

Järnvägsevidelningen 1883-

INKÖP I. N. V. 1948		
VATTENB-STYRELSEN		
JÄRNVÄGSEVIDELNINGEN		
D. No J 979		
1. OKT. 1948		

Historik

Bländ väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgifter enligt instruktionen den 17 november 1882 nämnes särskilt översynen över enskilda järnvägar; dessutom hade styrelsen 1877-1887 ledningen av statens järnvägsbyggnader. För järnvägsärenden fanns på extra stat en byråchef, som genom instruktionen den 8 december 1899 erhöll benämningen byrådirektör och fr. o.m. 1903 erhöll byråchefs tjänsteställning.

Lokalt vilade ärendens rörande de enskilda järnvägarna på väg- och vattenbyggnadsdistrikten. Vid deras upplösning 1930 tillsettes 3 beninspektörer, som i sin tur upphörde vid omorganisationen 1936.- För anordnande av inspektion å enskilda järnvägars rullande materiel beviljade 1904 års riksdag ett anslog på extra stat till en maskininspektör. Genom kungl. beslut den 29 september 1918 förordnades maskininspektören att tills vidare fungera som specialinspektör inom yrkesinspektionen för enskilda järnvägar för tillsyn av efterlevnaden av lagen om arbetskydd av den 29 juni 1912.

Då den civila luftfarten 1936 överflyttades från kommunikationsdepartementet till styrelsen, inrättades järnvägs- och luftfartsbyrån. Chef för järnvägsevidelningen inom denna blev en järnvägsinspektör, som kom att förena maskininspektionen, beninspektionen och yrkesinspektionen. Då luftfartsstyrelsen bildades från den 1 juli 1945 blev järnvägsevidelningen en fristående evidering inom styrelsen med järnvägsinspektören som chef.

Arkivbildning

Även under föreningstiden med luftfartsevideringen hade järnvägsevideringen självständig arkivbildning. De grundläggande arkivserierna koncept, diarier och inkommande skrivelser ingingo ursprungligen i styrelsens (= registratorsexpeditionens) motsvarande serier och utbrötos därifrån till särskilda

serier på avdelningen vid olika tidpunkter, koncept från 1903, inkommande skrivelser från 1902 och diarier från 18 (egentligen först 1942). Särskilda avdelningsdiarier funno. likväl alltifrån 1883 i form av utdrag ur registratörns diarier. Koncessionsvis ordnat register till diarierna finnes från början (s.k. "Järnvägsdiarium"). Serierna av inspektionsberättelser, styrelse- och revisionsberättelser, kontrakt- och ritningar m.m. börja liksom på 1880-talet. Som indelningsgrund i de ämnesordnade serierna och för ritningarna ha järnvägarnes koncessionsnummer antagits, dvs en kronologisk numrering efter datum för koncessionen. Huvudserien av inkommande skrivelser ordnas emellertid, till skillnad mot de flesta byråer, alltjämt kronologiskt. Rent arkivmässigt är detta ett föredrag mot indelning efter mer eller mindre konstlade och tillfälliga klassifikationssystem. De äro bundna t.o.m. 1938.

Skilda från den egentliga järnvägsavdelningens arkiv äro beninspektörernas, maskininspektionens och yrkesinspektionens arkiv. Beträffande de två sistnämnda är dock samröret med avdelningen så stort, att arkiven ordnats och förtecknats i anslutning till järnvägsavdelningens. Genom att maskininspektören 1936 blev järnvägsinspektör fortsatte arkivbildningen för rullande materiel ännu några år i samma former som tidigare och sammanfördes först i början av 1938 med järnvägsavdelningens arkiv i övrigt. Maskininspektionen hade egen diarieföring, ej ingående i styrelsens (registratörsexpeditionen). Koncept och ingående skrivelser lades i allmänhet tillsammans i en ämnesordnad serie efter korrespondenter (järnvägstyrelsen o.s. myndigheter, enskilda personer och firmor, järnvägar efter koncessionsnummer). Märk att de utgående skrivelserna i denna serie (F I a b) tydligen ej äro konceptkopior; i varje fall har ingen särskild konceptserie patraffats. Skrivelserna äro inbäddade i mjuka pärmar, vilka placerats i vertikalskåp

och äro fördelade på två serier fram till maj 1936. Då dessa serier uten avbrott följa på varandra böra de åter sammänföras. Som en fortsättning på serierna får betraktas huvudarkivets B III-serie (juni 1936-) med i början samma karaktär av blandad serie men från omkring 1938 endast bestående av konceptkopior. Vid sidan av vertikalskåpsserierna finnas några kartonger med på samma sätt ordnad korrespondens som vid en omordning bör införlivas med serien.

I den nämnda serien F I inom maskininspektionen ha skrivelser diariebetecknade med M, T och Y blandats. Dessa littera beteckna Maskinärenden, Träfikärenden och Yrkesärenden; omkring 1936 finnas även B= Broärenden. För de tre förstnämnda

finnas särskilda diaries jämte register. Yrkesinspektionens diton ha placerats under dess arkiv, som eljest före 1936 är svårt att utskilja ur Maskininspektionen, Numera hålles yrkesinspektionens arkiv (men ej maskininspektionens) skilt från den egentlige järnvägsevidelningens arkiv.

Förstatligade  
järnvägs handlingar.

Järnvägsevidelningen var en gång en av de större avdelningerna inom styrelsen. Nu består den av två tjänstemän. Nedgången förorsakas av det successive förstetligandet av enskilda järnvägar. Denna avgång av järnvägar, som lyda under styrelsen, har fört med sig frågan, vad som skall göras med handlingar rörande dylike järnvägar. Det har förmenats, att styrelsen borde befrias från dem, antingen genom utgällring eller överflyttande till järnvägsstyrelsen. Detta skulle gå lätt med de koncessionsvis ordnade serierna.

Beträffande först frågan om gällring måste dock påstås, att enbart det faktum, att ärendena ej längre handläggas i styrelsen, ej motiverar en utgällring. Det finns massor av ur administrativ synpunkt döda ärenden inom arkivet, som ingen ändå tänker på att gälla och som ha värdet ur historiska

och andra synpunkter. Däremot är det onödigt, att ha kv  
dylika handlingar på tjänsterummen, där de nu göra det tra  
i vertikalskåp och rit-skåp. Detta gäller emellertid även så  
inaktuella handlingar, såsom ritningar o.s. handlingar rörande  
de utmångersade vagnar och maskininspektionens korrespondens  
1906-1936, som nu fyller tre vertikalskåp på avdelningen. Alla  
dylika handlingar böra skiljas ut och antingen nedplaceras i  
arkivdepån eller gällras, om deras art av andra skäl kan anses  
gällringsvärde. En granskning av gällringsvärde handlingar  
kommer därför att nedan göras för arkivet i dess helhet.

Beträffande överflyttande till järnvägsstyrelsen av hand-  
lingar och ritningar rörande numera förståtliga järnvagnar  
synes det för stunden mesta praktiska givetvis vara, att den  
myndighet, som har ärendena om hand nu, även får arkivalierna  
rörande samma ärendens tidigare handläggning. Det skulle i före-  
varande fall gälla en överflyttning till en statlig myndighet,  
verför betryggande förvaring och vård kunna förutsättas. Väg-  
och vattenbyggnadsstyrelsen skulle befrias från för densamma  
inaktuella handlingar, vilket betyder en alltid välkommen  
utrymmesvinst.

Principiellt och sett på längre sikt gäller dock regeln,  
att handlingarna bäst förvaras och lättast återfinnas hos den  
myndighet, i vars verksamhet de framgatt, den s.k. proveniens-  
principen. Ett avsöndrande och avlevererande av handlingar  
rörande exempelvis de förståtliga järnvägarna skulle betyda  
en stymning av arkivbildningen även inom de serier, där ett  
särskiljande är möjligt samt även en splittring av varje ärende,  
i den mån handlingar rörande det samma ingå i serier där en dy-  
lik utbrytning ej lätteligen kan ske, dvs kronologiskt ordnade  
och bundna. Det är ej heller säkert att mottagaren är benägen  
att motta alla handlingar, av vilka flera troligen äro för  
alltid "döda" ur administrativ (men ej ur historisk) synpunkt.

Där teori och praktik skära sig, brukar likväl en så välgrundad teori få vika för ögonblickets krav. I förevarande fall har järnvägsstyrelsen "lånat" ritningar över för statligade järnvägssanläggningar ur järnvägsevidelningens arkiv med tydlig avsikt att behålla dem. Bättre än ett stillastående äse dessa överflyttningar på en omväg och endast rörande vissa järnvägsritningar, torde det vara ett legalisera dem och samtidigt låta dem omfattas samtliga förstatligade järnvägars benritningar och såltså hela koncessionsnr, varigenom en fast norm skulle erhållas beträffande överflyttningarna. Dessa måste ske på grundval av specificerade leveransreversal, överflyttade koncessionsnr avföres ur järnvägsevidelningens ritningsregister med klart angivande, var ritningarna stå ett finne. Meddelande om arkivplaceringen inom järnvägsstyrelsen bör fordras, liksom ett jämväl i järnvägsstyrelsen anteckning anting genombå ritningarna eller i förteckningen bör göras om deras ursprung, inteså minst för ett man vid behov skall veta var beskrivningar o. s. ej överflyttade han ligger stå ett finne.

Ett i viss mån konkurrerande intresse för samma ritningsserie men omfattande samtliga järnvägar, enskilda så väl som förstatligade, har anmält sig från konstruktionsbyråns sida beträffande däri befintliga ritningar över broar, viadukter etc. För sitt nyupplagda broritningsarkiv har konstruktionsbyrån enligt uppgift konsekvent låtit genomsöka de äldre ritningsarkiven i styrelsen, bl. s. järnvägsevidelningen, och oberoende av ursprung uttegit ritningar och inordnat dem i sitt broritningsarkiv, vilket visar de s. k. "lånens" permanenta karaktär. Man tycker ett säken enklast skulle ha kunnat ordnats genom registrering på konstruktionsbyrån av platserna för dessa i andra serier inordnade, lätt tillgängliga ritningar i styrelsens gemensamma arkivdepå. När så icke skett, och då

byrån torde vara föga benägen att återställa sine "lån" de det bästa vare att även dessa överflyttningar, i den a ej järnvägsevidelningen kan uppvisa attuppenbar skeds uppsta genom desamma, legaliseras genom ordentliga reversel, avföra. de ur avdelningens ritningsregister med uppgift om den nya förveringspeltsen och inläggande av hänvisningsark i de uttagne ritningarnes ställe. P.s.s. bör förfäras beträffande de ritningar, som konstruktionsbyrån anser sig behöva ur de kon- cessionsnummer, som överföres till järnvägsstyrelsen. Eventuell bör istället för hänvisningsblad kopia av den uttagne ritningen inläggas med anteckning om originalets förvering. På detta sätt kan olägenheten av ritningarnes splittring på olika myn- digheter i någon mån mildras. Enligt uppgift är konstruktions- byrån beroende av att till sin serie erhålla originalen, varav kopior kunna tages.

Om ett medgivande till överflyttning i dessa fell sålun- de tillstyrkes under villkor av betryggande garantier, beror det endast på framhållits på tvånget att göra det bästa möj- lige av reden delvis fullbordade fakta. Kunde garantier ske- pes för att ritningarna inom en kortare tid skulle återställas, vore länevägen att föredraga. Men medgivandet får ej bli preju- dicierande utan prövning måste ske i varje nytt fell såväl inom järnvägsevidelningen som inom andra byråer. Frågan torde i sin helhet komma att diskuteras i annat sammanhang.

Gällring

Enbart förstatligande av en järnväg bör alltså ej mo- tivera verken utgällring eller överfly tning av handlingarna till den nye myndigheten, utan dessa söker få motiveras på annat sätt. Gällring torde utan olägenhet kunne ske visse handlinger. De uppteget nedam till diskussion i den ordning de förekomma i förteckningen.

Huv d arkivet. B III konceptkopior juni 1936- . Ordnd

efter adressater och Koncessionavis. Utgör fortsättning maskininspektionens serie F I. Till början av 1938 är se ordnad liksom denna med både in- och utgående skrivelser. Ko respondensen juni 1936-1937 bör därför bevaras (buntas). Från början av 1938, då serien utgöres av enbart konceptkopior är den gallringsbar; skrivelserna återfinnes i konceptbanden med tillhjälp av diaries och registren till dessa. Gallringen må ske successivt.

D IV Vagnkort. Serien ordnad koncessionsvis. Förstatligade järnvägars och utrengade vagnars kort hittills behållne. Då alla uppgifter på korten torde återfinnes dels i besiktningsbevisen, dels i formulären A och 1 synas <sup>inaktuell</sup> kort tillhörande ~~dessa båda grupper~~ kunna gallras och serien sålunda hållas aktuell.

D V Förteckningar över ritningar till enskilda järnvägsanläggningar, a och b, omskrivne i c, som fortsätter. A. och b. kunna gallras.

E II Skrivelser från Svenska järnvägsföreningen 1936- .

Innehåller huvudsakligen föreningens stencilerade meddelanden, i allmänhet av mindre vikt. Gallring föreslås efter 10 år. I fortsättningen kunde möjligen meddelanden av förblivande värde diarieföras och inläggas bland inkomna skrivelser, huvudserien (E I). En betryggande faktor före gallringen vore att visshet erhöles om att föreningens arkiv kommer att bevaras även efter föreningens uppläsning 1962, något som givetvis på allt sätt bör främjas.

E III Skrivelser från sb Stockholms spårvägar. Utgöres dels av order 1926- , dels av olycksrapporter 1939-1941. Den senare serien ej obligatorisk, torde kunna gallras, särskilt om statistisk bearbetning finnes över <sup>spårvägens</sup> olycksfrekvens. Spårvägens order (stenciler) röra i de flesta fall rent

tillfälliga ting. Gällring föreslås av mindre viktiga 6  
3 år. Order av förblivande värde torde, så föreslagits be-  
träffande B II, i fortsättningen diarieföras och läggas til-  
K I.

E V Uppgifter rörande rullande materiel, förformulär 1. Inges  
årligen men blott sprödjiskt bevarade sedan 1918. Tydligt är  
en viss gällring skett utan olägenheter. Då de grundläggande  
uppgifterna beträffande samma kända drivfordon äro lika år från  
år, torde det räcka att behålla vart femte år, m.s.o. ett ef-  
ter fem år gälla fyra årgångar. Lämpligen behållas i fort-  
sättningen jämna årgångar 1946, 1950, 1955 o.s.v. Av de äldre  
föreslås gällring av 1919, 1921 och 1938, varefter behållas  
1918, 1922, 1937

K VI Manadsrapporter beträffande motorvagnar 1936- , avges  
för sådana, för vilka statsbidrag erhållits. I vissa fall  
ha rapporterna blivit statistiskt bearbetade. Även oavsett  
dette torde de sakna värde efter viss tid, värför gällring  
föreslås. Gällringsfristen torde kunna sättas till 3 år. De  
uppgifter men därefter skulle behöva om dessa motorvagnar  
torde även ingå i de årsvis insända formulär 1 (E V), vilka  
som ovan föreslagits behållas för vart femte år.

K IX Styrelse- och revisionsberättelser från enskilda järn-  
vägar (omkr 1880- ). I allmänhet koncessionavis ordnat tryck,  
stundom stenciler, avlämnas årligen författningsenligt till  
styrelsen. Handlingarna behövas sällan efter en kortare tid.  
På förfrågan har Kungl. biblioteket meddelat, att numera allt  
firm- och bolagsstryck bevaras och ordnas. För äldre tider  
kunde lyckor finnas; intresse fanns för att få serierna komplet-  
terade. Då sådana trycket kan återfinnas på Kungl. biblioteket  
och dette även gärna mottager kompletteringar föreslås en  
gällring av allt tryck efter 6 år och första gången detta  
sker översändande av det samma till Kungl. biblioteket, som



därur förbinder sig ett komplettere sine serier. Stenciler  
o. skrifter behållas.

Det har genom ingenjör Hagman påpekats, att ett museum  
för de enskilda järnvägarna vore å bane. Skulle detta omfatta  
även bibliotek och arkiv (Järnvägsföreningens jämte enskilda  
bolags arkiv), synes även den möjligheten prövas, om där kan  
emottagas nämnda tryck. Troligt är dock att järnvägsföreningen  
också mottagit dylike berättelser och att dessa sålunda på annat  
fätt komma att tillföras museet.

F VII Handlingar angående olyckshändelser. Två serier voro  
a. består av rapporter om svårare olyckshändelser och b. är  
rutinmässigt insända kvartalsrapporter om olyckor vid vägkors-  
ningar. Av de senare går ett ex. till vägtrafikavdelningen (väg-  
byrån) och bearbetas där statistiskt. Olyckorna redovisas även  
i den av järnvägsstyrelsen utgivna Allmän järnvägsstatistik.  
Gallring föreslås av b-serien efter 3 år.

H. II Ritningar å rullande materiel och detaljer. Tre ritskåp  
på avdelningen, en buntad serie i arkivet. Ur ritskåpen böra  
inaktuella ritningar tillhörande förstetligade järnvägar och  
eljest utstrangerade vagnar successivt utplockas. Frågan om dessas  
bevarande och därvid samordnande med arkivserien eller gallring  
borde få avgöras av ritningarnas teknisk-typologiska betydelse.  
Dubletter, föga avvikande konstruktioner eller helt oviktiga  
detaljer torde kunna gallras. Bevarade synes de böra bliva,  
som för den tekniskt kunnige skänker mening åt besiktningens bevisen,  
vidare intressanta konstruktionsdetaljer och ritningar där den  
tekniska utvecklingen framträder. Eventuellt torde ritningarna  
kunna bättre komma till sin rätt i det planerade museet under  
villkor av betryggande förvaring.

H III Elektriska ritningar. Utgöres av kopior av ritningar över  
kraftledningars sträckning och särskilt deras korsande av järn-

vågar, 1899-1930. Arendena handläggas sedan 1903 av komkollegium (tidigare telegrafstyrelsen); motsvarande ritniska skolor förvaras enligt meddelande på kommerskollegium, elektriska byrån, av de 3 statsinspektörerna. Järnvägsvdelningens exemplar ha erhållits av koncessionsinnehavaren, som är skyldig att överlämna kopior till vissa berörda ämbetsverk. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen befinner sig ej längre bland dessa ämbetsverk och serien därför avslutad. Då serien endast består av kopior, föreslås den till gallring.

#### Maskininspektionens arkiv.

E II. Kataloger och inkomna skrivelser angående järnvägsdetaljer (1910-1920-talet). De tryckta katalogerna sakna numera intresse för avdelningen och borde aldrig ha legts till arkivet utan till biblioteket. Det intresse de kunna ha ur teknisk synpunkt torde komma bättre till sin rätt i det nämnda järnvägmuseets bibliotek eller i tekniska museet. I den mån skrivelserna endast äro missiv eller vissa underhandsmeddelanden torde även de kunna gallras. Resten buntas, event. efter samordnande med F I b.

F I c Skrivelser rörande leverans av rullande materiel till Ostkustbanan (1925-1926) består huvudsakligen av rapporter rörande leveransens fortskridande, vilka torde vara gallringsbara. Skulle vid en genomgång av skrivelserna några enses böra sparas torde de kunna inplaceras i F I a.

F I d. Rapporter om missöden av enskilde järnvägsvagnar på S.J. (1936-36) röra huvudsakligen varmgång och torde saklöst kunna gallras. Om dylika rapporter siltjämt inkomma böra de, om gallringsförslaget bifalles, fortfarande bildas en särskild serie, som gallras förslegsvis med -årig frist.

F II Kontrakt och kostnadsförslag rörande rullande materiel (1933-36) möjligen om utbrytning ur E II. Består huvudsakligen

av tryck från *Nohab* och Motels verkstad, vilket bör gälla i likhet med K II.

Yrkesinspektionens för enskilda järnvägar arkiv.

D I Liggare över minderårigt anställda vid enskilda järnvägar (1940- ) . Kortregister, ej fullständigt. Registret hålles aktuellt, utplockade kort ha hittills slängts, varremot intet torde vara att invända.

E III Rapporter om olycksfall i arbete. Bearbetas statistiskt se G. Rapporter rörande viktigare olyckor uttages för åtgärd och inplaceras i K I. Resten kan gallras efter ett år.

Enl. en ungefärlig beräkning av storleken av järnvägsavdelningens arkiv är detta, medräknat vertikalskåpen men frånsett ritskåpen med dess nuvarande innehåll, ungefär 57 hyllmeter. Skulle ritskåpen rensas och det utplockade buntas torde arkivet omfatta ca. 60 meter. Genom den föreslagna gallringen, (utmärkt i förteckningen genom ett G jämte årssiffrer eller ett s = successivt) eller ~~xxxxxxx~~ överlämnande till Kungl. biblioteket eller till det planerade museet skulle 18.75 meter bortgå. Genom överflyttning av ritningar rörande förstatliga järnvägsanläggningar till järnvägsstyrelsen skulle en välbehövlig lättnad beredas ritskåpen, som eljest näst måste ökas med ännu ett. Genom utplockning och buntning (eller gallring) ur de å avdelningen befintliga rit- och vertikalskåpen, beredes även där ett betydligt ökat utrymme.

I fråga om gallringen gäller, att visserligen av de föreslagna ~~ser~~ rna se. ingående under de generella gallringsföreskrifterna i kungl. kungörelsen nr 66/1909 kunna gallras utan Kungl. Majests hörande. Beträffande följande måste kungl. beslut begäras och svaktes: Skrivelser från Svenska järnvägsförbundet och från Stockholms spårvägar, Uppgifter rörande rullande materiel formulär 1, Månadsrapporter beträffande motorvägnar,

Ritningar å rullande materiel och detaljer, Elektriska .  
ningar, Rapporter om missöden av enskilda järnvägsvegnar .  
S.J.

Beträffande den föreslagna ~~ö~~flyttningen till järnvägsstyrelsen av banritningar över förstetligade järnvägsarkiv erfordras vederligt intet medgivande av kungl. Maj:st, ej heller beträffande överflyttande av tryck till kungl. biblioteket eller järnvägmuseet. Dock torde lämpligen riksarkivets medgivande inhämtas. De handlingar, som föreslagits till uttagning ur rit- och vertikalskåp på avdelningen för fortsatt förvaring och buntning i arkivet, kunna på utrymskäl icke nu möttas i arkivdepån utan måste dröja till flyttningen till nya lokaler. Denne flyttning bör i övrigt ske så, att avdelningen svarar för flyttningen av i tjänsterummen förvarade arkivalier.

Skulle vid granskning av förteckningsmanuskriptet uteglömda arkivserier påträffas anslås tacksamt omeddelande härom. För den fortsatta arkivbildningen torde observeras att handlingar som äro gällningsbara så vitt möjligt böra hållas skilda från handlingar avsedda att bevaras.

Stockholm den 15 april 1948

Holger Wichman