

<b>JHRF</b>	<b>Anteckningar från medlemsmöte</b> 2/2006	2007-03-30
-------------	--	------------

**Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte**

Tid 21 oktober 2006, 13:55  
Plats Hotell Stinsen, konferensrum  
Närvarande Ola Almquist, TJF (från punkt 12)  
Folke Bark, JvS (t o m punkt 5)  
Rune Bergstedt, NBVJ  
Emma Björkman, JvS (t o m punkt 5)  
Anders Brunes, KV  
Hans Elmefors, SMoK  
Magnus Eriksson, OKBv  
Jan Helger, NBVJ  
Jonas Hjelm, LJM, JHRF  
Hans Kihlberg, JHRF(, JÅÅJ)  
Thomas Lange, MRO (t o m punkt 8 b))  
Michael Lindgren, ÖJS, JHRF  
Lars Nilsson, Värmlandståg  
Torsten Nilsson, Arbetets Museum  
Peter Norberg, MfGDJ  
Sten Nordström, ENJ, JHRF  
Carl-Erik Olsson, SÅS  
Kjell Palén, JvmV  
Rickard Persson, FVJ  
Anders Svensson, SKÅJ  
Christer Södergren, JvS (t o m punkt 5)  
Nils af Trolle, SSJF (t o m punkt 8 b))  
Johan Vinberg, MRO (från punkt 5 a))  
Anders Öster, NJM (till punkt 6)

1 Mötets öppnande

Hans Kihlberg hälsade välkommen till Hallsberg och mötet samt delade ut några papper. Jonas Hjelm förklarade mötet öppnat.

2 Val av ordförande för mötet

Till mötesordförande **valdes** Jonas Hjelm.

3 Val av mötessekreterare

Till mötessekreterare **valdes** Anders Svensson.

#### 4 Fastställande av dagordning

Jonas Hjelm meddelade att dagordningen var utdelad. Carl-Erik Olsson önskade att alla deltagare skulle presentera sig. Med detta tillägg **fastställdes** föredragningslistan. Därefter presenterade sig deltagarna – se deltagarförteckningen ovan.

#### 5 Järnvägsstyrelsen

##### a) Trafiktillstånd och tillsättandet av en arbetsgrupp

Folke Bark inledde med att framhålla att man med detta deltagande ville underlätta arbetet med ansökningar och började med att presentera *Järnvägsstyrelsens* (JvS) mål – som marknads mål gäller *JvS ska verka för en effektiv järnvägsmarknad med likvärdiga villkor och en sund konkurrens* och som säkerhetsmål gäller *JvS ska verka för en hög säkerhet i järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemen* – och organisation. *Infrastrukturenheten* har haft hand om tillsynen av museijärnvägar, vilken dock flyttat till *Järnvägsföretagsenheten* – själva spåren ligger dock fortsatt hos *Infrastrukturenheten*. Jonas Hjelm undrade om handläggarna har järnvägsbakgrund? Folke Bark svarade att det är väldigt blandat, själv har han säkerhetsbakgrund från industrisidan, men får hjälp av kollegor vid behov. Man ha nu gått över till riskbaserad tillsyn. Befintliga tillstånd gäller till 2008-12-31, därefter krävs nya tillstånd. *Licens* gäller i hela Europa, *säkerhetsintyg* i det egna landet, och är i två delar, A säkerhetsdokumentation giltigt i flera länder och B som är en linjeberoende del. Dessa båda är lika i alla länder.

*Särskilt tillstånd* är ett tillstånd med lättnader, endast giltigt i Sverige, bl a tillämpligt för obetydlig trafik med museijärnväg. Även (kortare) regional godstrafik mellan två punkter, t ex den OKBv bedriver Svartvik—Stockviksverken nedre, kan drivas med särskilt tillstånd. Jonas Hjelm undrade vad som menas med obetydlig trafik? Folke Bark svarade att den endast bedrivs under begränsad tid (säsongsberoende) eller handlar om charter vid vissa tillfällen. Jan Helger undrade om planerad daglig trafik Karlskoga—Degerfors under 10 veckor kanske kan vara ett svårt fall? Rune Bergstedt undrade om det betyder något om trafiken bedrivs på BV eller egna spår? Anders Öster undrade om sex trafikdagar var ”obetydlig”? Folke Bark instämde i detta. Anders Svensson undrade om detta även gällde sexton trafikdagar? Folke Bark framhöll att det är inte är någon större skillnad på prövningen av ansökan om de olika tillstånden, men särskilt tillstånd kan medge undantag från diverse EU-krav, Emma Björkman fyllde på med att försäkringskraven dessutom kan skilja. Folke Bark påpekade att vilken variant av tillståndsansökan som kan bli aktuell skiljer sig från fall till fall. De som ska vara inne med ansökan 2007 (preliminärt BJs, GHJ, KV, JTJ, NJ, JÅÅJ och SÅS) bör börja planera sin ansökan redan nu – 2008 gäller det preliminärt NJM, TJF, AGJ, SkLJ, DVVJ och SMoK. Christer Södergren berättade att 17 ansökningar behandlas nu.

Folke Bark berättade att nya blanketter – som ännu inte finns inte på hemsidan (nu finns de dock under [www.jvs.se/tillstandsansokning.htm](http://www.jvs.se/tillstandsansokning.htm); sekr anm) – är på gång – det finns t ex ett särskilda blankettset för begränsat tillstånd. Jonas Hjelm berättade att han använde JvS hemsida för att få material till LJMs ansökan. Thomas Lange frågade om vad som skulle gälla för SSS Gävles planer på att köra spårvagn på hamnspår, ägda av både Gävle Kommun och BV? Folke Bark svarade att man får teckna avtal med dem båda och få tillgång till deras föreskrifter. Christer Södergren framhöll att detta blir väldigt komplicerat och föreslog att man låtsas köra spårväg, men formellt kör järnväg. Rune Bergstedt frågade om möjlighet till tillfälliga tillstånd? Christer Södergren svarade att det var möjligt på ett ej trafikerat spår – i ett aktuellt exempel bedömdes MUMA ha erforderlig erfarenhet.

Anders Bruner efterfrågade en blankettkontaktsperson? Folke Bark svarade att han och Emma Björkman kan fungera som sådana.

Folke Bark framhöll att mycket, t ex ansökan om tillstånd, blanketter, vägledning, lagar, förordningar och föreskrifter, finns på JvS hemsida samt påpekade att *Tekniska specifikationer för driftskom-pabilitet* (TSD) är krav från Europa, t ex kring vagnar, buller och begränsningar på vissa linjer. Vanliga fel och brister i ansökningarna är att man ej skickat allt material enligt blanketten, otydlig dokumentstyrning, att det saknas krav/kontroll av inhyrd/inlånad personal, att det saknas tydliga kompetenskrav, att fordonsreglerna är otydliga, att det ej framgår hur och vem som utreder olycka/tillbud samt otydlig internkontroll. Han underströk behovet av att uppmärksamma skall-kraven! Det är stundtals otydligt vem som har rätt att göra vad. Tydliga krav på inlånad personal behövs. Carl-Erik Olsson påpekade angående uppgifter om hälsokontroll, kopia på intyg, fortbildning m m att dessa numera oftast finns i datasystem som det inte går att skriva ut enstaka uppgifter från, varför det borde ordnas en blankett att fylla i för den enskilde. Folke Bark pekade på att *Green Cargos* förare inte persontrafikutbildas samt att erfarenhet av TAM-sträcka kan saknas.

Jonas Hjelm påpekade att kompetens ofta är svårt att få dokumenterad, men man kan se när en person kör att han kan fordonet i fråga. Emma Björkman svarade att papper behövs och att den enskilde inte kan utfärda dem själv, men att föreningarnas säkerhetsansvariga kan upprätta dokument. Jonas Hjelm hade hört att det ej är krav att skicka uppgift om typutbildningar till JvS. Folke Bark verifierade detta. Christer Södergren påpekade att Green-Cargo-förare måste fortbildas på persontrafik. Jan Helger påpekade att NBVJ har framförhållning vid krävande av intyg: Personnummer, namn, när och ev dispenser är minimum. Jonas Hjelm påpekade att hälsointyg kostar samt att läkare ofta vägrar släppa det fullständiga hälsoprotokollet och endast meddelar om personen är godkänd eller ej d:o – men man måste ha dokumentationen. Christer Södergren svarade att det räcker med intyg från läkaren. Jonas Hjelm påpekade att det räcker med hälsodeklaration varannan gång på museibanorna, som ska kollas av föreningen, men det är svårt att kolla utan det fullständiga intyget. Christer Södergren svarade att kravet finns p g a förväntat hög egenkontroll – man måste kolla själv vid misstanke. BV håller på med personcertifiering med uppgifter i en databas, vilken kan utnyttjas även av föreningar. Anders Svensson berättade att han skrivit om detta i FpS 1s/06 (artikeln BEHÖRIGHETSBEVIS) och ser en potential för föreningarna i detta system. Christer Södergren påpekade att BV kan vara välvilliga till detta. Anders Öster efterlyste uppgift om godkända läkare? Christer Södergren svarade det inte finns nu, men att det arbetas på licensiering; uppgifter om vad som krävs av dessa hälsoundersökningar finns på hälsovårdscentraler. Folke Bark fyllde på med att blankett och föreskrifter styr läkaren. Anders Öster påpekade att dessa kontroller är ganska dyra. Christer Södergren höll med och underströk att JvS läkare är tacksam för synpunkter.

Folke Bark påpekade att det ofta finns ett gediget kunnande, men ej dokumenterat. Man kan ha en egen rutin, vilket medför behov att dokumentera vad som gäller i föreningen. Christer Södergren påpekade att många endast har tillgång till en (och samma) utredare, vilket innebär att utredningar kan ta lång tid. Denne behöver därför backup, varför hängavtal till andra organisationers utredare behövs. Emma Björkman påpekade att man tittar på detta i tillståndsprocessen. Folke Bark undrar vad som händer om BV kan hinna före i sin egen utredning? Jonas Hjelm undrade om det inte borde finnas opartiska JvS-utredare? Christer Södergren svarade att utredare får inbankat att de ska vara opartisk. Jonas Hjelm undrade vem som utbildar utredare? Christer Södergren svarade att det ej är krav på att ha gått JvS kurs – t ex skyddsingenjörer duger. Om det är en större olycka kallas experter in, t ex Peter Sjöquist vid urspårningen på NBVJ. Jonas Hjelm förordade oberoende utredare för att slippa kompistrycket. Christer Södergren svarade att föreningens säkerhetsansvarige ej bör vara utredare.

Emma Björkman presenterade den nya blanketten för särskilt tillstånd, vilken ersätter gamla T1—T4 (se /uppdaterad/ bilaga; sekr anm). Folke Bark påpekade att det tillkommer en blankett för sidospår. Jan Helger berättade att Karlskoga kommun äger ett sidospår som NBVJ disponerar och har ett eget tillstånd för. Emma Björkman visade upp ”biblarna”: Järnvägslagen och JvS handbok. JvS återkommer inom 14 dagar om något väsentligt saknas i ansökan. Johan Vinberg tyckte att andra JvS-enheter borde följa efter i den ambitionen... Emma Björkman fortsatte med att avsikten är att handlägga en ansökan på högst tre månader från att den är komplett. Anders Svensson undrade om trafikchef är ansvarig chef? Johan Hjelm undrade om det kan vara fler? Emma Björkman svarade ja och underströk behovet av framförhållning. Hans Elmefors undrade om gamla tillstånd gäller till dess att nytt erhållits? Emma Björkman svarade att de gör det samt att avsikten är att ompröva tillstånden vart femte år.

Jonas Hjelm undrade vad ekonomisk förmåga avser? Emma Björkman svarade att det är att kunna driva verksamheten 12 månader framåt. Kravet på ansvarsförsäkring är 10 MSEK för avskiljda infrastrukturer med enbart godstrafik, 50 MSEK för egen infrastruktur men med anslutning till sidospår från statens spåranläggningar, 300 MSEK annars. En giltig försäkring är ett krav för tillstånd. Jonas Hjelm framhöll att man inte erhåller försäkring utan tillstånd och tydligen inte heller tillstånd utan försäkring... Emma Björkman svarade att i så fall ska försäkringsbolagen hänvisas till JvS. Folke Bark svarade att informationsblad från JHRF om försäkringen kompletterad med uppgift om att försäkringen är betalad är tillräckligt. Anders Öster undrade om det endast är ansvarsförsäkring som efterfrågas? Emma Björkman bekräftade detta. Uppgifterna om konkursfrihet, d v s att man ej är försatt i konkurs, samt straffrihet kommer JvS att själv hämta från Bolagsverket resp Rikspolisstyrelsen. Jan Helger undrade om även detta gäller från 2007-01-01? NBVJ byter ev en styrelseledamot samma dag som detta möte – måste då föreningen skicka in uppgiften själv? Emma Björkman svarade att innan årskiftet gäller de gamla reglerna. Hon fortsatte med att om en person ligger i polisens misstankeregister bör denne bytas ut, annars riskerar man att det inte blir något tillstånd. Rune Bergstedt undrade vad kommande utökad verksamhet, t ex längre bana, innebär? Emma Björkman och Christer Södergren svarade att JvS endast tittar 12 månader framåt. Anders Svensson framhöll att Skatteverket helst ser att föreningar inte har överskott, JvS vill att de har det...

Christer Södergren påpekade att även hänvisning till föreskrifter från IBAB, Arlandabanan m fl behövs i förekommande fall. Rune Bergstedt frågade vad som gällde trafikering av sidospår? Christer Södergren svarade att rutin för hur de införes behövs. Anders Öster undrade varför JvS har andra begränsningar än BV? Christer Södergren m fl svarade att de tar med sig detta hem till JvS. Jonas Hjelm undrade om uppgiften om vagnomsättning per månad? Folke Bark m fl svarade att det ej är relevant för föreningarna. Christer Södergren underströk att man ej kan vara infrastrukturinnehavare och trafikutövare samtidigt, dispens kan dock sökas. Jan Helger påpekade att det är aktuellt på NBVJ – krafter verkar för körning av flis på sträckan Ervalla—Bofors, men NBVJ har ej skrivit järnvägsnätsbeskrivning. Christer Södergren svarade att JvS vill ha undantag för museijärnvägar, men ligg lågt t v! Rune Bergstedt framhöll att det kan bli aktuellt med turisttrafik resp två infrastrukturer med olika ansökningar. Christer Södergren svarade att det kan man göra.

Anders Svensson undrade om det går bra med delegering av ansvar? Emma Björkman svarade att det går bra. Jonas Hjelm undrade om motsvarande för teknik? Emma Björkman svarade att finns bara dokumentation... Johan Vinberg undrade hur självlärda skulle hanteras? Emma Björkman svarade att deras kunskaper ska beskrivas i ord. Johan Vinberg undrade om det kan intygas från exempelvis samarbete med trafikledningscentral? Emma Björkman och Folke Bark svarade att det kan gå bra – JvS vill ej vara byråkratiska, försöker i stället diskutera lösningar. Anders Öster undrade om föregångaren J:s bedömning gäller? Emma Björkman svarade att det är ny lagstiftning, därför be-

hövs nya bedömningar... Hon fortsatte att för den som beskriver något perfekt muntligt, men där dokumentation saknas, så gäller det att skriva ner beskrivningen! Sten Nordström framhöll att det gäller att det finns någon att "hänga" om det går snett. Johan Vinberg undrade om man kan hänvisa till en ordförande i en arbetsgrupp i stället? Emma Björkman svarade att det går bra, men någon måste vara ansvarig. Folke Bark fyllde på med att man måste kunna se av dokument att erforderliga meriter finns. Thomas Lange påpekade att det måste finnas trafikchef, fordonsansvarig och säkerhetschef, där den senare måste ha befogenhet att stoppa allt. Anders Öster tyckte att man ej automatiskt kan lita på dennes godkännande. Emma Björkman svarade att det säkerställs av dig och ska framgå av föreningens rutin.

Anders Öster undrade om andras fordon ska besiktigas på nytt av föreningen? Emma Björkman svarade att det räcker med att ordna fram dokument på besiktning. Johan Vinberg berättade från SRJmf:s deltagande i *Järnvägen 150 år*-aktiviteterna på Roslagsbanan att SL Infra checkade av föreningens senaste besiktningsprotokoll, bockade av det och fyllde sedan i ett eget protokoll. Emma Björkman påpekade att en rutin ska uppfyllas av alla. Anders Öster efterlyste en förenklad rutin för att låna in fordon från av den egna föreningen kända andra föreningar. Rune Bergstedt undrade vad som gäller lån under få dagar? Folke Bark efterlyste en rutin som beskriver detta. Blanketten behöver ej fyllas i för tillfälliga lån. Christer Södergren tipsade om att läsa föreskrifterna innan man fyller i blanketten! Tänk på att lastningsregler även gäller föreningens egna transporter! Emma Björkman framhöll vikten av att skicka med larmnummer till föreningen! Jan Helger undrade om det krävs tillstånd för att bygga 50 m spår? Christer Södergren svarade att den gräns som blivit praxis är 100 m. Johan Vinberg påpekade att det gällde att veta vilka föreskrifter som används, kanske är de man hänvisar till för gamla. Christer Södergren svarade att gamla föreskrifter kan vara OK – smalspår skulle ej gå annars. Rune Bergstedt påpekade att bygga spår i lokstall kan gå innanför fria rummet. Christer Södergren svarade att alla undantag från fria rummet handläggs av JvS. Folke Bark kom med följande slutkläm: blanketten är informativ, ha handboken bredvid er när ni fyller i den och hör gärna av er med frågor. Anders Öster tyckte att det senare var en positiv förändring mot vad som gällde under J:s tid.

## b) ERTMS

Jonas Hjelm undrade vad som gäller vid ERTMS-inbyggnad i t ex ånglok utan strömförsörjning. Christer Södergren rekommenderade JHRF att ta upp denna fråga internationellt via FEDECRAIL och engagera sig i detta, men även mot infrastruktur-, närings- och kulturdepartement. Johan Vinberg berättade att FEDECRAIL har en lobbyist i Bryssel och rekommenderade att skriva till FEDECRAIL för att försäkra sig om aktivitet från denne. Kjell Palén fyllde på att en fransyska han varit i kontakt med framhöll att man ska höra av sig. Christer Södergren påpekade att riksorganisationerna bör aktivera sig i JvS ERA-sekretariat – de informerar om vad som är på gång. Museitrafik utan ERTMS kommer man inte få köra och detta måste hanteras på något sätt. Jonas Hjelm berättade att han varit i kontakt med BV och att de tycker vi "skriker" för lite. Christer Södergren påpekade att lokaljärnvägar utrustas med ERTMS regional där Sverige går före – sträckan Repbäcken—Malung utrustas snart och detta ska användas på andra TAM-sträckor om det går bra. Detta kan gå fort, varför frågan måste bevakas. Rune Bergstedt påpekade att ERTMS nivå 1 ska ha signaler vilket gör att det då skulle gå att köra museifordon. Christer Södergren svarade att BV tänker gå direkt på nivå 3.

## c) Certifiering av verkstäder

Anders Svensson berättade att det fanns med en notis i FpS 2/06 om detta. Christer Södergren berättade att det finns många olika järnvägsverkstäder som man inte vet vad de är av för kvalitet. Därför startade europeiska järnvägsbyrån, ERA, ett projekt om verkstads-certifiering förra året, där något ska vara klart om två år, alla ska vara certifierade på lång sikt. Han rekommenderade JHRF att driva även denna fråga mot JvS ERA-sekretariat. Det står specifikt i direktivet att järnvägsverkstäder för museifordon (på BV spår) ska omfattas – fordon som bara rullar på egen bana är undantagna. EU har bråttom nu... Jonas Hjelm tackade avslutningsvis alla från JvS för en god presentation. Folke Bark återgäldade med att själv tacka för all input man fick.

6 Försäkringsläget

Sten Nordström presenterade nuläget i denna fråga: JHRF har beslutat att låta upphandla försäkringen från nästa år. Man har ej koll på prisbilden, utnyttjar därför Marsh, som också genomför upphandlingar för nästan alla tågoperatörer samt SL, varför det är en fördel att kunna haka på denna, vilket förhoppningsvis ger bättre pris. Man är ej låst vid att fortsätta utnyttja Marsh och kan i slutet av november kolla utfallet och då ta ny ställning. Frågan om JHRF och MRO ska göra det tillsammans behöver studeras, bl a p g a att MRO saknar organisationsnummer; det kan dock lösas ändå. En fråga är om den gemensamma försäkringen ska inkludera bärgning. Det finns andra försäkring som kan tas med, t ex kasko, som ej omfattas nu – de som vill kan ansluta även till detta. Bärgning ingår inte i den nuvarande försäkringen från If utan föreningarna får teckna en sådan försäkring själva. Anders Öster påpekade att den ingår i Marsh (kasko)försäkring. Jonas Hjelm påpekade att röjning innebär att få materielen ur vägen, d V s i värsta att kasta lok i diket, bärgning att det därifrån till av föreningen önskad plats. Sten Nordström fortsatte med att enligt nuvarande försäkring ingår medlemmar i JHRF enligt lista, men att man saknar denna lista och omnämmande av MRO, vilket gör det osäkert om MRO-medlemmarna omfattas av försäkringen. Thomas Lange berättade att JHRF betalar premien och fördelar ut denna på såväl JHRF som MRO medlemmar. Anders Svensson påpekade att vilka som omfattas beror på vad som står i den saknade listan... Sten Nordström berättade att han ska ordna med att MRO medlemmar skrivs in från 2006-10-23 eller, om det inte går, kan dessa bli formella medlemmar i JHRF året ut.

Magnus Eriksson framhöll att en mäklarfullmakt innebär att de har rätt att teckna avtal för JHRF räkning, alternativt säga upp nuvarande avtal i morgon – allt måste gå via mäklaren. Sten Nordström svarade att kontakten endast gällt att få fram förslag. Magnus Eriksson påpekade att man i så fall endast skulle givit Marsh ett marknadsundersökningsuppdrag; mäklarprovisionen syns nu separat. Thomas Lange påpekade att kontakten med Marsh som det presenterats gäller en undersökning av försäkringsmarknaden, sedan ta ställning till förslag. Magnus Eriksson visade upp en av JHRF underskriven mäklarfullmakt och undrade vad är nackdelen med If? Jonas Hjelm berättade att Arne Dahlgren, som har hanterat försäkringsadministrationen, nu har avgått och undrade vem som tar hand om denna? Det andra skälet till upphandlingen är att undersöka möjligheten att få billigare premie. Och vem kan sköta förhandlingen med försäkringsbolag – han kan det inte... Anders Brunen berättade att han blev tillfrågad av Gösta Hederström om att efterträda Arne Dahlgren. Jonas Hjelm berättade att ej kände till detta.

Magnus Eriksson berättade att han var med från första början med *Allianz* och även med i början med Marsh. Det var en hel del kontroverser då, därför blev det If, vilket fungerat bra. Jonas Hjelm undrade vilken schism det var med Marsh? Magnus Eriksson svarade att de saknade kunskap om vår verksamhet och stringens, men fick ner kostnaden. Thomas Lange fyllde på med att man inför

en ny försäkringsperiod fick dåliga svar Marsh, att det rent allmänt var vagt och dåligt handlagt, varför föreningarna riskerade att stå utan försäkring. Dessutom var då If de enda som ville försäkra – efter 2001-09-11 ökade försäkringskostnaden för alla. Dessutom var på Marsh-tiden fyra led inblandade i lösningen, att anlita If direkt skulle innebära eliminering med två led. Inom MRO har man upplevt att hittillsvarande lösning varit bra, men vill vara med på en marknadsundersökning, men är samtidigt osäker på effekten av denna. Han påpekade att den nya lösningen måste klara 15 % provision, varför det gäller att få ner premien genom bra avtal eller hängavtal.

Lars Nilsson upplevde att Tågoperatörernas försäkring bygger på hög självrisk, vilket kan fungera för stora men inte för små föreningar. Det är bra om det går att marknadsundersöka men ha kvar handlingsfrihet – men nu gäller det att hantera mäklarfullmakten. Sten Nordström svarade att fullmakten kan sägas upp när som helst – Marsh ska inte teckna någon ny försäkring utan att först prata med JHRF. Dessutom påpekade han att försäkringsprovision även finns internt inom försäkringsbolagen. Han uppmanade de församlade att ta ställning till resultaten när de kommer – Marsh påstår att det nya avtalet kan ge 10–15% lägre försäkringspremie. Kan vi dessutom visa på att säkerhetsstyrning är bra, och därmed visa på en liten risk, kan det ge ytterligare lägre premie. Med i upphandlingen är tre svenska bolag (If, Folksam, SJs eget bolag) men även utländska bolag. Johan Vinberg påpekade att man lätt glömmer bort att en okänd provision stack i ögonen, men att man inte ska se mäklaren som en motpart, utan en medarbetare som ska bistå dig vid skadereglering och att man kan få hjälp av Marsh jurister. Han berättade att Länsförsäkringar vid en anlagd brand körde hårt med att ULJ hade fått all brunnen material som gåvor, varför de inte skulle få någon ersättning. Marsh jurister sopade golvet med försäkringsbolaget och ULJ fick nya maskiner...

Magnus Eriksson vidhöll att Anders Jespersson kanske inte har berättat allt vad mäklarfullmakt innebär och tryckte på behovet att få underlag från Marsh snabbt, inte strax innan årsskiftet. Jonas Hjelm berättade att deadline är 2006-11-18 och Sten Nordström hade en kompletterande blankett att dela ut med uppgifter om körda kilometer m m. Rune Bergstedt undrade om föreningarna får underlag med totalbedömning att bedöma? Sten Nordström påpekade att försäkringen kan delas ut i olika risknivåer, det som är mest aktuellt är små skador. Magnus Eriksson påpekade att mesta skadan var MfWFJ urspårning 1998. Johan Vinberg påpekade att detta begränsades av att de flesta resenärerna var SSS-medlemmar som inte begärde ersättning. Thomas Lange framhöll att grunden till den tidigare bättre premien var eget jobb med försäkringsadministrationen och att han var försiktigt pessimistiskt. Lars Nilsson vidhöll behovet av att kolla självrisk mot premie. Hans Kihlberg underströk att Arne Dahlgren slutat och vem tar i så fall försäkringsadministrationen i stället? Alternativen är att kommendera någon, om MRO någon annan, anlita en konsult eller anlita Marsh. Han påpekade att JHRF vill kolla läget efter tre år med If och om administrationen ingår i 15 %; vad gäller fullmakten? Sten Nordström berättade att Marsh kommer att göra sådant som försäkringsbolaget gör nu samt att juridisk hjälp ingår.

Rune Bergstedt undrade om Marsh är garanterad betalning för det arbete med utredningen de gjort. Sten Nordström svarade att om JHRF avbryter upphandlingen blir det inga pengar till dem. Johan Vinberg underströk att Marsh har mängdrabatter som riksorganisationerna inte skulle kunna åstadkomma. Sten Nordström påpekade att vad man önskar veta för upphandlingen är max antal passage-rare i ett tåg, max hastighet och genomsnittlig hastighet, totalt antal passagerare per år och trafikdag, vem som ansvarar för rullande materiel. Alla föreningar är under JvS omprövning, vilkas krav är väldigt strikta, vilket kan användas. Det finns lagstadgade krav utöver JvS krav. Km under 2005 och preliminära d:o under 2006 önskas. JHRF kommer att ge en prognos för 2007 att vara 2006 års siffror. Bifoga säkerhetsordning och internkontroll. Hans Elmefors saknade antal trafikdagar. Sten Nordström underströk att JHRF vill ha svar till 2006-11-06, 2006-11-25 är det genomgång av offer-

ter, villkor och premier – beslut följer därefter. Ett seminarium är planerat till 2006-12-07 där reglerna går igenom. Det nya avtalet gäller i så fall från 2007-01-01.

Thomas Lange undrade om det blir förskottspremie eller möjlighet till kredit? Sten Nordström svarade att detta ej är klart nu. Thomas Lange uppmanade honom att ta reda på detta; kanske kan det bli kvartalsbetalning i fortsättningen. Jonas Hjelm påpekade att försäkringsfrågan varit infekterad med lojaliteter åt olika håll, nu gäller det att få bästa möjliga lösningar utan att ta hänsyn till några lojaliteter. Kjell Palén påpekade att det kommit ett FEDECRAIL-cirkulär i maj om en ömsesidigt försäkringsorganisering, vilken undersökes av brittiska HRA. Jan Helger undrade vad som omfattas angående olycksfall – gäller det bara i trafikutövning eller även olycksfall i verkstad? Sten Nordström svarade att dagens försäkring inte täcker detta, det borde ingå utan extra kostnad. Lars Nilsson påpekade att KMJ kassör frågade Arne Dahlgren om detta ingick och fick då ja som svar. Jonas Hjelm svarade att enligt försäkringsbrevet ingår det ej. Jan Helger påpekade att viktiga gränsdragningar är om aktiva, alla medlemmar eller dessa inklusive de som kommer på visningar omfattas. Jonas Hjelm tyckte att endast medlemmar ska omfattas. Jan Helger undrade om beslut kommer om MRO medlemmar som JHRF medlemmar året ut? Sten Nordström föreslog att detta kollas först. Thomas Lange påpekade att han har pratat med If och tyckte att de verkat inställda på att MRO medlemmar ingår i dagens försäkring – han undersöker detta. Jonas Hjelm undrade styrelsen har mötets mandat att fatta beslut om detta? Mötet **beslutade** att överlåta till styrelsen att fatta beslut om tillfälligt JHRF-medlemskap för MRO-medlemmarna om behov föreligger.

## 7 Hälsning från MRO

### a) Samverkan mellan JHRF och MRO

Thomas Lange gav en bakgrund: MRO-banorna tyckte vid ett möte för några år sedan att sammanslagning av de båda organisationerna inte var aktuell p g a att man hanterar olika frågor. I stället förordades något slags samverkansavtal. Nu föreligger ett förslag till ett sådant med bl a ett samverkansråd *Samspar* som en del av innehållet. I övrigt fastslås att detta samverkansråd inte ska fatta beslut mot någon av organisationernas vilja – man ska bara rekommendera beslutsfattande i resp organisation och är man inte eniga så protokollför man det. Gemensamma frågor kan vara förhållandet till JInF, Tågsommar, ArbetSam och JvS samt försäkringar och miljöfrågor. Mötena ska äga rum två gånger/år i samband med andra möten, i övrigt sker kontakterna per mejl m m. Respektive organisation står för sina egna kostnader och ordförandeskapet cirkulerar med vartannat år från JHRF resp MRO. Jonas Hjelm tyckte att detta var ett bra förslag – JHRF borde ha åstadkommit något eget förslag, en grupp tillsattes men kom ej igång, bra att MRO nu har gjort jobbet. Lars Nilsson stödde förslaget och framhöll att det nu gäller att sluta gnälla. Jonas Hjelm frågade om förslaget kan antagas direkt eller om frågan ska överlåtas åt styrelsen? Johan Vinberg föreslog att det kopieras och delas ut varefter beslut kan tas under söndagen. Frågan om formalia uppkom, d v s hur hantera de frånvarande medlemmarna? Därför tveksamt med beslut under detta möte. Johan Vinberg föreslog att beslut fattas med per-capsulam-förfarande, d v s med efterhandsgodkännande, Thomas Lange att förslaget skickas ut per mejl och sedan tas upp på vårmötet för beslut. Sten Nordström föreslog att frågan överlåtes till styrelsen – **beslutades** att överlåta frågan till styrelsen.

### b) Aktuella MRO –frågor

I övrigt intet.



8 Banverket

## a) Anslutningsväxlar

Jonas Hjelm gav en bakgrund: BV föreslog högre avgift för vissa, lägre för andra, JHRF tyckte inte att föreningarna ska betala någon avgift alls. I stället blev avgiften lika för alla, 15 000,- per växel och år. BV föreslår i stället att banavgiften avskaffas för föreningar, men Jonas Hjelm tyckte att avskaffandet av anslutningsavgiften är angelägnare. Dessutom är det bättre att betala banavgift och bli betraktad som en "riktig" infrastruktur användare – givetvis kan samma synsätt appliceras på växlar. Han avslutade med att efterfråga synpunkter. Sten Nordström tyckte att skrivelsen om växlar nämner möjlighet till dispens från avgift. Jonas Hjelm svarade att han inte har sett detta, men att det ska undersökas. Jan Helger undrade om skyddsväxlar ingår? Jonas Hjelm svarade att de ingår. Jan Helger undrade om att ej ha växelvärmes och att endast ha dem tillgängliga vissa tider skulle innebära reducering.

Magnus Eriksson påpekade att BV tidigare vill bli av med banavgiftsbetalningarna från föreningar för att slippa administrationen av dessa (för dem) små belopp och undrade vad som hände med detta? Jonas Hjelm svarade att det är det som det arbetas på. Han fortsatte med att han personligen är kluven till att undvika kostnader mot att i stället kunna kräva krav på likvärdig service. Avvägningen står mellan att fortsätta kräva betalningsfrihet eller betala och därmed kunna kräva? Jan Helger och Lars Nilsson påpekade att de behöver ta hem frågan till sina resp föreningar. Rickard Persson undrade om avgiften endast gällde växlar till huvudtågväg? Jonas Hjelm svarade att den gällde växlar till alla BV-spår. Rickard Persson konstaterade att då kostar även en växel till ett ev spår för uppställning man hittar.

Carl-Erik Olsson påpekade att vissa har anslutning till kommunalt spår och undrade hur många som har sådana och hur många har mot BV. Jonas Hjelm svarade att det finns många olika varianter: BV, kommunalt, Green Cargo, industri.... Rickard Persson berättade att FVJ har anslutning mot DHL spår. Anders Svensson påpekade att det var MfGDJ tog upp frågan först. Peter Norberg svarade att MfGDJ betalar 25 000,-/år. Jonas Hjelm svarade att LJM betalar 6 000,-/år för sidotågväg. Thomas Lange föreslog att JHRF skulle ta fram BV brev om att BV inte kan bidra direkt till föreningarnas verksamhet, men i stället ge dispens från kostnader, och gå åter till BV och undersöka anslutningsväxelfrågan med Lars Berggrund. Johan Vinberg framhöll att det man betalar för är slipersbyte någon gång och då och då. Jonas Hjelm erfarenhet var att BV inte brukar vara flexibla... Johan Vinberg framhöll som alternativ att kontakta en spårunderhållsfirma för besiktning och underhåll. **Beslutades** att resp representant lyfter frågan till BV centralt för att sedan komma åter till vårmötet.

## b) Överlåtelse av byggnader

Jonas Hjelm undrade inledningsvis hur många som huserar i BV-byggnad? Flera svarade att de gjorde det. Jonas Hjelm frågade vidare om någon har fått fråga om att ta över? Sten Nordström svarade att ENJ fått frågan om att ta över Ängelsbergs lokstall, vilket inte verkar vara så svårt. Däremot verkar det svårare med Krylbo lokstall, som ENJ och SKÅJ hyr platser i. Micael Lindgren svarade att BV överlätit stationshuset och lokhuset i Björnsjö utan kostnad – även Mellansels lokstall verkar kunna gå bra att erhålla från 2010. Rickard Persson svarade att FVJ hyr av SJVM i Ängelholm och ännu inte upplevt några problem. Peter Norberg berättade att MfGDJ har tillskrivit BV och ännu inte erhållit något svar. Jonas Hjelm svarade själv för LJM huserar i Landeryds lokstall ägt av BV och får hus plus tomt inkl betesmark för 1,-/kvm. BV synes hantera frågan väldigt olika och undrade om

JHRF ska gå in i frågan? Sten Nordström förordade en ny insamling av info från föreningarna och med denna som underlag gå på BV om att få lokalerna fritt.

Peter Norberg hade hört att någon fått lokstall för 1,-. Anders Svensson svarade att det gällde Katrineholms lokstall och Katrineholms kommun och hänvisade till en notis om detta i FpS 2/06. Hans Elmefors fyllde på med att takplåten var defekt, därför blev det en gåva. Carl-Erik Olsson berättade att SÅS för flera år sedan tagit upp frågan om Katrineholms och Nyköpings lokstallar, varvid den lokala föreningen VSJS också anmälde intresse för Katrineholms lokstall. Kommunen ville också köpa för att ta vara på kulturarvet och utveckla turismen. Därefter har den nya föreningen *Stambanans Vänner*, byggt på den vilande föreningen *Finspongs Museijernvägar* (FMJ), dykt upp och startat verksamhet. Anders Svensson berättade att Stambanans Vänner tagit över FMJ organisationsnummer och bytt namn och säte på denna – samtidigt var tydligen även f d FMJ-aktiva inblandade i denna nygamla föreningen. Carl-Erik Olsson berättade att några av FMJ f d fordon – som ej betalades av den förening de såldes till – dittransporterade. Hans Elmefors fyllde på med att SMOK också undersökt att ställa fordon där, men var osäkra vilka som stod bakom. Jonas Hjelm påpekade att SJVMs Robert Sjöo är informerad och vet vilka som står bakom. Carl-Erik Olsson undrade om verksamheten i Katrineholm och tillstånd – vem kör ev trafik, ska ingå i dess tillståndsansökan m m? Rune Bergstedt påpekade att de har långt gångna planer, men är osäkra om kostnader. Han har uppfattat att Stambanans Vänner har ledningen över verksamheten i lokstallet. Jonas Hjelm förordade att ta försiktigt kontakt med kommunen. Hans Elmefors fyllde på med att enligt uppgift skulle det inte kosta något, men SMOK tror inte på detta utan vill ha ett kontrakt. Johan Vinberg rekommenderade intresserade av Katrineholms lokstall att bilda kartell.

Lars Nilsson berättade att KMJ sonderat terrängen med Värmlands museum och de är intresserade av detta om man förvärvar lokstallet i Kil. De är dock bara intresserade av två portar. Så länge Jernhusen får intäkter från Swemaint är de nöjda... De hade varit nöjda om BV tagit över. Jonas Hjelm svarade att JHRF önskar ta informell kontakt med Jernhusen om detta är OK. Med detta slutade lördagens förhandlingar.

c) Nedläggning av järnvägssträckor

Anders Svensson inledde med att hänvisa till en notis i FpS 2/06 – han fick en känsla att BV inte verkade känna till vår verksamhet eftersom ett antal bansträckor som JHRF-medlemmar trafikerade beskrevs som ”utan trafik”. Jonas Hjelm verifierade att föreningarna ofta glöms bort, vilket beror på att vi hör av oss för lite – han ville sätta samman en grupp bestående av representanter från JHRF, MRO, BV och JvS. Mötet **tillstyrkte** detta. Rune Bergstedt berättade att kommunerna driver på om sträckan Gyttopp—Bofors, men NBVJ är tveksamma p g a att det är ett stort åtagande – politikerna tror att om lite trafik etableras så kan underhållsansvaret skjutas över på BV. Sten Nordström berättade att ENJ ligger i diskussion om att ta över Snyten—Kärrgruvan, vilket kan innefatta att även återupptaga godstrafiken, men tänker endast ta över sträckan om det skickas med pengar – det behöver bli a bytas 3 000 slipers. Jonas Hjelm berättade att SSJF i stället är rädda för att få betala. Johan Vinberg påpekade att för länge sedan var det en ynnest att få köpa en bana för 1,- hur taskig den än var – vad skulle få BV att skicka med pengar? Sten Nordström svarade att de kan slippa kostnaderna för att lägga ned –jfr lokstallet i Katrineholm – det nya är oerhörda krav på sanering. Anders Svensson berättade att DBV har argumenterat på liknande sätt angående Dellenbanan och ev fått medel från BV motsvarande nedläggningskostnader.

Torsten Nilsson underströk att man måste tänka på vad det innebär i framtiden. Johan Vinberg rekommenderade kontakt med Lennart Strömquist i Uppsala som kan detta och att konsultera honom – man kan friskriva sig och överlåta framtida sanering till tidigare ägare. Sten Nordström föreslog att göra egna undersökningar innan. Johan Vinberg påpekade risken med att en ”liten” konsult gör en liten undersökning – försäkringar som täcker konsekvenser av felaktigheter kan saknas.

Carl-Erik Olsson undrade om destruktion av slipers som man fått utan att vara skyldig till – hur många firmor klarar detta? Johan Vinberg svarade att det finns två firmor och att man ska akta sig för den i Trollhättan – *IQ Solutions* i Ludvika stora, men dyra, varför man ska mäta om det är arsenik eller kreosot de impregnerats med – det finns även en firma i Södertälje men de tar ej emot arsenikimpregnerade slipers. Rune Bergstedt berättade att EU-projektet som rustade Boforslinjen kunnat lämna slipers till Karlskoga värmeverk, men detta kanske inte är aktuellt för andra. Lars Nilsson berättade att det är starkt reglerat vad man får bränna i vilka ugnar. Rune Bergstedt att det i Karlskoga uppstått nya behov av transporter eftersom en etanolfabrik etableras i anslutning till värmeverket i Karlskoga, som ska få 100 vagnar/vecka, varför det är bra med en bana i beredskap. Det är även bra med oanvända banor för att ställa upp vagnar.

## 9 Jernhusen

Jonas Hjelm påpekade att detta avhandlats under lördagen (se punkt 8 b); sekr anm). Rune Bergstedt undrade om de har demonterbara byggnader? Anders Svensson och Jonas Hjelm svarade att lokhusen ej ägs av Jernhusen – där ska man i stället vända sig till SJVM. Jonas Hjelm föreslog att i stället vända sig till *Fortifikationsverket* och att erbjuda sig att ta över dem mot demontering. Rune Bergstedt var det fanns överblivna torrluftaggregat? Johan Vinberg föreslog *Ö&B*. Jonas Hjelm svarade att också detta kan man fråga *Fortifikationsverket* om. Rune Bergstedt tyckte att sådana frågor var ett bra gemenskapsärende. Carl-Erik Olsson fyllde på med att han kan undersöka lite. Lars Nilsson påpekade att det såldes mycket sådant på en auktion i Karlstad för en tid sedan. Jonas Hjelm om det var aktuellt att ge Carl-Erik Olsson uppdraget att undersöka förekomsten av intressant över-skottsmateriel hos *Fortifikationsverket* – detta **beslutades**.

## 10 Previa

Hans Kihlberg inledde med att påpeka att mötet har att avgöra om JHRF fortsatt ska ha eller inte ha avtal med Previa – det kostar 300—350,-/förening och år, ger bara en nyckel att ta sig in i sjukvården dagtid vardagar, men kan fås också andra tider mot högre kostnader. Han var osäker om just sjukvårdshjälp behövs akut, snarare är det kanske kamratstöd som behövs. Sedan träder avtalet och försäkringen in. Man kan få hjälp av s k *Posom*-grupper, men endast efter större händelser. Frågan är alltså om avtalet är värdefullt eller ej? Avtalet ska sägas upp i god tid om det ej önskas. Hans Elmefors påpekade att det är på helger föreningarna oftast är ute och kör och kan behöva snabb access. Hans Kihlberg svarade att man ej kan komma åt Previa då. Johan Vinberg informerade om SRJmf:s erfarenheter av en dödsolycka som hände på ULJ för 1,5 år sedan: Man fick inte tag på Previa, men fick i stället tag på Räddningstjänsten i Uppsala som ställde upp direkt. Han upplevde då att krishantering behövs omedelbart och rekommenderade föreningarna att kontakta sina lokala räddningstjänster – att ha förberedande kontakter kan dock vara svårare för de som genomför längre resor. Lars Nilsson hade också erfarenheten av att hjälpen behövs snabbt och att räddningstjänsten fungerar bra.

Jan Helger undrade vilka som har organiserat kamratstöd? NBVJ har det inte... Korsningar är det största riskmomentet. Hans Kihlberg svarade att JÅÅJ har en kompetensgrupp som även ska ta hand om sådana problem. Man har haft en incident. Lars Nilsson framhöll att det är viktigt att även ha backup-folk för personal vid sådana händelser, att tänka på när resor planeras. Hans Elmefors påpekade att de sökande ska tala om hur detta har lösts i sin ansökan om trafiktillstånd... Johan Vinberg framhöll att kamratstöd behövs även om man har kommunal krisgrupp o s v – det behövs för det längre perspektivet. Rune Bergstedt underströk särskilt problemet med ensamma rälsbussförare – man har haft självmordsfall där sådana drabbats och det är ett av värsta scenarierna, vilket kan leda till stort behov av hjälp. Jonas Hjelm påpekade att hur man tar det är individuellt och han tyckte inte Previa-avtalet hjälper. Torsten Nilsson påpekade att inom traditionsfartygsgruppen har man utbildningar i krishanering, vilket han rekommenderade – det är bra om styrelsen får krishaneringsmedvetande som sedan sipprar ut i organisationen. Jonas Hjelm undrade vad *Posom*-grupper är? Lars Nilsson svarade att det är ett krishaneringssamarbete mellan sjukvården, kyrkan, räddningstjänsten m fl. Hans Elmefors undrade hur bussolyckan i Arboga hanterades? Hans Kihlberg svarade att det sköttes av Arboga kommuns dylika grupp och det bra!

Sten Nordström tyckte att JHRF skulle kolla om det går att få kontakt veckans alla dagar utan kostnadsökning. Jan Helger tyckte att en marginell ökning kan tänkas. Jonas Hjelm frågade mötet om att försöka med förhandlingsframstöt om hjälp alla dagar? **Uppdrogs** åt styrelsen att försöka med detta. Jonas Hjelm undrade om en SJ-förare som tjänstgör på ett SMOK-tåg kan han vända sig till SJ efter en händelse som ett självmord? Hans Elmefors svarade att SJ tog hand om detta utan kostnad för SMOK – andra lyckliga omständigheter fanns också. Kjell Palén drog den historiska erfarenheten av att somliga verkade oberörda efter sådana händelser, andra kan inte köra tåg mer. Jonas Hjelm kommenterade detta med att olika personer reagerar olika...

## 11 JHRF

### a) Verksamheten hittills i år

Jonas Hjelm ansåg att detta redan har berörts och att han har fått sig en tankeställare – den information som kommit fram om bristen på information är fullt berättigad.

### b) Hemsidan

Jonas Hjelm underströk att Rolf Sten hanterar och med glädje lägger upp fått det han får av styrelsen, men han har fått för lite. Kan lägga ut information och byta ut den om det blir fel. Grafiken borde även bli bättre. Han frågade hur många som läser hemsidan? Flera svarade att de gjorde det! Kjell Palén exemplifierade mindre bra skötta delar av hemsidan med att "aktuella frågor" var daterad 2001-11-09... Jonas Hjelm tyckte att denna del bör uppdateras kvartalsvis. En bildpresentation på styrelseledamöterna bör även läggas till och allt gammalt rensas bort. Kjell Palén påpekade att den gamla informationen inte ska rensas – det är bättre att flytta den till arkivdelen av hemsidan. Carl-Erik Olsson höll med om detta och framhöll att det är bra att även kunna visa på vad som åstadkommit och även ha ett ansikte utåt mot myndigheter. Jonas Hjelm påpekade att det blir allt mera vanligt att hämta informationen själv, därför viktigt att denna information är bra. Anders Svensson påpekade att de senaste protokollen och minnesanteckningarna från års- och medlemsmöten saknas på hemsidan trots att han tyckte sig ha sänt dessa i färdigredigerat skick till styrelsen f v b hemsidan (gäller fr o m höstmötet 2005 och fortfarande; sekr anm).

## c) Ekonomi

Jonas Hjelm visade en preliminär resultaträkning. Den visar på en del avvikelser mot budget, högre resekostnader och anskaffning av scanner har inneburit att kostnaderna totalt ligger 6 000 över budget – totalt är resultatet 2 163 under budget. Han berättade att kassören Rolf Holmberg tycker att resekostnaderna har blivit för höga i förhållande till budget, vilket bl a beror på att han inte vet om valberedningens förslag vid budgetering. Jonas Hjelm påpekade att detta kan lösas med färre styrelsemöten om reslängderna ökar. Carl-Erik Olsson undrade om denna (preliminära) resultaträkning kan det bifogas protokollet? Jonas Hjelm svarade att det kan ordnas. Anders Brunes undrade om balansräkningen fanns tillgänglig? Jonas Hjelm svarade att den inte fanns tillgänglig. Sten Nordström berättade att styrelsen fick en sådan vid sitt möte i Gävle och av vad han kunde minnas fanns det troligen drygt 100 000,- i eget kapital. Lars Nilsson framhöll att kassören bör vara med på medlemsmötena. Jnas Hjelm instämde i detta. Hans Kihlberg påpekade att det blivit ökade resekostnaderna p g a en större geografisk spridning av styrelsen – tidigare fanns tre ledamöter i Stockholm med månadskort i lokaltrafiken. En lösning är att träffas färre gånger och i stället mejla mer. Han undrade om man ska hantera ekonomin på medlemsmöten? Anders Svensson såg detta som en del av att förbättra informationen. Lars Nilsson fyllde på med att man vid dessa bara vill veta hur ekonomin ligger till på ett ungefär, inte i detalj.

## d) Förbundsstämma 2007

Anders Svensson påpekade att datum för årsmötet tidigare beslutats till 2007-03-31—04-01 och att detta ej kolliderar med MRO vårmöte, som avses äga rum 2007-03-10. Johan Vinberg fyllde på med att detta ska ligga i Linköping, beläget i Mälardalen. Hans Kihlberg föreslog att låta JÅÅJ arrangera detta möte i Svanskog och att han frågat föreningens ordförande Göran Sohlberg om detta – han tänker själv avgå ur JHRF-styrelsen då. Mötet **uppdrog** åt Hans Kihlberg att kolla detta och om detta är OK **fastställdes** arrangör till JÅÅJ och plats till Svanskog – skulle detta av något skäl inte fungera **gavs** styrelsen mandat att hitta en annan lösning.

## e) Förhållningssätt gentemot FEDECRAIL

Johan Vinberg berättade att JHRF glömde bort deltagandet i FEDECRAIL-konferensen p g a funktionärsbyten m m. Han blev uppringd av Sten-Ersson Wester, som var irriterad för att de som anmäler förhinder syns, de som inte hörs av alls ”försvinner”. Denne sände ett mejl till Jonas Hjelm på engelska med kopia till FEDECRAIL. Tydligt saknas en checklista att pricka av vid förändringar i styrelsen. Jonas Hjelm medgav att överlämningen från föregående ordförande inte blev helt bra. Johan Vinberg påpekade att FEDECRAIL har haft Ola Perssons mejl-adress i sin lista och att JHRF inte sänt in den nya, men Ola Persson har vidarebefordrat mejlen från FEDECRAIL. Nästa år har FEDECRAIL möte i Danmark och MRO avser att närvara ”massivt” på detta och uppmanade så många som möjligt att komma. Det diskuterades att en dag av konferensen skulle äga rum i Sverige, men det blev ej av. I stället kan MRO bli arrangör för ett kommande Sverige-konferens med fler museibanesök, ev någon av åren 2010—2011. Vid denna tänker man ha hands-on-aktiviteter som visar verksamheten fysiskt – OBJ skulle kunna bli ett bra exempel. Anders Svensson erbjöd sig att informera om Tågsommar vid konferensen i Danmark. Lars Nilsson framhöll att det är viktigt att ha representanter, t ex Sten Ersson-Wester, på dessa möten för att ge och få info. Johan Vinberg underströk att Sten Ersson-Wester ej är en svensk info-kanal – riksorganisationerna ska ha någon annan för denna funktion. Kjell Palén berättade att han informerade mera än vad han egentligen behövde under sin tid som FEDECRAIL-styrelseledamot samt att MRO, ej JHRF, var med från början. Jonas

Hjelm summerade diskussionen med att JHRF har brustit i info, men ska bli bättre på egen hand eller tillsammans med MRO.

12

Tågsommar

Anders Svensson presenterade årets Tågsommar- och samdistributionsverksamhet. 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 *Ångbåtstidtabell* 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. 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 Ångbåtstidtabellen klar tidigare samt att utveckla de olika informationsutskicken – bl a blev i år pressmeddelandena utsända alldeles för sent. Avslutningsvis har ArbetSam meddelat att de ”hoppas av” TUR-mässan. Han hade då tänkt sig ett synnerligen enkelt deltagande 2007 – någonstans att ha förråd för rundvandring på mässan och eventuellt exponering av broschyrerna – men tidsbrist m m talar mot en sådan satsning... Johan Vinberg framförde en idé om en tidlös Tågsommar på tre språk. Anders Svensson kommentar med anledningen av detta (och annat) den synbarligen stora balansen: den kan behövas för att klara tillfälliga likviditetsbrister – JInF är en liten firma som en gång om året ska betala en mycket stor faktura, tryckningen av Tågsommar med kringkostnader – och ger möjlighet ett ge ut Tågsommar även ett år helt utan intäkter.

13

TÅG 150

Jonas Hjelm visade en kort film med R 976 dragande ett timmertåg. I övrigt bör uppskattning mot SJVM för den goda marknadsföringen de gjort visas på något sätt – han ska skriva brev. Anders Svensson hänvisade till FpS 2/06 för en kort artikel om jubileet och några personliga reflexioner. Carl-Erik Olsson påpekade att någon hade negativa synpunkter som denne ville ta upp med projektledaren – vad handlade det om? Ingen visste... Carl-Erik Olsson framförde att det varit en stor förmån att få vara med om TÅG 150 – inte alla i föreningen förstod hur bra det var. Jonas Hjelm und-

rade vad som hände med smalspårsfirandet? Anders Svensson läste upp följande från MROs höstmötesprotokoll (punkt 23 a), utom sista stycket):

”Daniel Niklasson inledde med att detta diskuterats i flera år och planterades som en idé om ett gemensamt 891-firande vid ett jubileumseminarium 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, efterenhetsöverföring 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,-.”

Johan Vinberg fyllde på med att 50 000 stannar kvar i MRO (t v). Lars Nilsson undrade om det inte var många som åkte efter i stället för med tågen? Johan Vinberg svarade att möjligen var det så, men låt dem hålla på... Hans Elmefors svarade att detta är ett känt faktum – SMOk har ställt in resor för att ingen anmälde sig, men flera stod och väntade för att fotografera... Ola Almquist påpekade att inte alla tåg var fullsatta, inte ens alla ångtåg var välbesökta. Lars Nilsson framförde att även *Värmlandståg* tyckte det var trevligt att bevista evenemanget. Johan Vinberg påpekade att detta evenemang givit blodad tand och han beklagade att det tilltänkta 600 mm-evenemanget på OBJ ej blev av. Rune Bergstedt verifierade att evenemanget varit fantastiskt roligt att vara med om. Man kan dessutom inte göra mycket åt att folk vill titta – även detta ger trots allt PR. Jonas Hjelm föreslog att fånga upp dessa genom att ordna bussresa bredvid med rekade fotoplatser.

14 Övriga frågor

## a) Arbetets Museum

Torsten Nilsson inledde med att Sverige är ett land av museibyggare med 1 360 arbetslivsmuseer. De aktiva inom dessa har oftast inte museiutbildning – Arbetets museum hjälper till med sådant. Arbetets Museum kallar till ett möte 2006-11-10 för centralorganisationerna inom området: JHRF, MRO, SÅF, SSF, ArbetSam samt militärhistoriska föreningar för att bl a presentera sig för varandra, se vad som kan förena samt hoppas få de mest kompetenta företrädarna från resp organisation. Andra uppgifter är att få de 4 MSEK i bidrag från RAÄ att höjas. En avreglerad spelmarknad är på gång och det gäller att se till att del av deras avgifter går till arbetslivsmuseiområdet. I England går 28% av lottpriset 1 GBP till HLA.

Andra möjligheter är att söka från bidraget till centrala amatörorganisationer från Kulturrådet – det finns 12 MSEK inom det området. Ett annat bidrag är Access-bidragen för att tillgängliggöra museisamlingar, vilka även är tillgängliga för föreningarna – man ska anordna en sökarkonferens på Arbetets Museum. Marknadsföring är viktigt; ett exempel är att föreningarna i Norge samtidigt bearbeta alla tidningar. Kompetenscentra angående teknik kan gärna samordnas över områdesgränserna; exempelvis bör de aktiviteter som berör sådana inte pågå samtidigt. Johan Vinberg framhöll att RAÄ inte slåss för bidragen och Kulturrådet slogs inte heller för dem på sin tid – ska bidraget gå tillbaka dit eller till en tredje utdelare för att gå bättre? Torsten Nilsson trodde inte det är problemet, RAÄ har annat som gör dem lämpade att fortsätta vara bidragsutdelare.

Rune Bergstedt framhöll att Hyltens och Göteborgs Remfabrik även kan hjälpa till med sådant som kan behövas till banorna. Torsten Nilsson berättade att ytterligare en sådan möjlighet är att beställa (uniforms)mössor från CTH hattmuseum i Borlänge. ArbetSam kommer att beställa blåblusar från Fristads. Johan Vinberg efterlyste svalrockar i linnetyg. Torsten Nilsson framhöll apropå en tidigare diskussion (jfr punkt 13 ovan; sekr anm) att man bör se filmer som tas på tågen som en del i föreningarnas marknadsföring – resan i sig är inte nog längre, besökarna vill även ha upplevelser. Hans Kihlberg fyllde i med att det inte bara är tåget, utan även allt runt omkring. Torsten Nilsson underströk att man ska visa upp att man besitter en massa kunskaper när man presenterar sig för myndigheter.

## b) Gemensamma utbildningar

Hans Elmefors berättade att SMOK inte har riktigt koll på vilken utbildning de aktiva har och föreslog införandet av behörighetsbevis. Djurgårdslinjen har ett sådant och han undrade om andra har sådant. Jonas Hjelm påpekade att detta för in på utbildningar och föreslog en gemensam utbildningsorganisation – från 2008 ska alla i *Vistelse i Spår*-utbildning (ViS). Hans Elmefors påpekade att de ska inte bara ha utbildning, det ska även dokumenteras. Anders Svensson berättade om intygs-systemet i SKÅJ med ett inplastat ViS-kort. Jonas Hjelm undrade vem som genomfört detta? Anders Svensson svarade att Lizette Hidlund (som även utfärdade kort) och Henrik Reuuterdahl genomfört sådana utbildningar, som dessutom delvis var gemensamma för flera av trafikföreningarna i Stockholms-trakten. De olika utbildarna hade olika inriktning på sina kurser: Den förstnämnda hade även ”praktikmoment” i SKÅJs hemmiljö, dvs Hagalund, den senare hade mer inriktning på elskydd.



Johan Vinberg berättade att SL har stenhårda krav, de som skulle vara på RB under *Järnvägen 150* år-körningarna fick genomgå denna utbildning. Utbildaren var även aktiv på ÖSIJ och kunde ge kursen museistuk – den upplevdes som berikande. Jan Helger uppmanade föreningarna att gå ut med information när man har sådana utbildningar på gång. Hans Kihlberg rekommenderade att en grupp bildas som borde bevaka sådana frågor stenhårt. Magnus Eriksson tyckte att det var bra med gemensamma utbildningar – OKBv tog in offert från en kommersiell utbildare som offererade sådan för 18 000,- – man löste dock detta på annat sätt. Jan Helger föreslog att det bildas ett utbildningsutskott som sammanhåller detta. Jonas Hjelm upplevde att det kom fram många goda idéer, men någon måste åta sig genomförandet.

Jan Helger påpekade att TRI-utbildning kommer att behövas senare. Ola Almquist tyckte att det var synd att TRI tagit tid – ju fler regler som är gemensamma desto bättre. Han hade upplevt en del problem med detta vid *TÅG 150*. Torsten Nilsson undrade om inte SJVM kan hjälpa till med detta? Rune Bergstedt berättade att han var med om en bra banbesiktningkurs på ULJ. En annan kurs i hur arbeta i närheten av elledning för flera samtidigt. Johan Vinberg berättade att SJVM förlorade sitt trafikeringsstillstånd p g a av att man bytt organisationsnummer (p g a bytt huvudman till BV), men man lyckades få JvS att vänta över *TÅG 150*, men mot att endast gamla regler gällde, bl a för att man endast hade en gammal lista. Denna hade dock inhiberats vilket gjorde att en ny lista i stället användes... Jonas Hjelm berättade att nu har SJVM tillstånd, men använder gamla dokument – men det blir nya dokument som BVF och som alla kan ta del av när de är klara. Han avsåg att komma att arbeta för en gemensam utbildningsorganisation. Carl-Erik Olsson uppmanade deltagarna att hos sina föreningarna fråga efter utbildningsansvariga att tillfråga om deltagande i denna grupp.

c) Utredningsmän m m

Carl-Erik Olsson efterlyste en förteckning över tillgängliga utredningsmän (jfr punkt 5 a) ovan; sekr anm). Johan Vinberg berättade att MRO TRI snart är klar – JHRF-föreningarna kan få vara med på information och utbildning. Olika Sjö-erfarenheter ventilerades.

Carl-Erik Olsson tog upp frågan om marknadsföring av föreningarna på Persontrafikmässan – ingen var där och gjorde reklam, men det borde vara en bra möjlighet. Anders Svensson berättade att han var intresserad av att i varje fall besöka mässan och dela ut Tågsommar, men han kunde inte då. Rune Bergstedt frågade vad det är för mäsas? Anders Svensson förklarade att det var en mäsas för i första hand lokaltrafik med (mest) buss och tåg den liknar *Nordic Rail*, där JInF deltagar.

Kjell Palén förordade att man sprider uppgifter om utbildningar m m på JHRF hemsida, som även kan innehålla försäljningslistor, byten m m. Jonas Hjelm berättade man ofta blir tillfrågade om ta över grejor, men att det även finns logistikproblem. Rune Bergstedt berättade att MRO aktiverar sin ångloksgrupp, vilken borde vara gemensam med JHRF – han rekommenderade kontakt med ångloksgruppens sammankallande, Tobias Bengtsson, SkJ.

15 Mötets avslutande

Jonas Hjelm avslutade med en film vars sensmoral var: samarbeta mer! Mötet avslutades söndag 12:43.