

	<p style="text-align: center;"><b>Anteckningar från medlemsmöte</b> 2/2013</p>	<p style="text-align: right;">2014-04-25</p>
---	--	--

## Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Örebro

Tid	12—13 oktober 2013, 13:20
Plats	Kulturhuset Örebro, Thorssonrummet
Närvarande	Stefan Blomstrand, KV, JHRF Morrigan Claesson, BJs, JHRF Micke Däckfors, FSVJ, JHRF Sten Erson-Wester, FEDECRAIL (t o m punkt 9 c), fr o m punkt 16) Anders Johansson, SMoK, JHRF Jakob Jyberg, FEDECRAIL ungdomsläger (fr o m punkt 16) Pierre Marklund, DBV Kjell-Åke Nilsson, NBVJ Sten Nordström, JHRF (fr o m punkt 13) Sebastian von Schmalensee, FEDECRAIL ungdomsläger (fr o m punkt 16) Jonas Svartlok, JHRF Anders Svensson, SKÅJ, JHRF

### 1 Mötets öppnande

Mötet inleddes med att Jonas Svartlok meddelade att han kollat med de som inte anmält sig och man har diverse andra saker för sig. Därefter presenterade deltagarna sig, se deltagarförteckningen ovan. Jonas Svartlok **utsågs** till mötesordförande och Anders Svensson till mötessekreterare.

### 2 Stadgeändring

Jonas Svartlok presenterade förslaget till stadgeförändring och konstaterade att mötet samlat för få för att formellt kunna besluta om en stadgeändring, varför detta endast var tillfälle för presentation och diskussion. Morrigan Claesson undrade om denna nya stadgepunkt var nödvändig? Anders Johansson svarade att han tyckte det. Jonas Svartlok fyllde på med att man i stället skulle kunna banta stadgan och anta etiska riktlinjer vid varje stämma, men mötena har annat för sig. Pierre Marklund tyckte att jäv ska anmälas. Anders Svensson framhöll att stadgar framförallt behövs för föreningens jobbiga stunder. Pierre Marklund tyckte att det är bra att ha detta i stadgarna. **Beslutades** att låta förändringsförslaget kvarstå men skjuta behandlingen till årsmötet. Morrigan Claesson föreslog att efterlysa vad man i övrigt behöver ändra i stadgarna – ska det t ex vara ett nomineringsförfarande till styrelsen? Jonas Svartlok höll med om behovet av att passa på och göra fler stadgeändringar – **beslutades** efterhöra medlemmarnas synpunkter.

Anders Svensson presenterade arbetet med årets Tågsommar Resultatet har blivit en Tågsommar med 86 deltagare – netto tre färre än föregående år – 20 annonser på mindre antal (drygt 1) sidor, minskat till 28 sidor totalt och tryckning 2013-02-18 i 54 000 ex. I stort sett var årets Tågsommar rätt lika föregående års. Sedan fortsatte arbetet med att informera om Tågsommar på Vildmarks- (2013-03-08, Möten&Event- 2013-02-21) och TUR-mässorna (2013-03-21—22) samt att tillsammans med ArbetSam jobba med adressförteckningar till medier, museer, riksdagsmän m fl – det blev utsändning till över 700 mottagare. Det har blivit mer information om och kring Tågsommar på hemsidan [www.teknikarv.se/ts/](http://www.teknikarv.se/ts/), bl a tidigare års Tågsommar och (mer) tips om bilder och annat när man skickar underlag till Tågsommar.

Han berättade 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 227 turistbyråer beställt minst en gång (ökning), 44 övriga beställt (stor minskning), 82 butiker och vägkrogar beställt (ökning) och ca 400 kompletteringar beställts (stor ökning) men att endast 4 STF vandrarhem beställt (kraftig minskning). Framförallt hade distributionen via *Smultronställen* (butiker och vägkrogar) visat en potential för kraftigt ökad distribution – vid olika kontroller efter någon eller några veckor hade (nästan) samtliga broschyrer tagit slut i dessa! De är dessutom en bra möjlighet att nå ut i storstadsområdena, vars turistbyråer ibland är mycket försiktiga med vad de tar emot. Även denna gång var det Ångbåtstidtabell som gjorde att deltagardistributionen drog ut på tiden, eftersom denna även denna gång genomfördes som samdistribution. Hela samdistributionen är nu i huvudsak genomförd. Alla fyra broschyrerna har tillsammans spridits i (minst) 91 500 ex, tillsammans vägande över 10 ton (drygt hälften av en linjelastbils last...)! Det finns Tågsommar och (framförallt) Arbetsamma museer kvar som fortsatt behövs på mässor, till inbjudan till 2014 års Tågsommar m m.

Distribution hade även förekommit till 51 personer via Turistbyråshopen (deltagandet i deras produkt *SverigeTuristen* var en nyhet för året) och 144 d:o genom egen hantering – i båda fallen en rejäl ökning. Nästan alla texter och alla annonser är betalade, ett ”frivilligt distributionsbidrag” för enskilda har varit fortsatt lyckat – med t o m en mindre nettointäkt från denna kategori – men Tågsommar kommer detta år att gå med förlust, ännu oklart hur mycket. Inför 2014 planeras att kunna fortsätta med en tidig färdigtidpunkt, bl a genom att även denna gång sända ut inbjudan redan i slutet av oktober per mejl till tidigare deltagare i Tågsommar, återgång till 32 sidor i Tågsommar och även i övrigt inga större förändringar. Däremot kan det bli ett tryckeribyte eftersom det kommit en intressant offert från ett svenskt tryckeri. Tanken med att begära in underlag till före jul är att han ska kunna arbeta med dem under helgerna samt att betalningen ska ske någon vecka efter nyår för att deltagarna lätt ska kunna bokföra utgiften på ”rätt” år – trots de problem det kan bli med olika sistadagar att komma ihåg... 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 samt fortsätta använda DHL Service Points för de som har svårt att ta emot försändelser dagtid vardagar. En ”hård” tidplan för samdistributionen 2014 är redan spikad med förhoppningen att kunna komma ut tidigare med en del distribution. Förhoppning

finns om att fortsatt kunna ordna något enkelt deltagande i TUR-mässan, troligen dock inte i (samdistributions)samarbete.

Pierre Marklund föreslog distribution med SJs tåg och Morrgan Claesson antog att det går att lägga ut dem i Blå Tåget. Anders Johansson föreslog en Almedalsannons i Tågssommar.

#### 4 Tågsläpp

Anders Svensson presenterade årets Tågsläpp: det ägde rum 2013-04-22, samlade 28 deltagare (en minskning) och hade enligt uppskattningar samlat ungefär 3 000 besökare landet runt. 2014-04-27 hade föreslagits/beslutats (av MRO) för nästa Tågsläpp. Stefan Blomstrand undrade vad man gjorde? Flera berättade att man öppnat sina lokaler och kombinerat med verksamhet i dessa. Dessutom är det bra att informera om detta i media m m! Sten Erson-Wester tipsade om att bjuda in lokala och regionala politiker. **Beslutades** konfirmera det av MRO beslutade datumet, 2014-04-27. Micke Däckfors berättade att användandet av annandag påsk för några år sedan var bra för FSVJ, men att problemet var att den helgen ”vandrade” i tiden. Anders Johansson påpekade att det är svårt för nordliga föreningar att delta tidigt.

#### 5 Almedalen

Anders Svensson presenterade kort årets Almedalsdeltagande: Det planerades ett samordnat transporthistoriskt deltagande, men blev av olika skäl så att ArbetSam deltog på JHRF/MRO-platsen samt MHRF, BHRF, EAA, SFF och SÅF nära varandra på andra sidan sockersilon. De ekonomiska förutsättningarna var fortsatt bättre genom RAÄ-bidraget till organisationerna. Vagnen och funktionärerna var på plats 2013-07-01—04 (med 2013-06-30 som iordningställandedag) på en ny och bättre plats än föregående år, invid Hamnplan och Högskolan. Det ordnades fyra seminarier i vagnen – om Järnvägmuseers samhällsnytta, Handens kunskap, ERTMS och GHJs utbyggnad (samt två andra i transporthistorisk gemenskap) – som besöktes av 15-20 personer vardera. Det blev ett mycket bra mediegenomslag med reportage i såväl SVT som AB. Det kom en del intressanta besökare till platsen: riksantikvarien, ärkebiskopen, Riksförbundet Sveriges Museers generalsekreterare och några politiker. Ekonomin hade omsatt 61 000,- där den stora utgiften var 21 000,- för platsen följt av 14 000 för resor m m, 5 000 för transport av vagnen, 9 000 för att göra i ordning vagnen till seminarielokal, 6 000 för skjortor till funktionärerna samt 6 000 i övriga utgifter (annonsering, tryck m m). Detta ska finansieras med 28 000,- vardera från JHRF och MRO, 2 000,- från ArbetSam och 3 000,- från några av skjortinnehavarna.

Almedalsgruppen föreslår fortsatt deltagande och samma plats är bokad (ansökan om polistillstånd är betalat och inlämnat), men utvidgad till 200 kvbm för ett gemensamt transporthistoriskt deltagande med ArbetSam, BHRF, MHRF, SFF, SSF, SÅF m fl och planeringen av detta fortsätter! Bl a har det varit ett möte i Norrköping 2013-09-23 med alla transporthistoriska organisationer för att utvärdera årets och starta arbetet med nästa års deltagande. Anders Johansson fyllde på med att det diskuterats bildandet av en övergripande transporthistorisk riksorganisation för att bl a samordna Almedalsdeltagandet.

Morrigan Claesson tyckte att det var fel att vänta med att fakturera MRO för 2012 års deltagande. Jonas Svartlok svarade att detta löser sig. Pierre Marklund undrade om det finns idéer till nästa år? Jonas Svartlok svarade att det finns många sådana och att det går mot ett gemensamt transporthistoriskt agerande. Pierre Marklund påpekade att man inskränka sig till att föra fram en – två frågor. Anders Johansson påpekade att vad Almedalsagerandet ska handla om beror på vad myndigheterna hittar på – det var mycket JTF i år. Jonas Svartlok påpekade att det kan bli avgiftsfrågan igen. Kjell-Åke Nilsson framhöll att myndigheterna har tappat bort detta med historien och avgiftsbelägger allt. Jonas Svartlok framhöll att precis detta är det som är övergripande för det rörliga kulturarvet. T ex om det som Naturvårdsverket kräver av samarbilsägarna kring skrotningar. Anders Johansson påpekade att om man skulle hitta ett A-lok skulle det vara en ny loktyp... Kjell-Åke Nilsson påpekade angående flyg att åsikten från myndigheterna är att det är välbemedlade personer som håller på med det, varför man kan ta betalt, men det är fel tänkt! Jonas Svartlok presenterade idéer med röstfiske från ”Almedalsbryggan”. Pierre Marklund undrade om man försvinner i mängden? Jonas Svartlok svarade att som årets mediegenomslag visar så hänger det lite på slumpen. Pierre Marklund påpekade att det gäller att fånga upp om hur politiker ställer sig till våra frågor politikerna ett valår. Anders Johansson föreslog ett seminarium om ERTMS tillsammans med övriga järnvägsbranschen. Anders Svensson framhöll att platsen kan fungera lockande om det blir olika dragplåster från de olika transporthistoriska områdena. **Beslutades** förorda fortsatt deltagande.

## 6 FEDECRAIL

### a) Allmänt

Sten Erson-Wester presenterade ett dokument om FEDECRAILs verksamhet som han delade ut. Orgnaistaionen firar 20 år vid nästa års kongress i Ungern, där man har möjlighet att träffa likasinnade, särskilt från Storbritannien. Arbetet i FEDECRAIL började informellt, men är mer formaliserat nu. HOG-arbetsgruppen ska få status som ERA-remissorgan. Vid styrelsemötena behandlas medlemsansökningar, strategisk plan, samarbeten med *NERTH* angående Östeuropa och med *Europa Nostra* som utvidgats till att även arbeta med industrikulturarv, EU-frågor samt turismpolicy. Sedan tidigare har man Riga Charter angående bevarandet. Det finns diverse arbetsgrupper och det är svårt att få ungdomslägren att gå runt ekonomiskt, eftersom det ska vara billigt för ungdomarna, särskilt från Östeuropa. Arrangörsländet, FEDECRAIL, sponsorer och övriga medlemsländer täcker upp kostnader. Morrigan Claesson undrade vad JHRF förväntas bidra med? Sten Erson-Wester svarade att det gäller 330 EUR för de tre svenska deltagarna.

Sten Erson-Wester fortsatte med att FEDECRAIL ansökt om 100 000 EUR från EU för ett FEDECRAIL-kontor i Budapest i några år, men inte fått något och nu gett upp detta – man vill dock på sikt få ett sådant kontor. Pierre Marklund undrade varifrån FEDECRAIL får sina pengar? Sten Erson-Wester svarade att de får intäkter från medlemsorganisationerna enligt ett punktsystem. Morrigan Claesson påpekade att man även röstar efter detta system. Sten Erson-Wester påpekade att Sverige är rätt stora och dessutom aktiva. Jonas Svartlok påpekade att Sverige och Storbritannien tillsammans har röstmajoritet. Han undrade varför museibanor ger fler punkter? Detta borde kanske ändras. Sten Erson-Wester föreslog att skicka in synpunkt om detta. Jonas Svartlok undrade varför är poängsystemet är uppbyggt så? Sten Erson-Wester

svarade att man ville kunna värdera föreningarnas möjlighet att betala. Anders Svensson fyllde på med att det kanske handlar om att man egentligen inte har kategorin ”kör museitrafik på statens spår”, eftersom detta inte är så vanligt i övriga Europa, varför JHRF valt att tolka dessa som museer (vilket man ofta – också – är). Sten Erson-Wester påpekade att man i FEDECRAIL är imponerade av Tågssommar och antalet anläggningar. Morrgan Claesson undrade om det egentligen finns något behov av mer poäng? FEDECRAIL har en annan kultur med bl a avsaknad av valberedning. Sten Erson-Wester kommenterade detta med att det inte är vanligt med valberedningar i övriga Europa. Morrgan Claesson framhöll att JHRF redan har stort inflytande och bör vara nöjda med detta. Anders Johansson framhöll att detta inflytande även uppstått genom aktivitet och kompetens. Sten Erson-Wester framhöll att Thomas Lange har blivit medlemssekreterare, att *FEDECRAIL Update* ger information och borde spridas. Anders Svensson svarade på att han var osäker på spridningen till JHRF-medlemmarna, men det kan bli skärpning där.

Sten Ersson-Wester påpekade att det blir en kompletterande ungdomsläggerrapport på söndagen.

b) Rapport från kongress i Frankrike i april

Jonas Svartlok meddelade att kongressen består av vanliga årsmötesförhandlingar, seminarier m m – referat av dessa finns i Spårburen. MRO hade synpunkter på hanteringen av bidragen förra året och dessa skickades som offentligt brev till medlemmarna, vilket FEDECRAIL var missbelåtna med. I Updates referat från mötet omnämndes att Sverige hade synpunkter, men det var MRO som avsågs, vilket han påpekade. Sten Erson-Wester påpekade att när det framkom att den sökande föreningen GHJ hade synpunkter föreslog han ett telefonmöte med inblandade parter som Jonas Svartlok, men inte Ragnar Hellborg, accepterade att delta i. MRO beslutade sedan på sitt vårmöte att skicka ett öppet brev och det är framförallt hanteringen med detta brev FEDECRAIL varit missbelåtna med. Han lägger dock själv detta bakom sig nu och påpekade att var gärna transparent och framför synpunkter i rätt ordning. David Morgan har bett om ursäkt för själva hanteringen av bidraget. Morrgan Claesson påpekade att det handlar om olika kulturer, men det över nu. Sten Erson-Wester påpekade att det kan landa bra. Jonas Svartlok påpekade att föreningar kan bli medlemmar av FEDECRAIL. Sten Erson-Wester korrigerade med det endast går om det saknas riksorganisationer eller om föreningen inte får delta i denna. Anders Johansson påpekade att det dock finns enskilt medlemskap och Sten Erson-Wester fyllde på med att det blir man i *FEDECRAILs vänner* och att det även finns ett FEDECRAIL-kort som ger förmåner på flera banor och museer.

## c) Arbetet i HOG ("kulturarvstrafikgruppen")

Anders Johansson berättade att det var ett möte i maj hos ERA i Valenciennes, men först hade FEDECRAIL-gruppen ett eget förmöte. Det var ett väldigt bra möte där man diskuterade ERTMS, interoperabilitet och museiverksamheten samt lokförardirektivet. Detta resulterade i tre arbeten – man tittar på ERTMS-direktiven och vad som kan förenklas. Det finns övergripande dokument med referenser till övriga dokument och det är mycket papper, där dock inget talar emot den tilltänkta förenklade lösningen i Sverige och Danmark. Det blir framförallt en förenklad installation, där man kommit längst i Danmark. Han kan visa installation i Norge. Jonas Svartlok framhöll att verifikation ställer krav på testande som pågår längre än fordonens livslängd. Anders Johansson påpekade att man håller på att skära i detta. Jonas Svartlok undrade vilka som var med på mötet? Anders Johansson svarade att det var tio personer från Sverige, Danmark, Nederländerna och Frankrike samt FEDECRAIL som möttes av tre personer från ERA. Jonas Svartlok undrade om det var ett bra möte? Anders Johansson svarade att det var det – bara kontakten med ERAs chef för ERTMS var värd mycket. Man har även bra kontakter i Danmark.

Anders Svensson påpekade att HOG-gruppen även har möten i samband med kongresserna. Anders Johansson framhöll att man måste tacka Brian Simpson för att detta samarbete med ERA kom till. Sten Erson-Wester påpekade att denne var tänkt som FEDECRAIL-ordförande, men han ställer inte upp, däremot som konsult och dörröppnare. Anders Johansson påpekade att det finns förslag om att ERA kan komma att ta över tillståndsprövningen. Anders Svensson fyllde på med att detta troligen inte kommer att genomföras för rent nationella tillstånd – där avses fortfarande de nationella myndigheterna hantera detta. Anders Johansson framhöll att det är bra och intressant med dessa aktiviteter. Anders Svensson fyllde på med att utfärderna och besöken är en bra introduktion till ett land.

7 WATTRAIN

Jonas Svartlok påpekade att det inte hänt något nytt – det kom en rapport från deras kongress i våras. Sten Erson-Wester påpekade att det är en rätt ny (världs)organisation som träffas vart tredje år. Embryot till denna kom till 2003, men den formerades formellt först 2012.

8 MRO

Anders Svensson informerade om vad som hände på MRO-mötet i Munkedal 2013-10-05—06: Ca 25 personer deltog och man rapporterade att det har varit problem med att (vettigt) förbruka RAÅ-medlen, men en del extra seminarier har och ska ordna(t)s, bl a renoverings- och miljöseminarium. Till det senare är det dock dåligt med anmälningar.

Det noterades att MRO inte hade fått någon Almedalsfaktura från JHRF för 2012 eller 2013.

En rätt så ny styrelse valdes: Ragnar Hellborg omvaldes till ordförande, men aviserade att det var dags att tänka på en efterträdare om ett år. Alla övriga styrelseledamöter byttes ut: Lizette Hidlund (sekreterare) och Åke Paulsson (kassör) efterträdde Lars Granström resp Johan Vinberg.

Två alternativa budgetar, baserad på oförändrad medlemsavgift men att det inte skulle bli något RAÄ-bidrag resp att medlemsavgiften sänks och RAÄ-bidraget blir kvar, presenterades. Det överläts åt styrelsen att processa detta vidare och återkomma till vårmötet (då bl a RAÄ-bidraget är känt).

Vårmötet fastställdes till att äga rum i Nässjö 2014-03-08 med NJ som värd – tanken är att det ska vara samordnat med JHRF vår- och årsmöte. Höstmötet 2014 har SkJ anmält att man kan vara värd för – Brösarp blir trolig mötesort.

MRO TRI-grupp är nu färdig med sitt arbete och presenterade en tänkt tidplan för det fortsatta arbetet: MRO styrelse fastställer denna i höst, arbete med att utgående från denna mall anpassa banornas Sjö tar vid, 2015 kanske den första banan är igång med trafik enligt denna och 2018 skulle alla kunna vara i mål.

Nästa års Tågsläppdatum fastställdes till 2014-04-27.

MRO PR-grupp, som bl a jobbar med Tågsläpp och Almedalen, fick en ny medlem i Rikard Johansson, som ersätter Ante Svensson. Angående Almedalen var man noga med att påpeka att kostnaderna inte får bli högre än de nuvarande.

Man hade haft ett lyckat renoveringsseminarium i Västervik 2013-09-21 med 20-25 deltagare.

Det föreslogs en banbesiktningkurs i MRO regi, byggande på sådana som hållits tidigare.

Det hade nyligen bildats en tjejgrupp under ledning av Lizette Hidlund som skulle stödja och uppmuntra kvinnors deltagande i banornas verksamhet, såväl själva järnvägsverksamheten som det runtkring. Några hade redan engagerats, men fler var välkomna.

Johan Vinberg skulle nu koncentrera sig på FEDECRAIL-gruppen, som förutom honom själv består av Ante Svensson, Sten Erson-Wester och Anders Järvenpää, den senare från Finland och kontaktperson med den finska järnvägmuseirörelsen. Man vill bryta ut vissa uppgifter, bl a ungdomslägren, från FEDECRAIL men inser också att man bör låta representera sig i HOG-gruppens arbete.

Flera banor rapporterade om långa handläggningstider, krångliga och oprecisa frågor samt tecken på okunnighet från Transportstyrelsen vid arbetet med att förnya sina infrastruktur tillstånd.

Sten Erson-Wester kommenterade sitt deltagande i FEDECRAIL-gruppen med att han vill vara med för att få insyn och komma med synpunkter. Jonas Svartlok kommenterade detta om Transportstyrelsen som banorna upplevt att det inte är något nytt – flera har liknande erfarenheter. Pierre Marklund påpekade att en särskild museitrafikhandläggare behövs. Anders Johansson påpekade att Transportstyrelsen borde tillståndsundervisning – man begriper inte vad de egentligen vill. Jonas Svartlok framhöll att man kan påpeka och klaga.

9 JHRF

## a) Information och organisation

Anders Svensson meddelade att det har kommit några Spårburen under året och blir förhoppningsvis några till innan årsskiftet. Morrgan Claesson tyckte att de gärna kunde komma oftare och vara kortare. Stefan Blomstrand påpekade att de skickas ut inför KVs styrelsemöten. Anders Johnasson föreslog att de borde vara gärna tvåspalt under en enspaltsrubrik och Anders Svensson påpekade att han behöver hjälp för att åstadkomma en sådan layout. Jonas Svartlok påpekade att han skickat nyhetsbrev från ordföranden, har dessa lästs? Flera svarade att det hade man. Anders Johansson meddelade att han hade uppdaterat hemsidan.

## b) Medlemsärenden

Jonas Svartlok meddelade att JHRF har fått en medlemsförfrågan från RLJ och själva frågat om de kontaktat MRO. Anders Svensson meddelade att han skickat information till dem om vad det skulle kunna bli för medlemsavgift för dem och bjudit in dem till höstmötet – de hade tackat för informationen och meddelat att de inte skulle kunna skicka någon representant.

## c) Utbildningsorganisation

Jonas Svartlok undrade hur det stod till med insända utbildningsplaner? Stefan Blomstrand svarade att KV har en för Z64. Anders Johansson svarade att SMoK har en utbildningsplan för motorvagnar, som ska revideras. Stefan Blomstrand undrade om det finns någon Ma-typutbildning? Jonas Svartlok svarade att sådan saknades. Anders Johansson påpekade att Y6-utbildningsplanen är väldigt allmän. Stefan Blomstrand fyllde på med att YP-utbildningsplanen är liknande. Jonas Svartlok uppmanade föreningarna att lämna utbildningsplaner till honom.

## d) Gemensamt trafiktillstånd

Jonas Svartlok meddelade att styrelsen fick detta utredningsuppdrag av stämman och att det inte har börjat än. Han undrade hur det går med FSVJ ansökan om trafiktillstånd? Micke Däckfors svarade att handläggningstiden är trög och att de ska komplettera med en del kring fordon. Morrgan Claesson berättade att han kommer att prata om *Branschföreningen Tågoperatörerna* och deras regler som grund för detta arbete – använder man och bygger egna regler på denna grund så underlätta detta väldigt. Anders Johansson framhöll att om man använder andras föreskrifter så är det viktigt att ange vilken utgåva som används. Micke Däckfors berättade att senaste påpekandet var att det ska vara en av Transportstyrelsen godkänd besiktningsmannautbildningsplan. Jonas Svartlok påpekade att detta med besiktningar är kvar från den tiden då föreningarna körde på SJs tillstånd – nu arbetar de kommersiella operatörerna med periodiskt underhåll. Anders Johansson påpekade att även detta förfarande förutsätter att den som ansvarar för detta underhåll är godkänd.



Anders Svensson påpekade angående utredningen om gemensamt trafikillstånd att det som resterar är att tillsätta en utredningsgrupp och i detta sammanhang har det talats om att tillfråga Michael Carlsson. Jonas Svartlok påpekade att medlemsföreningarna är olika intresserade av detta. Morrgan Claesson framhöll att om någon gör fel kan det bli kollektivstraff. Jonas Svartlok svarade att det behöver inte vara så – utredningen ska svara på detta. Stefan Blomstrand meddelade att han kan vara intresserad. Pierre Marklund meddelade att det kunde vara intressant att vara med. Micke Däckfors påpekade att han fick en annan känsla på mötet än vid presentationen. Var man mot förslaget var man inriktad mot något slags hierarki mellan föreningarna och JHRF. Kjell-Åke Nilsson framhöll att man måste ha en lika syn mellan besiktningsmännen och det får man med ett system som är lika. Pierre Marklund framhöll att det gäller att ha så bra verksamhet med så lite risker som möjligt, att man ska hjälpa varandra att bli bättre och att man lägga ambitionen ”uppe” eller ”nere”. Jonas Svartlok sammanfattade med att det gäller att få fatt på intresserade människor och att han kontaktar Michael Carlsson. Morrgan Claesson föreslog Stefan Blomstrand som sammankallande, Jonas Svartlok föreslog Peter Sjöquist. (Utredningen har nu kommit igång; antecknarens anm.)

e) Säkerhetsseminarium

Jonas Svartlok meddelade att säkerhetsseminariet nu är beslutat till 2013-11-09—10 och äger rum i Nässjö – lokal ska kollas, lärare blir Peter Sjöquist och Peter Heller. Han uppmanade föreningarna att skicka sin trafikchef eller trafiksäkerhetsansvarige och att även de som inte har trafikillstånd bör skicka representanter. Detta seminarium ligger sedan som grund för fortbildningen för lärare och instruktörer – hittills har endast OJF anmält intresse (blev till slut 20 st; antecknarens anm). Stefan Blomstrand undrade om det dåliga anmälningssläget är ett branschproblem? Jonas Svartlok svarade att det tydligen är så. Anders Johansson påpekade att detta inte är bra mot försäkr. Kjell-Åke Nilsson undrade om ett motsvarande möte i Mjölby? Stefan Blomstrand m fl svarade att detta möte är för MROs medlemmar. Jonas Svartlok påpekade att JHRFs motsvarande möte fokuserar på Trafikverkets nät, MROs på egna nät. Anders Svensson efterlyste dokument om seminariet att skicka ut till medlemmarna. **Uppdrogs** åt Jonas Svartlok att ordna detta. Stefan Blomstrand svarade vad står JHRF och föreningarna för av kostnader? Jonas Svartlok svarade att JHRF står för lokal samt Peter Sjöquist och Peter Hellers kostnader. Morrgan Claesson fyllde på med att föreningarna står för egna resor och boende. (Det blev ett något utvidgat JHRF-åtagande där förbundet stod för sovvagnsboende och luncher m m; antecknarens anm.)

f) Arbetsmiljöutbildning m m

Anders Johansson meddelade att denna först var tänkt att äga rum 2013-10-19—20, men då kolliderade med MROs (tilltänkta) miljöseminarium, och sedan tänkts äga rum 2013-11-09—10, men det börjar nu bli kort om tid för att ordna detta – det handlar om att ordna övernattning och kolla datum med utbildaren. Stefan Blomstrand påpekade att man kanske kan bo i sovvagn. Anders Johansson svarade att han kan kolla detta med Peter Alsén. Jonas Svartlok fyllde på med att han kollar med hotell. Jonas Svartlok undrade om JHRF ska stå för lunch? Anders Johansson svarade att det kan JHRF göra och låta NJ ordna lunchen. Jonas Svartlok undrade vilken målgruppen är? Anders Johansson svarade att det är fordonsansvariga i föreningarna. Stefan Blomstrand fyllde på med att även ordförandena och verkstadsansvariga bör

komma. Anders Johansson skissade på ett program där första dagens eftermiddag skulle ägnas åt formaliteter, nästa dags förmiddag om hur man jobbar praktiskt. Det handlar om kemikalier, lyft, höga höjder m m. Vad är skillnad mellan ideell och anställd personal? Det behövs förslag på max antal deltagare och vid överteckning får max en per förening delta. **Uppdrogs** åt Anders Johansson att stämma av upplägget med NJ. (Denna utbildning blev tyvärr inte av eftersom bl a den tilltänkte utbildaren inte svarade på mejl; antecknarens anm.)

g) Miljöseminarium

Anders Svensson meddelade att detta, som äger rum 2013-10-19—20, f n endast har tre anmälda och därför flyttats till Uppsala Ö stationshus. Jonas Svartlok undrade om någon önskade delta? Detta anmäles i så fall till Johan Vinberg. (Tyvärr ställdes även detta seminarium in p g a för få anmälda; antecknarens anm.)

h) Års- och vårmöte m m

Anders Svensson informerade om MROs tankar: Att genomföra sitt vårmöte 2014-03-08 i Nässjö med NJ som värd och gärna samordnat med JHRFs vår- och årsmöte. Morrgan Claesson föreslog att ha JHRF årsmöte söndagen 2014-03-09. **Uppdrogs** åt Jonas Svartlok att kontakta MRO om samordning mellan mötena.

i) Övrigt

Intet.

10 Transportstyrelsen

a) Trafiktillstånd

Micke Däckfors berättade att Transportstyrelsen hade synpunkter på personer som ska göra underhåll – FSVJ hade inte beskrivit krav på och kompetens för dessa och det verkade omfatta all personal. Jonas Svartlok föreslog att ha en ansvarig som synar alla jobb och undrade om det finns det utbildningsbehov för detta? Anders Johansson framhöll att det särskilt gäller att kunna visa kompetens på besiktning. Morrgan Claesson fyllde på med att man ska visa papper på utbildningar. Jonas Svartlok påpekade att har JHRF tagit fram en utbildningsplan, följt denna m m så fungerar detta enligt förbundets regler.

b) JTF

Jonas Svartlok meddelade att det var sagt att 2013-10-14 skulle Transportstyrelsen presentera förslag till en plan för införande av nya regler klara till 2016. Men nu blir det inte utan så, utan nu ska det bli gemensamma EU-regler i stället, varför några förändringar inte kan väntas de närmaste åren.

## c) Besiktningsföreskrifter för vändskivor

Papper delades ut. Morrgan Claesson meddelade att BJs har flyttat in i Sävenäs lokstation och fått fråga om att underhålla vändskivan – man har inga föreskrifter för detta och ska ordna sådana. Jonas Svartlok föreslog att höra med MRO om detta. Anders Johansson att det är väsentligt att dessa ansluter till Trafikverkets spår. Infranord ska besiktiga dessa. Han tar upp med Sven Andersson eller Mattias Månsson om det finns sådana föreskrifter. Anders Svensson berättade att TÅGAB besiktigtat Krylbos vändskiva. Stefan Blomstrand framhöll att allt som besiktigas som ny anläggning är ytterligare en sak som myndigheten tramsat till. Anders Johansson påpekade att detta borde tas upp direkt med Transportstyrelsens GD Staffan Widlert. Han underströk att det är viktigt att se till att aldrig tappa anslutningen till Trafikverkets spår!

11 Trafikverket

## a) ERTMS

Jonas Svartlok undrade om frågan kommit framåt? Anders Johansson svarade att man nu avvaktar det som händer i Danmark och där betalar staten lösningen, som blir den lösning som kan användas i Sverige. Trafikverket ska betala. ERA kräver inte kraftreduktion på ånglok, vilket Transportstyrelsen kräver.

12 Tågoperatörerna

## a) Samarbete kring Tågdoc

Morrgan Claesson berättade att han talade med Christel Wiman i augusti och JHRF skickade nyligen ett brev till *Branschföreningen Tågoperatörerna*. Han träffade henne på *Nordic Rail* i Jönköping och hon hade då inte läst brevet. Tanken är att kunna utgå från gemensamma regler och han talade också med tre styrelseledamöter och de höll med om det ska vara samma regler oavsett vem man kör för. De har ett styrelsemöte i november där han hoppas att detta tas upp. Frågor kring detta ska kanaliseras till några få inom verksamheten, t ex till Stefan Blomstrand eller Morrgan Claesson. Han har framhållit att föreningarna hjälper de kommersiella operatörerna med jubileer.

Morrgan Claesson berättade att BJs nu håller på med axel- och hjulunderhåll och har föreskrifter för detta – *SweMaint* utför detta. Stefan Blomstrand berättade att även KV har tagit detta på allvar och låtit *BS Mekaniska* gå igenom alla hjul på alla vagnar. Anders Svensson berättade att SKÅJ har ett pågående boggibytesprogram.

13 Dokumenthanteringssystem

Stefan Blomstrand visade KV's dokumenthanteringssystem och Morrgan Claesson visade BJs d:o (byggt på SKÅJs d:o). Detta senare system används även av kommersiella företag och lösningen gillas av Transportstyrelsen. Sten Nordström framhöll att detta borde JHRF engagera sig i – det kan förenkla för alla föreningar. Stefan Blomstrand erbjöd att de som vill kan få KV's system fritt. Sten Nordström framhöll att det ska finnas support för systemet. Pierre Marklund underströk att det ska finnas en tryggad framtid för systemet. Han undrade hur man får ut data? Om fler använder systemet ger det mer pengar till vidareutveckling. Men det kan vara beroende av nyckelpersoner. Jonas Svartlok föreslog att göra ett gemensamt register för kompletterande intyg.

14 Försäkringar m m

Sten Nordström påpekade att alla tycker att det blir bra, men han vet inte om det blir bra. Jonas Svartlok påpekade att enligt Marie Åberg har alla anbudsgivare utom Folksam backat ur. Sten Nordström fortsatte med att det inte kommit några synpunkter fram till nu, att priset på ansvarsförsäkringen är för högt, men att det fortsatt blir så. Man frågar nu på ett alternativ med högre självrisk där själv JHRF står för denna. JHRF kan använda sitt egna kapital som buffert för denna självrisk. En annan form är att hitta en samverkansform med Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO), men det kräver ett trovärdigt säkerhetsarbete. Jonas Svartlok påpekade att försäkringsbolagen inte ville ha info från JHRF och MRO – riksorganisationerna kallade till ett möte men ingen kom. Sten Nordström påpekade att det är alldeles för lite pengar för att försäkringsbolagen ska vilja vara inblandade – de vill inte ha personer som jobbar med detta utan att det ska skötas direkt via nätet.

Morrgan Claesson undrade om några skador inträffat? Jonas Svartlok svarade att OJF urspårning tog Folksam själva – de ville inte processa mot Trafikverket. Morrgan Claesson påpekade att detta var väl inte ansvarsförsäkringen som drabbades, det var väl snarare en maskinskada? Hade OJF en kaskoförsäkring? Sten Nordström svarade att man såg det som en helhet. Han fortsatte med att 2013-11-15 kommer information om det nya upplägget. Jonas Svartlok fyllde på med att Marie Åberg vill vara med på vårmötet för att presentera upplägget. Sten Nordström påpekade att om man kan försäkra ihop m BTO kan det bli helt andra villkor. Morrgan Claesson påpekade att MRO-banorna är väsensfrämmande för BTO och undrade vad som då händer med samarbetet med MRO? Jonas Svartlok föreslog att låta Marsh räkna på detta om/när det blir aktuellt. Sten Nordström framhöll att JHRF bör fortsätta samarbetet med MRO och låta Marsh titta på konsekvenserna av en eventuell samförsäkring med BTO. Anders Johansson påpekade att det även finns JHRF-medlemmar med egen bana och det gäller att inte heller lämna dem utanför. Pierre Marklund påpekade att inte kan vara jätteskillnader att ha gemensam försäkring med museibanor. Anders Johansson undrade hur lång period den nya försäkringen gäller? Sten Nordström svarade att den gäller minst två år för försäkringens skull och även har en del att göra med att samordna föreningarnas säkerhetsarbete. Jonas Svartlok m fl underströk vikten av säkerhetsseminarierna.

Sten Nordström berättade att årets resultat ligger -63 000,- nu, men att ännu inte har skickat ut medlemsavgiftsfakturorna samt ska skicka ut fakturor till MRO för deras del av Almedalsprojektet 2012 och senare för 2013. Han behöver också få in betalningar för Almedalsskjortorna enligt löfte. Ekonomin är dock god, även om pengar lagts ut för seminarier och utbildningar samt en hel del för utlandsresor. Förbundet har f n 750 000,- i tillgångar. Men på utbildningsområdet kommer det att kosta pengar. Jonas Svartlok fyllde på med att han kommer att göra budget för utbildnings- o säkerhetsarbetet. Anders Johansson fyllde på med att JHRF tänker stå för en del på säkerhetsseminariet (jfr ovan; antecknarens anm). Morrgan Claesson föreslog att ha en symbolisk anmälningsavgift. Sten Nordström föreslog att ta betalt om man inte kommer fast man anmält sig. **Beslutades** om att ta 500,- för detta. Sten Nordström påpekade att det är ett problem med den stora geografiska spridningen av medlemmarna samt att om det blir mer och mer om att gå ihop om gemensamma tillstånd fungerar inte den nya medlemsavgiftsmodellen. Stefan Blomstrand undrade den nya modellen fungerade? Sten Nordström svarade att tidigare var det en medlemsavgift på 3 000,- (för de som har trafik), nu är den uppdelad i tre kategorier beroende på trafikens omfattning. Stefan Blomstrand föreslog att avgiften kanske kan tas ut som en grundavgift + något belopp per km.

Sten Nordström påpekade att 500 00,- av tillgångarna ska bli en buffert för (kommande) självrisk. Jonas Svartlok påpekade att en skada kan minska kapitalet. Anders Johansson påpekade att efter ett antal skador behöver det dras i nödbromsen och fyllas på. Jonas Svartlok underströk att ett villkor för att delta i denna försäkringskonstruktion kan vara att komma på säkerhetsseminarierna – och dessutom att skicka rätt person!

## 15 Övriga frågor

### a) Skrotad X5

Pierre Marklund berättade att X5 216 blivit skrotad av ÖJS. Jonas Svartlok uppmanade honom att dra historien. Pierre Marklund berättade att motorvagnssättet köptes av DBV, stod i många år ute i Hudiksvall, men flyttades till Örnköldsvik för att stå inomhus och bli föremål för ett tänkt samgående mellan DBV och ÖJS, men detta rann ut i sanden eftersom det inte hände något med detta. Motorvagnen stod dock i vägen för lokalägaren och för 1,5 år sedan skrotades den, utan att detta kommunicerades med DBV. Ägarfrågan är tydlig – DBV ägde fordonet. DBV har försökt nå ÖJS utan att få till någon dialog och vet inte hur man ska gå vidare. Andra föreningar har fått saker från den skrotade X5:an. Anders Svensson berättade att SKÅJ har fått löfte om reservdelar, men det har inte verkställts. Pierre Marklund undrade hur man ska göra detta rätt – DBV borde göra polisanmälan, men tycker det är för mycket. Jonas Svartlok svarade att polisanmälan är enda möjligheten. Morrgan Claesson framhöll att man borde låta SKÅJ få delar. Pierre Marklund tyckte att det inträffade var fel förfarande, men det kanske är lika bra att delarna kan komma dit där de kan komma till nytta. Jonas Svartlok föreslog att låta Morrgan Claesson ta kontakt med Bengt Lindgren om att ÖJS ska ta kontakt med DBV. Sten Nordström såg detta som en JHRF-fråga genom att en medlemsförening inte jobbat korrekt mot en annan medlemsförening. Anders Johansson föreslog att medlemmarna låter meddela övriga JHRF-medlemmar innan man skrotar fordon.

## b) Besiktningsskurser

Kjell-Åke Nilsson föreslog en gemensam kurs med besiktningssmän i Gävle hos SJVM så att föreningarna får en likvärdig besiktningssbas. SJVM skulle ha en kurs kring hjullager för museets personal dit föreningarna också kunde varit inbjudna. Jonas Svartlok påpekade att SJVM samarbetar med JHRF och MRO och att de kan ta upp frågan. Anders Johansson påpekade att en besiktningsskurs dock kostar mycket. Jonas Svartlok svarade att Michael Carlsson jobbar med besiktningsskurs. Kjell-Åke Nilsson underströk att om man ska vara med de stora så kanske man måste ta den ekonomiska smällen för att kunna visa på att personalen gått denna utbildning. Pierre Marklund påpekade att om man får inskrivet att man inte säljer tjänsterna vidare så kan det gå bättre att få ett för föreningarna anpassat pris. **Uppdrogs** åt Jonas Svartlok att kolla kurssamverkan med SJVM och bjuda in dem till säkerhetsseminariet.

## c) Branschseminarium

Anders Svensson meddelade att nästa branschseminarium är 2014-02-01 (detta har dock skjutits till hösten 2014; antecknarens anm).

## d) ERTMS-installation i Norge

Anders Johansson visade bilder från denna.

16 FEDECRAIL ungdomsläger

Sten Erson-Wester inledde med att han delade ut inbjudan till ungdomsläget under lördagens möte. Ungdomsläget började försiktigt med deltagande från några länder, men nu bjuds alla FEDECRAILs medlemsländer in och alla kan skicka ungdomar. Läget ska vara en rekryteringsplattform och avsikten är samla sig till bildandet av en Europeisk ungdomsorganisation för att hela tiden fylla på med nya generationer – FEDECRAIL vill verka för förnyring. Under läget används hälften av tiden till arbete, resten är det inriktning på socialt umgänge och kultur. Finansiering för första årets fyra länder sökte Thomas Lange från ungdomsstyrelsen, men fick nej. Läget genomfördes i alla fall i mindre skala. Sedan dess har det rullat på, de senaste åren dock med visst underskott. Han presenterade deltagarna, som var Sebastian von Schmalensee, Jacob Jyberg och en till.

Sebastian von Schmalensee berättade om sin bakgrund – hans mammas morbror är intresserad av tåg. Jacob Jyberg berättade att han bara blev intresserad. De blev båda medlemmar i SSS, som själv har ungdomsläger, där de varit med sedan 2009 och blev fast – de har varit aktiva i fem år. Mona Hjelm valde ut dem att skickas ut på FEDECRAIL-läget med sponsringshjälp av en rik SSS-medlem. De visade bilder om arbetet och upplevelserna m m.

Jonas Svartlok undrade om antalet och könsfördelningen? Sebastian von Schmalensee berättade att det var närmare 30 deltagare varav två tjejer. Sten Erson-Wester fyllde på med att det varit fler tjejer tidigare. Jonas Svartlok undrade om det var språklig förbistring? Sebastian von Schmalensee svarade att man lärde sig under veckan. Sten Erson-Wester svarade att engelska är arbetspråk. Sebastian von Schmalensee påpekade att det dock blev mycket tyska. Pierre Marklund om de kan tänka sig att åka igen? De svarade att de kan de, men då betala själva. Jonas Svartlok undrade om det var en bra fördelning mellan arbete och utflykter? De svarade att det var det – de badade också (eftersom det var hett). Jonas Svartlok undrade om de fortfarande har kontakt med de andra deltagarna? De svarade att de har de – via *Facebook*. Jonas Svartlok undrade vad som var som var bästa erfarenheten? Sebastian von Schmalensee svarade att det var att han kunde kommunicera bättre än han trodde.

Jonas Svartlok undrade vad deltagare ska förbereda sig på? Sebastian von Schmalensee svarade att det blir nio roliga dagar, att man får träffa andra intresserade, se hur det fungerar och rent allmänt se mycket. Det är verkligen inte bortkastade dagar! Pierre Marklund undrade om språket var svårt – blev det mycket tyska? Sebastian von Schmalensee svarade att instruktionerna drogs på engelska, men mellansnacket var ofta på tyska. Någon var jobbigare att förstå än andra. Men man får lära sig samarbete. Sten Erson-Wester framhöll att det är viktigt att åka frivilligt – några från Storbritannien skickades ut av sin järnväg men verkade inte intresserade. Pierre Marklund undrade om det finn något att förbättra? Sebastian von Schmalensee svarade att det skulle i så fall vara maten – det var mycket pasta och det blev enformigt. Sebastian von Schmalensee sammanfattade med att det varit roligt, att man lärde känna många andra, att maten var något enformig samt att han verkligen rekommenderar andra att göra detta. Jonas Svartlok tackade Sebastian von Schmalensee och Jacob Jyberg för att de kom och presenterade ungdomslägret!

Sten-Erson Wester framhöll att det ska vara billigt för ungdomar att delta och att det även är en rättvisefråga. Sedan 2007 har deltagandet kostat 100 EUR för ungdomarna, i Storbritannien dock 120 EUR, samt att det är olika standard i olika länder p g a olika kostnadsläge. I årets läger i Österrike var det ett mellanläge – de österrikiska arrangörerna hade lyckats bra med att samla sponsorer. Pierre Marklund undrade om man har frågat SJ, Trafikverket m fl? Sten Erson-Wester svarade att man har pratat med flera, dock inte med dessa denna gång. Totalkostnaden denna gång var 6 200 EUR, man fick sponsorer av biljetter, övernattningar kostade 3 456 EUR, mat 1 309 EUR, transporter 796 EUR, T-shirts, ID-kort m m 3 196 EUR. Vårdorganisationen ÖMT lade ner 913 EUR – denna får lägga ner såväl jobb som kostnader. Till årsskiftet ska budget för nästa läger vara klar, i januari/februari sänds inbjudan ut, i april är det deadline för anmälningar och i augusti äger 2014 års läger rum i Nederländerna. David Morgan garanterade första lägret ekonomiskt personligen. FEDECRAIL har gått in med ett maxbelopp på senare år för att försöka få täckning med frivilliga bidrag från medlemmarna efteråt.

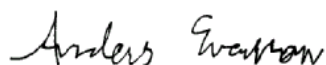
Man skulle kunna ta ut en högre kostnad från deltagarna, men Östeuropa skulle falla bort direkt då. Man vill jobba för att kunna hålla nere anmälningsavgiften, varför det är tacknämlig om skickande länder bidrar. 117 EUR per deltagare vore bra att få från länderna som skickat deltagare. Morrgan Claesson undrade vad MRO sade om detta? Sten Erson-Wester svarade att de inte vill betala i år. JHRF ville ha utfallet redovisat och redogörelse från ungdomarna och han tyckte att detta är gjort nu. Pierre Marklund undrade om inte JHRF redan har sagt att man kan bidra? Jonas Svartlok svarade att JHRF har sagt att man kan bidra till deltagaravgifter för JHRF-medlemmars medlemmar. Sebastian von Schmalensee fyllde på med att de kan ställa upp och informera i intresserade.

Anders Johansson påpekade att JHRF har haft goda erfarenheter av deltagande i ungdomslägren från MfGDJ och föreslår att JHRF ska ställa upp med pengarna. Stefan Blomstrand påpekade att bland KV:s aktiva är han yngst – det är ofta andra förutsättningar i JHRF-föreningarna vad det gäller att ha ungdomar att skicka. Sten Erson-Wester föreslog att föreningarna annonserar efter ungdomar och kan erbjuda lägerdeltagande som morot. Sten Nordström tyckte att det är viktigt att hjälpa till med detta och tillstyrkte att satsa en del av förbundets pengar på detta. Jonas Svartlok undrade om det är OK att bistå FEDECRAIL med underskottet för de tre svenska deltagarna – detta **beslutades**. Jonas Svartlok fyllde på med att JHRF vill se en budget inför nästa år. Sten Nordström fyllde på med att han vill ta med detta i kommande budget. Sten-Erson Wester svarade att en preliminär budget för lägren finns klar till årsskiftet, en mer definitiv i april. Jonas Svartlok påpekade att en budget alltid är en budget...

Jonas Svartlok föreslog att arrangera ett eget ungdomsläger i Sverige och ha kontakt med Sten Erson-Wester om detta. Sebastian von Schmalensee påpekade att MUMA kan hjälpa andra som vill komma igång med ungdomsverksamhet. Jonas Svartlok föreslog att även kontakta MRO om detta. Sebastian von Schmalensee undrade om det kan bli ett FEDECRAIL-läger i Sverige om några år? Sten Erson-Weter svarade att Sverige står på arrangörslistan. Anders Johansson påpekade att arrangerandet av egna läger även blir ett sätt att lära sig inför ett eventuellt senare FEDECRAIL-läger. Kontakter är mejl [sebba1997@live.se](mailto:sebba1997@live.se), tfn 070-522 97 97; [sten-erson.wester@fedecrail.org](mailto:sten-erson.wester@fedecrail.org), tfn 073-982 10 02.

17 Mötets avslutande

Jonas Svartlok avslutade mötet 12:35.



Anders Svensson