



Minnesanteckningar gemensamt medlemsmöte

2017-10-29

Gemensamt medlemsmöte i Västervik 2017-10-21

Tid 21 oktober 2017, 15:45
Plats A-sal, IOGT-huset, Bergsgatan 3

Närvarande:

Ola Almquist, FAS
Evert Andersson, MSS
Magnus Andersson, FAS
Bengt Bergman, BÖSJ
Jonas Blomberg, OJF
Roland Bol, ULJ
Dag Bonnedal, ÖSIJ
Peter V Christensen, FSVV, NoJK, SH
Micke Däckfors, FSVJ, JHRF
Per Englund, MRO
Bengt Filipsson, NBVJ
Henrik Grimlander, SkJ
Berni Gumauskas, GHJ
Leif Gustafsson, BÖSJ
Jan Helger, NBVJ
Ragnar Hellborg, MRO
Bitte Hultenberg, JÅÅJ
Erik Jakobsson, SSS Stockholm
Anders Johansson, JHRF
Gunilla Johansson, WFJ
Lars Johansson, AGJ
Sven Karlsson, MSS
Örjan Karlsson, ÖSIJ
Hans Kihlberg, JÅÅJ
Thomas Lange, MUMA, MJ
Magnus Liberberger, AGJ
Torbjörn Lidberg, MBV
Thomas Lindström, OBJ
Yngve Lundberg, SMoK
Jan Långström, MBV
Mikael Lövestedt, TJF
Pierre Marklund, DBV
Daniel Niklasson, TJF
Kjell-Åke Nilsson, NBVJ
Håkan Nordenadler, MRO
Sten Nordström, JHRF
Jonny Olofsson, FVJ
Carl-Erik Olsson, SÅS, JHRF
Björn Perneborn, SKLJ
Åke Paulsson, MRO, ArbetSam
Mattias Rickman, ULJ
Henrik Rosenquist, SkJ
Thina Rydell, KV
Bengt Steinbach, ENJ

Närvarande, forts:
Martin Stenberg, OJF
Olle Strid, SKÅJ
Lennart Sundberg, SKLJ
Anders Svensson, SKÅJ, JHRF
Anders Tholsson, JTJ
Bengt Wall, WFJ
Sven-Olof Wallgren, SKLJ
Jan Winberg, ULJ
Johan Vinberg, ULJ
Simon Vinnfors, ÖSIJ
Lars-Peter Åhs, BÖSJ
Leif Österman, BÖSJ

1 Mötets öppnande

Per Englund **utsågs** till mötesordförande och Anders Svensson till mötessekreterare. Anders Svensson överlämnade dagordningen till Dan Niklasson som visade den på projektorduken.

2 Försäkringar

Sten Nordström meddelade att det nu var Söderberg & Partner som var försäkringsmäklare och att JHRF/MRO ska kopplas till BTO ansvarsförsäkring – det är då ännu mer viktigt med säkerhetsarbete. Per Englund undrade om förändringar i kaskoförsäkringen och Henrik Grimlander om värdet på gamla vagnar? Sten Nordström svarade att man nu valt ett belopp (per fordon) och det täcker (vanligen) inte återuppbyggnaden. Avsikten är nu att man ska kunna försäkra alla fordon i tåget för t ex 3 MSEK varvid man får bedöma sannolikheten för att allt går åt. ENJ har nu 0,1 MSEK för varje Y7 (tillsammans 4 st). Om man i det nya upplägget försäkrar tåget för det sammanlagda beloppet får man 0,4 MSEK om det händer något (med någon av dem). Man har dock inte fått uppgift om premie än från Folksam.

Johan Vinberg berättade att en ULJ-rälsbuss körde på en bil och begärde 1,2 MSEK, men efter att Folksam kontaktat SMoK hade man fått uppgift om att kostnaden var 0,7 MSEK. Anders Johansson svarade att så svarade inte SMoK – det man svarade var att man har försäkrat sina rälsbussar för 0,7 MSEK/st. Sten Nordström fortsatte med stationshus med unik arkitektur och dessa kan bli något annat vid återställning. Han förordade att lägga till försäkring för särart – han hade ett exempel från Norberg om ett nedbrunnet konditori som man fick återuppbyggt till originalskick efter mycket bråk med försäkringsbolaget. Pierre Marklund påpekade att om någon annan gjort skadan så kan det bli låg ersättning. Anders Johansson framhöll att det är väldigt lätt att byggnader blir försäkrade för taxeringsvärdet, men av Söderberg&Partner kan man få hjälp med att ta fram återuppbyggnadsvärdet. Olle Strid undrade över premien i så fall? Anders Johansson svarade att SMoK totalt betalar ca 30 000,- i kaskopremier för fordon och byggnader. Thomas Lange framhöll att det också finns känslomässig värdering, men det är svårt att värdera detta, men om föreningen själv lagt ner 2–3 MSEK på åtgärder kan fordonet försäkras för detta. Per Englund noterade att skadorna som betalats för var klotter, krossade rutor och en hållplatskur – detta är en tråkig utveckling. Örjan Karlsson framhöll att det är viktigt att försäkra fastigheter – ÖSIJ fick sitt personalhus brandskadat och hade en vettig diskussion med Folksam om detta.

Sten Nordström fortsatte med att det är en fråga om hur ansvarsförsäkringspremien ska betalas och hittills har denna baserats på tågkm och trafikdagar, men BTO använder procent av omsättning. BTO ansvarsförsäkringen har förfalldag 1 maj och då blir det en ny försäkring varför han önskade att alla MRO- och JHRF-föreningar ska skicka in uppgift om omsättning. Pierre Marklund önskade att uppgiften skulle avse trafikens omsättning. Anders Svensson framhöll att det var p.g.a. behovet av att använda omsättning som premieberäkningsgrund som denna fråga fanns med i det frågeformulär som sändes till JHRF-medlemmarna i våras. Sten Nordström påpekade att detta kan användas för att försöka se om premiefördelning på denna grund fungerar eller inte.

Johan Vinberg påpekade att med det tidigare upplägget med Marsh och Folksam fanns en goodwillförsäkring för att ersätta sådant som var besökarens fel, men det var svårt att utläsa ur försäkringsbrevet om den fanns kvar. Han exemplifierade med ett fall med klämt finger och undrade om den fortfarande gäller? Sten Nordström svarade att detta ska falla under olycksfallsförsäkringen men behöver kollas upp. Anders Svensson påpekade att sådana försäkringar inte har med ansvarsförsäkringen tillsammans med BTO att göra. Daniel Niklasson påpekade att Folksam var oerhört snabba vid att försäkringsfall TJF haft och att detta med största risk tycker han blir bra. Det behövs ett ordentligt utskick med information om respektive försäkring. Sten Nordström framhöll att medlemmarna ska vara med på säkerhetsseminarierna för att vara med i försäkringen. Anders Johansson påpekade att JHRF har börjat titta på olycksutredarsamarbete och önskar MRO vara med på detta? Per Englund tyckte att detta lät intressant. Thomas Lange framhöll att SJVM vill att man har försäkrat fordon på deposition men har de själva försäkrat? Sten Nordström svarade att detta måste kollas. Flera meddelade försäkringskrav man fått vid lån/deposition av fordon från SJVM.

3 Tågsommar

Anders Svensson presenterade arbetet med årets Tågsommar: En gemensam Samdistributionsannons fanns med i alla de fyra samverkande broschyrerna och dessutom i ett antal av Albinsson&Sjöbergs tidningar, bl a *Nostalgia*. Ett pressmeddelande sändes till 660 mottagare – medier, museer, riksdagsmän m.fl. och även lite utland. Riksdagsmännen fick även detta ett specialutskick som kunde distribueras utan kostnad genom insatser av några i broschyrgruppen. Det har blivit mer information om och kring Tågsommar på hemsidan www.teknikarv.se/ts/ och på *Facebook*. Han berättade att Tågsommar planenligt sänts med tidningarna AoH (återigen), TÅG och mfSS – samt Ringlinien och MJ-magasinet –, att samdistributionen helt upphört (frånsett annons och pressmeddelandeutskick), att Turistbyråshopen fortsatt engagerats för extern (turistbyråer m.fl.) distribution samt att 154 turistbyråer beställt minst en gång (minskning), 1 STF-vandrarhem (ökning...), 30 övriga beställt (stor minskning), 61 butiker och vägkrogar beställt (minskning) samt 448 kompletteringar beställts (ökning). Han framhöll att detta år var jämförelser med föregående år klart mer relevanta än föregående år.

De flesta av deltagarna fick denna gång sina Tågsommar genom att själva beställa hos Turistbyråshopen, vilket innebär att ca 30 st. inte beställde. Distribution hade även förekommit till 176 personer via Turistbyråshopen (genom deras produkt *SverigeTuristen*, vilket stod för huvuddelen av spridningen) eller genom egen hantering (en mindre del) – en minskning. Hela distributionen är nu i huvudsak genomförd. Tågsommar har spridits i (minst) 25 000 ex, tillsammans vägande ca 1,9 ton! Det finns nu många Tågsommar kvar som ska användas i *Smultronställen*, på mässor, till inbjudan till 2018 års Tågsommar m m. Rent allmänt känns det nu som efterfrågan av tryckta broschyrer minskar.

Alla texter och alla annonser är betalade, en butiksannonssida blev fortsatt lyckad och av samma omfattning som föregående år, det ”frivilliga distributionsbidraget” för enskilda har i stort sett upphört p.g.a. den blygsamma egna distributionen och Tågsommar kommer detta år troligen att gå med överskott, dock ännu oklart hur mycket. Inför 2018 behövs det fler och bättre bilder, planeras att kunna fortsätta med en tidig färdigtidpunkt, bl.a. genom att sända ut inbjudan redan i slutet av oktober (eller i november) per mejl till tidigare deltagare i Tågsommar, förhoppningsvis fortsatt 32 sidor i Tågsommar. Tidningen *Allt om Hobby* är på banan igen och ökar upplagan, varför minskad distribution till turistbyråer m.fl. kompenseras av detta och leder till behov av oförändrad upplaga för Tågsommar.

För distributionen gäller det att samdistributionen förväntas vara fortsatt upphörd, att dock fortsätta med samarbetet om annons samt att man tänker fortsätta med att deltagarna själva beställer önskat antal Tågsommar direkt från Turistbyråshopen, trots högre kostnader (per distribution), mindre spridning (men kanske till de ställen där den i sin tur sprids) men mycket mindre jobb! Något deltagande i TUR-mässan är inte längre aktuellt eftersom mässan upphört och det därmed inte längre finns något att delta i... Däremot kommer andra, mindre, mässor besökas – pensionärs mässor har blivit de nya TUR-mässorna och man avser att besöka en sådan i veckan efter höstmötet. Pierre Marklund undrade om internationell spridning? Anders Svensson svarade att viss sådan sker, bl.a. är flera tiotal av de enskilda beställarna via *SverigeTuristen* sådana, bl.a. en till Ukraina, samt att ca 15 av de 660 pressmeddelandeutskicken gick till bl.a. *VisitSweden:s* utlandskontor.

4

Tågsläpp

Åke Paulsson berättade att 22 föreningar deltog, att Tågsläpp ägde rum 2017-04-23, att avsikten inte är att köra tåg utan i stället visa anläggningen, att man ska bjuda på kaffe samt att nästa års Tågsläpp föreslås äga rum 2018-04-29 kl 10–16. Berni Gumauskas påpekade att GHJ tänker vara obstinata och köra tåg – det lockar folk. Åke Paulsson påpekade att SkLJ kör på bangården i Skara – evenemanget syftar till att visa upp anläggningarna för allmänhet och politiker med fokus på vad som händer på vintrarna. Örjan Karlsson berättade att ÖSIJ fått kritik från besökare som krävde tågtrafik. Anders Svensson framhöll att det viktiga är att kunna ta hand om besökare i sina anläggningar och inte vifta undan dem för att förbereda tågor – om man klarar att både köra tåg och ta hand om besökare är körning helt okej. Berni Gumauskas undrade om det inte var dags att byta namn på evenemanget? Åke Paulsson svarade att namnet har koppling till *kosläpp*, en populär aktivitet bl.a. på Skaraslätten, och visar att nu släpper man ut tågen, och är ett bra namn. Thomas Lange fyllde på med att det är ett bra namn på en bra idé. Han har hört att det är rätt mycket gny om att mobilsera de aktiva medlemmarna redan i april, men man kan jobba med det man vanligen håller på med och samtidigt öppna portarna och visa – det handlar framför allt om att visa grannar m fl. **Beslutades** att arrangera Tågsläpp 2018-04-29.

5

Almedalen och Transporthistoriskt Nätverk

Anders Svensson berättade om de problem som varit inför Almedalen 2017: MHRF fick inte ha med sina gamla bilar och det var många turer kring detta. Detta ledde till försenad planering och därmed också ökade kostnader. I början av själva deltagandet verkade satsningen inte särskilt lyckad med få besök, men på sista dagen, onsdagen, ägde ett flertal mycket bra samtal med politiker rum, varav ett antal dessutom hade aviserat i förväg att de skulle komma. Besökarströmmarna i stort gick dock på Hamnesplanaden i närheten och verkade inte notera JHRF/MRO/ThN plats. Per Englund meddelade att huvudalternativet för deltagandet 2018 är att få loket *Loke* från FGT till Gotland och Almedalsgruppen tror att det kan dra mer besökare. Åke Paulsson påpekade att det angående deltagandet är uppdelat i olika fraktioner i ThN och ArbetSam, där flera inte vill vara med, men man är med och betalar en grundpeng. Förhoppningen är åter få med gammelmilarna. Pierre Marklund undrade om det är lokala intressen som bromsar gammelmilardetandet? Per Englund svarade att det var Region Gotland.

Anders Svensson berättade att ThN:s huvudaktivitet under året varit kulturarvspropositionen och att få med det rörliga kulturarvet i denna. En grupp från ThN talade med Kulturdepartementet inför denna och man lovade att ThN inte skulle bli besvikna. Kulturarvspropositionen kom och ThN blev besviken för att det rörliga kulturarvet inte var med – bara förslaget att *Trafikverkets museer* skulle överföras till Kulturdepartementet och blir placerade med *Statens maritima museer*. Det bra i detta var ett uttalat uppdrag att samarbeta med det rörliga kulturarvets civila samhälle, d v s ThN (medlemmar, medlemmars medlemmar m.fl.). Därför hade ThN en fortsatt intensiv aktivitet kring kulturarvspropositionen, skrev motionsunderlag och skickade till riksdagsmän. Det blev en allians-motion där det rörliga kulturarvet kom med och som dessutom antogs av riksdagen med ett tillkännagivande till regeringen av skyndsamt införande av stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet. Detta är stort då (minst) 99 % av alla riksdagsmotioner avslås! Nu arbetar ThN med ”eftervård” av detta, bl.a. att behandlingen av årets rörliga-kulturarvs-motioner inte ska ta bort tillkännagivandet – en (C)-politiker i Kulturutskottet har lovat bevaka detta (och har fått underlag).

6 FEDECRAIL

Anders Svensson berättade om FEDECRAIL där det varit HOG-möte Edinburgh 2017-10-07 där bl.a. ERTMS och det fjärde järnvägspaketet avhandlades. Anders skulle själv ha varit med, men stormen *Xavier* över norra Tyskland gjorde att han bara kom till Puttgarden och sedan åkte hem igen... Det har blivit ny ordförande, Jaap Nieweg från Nederländerna, och den tidigare ordföranden David Morgan lämnar FEDECRAIL-styrelsen helt i april och det blir en skotte, Peter Ovenstone, i stället. Sten-Ersson Wester föreslås ersättas av Jonas Svartlok, som redan är aktiv i FEDECRAIL som sekreterare i HOG-gruppen. Därmed fortsätter den svenska kontinuitet som funnits i FEDECRAIL-styrelsen sedan början med Kjell Palén, Sten Ersson-Wester och nu Jonas Svartlok. Johan Vinberg framhöll att det inte är någon självklarhet att ha en styrelseledamot från Sverige, men vi har haft tur och anses vara i framkant. Det var en konferens i Antwerpen i maj och chefen för ERA var där och öppnade en liten dörr om en TSD för veterantåg. Han tyckte det var bra idé och han pratar svenska efter åtta år i Sverige. Per Englund påpekade att en arbetsgrupp för spårvägar bildades. Thomas Lange fyllde på att denna, TOG, bildades eftersom det finns ett antal sådana i Europa, varav fyra i Sverige. FEDECRAIL värnar även spårvägar, men man har inte sett så mycket aktivitet, varför det blev att själv göra detta. Mimmi Mickelsen blev ordförande i gruppen och ett embryo till arbetsplan för de närmaste åren antogs.

Johan Vinberg meddelade att det blir ungdomsläger i Sverige 2018 och att MRO och JHRF tar detta tillsammans. Man ska försöka göra ett kostnadseffektivt läger och använda en gemensam kassa för detta. Lägret äger rum första vecka i augusti och börjar på ULJ och fortsätter sedan hos MUMA. Det blir utflyktsbesök till JHRF-föreningar. Jan Långström undrade om deltagandet är strikt begränsat till EU-länder? Anders Svensson svarade att det är det inte.

7 Övriga frågor

a) JHRF 40 år

Anders Johansson informerade om at JHRF firar 40 år 2017-11-11—12 med jubileumsaktiviteter och övernattnig och rekommenderade intresserade av detta att prata med Anders Svensson. Björn Perneborn undrade var jubileet ägde rum? Anders Svensson svarade *Hotell Stinsen* i Hallsberg.

b) Träff för Scaniamotor-innehavare

Anders Johansson informerade om att det planeras en träff för alla med fordon med Scania-motorer, troligen i slutet av februari och han återkommer om detta. Träffen blir troligen i Alvesta.

8 Mötets avslutande

Daniel Niklasson informerade om det fortsatta programmet: Verkstadsbesök, middag, rälsbussutfärd med förfriskningar och åter kl 22. Söndagen inleds med frukost från 8:00, sedan är det seminarieprogram från 9:00, lunch 13:00 och möjlighet att åka rälsbuss 14:10.

Per Englund avslutade mötet 16:45.

Anders Svensson