



Anteckningar från medlemsmöte

2/2016

2017-03-25

Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Falköping

Tid 15–16 oktober 2016, 14:15
Plats Falköpings lokstall, SMoK klubblokal
Närvarande Peter V Christensen, FSVV, NoJK, SH
Göran Filander, NBVJ, JHRF
Bengt Filipsson, NBVJ
Anders Jespersson, SoP (punkt 6 b), fr o m punkt 10)
Anders Johansson, SMoK, JHRF
Peter Jonsson, NJ, JHRF
Filip Kiliansson, SMoK
Yngve Lundberg, SMoK
Pierre Marklund, DBV
Rolf Nord, MBV
Sten Nordström, JHRF (punkt 6 b), fr o m punkt 10)
Lars Norling, NJ
Jonny Olofsson, FVJ
Carl-Erik Olsson, SÅS, JHRF
Åke Paulsson, MRO (från punkt 6 c) t o m punkt 8)
Anders Svensson, SKÅJ, JHRF
Erik Trulsson, SJK(, ÖJS)

1 Mötets öppnande

Anders Johansson inledde med att berätta om lokalen – som SMoK får lämna kring årsskiftet – programmet för dagarna m m

Deltagarna presenterade sig, se deltagarförteckningen ovan.

Därefter **utsågs** Anders Johansson till mötesordförande och Anders Svensson till mötessekreterare.

2 Tågsommar m m

Anders Svensson presenterade arbetet med årets Tågsommar: En gemensam Samdistributionsannons fanns med i alla de fyr samverkande broschyrerna och dessutom i ett antal av Albinsson&Sjöbergs tidningar, bl a *Nostalgia*. Ett pressmeddelande sändes till 660 mottagare – medier, museer, riksdagsmän m fl och även lite utland. Riksdagsmännen fick ett specialutskick på initiativ av MHRF som kunde distribueras utan kostnad genom insatser av några i broschyrgruppen. Det har blivit mer information om och kring Tågsommar på hemsidan www.teknikarv.se/ts/ och på *Facebook*.

Han berättade att Tågsommar planenligt sänts med tidningarna TÅG och mfSS – samt Ringlinien och MJ-magasinet –, att samdistributionen helt upphörde (frånsett annons och pressmeddelandeutskick), att Turistbyråshopen fortsatt engagerats för extern (turistbyråer m fl) distribution samt att 188 turistbyråer beställt minst en gång (liten minskning), 53 övriga beställt (minskning), 71 butiker och vägkrogar beställt (liten minskning) och 400 kompletteringar beställts (stor minskning) men att inget STF vandrarhem beställt (minskning). Han framhöll att alla jämförelser med föregående år egentligen var vanskliga p g a att distributionen nu endast omfattar Tågsommar.

De flesta av deltagarna fick sina Tågsommar genom två 2-kg-brev. Distribution hade även förekommit till 194 personer via Turistbyråshopen (genom deras produkt *SverigeTuristen*, vilket stod för huvuddelen av spridningen) eller genom egen hantering (en mindre del) – en ökning. Hela samdistributionen är nu i huvudsak genomförd. Tågsommar har spridits i (minst) 32 000 ex, tillsammans vägande ca 2,1 ton! Det finns nu Tågsommar kvar som ska användas i *Smult-ronställen*, på mässor, till inbjudan till 2017 års Tågsommar m m.

Alla texter och nästan alla annonser är betalade, en butiksannonssida blev fortsatt lyckad om än något mindre använd, det ”frivilliga distributionsbidraget” för enskilda har i stort sett upphört p g a den blygsamma egna distributionen och Tågsommar kommer detta år att gå med förlust, dock ännu oklart hur mycket. Inför 2017 behövs det fler och bättre bilder, planeras att kunna fortsätta med en tidig färdigtidpunkt, bl a genom att sända ut inbjudan redan i slutet av oktober (eller i november) per mejl till tidigare deltagare i Tågsommar, förhoppningsvis återigen 32 sidor i Tågsommar. Tidningen *Allt om Hobby* är på banan igen och om det går att återuppta distributionen med dem kan det leda till ökad upplaga, (återigen) eventuellt tryckeribyte och kanske ändrade annonspriser.

För distributionen gäller det att samdistributionen förväntas vara fortsatt upphörd, att dock fortsätta med samarbetet om annons samt att han funderar på tre alternativa sätt att distribuera Tågsommar till broschyrdeltagarna: Fortsatt två st 2-kg-brev, en prismässigt gynnsam paketprodukt till privatpersoner vilket kräver att kontaktpersonadresser samlas in eller att deltagarna själv beställer önskat antal Tågsommar direkt från Turistbyråshopen – han ser klara fördelar med denna senare metod genom minskad arbetsbelastning, men det kan bli ökade kostnader. Något deltagande i TUR-mässan är inte längre aktuellt eftersom mässan upphört och det därmed inte längre finns något att delta i... Däremot kommer andra, mindre, mässor besökas. Carl-Erik Olsson påpekade att Helsingborgs turistbyrå lägger ned, hur efterfrågas Tågsommar via hemsidan? Anders Svensson svarade att det får han fråga Peter Berggren om. Göran Filander undrade om bakgrunden till det eventuella tryckeribytet? Anders Svensson svarade att det kan komma att äga rum p g a eventuell återgång till att ha med tidningen *Allt om Hobby* i samarbetet – det är det tryckeri den tidningen använder och det skulle bli förenklat distributionen med denna tidning.

3 Tågsläpp

Anders Svensson berättade att dagen som föreslås är 2017-04-23, att MRO redan beslutat om denna dag och att alternativet, 2017-04-30, inte är så bra eftersom det ligger i en mindre storhelg. **Beslutades** förorda 2017-04-23 som datum för nästa års Tågsläpp. Anders Svensson påpekade att det föreslagits olika datum i olika delar av landet, men samma datum har stora fördelar i marknadsföringen. Arrangemanget fungerar bra för de som satsar på det, men det har dock varit ett minskande antal deltagande föreningar. Anders Svensson, Göran Filander och Peter Jonsson framhöll att Tågsläpp fungerar bra för deras föreningar.

4 Almedalen och ThN

Anders Johansson påpekade att JHRF och MRO har en gemensam arbetsgrupp för Tågsläpp och Almedalen. Mest gemensamt samarbetet kring arrangemangen förekommer nu inom ThN, där även ArbetSam är med. För JHRF blev det på årets Almedalsvecka några väldigt bra möten med dels Maria Ågren om avgifter för utbildning – där det avses gå upp till 80 000,- i samlade i avgifter där JHRF rekommenderades att svara på remissen om avgifter. De ser risk för att JHRF skulle konkurrera med kommersiell utbildning. JHRF har svarat på remissen och också begärt ett möte med Transportstyrelsen för att diskutera om avtal om exklusiv utbildning för museiorganisationer. Det andra mötet var med kulturministern Alice Bah Kuhnke angående kulturarvspropositionen och stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet, med Nora och anläggningarnas mot tågets K-märkning som exempel.

Anders Svensson påpekade att ThN arbetat med uppvaktning av Kulturdepartementets handläggare av arbetet med kulturarvspropositionen samt skrivit ett underlag till riksdagsmotioner – detta år har åtta motioner kring rörligt kulturarv lämnats in, varav två mer eller mindre ordgrant enligt motionsunderlaget. Peter Jonsson berättade att det fanns lokalt intresse i Nässjö från (MP) för dessa frågor. Anders Johansson påpekade att erkännandet av Trafikverkets sektorsansvar även för kulturarvet verkar vara ett resultat. Det finns dock skillnader mot individuellt (bl a motorhistoria) och föreningsdriven (bl a järnväg) verksamhet. Pierre Marklund undrade om det upplevdes som lyckat i Almedalen? Anders Johansson framhöll att nu börjar politikerna komma till oss. Pierre Marklund undrade om fortsatt deltagande var aktuellt? Anders Johansson svarade att det är det, men man bör jobba annorlunda, med mer engagerade, och tar tacksamt emot fler funktionärer på platsen. Det är nu en inarbetad plats, men det kan bli problem med att få ha kvar gammelbilarna på platsen p g a Region Gotlands åsikter. Anders Svensson framhöll att det är dessa bilar och vagnen som ger platsen uppmärksamhetsvärde. Anders Johansson framhöll också att ett av seminarierna, som handlade om statens ansvar för det rörliga kulturarvet med deltagande av Björn von Sydow, Robert Sjöo och Lars Amreus blev både välbesökt och bra.

Carl-Erik Olsson undrade om miljöeffekter från kol varit uppe i samtal med (MP)? Peter Jonsson svarade att inget sådant hade tagits upp från (MP) i Nässjö. Carl-Erik Olsson påpekade att en koleldad ångbåt i Stockholm haft problem när röken hamnade i vindriktningen mot Slottet. Anders Svensson påpekade att FEDECRAIL och ännu mer WATTRAIN har haft kolproblematiken uppe – EU önskar avveckla kolanvändningen och en undersökning som FEDECRAIL/WATTRAIN önskade riksorganisationernas hjälp med att samla in data till visade att JHRFs och MROs medlemmars samlade kolanvändning var 0,015 % av den totala svenska.

Ander Johansson påpekade att det kan bli australiskt eller indonesiskt kol som finns att tillgå i framtiden – det är pulver men med betydligt lägre inslag av aska och svavel. Peter Jonsson undrade om detta kols slaggbildning? Anders Johansson svarade att inte blir så mycket. En arbetsgrupp inom FEDECRAIL har tittat på olika eldningsmetoder – man får använda portabla oljeeldare för att påeldningen. Peter Jonsson framhöll en gammal metod med inkopplingsbar eluppvärmning av pannan. Pierre Marklund framhöll eldning med pellets som ett alternativ. Peter Jonsson påpekade att fungerade att elda med träbriketter om de tätpressade – det blev dock en dimridå av träpulver vid backgång. Rolf Nord berättade att MBV provat koksverkets pulverkol men det blev inget bra. Carl-Erik Olsson såg behov av att återkomma till detta. Anders Johansson höll med om detta eftersom EU är inne på kolminskning.

5 FEDECRAIL

a) Allmänt

Anders Johansson meddelade att Sten Erson-Wester i FEDECRAILs styrelse är långvarigt sjuk, varför den styrelsen valt att adjungera Jonas Svartlok till styrelsen under tiden fram till FEDECRAILs årsmöte. Även ordföranden David Morgan kliver av och Jaap Nieweg från Nederländerna föreslås bli ny ordförande.

b) Arbetet i HOG ("kulturarvstrafikgruppen")

Anders Johansson meddelade att Jonas Svartlok nu är sekreterare i HOG-gruppen, som är aktiv med fjärde järnvägspaketet. En del av detta berör museitågen. Gruppen är även aktiv med arbete om ERTMS och förarlicens.

c) Förfrågan om arrangerande av ungdomsläger i Sverige 2018

Anders Johansson meddelade att ett europeiskt ungdomsläger planeras i Sverige 2018. 2–3 föreningar fungerar som värdar för ca 20 ungdomar från hela Europa och man kan engagera sig i detta om man är intresserad. Två föreningar som har varit aktiva med detta är MUMA och ÖSIJ och har man arbetsuppgifter med bana och/eller vagnar kan man ställa upp. Peter Jonsson undrade hur ungdomar definieras? Anders Svensson svarade att det brukar vara kring 15–24 år – reglerna för detta är olika i olika länder. Anders Johansson fyllde på med att i vissa länder, särskilt i Östeuropa, kräver man att deltagarna ska vara lägst 18 år.

Det diskuterades tidigare delning med Finland, men lägret blir bara Sverige. Pierre Marklund undrade hur många dagar lägret varar? Anders Johansson svarade att det varar ca 8 dagar. Peter Jonsson undrade vart vänder man sig med intresseanmälan som arrangör? Anders Johansson svarade att man vänder sig till JHRF så förmedlar JHRF intresset till FEDECRAIL. Lars Norling undrade när lägret pågår? Anders Svensson svarade att det brukar vara i början av augusti för att passa alla olika ferieperioder och terminer.

Peter Jonsson undrade hur är det med demografin? Är det olika i olika föreningar? Anders Johansson föreslog att tar upp detta under punkt 9 c).

6 JHRF

a) Medlemsavgift

Behandlades inte. Funderingar, se Nyhetsbrev 2016-10-09.

b) Ny försäkringsmäklare

(Denna punkt behandlades på söndagen; sekr anm.) Sten Nordström ursäktade sig för att han under lördagen behövt närvara vid den egna banans 160-års-jubileum.

Anders Jaspersson berättade att han kommer från Söderberg & Partner, men förut har arbetat på Marsh och nu ska ha hand om JHRF och MRO försäkringar. Han har jobbat med veteran-tåg sedan 1993, men även med försäkringar för stora tåg och jobbar nu fortsatt med detta. Sedan i somras är han genom Söderberg & Partners ny rådgivare för JHRF och MRO. Söderberg & Partners har 1 500 anställda och sysslar med rådgivning och kapitalförvaltning. Sakförsäkringssidan engagerar 300 personer och man jobbar mycket med försäkringar för transporter, företaget startade för sex år sedan och själv har han varit med i ett år. Ställ gärna frågor om försäkringar före att det händer något!

Han inledde med *kort om Söderberg & Partners service mot JHRF och dess medlemmar:*

- Kontaktperson är Anders Jaspersson med tfn 070-546 05 99,
- mejl anders.jaspersson@soderbergpartners.se
- Sysslar med skadeturidik,
- skadeförebyggande arbete,
- information,
- upphandlingar, analyser,
- frågor kring försäkring och
- avtal.
- Det finns möjlighet att utnyttja samordnade upphandlingar för vissa försäkringar, t ex motor.

Söderberg & Parters har

- Mer än 22 000 kunder
- Över 3 GSEK i premievolum
- Verksamhet i hela Norden
- Sveriges nöjdaste kunder.

Pågående arbeten med MRO och JHRF:

- Diskussion med Folksam – det har varit bra möten med dessa.
- Diskussion med *Branschföreningen Tågoperatörerna* (BTO) och deras försäkringsgivare, där man har bra försäkringar – de har sagt ja till samarbete med MRO och JHRF. Det finns möjlighet för försäkringar upp till 1 GSEK.
- Skadeförebyggande arbete – planerad besiktning (rundvandring) våren 2017. Pierre Marklund undrade om besiktningen gällde varje förening? Anders Jespersson svarade att det handlar om JHRF respektive MRO, men att man kan besöka föreningarna efter förfrågan. Anders Johansson undrade om Anders Jespersson kunde vara med på säkerhetsseminariet 2016—11-12—13 och det kunde han.
- Avtal om uthyrning och/eller inlåning av rullande materiel, där det är dåliga avtal i dag, med försäkring och skadestånd/regress. Rolf Nord framhöll att man ska vara medveten om den höga självrisk hos Green Cargo, 1 MSEK, och att man bör försäkra sig mot denna. Peter Jonsson berättade om skada på inlånad GC-vagn. Anders Jespersson framhöll att man ska skriva avtal om återanskaffningsvärde. Anders Johansson ansåg att man borde ha ett möte in på det nya året om värdering m m. Anders Jespersson framhöll att många försäkrar sig alldeles för lågt. Carl-Erik Olsson undrade vad som gäller kring kasko, ansvar m m om föreningarna hjälper varandra? Anders Jespersson svarade att det ska redas ut innan och täckas in med avtal. Anders Jespersson påpekade att det tidigare räckte med ett mejl till Marsh i förväg om detta. Man ska försäkra sig mot mellanskillnaden. Anders Jespersson framhöll att vid inlåning av materiel blir det egendomsrisk i st f ansvarsrisk.

Ansvarsförsäkring – den nuvarande försäkringen

- Ska också finnas när man hyr ut personal, där försäkring för bemanningsbolag är annorlunda. Ska inkluderas i allmän ansvarsförsäkring.
- Självrisk – kombinerad skada sak och/eller personskada bör klassas som personskada med den lägre självrisk.

Nuvarande försäkring – att stämma av

- Kravet på att det endast ska vara en ”naturlig del av järnvägsverksamhet” och ändra det till ”all verksamhet”, dock särredovisa kommersiell verksamhet.
- Inbrottsförsäkring bör gälla även om man inte uppfyller skyddsklass 1 vid första skadan.
- Egendomsförsäkring – gäller ej vid bristande underhåll – kolla vad det är.
- Kaskoförsäkring – röjning och bärgning ska inkluderas i försäkringsbeloppet och man ska i stället försäkra ”största skada” med t ex 1 MSEK i st f varje fordon för sig.
- Merkostnad byggnads särart är begränsad till 10 % av byggnadsvärdet, och man tittar på om det räcker.
- Merkostnad myndighetskrav är begränsad till 10 % av byggnadsvärdet.

- Rätt till ändringar av premie – anmälan inom 30 dagar som ska justeras till 90 dagar.
- Rater – kostnad per krona försäkring för lös och fast egendom, kasko med uppdelning i uppställd/reservdelar och i trafik, som är väldigt olika nu och där man vill få till något slags standard – man tittar på detta tillsammans med Folksam.
- Ansvarsförsäkring – all verksamhet?
- Förslag: ratetabell för enkel administration.

BTO ansvarsförsäkring – allmän information

- Gäller inom Europa
- Medförsäkrade dotterbolag m m
- Försäkringsbelopp max 1,5 GSEK per skada och 1,81 GSEK per år samtliga försäkrade.
- Fyra olika nivåer: upp till 10 MSEK, 10–300 MSEK, 300 MSEK–1,0 GSEK, 1,0–1,5 GSEK.
- Terroristskada.
- Gäller för skada av uppsåt – lokförare
- Gäller för direktkrav.
- Gäller för byggherreansvar – beställarens ansvar vid byggarbeten
- Skada i samband med krig, upplopp, uppror och strejk – max 10 MSEK.
- Gäller för omhändertagen egendom, t ex vid verkstadsarbeten, lyft, transport, montage etc., dock inte för hyrd, leasad och lånad egendom, ej gods och ej spårvagn.
- Skadebegränsande kostnader ingår – max 5 MSEK.

Ansvarsförsäkring – möjligt alternativ

- Ny primär försäkring i Folksam med 10 MSEK per skada, max 20 MSEK per år.
- Samma grundvillkor som BTO om möjligt.
- Ny s k *Excess* via BTOs försäkringsprogram
- 40 MSEK per skada och max 80 MSEK per år för MRO medlemmar vid trafik endast på egna spår. Summa 50 MSEK per skada och 100 MSEK per år för MRO.
- 290 MSEK per skada och max 580 MSEK per år för samtliga försäkrade. Summa 300 MSEK per år och max 600 MSEK per år för JHRF
- 700 MSEK per år och max 1 020 per år för samtliga försäkrade. Summa 1, 00 GSEK per skada och 1,32 GSEK per år för de som vill teckna en sådan försäkring.
- Färdig i slutet av oktober.

Villkor att stämma av

- Lyft av rullande materiel Anders Jespersson framhöll att försäkringsbransch inte har fattat att reparationer m m handlar om att minska risker.
- Uthyrning av fordon utan anmälan
- Transporter ska inkluderas intill varje fordons försäkringsvärde
- Provdrift, revisioner m m inkluderas för rullande materiel.
- Ny option blir extrakostnader för ej tillträde spår och spåranläggning samt lokaler. Göran Filander undrade vad ej tillträde spår var för något? Anders Jespersson svarade att det är om man inte kan komma ut på spåren p g a hinder, meddelade av Trafikverket.
- Skadeförebyggande besiktningar genomförs omfattande minst en dag per år.

- Inlånad egendom kan försäkras enligt överenskommelse – subsidiär försäkring omfattande eventuell skada.
- Tilläggsavtal fordras – allmänt, fundament.
- Stöldbegärlig egendom – datorer ingår om lösöre försäkras.
- Tält försäkras separat.
- Särskild självrisk vid åldersförändringar.
- Låsändringar – max ett basbelopp.
- Ej demontering, montering, transport och förflyttning.
- Säkerhetsföreskrift motordrivet fordon.
- Ansvarsförsäkring avseende skada på omhändertagen egendom – vad gäller för försäkringsbelopp? Nu regressar man allt och försäkringen gäller inte. Man bör hantera detta.
- Anmälan av skada snarast – vad avses?
- Uppdatering av skaderutin.

Inför förnyelse 2017-01-01 – förslag

- Utskick av förnyelseinformation
- Möten med JHRF–MRO
- Möte med BTO – förslag att ta in offert på ansvarsförsäkring över 10 MSEK upp till max 1 GSEK.
- Försäkringsvillkor – S&P har tagit fram ett förslag
- Information till MRO 2016-10-01
- Information till JHRF 2016-10-16 – information, obligatorisk säkerhetsutbildning.
- Utskick av förslag i november.
- Föreningar som har ett individuellt förmedlaravtal med Marsh får gärna ansluta sig till JHRF & MRO avtal med S&P och får då samma service.

Frågor?

Carl-Erik Olsson undrade om man kollar med andra än Folksam? Anders Jespersson svarade att detta kan behöva kollas - Folksam har endast JHRF/MRO inom järnvägsområdet. Han fortsatte med att det finns förslag om att banta ner administration för försäkringsbrev för att minska kostnaden. Sedan kan man skicka intyg om försäkring till Transportstyrelsen. Anders Johansson påpekade att man ska ha försäkringsbeviset på JHRF hemsida. Pierre Marklund påpekade att det förekommer ideella föreningar som driver aktiebolag, vem ska då ha försäkringen? Anders Jespersson svarade att det ska aktiebolaget ha, men båda ska ingå i försäkringen. Anders Svensson meddelade att (föreningen) DBV är den ansvarsförsäkrade nu. Anders Jespersson efterlyste en skriftlig instruktion om det nuvarande säkerhetsarbetet i JHRF. Anders Johansson svarade att det mesta drivs av föreningarna nu, men det kan kanske bli gemensamma ramar för säkerhetsstyrningssystem.

c) Vårmöte 2017

Anders Johansson meddelade att det finns förslag om att (delvis) tillsammans med MRO ha vår- och årsmöte hos NBVJ i Nora. Anders Svensson berättade att MRO bestämt att ha mötet 2017-03-04 så det blir då och efterföljande dag för JHRF. Göran Filander berättade att NBVJ ska tillsätta en arbetsgrupp som ska jobba med mötesarrangemangen.

Anders Svensson berättade att MRO avser att ha höstmöte i Västervik hos TJF vid en ännu inte bestämd tidpunkt. TJF tänker ha plan-, bygg- och miljölags-seminarier som en del av arrangemangen, och det skulle vara intressant att samordna JHRF höstmöte med detta.

d) Kommande utbildningar och seminarier, information från utbildningsorganisationen

Anders Johansson noterade att det inte finns med någon med från utbildningsgruppen. Styrelsen diskuterar en ny arbetsmiljöutbildning, växlingsutbildning, ombordarutbildning samt fordonsutbildningar m h a de utbildningsplaner som finns framtagna. Peter Jonsson undrade vilka sådana som finns? Anders Johansson svarade att det finns utbildningsplaner för Y6 och X16 m fl samt att det är på gång för Ma. Peter Jonsson undrade om det jobbas med utbildningsplaner för Da och Ra? NJ skulle kunna tänka sig att vara behjälpliga med detta. Anders Jonsson rekommenderade kontakt med Björn Fura. Han fortsatte med att det är viktigt att få en utbildningsplan för ånglok, gärna generell. Det behövs även grundkurs för ellok, sedan typs specifika. Rolf Nord berättade att AJF har en godkänd utbildningsplan för ånglok. Carl-Erik Olsson framhöll att detta borde vara gemensamma problem både inom JHRF och MRO – hur många inom MRO har ångloksutbildningsplaner? Åke Paulsson svarade varje förening har sina egna, men gemensamt framtagna. Anders Johansson påpekade att MRO-föreningarna har det enklare genom att utbildningen ingår i tillståndet. Anders Svensson fyllde på med att så kan det bli även för andra mindre företag och – förhoppningsvis – därmed föreningarna. Anders Johansson framhöll att en gemensam utbildningsorganisation borde säkra kvaliteten. Carl-Erik Olsson undrade hur man har det med fackkunskapen på Transportstyrelsen? Pierre Marklund svarade att den ska vi ha, inte de. Carl-Erik Olsson fyllde på med att vi ska visa dokument...

Anders Johansson framhöll att det är viktigt att medlemmarna kommer på säkerhetsseminariet i november. Inför kommande säkerhetsseminarier ska gå JHRF gå ut tidigare med inbjudan. Anders Svensson meddelade att deltagare kan anmäla sig nu. Anders Johansson framhöll att seminariet ska vara obligatoriskt p g a att det är så sammankopplat med försäkringen numera. Lars Norling undrade om kriterium för deltagare? Anders Johansson svarade att föreningarna får bedöma deltagarnas lämplighet. Anders Svensson påpekade att för att underlätta föreningarnas planering ska datumen för säkerhetsseminarierna följa ett system – två veckor före Hjulmarknaden, d v s nästa seminarium kan förväntas äga rum 2017-11-11–12. Anders Johansson framhöll att försäkringslösningen kommer att kopplas till BTO ansvarsförsäkring, vilket ger större försäkringsbelopp och avgift kopplad till omsättning. Pierre Marklund undrade om MRO kommer att vara med i samma försäkring? Anders Johansson svarade att det kommer man. Åke Paulsson framhöll att det är bra att fortsatt hålla ihop försäkringen gemensamt. Anders Johansson påpekade att övriga försäkringar ska fungera som tidigare.

e) JHRF 40 år 2017

Anders Johansson påpekade att JHRF fyller 40 år nästa år och tycker att man bör göra något av det. Anders Svensson fyllde på med att det kan vara en aktivitet i Kalmar (där förbundet bildades på slottet 1977-11-12), en skrift och/eller ett seminarium – idéer efterfrågas. Åke Paulsson föreslog att det kan bli något i Västervik under höstmötet. Anders Svensson påpekade att fortfarande finns de flesta av förbundets ordföranden kvar i livet, bl a den förste. Pierre Marklund föreslog att tillsätta en kommitté. Anders Johansson meddelade att styrelsen kommer tillbaka under hösten – har man idéer så kan man vända sig till styrelsen. Erik Trulsson undrade om jubileet ska äga rum under sommaren? Anders Johansson m fl tyckte att det hellre skulle äga rum under hösten. Peter Jonsson påpekade att NJ kör julbordståg Bankeryd–Kalmar på hösten och att det skulle gå att haka på någon vagn på detta tåg. Man skulle då också kunna kolla SMoK anläggningar i Alvesta.

f) Gemensamt säkerhetsstyrningssystem

Anders Johansson berättade att det har kommit en skrivelse från SKÅJ om gemensamt säkerhetsstyrningssystem. Man har diskuterat detta i styrelsen och dilemmat är ekonomin. Det kräver (avlönad) bemanning och blir därmed kopplat till medlemsavgiften. Man skulle kunna få lönebidrag för en administrativ tjänst, men att engagera en säkerhetskunnig är däremot inte billigt. Pierre Marklund undrade vad som händer med tillståndet om någon dabbar sig? Ekonomin såg han inte som bekymmer – redan nu jobbar alla med detta och DBV sneglar på MRO mall. Rolf Nord påpekade att det inte är tillstånden, utan säkerhetsstyrningssystemet, det handlar om. Man kan samordna det föreningarna redan har och det blir då mindre jobb per förening och enklare att låna personal av andra föreningar. Anders Svensson framhöll att det är detta som brevet går ut på. Anders Johansson föreslog att ta upp detta på säkerhetsseminariet.

Lars Norling undrade vem som skulle kunna göra detta? Anders Svensson svarade att det inte är vem utan vilka, d v s en grupp! Erik Trulsson påpekade att det ska vara gemensamma regler och något som föreningarna kan plocka tillämpliga delar ur. Anders Johansson påpekade att man kan utgå från de regler som SJVM har gjort – de har jobbat mot säkerhetslicensen. Peter Jonsson berättade att NJ hade en revision och att man vid denna fick påpekande om att man missat lite kring hur ackrediterade organ har rätt att bedöma. Det är mycket jobb med detta, men vilka ska dra lasset? Några har kört åt andra, det finns gränser för vad man orkar med och vad gör man om en ”underförening” gör något som stjälper tillståndet? Alla måste dra sitt strå till stacken eller alternativt får man köpa tjänsten genom JHRF.

Anders Johansson påpekade att drömmen vore att ha någon placerad i Borlänge som jobbar mot både Transportstyrelsen och Trafikverket. Pierre Marklund påpekade att det är ett krav att hela tiden att ligga och bevaka förändringar i regelverk hos Transportstyrelsen – detta borde göras gemensamt. Anders Johansson påpekade att ändringar i föreskrifter med kort framförhållning också är ett problem. Anders Johansson föreslog att de som håller i säkerhetsseminariet i november tar upp detta på detta seminarium. Det handlar också om tillämpningarna.

Pierre Marklund undrade hur man ser till att medlemmarna tillgodogjort sig informationen? Rolf Nord svarade att man har markerat sitt datasystem om man har läst dokumenten. Man ska även ha årliga genomgångar och stickprovskontroller. Pierre Marklund efterlyste gemensamma regler för att underlätta personallån. **Beslutades** att rekommendera att ta upp frågan om gemensamt säkerhetsstyrningssystem på säkerhetsseminariet.

g) Gemensamma upphandlingar

Anders Svensson påpekade att detta kan handla om boggirevisioner, hjälp med säkerhetsstyrningssystem m m. Carl-Erik Olsson påpekade att även bränsle är intressant. Anders Johansson påpekade att det har arrangerats vid några tillfällen. Det var en träff för de som håller på med rälsbussar och ur denna blev det en del upphandlingar som tyvärr dött. Pierre Marklund påpekade att man kan tala om vad man har på gång att handla upp så att flera kan haka på. Han efterlyste ett forum för detta. Anders Svensson föreslog att använda det befintliga *Järnvägshistoriskt Forum* för detta men få ett eget ämne. Anders Johansson påpekade att det även skulle kunna handla om leverantörstips. I JHRF egna forum talades det inte om när något var sålt. Det bör endera vara ett låst eller modererat forum – själv tror han på låst forum.

Peter Jonsson framhöll att det även viktigt att avvecklade fordon m m inte går till skrot. Anders Johansson efterlyste en gemensam leverantörsgranskningsrutin. Anders Svensson påpekade att de tyska förbundskollegorna har liknande leverantörslister. Rolf Nord påpekade att en del av föreningarnas leverantörer inte vill låta sig revideras p g a alldeles för höga kostnader för detta – ett exempel är de som utför årlig löpverkskontroll. Peter Jonsson påpekade att verkstaden i Åmål kunde revidera motorer, verkstaden i Örebro hade inte kompetens på att lyfta Ra-lok. Erik Trulsson framhöll att det måste finnas undantag för museifordon. Pierre Marklund framhöll att där borde SJVM vidmakthålla kompetens. Anders Johansson påpekade att ett antal för har tagit på sig ansvar genom att ta hand om utrustning, t ex fjädertestningsutrustning för rälsbussar. Man kan hamna i att testa bromscylinrar själv. Yngve Lundberg påpekade att det även är problem att skaffa delar. Anders Johansson påpekade att om man kommer över testrutiner så får man inte kasta dessa. Handlar om att kunna verifiera ersättningsutrustning.

Anders Svensson berättade att det finns mycket föreskrifter i SKÅJ bibliotek i Krylbo, bl a om komponentunderhåll. Carl-Erik Olsson undrade om det är förtecknat? Anders Svensson svarade att det är det. Rolf Nord undrade hur många som skannat föreskrifter m m? Det borde då spridas. Pierre Marklund påpekade att detta borde SJVM hjälpa till med. Anders Svensson påpekade att de har ett stort skanningsprojekt. Rolf Nord påpekade att en del SJF finns digitalt – det gäller att hitta resterande innan de slängs bort. Anders Johansson föreslog att ordna ett seminarium riktat mot maskinfolk framåt vårkanten för detta ändamål – skannade dokument kan JHRF ordna serverutrymme för.

Carl-Erik Olsson undrade om någon har erfarenhet av svarvning av ekerhjul? En verkstad vill inte ta sig an detta.

h) Previa-avtal

Anders Johansson meddelade att det pågår förhandlingar med *Previa* om att skriva ett likadant avtal som MRO har. Det ska innehålla tre punkter: läkarundersökningar, drogtest och psykologisk hjälp efter olycka. Mer synpunkter på detta ska snarast sändas till Anders Johansson; avtalet kan bli klart nästa vecka. Man har fortsatta problem med att det kommer fakturor till JHRF – man måste vid undersökningarna tala om vilken person/förening det avser. Pierre Marklund påpekade att nya EU-regler kan kräva att man i stället lämna ut pseudo-ID. Anders Johansson påpekade att detta ingår i förarlicensen och att detta ska vara med i ramavtalet.

i) Övrigt

Behandlades inte.

7 MRO

Åke Paulsson berättade att MRO hade årsmöte Hesselby för 14 dagar sedan, att det kördes ångtåg Roma–Hesselby inför mötet, att Håkan Nordenadler blev ny sekreterare, att medlemsavgiften blir i procent på trafikintäkterna, att en medlemskapsansökan från BJs avslogs, att det blir vårmöte i Nora och höstmöte i Västervik, att Anders Jespersson berättade om försäkringarna (se ovan; sekr anm) där det blir diverse förbättringar kring bl a miljöskador, styrelseskydd m m samt förhoppningsvis bättre pris. En verksamhetsplan gick igenom, MRO har haft för bra ekonomiskt resultat, men nästa år ska det bli många seminarier, bl a det årliga säkerhetsseminariet i Mjölby, en ordförandeträff – dessa är obligatoriska – samt ordförandebildning kring miljö och säkerhet. ULJ berättade om nya tillstånd och det handlade om byråkrati, MRO kommer att ha gemensam bevakning av Transportstyrelsens föreskrifter. Anders Johansson undrade om man avser hyra in en resurs för detta? Åke Paulsson svarade att han inte ve, bl a eftersom MRO saknar tjänstgörande ordförande just nu – man ska ha styrelsemöte om en vecka. Anders Johansson tyckte att JHRF och MRO skulle ha denna bevakning gemensamt. Åke Paulsson höll med om detta. Det var även en bra utflykt till Tingstäde fästning dagen efter. MRO beslutade även att man fortsatt skulle vara med i Almedalen och ha Tågsläpp 2016-04-23.

Rolf Nord framhöll att föreningarna inte ska ha sina papper hemma hos någon – OKBv hade alla papper hos ordföranden, som dog utan arvingar och allmänna arvsfonden slängde allt för att man inte ville bekosta utsortering av föreningens papper och ingen annan fick göra det.

8 ArbetSam

Anders Johansson påpekade att många föreningar är med i ArbetSam och det finns två saker att ta upp med dessa. Först att de ger ut broschyren *Arbetsamma museer*, i 40 000 exemplar, men dessa var slut i slutet av maj och JHRF skulle kunna framföra en protest om att trycka 10 000 fler exemplar – ArbetSam styrelse vill inte trycka fler för att i stället utveckla appen. Mötet **uttalade** önskemål om att ArbetSam trycker 10 000 fler exemplar av broschyren.

Anders Johansson påpekade att det även varit problem med Almedalsdeltagandet – de som närvarar från ArbetSam och Arbetets museum har fel attityd om att de styr hela arrangemanget och att detta bör framföras. Åke Paulsson påpekade att han har med ett budskap från MRO-mötet om vad man ska med ArbetSam till om de inte lyssnar på medlemmarna. Peter Jonsson påpekade att detta ska framföra direkt till ArbetSam styrelsen. Anders Johansson och Åke Paulsson påpekade att Ragnar Hellborg är JHRF och MRO representant i denna styrelse – han ska framföra detta.

9 Från föreningarna

a) MBV – branden i Karlshäll

Rolf Nord inledde med att MBV disponerade ett massamagasin från 1912 – hade det gått ett år till så hade man haft spår in i det andra magasinet. Kommunen hyrde båda magasinerna och MBV betalade inte för detta. Erik Trulsson undrade om det fanns bevakning? Rolf Nord svarade att det hade man inte, men däremot larm – dessförinnan var det 270 inbrott, senare klart mindre. Dessa inbrott hade mest inneburit stöld av verktyg samt skadegörelse. På grund av att det var ideellt arbete och gratis materiel så värderades det inte vid en rättegång där några förövare faktiskt gripits – ett tips är att värdera arbetstid m m. Byggnaderna gick under namnen *Tyskmagasinen* – de hyrdes under kriget av den tyska armén. Spår till magasinerna byggdes 1940, MBV gjorde fyra spår in i magasinet från 1983 och 1994 första brandtillbudet. I magasinet fanns 8 boggistålvagnar, 9 trävagnar, 3 lokomotorer, 11 motordressiner m m – 21 fordon försvann. En rad med vagnar utanför – 11 st, allt av trä – försvann. Golvet på stridsvagnstransportvagnen klarar sig i stort sett. Carl-Erik Olsson undrade om man hade trävagnar i trafik? Rolf Nord svarade att de 7 trafikvagnarna var stålvagnarna; den åttonde stålvagnen var en norsk B3 som var nästan klar – en till blev kvar, men delar fattas. Filip Kiliansson påpekade att *Skandinaviska Jernbanor* har många norska B3 och de bör ha delar. Rolf Nord påpekade att MBV inte ska köra trävagnståg mer och har bara en trävagn för visning.

Erik Trulsson visade Rolf Nord's bilder. Anders Johansson undrade om MBV haft problem på grund av magasinens historia? Rolf Nord svarade att det har man inte haft. Erik Trulsson undrade om branden började i borten i magasinet? Rolf Nord svarade att det gjorde den. Pierre Marklund undrade om branden var anlagd? Rolf Nord svarade att den troligen var det. Den upptäcktes för sent, brandkåren kunde inte komma närmare än 100 m och fick inrikta sig på att rädda skogen – branden startade 5–6 på morgonen. Man hade för några år sedan ersatt en träkaj med sand m m. Hallen hade måtten 25 * 105 m. Underredet på stålvagnarna hade sjunkit ner på rälen som en följd av att det var hett. Man ska försöka få kommunen att reparera spåret för att få ut de sista underrederna m m. Erik Trulsson undrade vad skrotvärde blir? Rolf Nord svarade att det blev 150 ton skrot. Man får 120 000 – 150 000,- efter avdrag för kostnader. Allt som fanns i hallen är borta nu – lite bromsblock m m finns kvar. Gnistor från branden hamnade på campingplatsen 1–1,5 km bort.

Pierre Marklund undrade vad försäkringsbolaget värderar detta till? Rolf Nord svarade att de vill ha specificerat det som brann upp och det som är kvar och sedan kan det brunnas andel av detta ersättas – detta inte klart än. Man har inte specificerat varje fordon för sig i kaskoförsäkringen. Pierre Marklund undrade över försäkring för magasinerna? Rolf Nord svarade att kommunen hade denna. Anders Johansson undrade om återuppbyggnad planeras? Rolf Nord svarade att det inte planeras – det blir troligen bostäder på området så småningom, men markprover överskred gränsvärden. Erik Trulsson undrade om det blir nya stallar någonstans? Rolf Nord svarade att föreningen förhandlar med kommunen om att få ett nytt markområde för att där bygga ett 90 m långt hus med 3–4 spår. Erik Trulsson meddelade att ÖJS har ett provlokhus på 40,2 m att sälja. Anders Johansson undrade om det fungerat med försäkringsbolaget? Rolf Nord svarade att det har det gjort – än så länge.

Peter V Christensen undrade om det fanns övervakning när det började brinna? Rolf Nord svarade att det saknades brandlarm, troligen i så fall bara funnits i det magasin där MBV förvarade sina fordon och det hade inte hjälpt. Magasinen har varit med i filmer. Anders Johansson undrade hur responsen varit från andra föreningar? Rolf Nord svarade att p g a OKBv:s problem med att kommunen slutat underhålla spåret och sålt bort det magasin där de förvarade sina fordon har de avvecklat mycket. MBV har därför bl a erhållit 3 stålvagnar (egentligen depositioner från SJVM), 2 postvagnar (använts som personal- och förrådsvagnar) och 2 lokomotorer (en Z49 och LKAB 1) från dem.

b) SKÅJ – olyckan i Karlstad

Anders Svensson berättade om SKÅJ påkörning av stoppbock i Karlstad. Han inledde med en bild där man såg sista vagnen som kördes upp på stoppbocken, stolpen och Pressbyråkiosken bakom. Påkörningen inträffade under en resa till Karlstad 2016-04-09 för att besöka Lars Lerins konstutställning. Under växling av tåget från spår 1 till 20 stannade inte tåget i tid utan krockade med stoppbocken – vagnen hängde över stoppbocken och stoppades av en kontaktledningsstolpe. Allvarligare konsekvenser hindrades av kontaktledningsstolpen (annars in i Pressbyråkiosken), en transformatoriosk (annars hade vagnen vält över bl a cyklar) och att inga personer fanns i närheten vid påkörningen. Ombord fanns 12 st ur personalen – inga resenärer.

De direkta effekterna var att en person fick föras till sjukhus för kontroll – kom åter strax efteråt. Resenärerna och personalen fick åka buss åter till Stockholm och tåget (den icke skadade delen) kördes åter till Stockholm dagen efter. Vagnen AB3K 4877 blev allvarligt skadad, Ao2 5137 lindrigt skadad. Händelsen har utretts av Trafikverket (och SKÅJ) och man har kommit fram till att kommunikationen mellan förare och signalgivare inte fungerade. En juridisk vållandeprocess startades med lades ned.

Erfarenheter är att en mediakontaktperson behövs eftersom trafikledaren blockerades av media strax efter händelsen och försenades i sina kontakter med Trafikverket, bussbolag m m. Bättre omhändertagande av personalen behövs – det ska inte förekomma samåkning med resenärer och det behövs återkoppling efteråt. Försäkringskontakterna med Folksam fungerade utmärkt – man hade (tydligt tack och lov) inga behov av kontakter med Marsh. All försäkringshantering är klar – det handlade om tillsammans 0,6 MSEK för kasko (ersättning för förstörd vagn samt reparation av skadad vagn), röjning/bärgning och extrakostnader – de senare var busstransporterna, förstört glas och porslin, bilresor för medhjälpare från SKÅJ m m. Ingen ansvarsförsäkringsdel har aktiverats. Vagnen Ao2 5137 är reparerad och är åter i trafik, AB3K 4877 skrotas.

En särskild effekt var att Karlstad-restaurangen *Terassen*, som årligen brukar namnge en glass efter en aktuell händelse, skapade glassen *Kulturkrocken* med smakerna rabarber, vanilj, ingefära, kaffe och mynta-limesås. På nästa Karlstadsresa 2016-06-11 bjöds personalen på glassen – den var god! Han avslutade med en bild på vagnen från andra sidan med en bild på glassen infälld – på bilden skymtade man den transformatoriosk som begränsade olyckan. Det ställdes frågor om signaler och kommunikation m m – Anders Svensson svarade att tåget rymdes inom spårets signalreglerade område och att kommunikationen skedde med mobiltelefon. Rolf Nord berättade om ett tillbud där han stängde ner telefonen, men ringdes upp av signalgivaren. Det innebär att porten veks upp inåt i st f utåt. Anders Johansson framhöll att signalgivaren ska prata hela tiden. Rolf Nord förtydligade med att om föraren inte ser hela tiden ska signalgivaren höras av. Anders Johansson påpekade att i Norge får man inte backa utan tuta och bromsledningsmanövrering.

c) Övriga erfarenheter m m

Saknades.

10 Transportstyrelsen

Behandlades inte.

11 Trafikverket

a) TTJ

Behandlades inte.

b) ERTMS

Rolf Nord påpekade att branschen inte vill prata om detta, men det kommer och man måste göra något åt det. Trafikverket har ett möte nu i månaden där man bl a ska prata om bidrag. Det kan komma att kosta 12 MSEK per fordon och ingen förening kan klar av detta. En möjlighet är att ha en utrustning som kan flyttas mellan fordon. Anders Johansson påpekade att JHRF har hållit på och jobbat med detta många år och det är Trafikverket som har sektorsansvaret för det rörliga kulturarvet. Man måste jobba tillsammans med SJVM vilket handlar om finansiering och dessutom om anpassningar för museala fordon. Detta kan göras på FEDEC-RAIL-nivå – lyssnar man på Transportstyrelsen och dess europeiska motsvarighet EUAR så vill man inte ha flyttbara lösningar. Dessutom skulle man behöva köra museifordon deras livslängd ut för verifiering av utrustningen. Detta måste göras gem med SJVM. Rolf Nord undrade om JHRF kommer att vara med på ERTMS-mötet? Anders Johansson svarade att kan någon åka så kan JHRF betala för det.

Rolf Nord påpekade att när ERTMS har kommit kan man inte köra en meter inom området – man tänker undersöka dispens för uppvisning av fordon. Anders Johansson påpekade att när ERTMS kommer på Södra Stambanan så kommer inte SMOK och NJ ut, men man tittar på att kunna klara växling utan att ha utrustning. Han påpekade att några från museitågsbranschen deltar på konferensen för sina kommersiella arbetsgivare. Infrastruktur- och fordonsansvariga i Danmark tittar på att ERTMS-utrusta ett ånglok – man har avsatt 1 MDKK till studien av detta. *InfraNord* har gjort försök att utrusta i egen regi till betydligt mindre kostnader än för montering på verkstad. Utrustningen kostar som en ny ATC 2 – det är installation som är det kostsamma.

c) Beställning av museitågskörningar

Behandlades inte.

12 Tågoperatörerna

Behandlades inte.

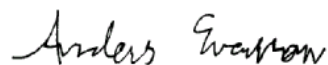
13 Övriga frågor

a) Polar Express

Behandlades inte.

14 Mötets avslutande

Anders Johansson avslutade mötet på söndagen 12:05.



Anders Svensson