

	<h2 style="text-align: center;">Anteckningar från medlemsmöte</h2> <p style="text-align: center;">2/2014</p>	<p style="text-align: right;">2015-01-09</p>
---	--	--

### Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Sköldinge

Tid	18—19 oktober 2014, 15:05
Plats	Hotell Katrineberg, möteslokalen
Närvarande	Henrik Arvidsson Samsonowitz, NJM, JHRF Stefan Blomstrand, TJF, JHRF Morrgan Claesson, BJs, JHRF Micke Däckfors, FSVJ, NJ, JHRF Sten Erson-Wester, FEDECRAIL (punkt 5, 6, 9, 10 och fr o m punkt 12) Göran Filander, NBVJ (t o m punkt 4, punkterna 7, 8 och 11) Anders Johansson, SMoK, JHRF Jakob Jyberg, FEDECRAIL ungdomsläger (punkt 5, 6, 9, 10 och fr o m punkt 12) Lars Lindström, AJF, JHRF Pierre Marklund, DBV Kjell-Åke Nilsson, NBVJ (t o m punkt 4, punkterna 7, 8 och 11) Sten Nordström, ENJ, JHRF (t o m punkt 4, punkterna 7, 8 och 11) Jonny Olofsson, FVJ Carl-Erik Olsson, SÅS, JHRF Jonas Svartlok, JHRF Anders Svensson, SKÅJ, JHRF Joakim Wahlberg, FEDECRAIL ungdomsläger (punkt 5, 6, 9, 10 och fr o m punkt 12)

#### 1 Mötets öppnande

Mötet inleddes 15:05 med att deltagarna presenterade sig, se deltagarförteckningen ovan. Jonas Svartlok **utsågs** till mötesordförande och Anders Svensson till mötessekreterare.

#### 2 JHRF

##### a) Redovisning av workshop om JHRF uppgifter

Tre grupper utsågs under slutet av det extra årsmötet för att gruppvis diskutera vad JHRF ska arbeta med och medlemsmötet inleddes med att grupperna redovisade sina förslag.

Sten Nordström redovisade den första gruppens punkter:

- Ett reservdelsforum (som för att reparera Volvo-bilar)
- Praktiska seminarier och diskussioner kring aktuella frågor
- Frågor kring en personalpool för ånglokskörning
- Utbildning.

Micke Däcksfors redovisade den andra gruppens punkter:

- Samarbeta mellan organisationerna för hitta samhörighet inom både JHRF och MRO för infrastruktur och banor
- Bilda undergrupper typ säkerhetsgrupp, kanske en ångloksgrupp
- Praktiska gemensamma frågor som försäkringar
- Medlemshantering – hur ta hand om nya och unga medlemmar samt ta hand om aktiva (PR).

Stefan Blomstrand redovisade den tredje gruppens punkter:

- Hur man rekryterar och bibehåller medlemmar
- Dela med sig av positiva exempel på verksamheter (typ att NBVJ har engagerat skolor och även utnyttja de som frivård; erfarenhetsdelning)
- Hur få fler engagerade medlemmar i föreningarna
- Seminarier som samlar likasinnade och är bra för dessa
- Kortare dagordningar med mindre repetition – effektivare möten
- Mer kort och koncis information
- Carl-Erik Olsson fyllde på med mer erfarenhetsutbyte.

Jonas Svartlok konstaterade att de av den andra gruppen föreslagna undergrupperna kan göra föredragning på mötena. Alla punkter är jättebra och det mesta är lätt att lösa. Anders Johansson påpekade att det finns information från Scania-motor-seminariet att lägga ut. Anders Svensson berättade att MRO inte riktigt bestämde sig för hur man skulle göra med bransch- och/eller teknikseminariet vid sitt höstmöte. Jonas Svartlok noterade att samarbetet mellan JHRF och MRO haltar lite. Han funderade över hur andra gruppen tänkte kring samarbetet mellan föreningar? Pierre Marklund svarade att säkerhetsseminarierna är exempel på sådant – alla tycker det är bra med samarbete, men ingen drar, och det kan vara JHRFs roll, d v s att vara katalysator. Man skulle kunna prata om medlemsvärning på ett seminarium. Han skulle vilja ha ett utvidgat medlemsregister som även informerar om vilka av JHRF-medlemmarna som har banor, ånglok o s v. Stefan Blomstrand påpekade att det kan läggas upp på hemsidan. Anders Johansson fyllde på med att man kan ”stjäla” Tågsommars symboler.

Jonas Svartlok föreslog att städsla någon som är bra på medlemsrekrytering. Carl-Erik Olsson berättade att SÅS har fått många nya gamla medlemmar. Stefan Blomstrand konstaterade att förslagen ovan medför att medlemmarna måste bli bättre på att tala om vad som behövs, t ex vilka seminarier som behövs. Jonas Svartlok föreslog att utlysa fyra seminariedagar per år. Anders Johansson föreslog att tänka på se egna tänkta utbildningar som något som genomförs tillsammans med JHRF. Anders Svensson påpekade att det inte bara handlar om rekrytering av ungdomar utan även om att rekrytera 50+ där barnen flugit ut och man letar efter något att göra av tiden. Lars Lindström framhöll att man måste kunna tänka sig att förflytta sig; man kan t ex lätt ha ångloksförarutbildningar med praktik i Arvidsjaur.

Pierre Marklund undrade hur man når fram till föreningarnas medlemmar – kommer aktiviteter i förbundet ut till verksamheten? Man kan tala om för alla medlemmar att detta finns och skriva vad JHRF är i t ex Tågsommar. Morrigan Claesson berättade att BJs håller på med frivård och det kan vara bra att ta emot sådana, men man ska arbetsleda dem – man har dock goda erfarenheter och dessa har ibland blivit medlemmar. Carl-Erik Olsson undrade vad man har för

erfarenhet av att utnyttja FAS3-anställda? Henrik Arvidsson Samsonowitz svarade att för NJM har det inte fungerat super. Göran Filander svarade att NBVJ haft tur med sådana. Anders Svensson och Anders Johansson framhöll att bra exempel på lyckade FAS3-projekt finns hos JvmV respektive GHJ.

b) Valberedningsarbetet

Henrik Arvidsson Samsonowitz hade som sammankallande i valberedningen haft problem med att få arbetet i denna att fungera. Lars Lindström svarade att det finns olika uppfattningar om hur arbetet ska läggas upp – han och Morrgan Claesson vill att medlemsföreningarna ska nominera kandidater oavsett om de nu sitter i styrelsen eller inte – de vill inte vara styrda av styrelsen. Morrgan Claesson förtydligade detta med att vitsen är att föreningarna ska engagera sig och föreslå kandidater och valberedningen ska jobba fram ett bra förslag från detta och de vill i stället arbeta god tid i förväg. Jonas Svartlok tyckte denna strategi var riktig och han efterfrågade Henrik Arvidsson Samsonowitzs synpunkter på arbetssättet att nominera? Henrik Arvidsson Samsonowitz svarade att han tyckte detta var OK som sådant. Göran Filander frågade varför man inte kan vidtala styrelsen först för att få veta vilka som vill vara kvar? Anders Johansson svarade att han sitter i en ”professionell” valberedning – för ett nationellt fackförbund – där uppdraget är att hitta bästa möjliga styrelse, första pusselbiten i detta är att fråga vilka som vill sitta kvar och sedan fråga medlemmarna om styrelsekandidater. Anders Svensson påpekade att det normala problemet för valberedningar i järnvägsföreningarna är att styrelsen är den enda som är intresserad av vilka som ska sitta i styrelsen... Sten Nordström framhöll att det behöver bestämmas en nomineringstid när nomineringarna ska vara inne, att de skickas i rätt tid och på rätt sätt samt att de ska komma till JHRF – det är nu viktigt att detta ska gå formellt rätt. Morrgan Claesson höll med om detta. Pierre Marklund påpekade att föreningarna borde fatta sin roll att verkligen föreslå kandidater och undrade om det står i stadgarerna när förslag ska vara inne? Anders Johansson m fl svarade att det gör det inte, men man vill ha förslaget god tid i förväg.

Anders Svensson och Göran Filander framhöll att kan valberedningen inte enas är det fullt möjligt att lägga fram två olika förslag – medlemmarna har dessutom full möjlighet att på förbundsstämman komma med ytterligare förslag. Stefan Blomstrand påpekade att för att få ordning på förfarandet i fortsättningen bör valberedningens kommunikation med medlemmarna skötas av den sammankallande, d v s Henrik Arvidsson Samsonowitz, och han föreslog (och ordnade också med) en mejladress *nominering@jhrf.se*, som går till hela valberedningen samt till revisorerna. Henrik Arvidsson Samsonowitz ville veta om det fanns förtroende för – om inte väljer han att avgå. De närvarande **uttalade** förtroende för honom. Anders Svensson meddelade att Anders Johansson och Stefan Blomstrand har mandattid till 2016 och således inte är uppe till val – övriga valda funktionärer är uppe till val vid förbundsstämman 2015. Efter en diskussion **beslutades** följande tidplan:

- 2014-12-01 utsändning av meddelande om nominering till medlemmarna
- 2015-02-21 ska nomineringarna senast vara inne hos valberedningen (på mejladressen *nominering@jhrf.se*)
- 2015-03-01 ska styrelsen senast få underlag från valberedningen för utskick till medlemmarna
- 2015-03-07 ska valberedningens förslag senast skickas ut till medlemmar

## c) Information och organisation

Behandlades under punkt a) ovan.

## d) Medlemsärenden

Jonas Svartlok meddelade att AGJ har gått ur förbundet – de passar mer in i MRO. Sten Nordström meddelade att medlemmarna inte har fått medlemsavgiftsfakturorna för 2014 – han ska först avvakta information från Marsh om körda kilometer. Micke Däckfors påpekade att Marsh inte vill ha in körda kilometer förrän efter årsskiftet. Anders Johansson fyllde på med att de vill ha preliminära uppgifter för 2015 nu. Sten Nordström meddelade då att han räknar med att skicka ut fakturorna på medlemsavgifter i månadsskiftet oktober/november.

3 Tågoperatörerna

Jonas Svartlok meddelade att han (och Anders Johansson) träffade *Branschföreningen Tågoperatörernas* (BTO) VD i Almedalen, och det var en mycket trevlig dam, som öppnade för att JHRF kan vara med i BTO. Det kostar 15 000,-, JHRF blir då inbjudna till deras möten och kan ta del av deras dokumentsystem. Man kan även eventuellt gå med i ett försäkringssamarbete, men BTO vill då ha in skadestatistik och han har fått in skadestatistik från Marsh – det är bara OJF spårat ur. Morrgan Claesson påpekade att om man är med på deras försäkring får man inte övriga försäkringar som Folksam erbjuder JHRF-medlemmarna. Jonas Svartlok fyllde på med att man då måste kolla om det går att få dessa försäkringar på annat sätt. Anders Johansson påpekade att då kunde man få en gemensam lösning för alla operatörer. Sten Nordström påpekade att om Folksam säger att man inte kan få övriga försäkringar om man inte tar ansvarsförsäkring så borde kostnaden för denna diskuteras. De andra försäkringarna borde andra också vara intresserade av. Stefan Blomstrand påpekade att det gäller att informera MRO om JHRF funderar på att lämna den nuvarande försäkringslösningen. Sten Nordström höll med om att det inte får handla om att ställa dem utanför. Jonas Svartlok undrade om det var OK för JHRF att söka medlemskap i BTO? Sten Nordström framhöll att omgivningen då ser att föreningarna blir betraktade som seriösa. Anders Johansson fyllde på med att BTO verkade ha tänkt om för att de såg fördelar med samarbete. **Beslutades** att låta JHRF söka medlemskap i BTO och **uppdrogs** åt Jonas Svartlok att verkställa.

4 Trafikverket

## a) ERTMS

Anders Johansson berättade att införandet av ERTMS är framflyttat/omprioriterat. Via FEDECRAIL har man nu hamnat vid bordet i ERA och kan delta i deras arbetsgrupper samt få resor betalade och traktamenten. Det finns intressanta lösningar hos operatörer som det tittas på. För danska DVF står danska signalprogrammet för utrustning på museifordon. 2019/2020 kan arbetet med ERTMS komma igång i Sverige igen. Inför detta tänker ta kontakt med den politiska sektorn. Morrgan Claesson framhöll att det är bra att detta görs. Anders Johansson fyllde på med att även gäller att aktivera sig via FEDECRAIL – det kan finnas möjlighet att få

bidrag från ett EU-projekt, t ex för att installera ERTMS på ett ånglok. Sten Nordström föreslog att låta F 1200 betala alla utvecklingskostnader. Anders Johansson svarade att det blir nog ETCS på ett B-lok först, men först ska B 1489 göras färdigt som ATC-utrustat.

b) Åtkomst till datasystem

Jonas Svartlok meddelade att inget nytt hänt i denna fråga – Trafikverket är måttligt intresserade.

c) Bevarande av historiska byggnader

Jonas Svartlok berättade att detta var uppe i Almedalen, men att frågan har dött genom att TrV avslutat sitt byggnadsavvecklingsprojekt. Men man har fått upp frågan om att se över avtalet mellan dåvarande BV och föreningarna från 2006. Sten Nordström berättade att ENJ har bygger ett stationshus i Kärrgruvan, med väntsal och stationsexpedition. Man har en rolig idé att samla sig på någon pryl från andra stationshus till detta och har nu 5--6 sådant – tänk på detta om det rivs något stationshus. Anders Svensson meddelade att Transporthistoriskt Nätverk (ThN) har tagit upp bevarandet av stationshus och andra järnvägsbyggnader som en av fyra frågor som ThN ska driva tillsammans med RAÄ.

5 FEDECRAIL ungdomsläger

Jakob Jyberg berättade att han och Joakim Wahlberg har varit på ungdomsläger i Nederländerna 2014-08-01—10. De är aktiva i MUMA och lägren är till för ungdomar i 15—25-årsåldern. Årets läger började med banan Hoorn—Medemblik. De fick göra uppgifter på en station för att det skulle se ut som verksamhet pågick på stationen. Denna bana hade anordnat en utfärd typ Mariefredsrundturen med kombinationen banan, båt och ordinarie NS-tåg. Sedan åkte gruppen museibuss till Harlingen Haven. Efter flera tågbyten kom man till Veendam vid museibanan STAR, som är Nederländernas längsta museibana med 26 km linje. De fick fälla träd och buskar. Därefter blev det fortsatt resa till ZLSM, Valkenberg—Simpelveld, som hade flera svenska ånglok. På denna bana var det flera arbetsuppgifter som att slipa och måla godsvagnar, lägga kabelkanaler och bygga plattformar. Det blev även en båttur i Maastricht. En avslutningsfest hölls utanför lokstallet. De gjorde sedan en hemresa via flera linjer och hann även åka lite spårvagn.

Morrgan Claesson påpekade att man fick ha en rökgsanläggning för att kunna elda på ångloken i Simpelveld. Jonas Svartlok undrade om lägret var bäst denna eller förra gången? Jakob Jyberg svarade att det kanske var förra gången. Pierre Marklund undrade om det var fler som han kände igen? Jakob Jyberg svarade att det var det. Pierre Marklund undrade om det var första gången? Joakim Wahlberg svarade att det var det för honom och att det var intressant. Pierre Marklund undrade hur maten var denna gång? Jakob Jyberg svarade att den var bättre denna gång. Han fortsatte med att det var lite jobbigt att prata engelska hela tiden. Det var inga tjejer med denna gång.

Sten Erson-Wester berättade att första lägret var i Sverige 2007 och nästa år ska det vara i Serbien. Tillsammans 120 ungdomar från 13 länder, bl a Sverige, har deltagit. Åldrarna är 15—24 år, ibland 16—25 år, men den övervägande andelen deltagare är över 18 år. Man försökte få EU-bidrag, men fick nej och körde ändå första gången. David Morgan ställde upp med garanti – som dock inte behövde användas. Det var ett pilotprojekt de första två gångerna med få länder inblandade; från 2009 öppnades lägren för deltagare från alla länder. Tanken är att deltagarpriset inte ska vara avskräckande, varför man lade det på 100 EUR. Det blir då mer jobb för honom och värdorganisationen, som måste hitta billiga lösningar och sponsorer. Den gång gav NS gratis resor och man fick även sponsring av mat och T-shirts. Det blev dock ett underskott om 135 EUR per deltagare, som det är frivilligt för deltagarländerna att bidra med för sina deltagare.

Sten Erson-Westers roll är att ungdomslägren blir av och får rätt innehåll, bl a med 50 % arbete och 50 % kultur. Lägren ger möjlighet att lära språk och hur man tänker i andra länder samt fungerar som morot för jobb på egna banor. Det ska bli en europeisk ungdomsorganisation, men fungera t v som FedeYouth inom FEDECRAIL och som rekryteringsbas till FEDECRAIL och länderna. Nästa år blir det Serbien och han får leta värdländer. Det var 16 deltagare i Nederländerna och 6 lokala ledare. Han undrade vad som tycktes om ledarna? Joakim Wahlberg svarade att den äldre av dem var riktigt bra. Sten Erson-Wester berättade att de sista dagarna sov man i tält. Johan Wahlberg tyckte inte att det var illa. Sten Erson-Wester undrade hur det fungerade med matlagningen? Joakim Wahlberg svarade att den gjordes från grunden och att det var bra mat.

Henrik Arvidsson Samsonowitz undrade hur många man brukar vara? Sten Erson-Wester svarade att det brukar vara runt 25 st inklusive ledarna. Dessa tar ansvar för deltagarna hela tiden från och till flygplats. Numera kostar deltagaravgiften 140 EUR. Han visade bilder på arbete, bl a med bommar. Jonas Svartlok undrade vad det konkret innebär för JHRF om man ska stötta ungdomslägret? Sten Erson-Wester svarade att det handlar om 270 EUR. Morrgan Claesson undrade vad MRO gör? Sten Erson-Wester svarade att de avstår. Morrgan Claesson föreslog att låta styrelsen avgöra. Jonas Svartlok tyckte att medlemsmötet ska uttala sig. Carl-Erik Olsson påpekade att man gärna vill utvärdera – hur har detta fungerat med att knyta kontakter m m. Sten Erson-Wester svarade att det finns Facebook-sida för lägret och undrade om ungdomarna har kontakt efteråt? Jakob Jyberg och Joakim Wahlberg svarade att det har de. Sten Erson-Wester fyllde på med att handlar om att uppmuntra ungdomarna att stanna kvar, ge dem en morot och det handlar också om generationsväxling. Men man har inte undersökt exakt vad det ger. Henrik Arvidsson Samsonowitz tyckte detta var jättebra idé för att komma i verksamheten och stanna kvar.

Lars Lindström tyckte att om inte MRO ställa upp ska inte heller JHRF ställa upp. Sten Erson-Wester påpekade att det länge inte var några svenska ungdomar anmälda, varför han gick till JHRF och MRO, och fick till slut ut informationen. Henrik Arvidsson Samsonowitz påpekade att detta har det inte informerats tydligt om. Sten Erson-Wester berättade att FedeYouth har utsett en österrikare som ska kartlägga ungdomsverksamhet i länderna för att nå ungdomarna direkt. Jonas Svartlok såg inga sådana problem – man kan t ex annonsera i Tågsommar. Han föreslog att åtminstone betala tillägg för en ungdom. Sten Erson-Wester påpekade att FEDECRAIL uppskattade förra årets stöd och detta är ett plus i kanten för JHRF. Henrik

Arvidsson Samsonowitz framhöll att detta är viktigt för framtiden – om vi ger upp ungdomen kan vi ge upp. Morrgan Claesson framhöll att man först ska rekrytera ungdom till den egna verksamheten och sedan skicka dem till läger. Jonas Svartlok noterade att det fanns tre förslag: Betala för två, en eller ingen ungdom. Det röstades om detta vilket utföll i en klar majoritet för att betala båda. Mötet **beslutade** därför att betala tillägg för båda ungdomarna.

## 6 Tågsommar m m

Anders Svensson presenterade arbetet med årets Tågsommar: Arbetet med att informera om Tågsommar inleddes på Vildmarks- (2014-03-07, Möten&Event- 2014-02-15) och TUR-mässorna (2014-03-20) samt att tillsammans med ArbetSam jobba med adressförteckningar till medier, museer, riksdagsmän m fl – det blev utsändning till 771 mottagare. Det har blivit mer information om och kring Tågsommar på hemsidan [www.teknikarv.se/ts/](http://www.teknikarv.se/ts/). Han berättade att Tågsommar planerligt sänts med tidningarna AoH, TÅG och mfSS – samt Ringlinien och MJ-magasinet –, att Turistbyråshopen fortsatt engagerats för såväl extern (turistbyråer m fl) som intern (broschyrdeltagare) distribution samt att 205 turistbyråer beställt minst en gång (minskning), 70 övriga beställt (stor ökning), 77 butiker och vägkrogar beställt (minskning) och 577 kompletteringar beställts (stor ökning) men att endast 2 STF vandrarhem beställt (minskning).

Framförallt hade distributionen via *Smultronställen* (butiker och vägkrogar) visat en potential för kraftigt ökad distribution med många tilläggsbeställningar – ett av dessa har beställt kompletteringar 13 gånger! De är dessutom en bra möjlighet att nå ut i storstadsområdena, vars turistbyråer ibland är mycket försiktiga med vad de tar emot. Även denna gång var det Ångbåts-tidtabell som gjorde att deltagardistributionen drog ut på tiden, eftersom denna även denna gång genomfördes som samdistribution. Hela samdistributionen är nu i huvudsak genomförd. Alla fyra broschyrerna har tillsammans spridits i (minst) 108 500 ex, tillsammans vägande närmare 13 ton (över hälften av en linjelastbils last...)! Det finns nu nästan inga Tågsommar och andra broschyrer kvar och det lilla som finns ska användas till mässor, till inbjudan till 2015 års Tågsommar m m.

Distribution hade även förekommit till 225 personer via Turistbyråshopen (deltagandet i deras produkt *SverigeTuristen* var en nyhet för året) eller genom egen hantering – en ökning. Alla texter och nästan alla annonser är betalade, ett ”frivilligt distributionsbidrag” för enskilda har varit fortsatt lyckat – med t o m en mindre nettointäkt från denna kategori – men Tågsommar kommer även detta år att gå med förlust, ännu oklart hur mycket. Inför 2015 behövs det fler och bättre bilder, planeras att kunna fortsätta med en tidig färdigtidpunkt, bl a genom att även denna gång sända ut inbjudan redan i slutet av oktober per mejl till tidigare deltagare i Tågsommar, återgång till 32 sidor i Tågsommar och en del förändringar. Däremot kan det bli ett tryckeribyte eftersom det kommit en intressant offert från ett svenskt tryckeri. Det kommer att bli prishöjningar på både texter och annonser eftersom fortsatta förluster inte är långsiktigt hållbart.

Tanken med att begära in underlag till före jul är att han ska kunna arbeta med dem under helgerna samt att betalningen ska ske någon vecka efter nyår för att deltagarna lätt ska kunna bokföra utgiften på ”rätt” år – trots de problem det kan bli med olika sistadagar att komma ihåg... För samdistributionen gäller det att fortsatt utveckla ”deltagarsamdistributionen”, att undersöka möjligheten av att utveckla användningen av turistbyråerna som s k *service points* (alltså hämtningsställen) även för broschyrdeltagarna samt fortsätta använda DHL Service Points när broschyrerna ska sändas till privatpersoner. En ny satsning för övriga är att använda sig av *leverans utan kvittens* liksom att förbättra adresserna – hantering av returer har i år kostat samdistributionen ca 10 000,-. Det funderas på en distributionsupphandling, kanske i första hand av distributionen till broschyrdeltagarna. En ”hård” tidplan för samdistributionen 2015 är redan spikad. Förhoppning finns om att fortsatt kunna ordna något enkelt deltagande i TUR-mässan, troligen dock inte i (samdistributions)samarbete.

Sten Nordström undrade hur det informeras om hur man får tag i Tågsummars PDF-fil? Anders Svensson svarade att det finns en Facebook-sida finns ([www.facebook.com/tagsommar](http://www.facebook.com/tagsommar)) och att han kan skicka information till *FEDECRAIL Update* och Livius Kooy.

## 7 Tågsläpp

Kjell-Åke Nilsson undrade om det finns ett datum för 2015? Anders Svensson svarade att JHRF/MRO Tågsläppsgrupp har rekommenderat söndagen 2015-04-26 och att MRO höstmöte har fastställt detta. JHRF höstmöte **instämde** i detta beslut.

## 8 Almedalen

Anders Svensson presenterade kort årets Almedalsdeltagande: Det genomfördes ett samordnat transporthistoriskt deltagande med ArbetSam, BHRF, JHRF, MHRF, MRO, SFF och SÅF på en utvidgning av den plats som JHRF/MRO hade 2013. De ekonomiska förutsättningarna blev inte bättre, som tänkt, eftersom Region Gotland ”förstörde” upplägget med en gemensam transporthistorisk plats genom att ta individuellt betalt av alla organisationer. Vagnen och funktionärerna var på plats 2014-06-30—07-03 (med 2014-06-29 som iordningställandedag) på en utvidgad plats som förra året, invid Hamnplan och Högskolan. Det ordnades fyra seminarier i vagnen – om Byggnadsbevarande, Museitåg och turism, FEDECRAIL i ERA och Kvinnor och ungdomar (samt ytterligare ett av ArbetSam). Det blev ett antal särskilt intressanta besök vid platsen, som Trafikverkets GD och Branschföreningen Tågoperatörernas VD (samt kulturministern). Även andra intressanta besökare kom, bl a politiker som deltog i MHRFs baksätesdebatter. Ekonomin omsatte 57 000,- där den stora utgiften var 28 000,- för platsen följt av 17 000 för resor m m, 5 000 för transport av vagnen samt 7 000 i övriga utgifter (annonsering, tryck m m). Detta ska finansieras med 28 150,- vardera från JHRF och MRO och 700,- från ArbetSam (för seminariet).

Almedalsgruppen föreslår fortsatt deltagande och samma plats är bokad (ansökan om polistillstånd är betalad och inlämnad av Transporthistoriskt Nätverk, ThN). Alla ThN-medlemmarna deltar måndag—onsdag (2015-06-29—07-01), JHRF/MRO avser att varav kvar torsdag (2015-07-02). Förhoppningen är att platskostnaden ska minska till 7 000,- att delas av JHRF och MRO, men det beror på Region Gotlands inställning. Planeringen av detta fortsätter,



dels i JHRF/MRO Almedalsgrupp, dels i ThN d:o – den senare ska ha ett möte i Norrköping 2014-11-18. Jonas Svartlok framhöll att den stora fördelen med deltagandet i Almedalsveckan är att man kan hugga ”vem som helst”. Henrik Arvidsson Samsonowitz tyckte att detta deltagande är en jättebra idé. Jonas Svartlok påpekade att JHRF/MRO har en bra arbetsgrupp som fortsätter. Han fortsatte med att man gärna kan kontakta denna om förslag till ageranden och seminarier – då är det bara att mejla *almedalen@jhrf.se*. Carl-Erik Olsson undrade om deltagandet på seminarierna? Jonas Svartlok svarade att det var rätt så bra, med som mest upp till 20 personer på byggnadsbevarandeseminarier. Anders Svensson fyllde på med att 20 personer är ungefär vagnens kapacitet som seminarielokal.

9            FEDECRAIL

a)           Allmänt

Behandlades ej.

b)           Rapport från kongress i Ungern i april

Jonas Svartlok hänvisade till ett en sådan finns i Spårburen 5/14.

c)           Arbetet i HOG (”kulturarvstrafikgruppen”)

Jonas Svartlok underströk att FEDECRAIL nu är godkänd som representant i ERA(s arbetsgrupper) - har man något att framföra så kan JHRF skicka det vidare till FEDECRAIL.

10           WATTRAIN

Behandlades ej.

11           MRO

Anders Svensson berättade detta var 2014-10-04—05 i Skåne och att rapport om detta finns i Spårburen 6/14 – där var Spårburen för ovanlighets skull snabbt ute, redan på kvällen efter den sista mötesdagen! Kjell-Åke Nilsson undrade hur det går med kreosotimpregnerade sliprar? Jonas Svartlok svarade att från 2016 får de inte längre tillverkas i Sverige, men de kan då köpas in från utlandet och läggas i spår. Anders Johansson fyllde på med att alternativet är gotländska tryckimpregnerade sliprar, som dock bara håller i 20 år. Pierre Marklund berättade att DBV har avtal med Trafikverket om att få utbyta sliprar hämtade gratis. Jonas Svartlok påpekade att miljö- och hälsa hos kommunerna kan föra liv om slipersupplag.

Morrigan Claesson berättade att han fortfarande har ett uppdrag om förmedling av småmaskiner, men f n är det organisationsproblem samtidigt som det inte finns så många oanvända maskiner kvar, varför han uppmanade föreningarna att utnyttja sina lokala kontakter.

12 JHRF forts

## a) Utbildningsorganisation

Anders Svensson berättare att JHRF har blivit godkänd som museiorganisation och därmed kommer att få tillbaka (en del av) avgifterna för tillsynen av utbildningsorganisationen.

## b) Gemensamt trafiktillstånd

Jonas Svartlok påpekade att styrelsen har fått uppdrag av vårens stämma att utreda detta. Micke Carlsson har nu blivit trafikchef i NJ, som är i gång och bilda en egen gemensam trafikorganisation med FVJ och NJM, och då gick luften ur utredning. Man kan gå tvärtom och låta dessa föreningar gå före och sedan se om det senare kan utvidgas.

## c) Säkerhets- och utbildningsseminarium

Jonas Svartlok påminde om att det ska vara ett utbildnings- och säkerhetsseminarium och att ett antal föreningar är anmälda – fler får gärna anmäla sig. Lars Lindström påpekade att han inte kan stanna två dagar och att sådana hellre borde äga rum i Stockholm. Jonas Svartlok svarade att man ständigt eftersträvar en placering centralt i landet.

## d) Arbetsmiljöutbildning m m

Behandlades ej.

## e) Miljöseminarium

Behandlades ej.

## f) Bransch- och/eller teknikseminarium

Jfr punkt 2 a) och 15 b).

## g) Övrigt

Anders Svensson gav en kort rapport från Transporthistoriskt Nätverks möte i Norrköping 2014-10-16: MRO berättade om sitt arbete med Transportstyrelsens avgifter, Almedalen 2014 och 2015 behandlades, alla organisationerna presenterade sig för Transportstyrelsens GD Staffan Widlert, som var med under en del av mötet, denne presenterade Transportstyrelsen och det gavs tillfälle till diskussion. Vid denna hade han berättat att FEDECRAIL nu är representerat i ERA och att termen *museijärnvägar* används även när JHRF-medlemmarnas museitrafik på statens spår avses. Lars Lindström tyckte att Jonas Svartlok borde delta och Jonas Svartlok svarade att det kunde han inte denna gång. Dessutom har han och Ragnar Hellborg haft egna möten med Staffan Widlert.

13 Transportstyrelsen

a) JTF

Behandlades ej.

14 Försäkringar

Behandlades ej.

15 Övriga frågor

a) Hanteringen av föreningarnas lokala ursprungsfordon

Carl-Erik Olsson att föreningarna i vissa fall har ett generationsgap – många av dem startade på 1970-talet kring unika fordon, men dessa har blivit nedgångna. Sedan fick man tag i billigare fordon som man kör med och föreningarnas nya medlemmar har ingen aning om bakgrunden, men det vore bra om man kan få fortsätta med den lokala förankringen. Jonas Svartlok svarade att frisläppandet av beredskapsloken kanske inte var det bästa för branschen – eftersom dessa finns att köra blir det inget av med de historiskt mer intressanta fordonen.

b) Hjulsvavar och SJVM

Lars Lindström föreslog att resonera med SJVM om samarbete kring hjulsvavning och sedan om finansiering. Jonas Svartlok undrade om det finns någon ledig undergolvssvarv? Morrgan Claesson svarade att Notvikens har lite jobb och någon ventil läcker. Om den läggs ner rivs den ut – den borde i så fall tas över SJVM och placeras i Gävle. Nyare svarvar har program som är svåra att anpassa för föreningarnas oftast äldre fordon. Lars Lindström fyllde på med att det även finns undergolvssvarv i Kiruna, som också används lite – man skulle antingen köpa loss denna eller få till ett avtal om använda den på plats. Jonas Svartlok undrade hur det fungerar i Notviken? Morrgan Claesson svarade att verksamheten hanteras av EuroMaint och lokalerna ägs av Jernhusen. Att flytta en undergolvssvarv till Gävle vore ett bra statsstöd till branschen.

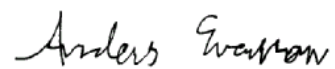
Morrgan Claesson framhöll att det inte bra att SJVM med statliga pengar i botten konkurrerar med föreningarna. Lars Lindström påpekade att de är ute efter att ta in pengar. Pierre Marklund påpekade att SJVM historiska körningar gynnar alla och deras körningar helst ska fungera så att de kompletterar branschens. Anders Svensson påpekade att staten pressar på SJVM ekonomiskt, vilket gör att de ser sig tvungna att tjäna de pengar de kan. Morrgan Claesson påpekade att om de kan erbjuda en tjänst, typ tillgång till svarv, kan det vara ett sätt att betala tillbaka till föreningarna. Pierre Marklund undrade om de inte kan bjudas in på ett möte för att berätta hur de ser på saken? Jonas Svartlok svarade att det kanske kan ske på branschseminariet. Lars Lindström påpekade att även föreningarna bör bidra till att svarven kommer på plats. Morrgan Claesson föreslog att söka säg 0,5 MSEK från RAÄs arbetslivsmuseistöd. Jonas Svartlok påpekade att först måste man undersöka om man kan få ta över svarven. Carl-Erik Olsson undrade över hjulsvarven i Nora? Morrgan Claesson svarade att det är en lösaxelsvarv – det är för mycket jobb att ta loss hjulen.

c) JHRF hemsida

Stefan Blomstrand visade den nya hemsidan och dess funktioner.

16 Mötets avslutande

Jonas Svartlok avslutade mötet 11:15.



Anders Svensson