



STÄMMOPROTOKOLL

2016-03-29

Protokoll fört vid Järnvägshistoriska Riksförbundets ordinarie förbundsstämma i Nyköping 2016-03-19

Närvarande: Se närvaroförteckning
Tidpunkt: 14:05
Plats: Konferensrummet Surf, Sunlight Hotel

1 Upprop av ombud enligt kallelselista och fastställande av beslutförhet

Jonas Svartlok inledde mötet, Anders Svensson förrättade upprop och 12 fullvärdiga medlemmar var representerade. Eftersom närvaro av minst 9 st krävs enligt stadgans § 10 kunde stämman fortsätta.

2 Fråga om stämman blivit behörigen sammankallad

Stämman **ansåg** sig behörigen sammankallad.

3 Val av ordförande och sekreterare för stämman

Morrigan Claesson föreslog Mikael Däckfors och Kenneth Sörestedt föreslog Peter Alsén till mötesordförande.

Till mötesordförande **valdes** Mikael Däckfors och till mötessekreterare Anders Svensson

4 Val av två justeringsmän, tillika rösträknare

Till justeringsmän **valdes** Bengt Steinbach och Kenneth Sörestedt.

5 Styrelsens verksamhetsberättelse

Mikael Däckfors läste upp rubriker ur och sammanfattning av verksamhetsberättelsen. Kenneth Sörestedt noterade ett antal feldateringar – dessa ska korrigeras. Lars Lindström noterade att Anders Svensson verkade delta på alla möten och tyckte det verkade konstigt. Han undrade om det varit informella kontakter med MRO? Jonas Svartlok svarade att kontakterna nu blivit väsentligt förbättrade. Kenneth Sörestedt föreslog att komplettera med att ett flertal informella kontakter tagits under året. Lars Lindström undrade om beslut att deltagandet i FEDECRAIL var beroende på bidrag? Men tanken med bidraget är att öka resandet och anordna seminarier. Mikael Däckfors svarade att vad förbundet kan göra är beroende på intäkter. Anders Johansson påpekade att avsikten är att anordna säkerhetsseminarium och arbetsmiljöseminarium – detta är dessutom inte ett projektstöd utan ett organisationsstöd. Stödet har också fått hjälpa till med kostnader som förbundet har på grund av myndighetskrav.

Sten Nordström påpekade att i verksamhetsberättelsen står det om kostnader för utbildning och medlemskap i andra organisationer och det är viktigt att vara med i dessa. JHRF behöver ta upp med Transportstyrelsen varför museiorganisationer inte är befriade från avgifter avseende utbildningsorganisation och examinatore – utbildningsverksamheten anses inte vara konkurrensneutral, men föreningarna bevarar historisk materiel och har utbildningar kring detta. Transportstyrelsen får granska föreningarnas utbildningsverksamhet hårdare så att den inte utnyttjas felaktigt. Det är dessutom bättre med en central utgift än att alla föreningar ska ha sådana utgifter. Hittills har förbundet tagit detta från avsatta pengar, men dessa räcker inte hur länge som helst.

Lars Lindström undrade vad servicekostnaden för tågdrift är? Sten Nordström svarade att det är serviceavgiften till *Tågoperatörerna* (BTO). Anders Svensson fyllde på med att föreningar som i huvudsak vänder sig till företag brukar ha en låg – och ej avdragsgill – medlemsavgift och en hög – och avdragsgill – serviceavgift. Lars Lindström undrade om kurs- och konferensintäkter är det som föreningarna betalar själva? Sten Nordström svarade att det stämde. Lars Lindström undrade om man då kan se nettokostnaden genom att dra av intäkterna från kostnaderna? Sten Nordström svarade att även detta stämde. Han påpekade att förbundet har rätt så mycket pengar, men har detta för att vara garantibelopp i försäkringen för att få mindre premier – därför ska föreningarna inte ha några skador, för det kostar JHRF. Men med förbättrat säkerhetstänkande och Transportstyrelsen granskningar är det inte så stor risk. Lars Lindström undrade vad det var garanti för? Sten Nordström svarade att det gäller ansvarsförsäkringen.

Med dessa kommentarer **lades** styrelsens verksamhetsberättelse till handlingarna.

6 Revisorernas berättelse

Carl-Erik Olsson läste upp revisorernas uttalande ur revisionsberättelsen – dessa tillstyrkte ansvarsfrihet. Peter Alsén fyllde på att man tidigare anmärkt på styrelseprotokollen kommit sent, nu har de kommit i tid. Carl-Erik Olsson påpekade att man noterat några smärre fel men också en ökad tydlighet i redovisning av vilken medlem som betalat medlemsavgift. Sten Nordström svarade att föreningarna också blivit mycket bättre på att skriva vem det är som betalar. Med dessa kommentarer **lades** revisionsberättelsen till handlingarna.

7 Fråga om fastställande av balansräkning

Stämman **fastställde** därefter balansräkningen. **Beslutades** också att 2015 års resultat överföres till 2016 års räkning.

8 Fråga om ansvarsfrihet

Stämman **beviljade** styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

9 Inval av nya medlemmar

Inga ansökningar förelåg.

10 Behandling av styrelsens förslag

Kenneth Sörestedt ansåg att man ska se verksamhetsplanen som ett diskussionsunderlag – den är diffus och eventuellt inte aktuell. Lars Lindström tyckte att det var väldigt mycket punkter och önskade att den var mer koncentrerad. Göran Filander undrade om det är det vad styrelsen vill eller ska göra – är det bara en plan med önsketänkande? Jonas Svartlok svarade att det är som en budget – det kan ändra sig. Göran Filander undrade om detta ska gås igenom i detalj? Jonas Svartlok svarade att avsikten var att medlemmarna skulle läst den i förväg. Peter Alsén undrade vad som är nytt? Anders Johansson svarade att den är så detaljerad på grund av att den också är en bilaga till bidragsansökan till RAÄ och att det ska vara ett levande dokument. Sten Nordström påpekade att redan i förra årets verksamhetsplan flyttades punkterna om för att bättre få fram vad som är prioriterat. Synpunkter om vad som inte ska göras ska komma fram nu, annars bör man ge styrelsen förtroende att arbeta efter dessa riktlinjer. Göran Filander tyckte att det var för mycket och därför svårt att ta ställning till.

Lars Lindström ansåg att frågan om gemensamt trafikillstånd är överspelad nu och att det inte hänt så mycket. Jonas Svartlok svarade att det är rätt uppfattat – det har inte hänt så mycket, men detta var ursprungligen ett uppdrag från ett årsmöte, som ett annat årsmöte kan ändra. Lars Lindström föreslog att detta kan man stå över i nuläget; nu handlar det också om nya tillstånd, varför ett ordentligt granskande av föreningarnas verksamhet pågår. Sten Nordström påpekade att det kan finnas föreningar som inte klarar detta och då kan JHRF behöva träda in. Lars Lindström påpekade att de då kan samarbeta med andra föreningar. Jonas Svartlok påpekade att myndigheten inte är glada i detta förfarande. Lars Lindström svarade att de beror på hur man gör. Peter Alsén påpekade att oavsett hur man gör handlar det ändå om utlån av tillstånd. Stefan Blomstrand trodde att en del föreningar inte maktar med det nya förfarandet med licens och säkerhetsintyg – finns det då någon som ser behovet så får man ta tag i det, annars ska JHRF inte syssla med det nu. Peter Alsén trodde att det blir samarbete innanför eller utanför JHRF.

Lars Lindström framhöll att det blir enklare med bara några samarbetande föreningar. Kenneth Sörestedt föreslog att i stället formulera att frågan vilar. Nu är det så, men verkligheten kan förändras. Anders Johansson föreslog att skapa forum för att gemensamt hjälpas till, att skapa mallar för tillståndshantering och då inte minst för det nya med licenser m m. Lars Lindström påpekade att Transportstyrelsen inte är riktigt klara med hur papperen ska se ut. Sten Nordström föreslog att formulera om rubriken – gemensamma trafikillstånd för föreningar finns redan och man behöver då diskutera hur medlemsavgiften till JHRF ska hanteras och även avgiften till försäkringen. Lars Lindström påpekade att trafikillstånd har en förening och användningen av det regleras mellan samarbetande föreningar. Sten Nordström undrade hur man bevakar att föreningar under sig sköter sig. Lars Lindström svarade att det kan vara svårt, men det går att hantera. Mikael Däckfors sammanfattade med att avsikten är att lägga frågan om gemensamt trafikillstånd på is och i övrigt fortsätta. Peter Alsén föreslog att ta bort den punkten från listan. **Beslutades** att ta bort punkten om gemensamt trafikillstånd från verksamhetsplanen.

Mikael Däckfors undrade om det fanns fler synpunkter? Eller ska man se detta som ett arbetsmaterial för styrelsen? Göran Filander undrade om medlemmarna får veta vad som avprickas? Stefan Blomstrand rekommenderade att läsa Spårburen, Styrelsen informerar, styrelseprotokoll och verksamhetsberättelsen. Lars Lindström önskade prioritera vad som är viktigt åt styrelsen. Säkerhetsseminariet är en sådan punkt – det gäller att komma överens om när det ska hållas. Jonas Svartlok hade efterlyst detta. Morrgan Claesson påpekade att det är dålig närvaro på mötena. Kenneth Sörestedt tyckte att det var bra att föreslå prioriteringar, men det ska även finnas viss frihet åt styrelsen att styra. Han påpekade angående ifrågasättandet av Anders Svenssons deltagande i möten att de kommersiella aktörerna genom att någon från museitågsbranschen deltar blivit medveten om att denna bransch finns och detta är bra för JHRF och medlemmarna. Peter Alsén påpekade att många av museitågsbranschens folk också jobbar inom den ”riktiga” järnvägen och mycket information kommer den vägen. Dessa kan också avlasta Anders Svensson vid behov. Anders Svensson påpekade att han koncentrerar sig på att dokumentera mötena för museitågsbranschens behov och det är bra om andra från denna bransch kan vara med och göra inspel på dessa möten – det klarar oftast inte den som dokumenterar.

Göran Filander tyckte att de medlemmar som inte närvarar vid förbundets möten får skylla sig själv! Lars Lindström föreslog tre prioriterade punkter, bl a kontakter med myndigheter och även mer kontakter med BTO. Jonas Svartlok tyckte att även utbildningsorganisationen ingår bland de prioriterade områdena. Peter Alsén påpekade att det inte händer så mycket i BTO – han är själv med i några fokusgrupper. Jonas Svartlok påpekade att i filterfrågan (för GSM-R) fick JHRF och medlemmarna mycket snabb och bra information från BTO. Peter Alsén påpekade att dessa håller på med oerhört mycket som inte berör museitågen. Projektet *tåg i tid* är dock viktigt att bevaka och förseningsavgifter. Ett antal exempel vad som händer vid uttaget av kvalitetsavgifter nämndes – Anders Johansson underströk att det är viktigt att bevaka att dessa avgifter är rätt kodade. Stefan Blomstrand påpekade att vilka möten förbundet deltar i handlar mycket om vad man kallas till och föreslog att överlåta till styrelsen att prioritera. Sten Nordström föreslog att prioritera säkerhets-, myndighets- och utbildningsfrågor, men inte i detalj, och där säkerhetsfrågor är viktigast. **Beslutades** att fastställa verksamhetsplanen med noteringen att prioritera:

- Säkerhetsfrågor (högst),
- Myndighetskontakter och
- Utbildningsfrågor.

11 Behandling av inkomna motioner

Mikael Däckfors påpekade att JHRF erhållit en motion från AJF och BJs. Morrgan Claesson framhöll att det är viktigt att de som bestämmer ska ha en god förankring, att förbundet inte är tjänstemannastyr – detta är en strävan, men enligt styrelsens yttrande finns det invändningar, men ordinarie styrelsemedlemmar ska ha förankring inom medlemsföreningarna och inte vara utkickade från någon av dessa. Det är dock dåligt intresse bland medlemmarna – på MRO:s möten är nästan alla medlemmar representerade, här bara en tredjedel – det tycks som att det är någon annan som ska göra jobbet. Kenneth Sörestedt framhöll att det är bra att vara aktiv inom någon av föreningarna, men måste det vara i föreningens styrelse? Morrgan Claesson svarade att man inte ska vara ovän med styrelsen.

Lars Lindström påpekade att när JHRF hade en trafiksektion var det de som var aktiva i trafiken som deltog i denna, de som representerar trafiken ska ju ha kunskap om detta hemma i sin förening och allmän föreningskunskap är en annan sak – det handlar om känslan att representera något viktigt. Jonas Svartlok undrade om man i JHRF styrelse representerar sin förening eller förbundet? Lars Lindström svarade att man är representant för sin förening, men det ska inte vara något motsatsförhållande mot att representera JHRF. Jonas Svartlok underströk att i förbundets styrelse representerar man förbundet. Lars Lindström framhöll att man har mandat från sin förening och ska vara rekommenderad av denna. Jonas Svartlok höll med om att man är nominerad av en förening, men i JHRF-styrelsen representerar man alla föreningar. Morrgan Claesson påpekade att man ska ha god förankring och kunna snacka med sin hemmaförening.

Göran Filander undrade om det förekommer att någon blivit utkastad ur en förening och ställer upp i JHRF? Morrgan Claesson svarade att utkastandet kan ha inträffat senare. Jonas Svartlok påpekade att för honom handlar om att han tidigare var medlem i LJM, nu i NJ. Peter Alsén tyckte att det bara handlar om vara lämplig personligt. Anders Svensson påpekade att det handlar om ett skapa ett fungerande lag, vilket han upplevt att den nuvarande styrelsen är. Stefan Blomstrand påpekade att inte handlar om att vara just medlem eller ha förtroendeuppdrag – alla nuvarande styrelsemedlemmar i JHRF är dock medlemmar i minst någon av JHRFs medlemsföreningar. Göran Filander påpekade att man ju kan vara föreningsmedlem och ändå komma med i JHRF-styrelsen.

Kenneth Sörestedt berättade att han för en del år sedan var valberedare i JHRF och att han vid ett tillfälle var museivärd i NJM. Då dök det upp en nybliven pensionär som sysslat med uppgifter inom *Mekanförbundet* och denne ville engagera sig i museitågsbranschen. Han trodde att personen kunde vara till nytta i JHRF, och han blev vald till styrelsen, men blev sjuk strax därefter och kunde då inte fullgöra sina uppgifter. Detta känns som en nonsensfråga – en person som kan göra nytta kan få ställa upp utan krav på hemmaförening – han ville sätta streck i debatten. Lars Lindström framhöll att vara aktiv i hemmaföreningen ger kvalitetsstämpel och det är inte bra att ta in någon utifrån – det ger en stor fördel att vara knuten till en förening. Jonas Svartlok undrade om man ska avgå när man slutar i föreningen? Det står så i motionen. Göran Filander påpekade att man kan vara tågnörd, bara man är bra på det man ska göra. Mikael Däckfors undrade om det var dags för omröstning? Omröstningen resulterade i tre för motionen och nio för att lämna motionen utan åtgärd. **Beslutades** således att lämna motionen utan åtgärd.

12 Presentation och fastställande av budget för kommande verksamhetsår, inkl eventuella ersättningar

Sten Nordström påpekade att budgetförslaget följer utfallet 2015 och innehåller det som går att göra, men förbundet får ta 25 000,- från utbildningsavsättningen och JHRF bör jobba för att minimera avgiften för att vara utbildningsanordnare. Peter Alsén undrade om det är tillkommande avgifter? Sten Nordström svarade att det är befintliga avgifter. Det var tur att det kom 80 000,- från RAÄ.

Lars Lindström påpekade angående avgifterna från Transportstyrelsen att det finns ett tidigare beslut om att de föreningar som deltar i utbildningsverksamheten ska betala 4 000,- var och han har inte sett att detta tagits ut. Jonas Svartlok svarade att hittills har bara OJF använt utbildningsorganisationen. Lars Lindström framhöll att man skulle betala vare sig man arrangerar utbildningar eller inte. Stefan Blomstrand påpekade att utbildningsverksamheten diskuterats på styrelsemöten och 2–3 föreningar är nu intresserade av att göra utbildningar. Det finns nu dessutom färdiga utbildningar och det pågår samtidigt med detta möte utbildningar. När någon startar kommer fler efter och vid senaste utbildningsseminariet kom det konkreta önskemål som nu utbildningsrådet börjat jobba med, särskilt de senaste 2–3 månaderna.

Jonas Svartlok påpekade att när beslutet om gemensam utbildningsorganisation togs var det stort intresse och flera var intresserade, men få kom till skott, dock var det i första hand ett ekonomiskt bekymmer – Transportstyrelsens avgifter – som skulle lösas. Lars Lindström tyckte att för alla som anmält sig till utbildningsorganisationen så ska avgiften om 4 000,- ha tagits ut. Sten Nordström meddelade att han avser att fakturera OJF och att ENJ avser att utbilda från 2016. Anders Johansson påpekade att det största problemet att få de föreningar som vill utnyttja utbildningarna att sända in underlag till utbildningsplaner. Jan Långström har gjort ett jättejobb med att samla in material. Utbildningsorganisationen håller nu på med utbildningar, men det blir inte mer än medlemmarna vill. Stefan Blomstrand undrade vad medlemmarna vill ha utbildningar om? Många vill ha utbildningar men sitter på material – kom in med önskan om vad, vem, när och hur.

Carl-Erik Olsson undrade hur specifik på typnivå en utbildningsplan ska vara – kan man bygga på en mer generell plan? Stefan Blomstrand svarade att i en utbildningsplan börjar man med diesel grund o s v fram till mer typspecifik utbildning. Med grunderna givna blir det lätt att spotta sig ur sig fordonsspecifika utbildningsplaner. Carl-Erik Olsson påpekade att inom MRO finns delvis motsvarande fordon – finns det underlag att utnyttja där? Stefan Blomstrand svarade att de har en annan utbildningsmiljö anpassad för egen bana och har oftast en stor samlad utbildningsplan. Carl-Erik Olsson undrade om det är ännu större likheter med ånglok? Stefan Blomstrand svarade att det saknas ånglokskompetens inom utbildningsgruppen. Peter Alsén påpekade att för ånglok har man samma utbildningsplaner oavsett littera. Stefan Blomstrand undrade om det finns underlag till en ångloksutbildningsplan? Peter Alsén svarade att NJ har detta. Stefan Blomstrand framhöll att denna ska sändas in! Mikael Däckfors påpekade att man får arbeta mer i föreningarna med detta. Morrgan Claesson rekommenderade att bli ångloksförare på en museibana och därigenom få grunderna där. Stefan Blomstrand framhöll att man måste få en utbildningsplan för ånglok. Jonas Svartlok påpekade att däremot informellt diskuterats att vid utbildning om ånglok i JHRF regi få praktik på museibana.

Lars Lindström föreslog att ta ut 4 000,- för alla som vill vara med i utbildningsorganisationen. Stefan Blomstrand tror inte detta förfarande är bra – det är bättre att ta ut avgifter av de som faktiskt utbildar, eventuellt per kurs. Anders Johansson påpekade att det i första hand är om att bli av Transportstyrelsens avgifter – han föreslog att arbeta på detta och de begränsningar i utbildningars giltighet det ger. JHRF bör ta upp detta med Transportstyrelsens nya GD. Stefan Blomstrand undrade om det bör ges ett uppdrag åt styrelsen att få bort Transportstyrelsens utbildningsavgifter? Kenneth Sörestedt påpekade att detta kan leda till att föreningarna inte anses seriösa, vilket ger problem med Transportstyrelsen. Anders Johansson framhöll att frågetecknet är att tillståndet innefattar kommersiell utbildning och detta bör skrivas bort mot avgiftsfri utbildning. Sten Nordström undrade hur man kan skriva in att inte bedriva utbildning kommersiellt och att utbildningsintyg bara ska gälla JHRF-föreningar? Peter Alsén svarade att det bestämmer företagen, dvs vilken utbildning de vill acceptera. Detta får regleras i utbildningsplanerna så att de inte blir intressanta för företagen.

Stämman **beslutade** att fastställa den framlagda budgeten för kommande verksamhetsår.

13 Fastställande av kommande verksamhetsårs medlemsavgifter

Peter Alsén undrade hur mycket avgifterna behöver höjas med? Anders Svensson svarade att det underskott som behöver täckas är 25 000,-. Lars Lindström påpekade att om utbildningsavgifter tas ut behöver inte medlemsavgifterna höjas. Sten Nordström påpekade att det blir åtminstone 8 000,- i utbildningsavgifter detta år, vilket det behöver tas hänsyn till, varför han föreslog att vänta in med åtgärder detta år. Peter Alsén tyckte för NJs del inte att en höjning med 50 % var mycket – det är bättre att börja med höjning nu än att så småningom betala mycket mer. Han noterade också att det är budgeterat enligt försiktighetsprincipen. Kenneth Sörestedt undrade om budgeteringen av bidraget och hur effekten blivit om det inte erhållits? Han föreslog att höja kilometerintervallsavgifterna med 10 % och de 700,- som medlemmar som inte betalar enligt dessa med 100,-. Anders Johansson stödde detta, men försvinner bidraget så är det mera kris – man behöver diskutera medlemsavgifterna.

Lars Lindström undrade hur förbundet klarade sig före att man erhöll 80 000,- från RAÄ? Man borde ta in något tusental kronor från varje förening för utbildningen. Anders Svensson svarade att före RAÄ-bidraget fanns inte Transportstyrelsens avgifter, medlemskapet i BTO, deltagandet i Almedalen (löstes första året genom Morrgan Claessons förtjänstfulla ”tiggande” bland föreningarna) att förbundet bjuder på delar av mötesutgifter m m. Peter Alsén undrade hur mycket som finns kvar i utbildningsfonden? Sten Nordström svarade att det finns 56 000,- och föreslog att överlåta till höstmötet att fortsätta frågan samt att motivera ansökningarna bättre för att få mer än 80 000,- från RAÄ. Åke Paulsson berättade att inom MRO har man två budgetar, en med och en utan RAÄ-pengar, och blir man utan bidrag stryks således mycket. Avsikten är att göra om medlemsavgiften till en procentsats av trafikintäkterna med tak (10 000,-) och golv (1 000,-). Peter Alsén framhöll att det inte är något problem med 50 % höjning för stora föreningar och undrade vilken nivå på procentsats som MRO tänkt sig? Åke Paulsson svarade att man planerar att ta ca 1,8 % av trafikintäkterna, men det är inte riktigt klart än. Morrgan Claesson tyckte att det låter som något att räkna på. **Beslutades** att inte fastställa några årsavgifter och **uppdrogs** åt styrelsen att titta på medlemsavgifterna för beslut på höstmötet.

14 Val av ordinarie styrelseordförande

Göran Filander noterade att det förelåg två valberedningsförslag till styrelse. Lars Lindström framhöll att det finns en majoritet inom valberedningen för det ena förslaget. Peter Alsén framhöll att det är valberedningens sammankallande som lägger fram förslaget. Kenneth Sörestedt fann inte stöd för detta i stadgarna – läget är att det finns en valberedning som har två förslag. Göran Filander framhöll att om valberedningen inte är överens får man bara framföra det man är överens om. Efter denna inledning övergick stämman till ordförandeval – där man var överens.

Till ordförande **valdes** Anders Johansson (nyval, ett år).

15 Val av två ordinarie ledamöter

Noterades att det föreligger tre förslag till två poster. Lars Lindström begärde sluten omröstning – detta **beslutades**. De som föreslagits till ledamöter presenterade sig. Omröstningen utföll så att Anders Enqvist fick 4 röster, Stefan Blomstrand 8 röster och Mikael Däckfors 12 röster.

Till ledamöter **valdes** Stefan Blomstrand (omval, 2 år) och Mikael Däckfors (nyval, 2 år).

16 Val av två styrelsesuppleanter

Carl-Erik Olsson nominerade Anders Enqvist till styrelsesuppleant och Lars Lindström begärde sluten omröstning – detta senare **beslutades**. Omröstningen utföll så att Anders Enqvist fick 9 röster, Jonas Svartlok 8 röster och Björn Santesson 7 röster.

Till suppleanter **valdes** Anders Enqvist (nyval) och Jonas Svartlok (nyval).

17 Val av två revisorer och suppleanter för dessa

Till revisorer **valdes** Peter Alsén (omval) och Carl-Erik Olsson (omval)
och till revisorssuppleanter **valdes** Göran Filander (nyval) och Mats Ragnarsson (omval).

18 Val av tre ledamöter i valberedning

Peter Alsén föreslog en ny valberedning enligt nedan.

Till valberedning **valdes** Peter Johnsson (nyval), Per-Åke Lampemo (nyval) och Kai Tamminen (nyval, sammankallande).

19 Beslut om preliminärt datum för nästa ordinarie förbundsstämma

Beslutades preliminärt att hålla nästa förbundsstämma 2017-03-11—12 i Nora.

20 Övriga frågor

a) Tack för berömvärda insatser

Lars Lindström föreslog att JHRF skulle tacka Ragnar Hellborg och Björn von Sydow för deras arbete med att minska Transportstyrelsens avgifter – det är deras arbete som har gjort detta möjligt. Morrgan Claesson önskade att stämman skulle uttala ett sådant tack. Anders Johansson påpekade att JHRF tackade Ragnar Hellborg för detta och med gåva när han avgick som MRO ordförande vid MRO höstmöte 2015. Stämman **uttalade** enhälligt ett tack till Ragnar Hellborg och Björn von Sydow för deras arbete med att reducera Transportstyrelsens avgifter.

b) Ordförandeöverlämning

Jonas Svartlok överlämnade den klubba han erhöll när han blev ordförande till Anders Johansson och Anders Johansson tackade för förtroendet.

c) Avtackning

Morrgan Claesson tackade Mikael Däckfors för väl genomfört årsmöte.

21 Avslut

Mikael Däckfors avslutade förhandlingarna 17:35.

Vid protokollet

Anders Svensson
Mötessekreterare

Mikael Däckfors
Mötesordförande

Justeras:

Bengt Steinbach

Kenneth Sörestedt



NÄRVAROFÖRTECKNING

2016-04-01

Närvarande vid Järnvägshistoriska Riksförbundets ordinarie förbundsstämma i Nyköping 2016-03-19

AJF	Lars Lindström (ombud; även JHRF)
BJs	Morrgan Claesson (ombud; även JHRF)
ENJ	Bengt Steinbach (ombud)
FSVJ	Micke Däckfors (ombud; även JHRF)
FVJ	Johnny Olofsson (ombud)
LJM	Anders Enqvist Markus Johansson (ombud)
NBVJ	Göran Filander (ombud) Bengt Filipsson
NJ	Peter Alsén (ombud; även JHRF)
NJM	Kenneth Sörestedt (ombud; även SKÅJ)
SKÅJ	Anders Svensson (även JHRF) Kenneth Sörestedt (ombud; även NJM)
SMoK	Anders Johansson (ombud; även JHRF)
SÅS	Carl-Erik Olsson (ombud; även JHRF)
JHRF	Stefan Blomstrand Morrgan Claesson (även BJs) Micke Däckfors (även FSVJ) Anders Johansson (även SMoK) Lars Lindström (även AJF) Sten Nordström Carl-Erik Olsson (även SÅS) Jonas Svartlok Anders Svensson (även SKÅJ)
MRO	Åke Paulsson (från punkt 11)

De föreningsrepresentanter som inte markerats med ”ombud” ovan var observatörer.