

Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Örnsköldsvik

Tid	21—22 mars 2009, 16:00
Plats	Rummet Studion, Studieförbundet
Närvarande	Rune Bergstedt, NBVJ Morrigan Claesson, BJs Anders Johansson, JHRF Hans Karlsson, SMoK Carl Larsson, DBV Bengt Lindgren, ÖJS Micael Lindgren, ÖJS, JHRF (t o m punkt 6) Lars Lindström, AJF Jan Långström, MBV Lars Nilsson, VT Sten Nordström, ENJ, JHRF (t o m punkt 8) Claes Sundberg, DBV Anders Svensson, SKÅJ Lars Erik Torstensson, SJK (t o m punkt 6)

1 Mötets öppnande

Anders Johansson förklarade medlemsmötet öppnat; han fungerade som mötesordförande och Anders Svensson som mötessekreterare.

2 JHRF**a)** Samarbete med MRO

Anders Svensson fortsatte behandlingen av frågan från förbundsstämman med att berätta att han upplevde att den om tidigare mer avvaktande attityden hade mjukats genom mycket jobb ihop, varför det är bra att börja vägen mot ett ännu tätare samarbete med att ha möten ihop. Det är även bra om administration, t ex ekonomifunktionen, kan göras gemensamt. Han underströk att JHRF-styrelsen har gjort ett mycket bra och omfattande arbete under året med JTF, ATC, försäkringar m m; det är formalia som brustit. Det är en medarbetande styrelse nu, vilket det kanske inte var förr. Bengt Lindgren hade upplevt att det var många gamla strukturer förr som behövde brytas upp. Han såg mycket nytt gemensamt jobb för JHRF och MRO med medlemsrekrytering m m, att hitta andra gemensamma uppgifter att arbeta samman kring och ha en gemensam strategi för att få bidrag m m. Han exemplifierade med att länsstyrelsen varit i kontakt med ÖJS om sådant som kan genererare turism. Morrigan Claesson påpekade att man tagit åt sig att kontakta MRO och ÖSIJ om att träffas gemensamt. Lars Nilsson ansåg att samverkan är viktigt och en gemensam attityd mot myndigheter; det har blivit fler gemensamma frågor, vilket det inte var i samma utsträckning för några år sedan – men samarbetet ska utvecklas naturligt. Anders Johansson framhöll att styrelsen först ska fundera vad JHRF vill med samarbetet – han såg en risk för att frågor som JTF och ATC blir nedtonade vid gemensamt arbete. Rune Bergstedt kunde se nytta av samarbetet och gemensamma träffar i kombi-

nation med separerade träffar för de med trafik på egna och BV spår. Han påpekade att det kan vara intressekonflikter om försäkringen, men ser rationaliseringsvinster med att kunna åka till en plats i st f olika platser vid olika tider. Sten Nordström svarade att JHRF och MRO inte konkurrerar i försäkringsupplägget, men han ser visst behov av att göra om en del fördelningar. Anders Johansson berättade att han gjorde en presentation vid MRO höstmöte som gav MRO-föreningarna en aha-upplevelse. Han framförde åsikten att representanter från försäkringsrådet bör prata ihop sig, vilket är utgångspunkten för vidare samarbete.

3 Banverket

a) BV maskiner m m

Morrigan Claesson berättade att i höst ska BV Produktion bli bolag inför att på sikt gå ihop med Vägverketets motsvarande funktion. Man ska då avveckla överflödiga maskiner och föreningarna kan få maskiner om det sköts snyggt (d v s att de ej går till BV konkurrenter). Mattias Månsson samordnar detta och håller på att samla ihop listor över maskiner som stoppningsmaskiner, spikmaskiner m m. Bl a vill MBV ha ett Tc-lok. Anders Svensson påpekade att lok och vagnar ligger utanför denna hantering. Morrigan Claesson berättade att BJs vill ha en lift-rälsbil. Arbetet med fördelningen ska vara klart till september och det finns en preliminär önskelista nu – kontakta Mattias Månsson, mejl mattias.mansson@atkinsglobal.com, tfn 070-916 51 41, om önskemål. Rune Bergstedt undrade om man skulle kunna få en exempellista?

Morrigan Claesson svarade att BV har dålig koll och säger att ni intresserade har bättre koll på detta – hittar man något så hör av er till Mattias Månsson! Anders Johansson underströk att detta ska hanteras via Mattias Månsson, ej enskilt! Det finns bl a ett antal hundra fordon som är för gamla att utrusta med ATC. Goda exempel finns om TJF avtal med BV om att köpa en maskin för att plocka på delar till byggnad av kran och att dessutom dokumentera skrotningen.

Anders Johansson berättade att Jonas Hjelm haft kontakt med BV och Trafikstyrelsen om GSM-R, som fortfarande kräver att det ska vara sådan och det nu, men inte fullföljt kraven om byte mot de som har vanlig GSM. Lars Lindström undrade hur man kan skaffa denna utrustning? Anders Johansson berättade att detta hade det informerats om på förmiddagen; han kan enskilt berätta om SMOKs lösning.

Rune Bergstedt berättade att NBVJ tidigare fått mycket bra slipers från BV och undrade om det fortsatt går? Morrigan Claesson svarade att det handlar om byte mot gamla till destruering – ÖSIJ har skaffat ett helt tåg slipers från BV till Taxingebygget. Rune Bergstedt fortsatte med att NBVJ försökt få gamla stolpar med betongklumpar till bygget av en hall, men att dessa oftast går till rivningsentreprenören. Morrigan Claesson rekommenderade att kolla lokalt och Anders Johansson att själv bli rivningsentreprenör...

Rune Bergstedt undrade om det fanns några torrluftsaggregat? Morrigan Claesson svarade att det inte finns några kvar.

b) Byggnader

Rune Bergstedt undrade om det finns några lokhus kvar att få tag på? Morrgan Claesson svarade att SJVM har tagit över resterande. Claes Sundberg undrade vilken man ska vända sig till för att få ta över ett hus för reservbro som finns i Hybo; detta kan byggas om för att använda för DBV fordon. Morrgan Claesson rekommenderade att fråga BV fastighetsregion eller försvarsenheten hos BV. Claes Sundberg berättade att DBV har fått tillstånd att avverka så mycket man vill på järnvägstomten. Anders Johansson undrade om någon haft kontakt med Lars Berggrund angående byggnader? Morrgan Claesson svarade att MfGDJ har varit i kontakt med denne om GDJ-jubileet. Rune Bergstedt påpekade att en annan anskaffningsfråga är vändskivor. Morrgan Claesson svarade att sådana finns att efterfråga på flera ställen. Rune Bergstedt konstaterade att det måste göras nu så de inte försvinner. Morrgan Claesson rekommenderade Strömstad och Karlskrona och Anders Johansson Växjö.

Lars Nilsson undrade om någon haft fastighetsdiskussioner med BV? Bengt Lindgren berättade att ÖJS hyr två portar i Mellansel, vilket nu blivit dyrt, 3 333,-/mån, p g a att BV ska ta samma hyra över hela landet. Morrgan Claesson berättade att BJs hyr för 1000,-/spår och månad i Sävenäs. Bengt Lindgren tyckte att JHRF borde ha en träff med Lars Berggrund.

Lars Nilsson undrade hur det går för NJ? Anders Johansson svarade att de har fått en hög hyra. Lars Nilsson berättade att de platser i Kil lokstall som VT använt fortfarande är tomma – lokstallet kan bli helt tomt om Swemaint bygger sin tilltänkta underhållshall. Morrgan Claesson påpekade att Jernhusen även tar betalt för spåren utanför byggnaderna. Lars Nilsson berättade att de jagat VT om en vagn som ev står på deras spår. I Kristinehamns lokstall är hyresnivån mer rimlig, men där saknas i stället lediga spår. Kils kommun är dock i en ännu värre sits. Morrgan Claesson påpekade att JHRF ej har pratat med Jernhusen, som dessutom bytt ledning flera gånger. De har nu nya instruktioner om att främja tågtrafik, varför en styrelsedelegation bör prata med dem. Morrgan Claesson m fl berättade om SJVM-utredning – de vill få instruktioner om att stödja föreningarna (detta berättas det utförligare om i dokumentationen från branschseminariet 2009-03-07; antecknarens anm).

4 Järnvägsmuseernas dag

Morrgan Claesson berättade att detta drogs upp förra året, men alla glömde av det – det är nu återupptaget med sikte på 2010. Arbetslivsmuseerna vill också ha en gemensam dag, men det bör vara en annan dag, Morrgan Claesson, Thomas Lange (sammankallande), Mia Lundstedt och hennes motsvarighet i Ängelholm utsågs till grupp för att hålla i detta. Tanken är att inte köra tåg utan att i stället öppna sina anläggningar och visa dessa för omgivningen. Lars Nilsson undrade om det blir gemensam annonsering? Anders Svensson svarade att SJVM ska ordna detta. Det ska även bli en annons i Tågsommar och då är det viktigt att evenemanget ej är för tidigt på året för att Tågsommar ska ha hunnit få god spridning innan evenemanget är. Anders Johansson påpekade att detta är något liknande som när Kulturhusens Dag hade järnvägstema 1999. Rune Bergstedt undrade om det skulle finnas uppgifter om aktiviteter i annonserna? Anders Svensson svarade att annonserna kanske mer skulle handla om var man ska leta information, t ex på en planerad dataportal som det hänvisas till.

5

FEDECRAIL

Morrigan Claesson berättade att nästa FEDECRAIL-konferens äger rum i Luxemburg 2009-04-23—26 för att sedan fortsätta med utflykter i omgivande länder måndag—onsdag. Han åker för JHRF. Sten Nordström berättade att Anne-Marie Olovsson också ska komma. Morrigan Claesson fortsatte med att han denna gång ska ersätta Jonas Hjelm i *Mainline*-gruppens möten. FEDECRAIL har också engagerat sig i WFJ och det verkar vara en ljusning. Anders Johansson berättade att FEDECRAIL medverkar i rättsprocesser i Tyskland angående uppgradering av Indusi-systemet. Morrigan Claesson påpekade att FEDECRAIL är till nytta i mycket olika saker och att de har ambition att få till ett kansli i Budapest. Det är dock svårt att ta sig till konferenserna och innebär ofta höga kostnader, men han har ordnat ett bra pris. Anders Johansson framhöll att FEDECRAILs engagemang i Vadstena är notabelt. Morrigan Claesson fyllde på med att David Morgan privat satsat 10 000 GBP i Vadstena Järnväg ekonomisk förening, den förening som önskar ta över banan från kommunen.

6

Tågsommar m m

Anders Svensson presenterade arbetet med årets Tågsommar och resultat av detta så här långt. Även detta års arbete började med en tidig inbjudan – den anlände till deltagarna i månadsskiftet oktober/november – och ett påminnelse mejl efter några veckor som fick fart på flera samt samma tidiga sistadatum alldeles efter jul- och nyårshelgerna. Detta år hade en ny layoutare, Peter Berggren, anlåtats efter att Lars-Olof Broberg gått i pension under hösten. En annan nyhet var att Anders Svensson själv gjort texterna helt klara inför layoutarbetet. Rent allmänt hade det nya samarbetet flutit på mycket bra och många nya idéer hade ”katalyserats fram” genom detta. Resultatet har blivit en Tågsommar med 89 deltagare – netto sex fler – 26 annonser på netto knappt två sidor mer, utökad till 28 sidor, tryckning 2009-03-02 i 55 000 ex samt klar att avhämta i anslutning till mötet! Ett antal nyheter hade blivit i årets Tågsommar: En ny, tydligare, stil har använts, det har blivit något färre, men mycket större, bilder, de flesta texter har redigerats om, bl a för att få ett enhetligare skrivsätt som underlättar för de som inte förstår svenska, nyckelord i samma ordning i alla texter och halvfeta liksom e-postadresser och hemsidor. Dessutom har RT90-koordinater för GPS (m fl) införts.

Nu har arbetet med att informera om Tågsommar på Vildmarks- (2009-03-15) och TUR-mäsorna (2009-03-19) startat efterföljt av att tillsammans med ArbetSam jobba med adressförteckningar för media-, musei- m fl-information. Han meddelade att samdistributionen till deltagare skulle fortsätta – eftersom 30 st Tågsommar-deltagare också deltar i *Arbetsamma museer* – att *Turistbyråshopen* fortsatt skall sköta denna, liksom distributionen till turistbyråerna, att broschyrer ska kunna avhämtas på ett antal turistbyråer, att det behövs information om godsadresser och önskemål om avvikande upplagor samt att turistbyråerna redan satt igång att beställa. Vad gäller ekonomin så ökar intäkterna men också utgifterna. Nästan alla texter och flera annonser är betalade – fakturor avseende resten av annonserna sändes ut i början av veckan innan MRO-mötet. Efter en lite mer detaljerad genomgång av ekonomin där han bl a framhöll att en ny kostnad för layoutarbetet om 23 000,- tillkommit samt att en förlust om ca 20 000,- prognostiseras gick han över till lite framtidsfunderingar. Fortsatt bearbetning av texter kan förväntas liksom komplettering – och korrigerings – av fler koordinater. Det kan bli anläggnings- i st f platsnummer – t ex skulle det bli fyra olika nummer i st f ett i Stockholm. Dess-

utom gäller det att klara ekonomin på längre sikt – årets förlust är ingen katastrof, men det kan inte pågå allt för många år. Därför kan det bli aktuellt med – långsam – höjning av framförallt annonspriserna och/eller förändrad prisbild för dessa.

Anders Svensson påpekade att redaktionen funderat på att korta ner väl långa beskrivande texter före nyckelorden – t ex låta fordonsanvändning framgå med symboler. Dessutom önskade de hänvisa väl ”målande” beskrivningar till att i stället bli annonser. Lars Lindström föreslog att i stället betala texterna efter utrymme, t ex per rad. Anders Svensson såg detta som svårt att administrera. Lars Lindström tyckte att endast ”muppar” behöver numrerade anläggningar – numrerade platser räcker. Morrgan Claesson framhöll att GPS-koordinater bör anges med longitud och latitud för att underlätta för utländska besökare. Anders Svensson svarade att RT90 delvis valts för att det ger ett kort skrivsätt och därmed alltid har fått plats i symbolraden.

Anders Johansson tog upp en närliggande fråga – JHRF-styrelsen har talat om att göra ett mer allmänt informationsmaterial om föreningarna(, förbundet) och vad de kan erbjuda, för att användas för att t ex visa upp sig för branschen på Nordic Rail. Anders Svensson undrade om avsikten var att delta tillsammans med JInF? Anders Johansson svarade att det var tanken... Morrgan Claesson undrade vem som gör detta material? Anders Svensson informerade om att Nordic Rail-mässan äger rum 2009-10-06—08. Anders Johansson svarade att man avser att ha ett styrelsemöte ganska snart om bl a detta. Lars Nilsson undrade om det finns något i Tåg-sommar om JHRF (och MRO)? Anders Svensson svarade att en annons finns sedan 2008, men mest för att hänvisa till organisationernas hemsidor... Anders Johansson såg deltagandet som ett sätt att visa att även den ideella branschen håller på med JTF m m.

7 Transportstyrelsen

a) JTF

Morrgan Claesson berättade att SJVM tar fram alla branschregler för museitågsbranschen, vilket det bara är att ansluta sig till – de få egna behoven ordnas genom tilläggsbestämmelser. Anders Svensson fyllde på med att SJVM ursprungligen gjorde ett arbete för sin egen trafikverksamhet, vilket presenterades på branschseminariet för ett år sedan. Sedan dess har en grupp med representanter från SJVM, JHRF och MRO varit Henrik Reuterdahl behjälplig med att göra dessa regler mer allmängiltiga och fått ordet *Museitrafik* tillagt i titeln. Det framhölls på seminariet att små ändringar gentemot JTF endast ska anmälas till Transportstyrelsen. Anders Johansson framhöll att ett dokument med vad man tillämpar och inte tillämpar av dessa branschregler kan vara bra att göra. Han fortsatte med att det är ett tungt jobb att ta fram utbildningsplaner och utbilda föreningens funktionärer till 2009-05-31. Åtminstone ska de som har trafiksäkerhetstjänst hos någon kommersiell operatör utbildas på museitilläggen. Jan Långström påpekade att utbildningsplanen inte måste lämnas in till Transportstyrelsen för godkännande. Han undrade om man skulle vänta på Branschföreningen Tågoperatörernas (BTO) regler? Anders Svensson berättade att på branschseminariet hade man ”beslutat” att anta de egna branschreglerna redan i vår utan att vänta på BTOs arbete – svårigheten är framförallt att få tillgång till detta – för att sedan ev ta hänsyn till BTOs regler, om man kunnat ta del av dessa, vid en ev revision av det egna regelverket i höst.

Morrigan Claesson efterfrågade att man mejlar ut var man hittar dessa museitrafiks-BVF. Anders Johansson framhöll vikten av att ha rutiner för hur man tar åt sig uppdateringar om man hänvisar till andras regler. Bengt Lindgren undrade om det finns något dokument om vad man ska göra? Morrigan Claesson rekommenderade att använda dessa regler och vid behov komplettera dem med egna. Anders Johansson såg att endast ÖJS har behov av spärrfärd på ERTMS-bana. Han underströk att om en förening vill åka på någon annans tillstånd måste denna andras regler också inkluderas i den lånandes regelverk. Han undrade om det är någon som har något eget på gång? Lars Lindström svarade att AJF var på gång med egna regler. Sten Nordström framhöll att det är en fördel med ansluta sig till gemensamma regler, vilket underlättar att gästa och låna personal m m av varannan. Anders Svensson berättade att han var klar med dokumentation från branschseminariet. Anders Johansson undrade om BVFerna var utskickade? Anders Svensson svarade att de efter intern remiss avsågs skickas ut 2009-04-01. Morrigan Claesson berättade att han varit på en A-arbete-kurs – mycket är nytt men inte så märkvärdigt. Hans Karlsson exemplifierade större nyheter med att så fort man passerat signal vid spärrfärd ska man ringa trafikledningen.

b) ATC

Anders Svensson läste upp dokumentationen från branschseminariet om tågskyddssystem. Morrigan Claesson fyllde på med att han varit BV-möte om detta och de ej hade kunnat svara på frågan om dispenser. Anders Johansson berättade att JHRF i sitt remissvar framhållit att det varit för kort tid innan införandet, orimliga ekonomiska konsekvenser av att installera något som endast har kort tid kvar, kombinerat med arbetstidsregler. Det gäller att ha beredskap för att det kan bli stopp för fordon utan ATC – det som i huvudsak drabbas är ånglok och T21.

Morrigan Claesson framhöll att det vore bra att få plocka utrustning från X1 som ska skrotas, varför SL bör tillfrågas om detta – har någon en bra kontakt att använda för detta? Anders Johansson föreslog att höra med Kim Bäckström om han kan undersöka detta. Lars Lindström påpekade att han har kontakt med en person på SL Teknikavdelning. Morrigan Claesson undrade hur många utrustningar som skulle efterfrågas – 20—30 st? Anders Johansson påpekade att SL har Ericssons utrustning, vilket bör fungera i veteranfordon. Det gäller att ordna typgodkännande för ånglok – för rälsbussar fungerar denna utrustning ej. Morrigan Claesson påpekade att det även gäller att ordna folk som hanterar själva plockandet. Lars Lindström framhöll att det måste vara med någon som kan tekniken – vad ska man plocka? Anders Johansson rekommenderade att plocka kassett, bromscylinder m m; hastighetsgivare bör man ordna själv. Anders Svensson berättade att han har för sig att SKÅJ frågade för något år sedan och att det inte gick då. Anders Johansson föreslog att han och Lars Lindström undersöker sina kontakter.

Jan Långström, Carl Larsson, Bengt Lindgren och Rune Bergstedt meddelade att de kan hjälpa till med det praktiska. Morrigan Claesson framhöll att de föreningar som är med och plockar bör få första tjing på utrustningen. Jan Långström påpekade att det sannolikt är fråga om att åka flera gånger och i så fall vart? Morrigan Claesson och Anders Svensson svarade att det kan var Hagalund, Älvsjö eller kanske Kristinehamn. Rune Bergstedt undrade om X1 körs till skrotplatsen? Morrigan Claesson svarade att de dras – föreningarna kan eventuellt ordna dragning som motprestation. Hans Karlsson framhöll att det är bra om många vill ställa upp eftersom det kan behövas flera tillfällen. Rune Bergstedt framhöll att detta kräver att man bestäm-

mer vilka ånglok man ska satsa på för att åka på BV spår med. Anders Johansson undrade vad som händer om man endast får fem utrustningar; hur klara de fördelningsproblem som då uppstår? Morrgan Claesson svarade att i så fall skall endast de få som är med och plockar. Lars Lindström efterlyste en arbetsplan för att göra rätt. Anders Johansson rekommenderade att kontakta Patric Hjelm om detta.

Lars Nilsson tänkte tanken om det inte blir någon dispens: då gäller ATC, som dock bara blir en parentes i väntan på ERTMS med STM – hur länge kan det dröja innan denna utrustning måste fram? Jan Långström svarade att snar installation på Haparandabanan gör MBV måste vara tidigt ute. Anders Johansson fyllde på med att SkJ också måste vara tidigt ute p g a att Simrishamnsbanan skall få ERTMS (regional) inom fem år. Hans Karlsson påpekade att allt detta är försenat... Morrgan Claesson påpekade att de som har ATC har föreslagits få statsbidrag för konvertering till ERTMS – utan sådan utrustning blir det inget bidrag alls. Anders Johansson sammanfattade gången inför och vid ATC-plockande: Anders Johansson och Lars Lindström kontaktar sina resp kontakter, för att sedan formulera brev och om utfallet av detta blir bra meddelar föreningarna om att ställa upp vid själva plockningen.

Morrgan Claesson påpekade att SJVM har erbjudit sig att göra bromstabeller för allas fordon. Rune Bergstedt undrade hur det står det till med att få använda trävagnar? Anders Svensson rekommenderade honom att fråga SÅS om detta. Morrgan Claesson rekommenderade att inte fråga i onödan – ordna i stället detta med förnuft. Anders Johansson påpekade att största risken med trävagnar är att någon annan kör in i ett sådant tåg... Lars Nilsson undrade om man vet något om läget efter 2009-05-31? Anders Johansson och Morrgan Claesson påpekade att det bara är gissningar hittills, men man vill inte stjälpas järnvägens trafik.

c) GSM-R/MobiSir

Anders Johansson påpekade att vissa X1 har kvar den gamla Drifradio-kassetten som kan användas vid bygge av GSM-R-väskor – det gäller att vid ev ATC-plockningsövningar plocka även denna. Han föreslog också att formulera ett brev om ett gemensamt uppköp från Malux och skicka ut. Det har inte varit något annat än jasså-svar från Transportstyrelsen om undantag från BV absolutkrav på GSM-R – de flesta har nog accepterat detta när man skrivit på TRAV. Hans Karlsson noterade att JTF kopplats ihop med GSM-R: att sända nödanrop som första åtgärd vid olycka före att kortsluta spårledningen har införts i JTF. Detta för att nödanropet då kan höras av de som GSM-R-utrustning. Lars Lindström undrade över prisintervall? Sten Nordström påpekade att en förfrågan måste gå ut för att få något att förhandla om. Rune Bergstedt efterlyste ett fallande pris i trappa. Anders Johansson trodde att kanske minst 10 st telefoner måste beställas. Rune Bergstedt undrade hur mycket är nätet utbyggt, t ex på Inlandsbanan? Lars Lindström svarade angående denna bana att det är det inte nu, men ska bli. Anders Johansson påpekade att det fungerar redan nu, bl a via roomingavtal med Telia. Hans Karlsson påpekade att alla funktioner inte fungerar via Telias nät, t ex att hålla reda på andra tåg i närheten.

Sten Nordström berättade att han har förhandlat med If och Marsh om 2009 och fortsätter om 2010; men då bör det inte ha hänt några olyckor – det gäller att föreningarna sköter detta kring säkerheten för att lyckas med bättre försäkringspremier. Vid höstmötet togs beslut om att minskningen av premien med 10 % skulle läggas på de som kör på BV-spår. Marsh har tagit upp att banansvaret ingår i MRO-föreningarnas försäkringar. Anders Johansson tog upp frågan om premieminskningen på MRO höstmöte och de skulle återkomma men gjorde inte detta. Rune Bergstedt konstaterade att JHRF-föreningarna betalar en hög premie i förhållande till MRO-föreningarnas... Sten Nordström fyllde på med detta gäller särskilt i förhållande till risken.

Sten Nordström fortsatte med att fråga hur man tycker att de andra försäkringarna är? Lars Lindström tyckte att de är bra, men att kaskoförsäkringen är dyr. Anders Johansson berättade att SMOK lämnat en direktförsäkring via If och handlat upp via Marsh i stället, vilket gav mycket högre försäkringsbelopp till samma premie. Lars Lindström såg ett problem med att fordon försäkras per individ, röjning och bärgning gäller för 1 MSEK tillsammans. Anders Johansson påpekade att om tåget försäkrats för mer än 1 MSEK ger det även en billigare röjningsförsäkring. Sten Nordström framhöll att den separata röjnings- och bärgningsförsäkringen inte är prisvärd samt att sakkunskapen inom If är för låg – nästan alla skador vållas av någon annan, som man får ersättning från. Röjning/bärgning borde ingå i ansvarsförsäkringen och han har som mål att den ska ingå 2010 – till oförändrad ansvarsförsäkringspremie.

Anders Svensson berättade att SKÅJ tagit upp frågan med Marsh om något slags ”depåförsäkring” för fordon som står still, av den typ som finns inom MHRF-försäkringens område. Morrgan Claesson berättade att BJs hade försäkring vid trafikdagar, men If var emot detta förfarande p g a administrationen av detta. Anders Svensson berättade att SKÅJ också varit inne på detta, men inte ville ha fordon helt oförsäkrade när de står still – brand och skadegörelse kan ju inträffa även då. Rune Bergstedt påpekade att här skiljer det mot MRO-föreningarna som har många trafikdagar vilket gör att stillestånds dagarna blir färre. Det är svårt att få skador på stillastående fordon samt att man har problem med att skilja på stiftelsens och föreningens fordon. Dessutom: vad gäller för fordon i byggnader om byggnaden brinner? Anders Johansson rekommenderade att satsa på kasko fordon eftersom byggnadsförsäkringen är fyra gånger dyrare. Han redovisade sedan en sammanställning över JHRF- och MRO-föreningarnas körda km och en analys av dessa som visade att JHRFs medlemmar betalar dubbelt så mycket för att köra på spår i banavgifter + försäkringar. Men inga kostnader ska höjas, det gäller i stället att sänka JHRF-föreningarnas.

Anders Johansson påpekade att ganska många inte har röjnings-/bärgnings-försäkringen. Sten Nordström framhöll att de som kör BV-spår har stort behov av att det ska röjas snabbt – på museibanor kan man vänta. Anders Johansson fyllde på med att det blir höga kostnader p g a att man vill rädda fordonet. Morrgan Claesson påpekade att han såg det i Skåne. Anders Johansson påpekade att bärgningsförsäkringen inte tar hänsyn till skillnaden mellan en ensam rälsbuss mot ett tiovagnars tåg. Rune Bergstedt påpekade att MRO-banorna försöker bärga själv. Anders Johansson såg en större risk att man på museibanorna själva är vållande. Sten Nordström framhöll att strategin för årets arbete är att få med bärgningen i ansvarsförsäkringen

och att få till en depåförsäkring. Anders Johansson undrade om det planerats ett möte ihop med MRO i försäkringsrådet? Sten Nordström svarade att han ska kolla detta, även med Marsh. Anders Johansson visade avslutningsvis siffror från försäkringen.

9 Referensgruppen

Anders Svensson påpekade att det i verksamhetsberättelsen meddelats att denna grupp inte blev som Anne-Marie Olovsson hoppats. Anders Johansson påpekade att samtidigt har ATC-diskussionen visar att det ändå fungerar. Morrgan Claesson framhöll att det nu är ett nätverk med bra stämning. Lars Nilsson framhöll att Anne-Marie Olovsson gör ett bra jobb med att skicka ut all information. Morrgan Claesson och Anders Svensson framhöll att de genast sände vidare denna information till sina styrelser eller motsvarande – så bör alla jobba. Anders Johansson påpekade att JTF-arbetsgruppen i stort sett är densamma som referensgruppen.

10 Övriga frågor

a) Stenkol och träbricketter

Morrgan Claesson meddelade att Torbjörn Gustafsson är inne på att importera stenkol direkt från Storbritannien. Detta ska lasta i storsäckar direkt vid gruvan i st f på båt, bl a för att undvika omlastningsskador. Han skulle ha fått pris inför mötet, men ska få uppgifterna i början av april och då sända ut dem. Han ska försöka med en provleverans (per bil). Han har även kollat med Rune Bergstedt om motsvarande hantering från Polen och ska kolla pris även på detta – detta kanske kan transporteras via järnväg. Anders Johansson efterlyste att detta ska gå ut till föreningarna och Morrgan Claesson svarade att han ska skicka ut det direkt.

Morrgan Claesson berättade att (LJM) har provat med träbricketter och att BJs ska prova hur långt man kommer. Det blir ingen slagg, bara aska. Bricketterna ska förvaras i storsäck och fuktsäkert. Anders Johansson undrade om långkörningen kan provas vid evenemangen 2009-05-31? Morrgan Claesson föredrog att provet utföres på vintern p g a att han inte vet vilken gnistbildning det blir. Rune Bergstedt undrade var bricketterna finns att köpa? Morrgan Claesson svarade att de finns i exempelvis Smålandsstenar och Norberg. Rune Bergstedt berättade att han är intresserad av vedeldning, vill prova på ett av NBVJ ånglok, men har erfarenhet att det varit problem med skorstenar med gnistburar som sattes igen av gnistbildningen. SJVM vill prova torveldning på Tb-loket. Morrgan Claesson påpekade att träbricketter är bra för museibanor, som har en bestämd sträcka att köra. Carl Larsson berättade han erhållit priset 1000,-/storsäck för bricketter, men de tål inte att stå ute ens i säck, utan ska vara under tak. Morrgan Claesson framhöll behov av täta storsäckar, inte för stora lager och därmed avrop efter behov.

b) SJK

Bengt Lindgren påpekade att i denna förening finns problem, kanske skapade av pappersmäniskor. Väldigt många i SJK ledning är av denna typ. SJK har bildat bolag, vars förlust första verksamhetsåret är 0,6 MSEK. Det gäller nu att ta krafttag – bolaget har ansvar för Tidningen TÅG och momshantering. Man har frikostigt anställt personal och han vet inte om dessas anställningsavtal. Man var tvungen att flytta till Sollentuna p g a att utrymmena i Sundbyberg

skulle användas till annat och flyttningen kostade 250 000,- – dock till en bra lokal. Han ser behov av att spara i st f att höja medlemsavgiften. Redaktionen kostnader har förorsakat underskottet – man har anställt en person med arbetsskada utan att ordna med den ersättning man borde kunna få. Budgeten för 2009 räknar med ett överskott på 150 000,- m h a nya boken SLMP 2009 – men hur gör man 2010? Man måste få in mer intäkter från tidningen. Detta är det negativa, liksom konflikter mellan personal. Anders Johansson påpekade att en förlust på 0,6 MSEK i ett bolag kan kräva kontrollbalansräkning. Anders Svensson kände igen dessa konflikter m m från många år bakåt.

Rune Bergstedt framhöll att få järnvägstidningar har proffsredaktör, 10 nr/år och bra artiklar. Men finns det behov av detta? Morrgan Claesson påpekade att TÅG har blivit branschtidning och ska behålla den ställningen, men kanske med mindre antal artiklar om utländska tåg. Bengt Lindgren har sett att många lämnat föreningen och har nu sett till att det för första gången skickats påminnelser till de personer som inte betalar. Han ser som sin uppgift att se in i framtiden, t ex om samarbete med JHRF- och MRO-föreningar om att bl a köpa resor från dessa. Morrgan Claesson påpekade att det kostar annonspengar att tala om resor i TÅG – även för SJK själva. Anders Svensson påpekade att han har material om evenemang att skicka och gör det till många andra tidningar – vill TÅG så kan han skicka, men han tror inte viljan finns hos den nuvarande redaktionen... Bengt Lindgren såg också en potential hos lokalavdelningarna och har börjat åka runt bland dessa. Anders Johansson undrade om det som sagts nu kan skrivas i TÅG? Bengt Lindgren trodde inte detta... Carl Larsson påpekade att inte har sett TÅG ute i tidningsaffärer. Anders Johansson m fl svarade att den finns ute nu.

c) Problem med fordon

Stambanans Wänner har dumpat en X9 och en X6 bredvid Stena Metall i Norrköping och från och på dessa stjäls och kladdas det – det får inte vara så. Anders Johansson påpekade att man vid den informationsträff som Norrköpings kommun har för de med trafikavtal med kommunen skulle kunna meddela att detta förfarande inte delas av JHRF-föreningarna som tar avstånd från det. Hans Karlsson trodde att detta ska äga rum 2009-03-25 eller -27. Lars Nilsson påpekade att det varit ett möte i Katrineholm föregående vecka. Carl Larsson undrade om detta är fordon av historiskt intresse? Morrgan Claesson svarade att så inte var fallet – men i varje fall X6:an har asbest i sig och blir därmed dyr att skrota.

d) Moms

Morrgan Claesson berättade att BJs är momsregistrerad nu, vilket är lönsamt och något att tänka på för alla föreningar – skattemyndigheterna kan var trilska, men då ska man hänvisa till aktuellt EU-direktiv. Anders Svensson passade på att den Tågsommar-redovisning han visat är utan moms eftersom denna sköts inom ramen för en (sedan 15 år) momsregistrerad firma. Det finns också möjlighet att gå bakåt, vilket pionjären SRJmf gjorde med resultatet att man fick åter sexsiffriga belopp. Morrgan Claesson berättade att även BJs avser att gå bakåt. Rune Bergstedt berättade att även NBVJ blir momsredovisande. Elskattebefrielse gäller inte bara tågtraktion utan även signaler, med möjlighet att gå sex år tillbaka.

e) Flänssmörjningsanordning

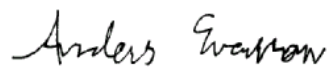
Lars Lindström berättade att han ska köpa sådana för 2 000,-/st från England och att intresserade av ett samköp kan höra av sig – man kan kolla dessa på www.kelsam.com. Anders Johansson undrade hur länge en patron varar? Lars Lindström svarade att den varar en sommar, men att en sats innehåller tre patroner och att de ska anbringas på alla drivhjul. Anders Johansson önskade en digitalbild hur de sitter på AJF lok att skickas via mejl. Rune Bergstedt tyckte att detta lät intressant – det sparar även rälen. Lars Lindström påpekade att det är lite svetsjobb för att få den på plats. Morrgan Claesson påpekade att detta är särskilt viktigt på rostiga spår. Lars Lindström fyllde på med att det även är bra på stumt betongslipersspår.

f) Tidtabellsarbete inför 2010

Anders Johansson undrade hur det låg till med tidtabellsarbetet på BV? Hans Karlsson svarade att önskemål ska vara inne efter annandag påsk. Han har problem med att beställa uppställningsspår och efterfrågade andras erfarenheter? Morrgan Claesson svarade att det gällde att improvisera. Anders Johansson påpekade att BV har vägrat att släppa in SMOK till plattformsspår i Luleå. Morrgan Claesson berättade att detta även hänt i Umeå – de har inte plats p g a omfattande växling, som dock snart flyttar till nya godsbangården. Hans Karlsson sammanfattade detta med uppställningsspår tydligen inte brukar tilldelas.

11 Mötets avslutande

Anders Johansson avslutade mötet 12:25.



Anders Svensson