

2006-11-26

Protokoll fört vid MRO Höstmöte 2006-10-07—08

Plats: Konferensrum, Brösarps gästgivaregård

Tidpunkt: 15:15

Deltagare enligt nedanstående lista

**Närvarande:*****MRO***

Thomas Lange, ordförande

Johan Vinberg, kassör

Sven Fredén, kontaktman JVS och Näringsdepartementet

***Mf Anten-Gräfsnäs Järnväg***

Lars Johansson (endast lördag)

Per-Olov Söderpalm (endast lördag)

***Gotlands Hesselby Jernvägar***

Anders "Ante" Svensson

***Jädraås-Tallås Järnväg***

Björn Olsson

***Malmö Stads Spårvägar mf***

Evert Andersson (endast lördag)

Per-Gunnar Andersson (endast lördag)

Anders Silfverling (endast lördag)

***Museispårvägen Malmköping AB***

Åke Strid

***Nora Bergslags Veteranjärnväg***

Rune Bergstedt

***Ohs Bruks Järnvägs mf***

Christina Lilja

***Mf Skånska Järnvägar***

Lars Gunnar Branås (tillika arbetsgruppsordförande i MRO)

Ulf Johnson

Christer Karlsson

Mattias Månsson (tillika arbetsgruppsordförande i MRO)

Bengt Svedrell (endast lördag)

***Stockholms Spårvägar AB***

Hans Båging

***Mf Wadstena-Fogelsta Jernväg***

Ole Svensson

***HWJ/Tjustbygdens Järnvägsförening***

Daniel Niklasson (tillika styrelseledamot i MRO)

***SRJmf/Upsala-Lenna Jernväg***

Jan Winberg

***Mf Östra Södermanlands Järnväg***

Christer Malm

2006-11-26

**Gäster:****Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd**

Barbro Frankie (endast lördag)

**Böda Skogsjärnväg (tillika ansökarförening)**

Mats Eliasson

**Järnvägshistoriska Riksförbundet**

Jonas Hjelm (endast söndag)

**JärnvägsInfo-Förlaget**

Anders Svensson

1 Årsmötets öppnande

Thomas Lange och Christer Karlsson hälsade de närvarande välkomna. Därefter förklarade Thomas Lange mötet öppnat.

2 Fråga om kallelse skett korrekt och i tid

Mötet **ansåg** sig behörigen sammankallat.

3 Fastställande av dagordning

Följande punkter anmälades under punkt 27 Övrigt:

- Rune Bergstedt anmälde *Underhållsintervall för lager*.
- Per-Olov Söderpalm anmälde *Skatt för kabelplogning* – att behandlas under lördagen.
- Sven Fredén anmälde *EU-definition av museijärnväg*.
- Sven Fredén anmälde *Grupp för trafikeringstillståndsansökningar*.

Thomas Lange föreslog *Förslag till stadgeändring*, att behandlas som punkt 19. Med dessa tillägg **godkändes** den utsända föredragningslistan.

4 Val av mötesordförande

Till mötesordförande **valdes** Ulf Johnson

5 Val av mötessekreterare

Till mötessekreterare **valdes** Anders Svensson

6 Val av justeringsman

Till justeringsman **valdes** Åke Strid

7 Redovisning av MRO verksamhet och bokslut

Thomas Lange föredrog verksamhetsberättelse. Denna **lades** till handlingarna utan kommentarer. Johan Vinberg berättade om den ekonomiska verksamheten att medlemsavgiften höjdes kraftigt förra gången p g a att deltagandet i *Järnvägen 150 år* har givit en del extra utgifter. Men året har gett drygt 9 000,- i överskott, varför han föreslog sänkt medlemsavgift. Han gav en kortare information av utgifterna, bl a berättade att *representation* är inköp av 10 *Museibanor och veterantåg* att använda som gåvor. Årets resultat blev 6 101,21.

8 Revisorernas rapport

Ulf Johnson läste upp revisionsberättelsen, vilken **lades** till handlingarna utan kommentarer.

2006-11-26

9 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen

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

10 ArbetSam

Barbro Frankie, ArbetSams ordförande, inledde med att berätta att hon ofta har ett brinnande ljus, som står för den eld som finns hos eldsjälarna. Hon tackade för dagen hittills och berättade att hon kan absolut ingenting om tåg och inte är någon tågmänniska – hon är norrlänning som inte upplevde persontåg i Skellefteå, senare i Sollefteå resor med överfulla tåg. Hon avskyr X2000, vilket inte känns som tåg. Hon har noterat att det finns många delintressen inom järnvägsintresset och visade modelltåg från sin mans *Lionel*-samling. Inför mötet kollade hon tåg på Internet. Thomas Lange framhöll användandet av begreppet järnvägar framför tåg – om just systemet avses. Barbro Frankie framhöll den enorma kraft som finns inom intresset, men det omgivande samhället tycks inte förstå detta. Hon drog diverse ordspråk om tåg och järnvägar. Hon hade noterat att lok har mansnamn, men pratar om henne när det arbetas med dem. Järnväg är dessutom är en viktig del i 1900-talets historia. Det är många eldsjälar runt om i landet som gestaltar historien, vilket inte skulle fungera utan ideella krafter. Det är svårt att förmedla detta till det omgivande samhället, vilket blir överraskat när man från ArbetSam framhåller att arbetslivsmuseerna har 7 000 avlönade och miljoner besökare.

Hon blev förvånad när hon hörde att somliga av banorna har försäkringspremier på 85 000,-. Hon påpekade att samtidigt har 96 MSEK anslagits till fria entréer. Kristian Berg, Historiska museets förre chef, har utrett Skånska museer och då noterat att dessa har dignande förråd som inte visas, vilket han såg som dåligt använda skattemedel. När det framhölls att arbetslivsmuseerna inget har av detta blev han upprörd och påpekade att dessa har 4 MSEK i bidrag! Detta ska dock räcka till 1 360 museer – att jämföra med flera GSEK på 247 museer... Järnväg- och andra arbetslivsmuseer har ett krus med hierarkier, brist på museiutbildade och demokratis inverkan, vilket det pekas på från den formella museivärlden. Detta verifierades av flera närvarande. Barbro Frankie påpekade att utbildning lyser, bildning både lyser och värmer samt att hon inte är emot utbildning men gillar blandningen av akademiska kunskaper och kunskaper förvärvade genom verkligheten. Anders "Ante" Svensson har haft en plats i GHJ styrelse vikt för en representant för länsmuseum, som man nu äntligen fått besatt efter 30 år. Per-Olov Söderpalm berättade att AGJ tidigare har haft en museichef i styrelsen. Barbro Frankie underströk att många tas ner med att de utövar en hobby och inte har "adekvat" museiutbildning (innehållande museologi, etnologi m m). Men konduktören och lokföraren har mycket kunskaper att förmedla. När Arbetets Museum startade volontärverksamhet sågades detta jäms med fotknölnarna av det etablerade museisverige. Men länsmuseumerna har en skyldighet att ta reda på vad som händer på museiområdet inom länet. Arbetslivsmuseerna finns på rätt plats och förvaltar ursprunglig kunskap.

Barbro Frankie undrade om det bjuds in till pedagogiska aktiviteter på museibanornas anläggningar? Rune Bergstedt svarade att för NBVJ har BJC inneburit en del nytt, som en anställd museipedagog och samverkan med volontärer – ideellt och professionellt samverkar. Det är viktigt att även de som har kunskap om verksamheten som visas ska betraktas som professionella. Ideellt och avlönat samarbete kan dock leda till konflikter. Dagens barn får inte utsätta sig för risker och är ej heller disciplinerade, vilket försvårar visningar av våra miljöer. När man visar anläggningen framhåller man även vad förstörelse innebär för de ideellt arbetande. Barbro Frankie framhöll behovet av akademiker, men också att samverkan mellan dem och de ideella ger mervärde. Hon berättade om en nyanställd akademiker på "hennes" museum, *Statarmuseet*, som tyckte att han lärt sig mer på tre månader än i resten av livet... De akademiskt utbildade kan i stället lära ut hur man forskar och dokumenterar. Men det är ett problem med att anställa akademiker på de små arbetslivsmuseerna, eftersom de professionella saknar egna rum och struktur på verksamheten. Hon underströk att tack vare museibanornas arbete breddas och berikas industrisamhällets bevarande. Ett problem för uppmärksamheten av arbetslivsmuseerna är att de inte ligger där de stora museerna ligger – de förstnämnda finns ofta i glesbygd, de senare i storstäder. Det finns dessutom en otålighet hos dessa museer som kräver handling.

MRO och vissa av föreningarna är med i ArbetSam. Alla i ArbetSams styrelse är från olika arbetslivsmuseer, representerande olika grenar. Hon framhöll också broschyren *Arbetsamma museer* som det snart kommer inbjudan till att delta i. Denna ger många ingångar till olika besöksmål inom många olika trakter. Hon undrade om museibanorna finansieras av tågen? Johan Vinberg svarade att de gör det till 95 %. Barbro Frankie framhöll att alla museer borde vara med i ArbetSam, vilket kostar 300,-/år från 2007. Inför den professionella museivärlden är denna låga avgift ett problem, men medlemskapet ska inte vara beroende av pengar. Tillkommer 250,- för deltagande i Arbetsamma museer samt vissa kostnader om man även vill delta i årsmötesaktiviteterna. Hon underströk att det är viktigt att ha siffror på verksamheten – medlemmar, aktiva, besökare, omsättning m m – när man springer i maktens korridorer. Men ett gemensamt problem är att det fattas folk hela tiden. Vi måste skynda oss innan vi missar tåget... Johan Vinberg påpekade att Torsten Nilsson sagt att det finns en missuppfattning om att ArbetSam är arbetarrörelsens förening? Barbro Frankie svarade att det dock inte visat sig i stöd till olika projekt från socialdemokratiska politiker... Ulf Johnson kände sig inspire-

2006-11-26

rad av det Barbro Frankie sagt – han hade gått med som aktiv i SkJ för att få en motvikt mot arbetet, men hade nu kommit på att banan är ett kulturarv...

11 Valberedningens förslag till styrelse för MRO

Sven Fredén föreslog omval av samtliga.

12 Val av ordförande i styrelsen

Till ordförande **valdes** Thomas Lange.

13 Val av två ledamöter i styrelsen

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

14 Valberedningens förslag till revisor och revisorssuppleant

Sven Fredén föreslog omval av samtliga. Christer Malm påpekade att Sven Fernqvists hälsotillstånd kan begränsa hans deltagande. Sven Fredén svarade att han fått ett klart ja på frågan om denne kunde ställa upp.

15 Val av en revisor och en revisorssuppleant

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

16 Valberedningens förslag till eventuella övriga funktionärer

Sven Fredén påpekade att årsmötet i Svanskog beslutade att dessa ska utses av styrelsen – även detta möte **höll med om** detta förfarande.

17 Val av övriga funktionärer

**Överläts** till styrelsen enligt punkt 16.

18 Val av valberedning

Mötet föreslog omval.

Till valberedning **valdes** Sven Fredén (sammankallande) och Christer Karlsson.

19 Förslag till budget och årsavgift

Johan Vinberg föreslog att resultaträkningen för 2006 kunde användas – intäkter och utgifter ligger på de nivåerna. Denna budget **fastställdes**. Johan Vinberg föreslog sänkt medlemsavgift med tillsammans 7 500,-, vilket ger 2 500,- i medlemsavgift. Denna medlemsavgift **beslutades**.

20 Stadgeändring

Thomas Lange hänvisade till stadgeändringsförslaget, som fanns med bland de handlingar som delades ut på mötet, och undrade om det kunde behandlas trots att det inte anmälts i kallelsen. **Beslutades** ta upp förslaget trots detta. Thomas Lange underströk att ändringen endast omfattade nya rader gällande adjungerande medlem i § 3 och tillägg i § 8 om reducerad avgift för dessa. Thomas Lange påpekade att föreningar vill kunna följa verksamheten utan att vara formellt behöriga att vara medlemmar. Per-Olov Söderpalm tyckte att dessa ändringar kunde genomföras. Lars Johansson påpekade att detta inte är rätt att besluta om med tanke på de ej närvarande. Johan Vinberg föreslog bordläggning till vårmötet 2007. **Beslutades** att bordlägga frågan till vårmötet 2007.

2006-11-26

Thomas Lange föreslog att namnändringen av *Järnvägsinspektionen* till *Järnvägsstyrelsen* då tas med i förslag. Johan Vinberg informerade om att detta nya medlemskap gäller BÖSJ, KUJmf, RLJ och FVJ. Ulf Johnson undrade vad *tillräckligt* i § 3 var? Thomas Lange svarade att detta har definierats som 7 aktiva respektive 42 medlemmar... Sven Fredén önskade fortsatt informell kontakt med dessa i avvaktan på formellt beslut och Thomas Lange svarade att så var det tänkt. Per-Gunnar Andersson undrade om en adjungerad medlem är omfattad av försäkringar m m. Flera föreslog *observatör* i st f *adjungerad medlem*, vilket även föredrogs av Mats Eliasson från BÖSJ, en av de tilltänkta medlemmarna i denna nya kategori. Omröstning om begreppet följde och 7 st föredrog adjungerad, 8 st observatör. Christer Malm tyckte att det att vara adjungerad ger yttranderätt, observatör ger endast närvarorätt. Rune Bergstedt påpekade att man inte kan kräva medlemsavgiftsbetalning av en observatör... **Beslutades** dock överlåta benämningsfrågan till styrelsen.

## 21 Ansökan om MRO-medlemskap från BÖSJ

Mats Eliasson från Böda Skogsjärnväg, BÖSJ, berättade att man håller till på Sveaskogs område och att dessa är mycket positiva till föreningens verksamhet. Inom skogsområde har det funnits småbanor för timmertransporter, som revs 1959/60. 1974 började en järnväg byggas på en del av de ursprungliga banvallarna vid Fagerrör. Inför årets trafik underkända *Ångpanneföreningen* ånglokens pannor och JvS krävde en trafikeringstillståndsansökan. Man kör normalt från midsommar till augusti, har 3 000 resenärer per år, arbetar ideellt, lider som alla andra av brist på folk, har ca 350 medlemmar och ett 25-tal aktiva som är spridda över hela Sverige. Rune Bergstedt undrade om man är en av de banor som tidigare haft trafikstillstånd från polisen? Mats Eliasson svarade att så varit fallet, men att man nu söker växlingstrafiktillstånd – det fullständiga är för stort åtagande. Man håller nu på med att samla in uppgifter till sin tillståndsansökan. Man har därför inte haft någon trafik detta år och därför inga intäkter. Föreningen är dock skuldfri och med tillgångar på 150 000 SEK så är ekonomin ändå i bra skick. Det kommer dock att kosta 300 000 SEK per panna i utgifter. Det är väldigt uppskattat med troll m m i skogen – banan går till en plats som heter Trollskogen – och man kör i 10 km/h. Thomas Lange berättade att styrelsen behandlat ansökan och konstaterat att de uppfyller alla krav utom tillsyn av JvS – de kan antas som kandidatmedlem. Daniel Nicklasson föreslog att styrelsen får i uppdrag att uppgradera deras medlemskap när förutsättning för detta uppfyllts. Thomas Lange tyckte detta är en vårmötesfråga. Ulf Johnson undrade om tillsyn eller tillstånd krävs? Är det det senare borde vissa MRO-medlemmar tidvis inte varit det... **Beslutades** anta *Böda Skogsjärnväg* som kandidatmedlem och avvakta med ev uppgradering till vårmötet.

## 22 Redovisning från MROs arbetsgrupper

### a) TRI-gruppen

Lars Gunnar Branås berättade att denna har haft ett möte i vår och ett i höst – gruppen håller på att se över den MRO Sjö som nu finns till en TRI, varvid en del saker behöver uppdateras. Christer Malm är också med i gruppen. Man ändrar sig – jämfört med tidigare utsänd information – till att komma ut med remissutgåva till 2007 (inför nästa höstmöte) för att behandla denna till 2008.

### b) Ångloksgrupp

Christer Karlsson delade ut ett antal kuvert från Tobias Bengtsson som skulle överlämnas till respektive förenings maskinansvarige – materialet i detta kuvert handlade om nystart av denna arbetsgrupp.

### c) Bangrupp

Mattias Månsson hade förhoppning om gemensamma banbesiktningsföreskrifter, framförallt avseende normalspår. Arbetet med tillståndsansökningar gav upphov till ett behov av "lightuppdatering", eftersom flera har lämnat in ansökningar eller är på väg att göra det. Denna uppdatering är dock olyckligt eftersom detta inte gav någon gemensam banbesiktningsföreskrift, vilket då kan dröja till 2011. Tre banor har ordnat gemensam utbildning och det är nu ingen akut brist på banbesiktningsmän. Lars Johansson undrade om det är intervall eller normer som behandlas? Mattias Månsson svarade att hela "kitet" omfattas.

2006-11-26

23 Övriga redovisningar

## a) Jubileumsaktiviteterna vid HWJ i maj 2006

Daniel Nicklasson inledde med att detta diskuterats i flera år och planterades som en idé om ett gemensamt 891-firande vid ett jubileumsseminarium för några år sedan. Förslaget hade presenterats i TJF styrelse och ingen hade mod nog att säga nej... Därefter hade projektet startat och genomgått fyra skeden: finansiering, planering, genomförande och återställning. Vad gällde finansieringen räknade man åt fanders – det blev billigare! Man fick hjälp från SJVM (pengar mot deltagandet i Rallarveckan) samt sponsring från *Svensk Banproduktion* (tid för projektledare), *Västerviks kommun* (inga direkta pengar, men tyckte att det var ett kul arrangemang och upplät *Lysingsbadets* semesterboende för ett synnerligen bra pris), KLT (marknadsföring), Gotlandsbolaget (trailertransport från Gotland), *BV Banregion Öst* (medel till Svensk Banproduktion, indirekt med material och utrustning) och DLC Norrköping (beordrade extra personal). Evenemanget hade 80 aktiva, producerade 4 981 tågkilometer, varav 1 530 med ångtåg, innebar fordonslogistik (samordnade trailertransporter), trafikledning (extra personal) samt utländska grupper (tyskspråkiga guider). Samarbetet med BV Trafik omfattade bl a ca 200 S4:or (extratågstidtabeller).

Genomförandet inleddes med känslan vad i h-vete har vi gett oss in på... och innehöll märkliga transporter, blandat väder samt improviserade fordonsomlopp. Det bästa efteråt var att det fungerade så bra att jobba ihop med funktionärer från flera föreningar, t ex med att lösa problem. Dessutom kom mycket folk, särskilt de senare dagarna. Det gavs möjlighet att uppleva sådant som man inte trodde man skulle få uppleva. Anders Svensson fyllde på med att en ofta framförd reaktion var att det var ”som att kliva in i *Lennarts järnvägsbilder*”. Återställning komplicerades av att inte var någon vår, vilket gav snålt med tid för förberedelser. Det gav en tuff säsongsstart, mycket stimulerande upplevelser, erfarenhetsöverföring och känsla för vad sektorn klarar av. Han såg evenemangsmöjligheter i framtiden, t ex YP på Gotland vid invigning av GHJs förlängning. Intäkter var från trafik 175 717,- och kafé 36 039,- vilket gav summa 211 756,-. Utgifter var transporter 71 635,-, bränsle 22 037,-, försäkringar 10 432,-, bana, lokaler och lokala transporter m m (självkostnad för TJF) 40 000,-, kafé 13 657,-, kringkostnader 23 214,- samt reklam och marknadsföring 28 556,- vilket gav summa 209 531,-. Utfall blev således +2 225,-.

Barbro Frankie påpekade att i kalkylerna var sponsring inte alls med – detta borde vara med för att visa vad ett sådant evenemang egentligen kostar – att visas upp för beslutsfattarna. Daniel Nicklasson svarade att han skulle kunna räkna fram detta. Barbro Frankie undrade hur många besökare man haft? Johan Vinberg svarade att räknade man fram detta skulle man inte våga hålla på med detta... Per-Olov Söderpalm undrade hur ideellt arbete ska värdesättas? Barbro Frankie svarade att man bara räknat med 50,-/h, men det blir ändå gigantiska summor. Det ideella arbetet blir på något sätt annars självklart... Daniel Nicklasson svarade att i EU-sammanhang finns ett fastställt värde på ideell arbetskraft om 150,-/h. Christer Malm påpekade att kringarbetet oftast glöms bort. Per-Gunnar Andersson underströk att individens utgifter också tillkommer ... Barbro Frankie framhöll att för kommuner finns inte ideell arbetskraft, vilket inte heller räknas när föreningarna söker pengar – ideellt arbete ska ändå framhållas och ges ett värde som sedan också kan dras av som intäkt. Johan Vinberg påpekade att de 50 000,- från SJVM inte behövde tas i anspråk. Daniel Nicklasson önskade få redovisningen godkänd och Johan Vinberg tyckte att utfallet om drygt 2 000,- kunde kvarstå hos TJF. Redovisningen **godkändes** och **beslutades** att utfallet skulle tillfalla TJF. Ulf Johnson äskade därefter avslut för dagen och samling till middag.

## b) Rallarveckan i Gävle

Nästa dag inleddes med att Mattias Månsson berättade att ca 15 personer från MRO-föreningarna SkJ, NBVJ, JÅÅJ och OBJ, alltså mest från 1435- och 600-föreningar, deltog. Dessutom deltog ett gäng från SMOk som byggde Växjö-växeln. Arrangemanget gick bra i det stora hela och det diskuteras en fortsättning nästa sommar (med växeln). En ursprunglig tanke var att samtidigt visa modernt banbygge, men de gjorde inte så mycket av sina jobb samtidigt. Rune Bergstedt undrade om det blev någon film av de dramatiska inslagen? Mattias Månsson berättade att teatergruppen *Pegasus* var med, vilket blev ett trevligt inslag – TV4 Gävle-Dala filmade under en dag. Thomas Lange sammanfattade att de deltagande gjorde det förväntade. Mattias Månsson fyllde på med att ett tilltänkt NJ-tåg, vilka skulle ordna med mathållning, saknades – men i övrigt levererade man det som förväntades.

2006-11-26

24 Förslag till vissa gemensamma arbetsformer för MRO och JHRF

Thomas Lange påpekade att frågan ursprungligen togs upp vid ett (gemensamt) möte i Västervik hösten 2003. Detta möte beslutade tillsätta en grupp som genomförde ett ambitiöst arbete vilket ledde till ett förslag. Vid MRO-mötet i Anten hösten 2005 förordades att fortsätta med separata organisationer, men i stället utarbeta ett samverkansavtal som inte är beroende av personalrelationer. Ett förslag till ett sådant avtal förelåg nu, vilket bl a föreslår ett samverkansråd kallat *Samspår* – förslaget borde ge samarbetet struktur. Björn Olsson, Christer Malm och Ulf Johnson tyckte inte att den uttryckliga hänvisningen till personkemin borde stå med. Jonas Hjelm påpekade att det kan vara andra än ordförandena i de båda organisationerna som inte är sams och tyckte att förslaget är bra. Sven Fredén undrade vem som utser den andre ledamoten från respektive organisation och föreslog att respektive styrelse ska göra detta. **Beslutades** att arbeta vidare med förslaget, att tillägga att styrelserna utser respektives andre ledamot samt **uppdrogs** åt Thomas Lange att presentera förslaget på JHRF höstmöte, att eventuellt antagas av detta och i så fall träda i kraft vid årsskiftet.

25 Redovisning av vissa FEDECRAIL-frågor

Christer Malm inledde sin presentation med att han kände sig hedrad av att representera MRO vid FEDECRAIL-konferensen i Volos i Grekland. Konferensen som helhet var en mycket positiv upplevelse, men innehållet i mötet var möjligen lite tunt m a p på MRO-föreningarnas intressen. En mycket stor del gick åt till att redovisa *Steam Rail Net*, ett samarbete mellan England, Holland, Lettland och Grekland, som bl a omfattade lokrenoveringar och stationsmiljö. Grekerna hade ännu inte startat sin del utom att sätta upp nya skyltar. Förslaget till en europeisk motsvarighet till MRO-kortet ledde inte till något beslut, inte heller i försäkringsfrågan blev det några beslut – i övrigt var det sedvanliga mötesförhandlingar. Själva konferensen utvecklades som vanligt i dessa länder med förseningar och många och långa tal. Vid mötena betonades vikten av FEDECRAILs påverkan av politiker för att få bidrag.

I Grekland råder det speciella förhållandet att bara statsjärnvägarna får köra, renovera m m. Museijärnvägen i Volos är fin, men fordonen är fula. Det finns en stödförening, men järnvägen drivs (enligt ovan) av statsjärnvägen. Man har snart inget ånglok att köra med p g a brist på underhåll. Man besökte även en annan museijärnväg som drivs av fem entusiaster. De påpekade själva att de (enligt ovan) kör olagligt, men ingen anmäler dem... Trafiken bedrivs med en trevlig motorvagn, men blir kanske inte långvarigt. Sven Fredén påpekade att nästa FEDECRAIL-möte äger rum i Odense i Danmark och att man hoppas få med många svenskar - han hoppas på mer av sammankomst för museibanornas ”proffs” än trevliga resor. De är intresserande att få diskutera med andra proffs. Johan Vinberg hade pratat med FEDECRAILs konferensarrangör Peter Ovenstone som berättat att det fanns planer på en utflykt till Skåne, som dock föll bort. I stället önskade man anordnandet av ett MRO/JHRF-arrangemang i södra Sverige, vilka dessa dock tackat nej till. Annars upplevde man från FEDECRAIL ett bra samarbete med danskarna. Han fortsatte med att framhålla att inslaget av trevliga resor nog är ett måste för att kunna arrangera dessa konferenser, eftersom betalningsvilliga engelsmän är den ekonomiska basen för kongresserna – och de önskar detta inslag. Thomas Lange framhöll att man är mycket välkommen på dessa konferenser som representant för medlemsförening eller enskild medlem. Anders Svensson framhöll behovet av att hålla agendan ren under konferensperioden för att underlätta deltagande.

26 Bekräftelse av tid och plats för vårmöte 2007

Johan Vinberg föreslog att vårmötet hålls på Östergötlands Järnvägmuseum i Valla, Linköping. Som dag föreslogs 2007-03-10. Denna plats och dag **beslutades**. Höstmötet föreslogs äga rum på GHJ alternativt JTJ i september eller oktober.

27 Övriga frågor

## a) Skatt för kabelplogning

Lars Johansson berättade att AGJ drabbats av 160 000 SEK i eftertaxerad inkomstskatt p g a en kabelplogning man utfört åt Telia och BV. Skattemyndigheten har ingen förståelse för föreningens verksamhet och det är uppenbart att det finns ett vakuum i gränsdragningen mellan ideell verksamhet och näringsverksamhet. Man samordnade Telia och BV behov, hade en öppen redovisning mot Skatteverket som fattade ett ensidigt beslut. Föreningen har överklagat, bl a för att utröna vad en ideell förening får hålla på med: trafik, internt café, lotterier och souvenirförsäljning? Näringsverksamhet anses det vara som en entreprenör skulle kunna göra, t ex hyra ut lok, renovera åt andra och samtidigt bygga gångbana för kommunen om det byggs en järnväg. AGJ vill även få med järnvägsverksamhet som hävdvunnen näringsverksamhet. Han underströk att detta inte har med moms att göra och påpekade att ett helt MRO-möte borde ägnas åt detta med gränserna mellan ideell och kommersiell verksamhet. Jan Winberg berättade att SRJmf bygger E4-broar, flyttar stationer m m – i registreringsbeviset står att föreningen ska bedriva järnvägsverksamhet. Johan Vinberg påpeka-

2006-11-26

de att det inte enbart är negativt att vara "kommersiell" - i näringsverksamhet får man lyfta moms. Barbro Frankie påpekade att föreningen bör anmäla det som beskattas som näringsverksamhet till momsredovisning. Lars Johansson påpekade att skattebeslutet är ännu mer orättvist då man ej har fått lyfta sina kostnader från kabelplogningsintäkterna innan dessa beskattas. Per-Olov Söderpalm fyllde på med att han avser att ta upp detta i en ledare i *Jernvägsnytt*. Mats Eliasson berättade att en politiker på Öland vill syssla med järnväg och föreslog att förslag skickas till B6SJ ordförande Lars-Peter Åhs för b denne. Lars Johansson avslutade med att AGJ har för avsikt att rensa i förråden och kan skicka info om vad man har över per mejl till intresserade. (Denna delpunkt avhandlades under lördagen; sekr anm.)

b) Underhållsintervall för lager

Rune Bergstedt inledde med att berätta att rullager har översynsintervall på 12 år, men att de kan åldras av andra skäl, t ex korrosion, samt att översynen är kostsam. T21-lok har lager på insidan, vilket är ett problem vid översyn. Förr har lagerunderhåll styrts av tidsperioder, utvecklingen har dock alltmer gått mot behovsbaserat underhåll, bl a understött av att det numera finns bättre diagnossystem. Flera olika metoder har utvecklats i USA och han har jobbat med detta på KTH, bl a genom att göra litteraturstudier. Ett system är datorbaserat och placerat ombord på tåg, men det finns även andra och markbaserade system – man har börjat med detta på *Canadian National* genom att låta varmgångsutrustningen samla upp data som visar på risk för kommande varmgång. På T21 skulle man kunna ha sensorer som ger tidiga förvarningar, vilket dock kräver utveckling av vilka nivåer som ska bevakas. Detta är en komplicerad utveckling och frågan är dessutom vem som kan göra jobbet och vem som kan godkänna det. Lösningar av detta slag behövs i första hand på BV spår om man rullar över 40 km/h. Han har tänkt jobba vidare med detta. Anders Svensson meddelade att det förekommer museitrafik i upp till 130 km/h – SKÅJ har de flesta av sina trafikfordon godkända för denna sth. Normal tidtabellshastighet är visserligen 100 km/h, men den högre hastigheten används ibland för att komma tillbaka in i sitt tidtabellsläge vid förseningar, vilket kan vara känsligt på linjerna in mot Stockholm C. Rune Bergstedt informerade om en länk som berättade om IT-teknik för effektiva tågssystem för gods, [http://www.infra.kth.se/tol/jvg/publikationer\\_sv.html](http://www.infra.kth.se/tol/jvg/publikationer_sv.html). Jonas Hjelm berättade att 12-årsintervallen inte längre gäller generellt – Nässjö Järnvägmuseum har 18-årsintervall.

c) EU-definition på museijärnväg

Sven Fredén berättade att FEDECRAIL har upplevt att EUs förslag är bra, dels språkligt, dels för att diskutera de nischer som man ska verka inom, bl a för att få avgränsning mot diverse turistjärnvägar. FEDECRAILs styrelse ska åstadkomma något inom 14 dagar och efterfrågar synpunkter. Johan Vinberg passade på att informera om att det ska hållas en världsjärnvägmuseikonferens i Argentina. Sven Fredén fyllde på med att denna gäller flera organisationer – även turistjärnvägar utan museala ambitioner är med. En ny världsorganisation borde omfatta museijärnvägar som det definieras av *Riga charter*...

d) Tillståndsgivning från JVS

Sven Fredén berättade att det pågår en mängd kontakter med JVS. Han tycker att MRO ska engagera sig eftersom alla drabbas senast 2008. Man kan samla in info och erfarenheter för att senare ge ut en handbok och samtidigt diskutera med JVS om hur detta ska genomföras. Christer Malm undrade om lagstiftarna är på gång att anpassa lagen för museijärnvägar? Sven Fredén svarade att det tidigare förslaget dragits tillbaka eftersom JVS inte vill ha särslagstiftning. Mats Eliasson rekommenderade läsning av ett cirkulerande fax. Johan Vinberg framhöll att flera kan skicka runt sina färdiga material. Thomas Lange undrade när tillståndsansökan ska vara inne? Sven Fredén svarade att flera ska vara inne 2007, några 2008.

28 Redovisning av större JHRF-frågor

Jonas Hjelm berättade att JHRF nu har en till stor del ny styrelse, vilket haft såväl positiva som negativa konsekvenser – bland de senare märktes att man helt missade FEDECRAIL-konferensen. Bengt Lindgren sköter sekretariatet, vilket efter en inkörningsperiod fungerar bra nu. Medlemslaget är nu 31 st (efter att BJs återinträtt). Viktiga frågor som behandlas f n är: Kostnader för anslutningsväxlar, som BV ville höja 45 000 SEK resp 25 000 SEK och sedan sänkt till 15 000 SEK för alla växlar (de anser sig ej kunna särskilja järnvägmuseiväxlar) – JHRF fortsätter beakta frågan. Man har försökt få svar på vad som ingår i kostnaden, men inte riktigt fått svar. Thomas Lange antog att det är en fungerande växel, Jonas Hjelm svarade att det verkar vara knappt fungerande... Sven Fredén påpekade att dispens ska kunna ges. Jonas Hjelm svarade att detta inte verkar gälla. Mattias Månsson berättade att han förhandlat om detta och att ej verkar vara överens inom BV. *Sveriges Kommuner och Landsting* har gått ut med att kommuner (m fl) ej ska skriva på sådana avtal. SkJ har ej kommit till avslut. Thomas Lange undrade om Lars Berggrunds skrivelse således ej fått någon effekt? Jonas Hjelm svarade att den inte fått effekt överallt inom BV. Thomas Lange tyckte då att JHRF bör tillskriva nuvarande GD och trycka på om detta.



2006-11-26

Jonas Hjelm berättade att en annan fråga är att få till en ny arbetsgrupp för trafikillstånd, ytterligare en är en försäkringsupphandling som Sten Nordström driver. Jonas Hjelm berättade att han har en vision om ett aktivare förbund, en samverkansgrupp JHRF/MRO/JVS/BV samt gemensamma trafikföreskrifter som alla får använda sig av. Sven Fredén och Anne-Marie Olofsdotter vill delta i trafikillståndsgruppen. Avslutningsvis framhöll han att ett förbund aldrig blir bättre än dess medlemmar. Johan Vinberg påpekade att det finns samma erfarenhet av arbetsgrupper på FEDECRAIL-nivå – det fungerar om förslagsställaren redan städslat en grupp och utarbetat en instruktion.

29

Försäkringsläget

Thomas Lange började med en återblick på läget för tre år sedan då *Marsh* övergavs på att dessa inte kunde leverera, i stället blev det ett avtal med *If*. Detta avtal förutsatte dock att föreningskollektivet administrerade sin premiefördelning själv, vilket sköttes av Arne Dahlgren – denne har dock nu tackat för sig. Han påpekade att om MRO-föreningarna ska företrädas krävs fullmakt, vilket bl a kräver att MRO har organisationsnummer, vilket saknas nu. Det finns tre alternativ: Att hänga på JHRF försäkringsupphandling, att man själv går på *If* eller helt individuella lösningar. Jonas Hjelm påpekade att JHRF resonemang bygger på att *Marsh* har kompetens, men ännu så länge avser avtalet bara en upphandling att ta ställning till. Ulf Johnson framhöll att frågan måste vara löst till nästa trafiksäsong. Daniel Nicklasson påpekade att nuvarande avtal löper per kalenderår, vilket kräver något efter nyår. Det är inte så lång tid kvar och han undrade om den räcker? Jonas Hjelm svarade han inte vet – det kan bli bråttom, men ännu är *If*-avtalet inte uppsagt. Ulf Johnson undrade vilken uppsägningstid det nuvarande avtalet har – det kan behövas sägas upp nu. Sven Fredén undrade om man varit i kontakt med andra operatörer – de har också samma problem. Jonas Hjelm svarade att Sten Nordström har kontakt med *Branschföreningen Tågoperatörerna*. Daniel Nicklasson berättade att han känner till premier för kommersiell trafik och tycker dessa borde vara högre jämfört med museitrafikens.

Rune Bergstedt undrade vad *Marsh* är? Johan Vinberg svarade att de är mäklare och handlar upp försäkringslösningar, men tar provision. *Marsh* har kunniga jurister, vilket han av egen erfarenhet erfarit var bra vid skaderegleringsförhandlingar med försäkringsbolag. Rune Bergstedt undrade om premien beräknas per körda km och avräknas? Thomas Lange svarade att premien beräknas på antal trafikdagar, körda kilometer och banans längd. Christer Malm påpekade att föreningarna använde *Marsh* tidigare, men att de för tre år sedan inte lyckades handla upp någon försäkring – endast *If* var intresserade. Anders Svensson påpekade att provision också finns internt inom försäkringsbolagen – det är något man alltid betalar. Ulf Johnson påpekade att det man betalar provision för är hjälp. Daniel Nicklasson påpekade att återförsäkring sker i Zürich, Åke Strid påpekade att Länsförsäkringar försäkrar Museispårvägen och Mattias Månsson underströk att det är viktigt att ha försäkring 2007.

Christer Malm undrade om försäkringen bör sägas upp? Ulf Johnson föreslog att kontakter tas för senare avstämning. Christer Karlsson föreslog att alternativet förlängning undersöks. Mattias Månsson påpekade att fyra föreningar behöver försäkringar både för egen bana och trafik på BV spår och tyckte det var rimligt att hänga på JHRF upphandling. Johan Vinberg tyckte att det behövs beredskap för förlängning av avtal om upphandlingen blir klar först i maj. Thomas Lange reflekterade över att det tog tid förra gången, varför man borde ha längre tid på sig för upphandlingen – dessutom måste avräkning för 2006 ske. Christer Malm rekommenderade att MRO styrelse utser en försäkringskontaktperson – **uppdrogs** åt styrelsen att utse en sådan person. Jonas Hjelm ringde upp Sten Nordström och fick veta följande: uppsägning av *If*-avtalet behöver göras först till årsskiftet, JHRF ordnar avräkning för 2006 och det blir samordning med Tågoperatörerna. En motfråga var om man är försäkrade mot spårfel? Thomas Lange påpekade att detta är en ansvarsförsäkring som täcker skada mot tredje man. **Beslutades** att ge *Marsh* fullmakt att förhandla. Björn Olsson undrade om det gäller alla? Thomas Lange svarade att det inte gällde de som har andra försäkringslösningar. Daniel Nicklasson påpekade att den nuvarande försäkringen gäller för försäkringstagaren både som infrastrukturförvaltare och trafikföretag, vilket måste vara med även i den nya. Jonas Hjelm påpekade att infrastrukturförvaltning även finns i begränsad omfattning hos JHRF-föreningarna.

30

Statistikinsamling

Sven Fredén har upplevt ett behov av samlade siffror om banornas verksamhet – sådana finns för t ex Tyskland och Holland, men saknas för Sverige. Han har skickat ut förslag på en blankett, men fick inga svar. Det är dock bra att ha samlade uppgifter om besökare, tågkm m m och han önskade ett beslut om rekommendation. Thomas Lange föreslog att blanketten godkänns in extenso. Ole Svensson undrade när blanketten är färdig? Thomas Lange svarade att uppgifterna kan tas ur verksamhetsberättelserna. Rune Bergstedt undrade om man räknar olika? Thomas Lange berättade att Djurgårdslinjen räknar personer. Lars Gunnar Branås berättade att SkJ räknar besökare, inte resor. Christer Malm berättade att ÖSIJ har alla former. Jan Winberg berättade att ULJ räknar antal enkelresor. Ulf Johnson undrade om det finns bruksanvisning på blanketten? Sven Fredén berättade att han snott den från ÖSIJ och att den presenterar trafikstatistik,

2006-11-26

medlemsstatistik och ekonomisk statistik. Jan Winberg framhöll att precision inte behövs. **Beslutades** använda blanketten i föreliggande form, att sända ut den per mejl och att göra den bättre allt eftersom.

31 Tågsommar m m

## a) Tågsommar, Samdistribution och TUR-mässan

Anders Svensson presenterade årets Tågsommar-, samdistributions- och TUR-mässeverksamhet. Han började med lite uppgifter som egentligen skulle dragits på vårmötet, då han (p g a TUR-mässan) var förhindrad att delta. Årets Tågsommar kom att omfatta 84 deltagare – netto 8 fler –, 24 annonser – netto 1 sida mer – och 24 sidor – en ökning med 4 sidor. Det senare innebar bl a att stilgraden kunde ökas (med 1 punkt). Det blev ingen samverkan med tidningen Nostalgia eftersom övriga tidningar önskade likabehandling, d v s att Tågsommar skulle ses som en redaktionell bilaga, vilket Nostalgias förlagsledning inte ansåg sig ha råd med. En bilaga om Järnvägen 150 år var tänkt att gå med i Tågsommar, men BV gjorde en egen sextonsidig programtidning i stället, vilken i stället deltog i samdistributionen. För (sam)distributionen anlätades detta år företaget Turistbyråshopen, specialiserat på att distribuera till turistbyråer. Detta var mycket lyckat – 193 turistbyråer gjorde åtminstone en beställning, vilket var en ökning med 42 % jämfört med 2005, och 130 av dem kompletterade också, vilket var en ökning med hela 584 %! Många av de senare berodde på att distributionen började redan i slutet av mars, då *Ångbåtsidtabell* inte var klar, men även om dessa räknas bort är ökningen ca 300 %. JärnvägsInfo-Förlaget skötte distributionen till Tågsommars deltagare. Samdistributionen har i år omfattat ca 52 500 broschyrer, vägande tillsammans 4,3 ton. Det finns nu ca 1 800 Tågsommar kvar, vilka kommer att användas på mässor, till inbjudan till 2007 års Tågsommar m m.

Intäkterna ökade kraftigt – till 118 500 SEK för annonser och 33 000 SEK för texter samt 500 SEK i övriga intäkter. I gengäld ökade också kostnaderna: Tryckning 88 500 SEK, distribution 31 500 SEK och diverse annat 11 500 SEK. Det ger ca 20 500 SEK i överskott – ungefär som budgeterat – vilket innebär att utgående Tågsommar-balansen blir ca 132 500 SEK. Totalt har de tre projekten Tågsommar, samdistribution och TUR-mässan omsatt 237 500 SEK – de är dock fortsatt särredovisade i JInF bokföring. TUR-mässan pågick 2006-03-23—26 och det blev det tredje året med egen monter, dock mindre och ”enbart” ägnad samdistributionens broschyrer. *Biblioteket*, där hyllor kunde hyras för 500,-, var dock kvar – Tågsommar hyrde två hyllor för deltagarnas egna broschyrer där allt gick åt – det hade kunnat tas med fler broschyrer.

Inför 2007 planeras 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 samt att upphandla även deltagardistributionen av Turistbyråshopen. Det senare innebär givetvis en ökad kostnad, men innebär ”framtidssäkring” av distributionen. Dessutom kan en hel del pengar tas från att tryckeriets fakturerade kostnader minskar radikalt. Längre fram skulle MRO och JHRF kunna faktureras sina medlemmars deltagaravgifter, vilka läggs in i respektives medlemsavgifter – deltagaravgifterna skulle då kunna minskas eftersom JInF då kan minska fakturahanteringen. För samdistributionen gäller det att utveckla ”deltagarsamdistributionen”, att försöka få *Ångbåtsidtabellen* klar tidigare samt att utveckla de olika informationsutskicken – bl a blev i år pressmeddelandena utsända alldeles för sent. Avslutningsvis hade han tänkt informera om några utvecklingsidéer avseende TUR-mässan, men fått veta av Barbro Frankie att ArbetSam tänker dra sig ur, vilket innebär att det som kan bli aktuellt är ett synnerligen enkelt deltagande – någonstans att ha förråd för rundvandring på mässan och eventuellt exponering av broschyrerna.

## b) Föreningen på spåret

Anders Svensson fortsatte med att presentera nyhetsbrevet *Föreningen på Spårets* återkomst. Tanken är att åstadkomma 4-6 FpS (ser ut att bli 4 st till JHRF och MRO-medlemmarna och 3 till övriga) per år kompletterade med fullständiga kalendrar och mellan den 2-4 mellanutskick (ser ut att bli 4 st) med meddelandeblad och evenemangskalender – tillsammans ca 8 utskick/år. De sänds som PDF-fil per mejl i första hand, men det finns möjlighet att få dem per post – MRO har dock beslutat att erbjuda dem per mejl till medlemmarna. De sänds endast till en adress per medlem – ev extra ex betalas av medlemmen själv (”kostnad för att JInF tar över administrationen...”). Det återstår för MRO att betala och att kolla att rätt adress används. De föreningar som är med i både JHRF och MRO betalar MRO för – detta avspeglas även i JHRF medlemsavgiftskonstruktion. Innehållet är, som delvis kunnat studeras i provnumret, dokumentationer från JHRF och MRO möten och branschseminarier, redovisningar av Tågsommar-läget, information om adressändringar och bidragsuppföljning samt vad JHRF, MRO och föreningarna vill meddela.

2006-11-26

32

Enkät om hur datoriserade föreningarnas medlemsregister är

Thomas Lange berättade att SSS har jobbat med Internetbaserat medlemshanteringsystem och systemet ger vissa möjlighet att komma åt och söka information, men endast en kan uppdatera den. MUMA kan sköta personalhantering, Djurgårdslinjen även lokalbokning m m. Johan Vinberg undrade om Datainspektionen hade synpunkter? Thomas Lange svarade att detta endast är för internt bruk och efterlyste andras erfarenheter. Christer Karlsson svarade att SkJ har ett liknande, men inte så långt kommet och ej via Internet. Mats Eliasson och Anders "Ante" Svensson berättade från BÖSJ och GHJ meddelades att de håller på – kassören sköter medlemsregistret. Daniel Nicklasson berättade att TJF håller på med en webbaserad lösning som ej är driftsatt. Jan Winberg berättade att ULJ har bokningsläge för tjänstgöring, men att det ej är öppet för bokning. Christina Lilja svarade att OBJ saknade sådant. Björn Olsson berättade att ett register finns för aktiva medlemmar för de som samtyckt, en bokningssida finns och ska utvecklas – erfarenheten är att man anmäler sig sent. Rune Bergstedt berättade att NBVJ har bokningsläget på Internet, men att anmälan sker via e-post – man är på gång med egen anmälan. Ole Svensson berättade att MfWfJ saknade sådant. Christer Malm berättade att ÖSIJ har en hemsida som aktiva kan gå in på, men att den ej hanterar anmälan. Åke Strid framhöll att MUMAs system gör det enkelt att klicka för en viss kategori och skicka mejl till dem. Johan Vinberg undrade om MUMAs system kan ställas till andras disposition? Anders Svensson fyllde på med att SKÅJ har ett liknande system. Rune Bergstedt tyckte att uppgifter om tjänstgöringar m m även har historiskt värde. Thomas Lange förklarade sig nöjd så långt och återkommer till vårmötet.

Christer Karlsson avslutade mötet med att hänvisa intresserade att läsa om SkJ på föreningens hemsida [www.skanskajarnvagar.se](http://www.skanskajarnvagar.se) och i tidskriften *Skånska Järnvägar*. Därefter gav han pratisk information om resterande aktiviteter.

Mötet avslutades 12:10.

Vid protokollet

Anders Svensson  
Mötessekreterare

Justeras:

Ulf Johnson  
Mötesordförande

Åke Strid  
Justeringsman