

Statens järnvägars 3:e trafikdistrikt, byråavdelningens arkiv

Statens järnvägars allmänna organisatoriska utveckling

Arkivbildarstrukturen avspeglar den organisatoriska indelningen vid Statens järnvägar och förändras således med förändringen av distriktsorganisationen vid SJ. På distriktsnivå förekommer **tre typer av organisatoriska enheter**, även om samtliga av dessa inte uppträder från första början. Enheterna är

- 1 Distrikten som sådana
- 2 Avdelningarna inom distrikten
- 3 Sektionerna inom avdelningarna

Arkivordningen och -förteckningarna utgår ifrån den lägsta nivån av dessa, nämligen sektionen. Alla dessa enheter har givit upphov till egna diarie-, räkenskaps- och korrespondensserier. Den generella utvecklingen av distriktsorganisationen beskrivs i det följande.

Under de inledande årens uppbyggnadsskede leddes Statens järnvägar av Nils Ericson mer eller mindre personligen, något som ej var hållbart i längden. En mer långsiktig styrelseorganisation var av nöden, och en sådan kom att inrättas med **1862 års organisationsbrev**. Organisationen gällde från och med **1863**. Från detta år inrättades två centrala styrelser:

- 1 Kungliga styrelsen för statens järnvägstrafik, vilken hade som uppgift att ombesörja trafikeringen och vidmakthållandet av färdigbyggda järnvägar.
- 2 Kungliga styrelsen över statens järnvägsbyggnader, vilken ledde arbetet med nybyggnation och förvaltningen av de medel som avsatts därtill.

Vidare tillsattes tre intendent, vilka blev chefer för de tre då existerande distrikten. Samtidigt var intendenterna ledamöter av styrelsen för statens järnvägstrafik. **Organisationens grundstomme** med avseende på kompetensområden hade tidigt fixerats, och bestod redan vid denna tid av fyra avdelningar/områden

- 1 Byrå-(administrativ) avdelning
- 2 Banavdelning
- 3 Trafikavdelning
- 4 Maskinavdelning.

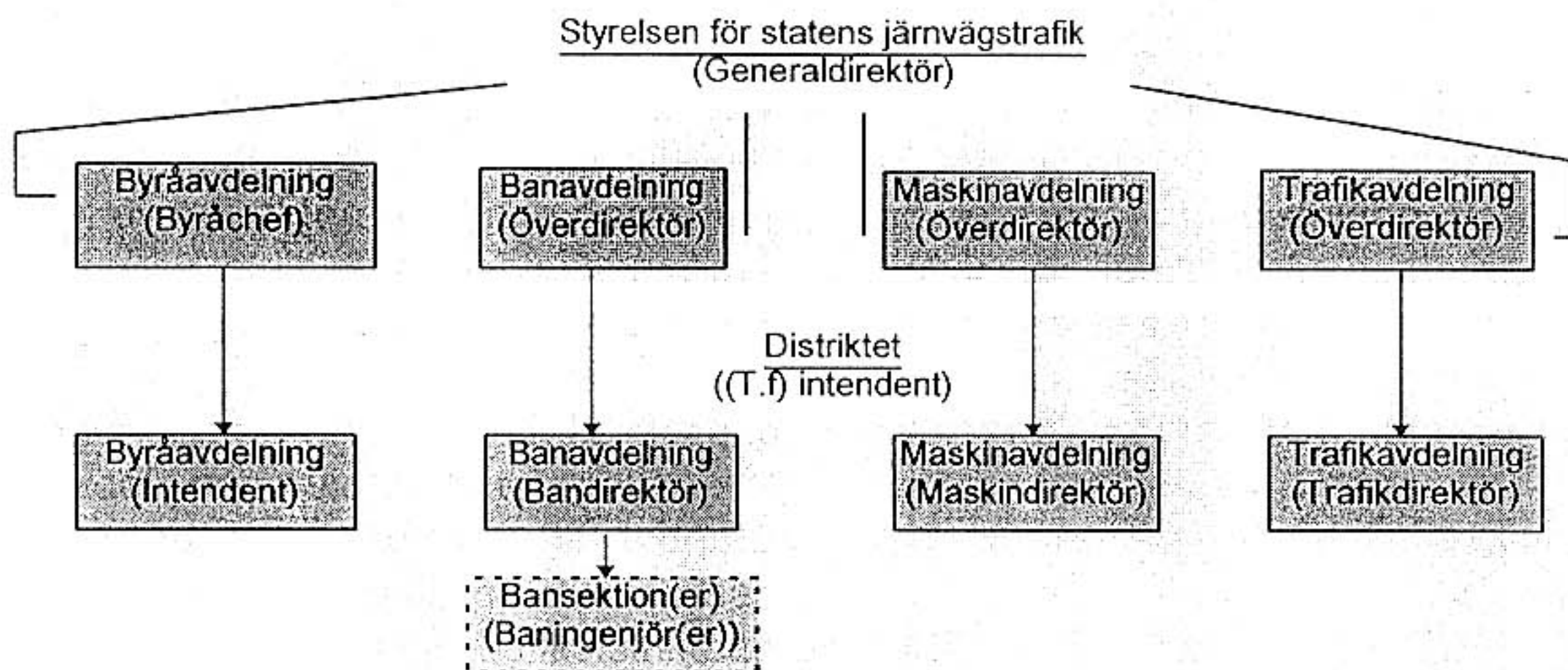
Grundstommen kom sedermera att byggas ut för att få denna utformning såväl på lokal som på regional och central nivå. Organisationens huvuddrag har därefter hållit sig någorlunda konstanta under Statens järnvägars första hundra år.

Statens järnvägars verksamhet expanderade emellertid snabbt. Ett delat uppdrag för intendenterna som distriktschefer och ledamöter av järnvägsstyrelsen visade sig snart opraktiskt. En tid av experimenterande med organisatoriska, medvetet provisoriska lösningar inleddes därför. Enligt **1869 års instruktion** blev Styrelsen för statens järnvägstrafik (1863-1887) indelad i fyra avdelningar. Avdelningarna var byrå-, ban-, maskin- och trafikavdelningarna, där byråavdelningen leddes av en byråchef. Ban- och maskinavdelningarna leddes av en gemensam överdirektör, medan trafikavdelningen hade en egen överdirektör. Banavdelningen var dessutom överordnad ett antal bansektioner (se fig. 1).

Därmed gavs styrelsen centralt samma struktur som distriktsorganisationerna. Intendenten vid tredje trafikdistriktet skulle stå för tillsynen av linjeförvaltningen där, medan överdirektörerna hade denna uppgift vid de övriga trafikdistrikten, var och en inom sin avdelnings kompetensområde. Därutöver fick särskilda inspektörer uppgift att stå för viss övergripande översyn av trafikdistriktens verksamhet, detta som alternativ till de renodlade distriktschefsposter som föreslagits. Ett förslag att redan nu låta intendenten bli renodlad distriktschef fick falla. I övrigt blev intendenten chef för byråavdelningen vid distriktet.

Med **nådiga brevet den 29 december 1872** gavs överdirektörerna ansvaret för linjeförvaltningen i samtliga distrikt, samtidigt som inspektörerna gavs i uppgift att bedriva översyn av hela trafikdistriktens organisation. Härmed hade organisationen vid Statens järnvägar erhållit en starkt centraliserad karaktär, där den centrala styrelsen hade det slutliga överinseendet över verksamheten vid trafikdistrikten. Någon mer självständig distriktsledning med för distriktens verksamhet sammanhållande funktion fanns egentligen inte.

Fig. 1 Principiell organisationsplan 1869-1897



Anm. Notera att ovanstående organisation växte fram gradvis från 1863 och framåt. Ban- och maskinavdelningarna vid järnvägsstyrelsen fick var sin överdirektör 1873 i och med att en maskinöverdirektörsbefattning inrättades detta år. Byråchefen på järnvägsstyrelsens byråavdelning betitlades även han överdirektör från och med 1881.

År 1888 sammanslogs de två centrala styrelserna till Järnvägsstyrelsen. Uppdelningen av styrelsefunktionerna på två styrelser, samt återföreningen av dem på en styrelse, leder till viss begreppsförvirring vad gäller korrespondensen mellan distriktsorganisationen å ena sidan och centralförvaltningen å den andra. Således förekommer bl.a. benämningarna

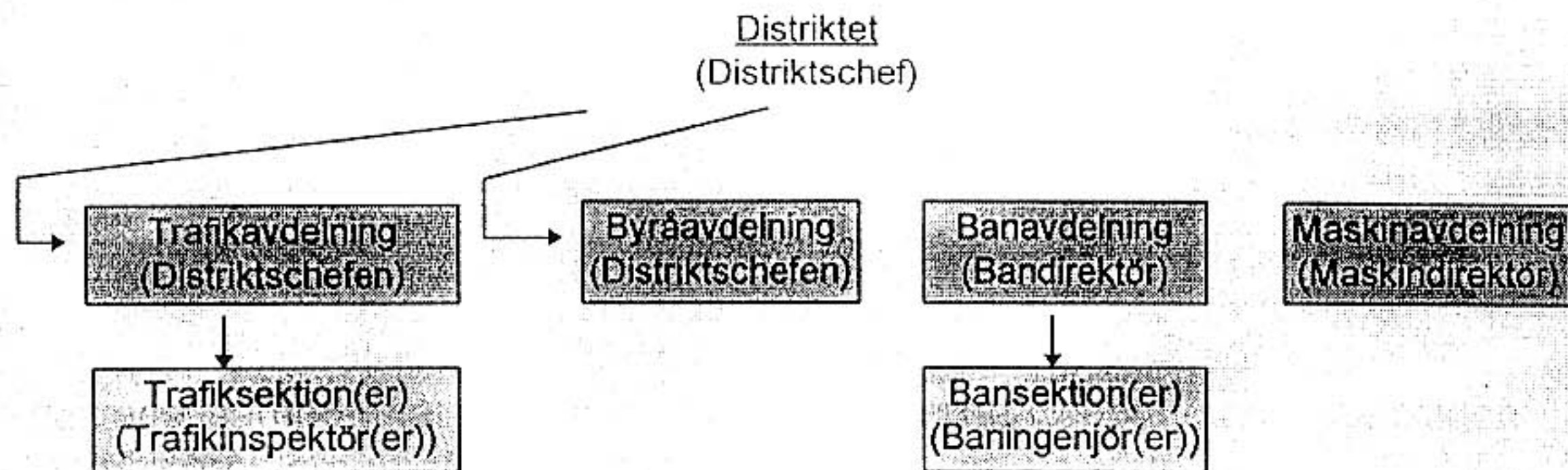
- Kungliga Styrelsen
- Styrelsen för statens järnvägstrafik
- Järnvägsstyrelsen
- Kungliga järnvägsstyrelsen

på en och samma enhet, nämligen järnvägsstyrelsen/styrelsen för statens järnvägstrafik. Denna ambivalens präglar även namngivningen av serierna, då arkivbildarnas benämningsskick har tillåtit ha ett visst inflytande därvidlag.

Den svaga sammanhållande ledningen av distrikten uppfattades med tiden som ett allt större problem, med överbelastning av den centrala styrelsen som följd. Med **organisationsförändringen 1897** avsågs att skapa starkare distriktsorganisationer. Därför återuppväcktes förslaget från järnvägsstyrelsen 1867 om inrättandet av regelrätta distriktschefsbefattningar. Förslaget kom emellertid att modifieras såtillvida att distriktschefen även blev chef för trafik- och byråavdelningarna. Man fick således en distriktsförvaltning i spetsen för distrikten, snarare än en distriktschef (se fig. 2).

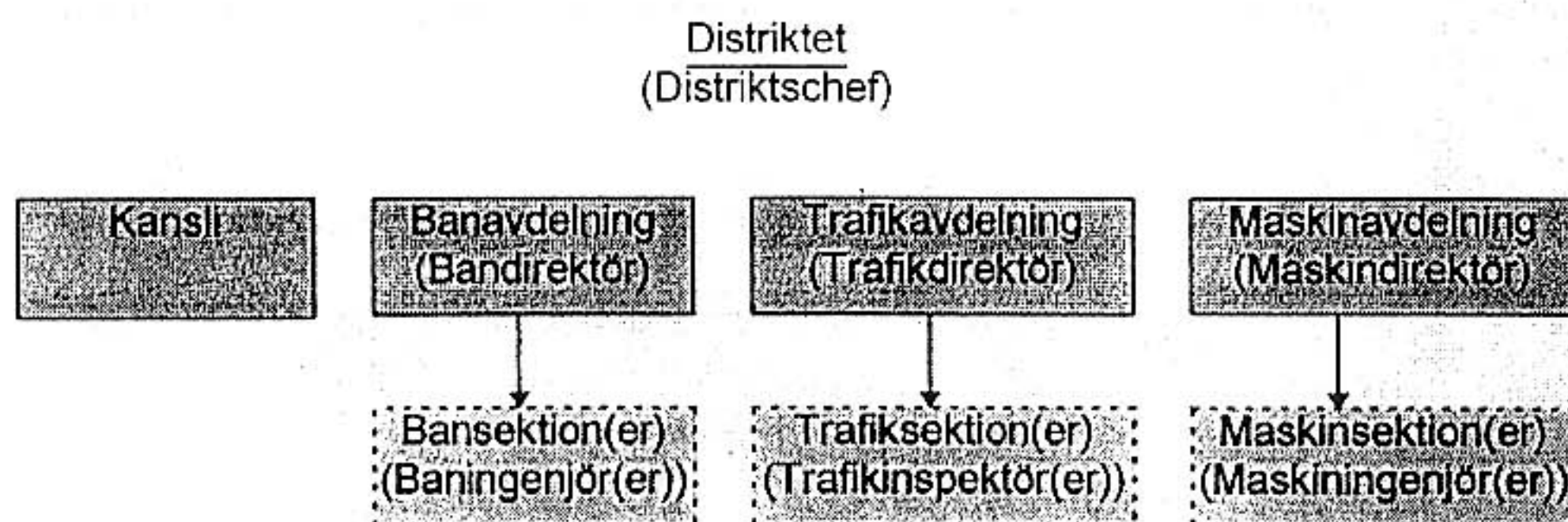
Med en starkare distriktsorganisation, skulle det bli möjligt att avlasta den centrala styrelsen ett flertal uppgifter förknippade med den dagliga driften.

Fig. 2 Organisationsplan 1898-1907



Ytterligare förändringar kom med **1907 års instruktion**, om likheterna än var stora mellan den nya och den gamla organisationen. Distriktschefen blev uteslutande distriktschef och fick tre underlydande chefer, nämligen ban- trafik- och maskindirektörerna. Vidare utökades sektioneringen, och organisationen fick följande utseende: (se fig. 3).

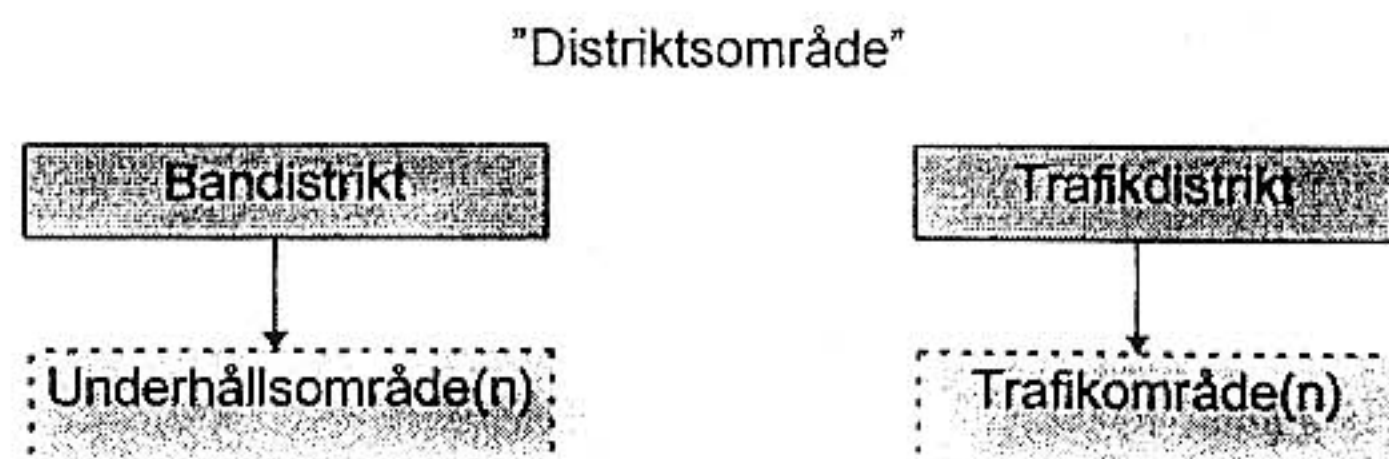
Fig. 3 Organisationsplan 1908-1928/1965



Med **Kungl. Maj:ts instruktion den 22 juni 1928** ersattes ban- maskin- och trafikdirektörsposterna med förste baningenjör-, förste maskiningenjör- respektive förste trafikinspektörsposter. Med **1965 års instruktion** försvann sektionerna och i stället upprättades parallella distrikt inom samma geografiska område (se fig. 4). Trafikdistriktet kom sedermera att ersättas av ett driftsdistrikt. Funktionerna hos de gamla sektionerna fördelades på distrikt och områden. Denna organisation stod sig fram till indelningen av SJ i ett banverk och en trafikdel 1988.

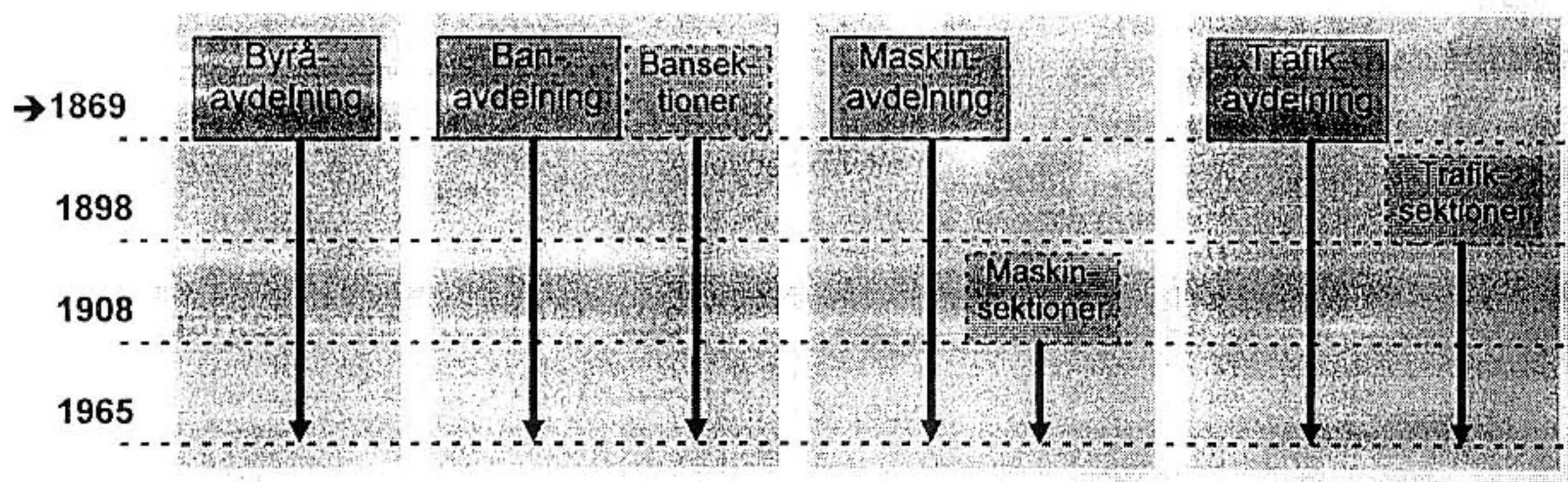
En verksamhet som under perioden byter tillhörighet är **förrådsverksamheten**. Denna låg inordnad under maskinavdelningen fram till 1917, för att från och med år 1918 utgöra en egen enhet underställd en förrådsintendent.

Fig. 4 Organisationsplan 1965-1988



Vissa funktioner/avdelningar håller sig således över tiden, medan andra tillkommer successivt. En sammanfattning skulle således kunna se ut som följer (se fig. 5):

Fig. 5 Sammanfattning av arkivbildarsituationen vid distrikten



Anm. Förrådsverksamheten ligger inordnad under maskinavdelningen till och med 1917, därefter utgör den en egen enhet.

Arkivbildarsituationen är således relativt stabil fram till 1965. Instruktionen av år 1928 hade emellertid effekter på arkivbildningen i så måtto, att ban-, maskin- och trafiksektionerna omnumrerades, varvid även geografiska förändringar i viss mån genomfördes. Således kan nya arkivbildare på sektionsnivå föreligga från och med 1928/29.

Från och med **1965 förändras hela arkivbildarsituationen** och nya arkivbildare träder i flera av de gamlas ställe. Bestående enhet över hela tiden är distrikten, ökande i antal. Samma sak gäller ban-, maskin- och trafikavdelningarna. Det ger upphov till följande arkivbildarsituation under perioden 1863/69-1965:

- 1 Distrikten som sådana utgör egna arkivbildare.
- 2 Avdelningarna (byrå, ban, maskin respektive trafik) utgör egna arkivbildare.
- 3 Sektionerna (ban, maskin respektive trafik) utgör egna arkivbildare i takt med att de uppträder.
- 4 Verksamhet som tidigare legat på avdelning får sökas på sektion, när överföring av verksamhet dit har skett. Detsamma kan gälla vid omorganisationerna av sektionerna 1928/29.

SJ tredje trafikdistrikt, byråavdelningen

Det 3:e trafikdistriktet hade huvudstationen Malmö C. Ursprungligen omfattade distriktet Södra stambanan från Malmö och norrut, men med järnvägsnätets utbyggnad och med de privata järnvägarnas förstärkning, kom linjenätet som distriktet omfattade, att bli allt mer vittförgrenat. År 1928, året för den sista stora omorganisa-

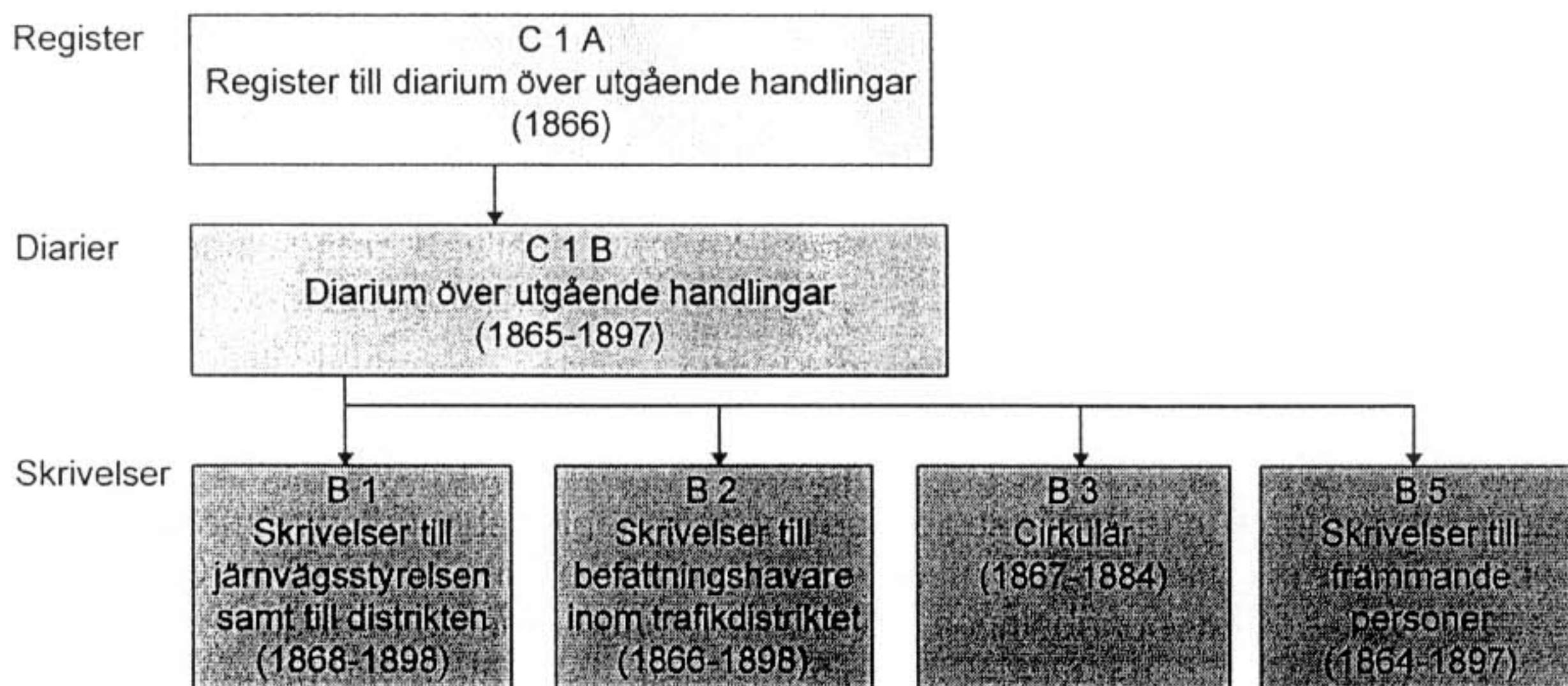
tionen inom ramen för den gamla organisationsstrukturen, sträckte sig 3:e trafikdistriktet från Skåne norrut utmed västkusten till Halmstad, och genom Småland till Falköping och Mjölby. Då ban- maskin- och trafikavdelningarna hade olika utsträckning, varierade omfattningen av järnvägsnätet för de olika avdelningarna, men totalt sett rörde det sig om följande banor/ångfärjeleder:

- 1 Trelleborg F-Malmö C-Arlöv-Hässleholm
- 2 Arlöv-Kävlinge-Billesholms gruva-Åstorp-Ängelholm-Halmstad
- 3 Billesholms gruva-Landskrona
- 4 Åstorp-Mölle
- 5 Ängelholm-Helsingborg F
- 6 Barsebäckshamn-Kävlinge-Örtofta-Sjöbo
- 7 Hässleholm-Nässjö-Mjölby
- 8 Nässjö-Falköping
- 9 Ångfärjeleden Malmö-Köpenhamn
- 10 Ångfärjeleden Trelleborg-Sassnitz

Materialet omfattar huvudsakligen diarium, register samt in- och utgående skrivelser från 1860-talet fram till i princip 1897, då en ny distriktsorganisation trädde i funktion. För den övergripande organisationsförändringen, se inledande arkivbeskrivning.

För **utgående skrivelser** är diariesituationen relativt enkel, där finns bara ett register respektive diarium. Diariumet utgör förenande länk mellan register och diarium. I gengäld finns fyra typer av utgående skrivelser kopplade till diariet:

Fig. 6 Koppling mellan register, diarium och handlingar i SJ tredje trafikdistrikts förvaltnings arkiv; avgående skrivelser



Dessutom finns ytterligare en serie med ej diariet förda utgående skrivelser (B 4).

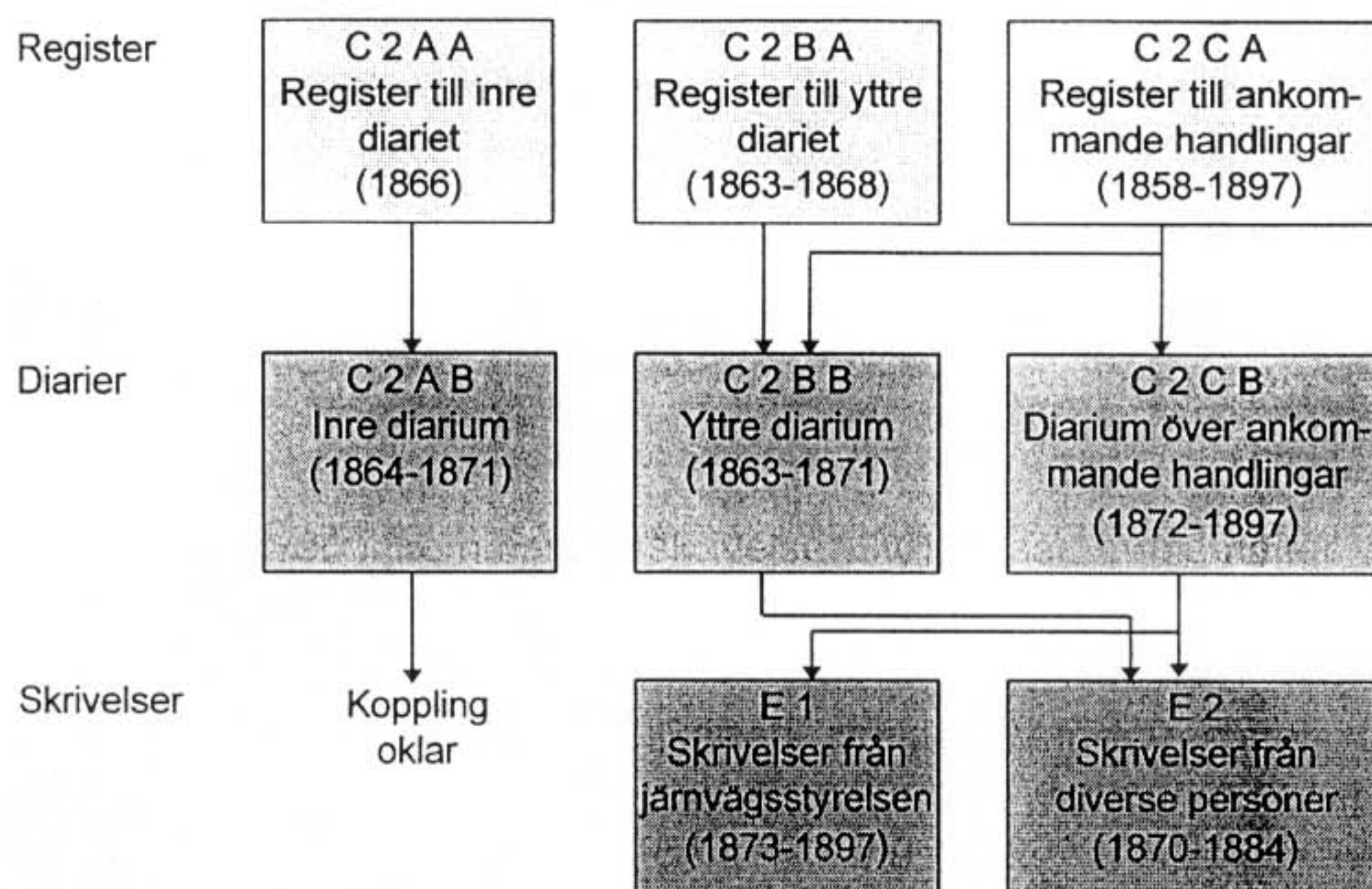
Diarie- och registersystemet är av tämligen intrikat natur vad gäller **inkommande skrivelser**. Det kan sammanfattas i figur 7 nedan. För inkommande skrivelser finns tre diarium:

- 1 Yttre diarium, vilket upptar skrivelser från personer och institutioner utanför trafikdistriktet.
- 2 Inre diarium, vilket upptar skrivelser från personer/befattningshavare inom trafikdistriktet.

- 3 Diarium över inkommande skrivelser, vilket sammansmälter funktionerna hos inre och yttre diarierna i ett diarium. Detta diarium ersätter de två tidigare från och med 1872.

Registren till diarierna har en likartad struktur. Varför register- och diariesystem antagit detta komplicerade utseende är oklart. Då diarienumret i de flesta fall utgör sammanhållande länk, fungerar detta som ingång både till diarie- och skrivelseserier.

Fig. 7 Koppling mellan register, diariier och handlingar i SJ tredje trafikdistrikts förvaltnings arkiv; ankommande skrivelser



Hur skrivelserna kopplas ihop med diarierna förklaras även i arkivbeskrivningen i anslutning till respektive serie.