

|             |  |            |
|-------------|--|------------|
| <b>JHRF</b> | <b>Anteckningar från medlemsmöte</b><br>1/2006 | 2006-06-06 |
|-------------|--|------------|

### Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte

|            |  |
|------------|--|
| Tid        | 1 april 2006, ca 14:30   |
| Plats      | LJM utfärdståg Halmstad—Vejbyslätt—Förslöv ToR 2006-04-01,<br>Bongos konferensrum 2006-04-01—02  |
| Närvarande | Ola Almquist, TJF<br>Ulf Bergqvist, LJM (i Bongo 2006-04-01—02)<br>Mogens Bruun, NoJK<br>Peter V Christensen, FSVV, NoJK<br>Morrgan Claesson, LJM<br>Hans Elmefors, SMoK<br>Krister Engström, LJM<br>Anders Enqvist, LJM (under utfärden)<br>Mats Folkesson, mfÖSJ (2006-04-01)<br>Gösta Hederström, JHRF<br>Jan Helger, NBVJ<br>Sören Hellberg, SJK<br>Jonas Hjelm, LJM (tidvis under utfärden, i Bongo 2006-04-01—02)<br>Rolf Holmberg, JHRF<br>Alf Jansson, GBBJ (2006-04-01)<br>Peter Jonsson, NJ<br>Hans Kihlberg, JHRF(, JÅÅJ)<br>Carl Larsson, DBV<br>Bengt Lindgren, JHRF(, ÖJS)<br>Micael Lindgren, ÖJS<br>Ingemar Nilsson, mfÖSJ (2006-04-01)<br>Lars Nilsson, Värmlandståg, JÅÅJ<br>Peter Norberg, MfGDJ<br>Carl-Erik Olsson, SÅS<br>Kjell Palén, JvmV, OKBv<br>Richard Persson, FVJ<br>Stig Svallhammar, JHRF<br>Anders Svensson, SKÅJ<br>Ingvor Thunberg, GBBJ (2006-04-01) |

#### 1 Inledning

Jonas Hjelm inledde med att berätta om resan, studiebesöket och mötet.

#### 2 Fastställande av föredragningslista

Stig Svallhammar hänvisade till den vid förra medlemsmötet använda standarddagordningen och den inför mötet utsända listan över ärenden att behandla under punkt 7 Övrigt – den senare är sådant som kommit fram i styrelsen under året. Denna föredragningslista **fastställdes**.

3 Val av mötesordförande och mötessekreterare

Till mötesordförande **valdes** Stig Svallhammar (2006-04-01), Jonas Hjelm (2006-04-02) och till mötessekreterare Anders Svensson.

4 Till styrelsen inkomna ärenden och rapporter

Intet f n.

5 Rapporter från styrelsens sammanträden

Stig Svallhammar berättade att det senaste styrelsemötet ägt rum 2006-03-11 i Hallsberg (tidigare mötens protokoll finns nu på hemsidan) och lämnade över till Hans Kihlberg som berättade att man behandlat att protokoll fortfarande saknas på hemsidan, (de finns där nu), förberedelser inför medlems- o årsmötena och noterat att LJM har sänt ut info. Avsikten är att lägga ut samtliga protokoll på hemsidan. Balansräkningen korrigerades. Det hade inkommit en inbjudan till kurs i arkivvård, som det var för sent att anmäla sig till, men den som blir sekreterare bör gå den (nästa gång). Ansökning om medlemskap hade anlänt från Iskarboda banvaktsstugeförening, men denna hade hänvisats till ArbetSam. En skrivelse hade anlänt från Morrgan Claesson, BJs, om att delta i stämman som observatör för BJs, vilket man avlog och hänvisade dem till att bli medlem först. Man skulle kolla med Bengt Lindgren om han hade någon dokumentation från jubileumsseminariet i Gävle 2006-02-18. På den senare frågan svarade Anders Svensson att en dokumentation av detta fanns i det provnummer av *Föreningen på Spåret* (0/06) som han sänt till medlemmarna inför detta möte.

6 Aktuell information från medlemsföreningarna

Morrgan Claesson berättade att BJs hjälpt LJM med starten. Han fann JHRF-styrelsens agerande angående BJs förfrågan (se punkt 5; antecknarens anm) märkligt och framhöll att förbundet tidigare kunnat bjuda in intresserade gäster. Jonas Hjelm berättade under återresan att stoppet i Vejbslätt berodde på ett läckande bränslerör på T23 119 som tätats provisoriskt, varför middagen framflyttats till kl 21. Föreningen lagar och reparerar diesellok och två ånglok – man ska kolla status på E10-lokets tuber under våren, E 901 är snart klar. Man är nöjda med den rullande materiel man har nu och fortsätter med flera resor. Jubileumskörning för VCJ 100 år avses äga rum till hösten, efter TÅG 150.

Richard Persson berättade att *FVJ*, i avvaktan på att komma igång med trafik på banan till Ljungbyhed, fokuserar på dressinuthyrning.

Carl-Erik Olsson meddelade att *SÅS* haft årsmöte 2006-03-29, ej kört på Saltsjöbanan på en tid men har haft en del andra körningar, försöker att få upp ett plåtskjul på sitt område, men hindrats av många märkliga kommunala turer samt att LJM kommer att få överta ett antal fordon.

Peter Jonsson berättade att *NJ* har börjat köra turistresor för allmänhet söderut vilket även givit fler nya medlemmar och aktiva – föreningen ska försöka ordna ett antal ångtågsresor 2006.

Bengt Lindgren berättade om *ÖJS* samarbete med DBV om att rädda X5 216, som nu finns under tak i Domsjö fabrikers massamagasin. Avsikten var att dra ut fordonet och börja jobba med det nästa vecka, men det är för mycket snö nu... Avsikten är i första hand jobba med det till nästa vinter, men klart blir det antagligen först om några år. Man ska försöka ordna fler rälsbussar så att man kan

erbjuda större rälsbusståg. Han meddelade att han har börjat samla in material för att skriva om X5 och vill gärna hjälp med material om dessa och även om Y6 773 eller hela Hägglunds tillverkning av rälsbussar.

Peter Norberg berättade att *MfGDJ* f n inte har så mycket resor.

Carl Larsson meddelade att *DBV* nu har 6 km klara som man får köra tåg på och köpt en Y8-rälsbuss av BJs, samt 16 nya dressiner som man använder på de 55 km av banan som man bedriver dressinuthyrning på – det är en trevlig dressinbana med bl a två tunnlar!

Anders Svensson berättade att *SKÅJ* har ett intensivt reseprogram med bl a en Örebro-resa samma dag som detta möte, flera andra resor till Örebro, Rättvik m m samt som ”förstärkningståg” under de båda sista dagarna av TÅG 150 i Gävle.

Kjell Palén berättade att *JvmV* hjälper SJVM och att det behövs 400 funktionärer på TÅG 150, vilket verkar var för lite (antalet begränsas dock av tåghemmets kapacitet) – bl a blir det bara tre biljettförsäljare på järnvägmuseiområdet. Han meddelade att SJVMs organisationsförändring innebär att de båda platserna i fortsättningen ska benämnas *Sveriges Järnvägmuseum Gävle* resp *Sveriges Järnvägmuseum Ängelholm*. *JvmV* ska ha årsmöte 2006-04-29 i Ängelholm och ordnar nattåg dit från Gävle. Anders Svensson kompletterade med att det blir marknad i Ängelholm – huvudmarknadsdagen är 2006-04-30, men marknaden kommer att pågå i mindre omfattning även den omgivande lör- och måndagen – föreningarna är också hjärtligt välkomna att hyra bord vid denna av JInF!

Kjell Palén meddelade att *OKBv* fortsatt med växling 5 dagar/vecka för Bröderna Edstrand medan reseutbudet 2005 inskränkte sig till en fotoresa för tyskar. Man har väldigt mycket på gång inför 2006 och ska få ångloket OKB H 24 och de gröna OKB-vagnarna att rulla. Föreningen blev av med trafiktillståndet och kör på någon annans tillstånd tills vidare – man jobbar på för fullt med att åter få trafiktillstånd. I detta arbete hade man haft behov av arbetsgrupp inom JHRF...

Mogens Bruun berättade att han haft ett Sverige-intresse sedan 1956 och att *NoJK* bildades för 20 år sedan som en reseförening med mycket av resandet i Sverige. Man har f n problem med rälsbrott på banan Nyköping—Gedser, vilket inneburit att veterantågsfordon transporterats med bil på Banestyrelsens bekostnad – en annan möjlighet som framförts är färjetransport... Nu finns dock möjlighet att komma ut på järnvägsnätet och man har annonserat en veckolång resa i Sverige med Gotland som slutmål. Man hoppas kunna fortsätta med resor i Sverige – och Norge.

Peter V Christenssen berättade att *FSVV* är en stödförening till smalspårsjärnvägen som även engagerat sig i ett antal rälsbussar samt stationshuset och godsmagasinet i Virserum, de senare nu byggnadsminnesförklarade. Man rustar upp byggnaderna med byggnadsvårdsbidrag. Föreningen bedriver en lyckad dressinuthyrningsverksamhet som nu utökas med 4 dressiner (till 25 st). Medlemmar erbjuds överliggning i ett hus i Hultsfred. Man är intresserade av tidskriftsutbyte med andra föreningar och erhöll Hultsfreds kommuns kulturstipendium strax före jul.

Ingemar Nilsson meddelade att *mfÖSJ* har körningar i sommar enligt tidigare program och Öppet Hus på Kristianstads Järnvägmuseum en lördag i september sedan 25 år. En medlemsresa till smalspåret *Järnvägen 150 år*-firande i Västervik i slutet av maj planeras, dock med landvägsbuss...

Jan Helger berättade från *NBVJ* att *Järnvägen 150 år* ska invigas i Nora 2006-06-05 med Ra-draget tåg från Stockholm C till Örebro, därefter efter dubbla ånglok – *SWB H3 56* och *Sb 1306* – till Nora.

Väl framme ska kungen gå till tribun och inviga jubileet och därefter åka med *Förstlingen II* till lokstallarna där det ordnas visning. Kungaföljet fortsätter i veteranbuss till Nora Stadshotell för lunch varefter man åker bil tillbaka till Stockholm – övriga (ca 250) gäster åker tillbaka med tåget. När kungabesöket är över sätter allmän trafik igång med tre tåg, varav ett handbromsat äldre tåg – det blir även trafik omgivande dagar. Man avser även att visa upp det gröna Regina-tåget (prov för nästa snabbtåggeneration). I övrigt har föreningen *Tågdiggdagarna 2006-08-04—05* med specialtåg m m. Banan Gyttorp—Bofors har upprustats under några år, men blir klar först nästa år. EU-projektet avseende banan avslutades dock vid årsskiftet – det som återstår är spår- och vägskyddsjobb. Man arbetar på ett eget trafiktillstånd, även för BV spår (det senare har tidigare hanterats via VTB). Länstrafiken har planer på ny trafik Nora—Örebro på en upprustad och elektrifierad bana Nora—Ervalla och NBVJ kan då ej trafikera Nora—Järle, annat än med enstaka tåg rörelser – i stället skulle då Bofors-banan bli huvudbana.

Sören Hellberg från *SJK Resor* påpekade att man anlitar föreningarna för sina resor och vill ha ett gott förhållande till dem – i övrigt består verksamheten av bokförlag, arkiv (som nyligen erhållit många nya böcker och videos från ett dödsbo) m m.

Hans Elmefors berättade att *SMoK* bygger verksamheten på rälsbussar av Y6-typ – och en X21 – och har samtliga fordon inomhus, vilket drar kostnader – man skaffar inga nya fordon utan att ha plats att ställa upp dem på. Under året planeras medlemsresor till Landskrona m m (årsmöte), Vänerne runt samt två endagsarrangemang i höst. ATC installeras i en tredje dieselrälsbuss, man ska sätta i stånd en X16 och stå för personalrälsbussar under *TÅG 150*. Det är även rätt många charterresor, bl a en längre resa för holländare.

Ola Almquist berättade att *TJF* (d v s Smalspåret) fick besök av kungen förra året i samband med ett Ankarsrumsjubileum. Man har förvärvat en lokomotor till, fått till bättre personallokaler i Västervik samt utfört boggirevisioner på rälsbussar. Det stora som händer i år är att MRO kommer att fira 891 mm *Järnvägen 150 år 2006-05-25—28* maj med fordon från andra 891 mm-banor. En särskild hemsida öppnas första veckan i april – dessutom ska man göra om den egna hemsida mitten av april, då även årets broschyr ska vara klar. Stig Svallhammar framhöll föreningens samarbete med FSVV.

Alf Jansson berättade att *GBBJ* renoverar SJVMs Ka-lok, vilket dock visat sig vara besvärligare än väntat – loket är eventuellt klart till *TÅG 150*. Man väntar fortfarande efter 1 år och 8 månader på ett trafiktillstånd och har kört på andras tillstånd under tiden.

Hans Kihlberg meddelade att *JÅÅJ* firar 30-årsjubileum 2006-07-29 juli men även har, många andra resor. Föreningen bygger vagnhall i Svanskog och så småningom förhoppningsvis även i Åmål. Han berättade att *Kulturhusens Dag 2006-09-10* med tema terminaler, d v s mötesplatser i trafiken, och ska skicka info till föreningarna. Carl-Erik Olsson konstaterade att ett gemensamt ämne för många av föreningarna var att f n inte ha trafiktillstånd och lokaler att förvara fordon i.

## 7 Övriga frågor

### a) Förbundets målsättning och vision

Stig Svallhammar beklagade att det tyvärr varit ett ”haltande” år för förbundet, bl a p g a initialt ej fungerande sekretariat. En stf och en vice sekreterare utsågs vid styrelsemötet i Alingsås 2005-10-01. Avsikten var att lägga ut protokollen på nätet, vilket dock ej fungerat som avsett. På

styrelsemötena har man annars haft en bra dialog om hur verksamheten ska utvecklas. Han underströk att JHRF styrelse verkar på medlemsföreningarnas uppdrag. Vad ska det då göras av förbundet? Styrelsen önskar få klara direktiv om vad som ska prioriteras. Att bilda speciella arbetsgrupper för speciella frågor bör uppmuntras – det kan t ex handla om regelverk och föreskrifter för fordon. Förbundet bör inte enbart vara en försäkringsförmedlare. Uppgifter bör delegeras till arbetsgrupper och funktionärer som redovisar sina resultat inför styrelsen och medlemmarna.

Kjell Palén berättade att han på vägen ner till mötet suttit och skrivit tre sidor om målsättning och vision, vilket han föredrog för mötet: Förbundet bildades för att genomföra gemensamma förhandlingar med myndigheter m fl, upprätta gemensamma register (föreningar, fordon, nyhetsbrevet *Spår-buren* m m), möjliggöra resesamordning (evenemangskalender m m) samt underlätta medlemmarnas bidragsmöjligheter. Därefter citerade han JHRF-stadgans § 1 Målsättning om att förbundet bl a skulle tillvarata medlemmarnas gemensamma intressen. Med denna som grund gick han över till att inleda visionsfunderingarna med en bakgrund om veterantågstrafiken: Denna kräver trafikillstånd, föreningarna kom att bli pilotfall med de första ”egna” sådana, vilket ökade medvetenheten om dessa frågor inom branschen. Ett antal regelverk m m krävs: särskilda trafikavtal (TRAV) med BV, underhållskrav, försäkringsfrågor och läkarkontroller. JHRF bör leda och driva för att få enhetlighet inom branschen och ta fram mallar för dessa frågor m h a av förbundets och MRO experter inom säkerhet, försäkring, juridik och tekniska frågor. Detta utvecklade han i en mer konkretiserad vision för JHRF:

1. Vara medlemmarnas språkrör mot myndigheter – föreningarna ska ej agera på egen hand
2. Tillhandahålla expertis inom säkerhet, bevarandeplan, försäkringar m m men också driva sådana frågor
3. Verka för enhetlighet i trafikillstånden och ta fram en ”total” regelsamling där föreningarna kan plocka relevanta delar
4. Fortsätta arbeta med försäkringsfrågan, verka för minskat ansvarsbelopp och undvika mellanhänder
5. Samla in kalenderuppgifter (antal föreningar, lok, vagnar, körda km, passagerare, omsättning, medlemmar, aktiva m m) för marknadsföring, även internationellt, gentemot politiker och tjänstemän från den kommunala till EU-nivån och då särskilt framhålla hur ”snålt” (och ideellt) vi jobbar
6. Stödja gemensam marknadsföring typ Tågssommar och framhålla järnvägsbevarandets möjligheter inom kulturarvsturismen
7. Verka för större förståelse inom kulturvärlden med målsättning att generera mera bidrag till industrihistoria och särskilt för järnvägsbevarande samt
8. Samarbeta med MRO, SJVM och BV om nationellt järnvägshistoriskt kompetenscenter, en järnvägsfrikår som kan tillvarata äldre järnvägsmäns kompetens m m, ge möjlighet för unga/oerfarna att pröva på i ”skolform” (t ex längs Inlandsbanan), bearbeta den nationella bevarandeplanen och fordonslistor samt reservdelshantering och kolinköp.

Avslutningsvis bör förbundet arbeta för sammanslagning med MRO på sikt för att gemensamt åstadkomma en liten styrgrupp, kansli och arbetsgrupper samt delegera samarbetsuppgifter till expertis.

Stig Svallhammar framhöll att det framkommit idéer som en följd av dialogen mellan styrelse och medlemsföreningar och att det gäller att samverka. Bengt Lindgren påpekade att han i sitt uppdrag som sammankallande för valberedningen har mött allt detta i verkligheten när han kontaktat föreningar i denna funktion: JHRF måste bli en riksorganisation med kraft. Medlemmarna måste få ut

något av medlemskapet mer än försäkringarna. Det praktiska arbetet driver verksamheten framåt, men man hamnar lätt i byråkratiskt arbete. Han föreslog tillsättandet av en framtidsarbetsgrupp (m fl) vid årsmötet. Det gäller för förbundet att finnas med i de sammanhang där det delas ut pengar och där lyfta fram järnvägens betydelse, bl a i industrihistorien. Peter Jonsson framhöll att moderna utbildningar och utbildningsplaner inte (längre) fungerar för föreningarnas verksamhet, varför egna föreskrifter för teknik behövs och dessa behöver samordnas, även för att inte fjärma sig från varandra i tillämpningen vilket underlättar praktiskt samarbete. Carl-Erik Olsson påpekade att föreningarna enligt den nya tillståndsansökningsbyråkratin avkrävs vissa funktioner, bl a utredningsman, som dock bara behövs vid ett fåtal tillfällen, varför detta kunde vara en gemensam funktion för flera (alla?) föreningar.

Stig Svallhammar framhöll att det är viktigt att tillsätta arbetsgrupper och tipsa om varandras kompetenser. Styrelsen har även diskuterat informationen och noterat att snabb information behövs. Visserligen sker mycket kontaktande informellt, men JHRF skulle dock kunna fungera som kontaktförmedlare. JHRF har en bra hemsidesredaktör, men denne måste förses med information att lägga upp på hemsidan. Förbundet behöver jobba aktivt med information, t ex skulle interaktiva kartor kunna göras, men någon behöver göra det! Man skulle även kunna ha en museal informationsbank. Det finns många duktiga ungdomar att intressera för detta arbete... Åldersfrågan är en annan viktig fråga – de aktiva har hög medelålder, så var ligger tillväxten? Man ska dock komma ihåg att de som hållit på länge har en stor kompetens, som det gäller att tradera till framtiden. Det är viktigt att kunna historien runt föremålen, men även modern teknik bör understödjas. Carl-Erik Olsson påpekade att han som tekniker upplevt farhågor om framtida teknikerförsörjningen – dagens ungdom har inte tekniksinn och det finns en uppgift att hjälpa ungdomar att bli intresserade av teknik. Vår teknik är begriplig och intresseväckande, vilket vi bör framföra till politiker. Stig Svallhammar refererade till internationella erfarenheter av detta, bl a en yrkesskola för att lära ut gammalt hantverk på Mallorca som dessutom vill ha utbyte med Sverige. Därför är det viktigt att länka ihop sig med andra länder. Han föreslog att det fortsatta visionsarbetet sker genom en arbetsgrupp som får ta till sig av denna diskussion och återkommer efter stämman – **beslutades** rekommendera styrelsen att tillsätta en sådan arbetsgrupp.

Stig Svallhammar påpekade att ur de olika diskussionerna (denna del av punkt 7 a) avhandlades 2006-04-02, resten dagen innan; antecknarens anm) utkristalliserat sig att en del arbetsgrupper behövs – JHRF går i bräschen angående drivmedel, reservdelar m m, men medlemmarna måste ställa krav på JHRF. Kjell Palén efterlyste större förståelse från kulturvärlden – de andra kulturområdena får större belopp, varför förbundet bör markera att denna bransch gör så mycket för industrihistorien att vi är värda mer pengar. Jonas Hjelm föreslog att påverka beslutsfattarna genom lobbying. Bengt Lindgren påpekade att det finns intressanta personer som är järnvägsintresserade, t ex talmannen. ArbetSam har fått LO att ta ett industrihistoriskt ansvar. Inget i Sverige är viktigare (för utvecklingen) än järnvägen! Att framhålla detta är en viktig uppgift för både JHRF och medlemsföreningarna. Jan Helger framhöll att ytterligare en kanal är *Sveriges kommuner och landsting*, t ex kring ogräsbekämpning i spåren, som är viktig från säkerhetssynpunkt – detta kan vara ytterligare en uppgift för JHRF. Peter Jonsson efterfrågade en officiell målsättning att presentera för (ev) lobby mål? Stig Svallhammar framhöll behovet av att kontakta massmedia, t ex har vetenskapsradion i SR P1 med sex program om jubileet under året och det gäller att få in ett fot där – även andra riksmidia är intressanta. Det som gäller är att öka medvetenheten om att vårt bevarande finns och han nämnde att han har vissa kanaler, andra kan ha andra. Lars Nilsson undrade hur har *Järnvägen 150 år* har nått ut? Anders Svensson svarade att de troligen nått ut mycket väl, bl a så ägnade rikstidningen Dagens Nyheter sin kulturdel 2006-03-03 åt järnväg från många olika (kulturella) aspekter p g a jubileumsdagen två dagar senare. Hans Kihlberg framhöll indelningen länge sedan, inte så länge sedan, nu

och i morgon och tyckte att mycket är på gång att använda som underlag för målsättningsarbete m m. Jonas Hjelm undrade om styrelsen kunde få i uppdrag att ta fram en utåtriktad presentation av målsättning och vision att presentera för höstmötet – detta **beslutades**. Stig Svallhammar underströk att *Järnvägen 150 år* ska användas för att få uppmärksamhet – förr hade järnvägsintresset nördämpel, nu börjar det bli kultur och detta ska utnyttjas – järnväg är en del av vår samhällsutveckling, dessutom något som det går att göra mycket roligt med. Dessutom har RAÄ börjat vakna – det handlar inte bara om att tigga pengar, utan även få in i folks medvetande hur viktig järnvägen är! Lars Nilsson påpekade att det är viktigt att ta vara på erfarenheter från alla jubileumsevenemang för utvärdering under slutet av året. Utnyttja dessutom årets draghjälp. Mogens Bruun trodde inte att folk ser ner på vårt intresse.

b) Nya trafik tillstånd

Jonas Hjelm påpekade att de flesta kommer att få söka trafik tillstånd på nytt och JHRF kan underlätta det arbetet. Nu använder sig föreningarna av gamla SJF, men de börjar bli allt mer irrelevanta, varför han föreslog att en arbetsgrupp tillsättes. Carl-Erik Olsson påpekade att flera är igång med tillståndsansökan, andra har (nyligen) blivit av med tillståndet – han rekommenderade kontakt med OBJ, som efter att ha blivit av med tillståndet genomförde ett omfattande arbete för att få ett nytt, om vad de kan ha klart. Jonas Hjelm trodde att bromsföreskrifter kan vara aktuella från dem. LJM använder BVF 900 och har gjort tillägg till denna. JHRF har utsett Sven Fredén som representant mot BV. Kjell Palén tyckte att det skulle vara bra med tillståndsarbetsgrupp, gärna med Sven Fredén som en av gruppmedlemmarna. OKBv har blivit av med tillståndet och har skickat in nya papper. Det är en besvärlig och jobbig process och man har inriktat sig på att få tillstånd för den dagliga växling (se punkt 6; antecknarens anm) till att börja med och rekommenderade kontakt med Magnus Eriksson om att eventuellt ingå i gruppen. Lars Nilsson berättade att KMJ erhöll nytt trafik tillstånd i december, JÅÅJ och NBVJ arbetar på nya tillstånd och han föreslog att arbetsgruppen kolla adekvata frågor med Göran Sohlberg. Jonas Hjelm berättade att han varit i kontakt med Gary Hörnaeus, som inte vill ingå i en arbetsgrupp, men kan hjälpa till med att granska vad denna kommer fram till. Arbetsgruppen får gärna planka SKÅJs föreskrifter och han ska åstadkomma en mall på Sjöo angående internkontroll. Jonas Hjelm föreslog att Carl-Erik Olsson skulle ingå i gruppen. Lars Nilsson föreslog att man kollar vilka som mist tillståndet. Jan Helger påpekade att OBJ har lagt in sitt tillstånd på CD-rom, att en mall finns på JVS hemsida, men att bilagorna är individuella. Peter Jonsson berättade att NJ har genomgått en godkänd revision som får plankas. Jonas Hjelm berättade att LJMs föreskrifter finns på nätet under adress [ww.landeryd.org/trafik](http://ww.landeryd.org/trafik). Mötet **uppdrog** åt styrelsen att tillsätta en trafik tillståndsarbetsgrupp.

c) Försäkringstariffens konstruktion

Jonas Hjelm inledde med att förbundet under lång tid har stått för försäkringen och Stig Svallhammar fyllde på med att Arne Dahlgren har hanterat frågan och hänvisade till Rolf Holmberg. Rolf Holmberg underströk att han inte kan försäkringens historia, men att försäkringstariffen nu är upplagd så att det finns kostnad per dag och km för att den som kör mycket ska betala mer. Anders Svensson fyllde på med att försäkringshanteringens historia är såväl lång som krokig. Jonas Hjelm framhöll att försäkringshanteringen tycks ha trallat på i gamla hjulspår och ej konkurrensutsatt sig själv. Lars Nilsson påpekade att för några år sedan ville knappt någon ansvarsförsäkra veterantågen. Carl-Erik Olsson påpekade att försäkringen framförallt är dyr! Hans Elmefors påpekade att det är kravet på ett ansvarsbelopp på 300 MSEK som ger en dyr försäkring – kanske kan man minska kostnaderna genom att gå ut och fråga internationellt och/eller ansluta sig till gemensamma försäkringslösningar med de stora bolagen som *Green Cargo* m fl. Stig Svallhammar berättade att styrel-

sen i juni tog ställning mot ett förslag från *Marsh* då detta ej bedömdes som mer förmånligt än nuvarande lösning – men man stängde ej dörren för framtida kontakter. Det är viktigt att få ner de höga premierna. Rolf Holmberg framhöll att det är försäkringsbolagens återförsäkring som kostar. Morrigan Claesson framhöll att minskat ansvarsbelopp inte är aktuellt – veteranstågsbranschen ska gå ihop med andra för att få lägre kostnader. Hans Kihlberg tyckte att våra låga hastigheter borde vara ett argument för lägre premier. Anders Svensson svarade att våra tåg kör i en blandad trafikmiljö med andra tåg, och de kör tungt och/eller snabbt...

Lars Nilsson påpekade att andras, t ex Green Cargos, försäkringslösningar har hög självrisk, vilket kanske inte alla veteranstågsföreningar kan klara. Han föreslog att kolla med FEDECRAIL om att gå samman med andra länder – en arbetsgrupp behöver tillsättas och måste sondera terrängen. Kjell Palén svarade att det är försäkringsproblem även i andra länder, vilket är ett skäl att ha kontakt med dem – lägre hastighet borde dessutom ge lägre ansvarsbelopp. Anders Svensson fyllde på med att det finns andra länder som har det ännu tuffare – på en del håll har trafiken måst ställas in p g a övermäktiga försäkringskostnader. Jonas Hjelm påpekade att Arne Dahlgren lämnar förbundet och undrade vem som kan ta över hans försäkringsarbete och -kunnande? Bengt Lindgren verifierade att Arne Dahlgren lämnar förbundet helt – Sven Fredén kan tänka sig fortsätta med TRI-frågor. Jonas Hjelm framhöll att förbundet bör vara öppet för andra lösningar och föreslog att styrelsen tillsätter en försäkringsarbetsgrupp. Jan Helger tillfogade att denna bör vara klar senast till hösten. Kjell Palén föreslog att försäkringsfrågan tas upp mot FEDECRAIL via Sten Erson-Wester. Lars Nilsson föreslog att infrastrukturministern uppmärksammas på problemen. Mötet **uppdrog** åt styrelsen att tillsätta en försäkringsarbetsgrupp som avrapporterar till hösten, kontaktar FEDECRAIL och infrastrukturministern.

d)           Gemensam marknadsföring

Denna punkt inleddes med att Anders Svensson informerade om den gemensamma marknadsföring som redan finns sedan tio år, *Tågsommar*. Årets *Tågsommar* innehåller texter från 84 deltagare – netto 8 fler, 24 annonser – netto en sida mer samt 24 sidor, en ökning med 4 sidor. Detta har möjliggjort större stil (ökning med en punkt). *Tågsommar* trycktes 2006-02-23 i 55 000 ex och var skuren och häftad veckan efter. Några av de idéer som framfördes på höstmötet kom ej att genomföras: Det blev ingen samverkan med *Nostalgia* p g a att de andra tidningarna krävde likabehandling – d v s att se *Tågsommar* som en redaktionell bilaga som man slapp betala för. Inom *Nostalgia* var man med på noterna, men det stoppades av högsta förlagsledningen p g a alltför höga (upplevda) kostnader. *Järnvägen 150 år* var tänkt att ingå med fyra sidor i *Tågsommar*, men där blev det i stället en egen broschyr om 16 sidor som dessutom trycktes redan kring årsskiftet – nu har det blivit ett (utvidgat) distributionsarbete i stället. En nyhet som blev av var att alla de samarbetande broschyrerna har infört samma ”samdistributionsannons” – den har redan börjat ge effekt.

Distributionen har startat genom att *Tågsommar* sänts med de tre tidningarna AoH, TÅG och mfSS. En annan nyhet detta år är att företaget *Turistbyråshopen Isberg AB* anlitas för samdistributionen till turistbyråer – de kunde erbjuda ett pris för distribution, packning och emballage som var på samma nivå som den rena distributionskostnaden tidigare år. En lösning på distributionsfrågan hade dessutom blivit allt mer akut eftersom ArbetSam/Arbetets Museum började gå på knäna av allt packande m m – deras kanslist var mer eller mindre blockerad av broschyrdistribution under tre månaders tid... För att lösa detta problem hade tämligen orealistiska förslag dykt upp, varför Turistbyråshopen blev lösningen på flera problem... MHRF och ArbetSam har även köpt sin distribution till sina broschyrdeltagare från Turistbyråshopen. Däremot fortsätter JInF att distribuera till *Tågsommars* (och *Ångbåtstidtabells*) deltagare åtminstone detta år, så får vi se hur det blir nästa år...



Tågsommars intäkter ökar kraftigt, men så gör också utgifterna... Nästan alla texter och de flesta annonserna är betalade. Detta innebar en omslutning på ca 151 000,- med 118 500,- från annonser och 32 500,- från texter. Tryckningen kostar 90 000,-, distribution m m 30 000,- och diverse 11 500,-, vilket ger en reserv/överskott på 19 500,-. TUR-mässan, som samdistributionen deltog i med egen monter (G03:12) för tredje året, pågick 2006-03-23—26. Denna gång var det en mindre monter, i huvudsak ägnad åt de fyra samdistribuerande broschyrerna. Hyllsystemet, kallat Biblioteket, fanns dock kvar och där kunde intresserade broschyrdeltagare disponera en plats för 500,-/fack, vilket några gjorde – bl a hade Tågsommar fack för Tågsommar-deltagarnas egna broschyrer. De senare tog slut, varför detta kan utvecklas till kommande år. Funderingar inför kommande år är att fortsätta med 24 sidor, sortera landskapen alfabetiskt (som på hemsidan), få med (fler – denna gång var det två) nordiska föreningar som annonsörer (i Finland och Norge tycks regelbundet utkommande motsvarighet till Tågsommar saknas), låta Turistbyråshopen distribuera även till Tågsommars deltagare, åstadkomma och sprida en ”omslagsbildsinstruktion” (så att det blir fler bilder att välja bland) samt försöka utveckla Biblioteket i TUR-montern.

Morrigan Claesson undrade om betalningen för TUR-montern gått via JInF? Anders Svensson svarade att så var fallet, bl a för att klara momsfrågor mellan TUR- och Tågsommarprojekten. Stig Svallhammar frågade om Tågsommars tillväxt vilket Anders Svensson besvarade med att den var god – i snitt fem nya tillkommer netto varje år – detta år hade det tillkommit 11 st och försvunnit tre. På längre sikt kan det bli problem med distributionen med tidningarna, eftersom ett praktiskt maximum för en tidningsbilaga är runt 32 sidor. Det var även därför han är tveksam till en samnordisk Tågsommar – men att sälja annonser till intresserade föreningar i andra nordiska länder bör leda till en inte fullt så dramatisk tillväxt, som dessutom ”betalar sig”. Jonas Hjelm undrade hur arbetet med Tågsommar är organiserat. Anders Svensson svarade att Lars-Olof Broberg fungerar som Tågsommar-redaktör och gör allt redaktionellt arbete med Tågsommar (under två intensiva månader i början av året). Själv fungerar han som något slags ”generalredaktionssekreterare” som bjuder in till deltagande och annonsering (180 brev...), håller reda på alla underlag och betalningar, korrläser, skriver fakturor, håller reda på ekonomin, administrerar (och delvis genomför) distributionen, håller kontakterna med samdistributionsparterna och kring TUR-mässan samt ”promotar” Tågsommar på diverse mässor, möten m m. Till detta finns det en referensgrupp med företrädare för tidningarna (AoH och TÅG) och branschen (JHRF, MRO och SJVM) som möts någon gång om året för att diskutera strategiska frågor. Morrigan Claesson underströk Anders Svenssons betydelse för Tågsommar-arbetet, vilket de församlade höll med om. Kjell Palén och Stig Svallhammar framhöll att Tågsommar inom FEDECRAIL anses vara ett europeiskt föredöme.

Bengt Lindgren underströk att ArbetSam försöker få med alla arbetslivsmuseer, till vilka även fordonssamlingarna räknas, som medlemmar – nu har man 330 st av potentiellt 1400 st som medlemmar, varav 291 st är med i *Arbetsamma museer*. Man har använt bidrag från RAÄ, LO m fl för att marknadsföra, t ex genom broschyren. TUR-mässan är en bra marknadsföringsplats, bl a träffade han RAÄs förre chef första året som hade framhållit att något sådant som arbetslivsmuseerna skapat skulle aldrig den officiella museivärden mäktas med – föreningarna skapar framtidens museer och besöksmål. Även bussresearrangörer längs Inlandsvägen var intresserade – informationen i broschyrerna ger nya besöksmål för dessa. Föreningarna bör söka hjälp hos lokala turistbyråer och tidningar. Morrigan Claesson propagerade för medlemskap i ArbetSam: det kostar endast 200,- i medlemsavgift och 250,- för deltagande i ArbetSamma museer, vilket han tyckte var väl använda pengar. Dessutom har organisationen ett värdefullt kontaktnät ut i samhället, som det är värdefullt att både kunna få del av och stödja. Anders Svensson undrade om ett förslag på att införa medlemskapsinformation för JHRF- och MRO-föreningarna som annons i Tågsommar, som framförts på JHRF och MRO informationsmöte i Linköping i november, men som ej genomförts. Stig Svallhammar framhöll an-

vändning av hemsidan till detta. Anders Svensson svarade att båda informationsvägarna behöver erbjudas. Stig Svallhammar framhöll att en förbättrad JHRF-sida med länkar till föreningarnas hemsidor i många fall kräver bättre info på dessa. Anders Svensson framhöll att Rolf Sten fungerar som webmaster, ej det som i somliga föreningar kallar infomaster – en sådan funktion behövs också. Peter Jonsson framhöll användandet av s k *wiki*-teknik som gör att man själv kan uppdatera sin egen del av hemsidan. Stig Svallhammar påpekade att man angående JHRF-protokollen på hemsidan beslutat att det är bättre att snabbt få ut dessa i ”befintligt skick” (att sedan ev korrigera), i stället för att vänta länge på den slutgiltiga, justerade och underskrivna, versionen. Det mesta på hemsidan är nu tillgängligt för alla – känsliga dokument läggs inte ut. Han uppmanade alla föreningar att sända sina uppdaterade adresser till JHRF!

Hans Kihlberg ville ha fler med på resor, fler medlemmar för praktiskt arbete samt hitta någon för lobbyism mot politiker för bidrag m m. Anders Svensson och Morrgan Claesson påpekade att det senare gärna kan ske i samarbete med ArbetSam, som har goda kontakter i samhället. Anders Svensson berättade att ArbetSam planerar en riksorganisationskonferens i höst. Bengt Lindgren framhöll att politiker kan inget om tåg, varför det är viktigt att skapa bra kontakter med dessa och även med turistbyråfolk. Det är även viktigt få med någon som tjänar pengar på detta... Stig Svallhammar framhöll att Smalspåret nu betraktas som en tillgång i kommunen – så har det inte alltid varit... Ingemar Nilsson påpekade att mfÖSJ alltid haft goda kontakter med kommunen och han gav rådet att se till att bjuda in politiker, att förse dem med information och att bjuda in dem till in-igningar – tillsammans med media! Han höll med om behovet av goda kontakter med ArbetSam. Bengt Lindgren instämde i detta sätt att hantera politikerkontakter. Morrgan Claesson framhöll att man måste betona samhällsnyttan! Ingemar Nilsson påpekade att vid kontakter med samhället är det även viktigt med många medlemmar – och att visa detta! Carl-Erik Olsson efterfrågade BJs erfarenheter? Morrgan Claesson svarade att föreningen alltid haft goda kontakter och ej tigt pengar, men bl a fått förmånlig hyra, men med krav på att det ej är skräpigt – bl a därför har man målat godsvagnar. Det kan bli nya kontakter och kanske en stiftelse för ett framtida godstågsmuseum. Bengt Lindgren framhöll även vikten av goda kontakter med företag och hade goda erfarenheter av Domsjö fabriker och deras positiva åsikter om X5-projektet. Jonas Hjelm fyllde på med att StoraEnso stöttar LJM med 10 000,-/år.

Lars Nilsson föreslog samarbete med MRO för att utåt, även mot utlandet, agera som en aktör och att det skulle byggas upp en arbetsgrupp för detta. Stig Svallhammar svarade att det tidigare arbetet ej ledde till samgående, men samsynen är stor! Morrgan Claesson tyckte att JHRFs nätverk ska jobba tillsammans allihopa och ej överlämna uppgifter till någon styrelse. Bengt Lindgren föreslog att mötet skulle uppdra till den nya styrelsen att tillsätta en arbetsgrupp för att utreda marknadsföringen under fyra mån, sända ut gruppens förslag och sedan redovisa och besluta detta under höstmötet. Sören Hellberg undrade om pressen meddelats om detta möte? Är de här? Han framhöll att man har börjat jobba med detta inom SJK och föreslog att det ska skickas ut pressmeddelanden om förbundets aktiviteter. Stig Svallhammar svarade att aktiviteterna ska vara på små orter för att ge stor pressuppmärksamhet! Han föreslog Bengt Lindgren som JHRF ”pressombudsman” – allt ska inte ligga på styrelsen. Hans Elmefors berättade att SMOK marknadsför sina resor genom bjuda in press. Jonas Hjelm berättade att LJM underrättat lokalpressen från första början – det tar fem minuter att göra ett pressmeddelande och ger mycket. Ingemar Nilsson berättade att mfÖSJ haft lokaltidningen som huvudsponsor till Öppet Hus sedan start. Jonas Hjelm framhöll möjligheten att samarbeta med tidningar om resor och annat som läsareerbjudande. Anders Svensson berättade att SKÅJ stundtals kör resor för DN-kortet – de brukar vara mycket välbelagda och måste stundtals dubbleras. Bengt Lindgren nämnde att han träffat en intresserad Expressen-journalist på TUR-mässan och ska sända ut information om denne till föreningarna. Stig Svallhammar framhöll att kungafamiljens och andra

kändisars besök ger mycket extra press. Mötet **uppdrog** åt styrelsen att tillsätta en marknadsföringsgrupp. Anders Svensson antog att det också behövdes en ny JHRF-representant till Tågsommargruppen. Sören Hellberg underströk att alla ska ta vara på jubileumsåret för att synas!

Därefter gick Anders Svensson över till en presentation av den provinformation som sänts ut inför mötet: Det var dels ett provnummer (0/06; dock med ”skarpt” innehåll) av hans firmas nyhetsbrev *Föreningen på Spåret* (FpS) och en fullständig kalender, dels dessförinnan ett sk mellanutskick bestående av ett ensidigt meddelandeblad och en evenemangskalender. Tanken är att åstadkomma 4-6 FpS (till JHRF och MRO-medlemmarna) per år kompletterade med fullständiga kalendrar och mellan den 2-4 mellanutskick – tillsammans ca 8 utskick/år. De sänds som PDF-fil per mejl i första hand, men det finns möjlighet att få dem per post. De sänds endast till en adress per medlem – ev extra ex betalas av medlemmen själv (”kostnad för att JInF tar över administrationen...”). Det återstår för JHRF och föreningarna att kolla att rätt adress används. De föreningar som är med i både JHRF och MRO betalar MRO för – detta avspeglas även i JHRF medlemsavgiftskonstruktion. Innehållet är, som delvis kunnat studeras i provnumret, dokumentationer från JHRF och MRO möten och branschseminarier, redovisningar av Tågsommar-läget, information om adressändringar och bidragsuppföljning samt vad JHRF, MRO och föreningarna vill meddela. Carl-Erik Olsson undrade om vidarespridning av materialet och Anders Svensson svarade att visst går det (till styrelser och andra funktionärer), men han vill inte veta... Jonas Hjelm och Morrgan Claesson var positiva till att få denna information.

e) Samverkan med andra organisationer

Stig Svallhammar inledde med att berätta att TJF samverkar med ett teatersällskap. Hans Kihlberg berättade att han åstadkommit en dokumentation från ett RAÄ-möte där det framgick att deras syn har ändrats till mer en mer industriminnesvänlig – denna kan införas i FpS. Stig Svallhammar berättade att RAÄ intresserat sig för Smalspåret genom att man nu är intresserat av bevarande av att hela miljöer. Peter Jonsson rekommenderade föreningarna att även delta i hembygdsrörelsen. Anders Svensson underströk detta – det innebär möjlighet till förmånliga byggnadsförsäkringar och deltagande i ytterligare en broschyr, *Hembygdsguiden*. Ingemar Nilsson berättade att man fått medel för tjänstevagnsbevarande. Jan Helger berättade att NBVJ fått bidrag för NBJ 16 från RAÄ.

Bengt Lindgren påpekade att det inte alltid går bra – lokstallet i Örnsköldsvik revs då ägaren ej var intresserad av bevarande. Dessutom har BV en lista på byggnader som ska bort som kan innehålla hus i skyddade miljöer. Peter V Christensen anknöt till höstmötets förslag om agerande om BV policy för byggnadsbevarande och undrade vad hänt. Stig Svallhammar såg där ett behov av att tala med Lars Berggrund. Anders Svensson berättade att han träffat Lars Berggrund på ett BV-seminarium och att denne då meddelat att Robert Sjöo på SJVM tagit över Lars Berggrunds kontaktfunktion mellan BV och föreningarna. Jonas Hjelm hade talat med lokala företrädare för BV Fastighet och de hade kommit långt med denna fråga och fått ”direktiv” uppifrån om en generös inställning till föreningarnas behov. Ola Almquist berättade att FAS förvärv av bangårdsområdet i Västervik från BV dock har tagit tid. Lars Nilsson undrade om Värmlandståg således kanske bör ta kontakt SJVM om sina problem med *Jernhusen*? Stig Svallhammar undrade om Värmlandståg vill ha hjälp från JHRF? Lars Nilsson svarade att all hjälp var välkommen i denna fråga. Peter Jonsson berättade att Ångsågen-tomten, där NJ har sitt museum m m, hanteras av BV via Jernhusen och undrade vart då man ska vända sig? Stig Svallhammar rekommenderade att föreningen vänder sig till BV Fastighet regionalt. Jonas Hjelm tyckte att JHRF styrelse bör komma till tals med Jernhusen. Stig Svallhammar svarade att den tidigare styrelsens linje varit att avvakta BV hantering av fastigheter och sedan använda denna som förebild vid kontakter med andra fastighetsägare – bör JHRF ta

kontakt med Jernhusen? Mötet **uppdrog** åt styrelsen att kontakta Jernhusen. Jonas Hjelm berättade att det finns en hemsida med förteckning över BVs övertaliga byggnader (<http://rivning.svartabanan.se/>; antecknarens anm), bl a lokstall – han uppmanade föreningarna att kolla denna och ”roffa åt sig” intressanta sådana! Bengt Lindgren berättade om sin kontakter med BV Fastighet regionalt om att ta över ”lokhuset” och stationshuset i Björnsjö – han hade framhållit att det är bättre att ÖJS, som har säkerhetsmedvetande, tar över än en privatperson, vilket de var positiva till. De kände dessutom till JHRFs lista – detta är viktigt att återkoppla till JHRF styrelse. Jonas Hjelm berättade att LJM får Landeryds lokstall och kringliggande mark gratis, en del övrigt för 1,-/kvm.

f) Övrigt

Morrgan Claesson berättade att *Bango*, BVs maskot som skulle åka runt under jubileumsåret, blivit ”kidnappad” av en krets personer runt hemsidan *Svenskt Tågforum*, där han förevisas på barer och i Tyskland – han ska få åka tåg, vara med på jubileumsarrangemang och det ska tas bilder på honom. Morrgan Claesson värdjade om hjälp med att få loss dockan! Anders Svensson antog att det som hänt kanske är ett sätt för dessa kretsar att ge oss diggare ”pisk”...

Lars Nilsson tog tillfället i akt att ge några ord om *gummi*: Till 30-tals stålvagnar behövs fönsterlister i gummi, Värmlandståg har vänt sig till en firma i Vintrosa för att låta nytillverka sådana och han lämnade över info och en provbit till flera intresserade. Ställkostnaderna kan gärna delas på flera!

Jonas Hjelm tog upp frågan om gemensamma *kolinköp*. Tidigare sålde *Eon* ut kol som flera föreningar köpte av, men det finns 4 000 ton kol kvar för 850,-/ton inkl moms, om man är skattebefriad förbrukare. Krister Engström berättade att LMJ skickade in mycket uppgifter till *Särskilda skattekontoret* i Ludvika om att bli skattebefriade för olja och kol, men skulle ej få det som ideell, varför man kontaktade andra föreningar och fick tips, varvid det ordnade det sig och blev klart efter en vecka. Jonas Hjelm meddelade att kolet nu finns i Norrköping. Morrgan Claesson påpekade att det går åt, eftersom även andra förbrukare finns... Jonas Hjelm försäkrade att det dock finns kol kvar. Det frågades om det är järnvägstillgängligt? Morrgan Claesson svarade att det inte var det – dessutom är transporten billigare med lastbil. Peter Jonsson undrade om det är för stora kolstycken? Morrgan Claesson m fl svarade att de är lagom stora. Jonas Hjelm framhöll att JHRF webbplats bör användas för sådan info. Morrgan Claesson förordade *Postvagnen*, *Järnvägshistoriskt forum* m fl för att säkert nå ut – han rekommenderade det senare...

Jan Helger meddelade att NBVJ gärna överlåter fyra gamla *grusvagnar* som saknar broms, ev också en femte med broms, som står i Kortfors. Intresserade kontaktar Ture Östberg.

Jonas Hjelm underströk att även *reservdelar* ingår i (gemensamma) inköp och rekommenderade upprättandet av en förteckning över föreningarnas innehav. Morrgan Claesson tyckte att i stället nätverket av personliga kontakter skulle användas för detta – ”ekorren” inom föreningarna gör att man håller på sina grejor. Jonas Hjelm hade upplevt att denna mentalitet börjar släppa. Bengt Lindgren understödde en sådan samordning, och gärna m h a den gamla SJ-numreringen som ger en entydig beteckning på alla prylar – kanske arbetsmarknadsmedel kan erhållas för lagerarbetet? Kjell Palén påpekade att tyska VDMT har en fungerade verksamhet för detta och rekommenderade koll av denna. Hans Kihlberg tyckte att det personliga nätverket i all ära, men JHRF bör vara mer än försäkring – förbundet kan vara nätverket, varför man även bör titta på riktlinjer för en sådan lösning. Peter Jonsson framhöll att JHRF kan sätta en regemall för hur grejorna ska beskrivas. Jonas Hjelm understödde detta. **Uppdrogs** åt styrelsen att tillsätta en reservdelsarbetsgrupp.

Jonas Hjelm fortsatte med att många, som har för mycket grejor, behöver hjälp med *förvaring* varför man bör se möjligheten att skapa förvaringsplats(er) för fordon och mindre ömma reservdelar. Är detta en bra JHRF-fråga? Politiker klagar ofta på ”skräpiga” områden, varför det handlar om att få en plats för grejorna där de ej stör. Anders Svensson framhöll att eftersom de flesta aktiva har sina särskilda favoriter kan önskemål om rensning bland samlingarna spränga föreningar i atomer... Morrgan Claesson underströk att fordonen som klassats i bevarandeplanen måste det bli en överenskommelse med SJVM så att de får ett skydd, t ex genom förvaring i övergivna lokstallar. Jonas Hjelm svarade att det aktualiserar frågan om lokstall enligt rivningslistan (jfr punkt e) ovan; antecknarens anm), varför SJVM måste intresseras för detta. Kjell Palén påpekade att SJVM tillhör BV, så det kan bli (hög) interndebitering om de skall ta över byggnader – i stället har SJVM bett JvmV ta över byggnader för att hjälpa SJVM. Carl-Erik Olsson påpekade att SÅS kanske har minst utrymme – för mer än tio år sedan för dåvarande SJ fastighetsdivision runt bland föreningarna och lät sig förfasas över renoveringsobjekt, men hittade ej till SÅS... Ska vi inte också tänka på framtida generationers renoveringsbehov och spara renoveringsobjekt? Lars Nilsson påpekade att det viktigaste är att få så mycket under tak som möjligt och att samarbete krävs för detta.

## 8 Nästa medlemsmöte

Jonas Hjelm undrade om att ha höst- o vårnöte var för lite? Bengt Lindgren påpekade att det är många viktiga frågor nu – ytterligare ett medlemsmöte under året ger möjlighet till delrapportering. Men kan kostnaden upplevas som ett hinder? Jonas Hjelm påpekade att denna gång var det långt att åka för många och även vårmötet låg i Västsverige, bör mötena turnera bättre? Stig Svallhammar påpekade att en möjlig samordning med MRO i höst kan ge begränsningar, men annars bör de gärna spridas geografiskt. Hans Kihlberg saknade några norrifrån, fler möten ger fler möjlighet att närvara – t ex skulle ett möte kunna vara strax efter sommaren och ett sent i höst. Morrgan Claesson föreslog ett söndagen (2006-09-10) under TÅG 150 och sedan ett i november. Anders Svensson varnade för att lägga möten tillsammans med de stora evenemangen (på TÅG 150-söndagen är det marknad) och tror det i så fall blir ”overkill” och snarare för få närvarande. Lars Nilsson föreslog ett höstmöte, men att man skickar ut elektronisk information i stället till och från arbetsgrupperna. Dessutom ska möten vara väl förberedda med utsända handlingar inför dessa. Mötet **beslutade** att förordna ett höstmöte 2006-10-07—08 i mitten av landet, eventuellt i Sundsvall.

## 9 Mötets avslutning

Morrgan Claesson berättade att den godstågskavalkad som planerades till 2006-10-07—08 förutsatte att BV m fl kände ansvar, men de gjorde inte det... Han meddelade att BJs har styrelsemöte i morgon, att han skulle rekommendera inträde i förbundet så att man bör kunna inträda i gemenskapen igen. Även AJF kan tänka sig detta. Peter Jonsson berättade att BV i Nässjö tvärtom är heltända på att göra något av jubileet. Han hälsade BJs välkomna åter i förskott. Kjell Palén tackade LJM för helgens arrangemang och den avgående styrelsen för sina insatser. Han framhöll att det är bra att det blivit flera ungdomar i den nya styrelsen. Men allt ska inte läggas på styrelsen... Jonas Hjelm tackade sina föreningsmedlemmar för insatser under arrangemangen. Hans Kihlberg framhöll att jubileet kan skapa en historisk bild mot politiker. Ola Almquist avslutade med att framhålla att förbundet och arrangörerna måste meddela pressen inför kommande möten! Mötet avslutades ca 11:50.