

2010-06-13

Protokoll fört vid MRO Vårmöte 2010-03-13

Plats: Möteslokal hos Spårvägssällskapet Ringlinien, Göteborg

Tidpunkt: 13:00

Deltagare enligt nedanstående lista

Närvarande:***MRO***

Lars Granström

Ragnar Hellborg

Thomas Lange

Johan Vinberg

Mf Anten-Gräfsnäs Järnväg

Lars Johansson

Per-Olov Söderpalm

Böda Skogsjärnväg

Bo Österberg

Gotlands Hesselby Jernvägar

Lars Granström (även MRO)

Köping—Uttersbergs Järnvägs museiförening

Daniel Lans

Anders Nordebring

Mf Munkedals Jernväg

Dag Legnesjö

Gösta Reimers

Museispårvägen Malmköping AB

Thomas Lange (även MRO och SS)

Malmö Stads Spårvägar Mf

Evert Andersson

Anders Silfverling

Nora Bergslags Veteranjärnväg

Rune Bergstedt

Skara—Lundsbrunns Järnvägar

Ove Karlsson

Sören Persson

Mf Skånska Järnvägar

Christer Karlsson

SRJmf/Upsala-Lenna Jernväg

Jan Winberg

Stockholms Spårvägar AB

Thomas Lange (även MRO och MUMA)

2010-06-13

Tjustbygdens Järnvägsförening / Förvaltningsaktiebolaget Smålandsbanan

Ola Almqvist

Mf Wadstena-Fogelsta Jernväg

Ulf Törby

Mf Östra Södermanlands Järnväg

Per Englund

Örjan Karlsson

Inbjudna:***Järnvägshistoriska Riksförbundet***

Jonas Hjelm

Bergslagernas Järnvägssällskap

Morrigan Claesson (även JHRF)

Mf Gefle—Dala Jernväg

Per Mattsson

Järnvägmusei Vänner

Per- Åke Lampemo

Kalmar Veterantåg

Anders Brunes

Nordisk Jernbaneklub

Peter V Christensen (även FSVV / SH)

Nässjö Järnvägsmuseum

Lars Norling

Föreningen Smalspåret Växjö—Västervik och Smalspåret i Hultsfred AB

Peter V Christensen (även NoJK)

Peter Sjöqvist

Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg

Anders Svensson (även JInF)

Björn Wesström

Stockholms Ånglokssällskap

Carl-Erik Olsson (även JHRF)

Svenska Motorvagnsklubben

Anders Johansson (även JHRF)

Värmlandståg

Dan Carlsson

Gäster:***Arbetets museum***

Torsten Nilsson

2010-06-13

FEDECRAIL

Sten Erson-Wester

JärnvägsInfo-Förlaget

Anders Svensson (även SKÅJ)

Lommedalsbanen

David Bredsden

Ragnar Myrvold

Sveriges Järnvägmuseum

Henrik Reuterdahl

1 Vårmötetets öppnande

Ragnar Hellborg öppnade mötet.

2 Val av mötesordförandeTill mötesordförande **valdes** Sten Erson-Wester.3 Val av mötessekreterareTill mötessekreterare **valdes** Anders Svensson.4 Val av justeringsmanTill justeringsman **valdes** Lars Granström.5 Fråga om kallelsen skett korrekt och i tidRagnar Hellborg meddelade att kallelsen sänts med MRO-Aktuellt 2/10 2010-02-06. Mötet **ansåg** sig behörigen sammankallat.6 Fastställande av dagordningenFöljande punkter anmäldes under punkt 7 *Rapporter*:

- Anders Svensson anmälde *Försäkringar*.
- Anders Svensson anmälde *Transportstyrelsen*.
- Anders Svensson anmälde *Tågsläpp 2010* →.

Följande punkter anmäldes under punkt 10 *Övrigt*:

- Sten Erson-Wester anmälde *Utvecklingen i Vadstena*.
- Rune Bergstedt anmälde *Miljöproblem*.
- Rune Bergstedt anmälde *Möjlighet till energiskattereduktion*.
- Per Englund anmälde *BLJ-jubileum 2014*.
- Morrgan Claesson anmälde *Revision av nationella bevarandeplanen*.
- Sten Erson-Wester anmälde *Museijärnvägspris*.

Med dessa tillägg **fastställdes** dagordningen.

2010-06-13

7 Rapporter

a) ArbetSam/Arbetets museum

Torsten Nilsson meddelade att han önskade ta upp fyra punkter. Först framhöll han att idén med *Tågsläpp* var smart, men att det borde göras mer aktiviteter för ungdomarna och barnen vid dessa arrangemang. Sedan framhöll han att föreningarna från järnvägsområdet borde bli mer aktiva med att delta i de *utbildningar* som ArbetSam ordnar. Dessa har visserligen inte direkt koppling till järnvägsbevarande, men innebär utbildning i mycket annat nyttigt som i mars, då det handlar om museijuridik, eller två utbildningstillfällen i utställningsbygge, tre utbildningar i ramsågning samt söka-pengar-konferensen i oktober. Därefter påpekade han att föreningarna måste bli duktigare på att *ta hand om sina medlemmar*, varför man ska vara försiktig med det fria ordet genom att t ex inte vara för öppna på öppna forum på nätet – hellre ska stöd och hjälp erbjudas till dem som har problem. Till sist efterlyste han ett antal kandidater till *Årets arbetslivsmuseum 2010*, vilket kommer att ge ära, skylt och 20 000 SEK. Man kan skicka nomineringar till ArbetSam enligt information som kan hämtas på www.arbetsam.com.

Johan Vinberg undrade om något skulle nämnas från mötet 2010-03-05? Torsten Nilsson berättade att då träffades ett gäng från olika riksorganisationer under två timmar om kunskapsöverföring. Anteckningarna från detta möte ska diskuteras, sedan får man se hur man ska gå vidare, Ove Karlsson påpekade att utbudet av utbildningar blir man imponerad av, men föreningarna lever i en värld av dålig ekonomi, varför han efterlyste utbildningar på lördag/söndag så att man inte behöver ta ledigt från arbetet för att kunna delta. Johan Vinberg fyllde på med att Thom Olofsson på SJVM var med på mötet och att han gått många kurser – han erbjöd sig att arrangera ett seminarium i Gävle i augusti om att leta material m m. I ett sådant bör gärna även Åke Eriksson från MUMA delta för att delge motsvarande erfarenheter från spårvägsbevarandet. Han underströk att till ett sådant seminarium ska man skicka fordonsfolket, inte styrelsen.

b) MRO arbetsgrupper

Ragnar Hellborg meddelade att han pratat med Björn Perneborn häromdagen om TRI; denne kunde inte närvara, men han räknar med att vara klar under våren och kommer då att informera MRO styrelse. Sten Erson-Wester undrade vilka arbetsgrupper som finns? Johan Vinberg svarade att utöver TRI-gruppen finns det de vilande ångloks- och bangrupporna. Lars Granström fyllde på med att ånglok är vidare än MRO – denna arbetsgrupp kan även vara för JHRF. Jonas Hjelm höll med och tycket att arbetsgrupper borde synka mer mellan förbunden. Lars Granström påpekade att det ”bara” gäller att hitta intresserade. Sten Erson-Wester undrade vilka som finns nu? Johan Vinberg svarade att Tobias Bengtsson, som är ångloksgruppens sammankallande, skickade ut ett antal frågor, men fick inte svar... Jonas Hjelm undrade vad det finns för uppgifter för gruppen? Johan Vinberg svarade att det bl a kunde vara erfarenheter om utbildningar – även om diesellok – samt att elda rökfritt. Någon annan gång skulle ett rent tekniskt möte kunna anordnas som t ex kunde handla om pannvatten, slagga kol m m. Jonas Hjelm såg gärna att det blåses liv i gruppen för att dokumentera utbildnings- och tekniska frågor. Lars Granström fyllde på med att den bantekniska gruppen fungerar, men informellt. Däremot är den signaltekniska gruppen avskaffad. Formalisering av de ofta informella samarbetena har visat sig leda till problem. Peter Sjöquist påpekade att ULJ hade en utmärkt utbildning om banbesiktning där folk från flera föreningar deltar. Lars Granström undrade hur denna utbildning har marknadsförts? Jonas Hjelm såg ett generellt problem med att tala om för varandra vad de olika föreningarna gör. Anders Svensson föreslog att skicka sådan information till MRO-Aktuellt och till JHRFs motsvarande utskick. Sten Erson-Wester sammanfattade debatten med att förslag om att blåsa liv i en gemensam ångloksgrupp hade kommit upp, att MRO styrelse borde ges i uppgift att blåsa liv i denna arbetsgrupp i samarbete med JHRF och gärna rapportera resultatet vid höstens möte. **Beslutades** enligt mötesordförandens förslag.

c) FEDECRAIL

Sten Erson-Wester meddelade att FEDECRAILs årlig konferens i år är i Budapest i Ungern och att den innehåller såväl intressanta besök som själva konferensen – det finns även en viktig social bit. Konferensen med kringprogram äger rum 2010-04-22—28 – det finns även två påhäng med besök i Serbien och Bosnien samt Orientexpress till Polen. Konferensavgiften är ca 3 000 SEK om man bara deltar över helgen. Konferenserna har de senaste åren haft deltagande från Sverige, men det får gärna vara fler. Hittills är 130 personer anmälda, vilket är rekord. Han hade anmälningsblanketter med sig och frågade hur många som var intresserade? Det visade sig vara ca 8—10 st. Nästa gång är konferensen i Schweiz och därefter i Sverige. Han frågade hur många som har besökt hemsidan? Det visade sig att ca hälften besökt den.

2010-06-13

Pågående arbete inom organisationen är bl a *FEDECRAIL Passport*. 2010 är första året som kortet används officiellt och museijärnvägar/spårvägar respektive museer är direkt anslutna. 2009 utfärdades ett provkort till delegaterna vid konferensen, utan några förpliktelser från någon. Att anmäla förmåner mot visande av kortet på/hos sin bana eller förening är frivilligt. Tanken med kortet är i första hand social (att visa att man deltar i järnvägsintressegemenskapen), men även att ge pengar till FEDECRAIL, vilket kommer att öka med ökande anslutning. I Sverige har 10 anläggningar (MUMA, ÖSIJ, JTJ, AGJ, Djurgårdslinjen, GHJ, SJVM, NBVJ m fl) anmält sig. Gordon Rushton kommer att sammanställa en CD med deltagaruppgifter, karta, uppgift om rabatter m m – detta hoppas han ska locka fler att ansluta sig. Korthanteringen administreras av FEDECRAIL och han kan visa hur detta kort ser ut.

Rune Bergstedt påpekade att föreningen kanske inte har någon som klarar av att möta dem om de dyker upp? Sten Erson-Wester svarade att kortanvändarna gärna ska föranmäla sitt uppdykande några dagar i förväg. Johan Vinberg påpekade att Roar Stenersen har en bra definition på nyttan med kortet: Han kollar gärna lok nära och somliga har säkerhetsbetänkligheter mot detta – kortet kan då fungera som en dörröppnare. Sten Erson-Wester fortsatte med att till att börja med är kortet endast tillgängligt för styrelsen och funktionärer i föreningarna. Anders Johansson undrade hur mainline-föreningarna i Europa har hanterat detta? Sten Erson-Wester svarade att det varit en långsam och informell start och hittills har i huvudsak museibanor och museer anslutit sig, men det är öppet även för utfärdsföreningar att ansluta sig och ge förmåner mot uppvisande av kortet. Det kan bli fler anslutna i framtiden. Morrgan Claesson berättade att kortinnehavare är välkomna till Bergslags Lärje. Sten Erson-Wester fortsatte med att Tysklands föreningar har varit negativa, Sveriges d:o har varit mer öppna. Anders Johansson undrade om någon praxis har etablerats, t ex att erbjuda medlemspriser på utfärdsföreningarnas resor? Sten Erson-Wester hade inte hört om något sådant, men uppmanade att gärna skicka in förslag om detta.

Sten Erson-Wester meddelade att det *internationella ungdomsutbytet* har vuxit – 2009 deltog Serbien, Ungern, Polen, Sverige, Lettland, Tyskland m fl. För årets ungdomsutbyte i Ungern 2010-07-30—08-08 har inbjudan sänts ut och 2010-04-04 är deadline för anmälningar – det finns en särskild mejladress att skicka till anmälningar till. Man lär känna nya vänner och får träna språk.

Sten Erson-Wester berättade att det finns en särskild arbetsgrupp som jobbar med *ERTMS-frågan*, vilken ska utröna hur detta hanteras i olika länder, och som gick ut med förfrågan i december. Jonas Hjelm berättade att JHRF har svarat på denna – sedan har det varit tyst. Sten Erson-Wester framhöll att arbetsgruppen måste få fart på detta inför Ungern-mötet. Branschen ska inte betala, det ska gärna utgå statliga subventioner, från t ex Trafikverket. JHRF bör fundera hur detta ska hanteras lobbymässigt nationellt med exempel från andra länder. Anders Johansson svarade att SMoK har dragit igång ett projekt där man söker pengar för JHRF (avseende fordon som inte har ATC) och SMoK (fordon som har ATC) där det dels gäller att hitta konsulter, dels lobba för finansiella lösningar. SMoK kommer att göra en konstruktionslösning för att vinna kunskap. Frågor kring ERTMS har inte besvarats, t ex driftsäkerhetsverifiering. Han föreslog att t ex ta upp detta med FEDECRAIL för att hitta gemensamma lösningar för ånglok i hela Europa. Peter Sjöquist berättade att det varit en konferens i veckan före mötet där det framkom att de lösningar BV har är andra länder frågande inför – det är väldigt olika nivå på kunskap och lösningar. Anders Johansson varnade för att ett antal föreningar kan bli instängda på sina banor och i lokstallar, t ex SkJ och NJ, p g a snara införanden av ERTMS. Sten Erson-Wester berättade att FEDECRAIL gärna vill att önskemål i dessa frågor sänds in via arbetsgrupperna, men han tänker ändå ta upp frågan i FEDECRAIL-styrelsen. Anders Johansson fyllde på med att förstudien avses pågå t o m april 2011 – nu kan vi påverka. Jonas Hjelm framhöll att saknas denna utrustning i framtiden så kan man inte köra på statens spår.

Sten Erson-Wester undrade hur FEDECRAILs nyhetsbrev sprids? Ragnar Hellborg svarade att han erbjudit sig att distribuera detta till dem som vill, men ingen har anmält sig... Sten Erson-Wester föreslog att skicka ut det till alla. Thomas Lange föreslog att lägga upp nyhetsbrevet på MRO hemsida. Ragnar Hellborg tyckte att detta senare var ett bra förslag.

2010-06-13

d) 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 till ca 220 st – den anlände till deltagarna i slutet av oktober – och ett påminnelse mejl efter några veckor som fick fart på flera. Texterna skulle vara inne alldeles före och betalningarna alldeles efter jul- och nyårshelgerna. Detta år hade Peter Berggren fortsatt anlitats för layoutarbetet och Anders Svensson fortsatte göra texterna helt klara inför detta arbete. Rent allmänt hade samarbetet flutit på mycket bra och många nya idéer hade ”katalyserats fram” genom detta. Resultatet har blivit en Tågsommar med 90 deltagare – netto en fler – 26 annonser på något mindre sidantal, fortsatt 28 sidor totalt, tryckning 2010-03-02—04 i 50 000 ex samt klar att avhämta i anslutning till mötet! Ett antal nyheter hade blivit i årets Tågsommar: Det har blivit ännu något färre, men större, bilder, fortsatt har ett antal texter redigerats om och några dessutom kortats ner samt ett nytt omslag med flera bilder som mer visar på Tågsommars bredd, en generell hemsida www.teknikarv.se/ts/ för att underlätta länkning och fil för GPS-mottagare har införts.

Nu startar arbetet med att informera om Tågsommar på Vildmarks- (2009-03-12) och TUR-mässorna (2009-03-25—26) samt att tillsammans med ArbetSam jobba med adressförteckningar för media-, musei- m fl-information. Han meddelade att samdistributionen till deltagare skulle fortsätta – eftersom 35 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. Detta år sänktes priserna på mindre annonser men också föreningsrabatten – till 25 %. Det senare motiverades av att de flesta större föreningar nu är momsredovisande och att därför rabatten kan återgå till den nivå som gällde innan tryckning – och därmed annonserna – belades med moms. 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 berättade att en förlust om ca 15 000,- prognostiserades (kan bli över 25 000,- p g a tvistighet om en faktura; sekr anm) gick han över till lite framtidsfunderingar. Fortsatt bearbetning av texter kan förväntas liksom att sidantalet kommer att öka till 32. Det planeras helt nya annonsformat – baserat på tvåspalt, samma som texten – en sida eller två med förklaring av för oss järnvägsintresserade självklara järnvägsbegrepp, t ex *rälsbuss*. Distribution även med tidningen Nostalgia diskuteras, vilket kan innebära såväl närmare fördubblad upplaga som högre annonspriser.

Han fortsatte med att det finns mycket missuppfattningar om bilderna i Tågsommar – det handlar inte om förhållande mellan utrymme för text och bild (”har vi kortare text måste vi få med en bild”) eller ”rättvisa” utan om kvalitet, omväxling och att det totala montaget ska fungera. Från layoutaren Peter Berggren förmedlade han ett antal tips för den som vill få med bilder (som också, tillsammans med andra Tågsommar-tips, finns på www.teknikarv.se/ts-prod/):

- Bilden ska visa något av besöksmålen som har texten på samma sida/uppslag
- Bilden ska i första hand visa sommar och sol
- Vi vill gärna ha människor på bilden, men det blir i första hand föreningsmedlemmar som får synas. Eftersom hela Tågsommar kan tolkas som reklam är det lite gränsfall att publicera människor. Men så länge de inte är lätt identifierbara går det ju bra.
- Bilderna ska visa ett besöksmål som inte fanns på bild i fjolårets Tågsommar. Vi försöker så långt möjligt att planera för variation. Men hade ditt besöksmål en bild i fjol, se i så fall till att skicka en ruggigt bra bild så kanske ni är med två år i rad.
- Det är rätt mycket slumpen som styr bildvalet, det ska passa med textflödet och övergripande layouten.
- Vi använder ofta vårt egna kontaktnät mot bra fotografer när vi har luckor i materialet. Allt för att få bra bilder och en bredd på presentationen.
- Bilderna behöver vara skarpa och välexponerade. Vi får faktiskt in relativt många oskarpa bilder, trots att de är tagna med moderna kameror.

2010-06-13

Avslutningsvis nämnde han ett antal funderingar om fortsatt organisation: Att Tågsommar ska göras helt, även i ekonomiskt avseende, i JärnvägsInfo-Förlagets regi men med ett uppdrag från JHRF, MRO och SJVM och en "restaurerad" referensgrupp med representanter för dessa och tidningarna (åter)skapas. Anledningen är att den nuvarande konstruktionen med "Tågsommargruppen" som ägare och JInF som utförare riskerar att ge JInF skatteproblem eftersom det är osäkert med Skatteverkets syn på "främmande verksamhet" inom en enskild firma samtidigt som ett totalt ansvar även för ekonomin öppnar för enklare och annorlunda lösningar. Ett framtida alternativ kan vara ett bilda ett *Tågsommar HB* med riksorganisationerna, SJVM, JInF och tidningarna som bolagsmän. Detaljerna i genomförandet av förändringarna kan lämpligen diskuteras med JHRF och MRO. Anders Brunes: undrade om det skulle gå att ta betalt för Tågsommar? Anders Svensson svarade att frivillig betalning för distributionen till privatpersoner har fungerat bra några år och t o m gett överskott trots att alla inte betalat – däremot trodde han inte att det skulle gå att ta betalt av turistbyråer. Morrgan Claesson föreslog en applåd till Anders Svensson för dennes arbete med Tågsommar, vilken verkställdes. Sten Erson-Wester påpekade att FEDECRAIL framhåller att Tågsommar är den bästa produkten i Europa och Johan Vinberg fyllde på med att särskilt kartorna uppskattas – de verkar vara upptäckta i Sverige, till skillnad mot i Storbritannien. Sten Erson-Wester undrade om Tågsommar kan göras på olika språk? Anders Svensson svarade att det hanteras via förklarade symboler och inledande förklaringar – en komplett tysk version av texten görs för nätet och det skulle också kunna göras en engelsk om någon vill översätta.

e) Försäkringar

Ragnar Hellborg meddelade att MRO och JHRF fullföljde diskussionerna med Marsh före jul, och att det nu blivit Folksam som tagit över försäkringarna samt att det innebar sjunkande kostnader på flera punkter. Förra årets slutredovisning har kommit och ska regleras. Johan Vinberg berättade att han har varit med på ett möte med Marsh och att man börjat titta på omvärlden, t ex bortspolade banvallar, egenförvållande skador, kemiska risker i mark och besprutning – hur många har uppmärksammat detta? Även försäkringarna för dessa nya moment kan få lägre premier om det blir fler; nu har bara några banor dessa försäkringar. Rune Bergstedt påpekade att detta inte gäller mot i förväg kända skador samt att det gäller att tänka på vårflödet i år.

f) Transportstyrelsen

Ragnar Hellborg berättade att MRO förbereder uppvaktning av dessa och att han skissar på en broschyr att sticka till dessa – uppvaktningen ska samordna med JHRF. Lars Johansson undrade om det är aktuellt med samma aktivitet med Trafikverket, t ex om plankorsningsfrågor? Johan Vinberg meddelade att han ryktesvägen hört att nya vägkorsningar ska överföras till Transportstyrelsen.

g) Tågsläpp 2010 →

Ragnar Hellborg meddelade att detta kommer att äga rum 2010-04-11 och att 12 MRO-föreningar, av totalt 18, anmält deltagande i detta gemensamma evenemang. Det finns presentationer av deltagandes aktiviteter på JvmVs hemsida – tanken är inte att köra tåg utan att visa upp anläggningarna. Gemensamt är dagen, tidpunkten 10—16 och att besökarna ska erbjudas gratis kaffe. Morrgan Claesson önskade att fler deltar i detta evenemang med egna aktiviteter. Ragnar Hellborg fortsatte med att SJVM står för tre annonser – i TÅG, Nostalgia och Classic Motor – samt avser även att sprida ett pressmeddelande till tidningar i anläggningarnas närområde – de vill ha hjälp med kontakter att skicka detta pressmeddelande till. Ove Karlsson berättade att han haft kontakt med lokaltidningen hemma i Skara, som blev eld och lågor över detta och särskilt att det var ett rikstäckande evenemang. Anders Johansson påpekade att en sådan aktivitet inte får inkräkta på verksamheten i övrigt samt att i norra Sverige är datumet för tidigt. Ragnar Hellborg påpekade att i södra Sverige är man redan gång med banarbeten m m då så där är det i stället för sent – när det ska förläggas kan alltid diskuteras, men det ska inte äga rum i trafiktid. Thomas Lange påpekade att ett annat skäl för att ha detta evenemang var för att umgås med anläggningarnas grannar, vilket är viktigt i t ex Vadstena. Det ger möjlighet att värva medlemmar och främst ge goda relationer med omgivningen, varför även lokala hembygdsföreningar och idrottsföreningar kan kontaktas och engageras.

2010-06-13

8

JHRF

Jonas Hjelm påpekade att det f n inte pågår så mycket; främst ERTMS, trafiksäkerhet och försäkringar. Han ville ta upp samarbetet mellan JHRF och MRO i *Samspår* och tycker att dessa gemensamma möten är rätt väg – nästa steg kan vara att lämna remissvar i Samspårs namn. Det kan vara ett gemensamt svar, men som talar om vilka som ligger bakom. Sten Erson-Wester framhöll att samverkan på många områden är bra – samgående mellan organisationerna har stötts och blötts, men avseende organisatoriska frågor ska man vara pragmatisk om dessa och däremot jobba mer och gemensamt med arbetsgrupper. Det gäller även hur organisationerna ska komma med i remissomgångar och vara en självklar remissinstans. Han undrade om MRO styrelse kan återkomma om detta? Lars Granström svarade att det gäller att hitta gemensamma nämndare och detta med arbetsgrupper är en bra början genom att befintliga och nya grupper fungerar gemensamt för MRO och JHRF – då kan det bli naturligt att samordna även rent allmänt. Men det gäller att vara uppmärksam på att mötesdeltagare kan tycka att det som behandlas på mötena blir för brett. Thomas Lange påpekade att detta med gemensamma möten började i Ankarsrum hösten 2003 och sedan startade en process om eventuell sammanslagning som i stället resulterade i ett djupare samarbete med ett samarbetsavtal eftersom man snart konstaterade att mycket var specifikt för de båda organisationerna. I detta samarbete som formaliserats genom Samspår sägs att man ska informera varandra. Lars Granström fortsatte med att det gäller att hitta gemensamma nämndare, men att samarbetet stärkte styrelserna mot varandra och att man deltog i varandras möten – representation kan ibland underlättas av möten som skilda åt i tiden. Det är bra att ta med sig frågor mellan organisationernas styrelser och medlemmar.

9

FEDECRAIL General Assembly 2012 i Sverige

Sten Erson-Wester berättade att Thomas Lange i augusti 2008 kom med ett erbjudande från Sverige att stå som värd för kongressen 2011, men sedan blev det i stället Schweiz (för första gången) detta år. 2012 ville Tyskland arrangera kongressen, men det blir i stället 2013. Det finns flera som argumenterat för Sverige, bl a Sten Erson-Wester, bl a p g a de goda erfarenheterna av 1997 års kongress med midnattssol, men också beroende på geografisk variation år från år och att det nu var norra Europas tur. Det blir södra Sverige denna gång, men det är ännu ej bestämt exakt var i Sverige kongressen ska äga rum och det kommer att bestämmas i samarbete med FEDECRAILs organisatörer, som vill ha en god organisation och att budgeten håller – en arbetsgrupp behövs för att förbereda kongressen. Johan Vinberg påpekade att formellt beslut om var kongressen hålls fattas vid mötet i samband med kongressen 2011. Ragnar Hellborg påpekade att MRO tackar för denna förfrågan och meddelade att under kvällen ska en mindre grupp formuleras där JHRF, MRO och SJVM är representerade. Ola Almqvist undrade hur många besökare som kommer på dessa kongresser? Sten Erson-Wester svarade att i år är uppåt 150 personer anmälda på själva kongressen, men att dessa droppar av mot 30 st sista dagen – kanske ska man räkna med max 130 st.

10

Övriga frågor som mötet önskar behandla

a)

Utvecklingen i Vadstena

Ulf Törby berättade att det nu kommit positiva besked från Vadstena kommun: VJEF har träffat avtal om arrenderande av banan t o m 2010-12-31. Denna förening blir infrastrukturförvaltare och MfWFJ blir operatör. Man kör till vägkorsningen och med lördagstrafik som under sommaren 2009. Lars Granström undrade över tidsperspektiv för att VJEF ska få tillstånd som infrastrukturförvaltare och påpekade att det därmed kan bli problem med att få igång trafiken. Peter Sjöquist svarade att det har hänt att man fört över tillståndspaket från en juridisk person till en annan, men det handlar troligen om ny ansökan nu. Ulf Törby svarade att man talat med Transportstyrelsen och att de bekräftat att det handlar om ny ansökan. Sten Erson-Wester undrade vad som hänt med den entreprenör som vill köra söderut från Vadstena? Ulf Törby svarade att denne gått med i VJEF, vilket gett frågan om järnvägens bevarande kraft. Han tackade för all hjälp som MfWFJ och VJEF fått. Thomas Lange undrade om det blir två MRO-medlemmar från Vadstena? Johan Vinberg svarade att det kan bli delat medlemskap som TJF/FAS.

2010-06-13

b) Miljöproblem

Rune Bergstedt berättade att NBVJ fått anmärkningar om hur olja förvaras, vilket är på gång att åtgärdas. Man har däremot fått anmärkningar på utspilld olja från lok längs banan, vilket pågått sedan 1891, vilket innebär att man måste gräva bort och sanera banvallen. Kan detta överlämnas till markägaren NJOV? Man har nu överklagat och fått respit. Han undrade om någon annan har erfarenhet något liknande? Lars Johansson svarade att kommunen har krävt markprover. Thomas Lange påpekade att i Vadstena har markprover tagits inför ett tänkt bostadsbyggande. Johan Vinberg föreslog att skicka mejl om detta till Bo Lönnemyr för att få hans åsikt. Han underströk att så länge frågan ligger på kommunal nivå går det att få dit kommunens tjänstemän för att titta, varvid man kan peka och förklara, men däremot går det inte att länsstyrelsens handläggare dit för att titta. Lars Granström undrade om synpunkterna om oljespill enbart handlar om området vid lokstallarna eller gäller det hela linjen? Rune Bergstedt svarade att detta endast gäller lokstallarna och vid plattformar. Lars Granström undrade om kommunerna ställer motsvarande krav på BV? Björn Wesström berättade att han ansvarat för SKÅJs köp av Krylbo lokstall från BV, varvid man har friskrivit sig från det som hänt på den närliggande impregneringen. Prover har tagits framför lokstallarna och BV har fortsatt ansvar för detta – det kan bli fråga om att gräva en meter ner om detta ska åtgärdas och han rekommenderade att kolla med BV. Anders Johansson fyllde på med att det finns ett datum och det som hänt innan dess kan man som köpare inte ansvara för – det kan vara värt att kolla detta datum. I Falköping har en flödeskontroll gjorts och det har då noterats att eventuellt oljespill och andra föreningar inte har spridits till kringliggande mark. Rune Bergstedt påpekade att NBVJs anläggningar ligger invid en sjö och det kan vara ett framtida problem. Sten Erson-Wester undrade om kommunen har gjort någon spridningsanalys typ Falköping? Rune Bergstedt svarade att det inskränkt sig till att de har varit där och tittat. Han vill gärna höra av om någon hör något ytterligare om detta.

c) Möjlighet till energiskattereduktion

Rune Bergstedt framhöll att järnvägar är befriade för energiskatt för järnvägsdrift, vilket även gäller tågvärme, vägskydd, ställverk och elektriska växeldriv. Det handlar för NBVJ om 1 500—2 000 KWh/år, om 0,35/KWh i energiskatt och med rättelse sex år bakåt ger det 4 000—5 000,- per anläggning. Anders Johansson fyllde på med att med vissa kraftleverantörer kan man teckna fastprisavtal på vägskyddsanläggningar. Rune Bergstedt delade ut information och blankett om energiskattebefrielsen.

d) BLJ-jubileum 2014

Per Englund påpekade att 2014 är det 50 år sedan BLJ lades ner, vilket borde firas – han föreslog att det bildas en arbetsgrupp för detta firande och att det firas på de anläggningar som har (mycket) BLJ-materiel, dvs på ULJ, i Långshyttan och på JTJ, vilket bör kunna rivas av på en helg. Lars Granström berättade att frågan behandlats inom MRO styrelse och att man föreslår Per Englund som sammankallande, att kontaktpersoner utses i JTJ och ULJ samt att kontakt tas med Staffan Granath i Morshyttan (för Långshyttans Brukshistoriska förening), som verkar intresserad av detta. Det bör hyras landsvägsbuss för transport mellan begivenheterna. Johan Vinberg meddelade att ULJ är positiva till förslaget. **Beslutades** enligt förslagen.

f) Renovering av nationella bevarandepanen

Morrigan Claesson påpekade att bevarandepanen trycktes 2004 och att normalspår behandlades detaljerat, smalspår summariskt. Han vill aktualisera denna, bl a eftersom fordon i denna kan ge pengar, lokhus för förvaring m m. Att ha fordon i bevarandepanen innebär också en förpliktelse med en "bevarandekod", vilken man bör ta fram en ny dokumentation om. Han avser att ta upp detta på branschmötet 2010-04-10. Anders Svensson framhöll att det även gäller att "rädda" databasen med underlagsmaterial till bevarandepanen som så vitt han vet fortfarande finns hos Ola Persson. Johan Vinberg rekommenderade att se på kollegorna inom spårvägsbranschen, som har löst detta bra. Lars Granström påpekade att det berättats bra om fördelarna, men mindre om piskorna: att den juridisk äganderätt och föreningarnas egen prioritering kan säga annat. Men t ex ULJ har gjort sin egen bevarandepan som kan inarbetas i den nationella. En rejäl morot vore att bevarandepansfordon gärna borde ge 10 MSEK (per år) att fördela.

2010-06-13

e) Museijärnvägspris

Sten Erson-Wester påpekade att det fanns en tanke om ett europeiskt järnvägspris, vilket man har i Storbritannien, men det europeiska skulle fokusera på annat, men las på is. Han har haft kontakt med SJVMs Robert Sjöo om ett svenskt motsvarande pris, som volonterade för att ställa upp med kansli m m. Johan Vinberg berättade att han haft samtal om detta med Anders "Ante" Svensson, som själv var skeptiskt till denna idé p g a att detta är jantelagens land – han tror mer på att låta JvmVs *Spår* presentera museiföreningarna. Sten Erson-Wester undrade hur det då ska kunna fungera med ArbetSams motsvarande pris? Johan Vinberg påpekade att om man får pris som arbetslivsmuseum är det OK. Per Englund tror att branschen är för liten för "ge sig själv pris". Lars Granström påpekade att det är viktigt hur detta pris ska kvalitetssäkras, varför det ska vara någon utanför kretsen som sköter detta. Anders Johansson tyckte att ett sådant pris måste gå till en stor grej som Fulka—Oberalpbahn. Jonas Hjelm tyckte att man hellre bör ge pris till årets projekt, som GHJ återuppbyggnad eller varmnitning vid ULJ. Rune Bergstedt påpekade att detta bör vara begränsat till föreningar, vilket innebär att en liten grupp får det – det handlar mer om ära än om pengar. Sten Erson-Wester ser att utdelningen av detta pris skulle kunna ge publicitet och han kan ta fram material från Storbritannien och Australien om deras respektive pris.

g) Världskonferens

Sten Erson-Wester berättade att det varit ett världsjärnvägs-museimöte 2009-10-15—17 i Ipswich i Australien vilket han närvarade vid. Det har varit två tidigare sådana möten med rätt så många deltagande. Man bildade en världsorganisation vid det senaste mötet i vilken FEDECRAIL är med. Mötet var väldigt intressant och det var seminarier i olika frågor, från vilka han har material att skicka. Ett manifest antogs, ett presidium valdes, det beslutades om världsmöten vart tredje år och nästa blir hösten 2012 i Storbritannien, till vilket det borde vara lättare att skicka någon från Sverige.

h) Kolinköp

Johan Vinberg meddelade att han sonderat terrängen om vad det finns för kol och vad det kostar. Kolpriset har nu sjunkit till ca 2 500,-/ton (från *Stockholms Ångkol*; *Swecox* har ungefär samma pris), men *Sahléns* är dyrare. Kontakter i Danmark har givit ungefär samma pris. Man har tidigare kollat med företag i Berlin, men detta föll med sjunkande pris. Han påpekade att det gäller att ringa runt och kolla för att tipsa andra. Han framhöll att man gärna ska titta på andra bränslen som träbriketter, vilket LJM och ULJ har gjort. Man ska då leta fram bra briketter med mycket lignin. Per-Åke Lampemo påpekade att det parti kol som Morrgan Claesson köpt från Danmark var bra samt att det var paketerat i storsäck vilket innebär man inget svinn får när man kolar. Rune Bergstedt undrade om någon köpt kol från Polen? Han berättade att NBVJ håller på att köpa ett mindre parti för 2 000,-/ton. Morrgan Claesson berättade att han fått en ny offert om 2 000 DKK/ton. Johan Vinberg påpekade att träbriketter kan köpas för 500—1 000,-/ton, men de ska hanteras rätt – samt att stenkolsrök är nostalgi för många. Rune Bergstedt efterfrågade träbriketternas energivärde? Johan Vinberg svarade att det är ca 80 % av kolet och de ger inte sot, ingen aska men luktar skogsbrand... Det är också ett bra bränsle inför miljöförvaltningen. Per-Åke Lampemo påpekade att man får passa fyren betydligt mer. Rune Bergstedt framhöll att han har upplevt vedeldning, vilket är pittoreskt, luktade gott och kunde vara en omväxling i något fall.

i) Branschmöte 2010-04-10

Ragnar Hellborg meddelade att SJVM ordnar detta i Ängelholm, att ett antal ämnen inkommit, att det slutliga programmet snart sänds ut samt att mötet pågår kl 10—16.

11 Plats och tid för höstmöte/årsmöte 2010 och vårmöte 2011

Ragnar Hellborg påpekade att nästa möte preliminärt beslutats äga rum i Skara hösten 2010. Ove Karlsson berättade att SKLJ har kommit fram till att arrangera detta 2010-10-02—03, att ha de mesta aktiviteterna i Lundsbrunns kurort, att man inte funderat så mycket om kringarrangemang ännu men att det kommer. **Beslutades** att anordna MRO höst- och årsmöte i Lundsbrunns kurort 2010-10-02—03 enligt förslag. Jonas Hjelm undrade om JHRF är välkomna att ansluta till detta möte? Johan Vinberg svarade att det går bra att lösa med parallella möten.

Anders Svensson informerade om sina funderingar på att SKÅJ skulle kunna stå som värd för ett (gemensamt) vårmöte och JHRF årsmöte i Krylbo. Detta var dock inte avstämt med (resten av) SKÅJs styrelse, varför han bad om att få återkomma (SKÅJ styrelse önskar skjuta på detta värdskap 1—2 år framåt; sekr anm). Thomas Lange påpekade att en plan B kan vara ett möte i Stockholm, med en tur på den nyöppnade spärvägen från Sergels Torg.

Johan Vinberg föreslog att vårmötet 2012 arrangeras i Uppsala med förevisning av Uppsalas nya resecentrum med ULJ-inslag.

2010-06-13

12 Mötets avslutande

Sten Erson-Wester avslutade förhandlingarna 16:55 och Ragnar Hellborg tackade *Ringlinien* för lokaler och spår-
vagnsfärd.

Vid protokollet

Anders Svensson
Mötessekreterare

Justeras:

Sten Erson-Wester
Mötesordförande

Lars Granström
Justeringsman