

2009-03-29

Protokoll fört vid MRO Vårmöte 2009-03-14

Plats: Biovagnen S11 4880, Nässjö Järnvägsmuseum, Nässjö

Tidpunkt: 12:50

Deltagare enligt nedanstående lista

Närvarande:***MRO***

Thomas Lange, ordförande

Björn Perneborn, TRI-gruppen

Johan Vinberg, kassör

Mf Anten-Gräfsnäs Järnväg

Lars Johansson

Per-Olov Söderpalm

Gotlands Hesselby Jernvägar

Staffan Beijer

Jädraås-Tallås Järnväg

Björn Olsson

Järnvägssällskapet Åmål-Årjängs Järnväg

Dan Berglund

Malmö Stads Spårvägar Mf

Evert Andersson

Anders Silfverling

Museispårvägen Malmköping AB

Rolf Sjöstedt

Skara—Lundsbrunns Järnvägar

Anders Eckerberg

Sören Persson

Mf Skånska Järnvägar

Henrik Rosenqvist

SRJmf/Upsala-Lenna Jernväg

Jan Winberg

Mf Wadstena-Fogelsta Jernväg

Ole Svensson

Mf Östra Södermanlands Järnväg

Claes Jonsson

Christer Malm

Gäster:***Bergslagernas Järnvägssällskap***

Alf Rosén

FEDECRAIL

Sten Erson-Wester

2009-03-29

JärnvägsHistoriska RiksFörbundet

Morrigan Claesson

JärnvägsInfo-Förlaget

Anders Svensson

1 Vårmötetets öppnande

Thomas Lange **öppnade** mötet, varefter deltagarna presenterade sig.

2 Fråga om kallelse skett korrekt och i tid

Mötet **ansåg** sig behörigen sammankallat.

3 Fastställande av dagordning

Följande punkter anmäldes under punkt 18 *Övrigt*:

- Claes Jonsson anmälde *ÖSIJ 50 år*.
- Thomas Lange anmälde *MUMA 40 år*.
- Thomas Lange anmälde *Rapport om bidrag till järnvägs- och ångbåtsveteranrörelsen*.
- Björn Olsson anmälde *Tekniska specifikationer vid säkerhetsbesiktningar*.

Med dessa tillägg **fastställdes** dagordningen.

4 Val av mötesordförande

Till mötesordförande **valdes** Thomas Lange.

5 Val av mötessekreterare

Till mötessekreterare **valdes** Anders Svensson.

6 Val av justeringsman

Till justeringsman **valdes** Anders Silfverling.

7 Vägskyddsmärken

Johan Vinberg berättade att fr o m 1959 och under en tioårsperiod framåt skulle gamla vägkorsningssignaler med bara blinkande rött sken (mot bilarna) utgå. Detta struntade SJ m fl i. När BV bildades 1988 fastställde de att det bara ska vara blinkande vitt sken i vägkorsningssignalerna, vilket även skulle gälla museibanorna, vilka dessa då lyckades hindra. Nu har det kommit en ny vägmärkesförordning enligt vilken det ska vara blinkande vitt sken i alla sådana signaler inom 20 år. Han undrade om museibanorna ska reagera på detta? Rolf Sjöstedt påpekade att det är andra regler på spårväg och Christer Malm fyllde på med reglerna är lika för spårvägar som går på egen banvall. Rolf Sjöstedt fortsatte med att bilarna i Malmköping är vana vid att spårvagnarna väntar, men enligt JvS ska det inte vara så och de kräver signalreglering av en korsning – trafiken i denna ökar dessutom p g a att området i närheten byggs ut.

Lars Johansson framhöll att i den nya vägmärkesförordningen finns bara vägsignaler med blinkande vitt sken med – detta är bara att rätta sig efter eller begära dispens. Johan Vinberg undrade om detta ska göras av generellt av MRO eller av föreningarna? Lars Johansson påpekade att om det smäller och det visar sig att det där fanns icke giltiga vägmärken kan det bli problem... Johan Vinberg fyllde på med att såvida inte dessa hade dispens. Dan Berglund undrade vilken som är tillsynsmyndighet? Christer Malm svarade att det är BV – han har letat efter rätt författning hos BV utan att finna någon – Vägverket har en enklare sådan. Björn Perneborn påpekade att det inte är självklart att Vägverket har rätt att utfärda dispens. Lars Johansson svarade att de har rätt att förlänga giltigheten av gamla signaler – man kan dessutom ansöka om stopplikt i korsningar att införas i lokala trafikföreskrifter. Christer Malm påpekade att BV reglerar typ av vägskydd. Thomas Lange frågade hur många som ansåg sig berörda av detta, vilket visade sig vara sex st, och framhöll att det blir problem om det händer något, såg ett behov av dispensansökan samt föreslog att frågan fortsätter och behandlas under punkt 18 c). **Beslutades** att fortsätta behandla frågan under *Övriga frågor*.

2009-03-29

8 JTF påverkan på MRO-banorna

Björn Perneborn underströk att införandet av JTF inget betyder för museibanorna. Anders Svensson påpekade att den ursprungliga fråga från BösJ utmynnade i om det var nödvändigt att gå på de informationsmöten som Transportstyrelsen anordnar. Björn Perneborn nyanserade sig med att det finns museibanor som även kör på de nät som berörs av detta där närvaro vid dessa möten kan behövas. Dan Berglund berättade att JÅÅJ och NBVJ avser att införa JTF även på egna banor p g a att de annars skulle få införa ett fysiskt hinder (d v s stoppbock) mellan den egna banan och BV nät. Thomas Lange undrade om SkJ, vars Mattias Månsson hade varit synnerligen aktiv med remissvar på MRO TRI, var medvetna om detta? Henrik Rosenqvist svarade att han inte var insatt i frågan för SkJs del. Claes Jonsson undrade om det var aktuellt för representanter från MRO eller föreningarna själva att gå på dessa möten? Thomas Lange svarade att intresserade föreningar själva får ordna representanter på dessa möten.

9 Rapport från TRI-gruppen

Björn Perneborn berättade att man förlängde remisstiden till 2008-12-31 och att det hade kommit in remissvar från de flesta banor och från några privatpersoner – tillsammans ungefär 500 synpunkter avseende sakfrågor. TRI-gruppen hade hittills haft två möten och betat av ungefär 200 av dem, men ett antal komplicerade saker hade man skjutit framför sig, t ex att man infört företeelsen mellansignal men inte fått med hur dessa skulle hanteras i relevanta sammanhang. Han kunde inte vid mötestillfället säga vad som kommer med eller ej av alla synpunkterna, men t ex värgsignaler kommer med och en färgutgåva ska komma. Vissa vill ha bort några av dagens regler p g a att de anses för farliga, men detta kan i så fall strykas av den enskilda banan. Man har inte velat skriva regelverket så att mobiltelefon är nödvändig i säkerhetstjänst p g a osäkerhet om nättäckning.

Claes Jonsson undrade om varje bana ska ha sin egen TRI? Björn Perneborn svarade att man gör en mall, från vilket banorna kan ta bort sådant som ej är relevant för dem och också kan lägga till kompletterande föreskrifter för den egna banan – tillagda avsnitt ska dock markeras särskilt. Man ska gå in till Transportstyrelsen med mallen, men varje bana ska dock lämna in sin egen – frågan är om dessa ska godkännas av Transportstyrelsen? Christer Malm svarade att denna ska godkännas, men inte som sådan utan som en del i det totala trafikillståndet. Morrgan Claesson rekommenderade att inte gå in till Transportstyrelsen med små ändringar. Björn Perneborn fyllde på med att TRI-gruppen ska gå in underhand till Transportstyrelsen. Thomas Lange påpekade att de olika banornas TRI kommer att ha till 80—90 % identiska texter. Björn Perneborn påpekade att man inte i första hand varit ute efter att underlätta för de som tjänstgör på flera banor, utan att det i stället ska vara så lätt som möjligt att komma in i viss banas verksamhet. Johan Vinberg efterlyste en tidtabell för gruppens fortsatta arbete? Björn Perneborn svarade att man inte ska förvänta sig något före sommaren 2009 – det kan bli klart först 2011. Thomas Lange undrade om detta blir en tung punkt på höstmötet? Björn Perneborn svarade att det snarare blir en orienteringspunkt. Morrgan Claesson undrade om gruppen kollat JTF? Björn Perneborn svarade att man kollat så att inte samma term betyder olika saker i JTF och MRO TRI – i övrigt vill man bevara det gamla sättet att trafikera järnvägar.

Johan Vinberg påpekade att på mötet i Gävle 2009-03-07 presenterades SJVM, JHRF och MRO museitrafik-BVF:er avsedda att komplettera JTF. Vid detta möte rekommenderade Peter Sjöquist att undvika att skriva att man vill ha godkännande, utan detta bara skickas till Transportstyrelsen som information. Björn Perneborn påpekade att även information sänd till en myndighet måste diarieföras. Johan Vinberg fortsatte med att det blir större vikt vid dokumentation av utbildningar, utbildare m fl – att även underkända måste vara dokumenterade kan stöta på integritetstänkandet i vissa föreningar.

10 BV utrangering av bantekniska fordon

Johan Vinberg berättade att han blev uppringd av Henrik Reuter Dahl två veckor innan detta möte om att BV Produktion ska bli bolag varvid man ej längre vill ha dött kapital, varför överflödiga materiel (ca 1 700 fordon och 1 800 maskiner) ska försäljas, skrotas eller deponeras – detta bör skötas gemensamt av MRO. Man ville veta vilka fordon det handlar om vilket bevaras med att sådant vet väl redan de järnvägsintresserade... En fordonsförteckning finns, i vilken aktuella fordon ska kryssas för. Först skall SJVM undersöka om det finns maskiner eller annat av historiskt intresse att ta upp i en bevarandeplan, men det handlar om max 10 maskiner, varefter listan skickas vidare till MROs kontaktperson. Man kunde redan nu ta upp intresseanmälningar på det som är kända avställda fordon och Morrgan Claesson för JHRF och Mattias Månsson för MRO har startat detta, den senare kan vara kontaktperson och samordnare. **Beslutades** att formellt utse Mattias Månsson till MRO kontaktperson i frågor om övertaliga BV-maskiner, godkänna förfarandet och noterades att Morrgan Claesson har motsvarande funktion inom JHRF-sektorn.

2009-03-29

Johan Vinberg underströk att de som erhåller maskinerna ej får sälja eller hyra ut dem vidare till andra banbyggnadsoperatörer. Om någon bryter mot detta så är det slut med överlåtande av material från BV för framtiden. **Beslutades** att understryka att detta är hederssak. Staffan Beijer undrade om en inhyrd banbyggnadsoperatör för arbete på den egna banan kan använda grejorna? Johan Vinberg svarade att detta måste vara OK. Dan Berglund undrade om man själv kan utföra arbeten på andra kommersiella banor? Johan Vinberg svarade att detta däremot inte var OK. Christer Malm undrade om BV verkligen kan kräva detta? Sedan undrade han om detta även är intressant för smalspår? Johan Vinberg svarade att det även var icke spårgående maskiner, som elverk, och maskiner som lätt kan anpassas för smalare spårvidd, som spikmaskiner m m, som kommer att avvecklas – allt detta ska vara klart 2009-09-01.

Anders Eckerberg påpekade att en på detta möte ej närvarande förening har röjt busk m h a en maskin man erhållit från BV på industrispår, vilket ställde till det för andra föreningar. SkLJ har i ett fall fått skriftligt på att man fått fordonet, men en ny chef drog in allt utlovat – han undrade vad som händer nu? Thomas Lange rekommenderade att vända sig till Mattias Månsson med detta dokument, men givetvis kan det bli fråga om turordning om flera vill ha samma maskin. Anders Eckerberg tyckte att man vid fördelning skulle ta hänsyn till vilka som redan har mycket banarbetsmateriel... Thomas Lange svarade att man inte kan lägga sig i detta. Sten Erson-Wester framhöll att det är bra att ha mejl som styrker de erbjudanden man fått. Morrgan Claesson efterlyste en snabb inventering av behoven – detta ska vara klart på en vecka; BJs önskar lifträlsbil, spadar m m. Han fortsatte med att alla har blivit nöjda vid tidigare fördelningar och underströk att man ska komma fram med önskemål på en vecka. Johan Vinberg påpekade att det som nu gäller är den första vågen av avveckling som avser det som redan står avställt och är känt av föreningarna, senare kommer det som BV har i sina gömmor. Vid önskemål om samma maskin från flera föreningar får Mattias Månsson m fl medla. Han påpekade att reservdelar kan ingå.

11 Information om hotet mot WFJ

Thomas Lange informerade om läget: efter förhandlingar i arrendenämnden sköts avflyttningen från området till 2009-08-31, vilket åtminstone ger en (sista) trafiksäsong. MRO har tillsammans med FEDECRAIL på alla sätt arbetat med att stödja MfWFJ och David Morrgan garanterade personligen 10 000 GBP. Vadstenas politiker anser dock att det kostar 50 MSEK att rusta järnvägen och det finns uppenbarligen en kraftig politisk avsikt att eliminera järnvägen för att på stationsområdet bygga äldreboenden och sälja banvallen utanför staden till bönder. Han bedömde att det nu är 80 mot 20 % chans att man inte lyckas rädda järnvägen. Johan Vinberg undrade varför detta är så nödvändigt för politikerna? Thomas Lange svarade de har en stark drivkraft att avveckla järnvägen, eventuellt via privata relationer till järnvägsmotståndare som i sin tur har privata skäl, t ex komma åt mark. Nu har *Vadstena Järnväg Ekonomisk Förening* (VJEF) bildats som vill köpa banan och ta över som banhållare (WFJ skulle trafikera denna) samt har bådats upp 2,45 MSEK från lokalt näringsliv m m. Vid senaste offentliga mötet var endast oppositionen, som dock är i minoritet, företrädd. Ett beslut om äldreboende ska tas vid möte 2009-03-18, vid vilket strategin är att ej försvåra för föreningen – tills det är klart att bygga ska föreningen få vara kvar. Det kan bli svårt att få bygga så nära slottet, man har dessutom via Arbetets Museum sökt om att få stationen byggnadsminnesförklarad samt att sanering av marken för bostadsbyggande eventuellt kostar 20 MSEK, vilket gör byggplanerna högst osäkra. Vid mötet kan beslutet bli att utreda eller att man styckar upp och säljer marken. Man framhåller att avveckling kostar 20—40 MSEK, men utveckling kostar inget, varför man kan undra varför Vadstena kommun ska lägga pengar på detta.

Ole Svensson påpekade att Thomas Langes dragning stämmer alldeles för bra. Föreningen avser att dela ut 3 000 flygblad till Vadstenas hushåll med faktauppgifter för att vederlägga felaktiga uppgifter. Dessutom har en anmälan om att uppsägningen inte gick rätt till lämnats in till länsrätten. MfWFJ ska ha styrelsemöte 2009-03-16 och ytterligare ett en vecka senare för att jobba vidare med frågorna. Man städar nu i förråden, avvecklar umbärliga grejor och lägger allt som ska vara kvar på pall, bl a för att lätt kunna flytta. Rolf Sjöstedt påpekade att man fått mycket stöd av media. Ole Svensson bekräftade detta och framhöll att man försöker störa kommunens agerande så mycket som möjligt. Rolf Sjöstedt undrade över politikernas svar att föreningen haft all tid på sig för att tidigare ordna detta? Ole Svensson svarade att det i o f s är riktigt, men politikerna har å andra sidan nu drivit detta så hårt att de inte kan backa. Thomas Lange fyllde på med att arbetet nu är inriktat på att medge två års tid av fortsatt verksamhet under utredning av användningen av området – sedan visar det sig om det blir något byggande eller ej.

2009-03-29

Johan Vinberg undrade om man inom kommunen är klar över kostnaderna för att avveckla? Thomas Lange svarade att men ej är klar över dessa – som exempel nämndes att BV har utrett att det skulle kosta ca 60 MSEK att riva Dellenbanan. Som alternativ skulle DBV via en stiftelse kunna få disponera motsvarande belopp för att i stället utveckla banan. Christer Malm undrade om det är säkert att det finns föreningar på stationsområdet? Thomas Lange svarade att vissa håll har borrats och något har hittats. Troligen är området kring det gamla bussgaraget (genom läckage av diesel) värst utsatt. Christer Malm påpekade att inga har hittats på Mariefreds stationsområde och att bostäder byggts på Strängnäs gamla stationsområde där det inte verkar vara några föreningar. Thomas Lange svarade att om man ej hittar föreningar gäller det att stödja sig på närheten till slottet – det går att följa frågan på MfWFJ hemsida och stödja VJEF. Sten Erson-Wester undrade om det varit någon reaktion på David Morgans åtgärder? Ole Svensson svarade att det inte varit det – politikerna vill inte reagera.

12 FEDECRAIL-frågor

Sten Erson-Wester undrade hur många som varit inne på FEDECRAILs hemsida www.fedecrail.org sedan senast? 5 st räckte upp handen – han rekommenderade denna. FEDECRAILs kongress ska vara 2009-04-23—29 i Luxemburg. Det börjar med samling den första dagen och poängen med deltagandet är seminarier, årsmötet och kontaktmöjligheter. Morrgan Claesson och Johan Vinberg åker ner för JHRF resp MRO i år. Det kostar inte så mycket att delta i grundprogrammet – det finns sedan påhållsprogram måndag—onsdag. Agendan omfattar bl a ungdomsutbytet, som pågått som pilotprojekt sedan 2007 och gått väldigt bra – det finns möjlighet för ytterligare någon ungdom från Sverige att vara med. Det är nu sista året för pilotprojektet, sedan är avsikten att flera länder ska komma med i utbytet.

FEDECRAIL Passport blir ett slags bevis på att man är aktiv att visa upp när man är utomlands och avsikten att det så småningom ska ge rabatter och på ännu längre sikt hjälpa till med att finansiera FEDECRAIL – för brittiska HRA ger ett motsvarande inrikeskort upp till 60 % av dess intäkt. Nu blir den första lösningen att den som är med på konferensen automatiskt blir medlem i FEDECRAILs vänner och får ett kort som nästa år avses förvandlas till Passport. Många problem med införandet av detta kort har tornats upp, men ändå försöker man nu komma igång försiktigt. Johan Vinberg påpekade att ett ex till banornas mönstersamling behövs. Björn Olsson undrade om detta innebär något nu? Sten Erson-Wester svarade att det inte är nödvändigt nu. Johan Vinberg påpekade att detta startade som en idé från en person i Norge om att man behöver något som visar att man själv är järnvägmuseiaktiv när man kommer till anläggningarna. Sten Erson-Wester fyllde på med att avsikten är att man ska vara med på en karta med särskild markering och anmäla vad förening kan ge till de med kort. Claes Jonsson påpekade att han ska kontakta sin förening om att kunna erbjuda något för kortinnehavarna vid ÖSIJ-jubileet. Sten Erson-Wester fortsatte med att en europeisk Tågsommar-karta är på gång och en databas.

Sten Erson-Wester meddelade att han kan skicka ut konferensens dagordning som bl a omfattar seminarier om säkerhet, t ex ATC-krav, ERTMS och de olika rutiner om finansiering som finns i olika länder där en enhetlig syn om finansiering av föreningarnas utrustning eftersträvas, miljöfrågor, bl a kol, emissioner m m. Han underströk att det är bra att komma med på dessa arrangemang och sista anmälningssdag är 2009-03-15! Anders Svensson svarade att han är intresserad av att åka men att det är en synnerligen dåligt vald tid då mycket pågår i Sverige, bl a flera riksorganisationers (bl a ArbetSams) och rikstäckande organisationers årsmöten med tillhörande program. Sten Erson-Wester fortsatte med att David Morgans personliga kontakter är viktiga för FEDECRAILs framgång. Om FEDECRAIL erhåller 100 000 EUR vid bidragsfördelningen i april bli det kansli i Budapest – i anslutning till Järnvägmuseet. Thomas Lange påpekade att om det nu är problem att åka till FEDECRAILs möten som kommer Sverige att ta hit FEDECRAIL för konferens 2011 eller 2012 – flera kommer att bli kontaktade inför detta arrangemang som avses att arrangeras i södra och mellersta Sverige. Thomas Lange fortsatte med att man tagit upp kreosotfrågan och fått KemI att vika sig med bl a FEDECRAIL(, SL, Telia m fl) hjälp.

13 Försäkringsfrågor

Thomas Lange nämnde att sedan samarbetet återupptogs med Marsh har mycket positivt hänt med bl a 20 % premiesänkning i år, 10 % kommande år. Förutom ansvarsförsäkringen finns ett paket av små fina försäkringar att koppla på. Marsh har ett program med inriktning på att umgås med föreningarna och att de avses inbjudas att komma till höstmötet. Morrgan Claesson påpekade att BJs och SKJ hade incident som orsakade kostnader på 1 MSEK, som If bara verkar snällt ha betalat. Thomas Lange meddelade att Djurgårdslinjen haft sin första dödsolycka efter att tidigare endast haft två personskador. Det nu inträffade var en äldre man som inte observerade spårvagnen och kördes över – ingen skuld faller på föraren, spårvägen, väder m m – det är således ingen skyldig till denna olyckshändelse. Rolf Sjöstedt påpekade att räcke saknades där detta skedde, vilket ska förbättras.

2009-03-29

14 Tågsommar

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, anlåtts 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 startar arbetet med att informera om Tågsommar på Vildmarks- (2009-03-15) och TUR-mässorna (2009-03-19) 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 ca 23 000,- tillkommit samt att en förlust om ca 20 000,- prognostiserades 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. Dessutom 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.

Sten Erson-Wester frågade om var man kan hitta PDF-filen med Tågsommar? Anders Svensson svarade att den ligger på www.teknikarv.se/ts2009/, ännu så länge inte allmänt spridd men det ska bli efter att möjligheten att försvåra för spamrobotar att hämta e-postadresser ur denna undersökts och ev införts. Sten Erson-Wester efterlyste mer information på utländska språk. Anders Svensson svarade att en idé är att kanske även översätta (de halvfetmarkerade) nyckelorden. Morrgan Claesson önskade att Tågsommar nästa år byter GPS-koordinater till longitud och latitud, vilket är ett internationellt system som kan göras lika överallt. Anders Svensson svarade att information om detta finns i ett appendix på Tågsommar-hemsidan enligt ovan.

Thomas Lange informerade om att den tilltänkta europeiska Tågsommar blir en karta och att man nu letar kartunderlag samt en tysk databas. Sten Erson-Wester svarade att varje databasdeltagare ska betala en mindre avgift till den som håller i denna. Claes Jonsson efterlyste en länk till denna och Sten Erson-Wester svarade att en sådan finns i höstmötesprotokollet.

15 MRO-korten

Johan Vinberg delade ut kort till representanter för närvarande föreningar i samband med kaffepausen.

16 Bekräftelse om tid och plats för höst-/årsmöte 2009

Christer Malm välkomnade MRO-medlemmarna till höst- och årsmöte 2009-10-03—04 på ÖSIJ i Mariefred. Mötet **bekräftade** detta.

17 Idé om tid och plats för vårmöte 2010

Thomas Lange meddelade att inget fanns föränmält. Morrgan Claesson meddelade att MRO alltid är välkomna till Göteborg. Per-Olof Söderpalm undrade om mötet kunde hållas hos Ringlinien? **Beslutades** arbeta på detta förslag. Tidpunkt efterfrågades? Anders Svensson påpekade att denna bör synkas med branschseminariet och JHRF års- och vårmöte. Thomas Lange framhöll att (slutgiltigt) beslut om tid och plats tas vid höstmötet.

2009-03-29

18 Övriga frågor

a) ÖSIJ 50 år

Claes Jonsson berättade att i år firar ÖSIJ att verksamhet fyller 50 år (föreningen är yngre – de första åren drevs ÖSIJ som en del av SJK) – det är dessutom den första museibanan i Sverige och anses vara den tredje i världen. Man har en särskild jubileumsdag 2009-05-31 till minnet av första tåget på Linabanan med bl a en fordonskavalkad, dock inte riktigt klart med vad. Därefter är det musikalen *Järnvägar* 2009-06-27—07-05, som en medlemmen Anders Larsson satt upp med deltagare både från dennes amatörteatersällskap och ÖSIJ. Dessutom blir det särskilda historiska tåg för de sju 600 mm-banorna under sju lördagar. Han avslutade med att MRO-kollegorna alltid är välkomna och att specialtitt kan ordnas. Thomas Lange fyllde på med att han ser fram mot att MRO avrundar jubileet genom att ha höstmötet hos ÖSIJ. Sten Erson-Wester påpekade att David Morgan ev är intresserad av att komma på jubileet. Gordon Ruchton har lovat komma till Mariefred under sommaren för att prata om banornas och föreningarnas marknadsföring mot att få filma på banan – han kan prata med denne. Thomas Lange undrade om det blir ersättningstrafik för Taxinge-trafiken med veteranbuss? Christer Malm svarade att sådan ska köras 2009-05-30—09-05 med veteranbuss från MUMA.

b) MUMA 40 år

Rolf Sjöstedt berättade att det i år blir 40 årsjubileum av verksamheten i Malmköping – SSS är dock 50 år i år. Det ska bli en jubileumsvecka 927 i samarbete med ÖSIJ med bl a pendelbusstrafik Läggesta—Malmköping. *Vagnoramas* bildutställning ska uppdateras och lokalen ska snyggas upp liksom bussmuseet. Dessutom blir det som det som de senaste sju åren gladjazz första onsdagen i juli, vilket är en tradition som tagits över efter att *s/s Saltsjön* slutade att ha ett motsvarande evenemang. Detta evenemang ökar hela tiden – det är enkelt att köra ut besökarna, men betydligt svårare att köra dem åter när alla vill åter på en gång, men det ordnas med allt fler vagnar i trafik. Jubileumsveckan ska vara barnvänlig med elektriska minibussar som använts i bl a Kungsan. En lekbuss ska också ut i samarbete med Sagostigen. Fyra kommunanställda elever från skolan hjälper till i butiken, med gräsklippning m m – han rekommenderade de andra föreningarna att gärna utnyttja detta om möjlighet finns! Claes Jonsson berättade att arrangerandet av busstrafiken Malmköping—Läggesta inte var helt klart för ÖSIJ. Rolf Sjöstedt svarade att han kollat och att det verkar gå. En dag kommer det en stor dragspelsorkester till Malmköping. Spårvagnen SS A3 143 kör på Djurgårdslinjen t o m midsommar och kommer sedan till MUMA. HSS 11 kommer också att bli nymålad m m.

c) Rapport om bidrag till järnvägs- och ångbåtsveteranrörelsen

Thomas Lange berättade att inom ramen för samarbetet med ArbetSam har JHRF och MRO och deras båt motsvarigheter sökt medel från Kulturrådet från bidraget för *Centrala Amatörorganisationer* under två år. Hittills har endast ”de sköna konsternas” organisationer fått sådana bidrag, ej de inom det teknikhistoriska området. 2008 lämnade de fyra organisationerna in ansökan var för sig och alla fick avslag, dessutom med märkliga motiv – Kulturrådet verkade inte förstå verksamheten. I år lämnades en ansökan administrerad av ArbetSam in där JHRF, MRO, SÅF och SFF tillsammans sökte 400 000,- för en kontaktfunktion med den för alla dessa organisationer gemensamma nya myndigheten Transportstyrelsen. Man har fått bidrag, men dock bara 100 000,- – det innebär dock åtminstone att Kulturrådet har tvingats erkänna att det fordonshistoriska området finns. Frågan är nu vad göra med dessa pengar, som inte räcker till en bemannad kontaktfunktion? Ev kan bidraget delas på 25 000,- till vardera organisationen, på 50 000 tillsammans i järnvägssektorn (och motsvarande i båtsektorn) eller tar det som en pott att söka medel ur. Han undrade om det finns något projekt att använda dessa till – t ex dispensförhållande för vägskyddsmärken kan vara en idé.

Björn Perneborn undrade hur lång tid medlen är avsedda för? Thomas Lange svarade att de avses vara förbrukade inom ett år. Dan Berglund undrade hur snäva ramarna är för användande av bidraget? Thomas Lange svarade att de ska användas inom säkerhetsområdet och för myndighetskontakter. Man vill dock ha någon form av kanslifunktion på längre sikt. Morrigan Claesson framhöll att han gillar samverkan mellan JHRF och MRO, men inom JHRF-området finns ATC- och ERTMS-kraven att arbeta med. Thomas Lange samtyckte till att organisationerna ska samverka. Johan Vinberg framförde att (järnvägsdelen av) bidraget skulle kunna användas för kostnader för att skicka Anne-Marie Olovsdotter till olika myndighetsbesök hos Transportstyrelsen m fl. Thomas Lange framhöll att detta bidrag varken ska leda till sänkning eller höjning av medlemsavgiften. Han noterade att synpunkter att ta till sig hade framkommit att sedan ha synpunkter om.

2009-03-29

d) Tekniska specifikationer vid säkerhetsbesiktningar

Björn Olsson berättade att vid säkerhetsbesiktningar ska man ha tekniska specifikationer som sina bedömningsgrunder – JTI har plankat OBJs, men behöver något bättre. Handboken till *Majorn* m fl DONJ-fordon har förkommit, varför något måste ordnas. Man har fått rådet att skriva som man gör, men han undrade om någon annan har fiffiga lösningar för denna dokumentation eftersom något måste skrivas? Johan Vinberg påpekade att man hittills har kunnat hänvisa till SJ-normer, men då gäller det att veta vad de heter – äldre sådana kan finnas hos SJVM. OBJ har använt 1920 års Banlära och det ansågs bra. Lars Johansson tyckte att revisionsintervall kanske borde vara gemensamma. Thomas Lange påpekade att någon som inte var med på mötet kunde vara bra att kontakta. Johan Vinebrg föreslog att bolla frågan till Peter Sjöquist.

e) Rapport från branschseminariet 2009-03-07

Johan Vinberg berättade att Robert Sjöo initierat en utredning om SJVM framtid med Ann Louise Kemdal som utredare. Hon har börjat utredningen och intervjuar folk om fordon m m och avser att komma med en rapport i juni. SJVM vill komma i Sveriges Maritima Museers resurskategori, men har en bit dit bl a p g a forskning och konservator saknas – museer måste ha samarbete med den akademiska forskningen. MRO avser att informera henne. Miljöfrågor avhandlades också och han hade rekommenderat att ta fram den lokala miljöförordningen och läsa den – för att få veta vad man gör fel... Jonas Hjelm berättade om eldning av ånglok med briketter från en träfabrik – kostnaden blir 500—600 SEK/ton mot att Swecox tar 7 000 SEK/ton för färskt kol... Morrgan Claesson påpekade att briketter ska förvaras torrt. BJs ska prova hur lång man kommer med ett ånglok eldat med briketter för att få ett effektivvärde.

Johan Vinberg fortsatte med att det på branschseminariet våren 2008 beslutades om en gemensam Järnvägmuseidag någon dag under 2009, vilket inte blir av. Det beslutades nu om att sikta på en dag 2010 och med de två SJVM-evenemangsheferna, Thomas Lange och Morrgan Claesson som arbetsgrupp. (Utförligare rapport kommer i FpS 1/09; sekr anm.)

f) Lokomotor till salu

Sten Erson-Wester berättade att norska *Tertitten* har en 1435-lokomotor att sälja billigt.

g) Stenkol

Morrgan Claesson meddelade att Torbjörn Gustafsson i OBJ ska importera kol från Wales och att han föreslagit hantering i storsäckar – denne ska komma med uppgift om pris på detta.

h) Övriga arrangemang

Morrgan Claesson berättade att 2009-05-31 ska det köras parallelldrift med två B- och två E-lok Göteborg—Halmstad som en del i firandet av *B-loket 100 år*. Ånglok i långa tunnlar ger såväl musik som fyrverkeri – man har lämnat dispensansökan avseende ATC-kravet angående att detta är första dagen med nya JTF.

2009-03-29

19 Avslutning

Morrgan Claesson tackade för ett bra möte. Han framhöll att han gärna vill att det bli en riksorganisation för historiska järnvägar på sikt, dock helst snart – det är alltid bra med nätverk. Han avslutade med att överlämna järnvägssockor till Thomas Lange för att ha något att ha på fötterna. Thomas Lange tackade också för ett bra möte.

Mötet avslutades 16:30.

Vid protokollet

Anders Svensson
Mötessekreterare

Justeras:

Thomas Lange
Mötesordförande

Anders Silfverling
Justeringsman