

2010-12-24

Minnesanteckningar förda vid gemensam del av JHRF/MRO Höstmöte 2010-10-03 i Lundsbrunn

Plats: Konferensrum Tranan, Konferenshuset

Tidpunkt: 09:05

Deltagare enligt nedanstående lista

Närvarande:

Mats Abramson, NBVJ
Carina Andersson, MfWFJ
Evert Andersson, MSS
Staffan Beijer, GHJ
Rune Bergstedt, NBVJ
Eric Bowall, BösJ
Gunnel Bowall, BösJ
Lars-Gunnar Branås, SkJ
Anders Brunes, KV
Ola Collén, Folksam (fr o m punkt 6)
Dan Carlsson, VT
Peter V Christensen, FSVV, NoJK
Morrigan Claesson, BJs, JHRF
Per Englund, ÖSIJ
Harry Eriksson, ENJ
Sten Erson-Wester, Fedecrail
Kjell Friberg, MfWFJ
Bo Färnström, ENJ
Lars Granström, MRO
Dan-Erik Göransson, MUMA
Gunnar Hallin, MJ
Ragnar Hellborg, MRO
Peter Heller, TJF
Jonas Hjelm, LJM, JHRF
Mona Hjelm, MUMA
Anders Johansson, SMoK, JHRF (t o m punkt 4)
Lars Johansson, AGJ
Ove Karlsson, SkLJ
Sven Karlsson, MSS
Daniel Lans, KUJmf
Dag Legnesjö, MJ
Christer Lindkvist, SkLJ
Bo Lönnemyr, MRO
Henrik Mundt, FVJ
Christer Nilsson, SkJ
Anders Nordebring, KUJmf
Håkan Nordenadler, JTJ
Björn Olsson, JTJ
Carl-Eric Olsson, SÅS
Åke Paulsson, SkLJ
Björn Perneborn, MRO
Sören Persson, SkLJ
Henrik Reuterdahl, SJVM
Peter Sjöquist, SH
Anders Svensson, SKÅJ, JInF, JHRF
Anders "Ante" Svensson, GHJ
Per Olof Söderpalm, AGJ

2010-12-24

Jan Winberg, ULJ
Johan Vinberg, MRO
Marie Åberg, Marsh (fr o m punkt 6)
Ronny Öhrn, SSJF

1 Mötets öppnande

Ragnar Hellborg inledde mötet. Anders Svensson fungerade som minnesantecknare.

2 SJVM

a) Information om SJVM

Henrik Reuterdahl berättade att han bor i Jönköping och har blivit chef för SJVMs publika verksamhet och tågtrafik. Museet tillhör till Trafikverket sedan 2010-04-01 och inkluderar nu även *Sveriges Vägmuseum*. Museet ingår i en resultatenheter för verksamhet som man inte ändrade på efter sammanslagningen och som man kanske kan avknoppa och innehåller förutom museet ICT m m. Man håller på med avveckling av fordon och reservdelar – det finns 501 fordon nu och 80 ska bort ”genast” och ytterligare 70 under nästa år. Det kan innebära att föreningar kommer att få överta depositioner. Man bör även tala om om man är intresserade av andra fordon, men det kommer att vara mycket godsvagnar bland det som ska avvecklas, varför man avser att skrota en hel del. I november ska en lista vara klar över kvarvarande fordon.

Dessutom jobbar man med fordons- och föremålsmagasinen och en ny entré i Gävle samt budgetarbete. Man funderar även på hur försäljningen ska gå till. Ett exempel på oklarhet i hittillsvarande hantering är det som hänt med en F52-vagn som sålts till NBVJ som överlätit den till SBW som nu verkar vara på väga att upphöra... Man funderar på att släppa det mer fritt att sälja till nettoskrotvärde utan motkrav. Med *Infranord* har man avtal om musealt bevarande av banunderhållsfordon i egen regi, vilka således inte kan överlätas till andra. Men deponerade banarbetsmaskiner kan komma att överlätas. Han rekommenderade att kontakta robert.sjoo@trafikverket.se. Enhetschefen Katarina Norén är positiv till museets verksamhet. Kjell Friberg undrade vad som händer med de fordon SJVM äger och som finns vid Linköpingsmuseet? Henrik Reuterdahl svarade att det inte finns några avvecklingsplaner avseende dessa.

Henrik Reuterdahl fortsatte med att Dieseldagarna lockade 4 900 tågåkare och 7 000 besökare. Vid stora arrangemang har man koll till en viss del, men vid en viss nivå exploderar det och blir mycket jobb. Trenden går i stället mot fler och mindre jippon. 2011-05-07 blir det motortema i Ängelholm, Järnvägsmuseidagen blir 2011-09-17 som en motordag i Gävle. Han uppmanade föreningarna att tala om i mycket god tid att man planerar att komma för att komma med i evenemanget.

b) Tågsläpp

Henrik Reuterdahl berättade att *Tågsläppet* i Ängelholm var lyckat, men i Gävle var det sådär. Han upplevde att syftet är att få potentiella aktiva och medlemmar. Johan Vinberg påpekade att idén med arrangemanget mer handlar om hur vi får omgivningen att förstå oss och komma bort från föreställningar att det luktar illa och bullrar – man ordnar det genom att visa upp sig och det även för kommunfolk, tjänstemän – evenemanget ska visa upp verksamheten både mot offentligt och privat. Om det blev extra aktiva och medlemmar är det givetvis bara bra. Henrik Reuterdahl såg evenemanget som ett tillfälle för JvmV att visa upp sig och att museet i stället stötta dem (i stället för som vanligen tvärtom). SJVM kan inte längre hålla ihop *Tågsläpp* och kan inte stå för marknadsföringen eller hjälpa till praktiskt, men kan själv vara med om en större marknadsföringskostnad för sin del, såsom icke ideell verksamhet.

Lars Granström undrade om arrangemanget kan vara årligt återkommande? Ragnar Hellborg frågade efter evenemanget och flera ville fortsätta även 2011. Henrik Reuterdahl berättade att det handlade om ca 20 000,- för marknadsföringen, vilket borde gå att dela upp mellan deltagande föreningar. Henrik Mundt berättade att för FVJ var det flopp, 8 personer kom, och man vill inte delta. Mona Hjelm berättade att till MUMA kom 10—15 personer, vilket inte var någon succé. Åke Paulsson berättade att över 200 personer kom till SkLJ och man önskar fortsätta. Pär Englund berättade att för ÖSIJ var evenemanget bra och gav dessutom kontakt med närboende. Anders ”Ante” Svensson berättade att GHJ inte var med men kanske vill vara med. Anders Johansson påpekade att kanske inte alla föreningar som varit med kan vara med alla år. Jonas Hjelm framhöll att det är upp till varje förening att vara med, men man bör vara med. Ragnar Hellborg undrade om man ska sikta på ett *Tågsläpp* 2011? Alla höll med om att detta var bra! Ragnar Hellborg påpekade att det då återstår att hitta ett datum och tillsätta en kommitté. Henrik Reuterdahl föreslog annandagspåsk, eftersom det är en bra dag för familjer som önskar hitta en aktivitet i närområdet. Anders Svensson tillstyrkte detta eftersom påsken normal sett är ganska fri från ”konkurrerande” evenemang, förutom SÅS/NJMs traditionella körning Mälaren runt. Henrik Reuterdahl påpekade att denna kanske kan integreras i Tågsläpp...

2010-12-24

Beslutades att anordna *Tågsläpp* 2011-04-25. Ragnar Hellborg påpekade att han vill ha avlastning från detta projekt. Åke Paulsson (sammankallande), Jonas Hjelm och Anders Svensson (administration) anmälde sig som frivilliga att anordna *Tågsläpp* 2011.

c) Samordning av datum för större evenemang

Anders Svensson berättade att evenemangsinformationen började för över trettio år sedan som ett sätt att "boka" evenemang för att förhindra datumkollisioner eftersom den dåvarande målgruppen till stor del var de järnvägsintresserade. Med tiden kom det alltmer att handla om att samla in och sprida information och att "scanna" av föreningarnas hemsidor, tidningar m m men Anders Svensson får också in en del evenemangsinformation direkt till JInF. Däremot är det nu få som försöker kolla upp om tänkta evenemangsdatum är bra eller inte med tanke på vad som händer i övrigt. Han exemplifierade med flytten av Järnvägs-museidagen till tredje lördagen i september, som Kristianstads Jvm traditionellt använt för sitt Öppet Hus och föreslog dialog mellan SJVM och Kristianstads Jvm om de senare kan förlägga sitt troligen återuppståndna Öppet Hus-arrangemang till andra lördagen i september i stället – det är inte någon större konkurrens om besökare, men det kan vara konkurrens om funktionärer och sådana som ska delta i aktiviteter. Anders Johansson påpekade att SMoK behöver veta långt i förväg för hotellbokningar, tidtabellsläggning m m. Föreningarna **rekommenderades** att aktivt använda JInF evenemangsregisterfunktion.

Henrik Reuterdaahl berättade att museet funderar på att lägga ned branschseminariet – man kommer hellre med på och/eller arrangerar något av riksorganisationernas höst- och vårmöten. Man funderar på att istället arrangera ett renoveringsseminarium. Anders Johansson påpekade att mycket ska avhandlas på vår- och höstmötena och det som ägt rum på branschmötet också tar en dag, varför det inte går att hinna med motsvarande punkter också på riksorganisationernas möten.

d) Fördelning av Infranords materiel

Rune Bergstedt påpekade att man haft en bra överenskommelse med BV om överblivet material kan lämnas till föreningar, t ex bytta slipers och ledningsstolpar och undrade om detta erbjudande står kvar. Henrik Mundt berättade att han kollat detta med dem som arbetat med underhåll av Klippans bangård och de berättade att när BV upphörde och gick upp i Trafikverket upphörde alla avtal – alla slipers ska nu skickas till destruktion. Bo Lönnemyr påpekade att Bo Bylund skrev under en BV-policy mot föreningarna och det bör kollas om denna är kvar. Henrik Reuterdaahl skulle kolla med Trafikverket om denna finns kvar. Rune Bergstedt påpekade att enligt den gamla överenskommelsen fick föreningarna låna begagnade slipers för att senare kunna lämna dem åter till BV f v b destruktion.

Morrgan Claesson berättade att han dagen innan hade erhållit en lista på 50 småmaskiner från *Infranord*. När det gäller stora maskiner kan man skicka in anbud. Småmaskiner kan komma att kosta runt 1 000,- och han föreslog att bjuda 1 000,- för dem. Anders Johansson fyllde på med att de stora maskinerna ska användas till 2011-06-01, sedan ställs de av. Björn Olsson undrade vem som äger *Infranord*? Morrgan Claesson svarade att företaget är statligt ägt; han har träffat den maskinansvarige, som f ö bor i Alingsås.

Morrgan Claesson visade sedan listan som bl a innehöll 4 st SBB (slipersbytare) och 6 st RDR (spikmaskin). *Infranord* har ett möte om avvecklingen 2010-10-04 och en önskelista behövs inför detta – den tidigare listan som finns hos Mattias Månsson är inte känd av honom. Anders Johansson berättade att ENJ har önskemål om en SBB och en RDR och SMoK önskar en PMV (personalmotorvagn). Bo Lönnemyr påpekade att maskinerna går att bygga om till smalspår. Morrgan Claesson framhöll att man ska kunna låna eller hyra maskiner av varandra – han skickar ut listan i kväll. Rune Bergstedt undrade om det fanns med T43-lok? Morrgan Claesson svarade att sådana saknas, men det finns bl a MTR101 (motortralla). Anders Johansson framhöll att det finns en "godbit" på listan, en Hilding Carlsson rälsbil, som måste hamna hos en seriös förening, Henrik Reuterdaahl meddelade att SJVM har anmält intresse för denna. **Uppdrogs** åt Morrgan Claesson att skicka listan, den tidigare listan och förklaringar av de olika beteckningarna på listan till Ragnar Hellborg för spridning.

e) Renovering av nationella bevarandeplanen

Henrik Reuterdaahl berättade att SJVM har haft intention att komma igång med detta, men först börjat med en bevarandeplan för de egna fordonen. Anders Svensson berättade att han till SJVM sänt in uppgifter om nuläget m m för SKÅJs fordon som är med på bevarandeplanen.

2010-12-24

3 ArbetSam

a) Renoveringsseminarium

Johan Vinberg berättade att MRO och JHRF träffade andra bevarandesektorer i Norrköping i våras och att det vid denna träff i stor utsträckning diskuterades pengar, men även gemensamma nämndare inom färg- och materialval samt svetsning. Thom Olofsson på SJVM erbjöd sig att hålla i ett seminarium om tråkorgar och det nämndes att Åke Eriksson hos MUMA/SSS också har sysslat med detta. När seminariet blir är oklart – han undrade när det finns tid för renoveringsaktiva att komma; varför inte mitt i sommaren? Han föreslog själv första helgen i augusti. Lars Granström svarade att det är mitt i vintern som det är lågsäsong och Anders "Ante" Svensson höll med om detta. Beslutades att föreslå Torsten Nilsson att renoveringsseminariet blir i januari 2011. Carl-Erik Olsson erinrade sig att det har varit ett renoveringsseminarium hos JTJ och undrade om det finns dokumentation från detta? Björn Olsson åtog sig att rota efter sådan. Johan Vinberg fyllde på att den dåvarande läns-museichefen i Gävleborg Carl-Magnus Gagge drev detta seminarium. Lars Granström föreslog samordning med SMOKs seminarieinitiativ enligt nedan och Johan Vinberg att även bjuda med båt- och bilfolk.

Anders Johansson undrade om någon visste hur många föreningar som kör rälsbuss? Efter att ha fått svaret 15 st svarade han det i själva verket var 24 st. Det finns en del gemensamma myndighetskrav m m som behöver diskuteras, varför man kallar till seminarium i slutet av januari eller början av februari, eventuellt även för att behandla Scaniamotorer.

b) Ansökan om bidrag från Kulturrådet resp Trafikverket

Anders Svensson berättade att Torsten Nilsson tagit ett initiativ att gemensamt för fyra riksorganisationer inom järnvägs- och fartygsbevarande söka pengar för att kunna anställa någon/några för bevakning av säkerhetsfrågor från såväl Kulturrådet som Trafikverket. Det senare är medel till föreningar för trafiksäkerhetshöjande åtgärder som Trafikverket fått med sig från gamla Vägverket och som det nu gäller att se om det går att använda inom hela Trafikverkets nuvarande område. Johan Vinberg fyllde på med att det var p g a intensivt arbete med dessa ansökningar som Torsten Nilsson inte kunde komma till denna möteshelg.

4 FEDECRAIL

a) Redovisning av större frågor

Sten Erson-Wester presenterade rapport av Ragnar Hellborg från årets kongress i Budapest – denna finns på MROs hemsida www.museibanorna.se. Han ställde sedan den traditionella fråga hur många som besökt FEDECRAILs hemsida www.fedecrail.eu – ungefär lika många som tidigare hade besökt denna. Han rekommenderade mötesdeltagarna att även läsa FEDECRAILs nyhetsbrev och rapporter på MRO hemsida. Runt 25 länder finns som regel representerade på kongresserna, och Sverige är som regel alltid representerat. Uppläggningsen är att på första torsdagen träffas arbetsgrupperna, d v s *Environmental*, *Safety* och *Mainline Running*. Bo Lönnemyr och Jonas Hjelm berättade att på dessa möten behandlas aktuella EU-frågor m m, bl a ERMTS. Sten Erson-Wester berättade att det fanns synpunkt på den tyska ledaren för den sistnämnda gruppen, som därför ersattes av engelsmannen Stephen Woods.

På fredagen äger runt sju seminarier rum. Öppningsceremonin ägde rum på ungerska järnvägmuseet. Det behöver inte bli så dyrt att delta, beroende på hur mycket man deltar i. På lördagen besöktes Slovakien för att studera en historisk järnvägsutställning. Ett järnvägsforskarmöte anslöt samt UIC och FEDECRAIL konstaterade att man kan ha nytta av varandra. På årsmötet skedde om- och nyval. Morrgan Claesson framförde på årsmötet att det saknades regler för hur bevarandeplansfordon ska hanteras och önskade ett tillägg till *Riga charter* om detta. Sten Erson-Wester fortsatte med att årsmötet också antog nya medlemmar, bl a en riksorganisation från Portugal, en ny spansk organisation och ett nytt förbund i Polen – en organisation från Bulgarien är kandidat som ny medlem. Söndag—tisdag ägde sedan studiebesök rum, bl a på en barnjärnväg. Onsdag—lördag var det add-on-program i form av resor till Serbien och Bosnien respektive till Polen. Det viktigaste med deltagandet är benchmarking med folk från andra länder. I år deltog 140—150 personer. Nästa års kongress skulle äga rum i Schweiz, men har p g a kostnadsskäl flyttats till Dresden i östra Tyskland och äger rum 2011-04-07—13. För stöd till att bevara järnvägs-kultur-skatterna i Östeuropa finns den FEDECRAIL närstående *New Europe Railway Heritage Trust*.

Sten Erson-Wester meddelade också att det nya FEDECRAIL-kortet gäller från 2010, men f n är det endast tillgängligt för föreningarnas styrelser och funktionärer – i Sverige gäller det på SJVM och 10 museijärnvägar (m m) och detta är hälften av alla järnvägar det gäller på...

2010-12-24

b) FEDECRAIL General Assembly 2012 i Sverige

Sten Erson-Wester berättade att Sverige har åtagit sig rubricerade 2012 och att en arbetsgrupp för att förbereda detta träffades 2010-10-02. Henrik Reuter Dahl undrade vilka datum detta arrangemang skulle äga rum? Sten Erson-Wester svarade att det inte är fastställt ännu, men bör vara senare än kongresserna vanligen äger rum, vilket innebär att man siktar på början/mitten av maj. Fokus på arrangemangen blir i södra Sverige. Add-on-program kan bli till Stockholm/Mälardalen/Nora. Ragnar Hellborg påpekade att en arbetsgrupp med deltagande av JHRF, MRO och SJVM har bildats. Anders Johansson fyllde på med att JHRF och MRO samordnar sig om detta.

c) Ungdomsläger m m

Sten Erson-Wester inledde med att målgruppen för dessa läger är något äldre än på ovan nämnda barnjärnvägar. Johan Vinberg delade ut en skriftlig rapport från en av de svenska deltagarna vid årets läger. Sten Erson-Wester berättade att årets ungdomsläger var i Budapest, att detta arrangemang vuxit bl a genom att det numera är öppet för alla länder – i Ungern deltog 26 ungdomar från 9 länder, varav 5 från Sverige. 2011 års läger äger rum i nordvästra Polen 2011-07-29—08-07.

Sten Erson-Wester berättade även att nästa år är ett frivillighetsår, med program för turistsatsning. FEDECRAIL har sökt EU-bidrag för tredje gången (man har tidigare inte fått) i samarbete med *Europa Nostra*. Den nya internationella organisationen *WATTRAIN* ska ha kongress i Storbritannien hösten 2012.

Anders Johansson undrade hur många som vet vad ICE betyder (*In Case of Emergency*)? Han föreslog att lägga in olyckkontaktsinfo ICE/Tåg på ett litet kreditkort där larmnumret 112, telefonnumret till driftledning, fjärr m m finns – detta kan standardiseras. Bo Lönnemyr föreslog att lägga in motsvarande uppgifter i mobiltelefonens telefonbok.

5 Miljöbalken

Bo Lönnemyr inledde med att berätta om *luftkvalitet* och exemplifierade detta med att för några år sedan fick flera banor klagomål på rykande ånglok. Motsvarande problem har banorna i övriga Europa, varför han hållit ett föredrag om detta i FEDECRAIL, vilket han nu baserade dagens information på. Problemet är partiklar, kväveoxider, kolväten, ozon, svaveldioxid, metaller och växthusgaser. Miljölagstiftningens aktörer är riksdagen, regeringen, Naturvårdsverket och Kemikalieinspektionen, som skapar regelverket. Detta tillämpas sedan av kommunens miljökontor, länsstyrelsen och regeringen. Miljöbalken finns, och kommunen är tvungna att ta upp inkomna ärenden, Han ville bestämt avråda från att låta ett ärende gå uppåt i hierarkin, varför det gäller att ha bra kontakt med kommunens miljökontor. Han föreslog att föreningarna presenterar sina kompetenser, verksamhet m m för detta – man ska själva ta kontakt.

Bo Lönnemyr fortsatte med att berätta om luftburna partiklars hälsoaspekter – det pågick allvarliga diskussioner om att stänga tunnelbanan i Stockholm p g a partiklar från inbromsning m m – frågan är om den då genererade vägtrafiken hade varit hälso-sammare... Det är skillnad på stora och små partiklar och hur långt de kommer i luftvägarna – det farliga är de små partiklarna som kan komma ända ner i lungspetsarna. Föroreningskällor är vägtrafiken, kraftverk, hushåll, vulkaner, sandstormar och skogsbränder. Unga har inte sett rykande skorstenar, tvåtaktsrök m m varför detta kan upplevas som särskilt negativt. Det gäller därför att minska röken om man vill ha goda relationer med omgivningen. Johan Vinberg fyllde på med det inte längre går att hävda att man var först. Bo Lönnemyr höll med om att detta med att vara först inte är aktuellt längre med dagens miljölagstiftning. De minsta partiklarna är hälsofarligast, men det är inte de som syns, varför det är svårt att övertyga om att rök m m inte är det svåra. EUs lagstiftning gäller i Sverige, och den är tuff. Det finns dagliga rapporter på kommunernas hemsidor om partiklar – han visade en aktuell redovisning för Stockholm.

Det som orsakar partiklar i luften inom järnvägsområdet är kontakten hjul/räls, blockbroms och kontaktledning. För museijärnvägarna är ång- och diesellok problem. Han berättade om holländska *Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij* (ZLSM) problem: De kringboende oroade sig för oljud, lukt, smuts och hälsofarliga partiklar. Kommunens miljökontor gjorde en litteraturstudie och konstaterade att mycket litet var känt om ångtågs emissioner. Myndigheterna gjorde en fältstudie under två dagar, hade problem med att mäta under körning men konstaterade att de svåraste föroreningsproblemen var under påeldning av ångloken och vid avgång. Stundtals var det höga nivåer, men de sjönk snabbt. En slutsats var att för att undvika problem är lokpersonalens skicklighet avgörande! Han fortsatte med att en mätare inte talar om var föroreningen kommer från. ULJ har få klagomål och han visade några exempel från denna bana. Många föreningar har problem med växande omgivningar, som kommer närmare banor och lokstall. Det gäller därför att ta aktiv del i samhällsplaneringen och försvarar sina omgivningar och intressen!

2010-12-24

Johan Vinberg påpekade att problemen även beror på lokala förutsättningar – man kan behöva hitta alternativ, t ex elda med briketter. Henrik Mundt påpekade att man även kan elda med koks. Bo Lönnemyr framhöll att det också handlar om kunskaper m m. Anders ”Ante” Svensson påpekade att det inom intresset finns åsikten att det är häftigt när det ryker, vilket är fel. Rune Bergstedt påpekade att det är bra med kurser om röksvag eldning, men utländska besöksgrupper vill ha mycket rök. Bo Lönnemyr föreslog att göra sådana aktiviteter på ödsliga ställen längs banorna! Henrik Reuterdaahl undrade om det finns något sätt att minska röken? Bo Lönnemyr svarade att man på vissa banor har förstått problemet och lagt in detta i utbildningen. Henrik Reuterdaahl framhöll att SJVM vill köpa den utbildningen. Lars Johansson underströk att föreningarna även måste tänka på detta med rök från ånglok (m m) vid sin marknadsföring! Lars Granström påpekade att detta inte gör det lätt att ta bilder för bl a marknadsföring – ULJ har särskild instruktion för framförande av ånglok på stationen i Bergsbrunnsparken. Henrik Reuterdaahl framhöll vikten av att få ut denna information plus enkla tips via JHRF och MRO. Bo Lönnemyr påpekade att kulturen på olika banor skiftar, vilket kräver diskussion mellan och inom banorna. Det är viktigt att jobba med attitydfrågor! Man måste dessutom bevaka vad som händer i omgivningarna – en villa i närheten i lokstallarna blir ett problem, varför det gäller att värna om sitt fria rum. ULJ har inte problem än med den stora staden, men kan få. Johan Vinberg fyllde på med att ännu mest handlar om buller.

Bo Lönnemyr avslutade med några ord om *markföreningar*, där lokstallsområden är typiska problemområden. Han rekommenderade att läsa miljöbalken, 10 kapitlet – den som föreningar är åtgärdsskyldig. Olja m m är fastighetsägaren ansvarig för när den verksamhet som orsakade denna är upphörd. Jonas Hjelm och Anders Svensson berättade att för de av LJM respektive SKÅJ av Trafikverket köpta lokstallarna har verket fortsatt tagit på sig ansvaret för vad som kan finnas i marken från tidigare järnvägsdrift. Lars Granström framhöll att det är bäst om marken inte rörs, varför det är bäst att ett lokstall fortsätter vara lokstall, om än i föreningsregi. Bo Lönnemyr höll med, men påpekade att om det lakar ut föreningar till omgivande mark och – framförallt – vatten kan det bli problem. Han underströk att man har anmälningsskyldighet, varför man först ska utreda eventuella händelser så mycket som möjligt, men sedan kontakta kommunen – ju mer man gör i förväg, desto bättre efteråt. Ragnar Hellborg undrade om en järnväg går från enskild till staten och vidare till museijärnväg som fortsätter driften – vem är då ansvarig? Bo Lönnemyr svarade att i princip är det den som bäst kan ersätta skadorna, men det svårt att avgöra i förväg. Kjell Friberg undrade vad som händer när bönder egenmäktigt tagit banvallar och sedan klagat på föreningar i dem? Bo Lönnemyr svarade att detta är två frågor: en om föreningar och en markrättslig.

6

Tågsommar m m

Anders Svensson informerade om arbetet med årets Tågsommar och inledde med att berätta att Tågsommar planenligt sänts med tidningarna AoH, TÅG och mfSS – samt Ringlinien och MJ-magasinet –, att Turistbyråshopen fortsatt engagerats för såväl extern (turistbyråer m fl) som intern (broschyrdeltagare) distribution samt att 218 turistbyråer beställt minst en gång (liten minskning), 52 övriga beställt (oförändrat), 52 butiker och vägkrogar beställt (ny kategori) och 270 kompletteringar beställts (minskning) men att endast 9 STF vandrarhem beställt (oförändrat). Även denna gång var det Ångbåtstidtabell som gjorde att deltagardistributionen drog ut på tiden, eftersom denna även denna gång genomfördes som samdistribution. Ett informationsutskick till media, museer m fl genomfördes dock tidigare med en ”dummy” av Ångbåtstidtabellen. Hela samdistributionen är nu i huvudsak genomförd och Arbetsamma museer tog slut i slutet av juni, Tågsommar i mitten av juli varför spridningen inte blivit riktigt som tänkt. Trots det har alla fyra broschyrerna tillsammans spridits i 66 000 ex, tillsammans vägande 8,5 ton (ca hälften av en linjelastbils last...)! Det finns nu en mindre mängd ”upphittade” Tågsommar kvar som fortsatt behövs på mässor, till inbjudan till 2011 års Tågsommar m m.

Intäkterna minskade – till 113 000 SEK för annonser och 35 000 SEK för texter samt 1 000 SEK i ”paketrabatt”. Men även kostnaderna minskade något: Tryckning 100 000 SEK, distribution 29 500 SEK, layoutarbete 22 500 SEK och diverse annat 2 000 SEK. Det ger ca 7 000 SEK i underskott – dock klart bättre än budgeterat – vilket innebär att utgående Tågsommar-balansen blir ca 140 000 SEK (efter korrigering av tidigare års visade siffror). Totalt har de två projekten Tågsommar och samdistribution omsatt 298 000 SEK. Användning av ”frivilligt distributionsbidrag” vid distribution till enskilda har fortsatt och även detta år varit lyckat, även om det detta år netto blev en mindre kostnad. Slutredovisning är på gång avseende samdistributionen.

2010-12-24

Inför 2011 planeras att kunna fortsätta med en tidig färdigtidpunkt, bl a genom att även denna gång sända ut inbjudan redan i slutet av oktober och dessutom per mejl till tidigare deltagare i Tågsommar, ökning till 32 sidor i Tågsommar, en helt ny annonsprislista med färre annonsformat baserad på tvåspalt (hittills har det varit Tågsommars ursprungliga format, trespalt, som använts i annonserna) samt decimal WGS84 som GPS-koordinatformat. För samdistributionen gäller det att fortsatt utveckla "deltagarsamdistributionen", att undersöka möjligheten av att utveckla användningen av turistbyråerna som s k *service points* (alltså hämtningsställen) även för broschyrdeltagarna, fortsätta använda *DHL Service Points* för de som har svårt att ta emot försändelser dagtid vardagar, att försöka samordna broschyrtryckningen, som ser ut att kunna spara stora belopp, samt att fortsatt utveckla informationsutskicken. Förhoppning finns om att fortsatt kunna ordna något enkelt deltagande i TUR-mässan, troligen dock inte i (samdistributions)samarbete.

Henrik Reuter Dahl frågade efter tidplanen och Anders Svensson svarade att manusstopp för texter och annonsbokningar planeras bli efter jul- och nyårshelgerna (och för annonsmaterial några veckor senare) och färdig ska Tågsommar vara tidigt i mars, d v s helst till JHRF och MRO vårmöte. Dan-Erik Göransson undrade om Trafikverkets karta, som innehåller samtliga järnvägar, kan användas Anders Svensson svarade att *Samtrafikens* karta bl a använts av historiska skäl – de var tidigare med och sponsrade Tågsommar ekonomiskt, men det gör de inte längre, varför Tågsommar numera är fri att byta karta. Henrik Reuter Dahl berättade att han gör Trafikverkets karta, varför han tog åt sig frågan. Ragnar Hellborg meddelade slutligen att Anders Svenssons firma JInF nu tar över Tågsommar, såväl ekonomiskt som organisatoriskt. Per Englund och Morrgan Claesson framförde föreningarnas tack till Anders Svensson för allt jobb han lägger ned på Tågsommar.

Jonas Hjelm informerade om möjlighet till gemensamt inköp av torrluftsaggregat – dessa blir klart billigare vid inköp av ett större antal.

7 Försäkringar

Marie Åberg, Marsh, presenterade sig och Ola Collén från Folksam. Försäkringen är tecknad med JHRF, med MRO som medförsäkrad, har Folksam som försäkringsgivare och gäller 2010-01-01—2013-01-01 med option till 2014-01-01. Det finns nya tillvalsförsäkringar för infrastruktur, miljöansvar och tjänsteresor (gemensam). Det finns individuella försäkringar för egendom, avbrott/extrakostnad, oljeskada, fastigheter, rullande materiel inkl maskinskador, röjning och bärgning (som JHRF har låtit ingå i den obligatoriska försäkringen), extrakostnad rullande mtrl, rättskydd (inkl miljöbrott) och miljöbrott samt ovan nämnda nya försäkringar. Johan Vinberg undrade hur många som har miljöansvarsförsäkring? Marie Åberg svarade att miljöansvar har 1 förening, rättskydd d:o har 12—13 föreningar. Johan Vinberg kommenterade detta med: skäms! Marie Åberg fortsatte med de obligatoriska försäkringarna: ansvar, VD/styrelseansvar, olycksfall medlemmar och besökare samt tjänsteresor. Kostnadsfördelningen är lika 2011 – för egen bana 2,50/tågkm med minimipremie 100 000 SEK, för körning på Trafikverkets eller annans bana 2,50/tågkm + 200 000 SEK som fördelas på föreningarna efter tågkm. I början av veckan 2010-10-11—15 ska en förnyelsefråga skickas ut. Anders Svensson framhöll behovet av att hålla Marsh med korrekta mejladresser.

Ola Collén berättade att han är underwriter på Folksam, vilket innebär att sätta premier på annorlunda försäkringar, och att han är försäkringsansvarig tillsammans med Marie Åberg. Till sin hjälp har de Erika Olsson för skadeanmälningar, Fredrik Westerling som teknikansvarig – han kan motorer! – och Ingela Svensson för administration. Folksam har haft försäkringen på gränsen mellan 1980- och 1990-tal och tycker det är kul att komma tillbaka. Johan Vinberg påpekade att tidigare försäkringsgivare ville titta på lås och brandsprinklers m m och undrade om även Folksam vill göra det? Ola Collén svarade att även Folksam gör detta, men kontakta gärna Folksam om föreningarna har frågor. Johan Vinberg framhöll att hänslås inte alltid är tillräckligt. Ola Collén höll med om det, men framhöll att bäst är att föreningarna själv kollar och frågar Folksam om råd – tiden räcker inte till för Folksam att besöka alla föreningar och det skulle i så fall bli dyrt.

Olle Collén berättade sedan om inträffade skador under året:

- 6 januari var det maskinskada för NJ som är reglerad och klar – det blev 99 000 SEK. Morrgan Claesson undrade om det var en kaskoskada? Ola Collén svarade att det var både kasko och maskin.
- Under sommaren hade NJ ett inbrott som dock orsakade skador under självrisk.
- I juli var det översvämning på ÖSIJ, för vilket man reservsatt 170 000 SEK. En del byggnader blev skadade och ärendet är överlämnat till INK för vidare handläggning. Man väntar besked vad det kommer att sluta på. Det blev även ett jordskred på den bana man håller på och bygger, men föreningen har dock inte infrastrukturförsäkringen.
- 11 september drabbades OJF av en urspårning för vilken man reservsatt 350 000 SEK. Detta ärende är dock regressat till Trafikverket, som tagit på sig detta – utredning pågår.
- I vintras ägde det rum en frysskada på ett diesellok för NBVJ, men man har ej fått in någon skadeanmälan och vet därför ej om det är ett ärende – man behöver få in mer preciseringar. Eventuellt borde loket varit tömt på vatten inför vintern.

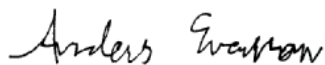
2010-12-24

Morrgan Claesson tyckte det var mycket skador. Marie Åberg svarade att det var färre än förra året. Ola Collén fyllde på med att urspårningen inte omfattas av försäkringen. Carl-Erik Olsson frågade om medieuppgifter om att det för detta ärende var hundratusentals kronor i självrisk? Ola Collén svarade att detta inte gällde för föreningarnas försäkring. Johan Vinberg påpekade att olycksfallsförsäkringen för aktiva och besökare har slagits samman. Marie Åberg fyllde på med att det senare gäller mindre skador vid besök i museer m m. Jonas Hjelm påpekade att den upplevda ökningen även kan bero på det ökade antalet försäkringar. Per Englund berättade om vad som hände i Mariefred – det kraftiga regnet innebar en sjö på Mariefreds bangård med 1,5 dm vatten i personalhuset, som har börjat mögla. Banvallen spolades bort på 14 ställen mellan Mariefred och Hjort-hagen. Omkring fem meter av den nya, ännu ej spårlagda, banken till Taxinge spolades också bort. Dessutom vattenfylldes vagnhallen som ligger lägst. Kjell Friberg undrade om det blivit mögelskador på vagnar? Per Englund svarade att man sluppit sådant genom att vattnet endast nådde axelboxarna. Björn Olsson undrade om snickeriverkstaden drabbades? Per Englund svarade att man borrarat hål i golvet och sugit upp vattnet. Ragnar Hellborg tackade Marie Åberg och Ola Collén för att de tagit sig tid att komma och informera föreningarna.

8

Mötets avslutande

Mötet slutade 12:30 med att Anders Svensson och Ragnar Hellborg tackade SkLJ för utomordentliga arrangemang.



Anders Svensson