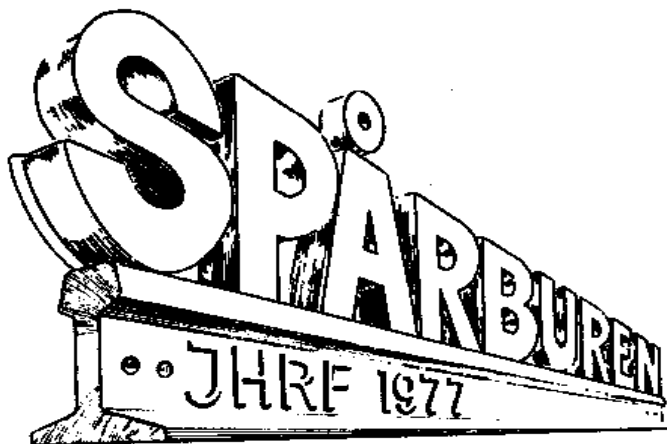


Föga periodiskt organ  
för

**JÄRNVÄGS-  
HISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET**  
Box 1134  
171 22 SOLNA

Hemsida: [www.jhrf.se](http://www.jhrf.se)  
Mejl: [kontakt@jhrf.se](mailto:kontakt@jhrf.se)

Medlem av  
\* ArbetSam  
\* FEDECRAIL



ISSN 0280-9796

Bidrag sändes till

Spåraturen  
c/o JHRF, Box 1134  
171 22 SOLNA  
[anders.svensson@jhrf.se](mailto:anders.svensson@jhrf.se)

Redaktör (Red):

Anders Svensson

4/12

2012-08-24

## INLEDNING

Efter en tids arbete har äntligen dokumentationen av årets Almedals-deltagande blivit klar. I övrigt är den en del annan aktuell information och passar styrelsen på att få ut några angelägna meddelanden.

I detta rätt så matiga nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen om höstmötet, arkivet, en skrivelse till kulturministern, möte med BHRF och MHRF samt informationsutbyte
- Information om att uttaget av Transportstyrelsens avgifter skjuts upp
- Några kompletteringar till FEDECRAIL-dokumentationen i Spåraturen 3/12
- En fyllig dokumentation av JHRF och MRO deltagande i Almedalsveckan i början av juli
- Ett meddelande från SJVM om försäljning av stenkol.

Tanken är att det inom kort ska komma fler nummer av Spåraturen för att få ut mer information om höstmötet samt dokumentationer om Transportstyrelsens senaste branschrådsmöte, en informationsdag om ERTMS m m.

## FRÅN STYRELSEN

### Höstmötet 2012

äger rum i Stockholm lördagen 2012-10-20 kl 13:00—17:00 (OBS! vi har senarelagt starten något men ordnar i gengäld inte någon gemensam lunch) i utbildningslokalen i Alkärshallen hos Djurgårdslinjen på Djurgården som lokal och möjlighet att studera SÅS' samlingar i Västberga, adress Vretenborgsvägen 13 b, kl 09:00—11:00 innan mötet. För de som behöver övernattning rekommenderas *Hotell Adlon*, Vasagatan 42 (nära Stockholm C), tfn 08-402 65 00. Ett prisvärt alternativ är *STF Vandrarhem* vid Fridhemsplan, Sankt Eriksgatan 20, tfn 08-653 88 00. Vi återkommer med mera detaljer!

Spåraturen 4/12

## Arkivet

i Krylbo lokstall är nu igång på allvar! 2012-08-09 var red på plats efter att några av SKÅJs flitiga funktionärer dagen innan hade burit upp och in ett antal hyllor i lokalen. Dagen ägnades åt att packa upp de fyra flyttlådorna, ställa upp pärmar i hyllorna, gå igenom innehållet i pärmarna och förteckna dem i en enkel arkivförteckning. Till vår stora glädje fanns det en komplett samling original av protokoll och verksamhetsberättelser från "the very beginning" (=1977) fram t o m våren 2005, protokoll och minnesanteckningar (m m) från de olika sektionernas verksamhet under 1980- och 90-talen, försäkringshandlingar m m. Det som saknas är dock det mesta av ekonomimaterialet, "gamla" Spåraturen (som gavs ut t o m våren 1994), medlemshandlingar (inträdesansökningar m m) samt en hel del korrespondens. Därför är vi mycket tacksamma för kontakt om ni hittar något JHRF-material – eller vet var det finns!

## Skrivelse till kulturministern m m

JHRF (ordförande) har skickat följande skrivelse till kulturministern:

*"Angående Transportstyrelsens delrapportering av uppdrag 6 i regleringsbrev 2012 och dess konsekvens för Sveriges järnvägshistoria*

Under Almedalsveckan tog undertecknad en mycket hastig kontakt med kulturministern gällande Transportstyrelsens delrapportering av uppdrag 6 i regleringsbrev 2012 (TSG 2012-123).

I samband härmed gjorde vi överenskommelsen att vi från Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF:s, sida skulle återkomma i ärendet vilket härmed sker.

Vi ser mycket allvarligt på den delrapport Transportstyrelsen presenterat.

För våra medlemsföreningar, vilka genomför 60% av den totala museala järnvägstrafiken i Sverige, uteslutande på Trafikverkets spåraneläggningar (det handlar alltså *inte* om museibanor) kommer förslaget, under förutsättning att det går ige-

## FRÅN STYRELSEN forts

nom som presenterat, att innebära att den del av våra medlemsföreningars bevarande av den svenska järnvägshistorien som handlar om att levandegöra detta kulturarv genom resor för allmänheten helt kommer att upphöra. Omedelbart.

Våra medlemmar bedriver sin verksamhet helt utan driftsbidrag, verksamhetsbidrag eller motsvarande från det allmänna. Vi har aldrig krävt några sådana bidrag och heller inte sett något behov av dem. Det innebär att Staten inte har eller har haft några sådana bidragskostnader för våra medlemmars verksamheter.

Genom det förslag som nu har presenterats kommer våra medlemmar behöva lägga mellan 70 och 100% av sina årliga intäkter på Transportstyrelsens avgifter istället för att låta dessa gå till bevarande och renovering av fordon och anläggningar.

Ett rimligt antagande är att en stor del av den svenska järnvägens kulturarv kommer gå förlorat i försäljningar utomlands och i skrotningar. Den del som sedan återstår kommer att överlämnas till Sveriges Järnvägsmuseum som redan idag har större samlingar än vad som är hanterbart i förhållande till personalstyrkan. Den idag obefintliga kostnaden för Staten blir därmed många 100% större.

I sin delrapport föreslår Transportstyrelsen en femtioprocentig avgiftsreducering för den som bedriver verksamhet av kulturhistoriskt intresse. Som tidigare nämnts är dock detta långt mycket mer än vad Sveriges museiföreningar generellt klarar av ekonomiskt. Skulle förslaget gå igenom kommer någon förening att överleva något år framåt men det stora flertalet kommer omgående att tvingas upphöra med sin verksamhet.

Vi önskar med denna skrivelse höra Kulturministerns uppfattning i denna fråga. (*Skrivelse från JHRF 2012-08-02*)

Skrivelsen har sedan "hittats" av media (nej, vi har inte sänt ut något pressmeddelande e dyl, så detta är helt enkelt effekt av "grävande journalistik"!), vilket hittills uppmärksammats av följande media, ofta genom intervjuer med Jonas Svartlok (de flesta 2012-08-21):

- Norra Skånes tidningar
- Radio Halland (nyhetssändningen 16.30 finns på nätet)
- Gävle dagblad
- SR Sörmland (det pratades om både FSVJ och ÖSIJ)
- Svenska Dagbladet (med SKÅJ som exempel)
- SVT Västnytt (intervju med AGJ 2012-08-24 19:15).

JHRF och MRO ordföranden har kommit överens med Transportstyrelsen om att träffa dess gd 2012-09-05!

## Möte med BHRF och MHRF

Båthistoriska Riksförbundet (BHRF) hade bett om ett möte med Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) hos MHRF 2012-08-23 och när red fick veta att detta möte skulle äga rum kollade jag om även JHRF skulle kunna få vara med. Det gick bra och vi samlades fyra personer från BHRF, tre från MHRF och red från JHRF. De olika personerna och organisationerna presenterade sig Spårburen 4/12

och mötet fortsatte med att snacka myndighetskontakter, problem med regelverk och avgifter, definition av museifordon (den definition som Henrik Reuter Dahl föreslog i en debatt på *Järnvägshistoriskt Forum* hösten 2009 vann allmänt gillande), evenemangsinformation och informationsutbyte. Deltagarna var överens om att det var ett bra möte, att det borde vara fortsatta möten ca två gånger per år, att kalla till nästa möte någon gång i början av nästa år, att flera riksorganisationer eller liknande inom områdena fordonshistoria borde kallas till dessa möten, att försöka låta ArbetSam ha en samordnande roll för mötena, att en stående agenda skulle vara myndighetskontakter och evenemangssamordning/-information samt att starta informationsutbyte av nyhetsbrev (eller liknande) mellan organisationerna.Utförligare rapport från mötet kommer i en senare Spårburen!

## Informationsutbyte

Delvis som ett resultat av ovanstående möte skickas fr o m detta nummer Spårburen (och annan information för allmän spridning från JHRF) även till (representanter för) BHRF och MHRF enligt ovan samt till norska *Museumsbanerådet* och danska *Danske Veteranogs-operatørers Fællesrepræsentation* (DVF).

## TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER

Jag har 2012-08-14 fått reda på att Transportstyrelsens styrelse samma dag beslutat att låta oss slippa avgifter ett år till. Detta gäller däremot inte avgifter för utbildningsplaner och utbildningsanordnare, där har vi inte ens 50 % rabatt. De kommer att kosta 18 000 resp 36 000 SEK kommande år. Däremot kommer vi att få ansöka om att bli befriade från avgift ytterligare ett år. Man kommer att skicka ut information om villkor och blanketter i höst. 2012-08-20 kommer beslutet att finnas på deras hemsida. En av anledningarna till förlängningen av avgiftsbefrielse är att Transportstyrelsen vill samordna avgifterna med övriga trafikslags veteranföreningar. Ett tips för att slippa avgift på utbildningsplaner är att ansöka så fort som möjligt innan nyår och inte spara till i december. (*Mejl från Lars Lindström via Morrgan Claesson 2012-08-16*)

## FEDECRAILS KONGRESS 2012

### Utfärder, komplettering

Tågen på ÖSIJ 2012-05-16—18 drogs av:

- 16e Läggesta nedre-Mariefred ÖSIJ 16 Aspa
- 17e Mariefred-Taxinge NAÄJ 4 K M Nelsson
- 17e Mariefred-Taxinge ÖSIJ 21 Gaivoron
- 18e Mariefred-Läggesta nedre ÖSIJ 16 Aspa

# JHRF OCH MRO I ALMEDALEN

## Allmänt

Vid de båda riksorganisationernas gemensamma höstmöte i Almunge 2011-10-04 togs beslut om att fortsätta satsa på Almedalsdeltagande även 2012. Detta följdes (från JHRFs) sida upp med att tillsätta en grupp för marknadsfrågor – Anders Johansson och Anders Svensson – såsom MRO gjort redan i samband med sitt höstmöte. I praktiken innebär det att den tidigare Almedalsgruppen med ovan nämnda från JHRF och Åke Paulsson och Anders "Ante" Svensson från MRO fick fortsatt mandat. Denna (som även hanterade Tågsläppsprojektet) satte igång tidigt under våren och kunde därmed komma igång tidigare än 2011. Dessutom kunde erfarenheter och rutiner från 2011 användas. Nytt denna gång var arbetet med att åstadkomma ett seminarium som efter en del planering blev två då det visade sig att den tidpunkt då det gick att få tag på en lokal på Visby Högskola kunde inte Björn von Sydow. Därför ordnades ytterligare ett seminarium – utan kostnad – invid vagnen på Almedalsplatsen i Visby hamn.

Gruppen jobbade på, hade ett flertal telefonmöten (ibland i en utvidgad grupp) och de flesta aktiviteter blev klara flera veckor tidigare än vid motsvarande tidpunkt 2011. Ett specialmöte – mest kring seminarierna – ägde rum i Helsingborg i samband med FEDECRAIL-konferensen. Där samlades alla som skulle vara med i Almedalen – gruppen, övriga funktionärer och de flesta av seminarietalarna. Gruppens arbete bestod som förra året av att boka plats i Almedalen (liksom föregående år egentligen på Holmen i Visby hamn, men inte så långt från Almedalen, och ganska nära förra årets plats), uppdatering av pressmeddelande, post- och mejladresser till riksdagsmän (i kultur-, närings- och trafikutskottet) och intressanta myndigheter för att sedan skicka såväl brev som mejl till dem, boka båtbiljetter och ordna övernattningsfunktionärerna (här ställde GHJ även denna gång upp som en mycket värdefull resurs med sängplatser i Hesselby och Eken), ordna med transporter (bl a av godsvagnen Gsp 300411), hålla koll på projektets ekonomi samt ordna med tusen och en småsaker (allt från kaffebyggare till ström...) som skulle vara på plats när det hela drog igång. Vi återanvände förra årets broschyr, som presenterade bevarandet i allmänhet, JHRF, MRO, de frågor vi vill driva och det "lokala exemplet" GHJ som beslutsfattarna skulle kunna studera på plats, men nytryckte några hundra ex av A5-versionen. Dessutom gjordes det i ordning 20 buntar med fördjupningsmaterial att dela ut i samband med seminarierna och annars när vi fick "intressanta" besökare samt två flygblad om årets huvudfråga, Transportstyrelsens avgifter i 100–200 ex vardera. Även förra årets faktablad återanvändes.

När det var dags, 2012-07-01–05, hade vi lyckats engagera tio funktionärer inkl seminarietalarna och Thomas Lange, som engagerades som moderator för måndagens seminarium. En "kärngrupp" om fem personer fanns på plats alla dagarna platsen var öppen,

d v s måndag—torsdag och ytterligare två fanns på plats t o m onsdag. Under dagarna hände följande (ur red:s dagbok från dagarna):

- Söndag 01 – Vagnen ställs på plats, vissa förberedelser.
- Måndag 02 – Seminarium på morgonen, fem besökare utöver gruppen – viss debatt, **Seminarium 1** nedan. Därefter förberedelser i och invid vagnen för att få platsen klar. Morrgan Claesson (och Jonas Svartlok) träffar Tågoperatörernas Christel Wiman "ute på stan" för att diskutera gemensamma frågor – se nedan. Thomas Eneroth, riksdagsman (S), besöker vagnen em och pratar med Thomas Lange och Anders Svensson. Visst besökande under dagen och en del broschyrer gick åt. På ett kvällsseminarium arrangerat av SJ, Jernhusen och Tågoperatörerna fick Morrgan Claesson tillfälle till ett längre samtal med Catharina Elmsäter-Svärd som visade både förvåning och förståelse för våra bekymmer med Transportstyrelsen – se nedan.
- Tisdag 03 – Vi kompletterar utrustningen något. På förmiddagen besök av Per Lodenius (C) som pratar med oss en stund och får material. Han rekommenderade kontakt med två andra från (C) som sitter i Trafikutskottet – Göran Lindell och Anders Åkesson. Anders Svensson träffar efter lunch transportjournalisten Ulo Maasing, SJ styrelseordförande Jan Sundling m fl "på stan" och delar ut material. Morrgan Claesson i full gång med kontaktskapandet och träffade bl a Trafikverkets vice GD Lena Erixon och pratade tillgång till data-system, kvalitetsavgifter m m – se nedan. Visst besökande från några som verkade mer insatta och en del allmänhet som plockade broschyrer.
- Onsdag 04 – Denna dag var det ett nytt seminarium kl 11–12 utanför vagnen med Björn von Sydow som talare – se **Seminarium 2** nedan. En liten (ca fem st) men naggande god skara åhörare fanns på plats för att ta del av vårt budskap. Bland andra Lotta Finstorp (M), riksdagsledamot i riksdagens trafikutskott, och Isak From (S), riksdagsledamot i riksdagens kulturutskott. Lunch med Per Isaksson, informationschef Bombardier Transportation, och samtal om möjliga samarbetsområden, t ex rekrytering till järnvägsområdet. Efter lunch kom Sten Bergheden (M), riksdagsledamot i riksdagens närings- och trafikutskott. En av måndagens seminariedeltagare, Hans Jeppsson, återkom för fortsatt samtal med Anders Svensson och Ragnar Hellborg. Morrgan Claesson träffade riksantikvarien Lars Ambreus på sena eftermiddagen och berömde RAÄ för (handläggningen av) arbetslivsmuseibidraget och framhöll veteranåtgångens möjligheter som ett arbetslivsmuseum som kommer till folket... – se nedan. Förhållandevis mycket allmänhet besökte vagnen.
- Torsdag 05 – "Endast" allmänhetsbesökare, några dock mera initierade. Vagnen städas ur och körs hem till Hesselby på kvällen (kl 20) – vagnen åter på spår före kl 21!

## JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

På fredagen åkte så de sista ”tappra” fastlänningarna hem – Åke Paulsson på morgonen och red på förmiddagen.

Vad kostade det, vad gav det och vad har vi lärt oss? Enligt det preliminära utfallet kommer detta ”äventyr” att gå loss på ca 52 000,-. Detta är ca 12 000,- mer än den budget som gjordes i höstas. Det som budgeterades gick tillsammans ungefär jämt upp – platsen kostade mer än budgeterat (eftersom Visby kommun räknade in även söndagen, då vi ”bara” ställde dit vagnen) medan seminarierna kostade mycket mindre än budgeterat. Det tillkom dock utgifter som inte fanns (eller rättare sagt inte togs ut) förra året och det var för bilresor och parkering i Visby. Egentligen är det inget ”fel” med dessa extra utgifter, det var bara det att eftersom de inte ”drabbade” projektet 2011 så fanns de inte med i ”tänket” när budgeten gjordes... Vad det gav framgår delvis av ovan och nedan även om det givetvis är svårt att veta vad det kommer att leda till. Men en känsla är att vi nu börjar närma oss det läge som MHRF, som varit med två år längre, berättat om – nu börjar politiker och tjänstemän komma till oss för att förhöra sig och testa förslag!

Vad vi lärt oss är en hel del: att vi bör komma igång ännu tidigare med (en del av) förberedelserna, att vi måste bli bättre på att få in rätt information om seminarierna i tid (nu missades att i det tryckta kalendariumet meddela det första seminariet var ett frukostseminarium och på samma ställe blev det fel klockslag angivet för det andra seminariet), att det bör gå att ordna flera seminarier enkelt och billigt (mer om det nedan) samt att mycket kan göras effektivare, vilket minskar kostnaderna. Se även nedan!

Funderingarna om framtiden är att detta inte är en engångssatsning – speciellt om vi nu börja komma i det läget att politiker och tjänstemän vill söka upp oss vore det inte bra om vi plötsligt inte är där! Under onsdagen tog JHRF kontakt med MHRF om att placera JHRF/MRO-platsen i anslutning till MHRFs – mycket bättre belägna – plats utmed Skeppsbron. Även ArbetSam hade sådana kontakter. Detta måste göras snabbt eftersom de bästa platserna på nästa års Almedalsvecka bokas redan under innevarande Almedalsvecka! JHRF beslutade att garantera deltagandet ekonomiskt om MRO – mot förmodan – inte skulle delta nästa år. Avtalet med MHRF gäller under förutsättning att de kan återfå sin plats. En annan fundering angående kommande år är att inreda vagnen till en miniseminarie-lokal med ca 10–15 platser och därmed kunna ha ”gratis” seminarier när vi vill, även kunna erbjuda samma möjlighet till våra grannar (t ex MHRF) samt i övrigt kunna hyra ut lokalen till externa seminarier – med årets totalt 1 818 seminarier, som inte lär bli färre, är centrala platser att hålla seminarier på något av det (näst boende...) mest eftersökta i Visby! Det finns också en hel del idéer om seminarier vi skulle kunna ha, t ex ett mer kulturhistoriskt d: o om ”handens kunskap”, som med fördel skulle kunna hållas tillsammans med MHRF m fl.

Spårburen 4/12

Nu är det dags för först arbetsgruppen, sedan de båda riksorganisationernas styrelser och därefter de båda organisationernas höstmöten att utvärdera detta och besluta om hur vi går vidare. Det kommer även att behövas möten i en utvidgad Almedalsgrupp med representanter för MHRF, ArbetSam m fl systerorganisationer som det kan vara aktuellt att samarbeta om Almedalsdeltagande med.

## Rapport och förslag fr Ragnar Hellborg

2012-08-20 besökte ordförandena i MRO och JHRF Torsten Nilsson och Lovisa Almborg i Norrköping. Ragnar Hellborg förutskickade ju detta besök under våra dagar i Visby. Orsaken var att försöka få en bättre samordning mellan de olika organisationer som värnar om gammeldags transporter. Mötena (tre stycken i Lärje, Norrköping och Solna) ledde ju ingen vart.

Jonas Svartlok och Ragnar Hellborg föreslog följande hos Torsten Nilsson:

- Torsten Nilsson och Lovisa Almborg ska vara med under Almedalen 2013.
- De ska vara övergripande och se till att det blir bättre samordning.
- De skapar en gemensam devis.
- Komma med idéer om t ex gemensamma seminarier.

Torstens svar:

- De tar gärna på sig detta.
- Kommer att vara på plats.
- Har ekonomimöte 2012-08-21 då det förankras.
- Kommer att kontakta övriga organisationer (bil, ångbåt, segelbåt).
- De återkommer till oss inom några veckor.

Förslag från Ragnar Hellborg angående kommande Almedalsdeltaganden som presenterades och diskuterades på kvällen 2012-07-04 – det fanns intresse för de flesta av punkterna:

1. Enhetlig klädsel (inte nödvändigtvis uniform)
2. Tidsschema som säkerställer att det alltid finns minst en, gärna två, utanför vagnen
3. Det räcker att ha öppet vagnen till kl 17
4. Något att dela ut till passerande: penna, karameller, Ramlösa, pepparkakor – eller vad gruppen bestämmer
5. Bättre plats för godsvagnen
6. Säkerställa att det finns kall dryck till funktionärerna
7. Samordning med övriga historiska föreningar. Jonas Svartlok och Ragnar Hellborg besöker ArbetSam i september (det skedde 2012-08-20; se ovan)
8. 2–3 seminarier med olika teman utspridda över lika många dagar
9. Blänkare i rosa programtidningen under samtliga fyra dagar ”kom och besök oss i gammeldags godsvagn kl 10–17”.

## JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

### Rapporter från Morrgan Claesson

#### Samtal med infrastrukturministern

Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd träffades under avspända former på ett kvällsseminarium med mingel. Hon var inte stressad utan jag fick en möjlighet att föra en konversation på flera minuter.

Jag framförde hotet mot all veteran- och museitågstrafik i och med införandet av Transportstyrelsens avgifter enligt det förslag som ligger. Att trafiken kommer att vara avvecklad inom några år.

Hennes svar var att hon kände till detta och var överens med kulturminister Lena Adelson Liljeroth om att vi inte skall drabbas av detta, vi sitter i samma båt som våra traditionsfartyg som också skall befrias av olika tillsynsavgifter av denna typ.

Vi kan nu vara säkra på att regeringen har förstått vårt problem, vi skall naturligtvis noggrant bevaka frågan men får nog ha lite tålamod över sommaren för att se vad som blir resultatet. Vår fråga blir kanske inbakad i kommande infrastrukturproposition som nu är under förberedelse för att läggas för riksdagen i år.

Under dagarna i Visby har undertecknad och andra i gruppen, Åke Pålsson, Ragnar Hellborg, Ante Svensson, Anders Svensson, Anders Johansson, Jonas Svartlok och Thomas Lange som var med under måndagen, träffat många av framför allt riksdagens trafikutskotts medlemmar. Alla har oavsett partitillhörighet visat förståelse stor sympati för vår sak.

Vi skall inte ropa hej förrän vi kommit över bäcken är ett ordspråk, det gäller i största grad i detta fall. Vi skall utan bli tjatiga upprepa hotet med avgifterna till Transportstyrelsen om och när man träffar på en politiker eller beslutsfattare som har makt i frågan. Detta får vi hålla på med tills vi kommer i land på andra sidan. (Mejl från Morrgan Claesson 2012-07-06)

#### Samtal med Trafikverkets vice gd

Jag träffade aldrig Gunnar Malm, generaldirektören för Trafikverket, denna gång på Gotland. Han hade setts komma till ön men var inte engagerad i några seminarier.

Desto mer engagerad var Lena Eriksson, hans second, med henne fick jag ett litet samtal under tågdagen som var tisdagen 3e juli.

Med henne talade jag om våra svårigheter vi har som järnvägsföretag har som behöver komma åt Trafikverkets olika datasystem såsom Opera, Här & Nu, KLING m m. Det måste bli enklare för oss järnvägsföretag, det bör kunna vara som det är på bankerna lätt att logga in sig och sedan har man direkt möjlighet att komma åt den information som gäller mitt företag i en portal.

Som det är nu får man logga in sig i varje bas och med jämna mellanrum så måste man ändra sitt lösenord, detta är jobbigt.

Ett exempel är att BJs fått en faktura på kvalitetsavgift för trafik under en månad, med fakturan fanns det ingen följesedel eller annan förklaring om vad vår ”försummelse” var utan detta skall man leta upp i en databas, vi har inte efter flera veckor inte lyckats ta reda på vad vi skall betala för.

Detta är ett alldeles för krångligt system speciellt för oss små järnvägsföretag, SJ har till exempel fått städsla 2 st personer för att hantera kvalitetsavgifterna.

Lena Eriksson sa att hon kände till problematiken med tillgängligheten och åtkomsten till Trafikverkets olika system men just nu var det för dyrt att komma tillrätta med detta. Det skulle enligt henne kosta flera miljarder att skapa ett kundvänligt system, det hon inte sade var väl att de ville bruka dessa pengar i spåret i stället?

Jag tycker att alla som håller på med dessa problem inte skall försitta något tillfälle om detta bjuds att påpeka besvären vi har med tillgängligheten av Trafikverkets olika system.

Man skall inte behöva vara datanörd för att vara en bra järnvägare. (Mejl från Morrgan Claesson 2012-07-06)

#### Samtal med riksantikvarien

På onsdag eftermiddag hade Riksantikvarieämbetet, Riksarkivet och Kungliga Biblioteket ett eftermiddagsseminarium med lite mingel. Ämnet för seminariet var: ”Öppna Kulturarvet”. Det hela handlade om att vårt gemensamma arv skall vara tillgängligt för alla och inte vara en handelsvara.

Efter seminariet fick jag ett litet samtal med Riksantikvarie Lars Ambreus som tillträdde sitt ämbete i våras.

Först berömde jag ämbetet lite för dess handläggning av stödet till arbetslivsmuseerna. Vi känner att detta hanteras professionellt och bra att utdelningen var rättvis att rätt projekt fick stöd.

Sedan talade vi om att de föreningar som kör på de allmänna spåren är ett ambulerande arbetslivsmuseum. Vi ger en trakts befolkning en upplevelse genom många av våra sinnen, syn, hörsel, känsel och lukt från förr och detta utan att staten behöver betala något extra. Det skall snara ses som vår återbetalning för den support vi får av samhället. Detta är en del av den samhällsnytta vi utför. (Mejl från Morrgan Claesson 2012-07-06)

#### Samtal med Tågoperatörerna

Tågoperatörerna är en organisation där de flesta kommersiella järnvägsföretagen är medlemmar.

Tågoperatörerna är direkt arvtagare till Svenska Järnvägsföreningen.

## JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Tågoperatörerna har ett litet kansli med en VD Christel Wiman och en Vice VD Gunnar Alexandersson, det är all personal de har.

Tågoperatörerna har en styrelse där Björn Östlund, f d höjdare i Banverket, är ordförande, Lars Yngström från TÅGAB är vice ordförande.

Övriga styrelseledamöter är höjdare i de olika järnvägsföretagen.

JHRF har genom undertecknad börjat prata med Tågoperatörerna, vi har många beröringspunkter eller gemensamma intressen, såsom orimliga avgifter till Transportstyrelsen, Linjebokens framtid, framtida förvaltning av JTF Järnvägstrafik-författning m m. Tågoperatörerna har förstått att vi vill något, nu är bollen hos dem, vi får nu avvakta vad som kommer att hända. (Mejl från Morrigan Claesson 2012-07-06)

## Seminarium 1 måndag

Det första seminariet ägde rum på morgonen, 08:30 – 09:30, i sal D24 på Högskolan i Visby. Närvarade var 8–9 personer från JHRF Almedalsgrupp inkl talare och moderatorn Thomas Lange samt fem besökare. Vi missade att annonsera det som frukostseminarium i det tryckta programmet, så det blev mest vi funktionärer, som visste om det, som använde oss av frukostresurserna...

### MRO

Ragnar Hellborg inledde med att berätta att runt om i landet finns runt 20 museibanor (järnvägar och spårvägar). Verksamheten är helt ideell och syftar till att bevara lok, vagnar och andra föremål samt kunskap från en svunnen tid. Resenärerna får väldigt konkret uppleva hur föregående generationer färdades i landet. Museibanorna erbjuder besökarna tre delar:

1. **Visningen** har formen av en resa på museibanan. Denna är interaktiv.
2. **Bevarande, renovering och rekonstruktion** av historiska föremål.
3. **Bevarande och spridning av kunskap** om de gamla banorna och äldre arbetsmetoder.

Han fortsatte med att de historiska tågen och spårvagnarna bevarar ett kulturarv. Kostnaden för det allmänna är försvinnande liten. Inga regelbundna statliga eller kommunala bidrag utgår till föreningarna. Föreningsmedlemmarna arbetar frivilligt och oavlönat. Museibanornas verksamhet faller under järnvägslagen. Transportstyrelsen ger tillstånd och utövar tillsyn. Regeringen har ålagt Transportstyrelsen att ta ut avgifter, så att dess verksamhet i stort sett blir självfinansierad. Därför kommer Transportstyrelsen att ta ut en schablonavgift som vida överstiger vad föreningarna har möjlighet att betala. Avgiften står inte heller i någon som helst rimligt förhållande till de risker som museitrafiken innebär.

Avgifterna blir för museiverksamheten i miljonkronors-nivå per år. Ingen förening kommer att överleva de föreslagna avgifterna. För de mindre föreningarna innebär förslaget att trafikintäkterna inte täcker avgifterna till Transportstyrelsen; för de flesta föreningar utgör avgiften 60 – 80 % av trafikintäkterna och för ett fåtal, de största föreningarna, uppgår avgiften till ca 20 % av intäkterna. Att driva museitrafik blir varken ekonomiskt eller psykologiskt möjligt. Resultatet blir att en väsentlig del av vårt kulturhistoriska arv av spårburen trafik förintas. ***Har vi inte råd att låta vår museitrafik överleva? Riksdagen bör i höst befria ideell museitrafik från avgifter till Transportstyrelsen!!***

Thomas Lange frågade om detta avsåg järnvägsnät som är isolerade? Ragnar Hellborg svarade att de flesta är isolerade, utom några få. De flesta banorna är smalspåriga, vilket redan i sig gör det omöjligt att köra ut i Europa med dessa tåg. Thomas Lange undrade om det finns någon nytta med avgifterna? Ragnar Hellborg svarade att det finns det möjligen för (de stora) järnvägsföretagen, men inte för föreningarna.

### JHRF

Jonas Svartlok inledde med att han representerar JHRF (Järnvägshistoriska Riksförbundet), en organisation som organiserar de veteranstågsföreningar som trafikerar det allmänna järnvägsnätet. Organisationen bildades på 1977 och har idag 35 medlemmar som tillsammans producerar cirka 175 000 tågkilometer per år, cirka en tusendel av trafiken på vår gemensamma infrastruktur mätt i tågkilometer. De flesta tågen medlemsföreningarna kör är resandetåg, många av dessa resenärer är barnfamiljer eller pensionärer som vill uppleva en nostalgisk resa. JHRFs medlemmar kör både korta resor på några timmar till resor som varar upp till en vecka och körs över långa sträckor. Det körs motorvagnståg, sov-vagnståg, resandetåg med och utan servering ombord. Tågen består normalt av materiel som inte brukas kommersiellt längre utan har uttrangerats av främst SJ. I undantagsfall hyrs dragkraft av kommersiella operatörer som SJ eller Green Cargo.

Järnvägsföretagen som är medlemmar i JHRF kör på samma villkor som alla andra järnvägsföretag och står under hård mycket kontroll av Transportstyrelsen. Förbundets medlemmar är dock, i jämförelse med andra järnvägsföretag, ”microföretag” med en biljettförsäljning på mellan 50 000 SEK och några MSEK årligen. Biljettintäkter är, för samtliga JHRFs medlemsföreningar, den absolut största intäktskällan. I enstaka fall, och för specifika projekt, främst fordonsrenoveringar och likande, får en del föreningar bidrag från RAÅ. Dessa bidrag täcker dock ytterligt sällan utgiftsposterna. Vid sidan av medlemsavgifterna skall biljettintäkter således räcka till bränsle, stenkolkostar cirka 3 500 SEK per ton, dieselolja ungefär detsamma per kubik, fordonsunderhåll, försäkringar, föreningsadministration m m. JHRFs medlemmar lever på att allt arbete utförs ideellt – utan detta går inte ekvationen ihop.

## JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Föreningarnas största problem nu är det avgiftssystem som Transportstyrelsen har aviserat med olika avgifter för registrering, tillsyn och godkännanden. Går detta igenom kommer så gott som all vår verksamhet att upphöra då våra medlemmars pengar inte kommer att räcka att betala Transportstyrelsen. I samtliga fall överstiger avgifterna den årliga omsättningen hos våra medlemsföreningar. En fråga man kan ställa sig är – Har vi i Sverige råd med musei- och veterantåg? Vi är viktiga kulturbärare. Veterantågen rör sig längs järnvägarna och visar upp kulturen på olika platser i landet och hela landet har rätt till sin del av denna kultur. Det kan inte vara så att det bara får finnas på några få platser. Järnvägs-kulturen är inte kommersiell, det går inte driva denna rörelse som ett normalt företag utan det är syssla man företar sig ideellt och av eget intresse.

Det är därför rimligt att Transportstyrelsens kostnader för tillsyn med mera för veterantågsföreningarna bekostas på annat sätt än genom att avgifter för respektive medlemsorganisation. Med tanke på den rent trafikeringsmässiga omfattningen av vår verksamhet torde det i sammanhanget vara en liten del av Transportstyrelsens utgifter. De avgifter det är frågan om är:

- Säkerhetstillsyn järnvägsföretag
- Säkerhetstillsyn infrastrukturförvaltning
- Marknadstillsyn infrastrukturförvaltning
- Ansökan om utbildningsplan
- Ansökan järnvägsföretag var femte år
- Ansökan infrastrukturförvaltning var femte år
- Registeravgift fordon

Veterantågen producerar tillsammans ca 175 000 tåg-kilometer per år, d v s ungefär en tusendel av den årliga produktionen. Transportstyrelsen skall nu, på uppdrag av regeringen, avgiftsfinansiera sin verksamhet. Det handlar om ca 52 MSEK. JHRFs och MROs medlemsföreningar, tillsammans 40 organisationer – dock i lagens mening järnvägsföretag – betalar per organisation cirka 100 000 SEK per år vilket blir 4 MSEK. Det vill säga ungefär en tiondel av Transportstyrelsens finansieringsbehov. Det är en orimlig ekvation att den ideella sektorn som bedriver en tusendel av trafiken skall stå för ungefär en tiondel av Transportstyrelsens finansiering. Med sådana avgifter finns, inom något eller några år, denna folkrörelse inte kvar.

Vi begär att regeringen tar tag i frågan, kulturbärarna skall inte betala avgifter till Transportstyrelsen, utan Transportstyrelsens finansiering för vår del av den svenska järnvägverksamheten måste lösas på annat sätt. Detta är just nu det bästa samhällsstöd vi kan få för den samhällsnytta vi utför över hela landet. **Alternativet är ett Sverige som förlorar ett viktigt och i vissa avseenden världsunikt kulturarv.**

Thomas Lange undrade om skillnaden mellan JHRFs medlemsföreningar och museibanorna – kör de förstnämnda på det allmänna järnvägsnätet och överallt i Sverige? Jonas Svartlok svarade att det stämmer. Thomas Lange frågade efter nyttan med Transportsty-

relsens verksamhet? Jonas Svartlok svarade att det finns en nytta genom t ex vägledning i säkerhetsarbetet, men inte för 5 000,-! Thomas Lange undrade hur Transportstyrelsens verksamhet hittills har finansierats? Jonas Svartlok svarade att de finansierats genom anslag och att riksorganisationerna önskar att man ska fortsätta med detta för myndighetens verksamhet mot föreningarna. Thomas Lange undrade om järnvägsbevarandet skickar någon räkning till samhället? Jonas Svartlok svarade att det gör man inte.

## SJVM

Robert Sjöö började med några historiska fakta om SJVM – det har hela tiden funnits inom staten på flera ställen men med olika huvudmän:

Stockholm	SJ	1915—1970
Gävle	SJ	1970—2000
Gävle	ASJ (affärsverket)	2001—2003
Gävle / Ängelholm	Banverket	2003—2010
Gävle / Ängelholm	Trafikverket	2010—2011
Gävle	Trafikverket	2012—

Han påpekade därefter att Trafikverket inte har något direkt kulturhistoriskt uppdrag från staten för att driva museet. Man har i stället ett indirekt uppdrag från regeringen och riksdag – Trafikverket ska ansvara för kulturarvet inom sitt verksamhetsområde genom museiverksamhet. Man vill i stället få ett tydligt uppdrag från staten inklusive stödande av det ideella bevarandet. Museets verksamhetsidé är att med historien som grund ta sikte på framtiden. För alla statliga museer gäller (UNESCO definition): *Ett museum är en permanent institution utan vinstintresse som tjänar samhället och dess utveckling, som är öppen för allmänheten, som förvärvar, bevarar, undersöker, förmedla och ställer ut – i studiesyfte, för utbildning och förnöjelse, materiella och immateriella vittnesbörd om människan och hennes omvärld.*

Långsiktiga mål för Trafikverkets museer är **samla** – att vårda och aktivt utveckla en nationell samling av föremål, fordon och handlingar från vägtrafik- och tågtrafikområdet –, **veta** – att bygga och utveckla kunskap om vägtrafikens och tågtrafikens historia och deras betydelse för samhällsutvecklingen – samt **visa** – att med människan och miljön i centrum förmedla kunskap om vägtrafikens och järnvägens betydelse i dåtid, nutid och framtid.

Museet bedriver tågtrafik som järnvägsföretag med eget tillstånd från Transportstyrelsen. Stödföreningen – *Järnvägs-musei vänner* – med drygt 1 200 medlemmar gör uppskattningsvis 5 årsverken ideellt arbete och svarar sedan 2011 för museets bildregistrering som ett *Fas 3*-projekt med ca 25 personer anställda. Vid arrangemang kan 100 personer vara engagerade ideellt, liksom flera ideella föreningar. Sveriges Järnvägsmuseum förvaltar ett kulturhistoriskt världsarv som inte bara är lok och vagnar. Man har många målgrupper, genomför restaurering och det förvaltar även det osynliga arvet.

Han fortsatte med omvärldsanalys och några jämförelser: Majoriteten av statliga museer ligger under kulturdepartementet. Sveriges Järnvägsmuseum kostar staten

## JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

betydligt mindre än Armémuseum (ca 50 MSEK i anslag) och Flygvapenmuseum (ca 41 MSEK i anslag) som båda ingår i Statens Försvarshistoriska museer. Statens Maritima museer är en av Sveriges största museimyndigheter (ca 115 MSEK i anslag och ca 110 MSEK i intäkter från Vasamuseet). Stödet till de ideella järnvägmuseerna kanaliseras via Riksantikvarieämbetet – 6 MSEK per år som ska fördelas på samtliga ca 1 200 arbetslivsmuseer. De försvarshistoriska arbetslivsmuseerna – före detta garnisonsmuseerna (Sveriges militärhistoriska arv) – delar på 30 MSEK via Statens Försvarshistoriska museer och delvis Statens Maritima museer. *Om de statligt finansierade museerna ska anses representativa för landet så har krig betytt mer än transporter för Sverige under 18- och 1900-talet.*

Han underströk att museibanor och järnvägsföreningar förvaltar en stor del av det nationella järnvägsarvet. Merparten av det unika arvet från smalspåriga privatbanor finns på museijärnvägar. Flera museibanor utgör kompletta välbevarade kulturmiljöer som dessutom hålls levande. Många fordonstyper finns endast hos järnvägmuseiföreningar. Kompetensöverföringen sker huvudsakligen i de ideella miljöerna – detta innebär bevarande av kunskap och utgör rekryteringsbas för museets trafikverksamhet. Med den ideella verksamheten kan museet åstadkomma oslagbara arrangemang och han exemplifierade med *TÅG 150* under järnvägens 150-årsjubileum 2006: 19 ånglok, 15 ellok, 11 motorlok och 74 personvagnar i 187 tågavgångar. 547 funktionärer, varav en ärkebiskop och en talman. Över 31 000 besökare under fyra dagar (17 000 på lördagen).

Thomas Lange undrade om museet är starkt beroende av det ideella? Robert Sjöo svarade att det är man – det finns ett osynligt krav att ta hand om det kulturarv som föreningarna nu klarar. Thomas Lange undrade hur många fordon museet skulle ha att ta hand om om föreningarna upphörde? Robert Sjöo svarade att det mesta då skulle skrotas...

### Debatt

Hans Jeppsson, som hade politikerbakgrund men nu är konsult, undrade vad som händer med museet i Ängelholm? Robert Sjöo svarade att Ängelholms kommun tar över, men att Trafikverket står för driftbidrag under några år. Hans Jeppsson undrade om tillsynsavgifterna skulle kunna relateras till trafikarbetet – vore det rimligt? Jonas Svartlok svarade att det är en möjlighet. Hans Jeppsson undrade om man kan definiera de som har ett kulturarvsuppdrag och låta dem bli delvis eller helt befriade? Ragnar Hellborg svarade att avgifterna nu är tänkta som schablonavgifter, vilka blir höga för de små aktörerna. Hans Jeppsson konstaterade att nu verkar varje företag/förening ha sitt eget tillstånd – skulle man kunna samla sig till ett gemensamt tillstånd? Anders "Ante" Svensson undrade om vad den genomsnittliga avgiften blir? Ragnar Hellborg svarade att det kostar ca 0,5 MSEK. Han fortsatte med att i Transportstyrelsens utredning talade man om en tusendel av trafikintäkterna – det gäller säkert för SJ och Spårburen 4/12

Green Cargo, men definitivt inte för museitrafiken! Hans Jeppsson undrade hur man kan peka ut vilka som ska befrias? Robert Sjöo svarade att det går i Norge – där är det gjort så. Anders Johansson fyllde på med att hela Transportstyrelsens agerande bygger på tanken om heltidsanställda funktionärer för att klara säkerhetsformalian. Jonas Svartlok såg att risken blir att Transportstyrelsen anpassar avgiftsnivån om det bara blir ett gemensamt JHRF/(MRO)-tillstånd. Thomas Lange påpekade att kostnaden för tillsynen av museitrafiken borde vara så liten så att kostnaden för att skicka ut fakturorna blir högre, varför det bästa då är att befria denna från avgifter.

### Seminarium 2 onsdag

Det andra seminariet ägde rum mitt på dagen, 11 – 12, invid vagnen på vår plats i Visby hamn. Närvarade var ca 8 st från JHRF Almedalsgrupp inkl talare samt femsex besökare (om än inte hela tiden), bl a två politiker (en från vardera blocket). I det tryckta programmet stod det fel tid (kl 13 – 14), så möjligen kom några vid fel tidpunkt – vi var alla borta på lunch då, så vi märkte det i så fall inte...

Björn von Sydow inledde med lite om vagnen och fortsatte med att verksamheten har ca 60 000 resande och 8,5 MSEK i intäkter per år samt omfattar ett 30-tal järnvägmuseiföreningar. Bevarande startade i Storbritannien på slutet av 1940-talet. Vi har i dag samlats på de svårigheter som väntar den järnvägmuseala branschen genom att man ska betala Transportstyrelsen för deras tillsyn – i andra länder står staten för detta. Verksamheten har stort stöd i Europaparlamentet. Som en del av att införa möjligheter för (kommersiella) operatörer att trafikera hela Europas järnvägsnät ska järnvägsfordonen registreras för att få göra detta, vilket även gäller museifordon. Dessutom ska det nya europeiska gemensamma signalsystemet ERTMS införas, vilket är bra för järnvägen men till problem för museitrafiken på den.

Björn von Sydow fortsatte med att även föreningarna ska betala Transportstyrelsens tillsyn, på samma sätt som de stora operatörerna SJ AB och Green Cargo – avgifterna är en tusendel av trafikintäkterna för dessa, men mycket mera för museitrafiken. Han har jobbat med dessa frågor i riksdagen och fått riksdagen att ta ett beslut om undantag för museitrafiken från (register)avgifterna samt att myndigheten ska visa hänsyn till dennas villkor, men Transportstyrelsen har inte brytt sig. Man föreslår nu avgifter på tillsammans 4,5 MSEK per år för museitrafiken, vilken med samtidigt föreslagna reducering blir ca 2,5 MSEK per år – om detta blir av har den levande museiverksamheten ingen framtid. Avgifter om någon promille av trafikintäkterna hade varit möjliga att klara av, nu kommer man att få lov att stänga trafiken och inrikta sig på stillastående traditionella museisamlingar. Avgifterna är alldeles för höga och han är förvånad att Transportstyrelsen går mot en enig riksdag och regering. Visserligen är myndigheterna i Sverige självständiga, men man bör ändå ta intryck av politiska beslut.



## JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Björn von Sydow var glad för att det fanns flera beslutsfattare närvarande, detta med avgifterna slår även mot Gotlands egen museijärnväg GHJ, varför man ska sätta in energi för att förhindra detta! Anders "Ante" Svensson undrade vilka möjligheter det fanns att förhindra detta? Björn von Sydow svarade att han såg en möjlighet för regeringen att förhindra införande av dessa avgifter – i Danmark har avgiftsbefrielse för museitrafik införts – och han hade en positiv känsla trots en stark myndighet, men man får fortsätta kämpa. Anders "Ante" Svensson undrade om detta avgiftsuttag var unikt för Sverige? Ragnar Hellborg svarade att i Danmark är museitrafik undantagen från avgiftsuttag, i Storbritannien ska endast de (företag eller föreningar) med omsättning över 1 MGBP betala avgifter. Anders Johansson undrade om den brittiska lösningen kunde vara något för Sverige att ta efter? Björn von Sydow svarade att för en sådan lösning talar att då skulle endast de där avgifterna verkligen utgör promillen av trafikintäkterna betala – företag måste oftast omsätta minst 1 MSEK för att gå runt, men ideella föreningar har ett särskilt läge genom att det där kan förekomma sådan som omsätter så litet som 20 000 SEK...

Björn von Sydow påpekade att museitrafikbranschen vill ha tillsyn, att den danska modellen är bäst och att en riskanalys ger att en samlad kostnad för tillsyn m m om 30 000–40 000 SEK per år är det som skulle vara motiverat utifrån verksamhetens risknivå. Detta beror på att man kör långsamma tåg, mest kör sommartrafik m fl riskminimerande åtgärder vilket tillsammans ger små risker. Banorna borde betala avgiften gemensamt genom MRO som sedan löser fördelningen internt. Lotta Finstorp undrade om JHRF och MRO bjudit in Transportstyrelsen till detta seminarium? Ragnar Hellborg svarade att det hade man gjort, men ingen därifrån har kommit. Björn von Sydow fyllde på med att man försökt, men inte fått tillträde till Näringsdepartementets statssekreterare.

## FÖRSÄLJNING AV STENKOL

I mer än 10 år har Sveriges Järnvägsmuseum haft en hel del stenkol lagrat på Oms-vagnar i Gävle. Kolet kommer från Bastuträsk, och tanken var att ha dessa till våra ånglok på sikt. Av olika skäl så har vi nu beslutat oss för att avyttra kolet under hösten, och istället köpa sållat kol på storsäck. Ett av skälen är att vagnarna som kolet ligger på ägs av Green Cargo, och vi är överens om att vagnarna ska skrotas i vinter.

Vi säljer därför kolet nu per vagnslast. Det är inte möjligt att köpa enstaka ton. Varje vagn har en maxlast av 27,5 ton stenkol, och troligast så ligger det ca 25-27 ton på varje vagn. Kolet är taget från Bastuträsk och har som sagt legat på vagnar sedan dess, vilket gör att det tills viss del fallit sönder och är i behov av sållning.

Vi har satt priset 500 kr/ton för kolet i befintligt skick. Vi räknar med 25 ton per vagn, så priset per vagnslast är 12.500 kr plus moms. Den som är intresserad ska lämna en anmälan till undertecknad via mail. Bifogat denna anmälan ska finnas beslut om godkännande som skattebefriad förbrukare gällande energiskatt koldioxidskatt och svavelskatt avseende kol för förbrukning i tåg. I mailet ska framgå köpare, organisationsnummer och faktureringsadress.

Köpare ansvarar själv för avlastning (inkl att fixa maskin) och avstädning av vagn på Nynäs i Gävle, samt borttransport av kolet. Kolet ska vara hämtat senast 1 november.

Vagnarna har stått stilla i mer än 10 år och i vårt trafik-tillstånd räknas de ej som löpdugliga. Det är dock inte omöjligt att även inköpa vagnen de ligger på, men anmäl då intresse, så kollar jag av detta med Green Cargo. Priset för en Oms-vagn torde ligga på skrotpris, ca 12-15.000 kr plus moms.

Sista dag för intresseanmälan till [henrik.reuterdahl@trafikverket.se](mailto:henrik.reuterdahl@trafikverket.se) eller tfn 010-123 89 66 är den 21 september, men efterhand som intresseanmälningar inkommer (kompleta enligt ovan) så gör vi affär. (Mejl från Henrik Reuterdahl 2012-08-06)

Red anm: Ovanstående också skickat som mejl från Henrik Reuterdahl direkt till de flesta av er medlemmar.