

2009-01-29

Protokoll fört vid MRO Höstmöte 2008-09-27—28

Plats: Godsmagasinet, Böda station

Tidpunkt: 15:30

Deltagare enligt nedanstående lista

Närvarande:***MRO***

Björn Perneborn, TRI-gruppen

Johan Vinberg, kassör

Mf Anten-Gräfsnäs Järnväg

Lars Johansson

Per-Olov Söderpalm

Böda Skogsjärnväg

Hans Bäckman (tidvis)

Leif Gustavsson (fr o m punkt 1 t o m punkt 23 utom delar av punkt 21 och 22, punkt 27 a)—e))

Lars-Peter Åhs

Bo Österberg (fr o m punkt 1 t o m punkt 23 utom delar av punkt 21 och 22, punkt 27 a)—e))

HWJ/Tjustbygdens Järnvägsförening

Magnus Eriksson

Jädraås—Tallås Järnväg

Håkan Nordenadler

Mf Munkedals Jernväg

Gösta Reimers

Museispårvägen Malmköping AB

Björn Lundgren

Nora Bergslags Veteranjärnväg

Rune Bergstedt

Ohs Bruks Järnvägs museiförening

Christina Lilja

Skara—Lundsbrunns Järnvägar

Åke Paulsson

Mf Skånska Järnvägar

Christer Karlsson

Ingela Karlsson

Stockholms Spårvägar AB

Leif Claus (fr o m punkt 1 t o m punkt 6, fr o m punkt 19 till punkt 21)

Åke Nergell (fr o m punkt 1 t o m punkt 6, fr o m punkt 19 till punkt 21)

SRJmf/Upsala-Lenna Jernväg

Jan Winberg

Mf Östra Södermanlands Järnväg

Per Englund

2009-01-29

Gäster:**FEDECRAIL**

Sten Erson-Wester

JärnvägsInfo-Förlaget

Anders Svensson

JärnvägsHistoriska RiksFörbundet

Anders Johansson (delar av punkt 21 och 22, fr o m punkt 24, dock ej punkt 27 a)—e))

1 Årsmötets öppnande

Johan Vinberg hälsade från Thomas Lange, som är i Iran för ett projekt om trafiksäker körning. Han hälsade därefter deltagarna välkomna och tackade BösJ för värdskapet.

2 Fråga om kallelse skett korrekt och i tid

Mötet **ansåg** sig behörigen sammankallat.

3 Fastställande av dagordning

Följande punkter anmäldes under punkt 26 *Övrigt*:

- Anders Svensson anmälde *Tågsommar*.
- Sten Erson-Wester anmälde *Vägövergångar och olyckor*.
- Håkan Nordenadler anmälde *Bytesbank för materiel*.
- Johan Vinberg anmälde *Vad händer i Brösarp*.
- Sten Erson-Wester anmälde *Inbjudan av Gordon Ruchton*.

4 Val av mötesordförande

Till mötesordförande **valdes** Lars-Peter Åhs.

5 Val av mötessekreterare

Till mötessekreterare **valdes** Anders Svensson.

6 Val av justeringsman

Till justeringsmän **valdes** Gösta Reimers och Lars Johansson.

7 Redovisning av MRO verksamhet och bokslut

Verksamhetsberättelsen hade inte sänts ut i förväg och fanns inte kopierad för att delas ut på mötet varför ett exemplar cirkulerade runt för genomläsning innan behandlingen av denna punkt kunde startas. Johan Vinberg konstaterade efter denna att en del korrekturändringar erfordrades. **Beslutades** att specifikt korrigera en del av texten under rubriken MRO arbetsgrupper till "... 2008 ett förslag för remissyttrande under 2008." Johan Vinberg fortsatte med att mervärden för medlemmarna skulle göras med överskottet på 50 000,- från *Smalspår 150*. Detta hade nu verkställts genom att en del av kostnaderna för radioprogrammet togs från MRO (12 000) och bidrag till anordnande av ungdomslägre 2007 (gäst för 18 000,-) – ekonomin har därmed återgått till "normalläge".

8 Revisorernas rapport

Lars-Peter Åhs läste upp revisionsberättelsen, vilken tillstyrkte fastställande av resultat- och balansräkningen och ansvarsfrihet för styrelsen. Denna **lades** till handlingarna utan kommentarer.

9 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen

Mötet **beviljade** styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

2009-01-29

10 Valberedningens förslag till styrelse för MRO

Christer Karlson meddelade att man föreslår oförändrad styrelse och att Thomas Lange har aviserat att han avgår nästa år.

11 Val av ordförande i styrelsen

Till ordförande **valdes** Thomas Lange.

12 Val av två ledamöter i styrelsen

Till ledamöter **valdes** Daniel Nicklasson och Johan Vinberg.

13 Valberedningens förslag till revisor och revisorssuppleant

Christer Karlsson meddelade att man föreslår oförändrad revisor och d:o suppleant.

14 Val av en revisor och en revisorssuppleant

Till revisor **valdes** Gösta Carlsson
och till revisorssuppleanter **valdes** Sven Fernqvist.

15 Valberedningens förslag till eventuella övriga funktionärer

Noterades att dessa utses av styrelsen.

16 Val av övriga funktionärer

Johan Vinberg påpekade att denna punkt utgått och meddelade att samtliga funktionärer kvarstår:

- Mattias Månsson, banteknisk grupp
- Tobias Bengtsson, ångloksgrupp.
- Björn Perneborn, TRI-grupp

17 Val av valberedning

Johan Vinberg meddelade att Sven Fredén avböjt omval.

Till valberedning **valdes** Christer Karlsson (omval, sammankallande) och Per-Olof Söderpalm (nyval).

18 Förslag till budget och årsavgift

Johan Vinberg informerade om att budgetförslaget bygger på oförändrat antal medlemmar och ger 1200,- i överskott. Håkan Nordenadler påpekade att ett tecken ej var utsatt för *Kostnader i samband med If-försäkring* och att det i stället blev 600,- i överskott. (Efter att ha kontrollräknat en gång till kommer mötessekreteraren fram till att slutsumman stämmer – det är bara tecken som saknas; sekr anm). Johan Vinberg påpekade det mesta handlar om att täcka FEDECRAIL-utgifter. Denna budget **fastställdes**. Johan Vinberg föreslog 2 500,- i medlemsavgift för fullvärdiga medlemmar respektive 500,- för associerade medlemmar (f n KUJmf, FVJ och MfWFJ). Dessa medlemsavgifter **beslutades**.

2009-01-29

19 Redovisning från MRO arbetsgrupper

a) TRI-gruppen

Björn Perneborn meddelade att förslaget till ny MRO TRI presenterades på vårmötet, att han hört önskemål om förlängd remisstid, att gruppen inget har gjort samt att man inväntat reaktioner. Anders Svensson undrade om några sådana inkommit? Björn Perneborn svarade att några informella synpunkter anlönt per mejl. Christina Lilja undrat om den skickats till JvS? Björn Perneborn svarade att man bara informerat JvS om att den finns och är föremål för remiss. Rune Bergstedt undrade om JvS nya JTF föranledde några ändringar av förslaget? Björn Perneborn svarade att det sakliga innehålllet ej var meningsfullt att harmonisera – vad gäller terminologi har man valt att behålla termer som man ville behålla, men undvika att samma term betyder olika saker i JTF och MRO TRI – han vet ej om de ändrat terminologi. Rune Bergstedt såg skäl att kolla det. Johan Vinberg meddelade att han var i kontakt JvS i somras och att det då hade oerhörd fokusering på incidenter och olyckor, mindre på föreskrifter. De hade påpekat att de inte lägger sig i operatörernas terminologival. Rune Bergstedt föreslog kontakt vid Peter Sjöquist, men Björn Perneborn påpekade att Ulf Pålsson ingår i gruppen. Han berättade också att han var på möte för några veckor sedan med några JHRF-föreningar som Henrik Reuter Dahl hade tagit initiativ till. Denne skulle försöka samordna arbete med JTF-kompletteringar för museiföreningsbruk. Rune Bergstedt undrade över utbildningskrav som förändringarna i MRO TRI medför? Björn Perneborn svarade att man försökt hålla ner på förändringarna bl a just för att hålla ner detta. Rune Bergstedt undrade om två dagar räckte? Björn Perneborn svarade att det gjorde det. Johan Vinberg framhöll att det gällde att arbeta om utbildningar och blanketter. Björn Perneborn svarade att TRI-gruppen ska ge sig på jobbet med blanketter, men att mycket redan finns. Han undrade om önskemålet om förlängd remisstid? Håkan Nordenadler svarade att JTJ TC har haft annat för sig och inte haft tid med detta. Björn Perneborn undrade om tiden fram till årsskiftet räckte? **Beslutades** förlänga remisstiden t o m 2008-12-31.

b) Övriga arbetsgrupper

Johan Vinberg framhöll att det är upp till medlemmarna att ”piska på/fram” sådana. Han påpekade att dagens Internet-nätverk även ersätter mycket sådant.

20 Rapport om försäkringsupplägg för 2008

Johan Vinberg meddelade att JHRF och MRO på nytt samarbetat med *Marsh* och *If*, men att *Marsh* även fått *Länsförsäkringar* att lämna offert, och har för avsikt att låta *Marsh* fortsätta handla upp försäkringslösningar. Det finns även erbjudande om att bygga upp övrigt försäkringsskydd. Han undrade hur banorna har upplevt att det har fungerat? Jan Winberg svarade att det fungerat bra – premierna har inte sjunkit, men SRJmf har nu mycket bättre försäkringar. Johan Vinberg berättade att man fått förfrågan från *Marsh* om försäkringar som omfattar andra olycksfall av goodwill och ska titta på detta under vintern. Lars-Peter Åhs svarade att även *BöSJ* är intresserade.

21 Hälsning från JHRF

Johan Vinberg undrade om någon av de närvarande även var närvarande vid JHRF höstmöte i Falköping 2008-09-20—21? Rune Bergstedt berättade att han var där och att en viktig fråga om att få premiereducering, vilket bör gå till de med den stora premiebördan. Johan Vinberg påpekade att man tidigare återmatat effekten av minskat utfall till nästa års premie. Rune Bergstedt fortsatte med att BJs redogjorde om vad som hänt på SkJ och de erfarenheter man fått av detta. Lars-Peter Åhs påpekade att Anders Johansson från JHRF kommer senare. Anders Svensson informerade om *Fordonsbok för Järnvägsfordon*, en bok för att fylla i åtgärder, reparationer, besiktningar m m som togs fram av JHRF 1992, och som han nu övertagit förrådet av och nu (via JInF) mer aktivt ska marknadsföra. Rune Bergstedt fortsatte med att de som kör på BV spår ska övergå till JTF 2009-05-31 och ska anpassa egna föreskrifter till denna – utbildningen tar fem dagar för omskolning av kommersiella företags personal. Registreringen av fordon skulle man söka om, men ej måla på dem. En liten enkät visade att AGJ, ULJ, JTJ, BöSJ, ÖSIJ, SkLJ, SkJ och NBVJ har gjort detta. Lars Johansson framhöll att JvS nu bara vill veta hur många fordon man har för att kunna reservera nummerserier. Rune Bergstedt påpekade att det även gällde att registrera sina bansignaturer.

Anders Johansson framhöll att en av de stora frågorna för JHRF är försäkringen. Att bygga upp en egen fond på 1 MSEK för att själv hantera skador upp till detta belopp med en självrisk om 2 basbelopp har visat sig vara en dålig idé nu efter händelserna på SkJ – allt skulle nu vara borta och mycket jobb skulle behövas. *Marsh* kommer fortsatt att vara mäklare för försäkringarna. Han efterlyste MRO åsikter om den föreslagna premiejusteringen: 10 % sänkning rakt av för de som kör på BV spår, oförändrade premier för de som kör på eget spår. Lars Johansson undrade om det blivit gratis på BV spår? Anders Johansson svarade att det har det inte blivit än – någon på BV utreder f n detta (den kostar möj-

2009-01-29

ligen mer i administration än det drar in). Förra året körde de med egen bana 82 000 km och hade premiekostnader på 207 000 SEK, de som körde på BV-spår körde 88 000 km för ca 456 000 SEK i premiekostnad. Johan Vinberg framhöll att det är större risk på BV-spår p g a den samtidiga förekomsten av annan trafik. Lars Johansson efterfrågade banavgifter och Anders Johansson redogjorde för dessa. Christer Karlsson framhöll att man ska akta sig för att jämföra vad det kostar att köra – det är vad försäkringarna kostar som är det viktiga. Björn Perneborn föreslog att styrelsen får i uppdrag att fatta beslut i frågan. Anders Johansson påpekade att det har varit diskussioner med Thomas Lange om detta – 2008-10-01 behöver Marsh beslut om man ska ändra upplägg eller ej, 2008-10-17 är det ett möte hos Marsh. Han påpekade att det blir svårt att klara om någon av de stora går ur försäkringen. **Beslutades** att överlåta åt MRO styrelse att besluta i försäkringsfrågan. Anders Johansson visade siffror på premiebelopp och -underlag.

Anders Johansson påpekade vidare att på en punkt har man lyckats i MRO: I JTF som införs 2009-05-31 har en skylt enligt MRO TRI införts! JTF är bra rent allmänt, särföreskrifter får man ha i egna TRI, men det är värdefullt med enhetlig terminologi. Björn Perneborn fyllde på med att inga termer får ha olika betydelser. Johan Vinberg framhöll att fyra olika av SL drivna banor i Stockholm har inte haft problem med detta, trots att man har olika terminologi och att personal växlar tjänstgöring mellan dem. Anders Johansson fortsatte med att det finns ett luddigt krav på GSM-R-telefoner ombord på tåg på BV-spår, att man samarbetar med SkJ om detta, men att efter 2012 kostar bara telefonutrustningen miljonbelopp, nu under 50 000 SEK. Man har en säkerhetsgrupp som Anne-Marie Olofsdotter håller samman och som driver frågor mot Näringsdepartementet m fl. Det är en konflikt med BV om GSM-R-telefonerna – de anser att kravet gäller redan nu, men det tycker inte JvS m fl. Hantering av körning på andras trafiktillstånd bör skärpas till. Slutligen hade Arvidsjaur och Orsa Järnvägsföreningar blivit ny(gamla) medlemmar vid JHRF höstmöte.

22

FEDECRAIL-frågor

Sten Erson-Wester inledde med att på nytt framhålla FEDECRAIL hemsida. Man hade konferens i april i Salzburg, vilket innebar ett rekordstort deltagande med 130 delegater. Han rekommenderade alla att komma – nästa år är konferensen i Luxemburg och det finns som vanligt intressanta seminarier och minglingsmöjligheter. Han informerade kort om programupplägget och att man kan vara med om delar av programmet. Vid senaste konferensen gick EU-programmet *Culture 2007* igenom, varur FEDECRAIL sökt pengar för att öppna ett kontor i Budapest. Man var väldigt nära men inte tillräckligt nära att få pengar – det visade sig att en majoritet av de som erhöll bidrag var de som sysslar med klassisk musik, konst m m. Kansliet skulle ge någonstans att vända sig till, t ex i Vadstena-frågan. Man ska ansöka nästa år om max 100 000 EUR. Det kommer nya medlemmar från det nya Östeuropa, t ex Ukraina, Kroatien, Ungern och en riksortorganisation i Polen. Förslaget om certifiering av underhållsverkstäder ser ut att bli frivilligt. Kreosot var också uppe på kongressen: KemI skickade först in ett strikt förslag, men har sedan landat i reviderad riskvärdering så att ämnet nu föreslås föras in på listan över riskfria ämnen. Om andra länder kräver förbud kan en socioekonomisk undersökning behövas. Han har fått en fråga om vi har idéer om kolanskaftning, vilket saknades. Förslag finns om att sätta igång en mutual (ömsesidigt försäkringsbolag) för alla europeiska järnvägsföreningar, men detta är i sin linda.

Europa Railpasset har kommit längre, bl a som en möjligt FEDECRAIL-inkomst, och det kommer förslag till beslut i Luxemburg och det ska vara frivilligt att vara med. Han kan skicka ut detta efter Luxemburg-mötet. Avsikten är att börja försiktigt och det ska vara status att ha ett sådant kort, vilket administreras av samma funktionär som sköter *Friends of FEDECRAIL*. Idén är att det ska kosta 60 EUR för två år. Anders Johansson undrade om de som kör långa resor kan erbjuda deltagande i dessa till medlemspris? Sten Erson-Wester svarade att det är upp till varje förening att själva konstruera hur erbjudandet till kortinnehavarna ska se ut, men att man gärna bör knyta detta till befintliga rabattsystem för att förenkla administrationen. Björn Perneborn noterade att FEDECRAIL gör detta för att förstärka sin egen ekonomi och ger medlemsföreningarna möjlighet att visa sig? Sten Erson-Wester svarade att så var fallet plus att man därmed hoppas slippa höja FEDECRAILs medlemsavgift. Johan Vinberg såg idéer att ta efter för MRO... Björn Perneborn undrade om det praktiskt ska gå till så att det måste säljas av någon i respektive land, varför man då i stället skulle kunna ta 40 EUR/år med 10 EUR till den säljande organisationen? Sten Erson-Wester svarade att det ska säljas "centralt" av en FEDECRAIL-funktionär enligt ovan och vara samordnat med medlemskapet i denna vänförening. Att sälja på anläggningarna har diskuterats tidigare, och det kan möjligen bli så om ca fem år. Han underströk att det inte gäller i det egna landet. Björn Perneborn påpekade att det blir färre sålda kort om det säljs centralt.

Sten Erson-Wester pushade för statistik från banorna, vilket även FEDECRAIL behöver. I november 2009 är det den andra världskonferensen för museijärnvägar i Australien/Nya Zeeland.

2009-01-29

Sten Erson-Wester meddelade att Thomas Lange på ett FEDECRAIL-styrelsemöte lämnade in inbjudan från MRO att ha en kommande (2010?) konferens i Sverige. En miljöarbetsgrupp har tillsatts där Bo Lönnemyr ingår från Sverige. Dessutom har en huvudlinjegrupp med bl a Anne-Marie Olofsdotter, Jonas Hjelm och Sten Holm från Sverige tillsatts. I Europa Nostra har samarbetet med FEDECRAIL identifierats som intressant – Sten Erson-Wester kan fungera som kontaktperson med denna organisation.

Johan Vinberg påpekade att det finns idéer om ett nordiskt kort för banor, JHRF-föreningar och museer, som inte ska ge rabatt men ger en slags identifikation av innehavaren som aktiv. Om FEDECRAIL-kortet inte blir av bör MRO arbeta vidare på dessa idéer. Sten Erson-Wester såg inga hinder för att man arbetade parallellt med förslagen.

23 Tid och plats för MRO vårmöte

Johan Vinberg framhöll att det är tradition att man väljer en plats dit de flesta kan åka över dagen till detta möte och undrade om någon är intresserad? Annars finns förslag på att lägga detta möte hos Nässjö Järnvägmuseum. Flera tyckte att detta var ett bra förslag! **Beslutades** att genomföra mötet 2009-03-07 (har senare flyttats till 2009-03-14 p g a kollision med annat föreningsgemensamt arrangemang; sekr anm).

Johan Vinberg noterade att JTJ, ÖSIJ och SkLJ var intresserade att arrangera höstmötet 2009. Per Englund framhöll att ÖSIJ och därmed den svenska museibanan är 50 år nästa år och att man bl a skulle kunna visa Taxinge-projektet. Håkan Nordenadler påpekade att det var länge sedan även för JTJ. Johan Vinberg undrade om kanske höstmötet 2010 kunde vara aktuellt? **Beslutades** att inrikta planeringen på höstmöte vid ÖSIJ 2009, JTJ 2010.

24 Redovisning från FEDECRAIL ungdomsläger i Lettland

Sten Erson-Wester inledde med att han har bilder och intervjuer från årets ungdomsläger. FEDECRAIL har satt ingång ett pilotprojekt med deltagande från Sverige, Tyskland och Lettland som handlar om kulturellt utbyte mellan museijärnvägar för ungdomar i åldern 15—23 år. 2007 sökte man men fick inte EU-stöd, drog igång lägret i Sverige ändå. Detta år arrangerades lägret 2008-08-02—10 i Gulbene i östra Lettland – vid Lettlands enda museijärnväg. 10 ungdomar födda 1985—1992, varav 6 pojkar, deltog – från Lettland 4 st, från Tyskland 4 st och från Sverige 2 st. Ungdomarna hade olika bakgrund – en jobbade på DB – alla var engagerade och fick bra omdömen. 2009 ska lägret arrangeras i Tyskland, ULJ och TJF var representerade denna gång, där man lagt upp ett ambitiöst program som inleddes med besök på järnvägs-, motor- och spårvägmuseum i Riga, följt av färd med reguljärt tåg till Gulbene. Gruppen deltog i arbeten på bangården, med rullande materiel, i trafiken samt med ombyggnad av en station utmed linjen. FEDECRAIL och MRO representerades på avslutning fredag—lördag. Det var en skara nöjda deltagare som reste hem efter att även ha upplevt påeldning av det enda ångloket. Han genomförde vissa intervjuer och filmade – deltagarna har skrivit rapporter till sina respektive riksorganisationer. Ekonomin var osäker under våren, men FEDECRAILs ordförande David Morgan ställde upp med en garanti på 4 500 EUR, av vilken endast 300 EUR behövde tas i anspråk efter att man hittat pragmatiska lösningar. Deltagande av nya EU-länder ger ökade bidragsmöjligheter – om FEDECRAIL erhåller det ovan nämnda EU-bidraget finns en del avsatt till ungdomsläget. Avsikten är att sammanställa erfarenheter att användas av andra länder. Letterna har först nu kommit igång med en egen ungdomsverksamhet, inspirerade av FEDECRAIL-lägerverksamheten. Johan Vinberg efterlyste 4 deltagare till 2009 års läger – förslag på deltagare skickas till Thomas Lange. Sten Erson-Wester påpekade att FEDECRAIL helst ser att samma personer deltagare alla år för att bygga vidare på erfarenhetsutbytet.

25 Gemensam Järnvägmuseidag

Johan Vinberg inledde med att rekommendera deltagande i vårarnas branschseminarier på Sveriges Järnvägmuseum. På det senaste diskuteras hur man ska göra sig uppmärksam lokalt och det föreslogs en gemensam järnvägsdag i april/maj, då man öppnar anläggningen och visar vad man håller på med, inramad av orkester, korvförsäljning m m. Man kör inte tåg och målsättningen med dagen är att skapa bättre förståelse i omgivningen inkl bland (lokal)politiker. Frågan är om de ska äga rum 2009 eller vänta till 2010. Anders Johansson påpekade att man däremot har diskuterat med SJVM om ett tvådagarsseminarium i vår där första dagen skulle ägnas åt järnvägssäkerhet (JTF m m). Han fortsatte med att ett evenemang liknande det föreslagna, med mycket folk på anläggningarna, var *Kulturhusens Dag* med järnvägstema (1999; sekr anm). Lars Johansson undrade vad banorna har för policy gällande besökare i lokstallet? Det förekommer att "intresserade" kartlägger vad som finns att stjäla i lokstallet – man plockar även lok som står utomhus på metalldeklar. Lars-Peter Åhs höll med om att detta. Rune Bergstedt påpekade att metallstölderna har tagits upp på ett JHRF-möte (2008-03-29; sekr anm). Johan Vinberg föreslog att ta utvecklandet av förslaget långsamt för att även tänka på sådant. Lars Johansson framhöll vikten av att ha policy för detta – man bör bara visa delar av anläggningen och inte förråden. Johan Vinberg fyllde på med att även försiktighet kan motiveras från miljörisiker – man bör sovra vad som visas. Lars-

2009-01-29

Peter Åhs påpekade att det även gäller att välja dag då omgivningen kan delta. Lars Johansson framhöll att det även gäller att informera grannar. Anders Johansson påpekade att det är tuffare att få bidrag från Kulturdepartementet, varför JHRF börjar ta kontakt med Näringsdepartementet om kostnader de lägger på föreningarna – det är därför läge att även bjuda in dem vid detta tillfälle. Johan Vinberg noterade att MRO (och JHRF) styrelse får ta med sig detta om att lägga evenemanget tidigast 2010. Rune Bergstedt undrade om det måste vara en gemensam dag? Johan Vinberg svarade att satsningen på en sådan kan ge (marknadsförings)stöd från SJVM, BV m fl.

26 Internetkalender

Sten Erson-Wester meddelade att en tysk för FEDECRAIL presenterade sin planerade *Eisenbahn-planer.net* för att få så många som möjligt att lägga in sina uppgifter, vilken är gratis nu, men så småningom ska finansieras genom att de som vill använda hemsidan ska betala en årlig avgift – ej de som lägger in uppgifter. Han visade denna, vilken från Sverige endast visade sig innehålla (det nedlagda) *Chateau Småröd Museum...* Anders Svensson tyckte att detta liknade svenska *Nostalgikalendern*. Anders Johansson undrade om någon noterat något genomslag av denna? Flera svarade att de ej noterat någon besökare/deltagare som hänvisat till denna. Sten Erson-Wester framhöll att vitsen med sådana satsningar är att många är med. Han överlämnade detta till MRO och JHRF. Johan Vinberg tackade för informationen och framhöll att han gärna ser Sten Erson-Wester som kontaktperson.

27 Övriga frågor

a) Tågsommar

Anders Svensson informerade om arbetet med årets Tågsommar och inledde med att berätta att Tågsommar planenligt sänts med tidningarna AoH, TÅG och mfSS – samt Ringlinien –, att Turistbyråshopen fortsatt engagerats för såväl extern (turistbyråer m fl) som intern (broschyrdeltagare) distribution samt att 206 turistbyråer beställt minst en gång, 203 kompletteringar beställts – båda dessa öknings, i det senare fallet en kraftig d:o – men att endast 8 STF vandrarhem beställt, en liten minskning. Denna gång var det Ångbåstidtabell som gjorde att deltagardistributionen drog ut på tiden, eftersom denna även denna gång genomfördes som samdistribution. Hela samdistributionen är nu i huvudsak genomförd och har för alla fyra broschyrerna tillsammans inneburit spridning av 87 100 broschyrer tillsammans vägande 10,7 ton (hälften av en linjelastbils last...)! Det finns nu ungefär 3 000 Tågsommar kvar som fortsatt behövs på mässor, till inbjudan till 2009 års Tågsommar m m.

Intäkterna minskade – till 109 500 SEK för annonser och 32 500 SEK för texter samt 1 500 SEK i ”paketrabatt”. Men även kostnaderna minskade: Tryckning 91 500 SEK, distribution 28 000 SEK – särskilt en bättre hantering av sändningen från tryckeri till distributör (lösastat på pall) innebar en kraftig kostnadsminskning och bättre hantering hos distributören – och diverse annat 5 500 SEK. Det ger ca 15 500 SEK i överskott – dock bättre än budgeterat – vilket innebär att utgående Tågsommar-balansen blir ca 161 000 SEK. Totalt har de två projekten Tågsommar och samdistribution omsatt 264 500 SEK. Användning av ”frivilligt distributionsbidrag” vid distribution till enskilda har fortsatt och även detta år varit lyckat – ca 1 800 SEK har kommit in. Slutredovisning kommer – med ytterligare ca 4 000 SEK i utgifter.

Inför 2009 planeras att kunna fortsätta med en tidig färdigtidpunkt, bl a genom att även denna gång sända ut inbjudan redan i månadsskiftet oktober/november, fortsatt 24 sidor i Tågsommar, eventuellt alfabetisk landskapsordning, en omslagsbildsinstruktion – för att få fler bilder att välja bland – och att gå ut till nordiska järnvägsföreningar om att annonsera i Tågsommar. En ny Tågsommar-redaktör, Peter Berggren, har anmält sig och samtal pågår med denne om formerna för redaktörskapet m m. För samdistributionen gäller det att fortsatt utveckla ”deltagarsamdistributionen”, att undersöka möjligheten av att utveckla användningen av turistbyråerna som s k service points (alltså hämtningsställen) även för broschyrdeltagarna samt att fortsatt utveckla informationsutskicken. Förhoppning finns om att på nytt kunna ordna något enkelt deltagande i TUR-mässan, troligen dock inte i (samdistributions)samarbete.

Avslutningsvis tog han upp frågan om Tågsommars organisation där en idé är att överlåta Tågsommar helt i JInF regi, givetvis på uppdrag av Tågsommargruppen – åstadkom en Tågsommar med mesta möjliga spridning till lägsta möjliga deltagarkostnad. JInF skulle då även ta det ekonomiska ansvaret för Tågsommar. Bakgrunden till detta är problem med den nuvarande ”lösa” konstruktionen: Skatteverket kan ha synpunkter på betraktandet av detta som ”främmande verksamhet” inom JInF, möjlighet till något enklare ekonomisk hantering och svårigheten att samla gruppen till (operativa) beslut. Ett alternativ vore att bilda *Tågsommar HB* med dagens Tågsommargrupp som s k bolagsmän. **Uppdrags** åt MRO styrelse att (tillsammans med JHRF styrelse) titta på Tågsommars organisation. Sten Erson-Wester undrade hur det går med en tilltänkt europeisk Tågsommar? Anders Svensson svarade att han nyligen talat med Thomas Lange om detta: det ser ut att bli en karta med viss kompletterande information och en databas med detaljerad information.

2009-01-29

b) Vägövergångar och olyckor

Sten Erson-Wester att det är ett problem med ouppmärksamma förare som inte ser järnvägs korsningar – det mest effektiva är tillfälliga och ettriga gupp och han föreslog att banorna lägger sådana vid alla vägs korsningar när man har trafik, vilket man kanske måste ha tillstånd till. Björn Perneborn framhöll att man alltid vill anse banan som trafikerad – annars kan bilisterna tappa respekt för den. Sten Erson-Wester påpekade avseende dagens gupplaceringar att det också har kommit upp arbetsmiljöåsikter från bl a bussförare. Rune Bergstedt påpekade att linjen Gyttopp—Bofors har många vägövergångar, vilka bilisterna inte uppmärksammar, och tyckte att det var ett bra förslag – han ville dock ha guppen permanent utplacerade. Sten Erson-Wester påpekade att det återstår att komma fram till finansiering, utförande m m. Johan Vinberg sade nej till förslaget, dels för att skrämmande incitament (=olyckor) behövs, dels för att han ser problem med arbetsmiljö, snöröjning m m – han föreslår att man bygger helautomatiska bomanläggningar i stället. Rune Bergstedt såg stigande anläggnings- och underhållskostnader för sådana. Johan Vinberg svarade att stanna vid övergångarna kostar mer i längden. Sten Erson-Wester föreslog att styrelsen skulle titta på säkerhet kring vägövergångar, gå ut med en enkät till banorna och återkomma senast på nästa årsmöte med förslag. Detta förfarande **beslutades**.

c) Bytesbank för materiel

Johan Vinberg påpekade att *Järnvägshistoriskt Forum* fungerar som ett sådant nu. Anders Svensson fyllde på med att ett tidigare försök med ett särskilt bytesforum på portalen *Veterantåg i Sverige* fungerade dåligt...

d) Vad händer i Brösarp

Christer Karlsson inledde med en allmän bakgrund om verksamheten vid SkJ: Han började med att gå 1—2 år tillbaka då man efter 10 års snabb expansion hade en spretande verksamhet med en styrelse som inte orkade styra. Det innebar att man började se sig om efter en bättre struktur. Sedan tidigare hade man SkJ AB som sköter järnvägsdriften, men denna och föreningen hade gemensamma och stora styrelsemöten där viktiga frågor tenderade att överflyglas av trivia. Man insåg att man måste dela på detta, vilket gav en liten men effektiv styrelse för bolaget och en annan styrelse för föreningen. Man har delat upp ansvaret så att föreningens styrelse arbetar med långsiktiga mål, medlemsvård m m. Bolagets styrelse ägnar sig åt verksamhetsplaner på kort och lång sikt. Detta gav en del turbulens vinter/vår. Nu verkar det dock ha satt sig, men sommarens händelser visar att detta skulle ha gjorts tidigare – man hade allt för stor spridning av resurser tidigare. Bolaget har bestämt att man fr o m 2009 skulle koncentrera sig på banan Sankt Olof—Brösarp och resten av banan ska mest hållas öppen.

Första incidenten var en ganska ordentlig brand i en slänt, sedan körde man på ett hästsläp, därefter spårade men ur med en lokomotor, som hade ersatt ånglok för att hämta in tid, strax innan en bro – detta utreds fortfarande. Under *Stora Tågdagarna* besöktes banan av BJs med gods- och persontåg. Under återresan för det senare av dessa båda tåg skedde första urspårningen med två sovvagnar, sedan efter två km en ny urspårning med lok och en vagn, möjligen p g a att man kört för sakta på en sträcka med rälsförhöjning samt att det fallit 140 mm regn under en dag i området. Räddningsledaren var upprörd för att man inte väntat på honom och gick ut i media samt lämnade in en polisanmälan. En sovvagn är nu uppe, nästa sovvagn tas upp i veckan 2008-09-29—10-03. Detta tillsammans har givit att museiföreningen fått tio gånger mer uppmärksamhet i media. Händelserna understryker att det är viktigt att satsa på rätt saker, händelserna har kostat 350 000—400 000 SEK och varit en katastrof om det inträffat i juni, eftersom man måst ställa in trafiken och därmed fått färre besökare. Man ser nu över försäkrings skyddet eftersom det nuvarande omfattar tredje man, men ej skador på egen materiel.

Rune Bergstedt undrade om de olika händelserna samma dag innebar två självrisker? Christer Karlsson svarade att två olika försäkringar är inblandade: BJs kaskoförsäkring och SkJ bärgningsförsäkring. Rune Bergstedt undrade om möjligheter till regress? Christer Karlsson svarade att detta kan vara en risk. Rune Bergstedt undrade över bärgnings- och röjningsförsäkring? Christer Karlsson påpekade att JvS kontaktades och dessa beslutade att endast arbetsfordon fick framföras tills banan är besiktigad – det största problemet är att trovärdigheten har rasat, varför en extern besiktningsman har besiktigat och kommit fram till att banan i stort sett är OK, men denne upptäckte ett något högre behov av framtida underhåll än vad föreningen själv prognostiserat. Sten Erson-Wester undrade mot bakgrunden att två urspårningar ägde rum med samma tåg – varför fortsatte man efter den första? Christer Karlsson svarade att detta var följden av en missbedömning – man trodde inte det skulle ske en gång till. Rune Bergstedt undrade hur lång den normalt trafikerade banan är och hur ofta den andra bandelen trafikeras? Christer Karlsson svarade att de vardera är 13,5 km och det blivit ganska ofta på den senare, dock i huvudsak transport- och rälsbusskörningar – huvudorsaken är som tidigare nämnt att man tappat kärnverksamheten och blivit för spretig. Rune Bergstedt fyllde på med att han frågat för att han ser en parallell med NBVJ trafikering av Järle—Ervalla och Bofors—Gyttopp. Christer Karlsson underströk att det kostar mycket att underhålla normalspår, varför man bör begränsa sig. Björn Lundgren efterfrågade verksamhetens organisationsform?

2009-01-29

Christer Karlsson svarade att denna är oförändrad (förening och bolag) – förändringen har handlat om att strukturera upp verksamheten. Björn Lundgren framhöll att fordonen bör vara i föreningen. Christer Karlsson svarade att dessa ägs av bolaget.

e) Vadstena

Johan Vinberg berättade att Thomas Lange och Torsten Nilsson har varit med på MfWFJ-styrelsemöten och att Anders "Ante" Svensson har engagerat sig privat. Mycket av MfWFJ styrelseverksamhet tycks gå ut på att kartlägga fiendeläget. Thomas Lange och Torsten Nilsson har framhållit att MfWFJ måste lägga detta bakom sig, vilket verkat ha tagit skruv. Dessutom har de understrukt att föreningen måste göra en avvecklingsplan och där framhålla att avvecklingen skulle kosta. Detta läckte dock till tidningarna och det gäller att försöka få stopp på detta – MfWFJ behöver en presstalesman. Stellan Brimalm (*Brimalm Engineering*) har en idé om att låta personer från Vadstena kommun besöka andra kommuner med museibanor. Per-Olof Söderpalm berättade att de kommer till AGJ 2008-10-24 tillsammans med lokala kommunrepresentanter. Johan Vinberg fortsatte med att det verkar vara på gång att FEDECRAILs ordförande får komma och uppvakta kommunen. Sten Erson-Wester informerade om han tog upp detta på ett FEDECRAIL-styrelsemöte och att denna formulerat ett utkast till brev där man formulerat stöd för MfWFJ tillsammans med två andra hotade europeiska föreningar. Han undrade sedan hur det gick 2008-08-31? Johan Vinberg svarade att det gick rätt så bra – landshövdingen talade om kulturarv. Christer Karlsson påpekade att han inte följt detta så noga, men inte sett så stora förändringar och undrade var potentialen för att utveckla verksamheten finns? Johan Vinberg svarade att föreningen arbetar på en utvecklingsplan, som ska presenteras parallellt med avvecklingsplanen – arbete pågår alltså. Per Englund fyllde på med att han pratade med MfWFJ-företrädare i början av augusti och då var det positivt. Rune Bergstedt berättade att han har varit där några gånger och att det nu har kommit till en person som aktivt jagar på övriga att komma igång med verksamhet. Prioriteringsfrågor debatteras dessutom livligt. Man har nu kommit 1200 m med upprustad bana. Det är ett helt annat medvetande om situationen. S2p 3037 är nu i Vadstena. Lars Johansson fyllde på med att man i stället skickat en personvagn till Västervik.

f) Inbjudan av Gordon Ruchton

Sten Erson-Wester påpekade att i Storbritannien är man jätteduktiga på att få in kringpengar av försäljning, kringarrangemang m m. Han föreslog att bjuda in honom till vårmötet eller annat tillfälle för att presentera detta. Johan Vinberg föreslog att man arrangerar seminariedag(ar) en lördag/söndag tillsammans med JHRF-föreningarna. Sten Erson-Wester fyllde på med att Janis Ejduks kan processen för EU-lagstiftning och att man kan ha seminarium även om detta. Johan Vinberg föreslog att låta styrelsen i samråd med Sten Erson-Wester och JHRF styrelse diskutera detta, att arrangeras t ex på ÖSIJ och att sända föreningarnas försäljningsansvariga till detta möte. Per Englund föreslog själva jubileumsdagen 2009-05-31. **Beslutades** om detta förfarande.

g) Transportstyrelsen

Håkan Nordenadler påpekade att denna ska bli avgiftsfinansierad. Anders Svensson påpekade att JHRFs Anne-Marie Olofsdotter har arbetat med detta. Johan Vinberg påpekade att detta bör bli föremål för en remissomgång. Lars Johansson påpekade att det kan bli 10 000,- för ett lok. Johan Vinberg svarade att man kan undanta museibanor m m. Rune Bergstedt påpekade att undantag för museiverksamhet var uppe på JHRF-mötet. Lars Johansson fortsatte med att tillstånd kan kosta 10 000—40 000,-, eventuellt rabatterat för museiföreningar.

h) Lag om kassaregister

Anders Johansson visade ett förslag till ny lag från 2010-01-01 – detta är också något för JHRF och MRO att ta tag i.

i) Rapporter med järnvägshistoria

Rune Bergstedt meddelade att det finns två uppsatser som han gjort, egentligen behandlande moderna företeelser, men även för intresserade t ex av centralkoppelhistoria, bromssystem m m att efterfråga. De finns under Tågtrafiksystem på KTH under webadressen www.infra.kth.se/tol/jvg/publikationer_sv.html.

2009-01-29

28 Avslut

Johan Vinberg tackade för goda arrangemang och god närvaro och hoppades på god uppslutning i Nässjö till våren.

Mötet avslutades söndag 12:10.

Vid protokollet

Justeras:

Anders Svensson
Mötessekreterare

Lars-Peter Åhs
Mötesordförande

Justeras:

Lars Johansson
Justeringsman

Gösta Reimers
Justeringsman

Banornas erfarenheter 2008

AGJ: Per-Olof Söderpalm berättade att man haft en bra säsong med en inkomst som ökat med 10—15 %. Man hade lagt en försiktig trafiksäsongsbudget, vilken man överträffade med 100 000 SEK – totalt fick man in 1,1 MSEK. Caféverksamheten utgör en viktig del i detta. Lok 24 är fortfarande ensamt i trafiken, lok 3 fick en ny rundpanna, men med fel – nu har man fått en ny rundpanna levererad och man hoppas att loket blir klart om ca två—tre år. I och med nästa års banarbete är banan till 75 % upprustad och klar. Tillskottet av nya aktiva är gott och glädjande nog är många unga. Banan har en bra belägenhet ”en bit ut i skogen” – därför stannar många kvar på nätterna vilket gynnar kamratskapet. Föreningen mår fortfarande bra. Lars Johansson fyllde på med att trafiken med skolresor har ökat, däremot mindre resande på helger, i stället har resandet ökat på vardagar. Många resenärer är återkommande, man har satsat på kringverksamhet och även verksamhet för företag, vilka inte är så priskänsliga. Han fyllde på med att bara rundpannan byts i lok 3. Det gäller att få åtgärderna godkända i förväg. Man är på gång med momsregistrering – man har varit rädda för att få fastigheterna skattemässigt omklassade och därmed tvingas att betala fastighetsskatt för dessa, men det blir inte så.

BöSJ: Hans Bäckman berättade att trafiken haft en 25 % nedgång ekonomiskt, vilket troligen beror på sämre tider, väder och vind. Det är bra med besökare några veckor då daglig trafik skulle vara bra, men det gäller att orka med det. Regn i luften är OK, håller det ner är det däremot inte bra, vid värme är första dagen rätt så besöksfri, andra dagen sådär, tredje OK. Det är svårt att marknadsföra överallt där det skulle behövas. För försäljningen gäller att vara där. Lars-Peter Åhs fortsatte med att man har flera projekt på gång, närmast om att göra ny panna till (ett av) loken, nu med engelsk hjälp (fanns på plats och mätte upp pannan dessa dagar; sekr anm). Man har en kort aktiv trafiksäsong på några veckor i juli, då det är fullt på tågen och man inte kan ta emot fler. Ett café vore en bra idé, men det gäller att få det att fungera. Dessutom gäller det att få till andra kringverksamheter och företagsevenemang. Sten Erson-Wester framhöll att det är tanken med det kommande seminariet. Lars-Peter Åhs tackade besökarna för närvaron och Johan Vinberg tackade för arrangemangen.

HWJ: Magnus Eriksson förklarade att det är två organisationer som sköter 71 km järnväg: bolaget FAS för fastigheter och banan, föreningen TJF för fordon och trafik. 2008-08-14 blev FAS lagfarna ägare till Västerviks, Jenny och Ankarsrums stationer. Slipersbytet har gått bra och en kombinerad kran- och buskröjningsvagn har satts i trafik. 4 st boggier på rälsbussar är åtgärdade. Ansökan om nytt trafiktillstånd pågår då man omfattas av JTF (Västervik—Jenny). Resandet har ökat ca 10 % och det har inte varit några direkta incidenter i trafiken. Rune Bergstedt undrade om man kör loktåg mot Hultsfred? Magnus Eriksson svarade att det kör man inte – det är endast rälsbusstrafik bortom Ankarsrum. Sten Erson-Wester undrade om trafik bortom Hultsfred? Magnus Eriksson svarade att FAS äger sträckan till Virserum; man kör dock endast till Björkudd strax utanför Hultsfred för att där ansluta till dressincyklingen i FSVV regi.

JTJ: Håkan Nordenadler berättade att inte varit någon speciell säsong i år; den blev ungefär som förra året. Man har ställt av ett lok för att byta bottenventil. Man har invigt lok nr 9 på nytt i somras och i stället ställt av lok nr 4. Man har kört med ackumulatorloket, som fått en ny batterisats, och det även i trafik – det är ett utmärkt växellok. Man har etablerat samarbete med *Gävle Militärhistoriska förening*, som lagrar materiel hos JTJ, om ett prov med beredskapståg. Flera aktiva bor i Stockholm, därför fungerar det bäst med samordnade helger med underhåll lördagar, trafik söndagar.

MJ: Gösta Reimers berättade att man invigt återläggningen till Munkedals hamn. Efter en veckas trafik rasade det enda loket – man ställde in trafiken två dagar och lånade sedan ett lok från OBJ; sammantaget blev det en normal säsong. Man har haft fyra inbrott i lokstall med flera lokaler och ett tiotal stölder av upplagt material i Munkedals hamn.

MUMA: Björn Lundgren berättade att resandet har gått ner med 10—15 %; man tror att omläggningen av riksväg 55 utanför samhället har haft (negativ) effekt – man måste få Hosjö som en mer attraktiv besöksplats. Omfattningen av trafiken beror på hur många aktiva man har att tillgå – det var stängt två dagar på grund av personalbrist. Man byter vagnar med museipårvägsverksamheterna i Norrköping, Göteborg och Stockholm. Det inte varit några olyckor, utom i den vägkorsning man har. Håkan Nordenadler berättade att JTJ får köra 10 km/h över vägkorsning på sikt och utan bomanläggning. Björn Lundgren fortsatte med att inte heller caféet har gått så bra. En del byggnadsverksamhet pågår. Man har mycket utgångsproblem med glaskorsning. Bussverksamheten är större än spårvägs-d:o...

NBJ: Rune Bergstedt berättade att i vissa avseenden har säsongen gått bra – man körde i år alla dagar från och med midsommar. *Noramarken*körningarna i slutet augusti har gått bra. *Tågdiggardagarna* var för ambitiöst upplagda och sprack delvis. Man har ett bra ekonomiskt resultat totalt, dock inte av körningsverksamheten – vagnförsäljning har gått bra, även av stålpersonvagnarna – de senare har sålts för att man har svårt att också även orka med dessa. Det är ”back to basic”, dvs trävagnarna, som gäller. Några pensionerade slöjdlärare har fått fart på renoveringsverksamheten av (bl a) dessa. Man har 6 mil järnväg inkl Bofors-banan. EU-upprustningen av den senare hann inte ända fram och den har fortsatt med kommuners och egen hjälp. Man måste köra rälsbuss till Bofors – ångtåg kör sönder skarvjärnen – och signalanläggningarna längs banan kräver mycket manuellt hanterande. I år startade man ett nytt trafikupplägg med körning till Kortfors från två håll – det har dock varit problem med att synka dessa. Banan Järle—Ervalla är nu dålig och kan ej användas av loktåg. Det gäller att hitta fram till hur kärnverksamheten ska fungera ekonomiskt – endera ska det skäras i utgifter eller skapas nya intäkter.

OBJ: Christina Lilja berättade att man i år började med trafik i början av juni, men det kom resenärer först vid midsommar – detta ska man sluta med. *Ohsabanans Dagar* gick bra med 50 000 SEK i intäkter. Sten Erson-Wester undrade om tåganslutningen i Bor har givit något? Christina Lilja svarade att endast fyra resenärer utnyttjat ett därför inrättat retur-tåg till Bor...

SKJ: Christer Karlsson berättade att föregående års jultåg kördes på kapacitetstaket; inledning av 2008 var svag, 50-talsdagen var 30—40 % upp och i övrigt hade man bra beläggning fram till första urspårningen, lite sämre sedan.

SKLJ: Åke Paulsson berättade att resandet gått ner 20 %, däremot har café- och försäljningsverksamhet ökat markant. Däremot har landskapet Västergötland märkt av ökat (Arn)resande. Trafikverksamheten har varit bra i övrigt. Det ägde rum en mordbrand i en DEVA-vagn vid återvinningsanläggningen, brandkåren inriktade sig på att säkra denna, så ett f d mob-förråd med föreningens förråd av bl a rälsbussdelar blev lågornas rov. Sten Erson-Wester undrade om det fanns försäkringar? Åke Paulsson svarade att det var Skara kommuns byggnad, så det blir inget.

ULJ: Jan Winberg berättade att man introducerat en helt ny tidtabell i år – tidigare har tidtabellen varit lika hela körningssäsongen, nu är den olika under hög- respektive lågsäsong – som blev en stor succé med 25 % ökning av resandet, trots nedgångar på dåligt väder.

ÖSLJ: Per Englund berättade att resandet varit ca 10—15 % sämre, Gripsholms slott har däremot haft fler besökare – flera av dess besökare märker inte järnvägen. Äntligen har man lagt ner 1435-verksamheten och sålt rälsbussen till NBJ och river banan om några veckor, börjar lägga spår till våren med målsättning att få den nya banan klar till säsongen 2010. Föreningen firar 50-årsjubileum 2009. Sten Erson-Wester undrade om banan öppnas till Taxinge helt eller i delar? Per Englund svarade att den ursprungliga planen var att öppna den i delar, men nu är det öppning i helhet som gäller – byggandet startar från Taxinge. Björn Lundgren undrade vad som händer med den gamla rälsen? Per Englund svarade att entreprenören tar hand om denna – det ingår i avtalet med denne.