



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

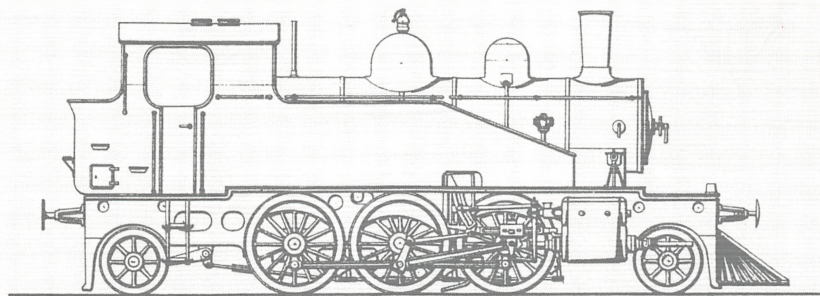
Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

# Tog og historie

## *Jernbanearkiver og deres brug*

Af  
*Steen Ousager*



*Südfränkische Eisenbahn*

*3/4 geth. (1-0-1) Heissdampf- Tender- Locomotive mit Schmidt'schem Aeberritzer*

*Fabrik No 10022.*

*Arkivernes Informationsserie*

# Tog og historie

*Jernbanearkiver og deres brug*

Af  
*Steen Ousager*



Statens Arkiver  
1996

*Omslagsbillede:*

Tegning af lokomotiv leveret til flere fynske privatbaner omkr. 1911.  
(Fynske privatbaners tegningsarkiv. Landsarkivet for Fyn).

Redaktion: Dorrit Andersen  
© Statens Arkiver og Steen Ousager  
Sats og tryk: OAB-Tryk a/s, Odense  
ISBN 87-89473-04-3



# Indhold

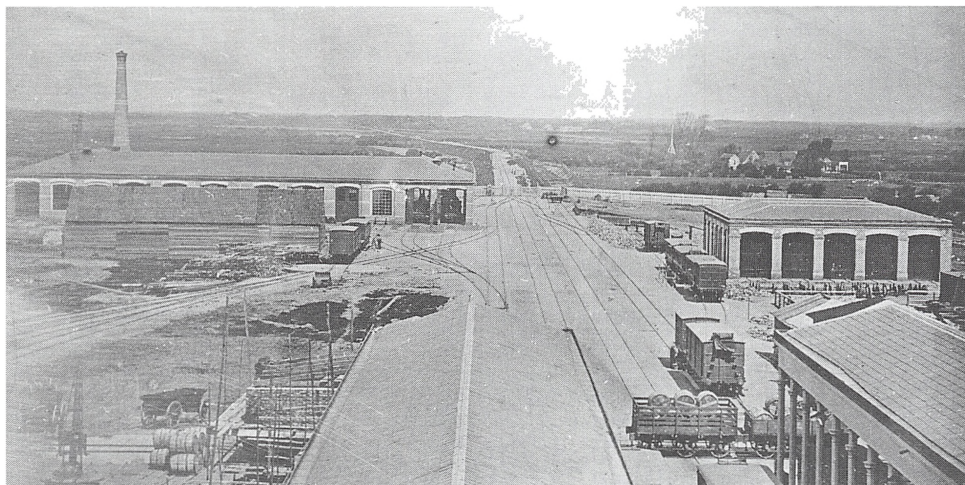
|   |    |
|---|----|
| Indledning .....                            | 5  |
| Mange søgemuligheder.....                   | 6  |
| Privatbanerne .....                         | 8  |
| Projektering.....                           | 8  |
| Forberedelser .....                         | 8  |
| Lovgivning .....                            | 10 |
| Koncession og finansiering .....            | 11 |
| Anlæg.....                                  | 12 |
| Entreprenørerne .....                       | 13 |
| Driften .....                               | 14 |
| Tilsyn.....                                 | 15 |
| Tilskud.....                                | 15 |
| Konkurrenterne.....                         | 16 |
| Nedlæggelse eller videreførsel .....        | 17 |
| Overordnet politisk styring.....            | 17 |
| Statsbanerne .....                          | 19 |
| Anlæg.....                                  | 19 |
| Drift.....                                  | 21 |
| Overordnet styring.....                     | 22 |
| Andre virksomheder .....                    | 23 |
| Arkivers indhold og brug.....               | 24 |
| Hvad jernbanearkiverne kan bruges til ..... | 30 |
| Jernbanearkiver - oversigt .....            | 32 |
| Litteratur.....                             | 35 |

# Indledning

Den første jernbane i det danske monarki forbandt Kiel med Altona og åbnedes for drift i 1844. Men længe inden da var danske myndigheder, både i hertugdømmerne, hvor banen jo lå, og i kongeriget begyndt at gøre sig sine overvejelser om dette nye fænomen, og regeringen havde da også i 1835 nedsat en egentlig jernbanekommission. Det skete på baggrund af tidligere fremsatte jernbaneplaner, og arkivalier vedr. jernbaneforhold i danske myndigheders arkiver går derfor helt tilbage til 1830'ernes begyndelse.

I det følgende gennemgås, hvilke arkivalier, der fra dette tidspunkt er til rådighed,

hvis man vil studere dansk jernbanehistorie, uanset om interessen gælder den overordnede styring og tilrettelæggelse, de faktiske omstændigheder vedr. anlægget eller den daglige drift eller noget helt andet. Hæftet indledes med en kort gennemgang af, hvilke myndigheder, institutioner og jernbaneforvaltninger, der har efterladt sig arkivalier herom. Efterfølgende beskrives de enkelte arkiver og hjælpemidlerne til deres benyttelse lidt mere indgående, og sammen med en litteraturliste afsluttes hæftet med en oversigt over, hvor de omtalte arkivalier findes.



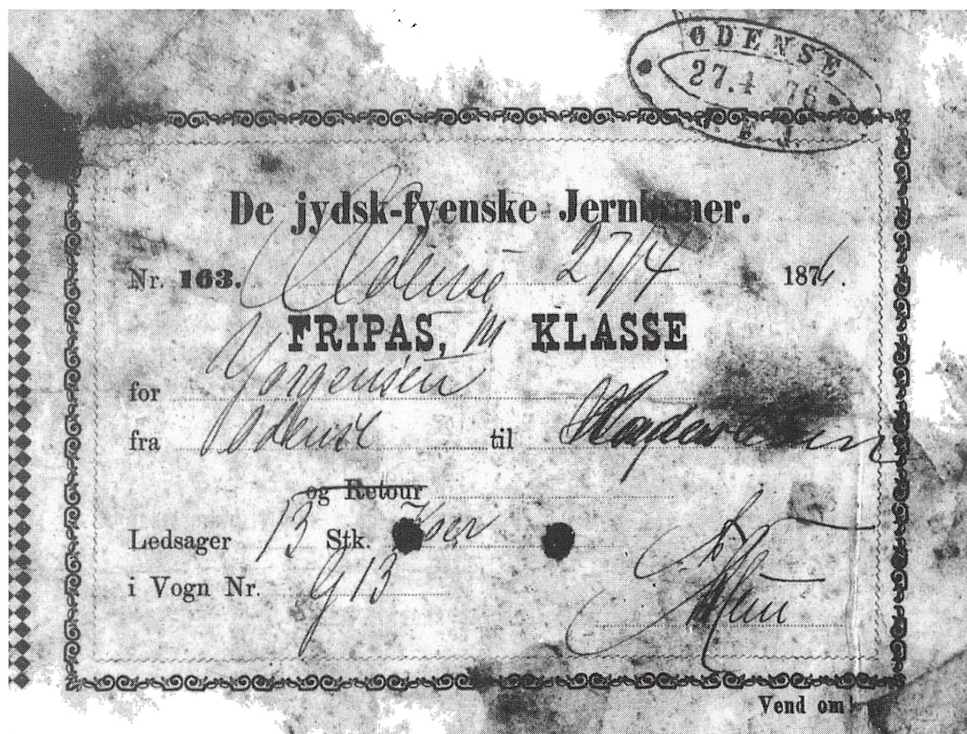
*Banegårdsarealet i Altona umiddelbart før indvielsen af Kiel-Altona-jernbanen i 1844. Allerede i 1835 havde den danske regering nedsat en jernbanekommission til behandling af spørgsmålet. Det er derfor også fra denne tid, at de første »sager« vedr. jernbaner i danske arkiver stammer. (Foto: Altona Museum in Hamburg)*

## Mange søgemuligheder

De første danske jernbaneanlæg var private. På Sjælland dominerede *Det Sjællandske Jernbaneselskab* (SJS) frem til 1880, hvor det blev overtaget af staten. Dog blev banerne frem til 1885 drevet som en fortsat selvstændig enhed under navnet *De Sjællandske Statsbaner*. I Jylland og på Fyn var alle baneanlæg frem

til 1867 ligeledes privatdrevne, om end staten havde finansieret de jysk-fynske baners anlæg nord for Kongeåen. I Nordslesvig fastholdtes til 1864 privatprincippet også for anlægsdelen.

Driften på de statsejede jysk-fynske baner blev overladt det private *Det Danske Jernbanedriftsselskab*, som anlægsentre-



*Fripas for ledsager til en kvægtransport Odense-Haderslev 1876. Billetten var udstedt af De Jysk-Fynske Jernbaner, der som det første statslige jernbanedriftsselskab havde overtaget de jysk-fynske baner i 1867. Arkivet er afleveret til Rigsarkivet.*

prenøren, engelske *Peto, Brassey and Betts*, stod bag. Selskabet måtte imidlertid stoppe betalingerne i 1866, og fra 1867 overgik driften af disse baner til det nye og nu statsejede driftsselskab *De Jysk-Fynske Jernbaner* (JFJ). Mange af de efterfølgende baner både på Sjælland og i Jylland og på Fyn blev dog fortsat helt frem til omkring 1930 anlagt og drevet som privatbaner. Men modsat de tidligste baneanlæg, var disse privatbaner, der hovedsageligt skulle løse lokaltrafikale formål, dog ikke mere private, end at staten og de implicerede land-, købstads- og amtskommuner ejede hovedparten af aktierne i selskaberne.

Også i de tidligste private baneanlæg spillede det offentlige bl.a. som aktionær en betydelig rolle. Og alle jernbaneanlæg, private eller statsejede, var fra begyndelsen både i henseende til anlæg og til drift underkastet en betydelig offentlig kontrol, sådan som det blev slået fast med den såkaldte jernbanebekendtgørelse af 18. maj 1840 og forordningen af 5. marts 1845 om jordafståelse til jernbaneanlæg. I den sidste blev det bl.a. fastslået, at anlæg og drift af private baner forudsatte en kongelig koncession. Jernbaneanlæg var dermed et lovgivningsanliggende og fra 1848 underkastet en politisk behandling i *Rigsdagen/Folketinget*.

Men heller ikke de jernbaner, staten i 1867 selv overtog og samlede i *De Jysk-Fynske Jernbaner*, fra 1874: *De Danske Statsbaner i Jylland-Fyn* og fra 1885 - efter overtagelsen af de sjællandske baner 5 år tidligere - *De danske Statsbaner*, opererede for sig selv. Også dette selskab blev kontrolleret og inspiceret af andre offent-

lige instanser i hvert fald frem til 1915, hvor generaldirektoratet for statsbanerne omsider fik status som departement med en vidtgående selvstændighed til følge.

På næsten alle niveauer vil der derfor som supplement til anlægsentreprenørernes og baneselskabernes arkiver findes materiale i offentlige myndigheder og instansers arkiver. Forinden man kaster sig ud i jernbanehistoriske studier i arkiverne må man således have gjort sig klart, hvad det er man søger, og hvilke instanser, der har beskæftiget sig hermed. Af praktiske grunde skelnes i det følgende mellem undersøgelser af forhold ved private og ved statslige jernbaner. Beskrivelsen tager udgangspunkt i følgende faser i en jernbanes »liv«:

Projektering

Anlæg

Drift

Evt. afvikling

Overordnet politisk styring

ligesom gennemgangen i øvrigt afsluttes med henvisning til nogle arkiver efter danske fabrikanter af jernbanemateriel.





# Privatbanerne

## Projektering

Det offentlige danske jernbanenet bestod, da det var på sit højeste, af omtrent lige mange km privatbaner og statsbaner. Privatbanerne varetog fortrinsvis, men ikke udelukkende, den helt lokale trafik. Langt hovedparten af banerne lukkede mellem 1950 og 1970 - nogle efter kun få årtiers drift.

## Forberedelser

Forud for beslutningen om hvert enkelt anlæg var gået en forberedelsesfase karakteriseret ved, at en person/række af personer og/eller institution/række af institutioner på givne foranledning indgik i eller lod nedsætte et udvalg til undersøgelse af mulighederne. Centralt ved projekteringen af Roskilde-Københavnbanen stod således *Industriforeningen i København*, hvis arkiv er afleveret til Erhvervsarkivet i Århus. Ved de senere lokalbaneprojekter var typisk de kommunale myndigheder i form af sogne- og bykommuner (før 1868: magistraterne eller rådstuerne) og amtskommunerne, lokale godsejere og/eller andre enkeltpersoner og /eller institutioner involverede. Man vil som regel på grundlag af jubilæumsskrifter, avismateriale o.a. trykt materiale kunne udlede, hvem der havde været aktive.

Et eksempel på, hvem der kunne deltage, og hvad de kunne bidrage med, fås fra jernbanedebatten på Fyn i 1870'erne. Der havde en række aktører på Syd-fyn i

1874 nedsat *Komiteen for tilvejebringelse af en jernbane fra Fåborg til Ringe*, hvis forhandlingsprotokol og korrespondance for årene 1874-1879 findes på Landsarkivet for Fyn. Komiteens virksomhed førte til, at *Odense Amtsråd* samtidig satte en række undersøgelser i gang med henblik på anlæg af en slags sporveje langs hovedfærdselsårerne på Nordfyn for at undgå eventuel konkurrenceforvridning.

I dette tilfælde findes som følge af amtsrådets beslutning i amtsrådets arkiv en »sag«, dvs en samling af korrespondance, tegninger og andet, som er resultatet af amtsrådsadministrationens arbejde med spørgsmålet. Sagen findes ved at gennemgå amtsrådets forhandlingsprotokol eller den trykte udgave, der refererer amtsrådets beslutninger. I begge tilfælde fås en henvisning til det relevante journalnummer, på hvilket grundlag sagen kan bestilles frem på landsarkivets læsesal. Den trykte udgave af amtsrådets forhandlinger, der i øvrigt er meget udførlig, findes på det lokale centralbibliotek, men er også opstillet i landsarkivets håndbibliotek. Tilsvarende gælder i øvrigt over hele landet: De trykte uddrag af de lokale amtsrådsforhandlinger kan lånes på centralbibliotekerne, men er for de fleste vedkommende også tilgængelige i landsarkivernes håndbiblioteker.

Sammen med amtsrådet og amtmanden vil de lokale kommunalbestyrelser på landet og i byerne på et eller andet tids-

punkt også blive involverede. I det nævnte eksempel gik *Bogense Kommune* nogle år efter aktivt ind i sagen med støtte til anlægget af *Nordfynske Jernbane*. Arkivalier fra perioden 1880- 1884 findes, som det fremgår af kommunearkiv-registraturen, der er opstillet på læsesalen, i kommunearkivet under gruppe Y: Diverse. Netop dette engagement såvel som hele "forhistorien" er kun sparsomt dokumenteret i baneselskabets eget arkiv, der ligeledes er afleveret til landsarkivet.

For projekteringen af denne som for næsten alle de andre fynske baner spillede *Odense Kommune* også en naturlig, og vigtig rolle. Odense Kommunes overve-

jelser og tilsagn fremgår bl.a. af forhandlingerne i byrådet. Disse forhandlinger er ligesom for amtsrådets vedkommende trykte. For større byer over hele landet gælder i almindelighed, at byrådsforhandlingerne er trykte og kan benyttes på de lokale centralbiblioteker eller på de respektive landsarkiver, hvor de tilhørende sager på grundlag af henvisningerne heri kan bestilles frem til brug på læsesalen.

Det kommunale engagement udmøntede sig typisk i et økonomisk tilskud, og på dette sted kan det slås fast, at stort set alle danske privatbaner - og forøvrigt mange af statsbaneanlæggene også - mod-



*Tog på Nordvestbanen fra Odense til Middelfart med sidebane til Bogense. Billedet er fra omkring banens åbning i 1911. (Foto: Det kongelige Bibliotek)*

tog endda store kommunale anlægstilskud. Men også lokale erhvervsdrivende, særligt godsejerne, optrådte ofte som vigtige aktører i projekteringsfasen. Godsarkiverne, der for hovedpartens vedkommende er afleverede til landsarkiverne, rummer derfor væsentligt materiale herom. Benyttes Fyn som eksempel kan arkivet efter *Stamhuset Hverringe* således anføres: Heri findes på grundlag af den registratur, der er udarbejdet af Landsarkivet for Fyn, en pakke med diverse sager om anlægget af *Odense-Kerteminde-Dalby/Martofte Jernbaneselskab* - hvis arkiv i øvrigt også er afleveret til landsarkivet.

### *Lovgivning*

Alle danske baneprojekter af en vis seriositet indebar på et tidligt tidspunkt i udviklings- og projekteringsfasen kontakt med centraladministrationen fx med henblik på en eventuel statsstøtte og under alle omstændigheder med henblik på at opnå den nødvendige koncession. I centraladministrationen, hvis arkiver afleveres til Rigsarkivet, var det oprindeligt *Jernbanekommissionen*, der tog sig heraf, men efter systemskiftet i 1848 blev det *Indenrigsministeriet* og heri Kontoret for offentlige Arbejder. Kontoret overførtes til *Ministeriet for offentlige Arbejder*, da det oprettedes i 1894, men tilbageførtes ved dettes nedlæggelse i 1896, for så definitivt at overgå til et nyt ministerium af samme navn i 1900. I arkivalsk henseende giver det dog ikke anledning til problemer: Alle jernbanesager er siden 1849 registreret i den såkaldte Jernbanejournal: E-journalen og henlagt efter samme arkivsystem helt frem til nyeste tid.

Det var også dette kontor/ministerium, der forberedte den nødvendige lovgivning om de enkelte projekter. I nogle tilfælde gjaldt loven kun en enkelt bane; i andre et større antal. Eksempler på det sidste er de tre store privatbanelove af 1894, 1908 og 1918, der alle byggede på kolossalt forudgående udredningsarbejde, og som derfor har aflejret store sager i ministeriets arkiv. Det samme er tilfældet med lovgivningen om statsovertagelse af de private jernbaner: de jysk-fynske i 1867, de sjællandske i 1880, de østjyske (til Ryomgård og Grenå) i 1881 - og Sydfynske Jernbaneselskab i 1949. Der vil typisk til en sådan lovgivning knytte sig forudgående kommissionsarbejde med tilhørende, offentliggjorte betænkninger, der normalt kan lånes eller bestilles på biblioteket. En oversigt over trykte betænkninger fås i et værk af Palle Svennevig med titlen: *Danske Kommissionsbetænkninger 1850ff.* Værket er til rådighed på formentlig samtlige folkebiblioteker.

I forbindelse med lovbehandlingen på *Rigsdagen/Folketinget*, hvor der særligt henvises til de ofte informative og historisk orienterede kommentarer i bemærkninger til lovforslaget, som de er trykt i *Rigsdagstidende/Folketingstidende Tillæg A*, vil der ofte være indkommet adresser eller andre henvendelser fra interesserede kredse. De findes i *Folketingets Bibliotek og Arkiv* sammen med protokoller, betænkninger og korrespondance fra de udvalg, der nedsattes - og sædvanligvis altid nedsattes - i forbindelse med Folketingets og Landstingets behandling af sagerne. Bemærk, at udvalgsarkiverne fra begge ting bør checkes.

### *Koncession og finansiering*

For privatbaner forudsattes endvidere en eneretsbevilling eller en koncession, hvori de nærmere betingelser for jernbaneanlægget fastsattes. Eneretsbevillingen blev publiceret i Lovtidende, men var forinden blevet sagsbehandlet og ekspederet gennem Kontoret/Ministeriet for offentlige Arbejder (E-journal), der også skulle godkende selskabernes love, vedtægter og statutter. Forinden var spørgsmålet om et statstilskud, der næsten altid blev givet til ekspropriationsudgifterne, og sædvanligvis også til selve anlægget i form af et aktieindskud, faldet på plads.

Dermed inddrogtes både *Finansministeriet*, og *Rigsdagen* i forbindelse med gennemførelsen af de årlige finanslove. Arkivalier fra Rigsdagsarbejdet findes som nævnt i Folketingets Bibliotek og Arkiv. Finansministeriets arkiv er som andre fra centraladministrationen afleveret til Rigsarkivet.

Med lov og koncession vedtaget og udstedt havde bevillingshaverne som regel efter års kamp også fået finansieringen bragt endeligt på plads. Da aktionærerne for hovedpartens vedkommende var de implicerede kommuner, hyppigt den lokale godsejer foruden staten,



*Ekspropriationskommissionen vedr. Høng-Tølløsebanen forlader Høng station ca. 1900. Sager vedr. de enkelte baners anlæg og derunder den forudgående ekspropriation findes i de såkaldte kommissariatsarkiver, der er afleverede til Rigsarkivet. (Foto: Høng Lokalhistoriske Arkiv)*



dokumenteres dette gennem de allerede nævnte arkiver. Men typisk optog bevillingshaverne også til anlægget et banklån, hvilket kan dokumenteres i de bankarkiver, der trods alt er bevaret. Et eksempel herpå er *Fyens Disconto Kasse*, der bl.a. ydede lån til *Nordfynske Jernbane*. Discontokassens arkiv er afleveret til Erhvervsarkivet i Århus; banens arkiv som nævnt til Landsarkivet for Fyn.

## Anlæg

Forinden anlæg af en jernbane kunne gå gå i gang, skulle linien udstikkes og de nødvendige jordarealer eksproprieres. Reglerne herom var fastsat i forordning af 5.marts 1845 og bestemte bl.a., at når linien var udstukket, skulle der nedsættes en *liniebesigtigelseskommission*, der skulle behandle den foreslåede linieføring og løse de problemer, der måtte opstå i denne forbindelse. Som formand for besigtigelseskommissionen udpegedes ved hver enkelt baneanlæg en kongelig kommissarius, hvorfor arkiverne efter dennes virksomhed benævnes *Jernbanekommissariatsarkiverne*. Kommissarius var også formand for de såkaldte *ekspropriationskommissioner*, hvis sammensætning i øvrigt var identisk med besigtigelseskommissionen.

I kommissariatsarkiverne, der er afleverede til Rigsarkivet, findes derfor materiale vedr. evt. ændret linieføring, placering af stationer, skæring med veje, vandløb m.m. foruden afgørelser i anledning af ekspropriation - og taksation, hvor en mindelig ordning ikke kunne opnås.

Kommissarius var som følge af ovenstående også involverede i baneprojekter,

der projekteredes, men ikke fuldførtes. I kommissariatsarkiverne findes derfor ekspropriationsprotokoller og sager vedr. bl.a. den påtænkte elektriske bane Århus-Randers (1913-1914) og den projekterede privatbane Rødby-Nysted (1919-1935).

Kommissarius skulle også føre tilsyn med anlægget som helhed, og som sådan havde han ganske betydelige muligheder. Al korrespondance mellem bevillings- eller koncessionshaverne og ministeriet skulle gå gennem ham, og han kunne afkræve koncessionshaverne og entreprenørerne alle de oplysninger, han fandt fornødent. Jernbanekommissariatsarkiverne er derfor en meget væsentlig kilde til de enkelte baneanlægs historie og vil ofte være mere centrale end de anlægsarkiver, der i en række tilfælde er bevaret i tilknytning til de enkelte privatbanearkiver.

Ud over det generelle tilsyn med anlæggene, som det institutionaliseredes med kommissarius-embedet, udøvedes der også en særlig teknisk kontrol med privatbaneanlæggene: Dette specielle tekniske tilsyn udøvedes i begyndelsen af bl.a. *Ingeniørkorpset*. Efterhånden blev funktionen som såkaldt kontrollerende ingeniør overtaget af statsbanernes anlægsbestyrelse, *Overingeniøren for nye Statsbaneanlæg*, der under navnet *Statsbaneanlæggene* i princippet fra 1879 var en selvstændig institution under Indenrigsministeriet/Min. for offentlige Arbejder frem til 1906, hvor den formelt - og fra 1916 også reelt - atter blev henlagt under statsbaneledelsen og *Baneafdelingen*.

Arkivalierne vedr. denne tekniske tilsynsvirksomhed, der også kunne omfatte rådgivning ved indkøb af lokomotiver og vogne m.m., skal søges i DSBs arkiv. Sammen med anlægssagerne vedr. statsbaneanlæg, som de arkivalsk ligger sammen med, har de et betydeligt omfang og omfatter næsten alle privatbaner, herunder også de baner, der på Sjælland anlagdes af Det sjællandske Jernbaneselskab. Desværre er materialet ikke ordnet og derfor vanskeligt at benytte. Det gælder til gengæld ikke regnskaber vedr. anlæg af privatbaner, der findes i en meget omfattende og velordnet DSB-aflevering af *Baneafdelingens* arkiv i gruppen af udtagne/ujournaliserede sager 1897-1916.

Endelig vil der selvfølgelig i en række af privatbanearkiverne også være materiale vedr. anlægget. Men dets omfang og indhold er stærkt svingende.

### *Entreprenørerne*

De tidligste baneanlæg og de private jernbaner anlagdes for koncessionshavernes vedkommende af entreprenører. I første omgang stod engelske selskaber som *Peto, Brassey and Betts* samt *Fox, Henderson & Co.* og Hamburg-firmaer herfor, men deres arkiver findes ikke i Danmark. Senere blev herboende entreprenører som *Lauritz Petersen* og *Wätzold, baron Gedalia* og *Rowan* samt *Vognfabrikken Scandia* involveret i banebygning over hele landet, men ellers gik tendensen mod brug af lokale konsortier. Anlægget kunne også være udstykket i mindre entrepriser.

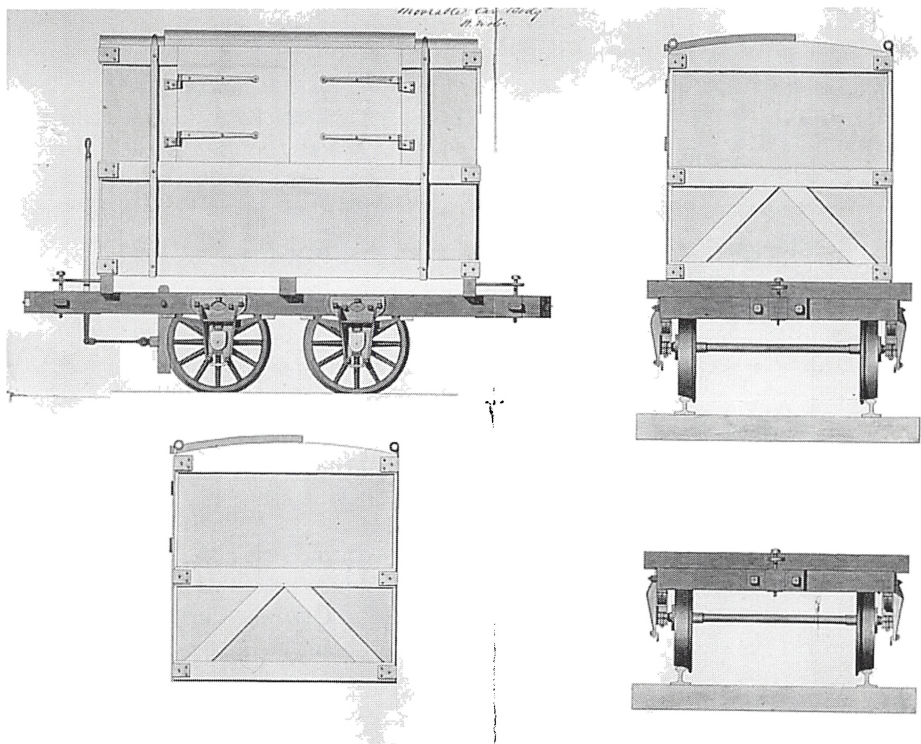
Driftsberetninger og jubilæumsskrifter kan som hovedregel oplyse navnet på

pågældende entreprenør, hvis arkiv i givet fald må eftersøges på Erhvervsarkivet. Her findes fx *A/S Scandias*.

Ordensreglementer, der var gældende i anlægsperioden, udstedtes af *Justitsministeriet*, mens banepolitireglementerne gældende for banens offentlige drift, ekspederedes gennem *Indenrigsministeriet/Ministeriet for offentlige Arbejder* (E-journal).

Til yderligere belysning af specifikke forhold i forbindelse med anlæg nævnes, at indførte materialer og materiel til anlæggene kan spores via toldarkiverne. Især henvises til *Tolddepartementets* række af gruppeordnede toldsager med materiale fra perioden 1813-1927, henlagt efter emne (jernbaner). Tolddepartementets arkiv findes på Rigsarkivet; der kan også findes materiale i de lokale toldsteders arkiver: De er afleverede til landsarkiverne.

Specielt vedr. anlæg - og drift - af jernbaner i Sønderjylland før 1864 - banerne anlagdes dér som privatbaner, og selve driften var ikke som i kongeriget overladt Det danske Jernbane Driftsselskab - henledes opmærksomheden på *Ministeriet for Hertugdømmet Slesvig* 1851-1864, hvor gruppen »Rekvirerede akter« indeholder jernbanesager. Det samme er tilfældet med arkivet efter 1. Departement 1849-1852, og 1. Departements 2. Kontor 1852-1865. Udtagne Slesvig-holstenske jernbanesager 1860-1864 findes endvidere i *Finansministeriets* sekretariat. Også disse arkiver opbevares på Rigsarkivet, ligesom arkiverne efter udenrigsstyrelsen. Departementet for de Udenrigske Anliggender (1770-1848) og



*Moveable carbody. Materiale vedr. de tidligste danske jernbaneovervejelser findes i mange forskellige arkiver. Tegningen af en container – moveable carbody – findes i den daværende udenrigsstyrelses – Departementet for de udenrigske anliggenders – arkiv, fordi sagen også drejede sig om, hvordan man kunne imødegå konkurrencen fra nordtyske jernbaneanlæg og komme uden om Hamburg. (Foto: Rigsarkivet)*

Udenrigsministeriet (1848-). I begge arkiver findes i rækken af gruppeordnede sager litra J (Jernbaner) en række sager vedr. baneanlæg i Holsten og Lauenburg - og Nordtyskland i øvrigt også.

### Driften

Den daglige drift med toggangen, vedligeholdelse, indkøb, økonomi m.m. af-

spejles naturligvis gennem de arkiver efter nedlagte baner, der for manges tilfælde er bevaret på landsarkiverne eller Erhvervsarkivet eller i enkelte tilfælde ved lokalhistoriske arkiver. Men bevaringsgraden og omfanget er svingende, idet der bl.a. er foretaget betydelige kassationer, ligesom usikkerhed over for arkivernes fremtid ved banernes lukning i forbindelse med

dårlige opbevaringsforhold også har gjort sit til at decimere bestanden.

For de ret få endnu eksisterende privatbaner er der kun i enkelte tilfælde afleveret arkivalier og i begrænset omfang, og i flere tilfælde er der i øvrigt - som for de nedlagte baneselskaber - tale om, at væsentlige dele af arkivet ikke længere består. Alligevel kan en række emner vedr. især banernes økonomi, nyanskaffelser, ombygninger, vedligeholdelse og sikkerhed, forholdet til konkurrenterne på vejene samt personale og

i visse tilfælde også den daglige trafik belyses gennem offentlige myndigheds arkiver. Hyppigt vil det endda, også hvor baneselskabernes arkiver er bevaret, være en fordel at begynde med disse som hovedregel ganske velordnede arkivalier.

### *Tilsyn*

I 1909 besluttedes det at udskille tilsynsfunktion vedr. igangværende baner fra kommissariatene, og der ansattes en tilsynsførende ingeniør under ministeriet som en forløber for den institution, der



*Fra anlægget af Nordvestfynske Jernbane, der åbnede i 1911. Med de store arbejdsstyrker, baneanlæg fordrede, kunne der opstå problemer. Bl.a. derfor udstedtes via Justitsministeriet særlige politireglementer, der f.eks. fastsatte regler for kontrollen med arbejdsstyrken. (Foto: Lokalhistorisk arkiv for Ejby Kommune)*



endelig oprettedes i 1919: *Tilsynet med privatbanerne/Privatbanetilsynet*. For 1909 søges tilsynssager vedr. driften derfor i kommissariatsarkiverne. Fra 1909-19, men for visse baner og sagers vedkommende helt tilbage til 1870'erne, søges sager vedr. det tekniske tilsyn i Tilsynets arkiv, hvis sager er ordnet hver bane for sig. Sager vedr. materielanskaffelser, sporombygninger, nyanlæg vil som hovedregel være grundigt dokumenteret heri.

Med koncessionerne var der imidlertid også givet Kontoret/Ministeriet for offentlige Arbejder mulighed for at øve en meget betydelig indflydelse på øvrige forhold. Således skulle banerne have køreplaner, takster, budgetter - dvs. forbruget på hver enkelt lille post - og regnskaber, herunder for reserve- og fornyelsesfonde samt pensionskasser, godkendt - »approberet«, som det hed - i ministeriet. Derfor indsendte banerne til ministeriet et ganske betydeligt materiale, der især i forbindelse med oplysende og kritiske spørgsmål afsatte betydelige mængder arkivalier.

Hvor dette almene tilsyn i begyndelsen overvejende manifesterede sig i efterretningssager, blev sagsbehandlingen fra 1920'erne mere indgående. Det hang naturligt sammen med, at banerne så småt begyndte at komme i økonomiske vanskeligheder. Disse sager, hvoraf de mest indholdsrige og vidtfaavnende drejer sig om godkendelse af budget og garanti for underskudsdekning, findes i *Kontoret/Ministeriet for offentlige Arbejders E-journal*.

Selv om ministeriet og privatbanetilsynet var de centrale instanser i forbindelse med budget og regnskabsapprobationen, var også *Finansministeriet* eller

dets underinstitutioner inddraget. Det gjaldt bl.a. i regnskabsrevisionen, der for privatbanernes vedkommende i en periode henlå under *2. Hovedrevisorat*. I dette arkiv, der som øvrige nævnte findes på Rigsarkivet, er de enkelte baner nummereret og sagerne om dem samlet. Henvisning til øvrige relevante sager i finansforvaltningen fås lettest via korrespondancen i offentlige arbejders E-sager.

### *Tilskud*

Med banernes tiltagende vanskeligheder og deraf følgende behov for offentlige tilskud nedsattes fra tiden efter 1. verdenskrig af ministeren for offentlige arbejder (trafikministeren) en lang række kommissioner, der indsamlede betydelige mængder materiale med oplysninger om trafik og økonomi. Kommissionsarkiverne, der dels findes som journalsager i E-journalen, dels for visse materialegrupper vedkommende som selvstændige kommissionsarkiver, udgør derfor et vægtigt grundlag for belysning af en række overordnede driftsforhold ved banerne.

Særlig kan fremhæves arkivet efter den store *Trafikkommission af 1936*, der skal bestilles som Ministeriet for offentlige Arbejders journalsag nr. E 1947/1318, hvor 1947 angiver det år, sagen sidste gang er journaliseret i jernbanejournalen. Kommissionen indsamlede statistiske oplysninger, redegørelser og andre informationer fra og om hver enkelt bane i det til dato nok mest grundige udredningsarbejde, der var set i trafiksektoren. Vigtig er også »sagen« efter det udvalg, der skulle bedømme privatbanernes moderniseringsansøgninger i henhold til

loven af 1931 om *statshjælp til privatbanerne*. Udvalgets arkiv findes som journalsag nr. E 1936/2367.

Også de såkaldte *Privatbaneudvalg*, der i henhold til den nye statslige støttelovgivning fra 1942, 1946, 1948/1949, 1955 osv. med henblik på dels underkudsdekning, dels moderniseringsstøtte indeholder et stort materiale om trafik og økonomi. Disse udvalgsarkiver findes såvel som journalsager og som selvstændigt ordnede og altså udtagne udvalgsarkiver - og kan benyttes som supplement til den ordinære tilsynsadministration som den blev varetaget af Privatbanetilsynet og ministeriet (E-journalen).

### *Konkurrenterne*

En af de efterhånden større problemstillinger, banerne beskæftigede sig med, var de konkurrerende rutebil- og fragtmandsruiter og/eller banernes overtagelse af samme ruter. Denne konkurrencesituation dokumenteres foruden i banernes arkiver især i amtskommunernes arkiver, idet amtsrådene tildelte koncessioner og godkendte køreplan, takster m.m.

I 1950 oprettedes *Trafikudvalg* i de enkelte amter til behandlingen af disse spørgsmål. Flere trafikudvalg har afleveret deres arkiv til landsarkiverne. I andre sammenhænge optræder arkivalierne vedr. trafikudvalget som en del af det pågældende amts arkiv, idet den lokale (stats-)amtmand var formand for de lokale trafikudvalg.

Før 1950 skulle sager, hvori der var uenighed, forelægges ministeren for offentlige arbejder, der efter indhentede udtalelser og evt. supplerende under-

søgelser traf endelig afgørelse. Rutebilsager findes i *Ministeriet for offentlige Arbejder* i den såkaldte B-journal (1925ff), der til 1950 også indeholder fragtbilsager. De findes efter 1950 i ministeriets FR-journal.

Også konkurrenternes arkiver kan belyse væsentlige aspekter af banernes konkurrencesituation. Nævnes kan fx fra Landsarkivet for Fyn arkivet efter *Nordfyns Andelsbiler*. Tilsvarende vognmandsarkiver kan findes på Erhvervsarkivet eller visse større lokalhistoriske arkiver.

Sager vedr. krydsninger mellem veje og jernbaner findes i *Ministeriet for offentlige Arbejders* K-journal 1938-1953. Fra 1953 overføres sagerne til *Vejdirektoratet*, hvor de behandlede i Lys-signalafdelingen 1934-1977. En række sager vedr. dette område findes tillige i *Tilsynet med privatbanernes arkiv*.

### **Nedlæggelse eller videreførsel**

Fra 1920'erne var de enkelte privatbaners fremtid helt afhængig af tilskud fra de offentlige kasser. Spørgsmålet om videreførsel eller lukning blev ganske vist formelt afgjort på generalforsamlinger i baneselskaberne efter indstilling fra bestyrelse og repræsentantskab. Men reelt stemte deltagerne på generalforsamlingerne i henhold til pålæg fra vedkommende kommunalbestyrelse og evt. ministeriet, hvis repræsentant repræsenterede staten som aktionær. For de lokale beslutningstagere, dvs. kommuner og amtsråd, spillede den procentsats, som staten deltog i udgiftsdækningen med, en afgørende rolle. Finansudvalg, mini-

steriet og - efter ca. 1940 - privatbaneudvalgene er derfor væsentlige aktører i denne sammenhæng.

Selv om det næppe var i Finansministeriet, at privatbanespørgsmålet spillede nogen stor rolle, eksisterer der også her sager om lukning af baner, bl.a. i forbindelse med statslige aktieposter og revision. En sag vedr. lukning af Odense-Nr.Broby-Fåborg Jernbaneselskab (1954) findes således i *Finansministeriets 2. Hovedrevisorats 1. kontor* som nr. 27 i gruppen Privatbaner. Trekvart århundrede før finder man i *2. Statsgældskontors* arkiv under finansforvaltningen: Aktie- og obligationsprotokoller vedr. Sjællandske Jernbaneselskab 1862-1887 (Rigsarkivet).

### Overordnet politisk styring

De overordnede rammer for jernbaneanlæg og -trafik i Danmark udstikkes naturligvis af Rigsdagen med Folketinget og Landstinget og fra 1953 Folketinget alene. Det trykte materiale i Rigsdags-/Folketingstidende er et uhyre centralt kildemateriale hertil, men bør kombineres med det utrykte materiale i udvalgsarkiverne og de politiske gruppers arkiver i Folketingets Bibliotek og Arkiv. På lignende vis kan de politiske partiers arkiver, og især disses forhandlingsprotokoller, med fordel benyttes.

De *politiske partiers* arkiver, herunder også grupperne i Rigsdagen/Folketinget er for nogles (*Højre/Det konservative Folkeparti, Det radikale Venstre og Venstre*) vedkommende afleverede til Rigsarkivet; for *Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti* og *Danmarks Kommunistiske Parti* ved-

kommende til Arbejderbevægelsens Bibliotek og Arkiv (ABA).

I forbindelse med udstikning af rammer og vedtagelse af lovgivning hørtes en række kommunale organisationer: Amtsrådsforeningen samt købstads- og landkommunernes sammenslutninger. Deres arkiver er bl.a. for forhandlingsprotokollernes vedkommende afleverede til Rigsarkivet og indgår dér i rækken af private institutionsarkiver, hvortil der findes registraturer på Rigsarkivets læsesal. Privatbanerne havde deres egen lobbyistorganisation: *Danske Privatbaners Fællesrepræsentation* blev stiftet i 1905 og var banernes kontakt til beslutningstagerne. Arkivet er ligeledes afleveret til Rigsarkivet.

Af ikke uvæsentlig betydning for den trafikpolitiske beslutningsproces var endvidere personalets organisationer. *Jernbaneforeningen*, stiftet 1891, hvis arkiv også er afleveret til Rigsarkivet, og som omfattede de såkaldte »guldsnore«, dvs. tjenestemænd på de lidt højere poster, havde således gode kontakter såvel til banernes ledelser som det politiske liv. Andre organisationsarkiver er afleverede til ABA.

Sammen med trykte og udgivne erindringer henvises på dette sted også til den meget store række arkiver efter ledende personligheder i dansk politik og centraladministration. De findes hovedsageligt på Rigsarkivet, hvor bl.a. et enormt brevskriverkartotek gør det nemt at benytte materialet.

# Statsbanerne

Til belysning af mange forhold og omstændigheder ved anlæg og drift af statsbaner kan de samme arkiver og kilder benyttes som anført under privatbaner. Der henvises derfor i almindelighed dertil.

Som nævnt var statsbaner i Danmark først en realitet med de jysk-fynske hovedbaneanlæg i henhold til en anlægslov fra 10. marts 1861, mens det første statslige driftselskab så lyset i 1867 på basis af en lov af 14. marts 1867. Statsbanedriften var i begyndelsen et eksklusivt jysk-fynsk anliggende, og først i 1885 var et egentligt landsdækkende DSB en realitet. Endnu 30 år skulle gå, før DSB i 1915 fik status som departement og generaldirektøren som departementschef. Dermed var statsbanernes chef blevet ministerens rådgiver i trafikanliggender, og fremover var det generaldirektoratet, der sagsbehandlede de såkaldte ministeriesager og udarbejdede lovforslag vedr. statsbanerne selv.

## Anlæg

Som for privatbanernes vedkommende kunne der forud for et statsbaneanlæg gå en meget lang projekteringsfase, hvor det ikke nødvendigvis var klart, om der ville blive tale om privat- eller statsbaneanlæg. Mange statsbaneanlæg som fx Assensbanen modtog i øvrigt meget betydelige kommunale tilskud, hvad der fx afspejler sig i arkivet efter *Assens Kommune: Y Jernbaneanlæg 1883-1902* (Landsarkivet for Fyn).

Som privatbaner forudsatte også statsbaneanlæg en lov, og når den var vedtaget, kunne arbejdet gå i gang under tilsyn af *kommissarius*. Kommissarius-embedet, som beskrevet ovenfor, varetog sin generelle kontrol ikke bare med privatbanerne, men også med alle statsbaneanlæg. Som for privatbanerne udgjorde hver enkelt statsbanestrækning i kommissariatsarkiverne sin egen afgrænsede helhed, som man med fordel kan begynde sine arkivstudier i.

Det specielle, især tekniske, tilsyn med de første statsbaneanlæg - de jysk-fynske baner anlagt i henhold til 1861-loven - udførtes af *Indenrigsministeriets Kontrol med de Jysk-Fynske baner*, der til 1863 var delt i to embeder: en økonomisk og en teknisk kontrol. Sagerne vedr. tilsynsvirksomheden 1862-1867 udgør en selvstændig helhed.

Efter 1867 overgik denne tilsynsvirksomhed og funktionen som kontrolrende og rådgivende ingeniør til *Overingeniøren for nye Statsbaneanlæg*, direkte under statsbanedirektøren. I 1879 selvstændiggjordes embedet i forhold til statsbanedriften, idet overingeniøren ansattes direkte under og i Indenrigsministeriet som leder af *Statsbaneanlæggene*. I 1906 tilbageførtes virksomheden til statsbanerne, men personale- og ledelsesmæssigt var virksomheden reelt blevet udøvet som en del af statsbanevirksomheden. Arkivalsk er der da også kontinuitet mellem sagerne fra 1867 til 1906 og de sager,





*Arbejderhytte og entreprenørspor ved forarbejderne til Lillebæltsbroens anlæg i 1935. Sager vedr. de store broprojekter findes i en lang række arkiver, bl.a. i Baneafdelingens arkiv på Rigsarkivet. Men også lokalhistoriske arkiver rummer materiale, især fotos, om mange baneanlæggender. (Foto: Middelfart Byarkiv)*

der dannedes efter 1906 i Baneafdelingens *Overingeniørkontor*.

Til nyanlæg henregnes foruden nye baner også eksisterende baners forsyning med dobbeltspor og større stationsudvidelser, hvoraf især kan nævnes de nye banegårde i København og Århus. De store broprojekter hørte dog under *Brobygningskontoret* i Baneafdelingen. Det daglige vedligehold og mindre ombygningsarbejder på de faste anlæg og bygninger søges via Baneafdelingens eget arkiv.

Bevillinger til nyanlæg og fornyelser i det hele taget bevilges af Rigsdagen/Folketinget via finansloven og finansudval, se

ndf. Ekspeditionen skete til 1915 gennem Indenrigsministeriet/Ministeriet for offentlige Arbejder; efter 1915 via Generaldirektoratet for statsbanerne. Bevillingssagerne kan være vanskelige at finde. Benyt de arkivnøgler og henlæggelsesplaner, der findes i de enkelte forvaltningers arkiver.

Statstilskud til privatbaner og finansiering af statsbaneanlæg forudsætter bevilling og er dermed også et finanslovsanliggende. Sammen med finanslovs materiale i Folketingets arkiv og lovforslag m.m. i Rigsdags-/Folketingstidende kan *Finansministeriets arkiv* derfor også indeholde væsentligt materiale om de økono-

miske aspekter i forbindelse med baneanlæg som fx køb og salg af aktier - og banedrift i enhver henseende, herunder afvikling og nedlæggelse i øvrigt også. Som eksempel kan nævnes arkivalier i Folketingets Bibliotek og Arkiv: *Folketingsudvalget vedr. elektrificeringen af den københavnske nærtrafik*. I DSBs arkiver skal sagerne herom søges både i *Baneafdelingen* og i *Maskinafdelingens* arkiver. I sidstnævnte ligger materialet i sagen vedr. anskaffelse af elektriske motorvogne.

Særlige forhold knytter sig til anlægget af baner i Sønderjylland i perioden 1864-

1920. Fra de tyske myndigheder er der afleveret en række sager under betegnelsen: *Tyske myndigheder: Sønderjyske Jernbanesager*.

### Drift

Jernbanekommissariaterne ophørte meget hurtigt med - som ved privatbanerne - at føre tilsyn med statsbanedriften. Arkivalier vedr. ledelsen af statsbanedriften skal derfor primært søges i Jysk-Fynske Jernbaners og DSBs arkiver i Rigsarkivet. Sager vedr. organisation og personale findes i (general-)direktørens sekre-



*Tysk og dansk personale ved Haderslev station ved Genforeningen i 1920. Overtagelsen af de sønderjyske baner afspejles i mange arkiver. Sagerne vedr. banernes anlæg findes på Rigsarkivet, hvor man har modtaget en række jernbanesager fra den preussiske baneforvaltning til 1920 under betegnelsen: Tyske myndigheder: Sønderjyske jernbanesager. (Foto: Haderslev Byhistoriske Arkiv)*

ariat, fra 1925 Personalekontoret. Personalesagerne udgør i øvrigt en stor og velordnet arkivgruppe, der især for ældre tid kan give resultater i forbindelse med personalhistoriske forespørgsler. Til materialet er der udgivet særlige registraturer.

Ledelsen af den daglige drift belyses via arkiverne efter den centrale linieforvaltning, der trods mange organisatoriske omrokeringer og ændringer i hovedsagen knyttede sig til bane-, maskin- og trafikforvaltningerne.

Den egentlige varetagelse og udførelse af driftsmæssige opgaver fandt sted via de lokale linieforvaltninger, der fra 1916 betegnedes som *1., 2. og 3. Distrikt* med hovedsæder i henh. København, Århus og Struer. 3. distrikt nedlagdes i 1932, hvor det indgik i 2. distrikt. I de enkelte distrikter fandtes en central- eller sekretariatsforvaltning foruden linieforvaltninger i form af bane-, maskin-, signal- og telegraf- og trafik tjenester, der yderligere var underinddelt i sektioner/ kredse/ strækninger og evt. yderligere i de enkelte stationer og holdepladser.

Til Rigsarkivet er afleveret et omfattende og velordnet arkiv fra 1. Distrikts banetjeneste fra 1916.

Til Landsarkivet i Viborg er afleveret eller er under aflevering en række arkivalier i form af taxationsprotokoller m.m., planbøger og tegninger foruden sager m.m. fra 2. Distrikts sekretariat (journaler og p-sager), enkelte banekredse/banesektioner (tidl. ingeniørdistrikter) (1863-) - især Fredericia og Århus samt 6. banesektion, Odense (tidl. SFJ) - trafik tjenesten (1917-)/lokale trafiksektioner (Frederi-

cia, Århus og Struer) (ca. 1873-1970) samt fra 3. Distrikts sekretariat og banetjeneste.

### Overordnet styring

Rammerne for statsbanedriftens virke fastlagdes første gang i en bekendtgørelse af 25. april 1878 og siden ved såkaldte styrelseslove, hvoraf den første var fra 12. april 1892. Også takster, befordringsbestemmelser og lønninger, der oprindeligt fastsattes administrativt, reguleredes siden 1892 ved lov, alt for at sikre Rigsdagens/Folketingets grundlovssikrede ret til styring af og kontrol med det offentlige udgifter og indtægter. Deraf følger, at også finanslovene og de dermed forbundne finanslovsforslag har haft afgørende betydning for rammerne for statsbanedriften.

Anlæg af nye statsbaner, overtagelse af private jernbaner samt nedlæggelse af statsbanestrækninger fastsattes ligeledes ved lov, jf. ovenfor. Til 1915 ekspederes disse love som nævnt gennem ministeriet; efter 1915 via generaldirektoratet.

I 1886 oprettedes et *Jernbaneråd*, der skulle være rådgivende over for DSB især i sager vedr. takster, køreplaner og befordringsbestemmelser. Rådet nedlagdes i 1893, men genoprettedes i 1915, hvor det fik til opgave at udtale sig om principielle spørgsmål vedr. statsbanerne.

Særlige forhold fører som regel til nedsettelse af nye organer. Således nævnes *Transportnævnet* 1917-21, der på grund af energiknapheden fik til opgave at give vejledning mht. jernbanetransport af visse varesorter. Arkivet er afleveret til Rigsarkivet.



## Andre virksomheder

Der har i Danmark fundet en betydelig produktion af jernbanemateriel sted. Mange af statsbanernes damplokomotiver er således bygget af *A/S Frichs* (1854-1979) i Århus, mens privatbanerne bl.a. fik leveret lokomotiver og vogne fra *Vulcan* i Mariibo og *Scandia* i Randers, der også stod for leveringen af de mange skinnebusser efter 2. verdenskrig. En betydelig producent af banemateriel var

*Triangel* (De forenede Automobilfabrikker) i Odense. Herfra leveredes bl.a. motorvogne til privat- og statsbaner i stort tal i mellemkrigstiden, indtil produktionen ligesom tidligere for *Vulcan*'s vedkommende overførtes til *Scandia*.

*Scandia*, *Vulcan* og *Frichs*' samt dele af De forenede Automobilfabrikkers arkiver er afleverede til Erhvervsarkivet i Århus.



*Motorvogn til Mariager-Fårup-Viborg-banen på prøvekurs med gengas-generator ved Randers privatbanestation, efter levering fra vognfabrikken Scandia i 1941. Gengas som drivkraft til jernbanemateriel dokumenteres i en række arkiver: Foruden vognfabrikken og de enkelte privatbaneforvaltninger behandlede offentlige tilsynsinstanser som Ministeriet for offentlige Arbejder og Privatbanetilsynet også sager herom. Arkiverne er afleverede til henh. Erhvervsarkivet, landsarkiverne og Rigsarkivet. (Foto: Randers Lokalhistoriske Arkiv)*

# Arkivernes indhold og benyttelse

Summariske oversigter over arkiverne, deres hovedbestanddele, ordning og tilstand fås i de såkaldte *guider*, som Statens Arkiver har udgivet for hver enkelt arkivinstitution. Guiderne præcise titler fremgår af litteraturlisten. Guiderne vil typisk kunne lånes på de større biblioteker.

Til adskillige af de ovenfor omtalte arkiver er udarbejdet *registraturer*, der systematisk og ganske detaljeret beskriver indholdet i arkiverne. Få registraturer er udgivet og til rådighed på landets biblioteker. Flere er kun produceret i få eksemplarer og kan kun benyttes på Statens Arkivers læsesale. Enkelte registraturer findes kun på det pågældende arkivs læsesal, og det samme gælder i de tilfælde, hvor der kun kan stilles såkaldte *afleveringsfortegnelser* til rådighed.

En afleveringsfortegnelse er udarbejdet af embedet og er fulgt med de enkelte afleveringer. Ét arkiv som fx DSBs består af mange - til dels mere eller mindre tilfældige - afleveringer, og det er derfor nødvendigt at gennemgå et større antal fortegnelser, der endda kan være af stærkt vekslende kvalitet. Afleveringsfortegnelser rekvireres på de enkelte arkivers læsesale.

I de fleste jernbanearkiver er »sagerne« henlagt efter forskellige principper. Mange sager er udtaget fra deres oprindelige system og henlagt efter emne som »rumsager« eller »udtagne sager«. En oversigt som regel på pakkeniveau findes da i registraturen eller afleveringsfortegnelsen. Men mange sager er også henlagt på

journalnummer, brevnummer eller efter et helt andet system og vil da typisk i registratur og afleveringsfortegnelse indgå i gruppen »journalsager«, der kan omfatte en længere årrække og et stort antal numre. Søgning efter sådanne sager må derfor tage udgangspunkt i hjælpemidler, som arkivskaberen i sin tid selv skabte for at kunne finde sine sager igen. Typisk skal man derfor benytte de såkaldte *journaler*, der også kan hedde *korrespondancejournal*, *brevbog* e.l.

Søgning heri kan være tidskrævende, men er specielt for ministerielle arkiver helt uomgængelig. De førnævnte guider indeholder vejledning i brugen af de enkelte arkivers journalsystemer. Endelig henledes opmærksomheden også på rækkerne af brevkopier, der dog ofte er endog meget voluminøse, men som giver et ret præcist øjebliksbillede af en dags aktiviteter.

De enkelte arkiver i alfabetisk orden:

## Det danske Jernbanedriftsselskab 1861-1867

Føreløbig registratur er udarbejdet og kan rekvireres på Rigsarkivets læsesal. Arkivet består hovedsageligt af forhandlingsprotokoller og en række af sagligt ordnede sager.

## Danske Statsbaner (DSB) 1880-

Generelt om den del af DSBs arkiv, der er afleveret til Rigsarkivet, kan siges, at det har været ramt af store uhjemlede

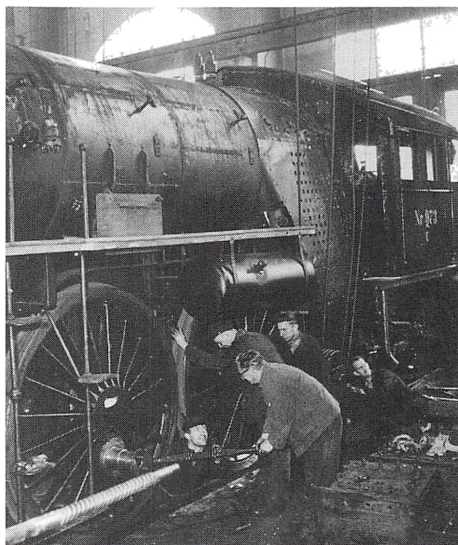
kassationer, at ordningstilstanden gennem årene har ladet meget tilbage at ønske, og at der i det afleverede materiale befinder sig relativt få spor efter sagsbehandlingen af de såkaldte ministeriesager, herunder sager vedr. fremsættelse af lovforslag. Store dele af det afleverede materiale er - til dels som følge af den dårlige tilstand, det er afleveret fra DSB i - uordnet og kan derfor ikke umiddelbart stilles til rådighed på læsesalen. Det gælder især sager fra *Statsbaneanlæggene* og bogholderkontorerne. Der er stort set ikke afleveret sager fra *Trafikafdelingen* - med undtagelse af sager vedr. kgl. rejser (n.c.-sager) - og fra *Maskinafdelingen* er for tiden før ca. 1923 kun bevaret kopibøger, men ingen sager - bortset fra, hvad der findes i Teknisk kontors arkiv (1885-1903).

Svarende til private selskabers forhandlingsprotokoller finder man i DSB-arkivet referatprotokoller fra 1886 og frem til ca. 1932. Protokollerne indeholder referater fra chefmøder, og fra 1916 i en særskilt række også referater af møder med ministeren, dvs. om forelagte sager. Alle væsentligere sager vil således være refereret i disse protokoller, der sammen med sekretariatssagerne til 1925 udgør en overordnet stamme i arkivet.

*E-maskine hovedrepareres på Centralværkstedet i Århus, november 1952. Sager vedr. indkøb og vedligeholdelse af materiel findes veldokumenteret i Maskinafdelingens arkiv, afleveret fra DSB til Rigsarkivet. (Foto: Lokalhistorisk Samling ved Århus Kommunes Biblioteker)*

*Sekretariatssager* er fra 1885 og langt op i tiden henlagt efter den arkivnøgle, der anvendtes ved de Jysk-Fynske Jernbaner (se nedenfor), og som også har dannet forbillede for ordningen af mange privatbanearkiver.

I *Baneafdelingens* meget omfattende arkiv, der rækker tilbage til 1867, er sagerne ordnet og henlagt efter følgende emner: A Personale. B Banebevogtning, Tjenesteforseelser. C Ekspropriationsfondets arealer. D Jernbanernes arealer. E Ballastering. F Assurance og brandvæsen (kasseret). G Nye arbejder (bevillingssager). H Vedligeholdelse. I Arbejder for fremmede. K Lagersager (kasseret). L Inventariesager. M Regnskabssager. N Sager vedr. nye baner indtil de overgår til driften. O Diverse bl.a. Køreplaner. Mindre ændringer er sket. Dertil kommer



en række af udtagne sager, hvoriblandt man fx finder sagerne vedr. bygning af broer som fx Lillebæltsbroen. Endelig er med arkivet afleveret en større samling kort- og planbøger omfattende næsten alle strækninger. Benyt afleveringsfortegnelsen på Rigsarkivets læsesal.

Også *Maskinforvaltningens* arkiv, hvori der dog ikke forefindes sager forud for 1923, er stort og relativt vel ordnet. Først og fremmest dokumenterer arkivet nyan-skaffelser af lokomotiver, vogne og andet materiel samt vedligeholdelsen af samme materiel med vægten på tekniske om-stændigheder. I arkivets pk. nr. 1 findes en oversigt over, hvordan sagerne er hen-lagt. Heraf fremgår fx, at anskaffelse af damplokomotiver skal findes i gruppe VII (romortal), der er underinddelt i: Diverse tilbud; Principssager, Frichs togfremføringsmidler, anskaffelse af 11 svenske lokomotiver, anskaffelse af 6 H-loko osv.. Sager vedr. ombygning og for-andringer ved personvogne (vedligeholdelse) findes derimod i gruppe 10.2. (arabertal). Rekvirer afleveringsfortegnelse på Rigsarkivets læsesal.

Ældre sager (1885-1903) vedr. bane-og maskintjenestens områder findes i *Teknisk Kontors* arkiv. Arkivet er ikke regi-streret, men sager kan indkredses på baggrund af den ved sekretariatet benyttede arkivnøgle, der også benyttedes i Teknisk Kontor. Før 1885 henvises man til jour-nalsagerne i *sekretariatets* gruppe S.

En nærmere beskrivelse af hele DSB-arkivet findes i Rigsarkivets guide (se lit-teraturlisten) med henvisning til de rele-vante afleveringsfortegnelser. For *distrik-ternes* lokale arkiver: Se afleveringsforteg-

nelse på Rigsarkivets læsesal (1. Distrikt) og på Landsarkivet i Viborgs læsesal (2. og 3. Distrikt).

### Godsarkiver

Til de fleste godsarkiver er der udarbejdet trykte eller blot maskinskrevne registra-turer. Registraturerne findes på de enkelte arkivers læsesale.

### Indenrigsministeriet/Ministeriet for offentlige Arbejder

Sagerne er henlagt i henhold til forskel-lige journaler: A= almindelige og gene-relle sager; B= rutebilsager, E= jernbane-sager; K= vejkrydssager. Sagerne søges i journalen, hvad der kan være ganske tidsrøvende på grund af fremvisningssy-stemet: Nogle sager fortsatte i årtier, og for at finde det nummer, sagen ligger på, må man gennemgå de årgangsopdelte journaler, til sagen ikke er fremvist læn-gere. Fra begyndelsen af 1950'erne hen-lægges sager vedr. den enkelte bane dog på faste numre, hvad der letter fremfin-dingen af sager betydeligt. En række sager er dog udtaget og opbevares som store samlesager i en særlig række. Det gælder også for en del udvalgs- og kom-missionsarkiver, idet man skal være opmærksom på, at dele af udvalgsarki-vet også kan findes på et journalnum-mer. En udførlig oversigt fås i afleve-ringsfortegnelsen, der kan benyttes på Rigsarkivets læsesal.

### Ingeniørkorpset

Civile chefarķiver vedr. vej- og jernbane-tjenesten 1778-1868, se seddelregistra-tur nr. 57 på Rigsarkivets læsesal.



## Jysk-Fynske Jernbaner 1867-1880

Arkivet er relativt velordnet med sagerne henlagt efter en ganske detaljeret arkivnøgle, der også benyttedes af DSB. De enkelte sager fremfindes via sagsregister og hovedjournal. Foreløbig registratur med arkivnøgle er udarbejdet og kan rekvireres på Rigsarkivets læsesal.

Sagerne er henlagt i følgende hovedgrupper: A Almindelige sager. B Personalesager. C Skatter, assurance, afgifter. D Budget. E Regnskabsvæsen. F Takst- og befordringsreglement. G Kørsel og sejlad. H Ekspedition, rejsendes forhold, fribefordring. I Gennemgående trafik. K Postvæsenet. L Toldvæsenet. M Telegraf og telefonvæsenet. N Stationsvæsen O Nye banestrækninger. P Almindelig vedligeholdelse af banen. R Banetjeneste og -bevogtning. S Driftsmateriel. T Maskintjeneste. U Materiel og inventarium. X Statistik. Y Havnevæsen. Z Vejere og målere.

## Kommissariatsarkiver 1845-

Grundstammen i kommissariatsarkiverne udgøres af korrespondancearkivalier, bestående af en journal med tilhørende sager og en brevkopibog. Desuden rummer arkivet sædvanligvis en besigtigelsesprotokol, ekspropriationsprotokol samt evt. en taksationsprotokol. Endelig kan der i arkiverne findes anlægskort, toldregnskaber og i enkelte tilfælde materiale vedr. banernes sygekasse.

## Kommunearkiver

Kommunearkiverne er i de fleste tilfælde afleverede til de enkelte landsarkiver; for Århus-området vedkommende dog til

Erhvervsarkivet. I Odense er kommunens arkiv under overførsel til Stadsarkivet, hvor byrådsagerne i forvejen befinder sig. Kommunearkiverne er som hovedregel velordnede og benyttes efter registraturer, der i mange tilfælde er trykte og tilgængelige på biblioteker, eller som er opstillede på de enkelte arkivers læsesale.

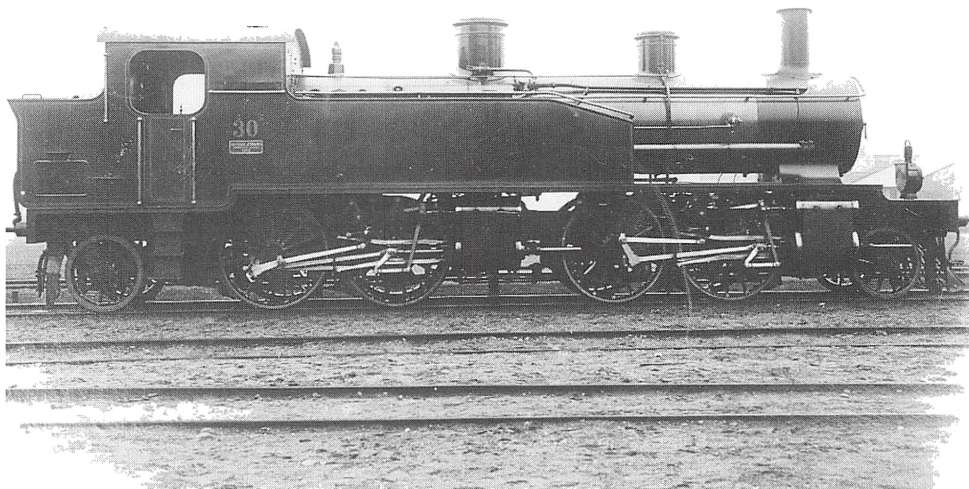
## Personarkiver

Generelt henvises til Rigsarkivets guide. Detaljerede registraturer er til rådighed på Rigsarkivets læsesal, hvor brevskriverkartotek også forefindes.

## Privatbanearkiver

Det typiske privatbanearkiv består som de fleste større arkiver af en række forhandlingsprotokoller for bestyrelse og repræsentantskab, en kopibogsrække samt et antal sager. Ved en række baner er sagerne henlagt efter et journalnummer-system, der i lignende skikkelse er kendt i kommissariatsarkiverne og de tidlige jysk-fynske statsbaner. Udgangspunkt for søgningen er derfor journalen eller korrespondancejournalen, som den også kan hedde, eller forhandlingsprotokollen, hvor der kan findes henvisning til et evt. journal- eller henlæggelsesnummer. Henlæggelsen vil i mange tilfælde have fundet sted efter en arkivnøgle svarende nogenlunde til den, der anvendtes ved henlæggelsen af statsbanernes sekretariatsager (se under DSB). Som ved Det sjællandske Jernbaneselskab kan sagerne dog også helt eller delvist være henlagt som særligt emneordnede eller udtagne sager (»rumsager«.)





*Damplokomotiv til Sydfynske Jernbaneselskab. I mange af jernbanearkivernes sager vedr. materiel findes tegninger og fotos. Billedet af lokomotivet er således udtaget fra en sag i Sydfynske Jernbaneselskabs arkiv. (Landsarkivet for Fyn)*

Ved siden af banernes centrale arkivdannelse kan de enkelte afdelinger - typisk bane-, maskin- og driftsafdelingerne have været selvstændigt arkivdannende.

Til privatbanearkiverne knytter der sig ofte et tegningsarkiv. Også DSBs tegningsarkiv indeholder i øvrigt mange tegninger af privatbaneanlæg og -materiel.

Der er udgivet registraturer til privatbanearkiverne ved landsarkiverne i Viborg og Åbenrå og for en banes vedkommende (Nordfynske Jernbaneselskab)

ved landsarkivet i Odense. Hvor der ikke foreligger registratur, rekvireres en afleveringsfortegnelse på læsesalen.

#### **Private institutionsarkiver**

Registraturer over de fleste private institutionsarkiver er udgivet af Rigsarkivet og kan benyttes på arkivernes læsesale.

#### **Sjællandske Jernbaneselskab 1847-1880(-1885)**

Til arkivet er udarbejdet en forholdsvis detaljeret, men foreløbig registratur, der kan rekvireres på Rigsarkivets læsesal.

Mange sager er henlagt efter emne som såkaldte »rumsager«, mens andre sager må søges via journalen eller korrespondancejournalen. Det meget omfattende arkiv er, hvad angår forhandlingsprotokoller, journal, kopibøger med tilhørende registre og direktionssager, overvejen- de komplet. Registraturen omfatter ikke regnskabsprotokoller, der findes i flere uordnede DSB-afleveringer.

### Statsbaneanlæggene

Se under DSB

### Tegningsarkiver

Der er udgivet en række registraturer, se litteraturfortegnelsen.

### Tyske myndigheder

Fra Tyskland er modtaget en aflevering: *Sønderjyske jernbanesager*. De vedrører hovedsageligt anlæg og de enkelte strækningers udstyr. Arkivet er ikke registreret, men i pk. nr. 57 findes en detaljeret nøgle til arkivet med henvisning til pk.nr., aktpakke og sidetal i aktpakken. Studier i dette arkiv, der er ordnet og indbundet efter tysk forvaltningsskik, bør således indledes med at bestille denne pakke ned på læsesalen.



*Holstebro station ved århundredskiftet. Billedet indgår i den fotosamling, som DSB's baneafdeling har afleveret til Rigsarkivet. (Foto: Rigsarkivet)*

## Hvad jernbanearkiverne kan bruges til

I det foregående er det vist, at jernbaneforskning i bred forstand må inddrage såvel de enkelte jernbaneselskabers arkiver som arkiverne efter de mange offentlige tilsynsmyndigheder. I princippet er det ganske vist primært baneselskabernes arkiver, der mest direkte dokumenterer omstændighederne ved jernbanedriften, mens tilsynsmyndighedernes arkiver først og fremmest dokumenterer, hvordan den offentlige kontrol udfoldede sig. Men kontrollen og tilsynet har - sekundært ganske vist - alligevel afkastet så mange oplysninger om dagligdagen på banerne og ved baneanlægget, at disse arkiver i flere tilfælde i praksis vil være dér, man vil tage sit udgangspunkt. Det er derfor i denne flerhed af arkiver, at informationer om banernes fysiske anlæg (spor og bygninger), lokomotiver og vogne, trafik og personale kan fremskaffes.

Samtidig er det imidlertid også klart, at vi i jernbanearkiverne har en række fremragende kilder til belysning af offentlig drifts- og tilsynsvirksomhed i almindelighed og trafikpolitik i særdeleshed. Desuden er jernbanearkiverne en glimrende kilde til at skildre aspekter i den politiske beslutningsproces. Det er tilfældet på rigsniveau, men det gælder i lige så høj grad på det lokale plan. Ikke mindst dokumenterer kilderne imidlertid samspillet - og til tider modspillet - mellem forskellige centrale, regionale og lokale instanser i denne beslutningsproces.

At banerne har haft betydning for industrialiseringen af Danmark, for udviklingen af landbruget og landbrugsindustrien og for befolkningens lokalisering er uomtvisteligt. Men modsat, hvad tilfældet har været i udenlandsk forskning, er det hidtil kun i begrænset omfang forsøgt vurderet, hvor store - eller muligvis små - konsekvenserne har været for det danske samfund både før og efter bilerne dukkede op.

Som arbejdsplads hørte banerne til landets største. Som offentligt ansatte tjenestemænd, hvad de privatbaneansatte reelt også var, spillede de en væsentlig rolle i organiseringen af arbejdslivet hos de offentlige arbejdsgivere. Jernbanearkiverne er derfor en udmærket kilde til belysning af arbejds-, løn- og fagforeningsforhold for offentligt ansatte og til offentlig arbejdsmarkedspolitik i det hele taget. På baggrund af de mange bevarede personaleakter i især DSBs arkiv, vil også personalhistorikere her kunne finde en næsten uovertruffen kilde, der samtidig vil kunne udnyttes til socialhistoriske studier i en samfundsgruppe, der ikke i nær så høj grad som fx den såkaldte arbejderklasse har været genstand for udforskning. At banerne desuden har haft deres egen arbejdspladskultur, er evident og kan dokumenteres gennem mange »sager« vedr. personalet og deres faglige organisationer.

Som kilder til lokalhistorie er jernbanearkiverne også brugelige. Grund- og



ejendomsforhold belyses, ligesom bl.a. særligt privatbanernes brug af lokale håndværksmestre og entreprenører til forskellige anlægs- og vedligeholdelsesar-

bejder kan bidrage til udforskningen af det lokale erhvervslivs historie. Det samme kan siges om de enkelte lokalområders trafikhistorie i bred forstand.



*IC 3 tog og Storebæltsfærge i Nyborg 1990. Arkivalier vedr. DSB-overfarterne er kun bevaret/afleveret i meget begrænset omfang. Heller ikke produktionen af IC 3-togene kan dokumenteres i materiale afleveret til Statens Arkiver. Men i dette tilfælde skyldes det, at offentlige myndigheder som hovedregel først skal aflevere deres arkiver efter ca. 30 år. I øvrigt er disse normalt utilgængelige i 30 år – eller 80 år, hvis materialet indeholder særlige følsomme oplysninger om f.eks. personlige eller økonomiske forhold. Tilgængelighedsgrænsen regnes fra det tidspunkt, hvor sagsbehandlingen sluttede i de enkelte sager. (Foto: DSB)*

# Jernbanearkiver - oversigt

## Rigsarkivet

### *Tilsyn og kontrol:*

Auditøren ved Statsbanerne  
(1906-1959)

Finansministeriet/Finansforvaltningen  
Indenrigsministeriet, se Ministeriet for  
offentlige Arbejder

Indenrigsministeriets kontrol med jysk-  
fynske jernbaner (1861-1867)

Ingeniørkorpset

Jernbanekommissionen af 1835 (1835-  
1848)

Jernbanekommissariatene (1845-1958)  
(Jernbanerådet 1886-93, 1915-: se  
Off.Arb. j.nr. E 1893/2585)

Ministeriet for offentlige Arbejder  
(1848-)1900-)

Kommissionsarkiver under  
Min.f.off.arb.:

Kommissionen ang. den fremtidige  
udvikling af jernbanenettet i Syd-  
og Midtjylland (1898-)

Kommissionen ang. anlæg af nye  
jernbanelinier 1901-08

Kommissionen vedr. foranstaltninger  
mod brandfare ved jernbanedrift

Kommissionen af 1927 vedr. jern-  
baneoverkørsler

Privatbaneudvalgene (1942-)

Privatbanekommissionen af 1954

Den tilsynsførende ved Strandvejens  
Dampsporvej (1883-1897)

Statsbaneanlæggene (1879-1906): se DSB

Tilsynet med Privatbanerne  
(1875-1977)

Udenrigsministeriet (1848-)/Departe-  
mentet for de udenrigske Anliggen-  
der (1770-1848).

### *Driftsselskaber:*

Det danske Jernbanedriftsselskab (1861-  
1867)

Danske Statsbaner (DSB) (1885-)

1.Distrikt: Banetjenesten (1916-)

3.Distrikt: Maskininspektøren for 2.  
maskininspektion (Struer)

Generaldirektoratet for danske statsba-  
ner (1885-)

Jysk-Fynske Jernbaner (JFJ) (1867-  
1885)

København-Slangerup Jernbane (KSB)  
(1920-1947)

Det Sjællandske Jernbaneselskab (1844-  
1885)

Sjællandske Statsbaner, se Sjællandske  
Jernbaneselskab

Tyske myndigheder: Sønderjyske jern-  
banesager

Østjyske Jernbaner (fællesarkiv for Ran-  
ders-Grenå og Århus-Ryomgård Jern-  
baneselskaber) 1875-1881

### *Private institutioner:*

Jernbaneforeningen (1891-1970'erne)

Danske privatbaners fællesrepræsentation

## Landsarkivet for Sjælland

Næstved-Præstø-Mern (NPMB)

Kalvehavebanen (KB)

Maribo-Torrig (MTJ)

Nakskov-Rødby (NRJ)

## Landsarkivet for Fyn

Ekspropriationskommissionen på Tommerup-Assens banen (1882)

Komiteen for tilvejebringelse af en jernbane fra Ringe til Fåborg (1874-1879)

Nordfynske privatbaner (fællesarkiv)

Nordfynske Jernbaneselskab (NFJ)

Odense-Kerteminde-Dalby-/Martofte (OKDJ/OKMJ)

Nordvestfynske Jernbaneselskab (OMB)

Sydfynske Jernbaneselskab (SFJ)

Svendborg-Nyborg Banen (SNB)

Udvalget for en jernbane på Ærø (1916)

## Landsarkivet for Nørrejylland

DSB:

2. Distrikt: Diverse sager

3. Distrikt: Diverse sager

Statens Vandbygningsvæsen 3. og 4. distrikt

Hjørring Privatbaner (fællesarkiv) (HP)

Hjørring-Løkken-Åbybro (HLA)

Hjørring-Hørby (HH)

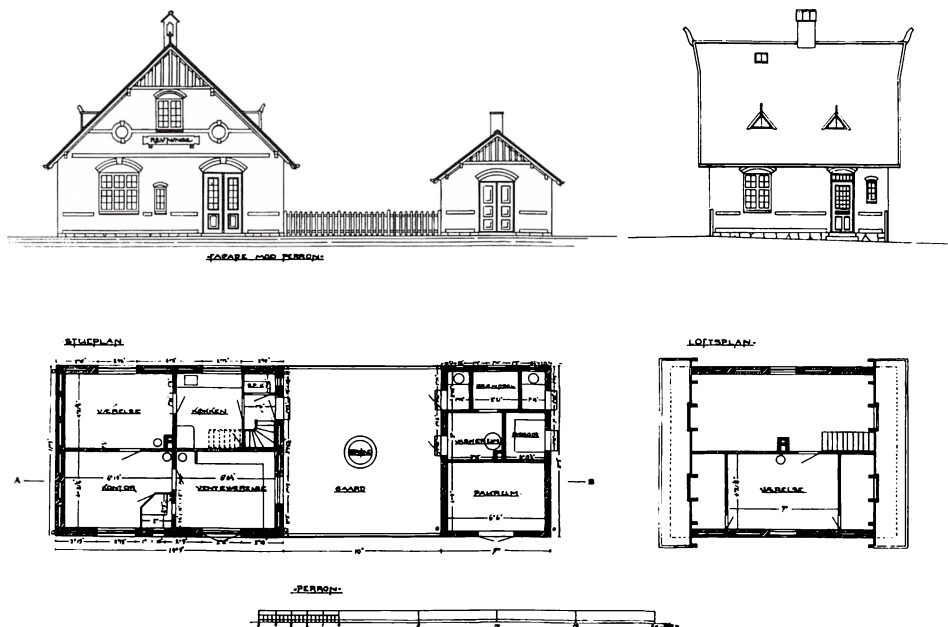
Vodskov-Øster Vrå (VØJ)

Hjørring-Hirtshals (HP)

Thisted-Fjerritslev Jernbaneselskab (TFJ)

Ålborg Privatbaner (fællesarkiv) (APB)

Ålborg-Hvalpsund (AHB)



Dreby station på Odense-Kerteminde-Dalby/Martofte Jernbane ca. 1899. Tegningen er en del af det tegningsarkiv, der afleveredes til Landsarkivet for Fyn sammen med de øvrige banearkivalier. Hovedparten af de nu nedlagte privatbaners arkiver er afleveret til ét af de 4 landsarkiver. (Foto: Landsarkivet for Fyn)

Ålborg-Hadsund (AHJ)  
Fjerritslev-Nørresundby-Frederikshavn (FFJ)  
Viborg Privatbaner (fællesarkiv)  
Skive-Vestsalling (SVJ)  
Mariager-Fårup-Viborg (MFVJ)  
Randers-Hadsund (RHJ)  
Ryomgaard-Gjerrild-Grenå (RGGJ)  
Ebeltoft-Trustrup (ETJ)  
Århus-Hammel-Thorsø (AHTJ)  
Horsens Privatbaner (fællesarkiv)  
Horsens-Juelsminde (HJJ)  
Horsens Vestbaner (HV)  
Horsens-Bryrup-Silkeborg (HBS)  
Horsens-Odder (HOJ)  
Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro (SKRJ)  
Vejele Privatbaner (fællesarkiv)  
Vejele-Give jernbane  
Vejele-Vandel-Grindsted (VGGJ)  
Kolding-Egtved (KEJ)  
Kolding Sydbaner (KS)  
Troldhede-Kolding-Vejen (TKVJ)  
Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbaneselskab (RØHJ)

### **Landsarkivet for Sønderjylland**

Åbenrå Amtsbaner  
Sønderborg amtsbaner  
Haderslev amts jernbaner

### **Erhvervsarkivet**

Industriforeningen i København  
DSB:  
Hjortshøj station  
Århus hovedbanegård  
Dele af privatbanearkiver:  
Østsjællandske Jernbaneselskab (ØSJS)  
Klampenborg Sporvej  
Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane (TKVJ)

Randers-Grenå Jernbaneselskab  
Århus-Hammel-Thorsø Jernbaneselskab (AHTJ)  
Hjørring Privatbaner (HP)  
Brandforsikringsarkivalier

### **Jernbanemuseet**

Rummer en betydelig samling af DSB-arkivalier, der p.t. er under ordning og registrering. Desuden en meget stor fotosamling.

### **Lokalhistoriske arkiver**

Der findes betydelige fotosamlinger med mange jernbanefotos på de lokalhistoriske arkiver. Enkelte - som Bornholms lokalhistoriske arkiv - har et helt jernbanearkiv (De bornholmske jernbaner); andre ligger inde med materiale af mere spredt karakter. Der findes ingen samlet oversigt over arkivernes indhold, men en oversigt over lokalhistoriske arkiver er udgivet af Sammenslutningen af Lokalhistoriske Arkiver. Adresseoversigten kan lånes eller fremskaffes på de fleste biblioteker.

# Litteratur

Selv om dette hæfte handler om jernbanearkivalier, skal der dog også være plads til at nævne, at der til rådighed står et meget omfattende, publiceret materiale.

Fra de enkelte selskaber gælder det især de årlige *driftsberetninger*, der til op i mellemkrigstiden typisk var yderst minutøse. Driftsberetningerne, der dels kan lånes på Det kongelige Bibliotek, dels for nogles vedkommende findes i tryksagssamlinger eller håndbiblioteker ved institutionerne under Statens Arkiver, kan suppleres med selskabernes trykte samlinger af »ordrer« og interne »cirkulærer« foruden banevirksomhederne eller deres sammenslutningers egne *tidskrifter* eller tidsskrifter, udgivet af personaleorganisationerne.

Også de offentlige instanser har i vid udstrækning samlet og publiceret oplysninger og statistik om både enkelte jernbaner og området som sådan. Særligt er det kommet til udtryk i de *kommissions- og udvalgsbetænkninger*, som der har været så mange af gennem tiden. En oversigt fås i Palle Svennevig: *Danske Kommissionsbetænkninger*, der findes på alle biblioteker. En meget central og ligeledes trykt kilde udgør endelig *Rigsdagstidende/Folketingstidende*, ikke kun i henseende til lovforslag og debatter om lovforslag, men også, og ikke mindst, i forbindelse med de mange spørgsmål, der er stillet om jernbaneforhold til de til enhver tid siddende trafikministre. For at

komme ind i Rigsdagstidende/Folketingstidende skal man benytte »Oversigten«. Heri kan man med fordel begynde i det alfabetisk ordnede emneordsregister, der bl.a. henviser til oversigten over lovforslag, både fremsatte og vedtagne. Bemærk, at man før 1953 skal søge i oversigten for både folketing og lands-ting.

Næppe noget andet område har i øvrigt været genstand for så mange bogudgivelser som jernbanerne, hvor næsten hver eneste strækning har været genstand for én eller flere bogudgivelser. Det er derfor en god ide at begynde jagten efter oplysninger på biblioteket!

## Litteraturhenvisninger

L.Koefoed: *Danmarks, Norges og Sveriges Jernbaner* (1884)

*Danmarks Jernbaner*. Illustreret historisk og biografisk Haandbog, red. af M.Buch & C.I.Gomard, I-III (1933).

*De Danske Statsbaner 1847-1947* (1947)

*Kollektiv trafik*. Vestibuleudstilling i Rigsarkivet 1983. Udstillingskatalog.

*Rigsarkivet og hjælpemidlerne til dets benyttelse II 1848-1990*, bd. 1-4 (1991)

*Rigsarkivet og hjælpemidlerne til dets benyttelse IV*, bd. 1-2 (1991)

*Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og hjælpemidlerne til dets benyttelse*. (2.udg. 1977)

*Landsarkivet for Fyn og hjælpemidlerne til dets benyttelse* (1970)



*Landsarkivet for Nørrejylland og hjælpemidlerne til dets benyttelse. En oversigt, bd. 1-2 (1980)*

Erhvervsarkivets arkivoversigter bd. 1: *Virksomhedsarkiver fra landbrug, industri og håndværk m.v. (1991)*

Erhvervsarkivets arkivoversigter bd. 2: *Arkiver fra handels- hotel- og transportvirksomheder m.v. (1993)*

*Folketingets Bibliotek og Arkiv. Oversigt*

*Poul Thestrup: Jernbanekommissariatene. Oversigt over indholdet af jernbanekommissariatsarkiverne i Rigsarkivet. Med et tillæg om andre jernbanearkivalier i Rigsarkivet. Arkivserien nr. 17 (1982)*

*Jernbaneforeningen. 1891-1987. Arkivnr. 10.548. Rigsarkivet 1993.*

Foreløbige Arkivregistraturer Serie 4 nr. 6: Ministeriet for offentlige Arbejder De danske Statsbaner *Personalakter* (Rigsarkivet 1962).

Foreløbige arkivregistraturer Serie 4 nr. 1: *Rothes arkiv* (Det sjællandske Jernbaneselskabs tegningsarkiv) (Rigsarkivet 1962)

Foreløbige arkivregistraturer Serie 4 nr. 2: *Hedemans tegningsarkiv* (Rigsarkivet 1962)

Foreløbige arkivregistraturer Serie 4 nr. 3: *Ældre normaltegninger.* (Rigsarkivet 1962)

Foreløbige arkivregistraturer Serie 4 nr. 4: *Ældre bygningstegninger* (Rigsarkivet 1962)

*Det nordfynske Jernbaneselskabs arkiv 1881-1966 samt samme selskab i likvidation 1966-1974. Arkivregistratur udgivet af Landsarkivet for Fyn (1981)*

*De nordslesvigske Amtsbaner. Arkivregistratur. Landsarkivet i Åbenrå (u.å)*

*Privatbanearkiver. Arkivregistraturer 6 (Landsarkivet i Viborg 1978)*

*Overbanemester F. C. J. Gusmer på inspektion, formentlig et sted på Fyn omkring århundredeskiftet. Jernbanearkiver handler også om mennesker. For DSB's vedkommende kan det aflæses i de mange bevarede personalakter, hvorom en særlig registratur er udgivet – se litteraturlisten. (Foto: Jernbanemuseet)*



## Arkivernes Informationsserie

- Finn Andersen:* Selv dødsboer fortæller. Skifteretssager og deres brug. Kr. 25,-
- Harry Christensen:* Bygninger før i tiden. Brandforsikring og bygningshistorie. Kr. 50,-
- Ole Degn:* Alle skrives i mandtal. Folketællinger og deres brug. Kr. 25,-
- Ole Degn:* Kongens told. Toldarkiver og deres brug. Kr. 50,-
- Ole Degn:* De gamle købstæders hukommelse. Rådstuearkiver og deres brug. Kr. 50,-
- N. H. Frandsen:* Foreningshistorie og retsbetjentarkiver. Kr. 25,-
- Margit Mogensen og Erik Nørr:* Menighedsrådene og deres arkiver. Kr. 25,-
- Steen Ousager:* Tog og historie. Jernbanearkiver og deres brug. Kr. 50,-
- Arne Møller Pedersen:* Brand, vand, mug og grimme dyr. Kr. 25,-
- Sigurd Rambusch:* Vælgere i organisation. Om vælgerforeningshistorie. Kr. 25,-
- Jørgen Nybo Rasmussen:* Kort – om kort og tegninger. Kr. 25,-
- Poul Thestrup:* Mark og skilling, kroner og øre. Pengeenheder, priser og lønninger i Danmark i 350 år (1640-1989). Kr. 25,-
- Poul Thestrup:* Pund og alen. Danske mål- og vægtenheder fra 1683-reformen til i dag. Kr. 25,-
- Henrik Vedel-Smith:* »Til fædernelandets bedre flor«. Det kongelige danske Landhus-holdningsselskab. Kr. 50,-
- Hans H. Worsøe:* Amtmanden var med til det hele. Amtsarkiver og deres brug. Kr. 25,-
- Paul G. Ørberg:* Hvad præsten skrev – i kirkebogen. Kirkebøger og deres brug. Kr. 25,-

Serien forhandles af Landsarkivet for Fyn, Jernbanegade 36, 5000 Odense C.  
Telefon 66 12 58 85, telefax 66 14 70 71