

A photograph of a man in a blue uniform and cap operating a steam locomotive engine. He is holding a large lever and looking out the window. The background shows a blurred green landscape.

Museumsbanerådet

Forum for norske museumsjernbaner

Personaltilfredshetsundersøkelse

Oktober 2010

Respons



Total besvart: 89

Av ferdigstilte besvarelser:

1. Urskog-Hølandsbanen	17	19,1 %
2. Thamshavnsbanen	13	14,6 %
3. Krøderbanen	29	32,6 %
4. Setesdalsbanen	30	33,7 %
5. Gamle Vossebanen		*

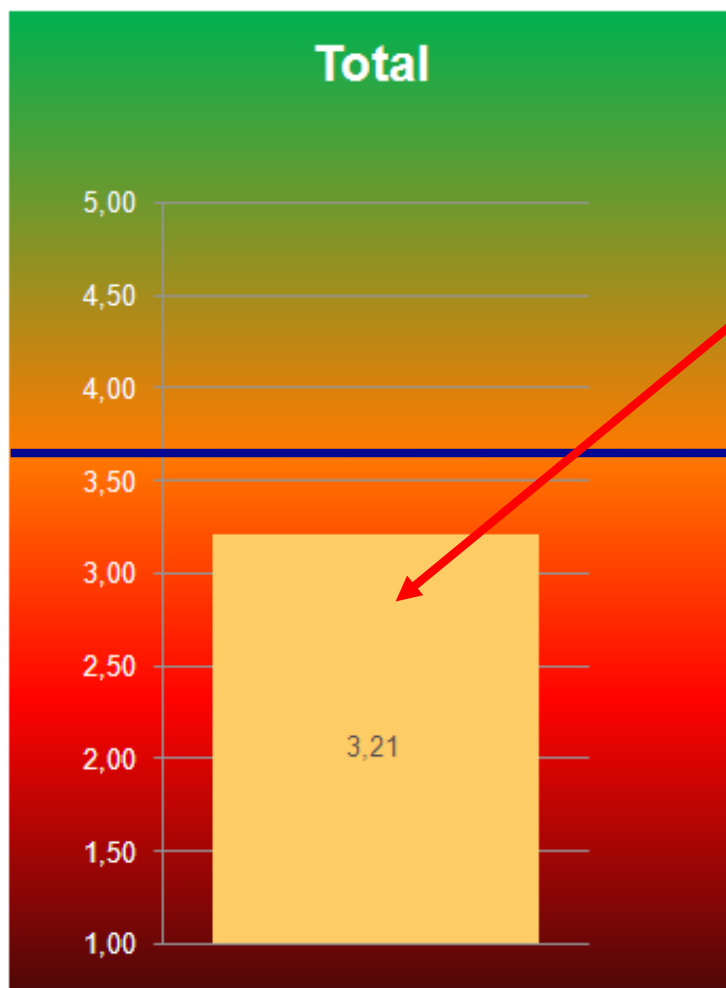
Fordeling frivillige/ansatte:

1. Ansatte	23	25,8 %
2. Frivillige	59	66,3 %
3. Både frivillig og ansatt	7	7,9 %

* GVB er ikke konsolidert, men tre adressater fra GVB var på KrBs liste. Deres besvarelser er talt med hos KrB.

** Trolig fovedsaklig frivillige, som til en hvis grad får betalt

Skalaen



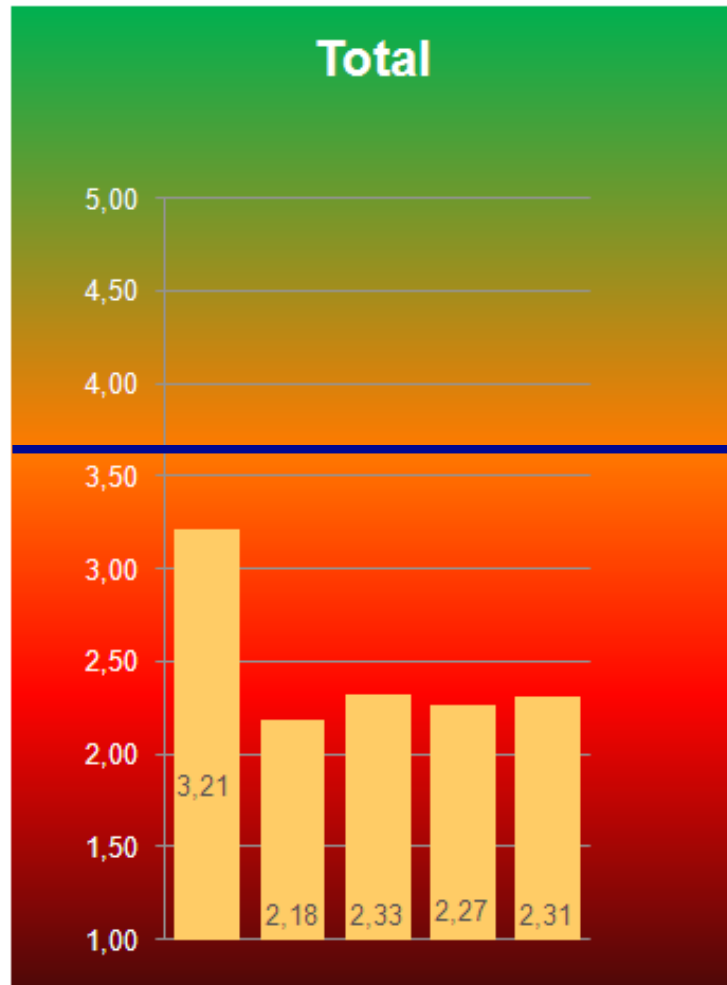
Vårt gjennomsnitt er 3,21

Minimum score, som regnes som tilfredstillende for hver person er 3,65. Dette grunnet hver spørsmåls positive vinkling gir en overveiende positiv respons.

(International benchmark)

I vår undersøkelse er snitt betydelig under dette nivået

Øverste ledelse i det konsoliderte museet



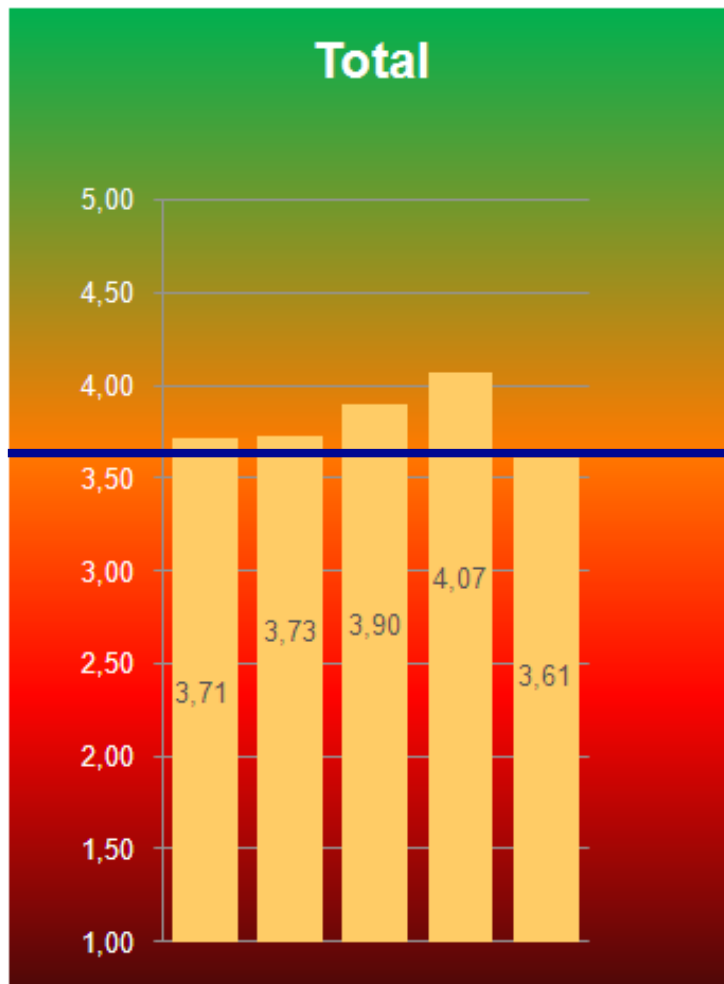
1. Har et langsiktig perspektiv for museumsbanen (3-10 års planer)
2. Er proaktiv og en pådriver i jevnlig forbedringsarbeid (vedlikeholdsterminer og annet)
3. Forstår godt de krav som er satt til jernbanedrift og tar ansvar. (Samlings-ivaretagelse restaurering lover og forskrifter publikumskrav)
4. Er synlig og godt kjent på museumsbanen.
5. Tilfører museumsbanen nye resurser (penger-arbeidskarft)

Dette er ekstremt lavt resultat!

Hjelp fra oven – er det nyttig?



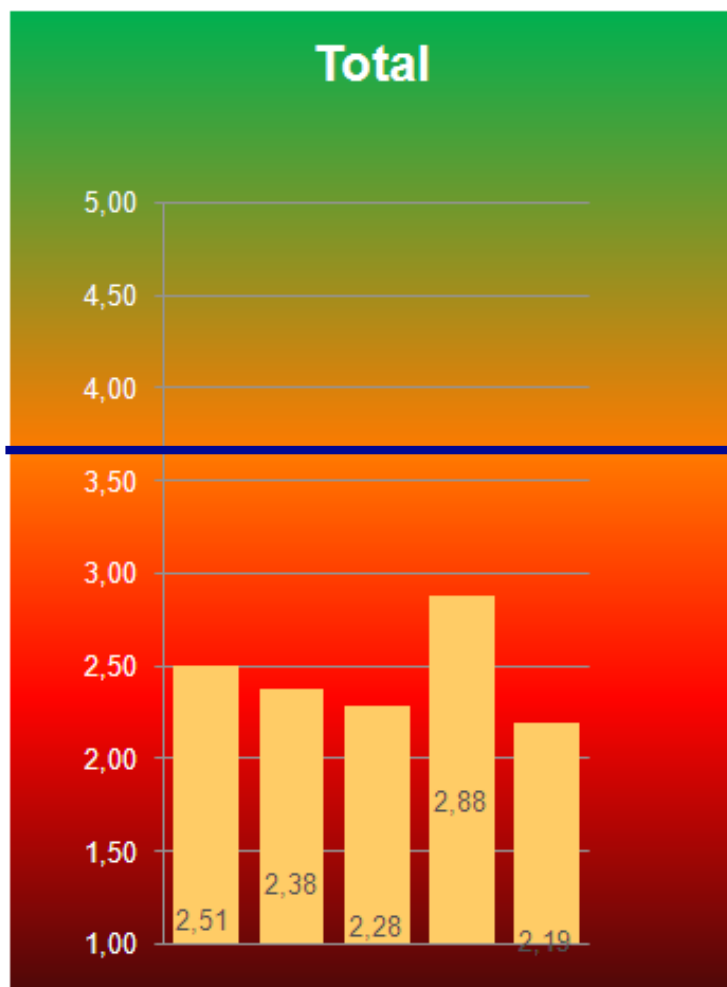
Lokal ledelse i det konsoliderte museet



1. Ledelsen har et langsiktig perspektiv for museumsbanen (3-10 års planer).
2. Er proaktiv og en pådriver i forbedring av økonomi
3. Forstår godt de krav som er satt til jernbanedrift og tar ansvar.(Samlingsivaretagelse restaurering lover og forskrifter publikumskrav)
4. Er synlig og godt kjent på museumsbanen.
5. Ledelsen tilfrører museumsbanen nye resurser. (penger-arbeidskarft)

Bra resultat, men kanskje ikke bra nok?

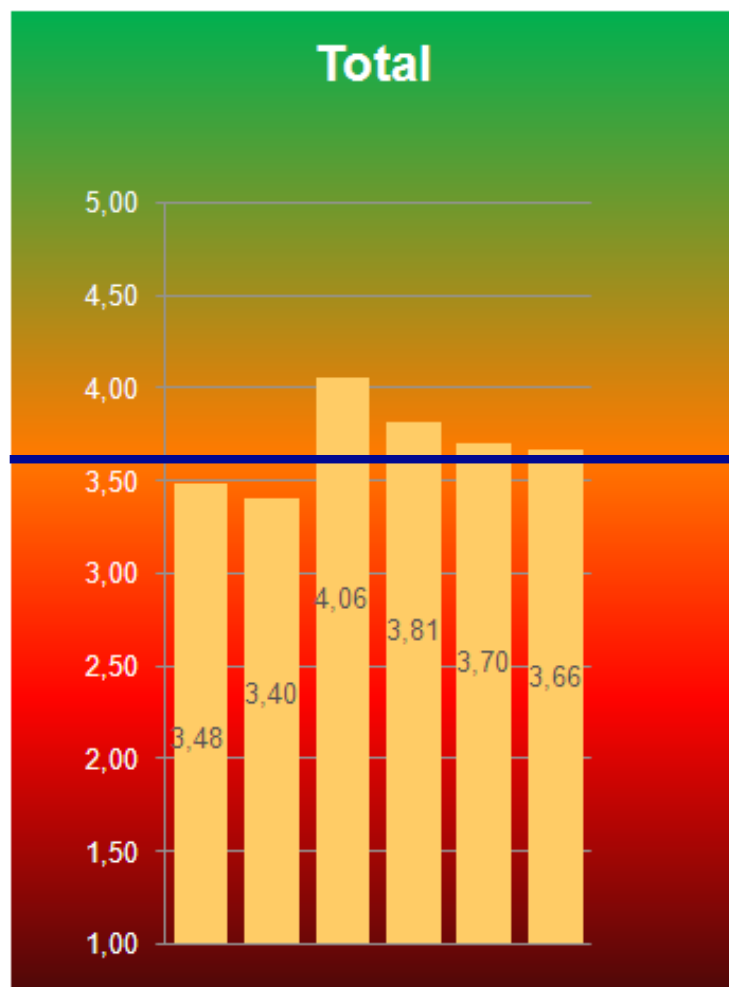
Forutsetninger for konsolideringen



1. Konsolideringsavtalens ordlyd er godt kjent og blir etterlevd
2. Konsolideringsavtalen har måleparametre som kan påvise grad av etterlevelse.
3. Frivillige er sikret representasjon i styret for det konsoliderte museet
4. Økonomiske bidragsytere er sikret representasjon i styret for det konsoliderte museet.
5. Konsolideringsavtalen blir regelmessig evaluert og justert

Dette peker på dårlige avtaler, elendig etterlevelse og sviktende lederskap!

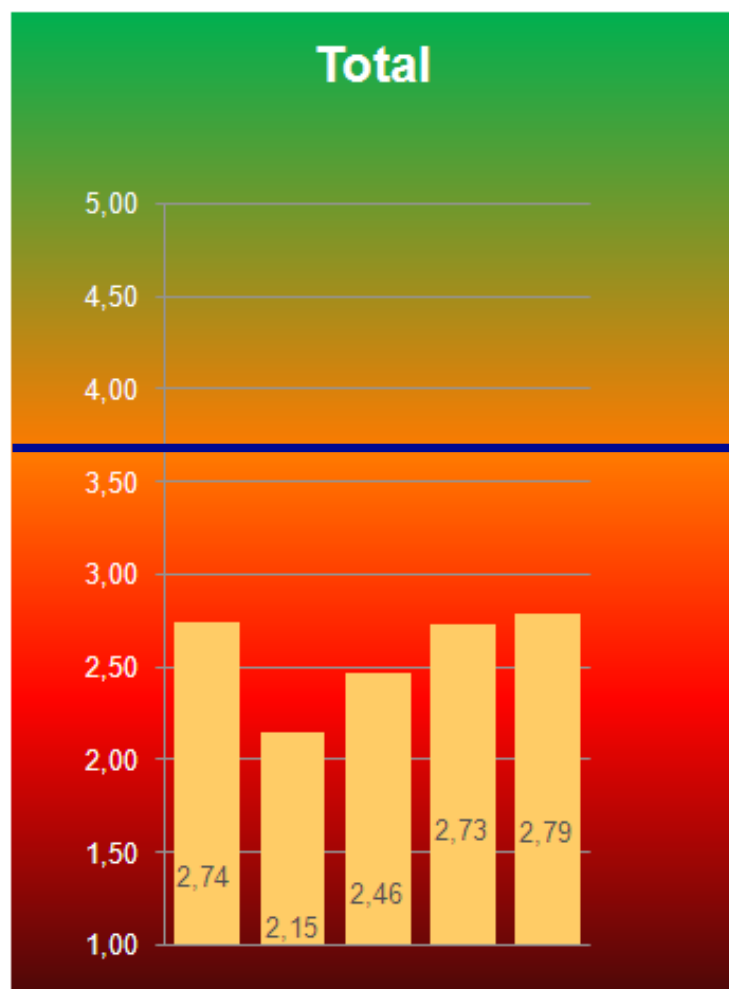
Personalforhold



1. Min nærmeste overordnede bidrar til skape et positivt arbeidsmiljø
2. Min nærmeste overordnede involverer meg i beslutninger som påvirker mitt arbeid
3. Jeg opplever at min nærmeste overordnede har stor grad av tillit til meg
4. Jeg har frihet til treffe beslutninger i mitt daglige arbeid
5. Jeg får gjennomslag for mine ideer
6. Jeg får tilstrekkelig tilbakemelding på den jobben jeg gjør

Personlig frihet, men mindre bra samarbeid.

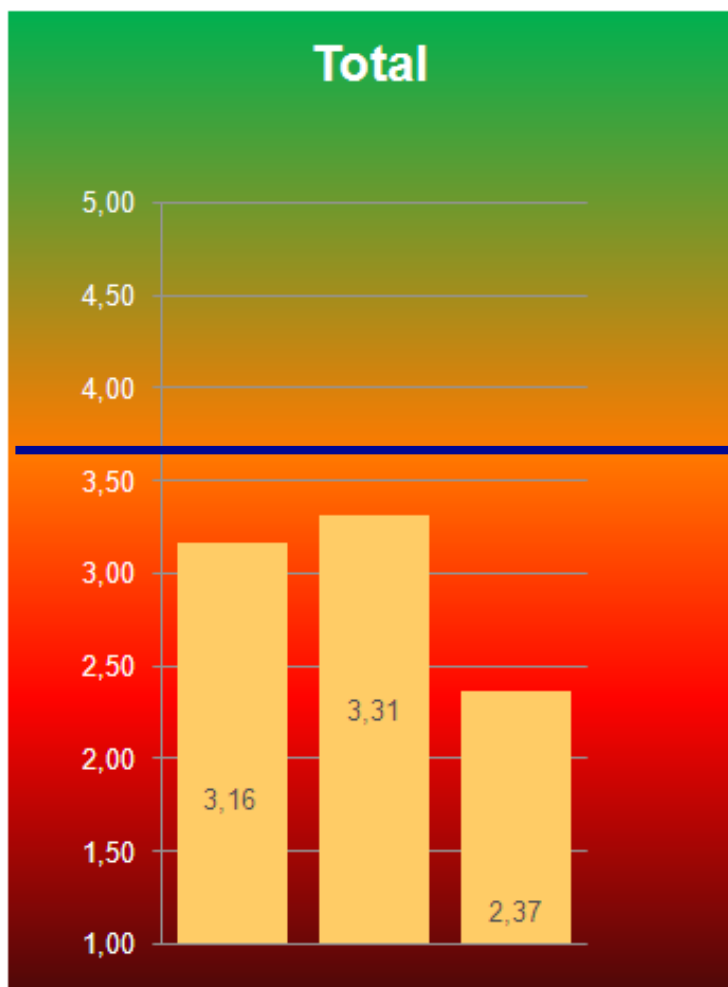
Fellestjenester kvantitet og kvalitet



1. I Fellestjenestene er kvalitetsmessig av svært god standard og tilpasset banens behov
2. Felles oppbevaring og konservering er fullt ut tilfredsstillende for banen
3. Felles fag- og teknisk spisskompetanse er tilgjengelig i tilfredsstillende grad for banen (siv/ingeniør fototjenester arkitekt teknisk konservator pedagog økonomi personal)
4. Spesifikk fagkompetanse er tilgjengelig i tilfredsstillende grad (framføring lokfører togfører)
5. Fellestjenestene leverer alltid god kvalitet til rett tid

Dette er svært lavt

Respekt for frivilliges kompetanse og innsats



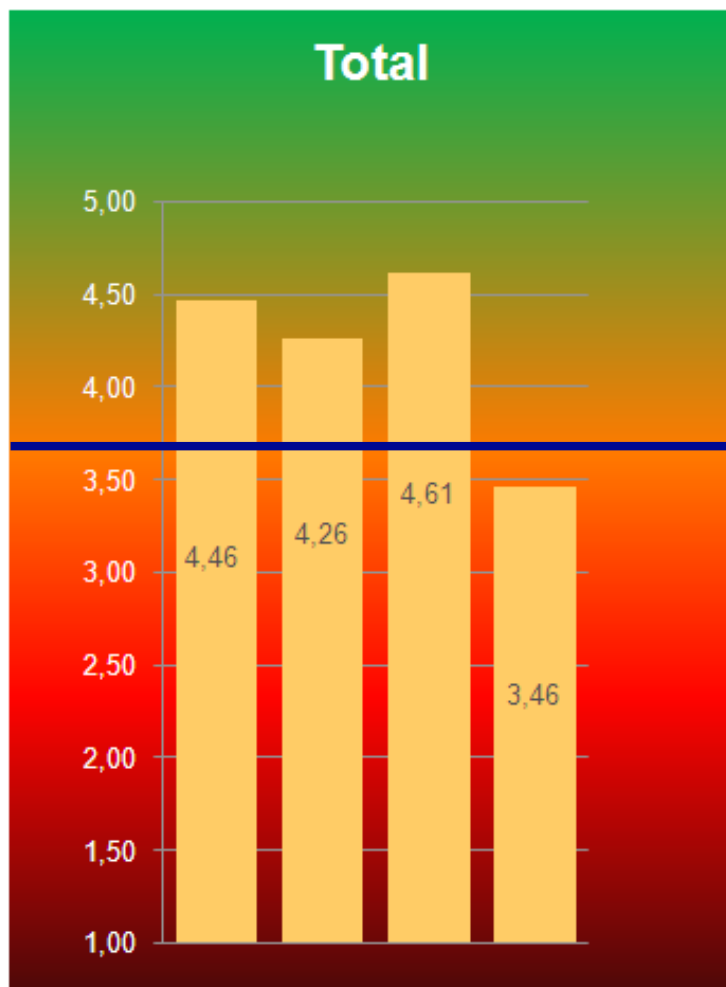
1. De frivillige møter alltid stor respekt for sin faglige dyktighet
2. De frivillige blir tydelig anerkjent for sin innsats
3. De frivilliges innsats og faglige kompetanse er anerkjent ved representasjon i det konsoliderte museets styre

Dette er klart lavere enn forventet – spesielt er spm 3 ekstremt lavt.

Hvor jobber en jernbanemann?



Mitt arbeid

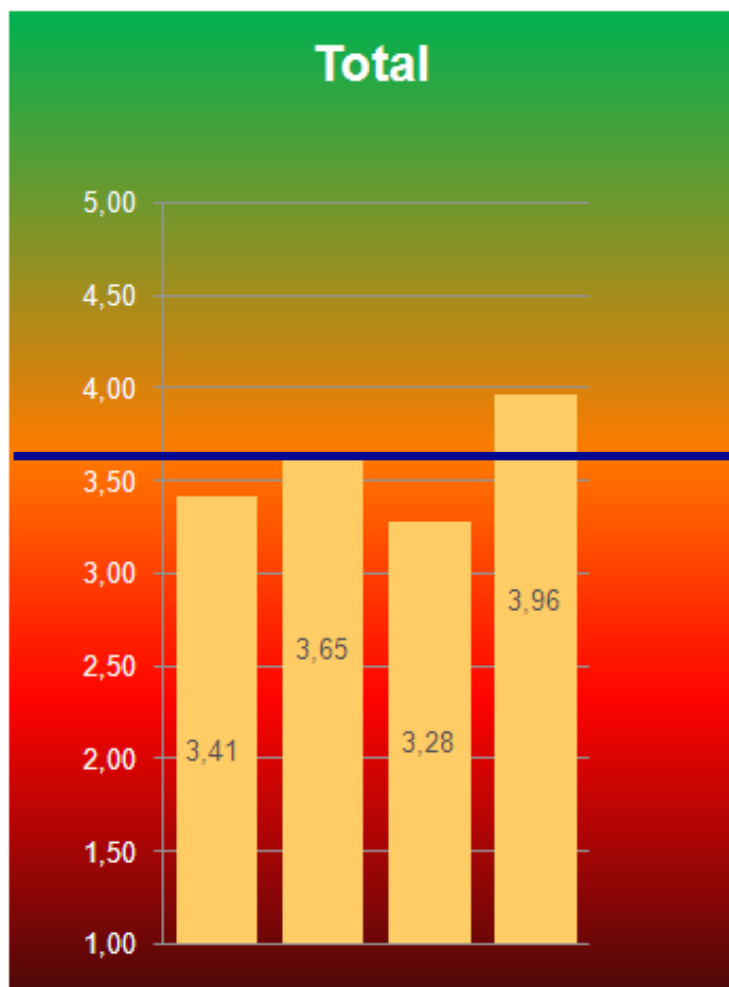


1. Jeg forstår hvordan mine oppgaver henger sammen med andre oppgaver i Museumsjernbanen
2. Jeg samarbeider godt med andre grupper i museumsjernbanen
3. Jeg forstår hva mine arbeidsoppgaver innebærer
4. Jeg blir oppfordret til ta del i den langsiktige planleggingen innen mitt område

Langsiktig planlegging:

- **Ledelse**
- **Involvering**

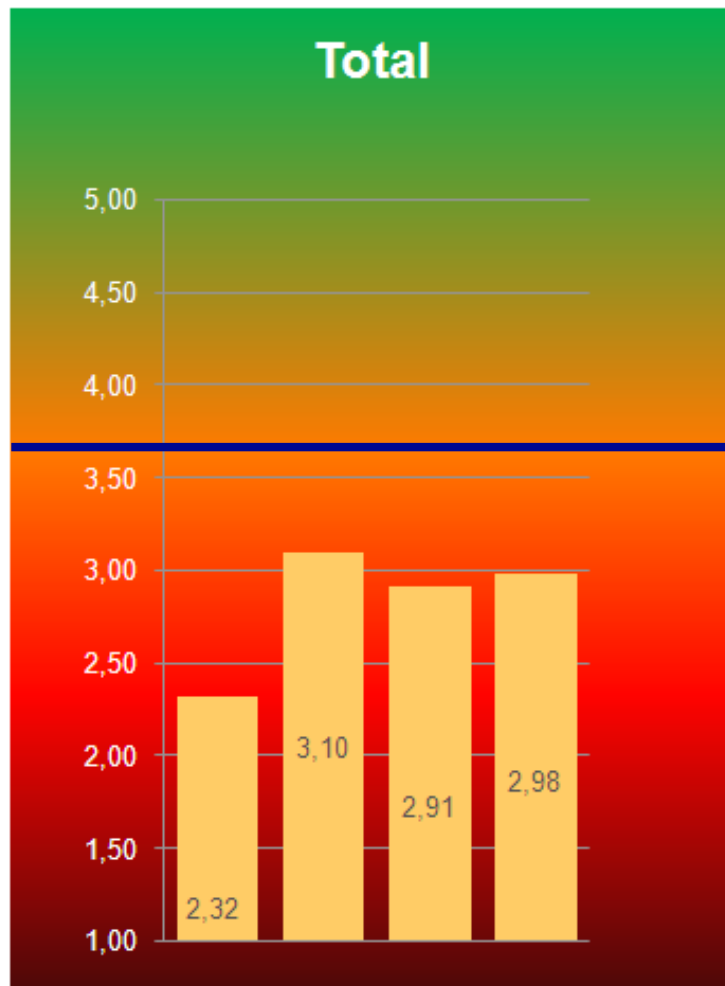
Informasjon



1. Jeg blir informert om planer og målsetninger
2. Jeg får tilstrekkelig informasjon til gjøre jobben min effektivt
3. Jeg blir regelmessig invitert på informasjonsutveksling (møteplasser kurs arbeidshelger etc)
4. Jeg er flink til selv å innhente informasjon og dele med andre

Må innhente informasjon selv i større grad

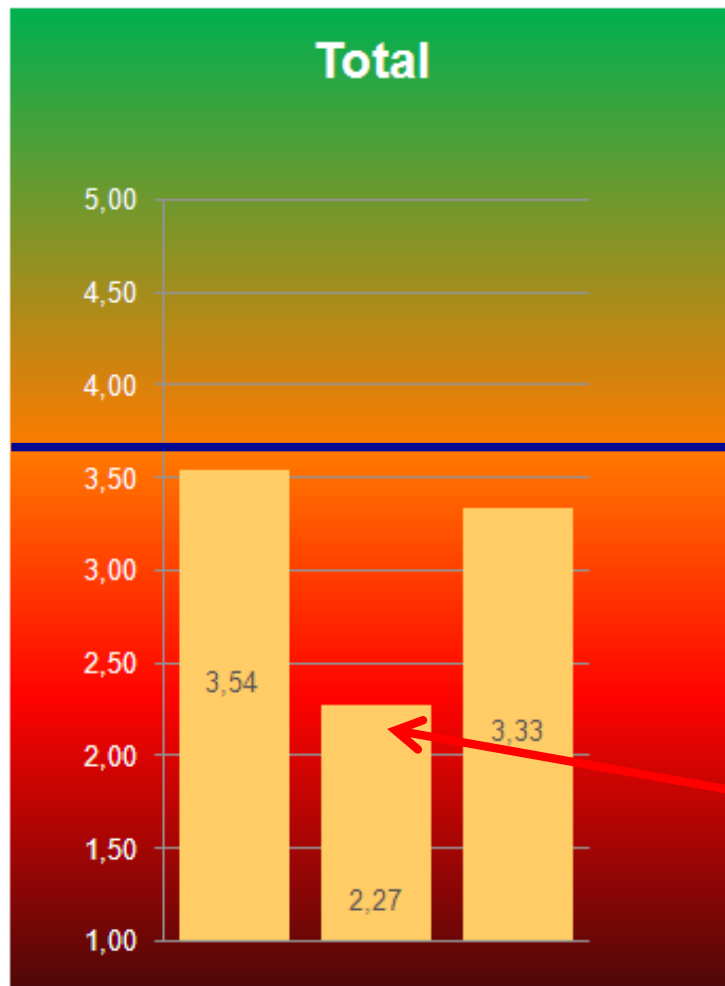
Organisering av vår museumsbane



1. Vår måte å organisere oss i et konsolidert museum fungerer effektivt
2. Vi har regelmessige målinger/statistikk som viser kvalitetsutvikling på museumsbanen (regnskap timer antall feil, besøkende, friske midler osv)
3. Negativ utvikling innenfor et måleområde blir grepet tak av ledelsen
4. Det er oversikter som viser framtidige utfordringer

Dette er dårlig !!

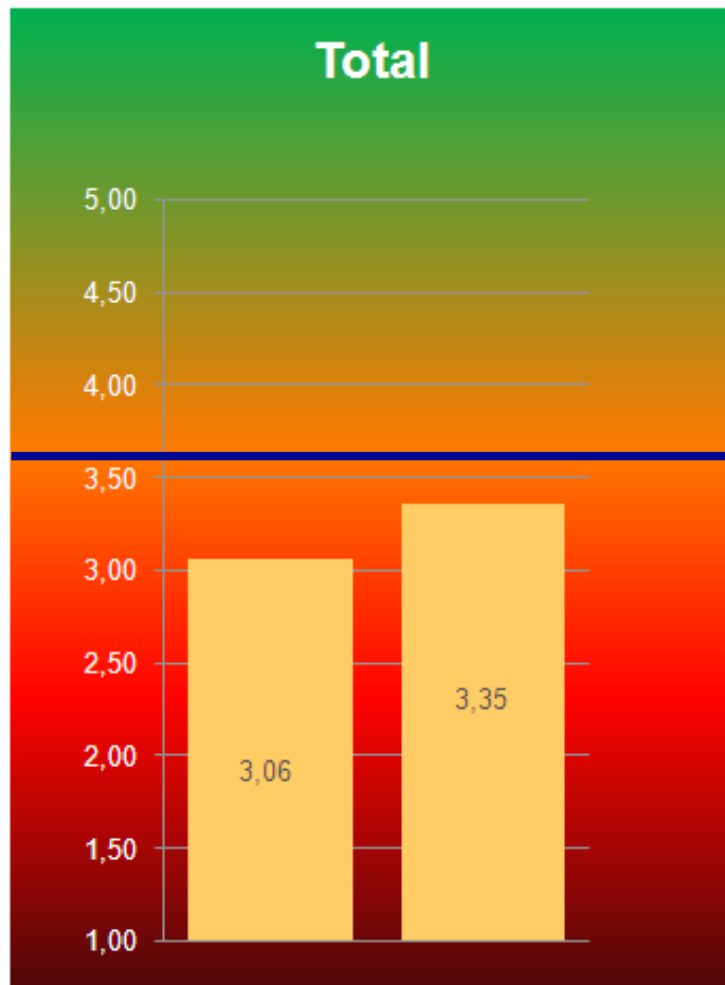
Økonomi



1. Museumsbanen har egen økonomi (inntekter skapt på banen forblir lokalt)
2. Konsolideringen har tilført drift/vedlikehold på museumsbanen bedre økonomi
3. Konsolideringen har økt lønningene til fast ansatte og sentral administrasjon

Dette er dårlig !!

Relasjoner og arbeidsmiljø



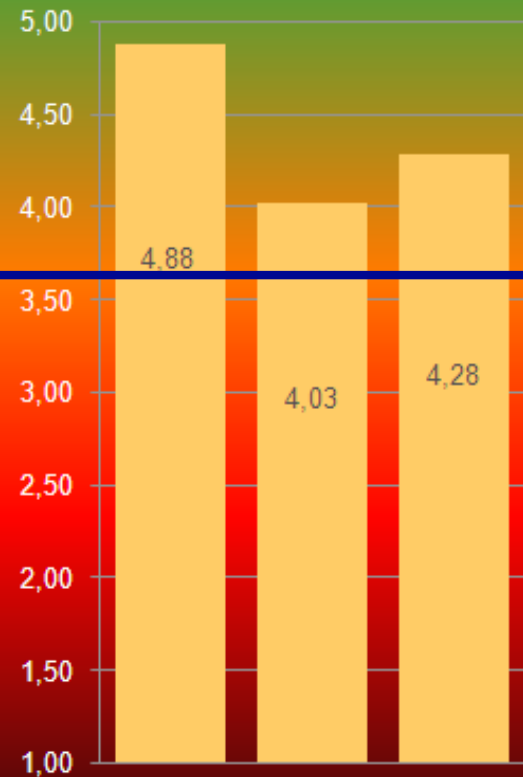
1. Ansatte i museet er fleksible og har høy endringsvilje
2. Frivillige i muesumsjernbanen er fleksible og har høy endringsvilje

Lavt resultat på begge områder!

Framtiden



Total



1. Jeg er opptatt av fremtiden til museumsjernbanen
2. Jeg opplever store muligheter for læring i museumsjernbanen
3. Jeg er villig til endre meg for skape en bedre framtid for museumsjernbanen

Ekstremt høyt engasjement

Hvilke erfaringer med konsolideringen? (1/5)



Hvilke erfaringer har dere med konsolideringen? (tid og plass nytte el unytte aksept el forståelse forventet noe lært noe?)

- Opplevs at det tar mer tid. Det er ikke tilført noen ekstra midler lokalt til å drive organisasjonen. Det har bare ført til mer arbeid for avdelingsleder. Det er ikke tilført ekstra midler til fellestjenester. Organisasjonen mangler adm.dir. Oppgaver fordelt til avdelingsledere. Underliggende konflikt i organisasjonen. Stillstand.
- Mer byråkrati, ellers ingen stor forskjell.
- Som ansatt har jeg opplevd prosessen god, med tilstrekkelig info underveis og fortsatt. Flere forhold har blitt mer ryddige fra arb.givers side i forhold til personalrutiner, hms osv. Konsolidering har også medført større utv.muligheter for ansatte. Forholdet til frivillige har derimot blitt dårligere som følge av konsolideringen, og har gått på bekostning av arb.miljø ved museumsbanen.
- Gode erfaringer, men utfordringen ligger i grenselandet mellom det frivillige miljøet og de fast ansatte. Roller og arbeidsfordeling. Avklaring av roller og å skape forståelse i det frivillige miljøet at vi er gjensidig avhengige av hverandre.
- Konsolideringen er forutsetningen for å søke på en fagstilling ved museumsjernbanen
- Fått bedre tid til å jobbe med primære oppgaver.
- For tidlig å si noe spesifikt om dette.
- Bedre lønn, fjernstyrt ledelse, til dels dårligere økonomi
- "Liten respekt for vårt fagområde.
- mye unyttig administrativ møtevirksomhet.
- Manglende økte tilskudd som varslet før konsolidering.
- Sammenliknes som et statisk utstillingsmuseum."
- "Pos. Stabil løsning for lønn og ansettelse. Brukbar løsning for regnskap og bilag.

Hvilke erfaringer med konsolideringen? (2/5)



- Neg - null komp om hva det dreier seg om og alt for lite midler til å drifte en museumsbane med damp og det hele."
- Tunge prosesser å få litt likeglade ansatte til å forstå og brenne for museumsjernbanen.
- Har ikke merket noen forskjell fra mitt ståsted.
- Det har gått med masse tid på å ta hensyn til ulike 'kjepphester' tidligere lokale høvdinger har hatt fore. Det har vært for dårlig økonomisturing i enkelte avdelinger som trekker veksler på fellesskapet. De øvrige avdelingene har ingen forståelse for de utfordringene en museumsbane har med myndighetskrav som må etterleves. Det er heller ikke forståelse for at en museumsbane må ha en viss økonomisk soliditet.
- Ingen
- Mye ekstra administrasjon uten tilføring av friske midler. Få eller ingen nye fellesressurser. For stort tematisk sprik mellom avdelingene.
- "Det brukes mer tid på møter og admin.
- Det er positivt at museer som ligger nær hverandre samarbeider om personalressurser og at man kan lage felles opplegg for de besøkende"
- mer byråkrati, møter ol,
- Konsolideringen fungerer ikke for museumsbanene. Kanskje for Krøderbanen, men det er bare fordi vi har hatt en lokal ledelse som ikke har gitt etter for resten av museets ønsker.
- Konsolideringen har ført til økt kamp mellom de konsoliderte museene, og når museumsbanen får tilført øremerkede midler ønsker det ledelsen i det konsoliderte museet å dele disse pengene mellom alle museene. Jeg føler at Krøderbanen ikke får noen fordeler ved å være i et konsolidert museum slik det er i dag. At museumsjernbanene har en solid grunnstamme av frivillige er totalt fjernt for ledelsen i det konsoliderte museet. Jeg føler at alle de andre museene 'henger seg på' museumsbanen og utnytter dette uten at vi selv får noe tilbake.

Hvilke erfaringer med konsolideringen? (3/5)



- Kunstnerdalen kulturmuseum har absolutt ingen forståelse for hva det innebærer å drive et jernbanemuseum, med tilhørende infrastruktur, materiell og drift. De verdsetter heller ikke de frivilliges innsats, og har ingen forståelse for de krav som stilles til personale på et tog.
- Ting har ikke blitt nevneverdig bedre..
- Forstår at dette måtte gjøres og tror det er et riktig grep. Trenger lang tid før det har gitt resultater. Ledelse er et problem og det forsinker utvikling og forbedring.
- Ledelsen sentralt i VAM har ikke evnet å sette seg inn i og skaffe seg oversikt over de utfordringer det er å drive et levende museum/jernbane
- Mere kultur som handler om alt annet enn samferdsel
- Opplever at 'språkproblemer' og kulturforståelser har gjort prosessen veldig vanskelig. Har opplevd at det frivillige miljøets kompetanse har vært vanskelig å svelge for den øverste ledelse.
- Ingen som helst aksept for det frivillige arbeidet (Venneforeningen) fra ledelsens side. Venneforeningen er ikke tatt med på noen organisasjonsplan/oversikt i VAM
- "Masse byråkrati, ingen forståelse for jernbanedrift i ledelsen, ønske om å bare 'stille ut materiellet' som en annen statisk utstilling.
- INGEN forståelse for at vi tar vare på arbeidsmetoder og kunnskap, og at det er det å drive en jernbane anno 1900 som er det vi viser frem. De fysiske tingene som lok og vogner er bare en liten del av det vi skal bevare. Vi skal også bevare vedlikeholdsmetodene, driftsmetodene, miljøet og alt det som eksisterte da disse jernbanene var i drift."
- Dårlig, vi blir styrt fra styret i det opprinnelige fylkesmuseet som ikke har jernbanekompetanse og som ikke er villige til å høre på oss som har fagkompetansen.
- Har veldig dårlig erfaring med konsolideringen. Det har blitt tilført mer administrasjon/byråkrati, og det blir produsert mindre i form av vedlikehold og restaureringer. Ledelsen sentralt har ikke forutsetninger og innsikt til å drive museumsjernbane. Frivillige blir overkjørt og tildels utnyttet. Frivillige med fagkompetanse blir ikke lyttet til. Ledelsen kjører sitt eget løp.

Hvilke erfaringer med konsolideringen? (4/5)



- Burde aldri ha funnet sted
- "Mer byrokrati, mindre innflytelse, hele konsolideringen en gedigen skuffelse"
- Blir ikke hørt/respektert for den fagkunnskapen og erfaringen vi har.
- "Altfor lang vei til beslutningstakere."
- Det konsoliderte museet forstår ikke jernbanedrift, og knapt konservering av et teknisk kulturminne som ikke er statisk.
- Museumsbanene er underlagt Jernbaneloven, og denne m. forskrifter setter omfattende krav til sikkerhetsstyring mv. Disse kravene kan ikke tilfredstilles ved konsolideringsløsningen som er valgt. Det betyr at det er en betydelig riskiko for at tillatelsen til å drive jernbanevirksomhet kan bli inndratt i forbindelse etter systemtilsyn."
- Liten nytte, har tilført meget lite, ikke positivt
- Lite tilføring av nye midler etter konsolidering og liten forståelse for hva en museumsjernbane er.
- Økt administrasjon og arroganse, større avstand, liten forståelse for denne typen krevende museumsdrift, dårlig økonomisyring, manglende personalpolitikk
- Hovedproblemet er at toppledelse i museum har ingen ide hva det betyr å kjøre tog. Togmuseum er noe helt annet enn bygdemuseum
- "Jeg var ikke aktiv ved UHB da konsolideringen ble gjennomført. Innholdet i konsolideringsavtalen skremte meg, punktene vedr økonomi utsletter langt på vei det frivillige miljøets incitament til å gjøre noe for å øke UHBs inntekter.
- Det kan se ut til at 'konsolideringseffektene' ikke tas ut der det er mulig. Det henger etter min vurdering ikke på greip at hvert enkelt museum inngår egne avtaler om kjøp av f.x renholdstjenester, forbruksvarer mv der det konsoliderte museet muligens ville kommet bedre ut med en 'flåteavtale' som også ville vært mer interessant for tilbyderne."

Hvilke erfaringer med konsolideringen? (5/5)



- Det virker som om miljøet mellom fylket/ansatte og frivillige er skadelidende av konsolideringen.
- Det sentrale museet har for mange avdelinger, administrasjonen strekker ikke til. Fellestjenestene fungerer dårlig (får ikke tilbakemelding, må melde inn om ønskede tjenester over et år i forveien etc.). Administrasjonen er ikke omstrukturert og tilpasset driften av så mange underavdelinger. Ledelsen har liten eller ingen forståelse av hva drift av museumsbaner går ut på, selv etter 7 år. Viser ingen interesse for drift og vedlikehold, igjen et tegn på for liten tid til hver avdeling.
- Dårlig, fordi de som bygget det hele opp ble satt utenfor.
- Administrasjonen i det konsoliderte er kunnskapsløse om hva vi driver med
- En kompleks prosess/avtale som veldig få så rekkevidden av, og de som gjorde det trakk seg under arbeidet (noe som gjorde at avtalen ble dårligere enn nødvendig).
- Hadde forventet at det skulle bli bedring i ressurstilgang og utnyttelse av fellestjenester. Det fungerer ikke.
- "Dårlige erfaringer. Det konsoliderte museet har ikke nok kunnskap til å drive jernbane. De prøver å lære, men får det ikke til. Museumsbanedrift er for komplekst for museumsfolk! Forfallet har akslerert etter konsolideringen, midlene vi har kommet ikke materiell/infrastruktur til gode. Konsolideringen har vært totalt mislykket.
- Vest-Agder museet har også hatt altfor stor fokus på å markedsføre seg selv. Dette gjør noe med selvfølelsen til de som er/har vært frivillige. Flere og flere frivillige faller fra, dette er svært bekymringsfullt da det er nøkkelpersoner som kjenner banen godt som er i ferd med å gå lei."
- Jeg er lite berørt av konsolideringen i mitt daglige arbeid, men jeg ser utfordringer med konsolideringen.

Starte konsolidering på nytt

Hvordan og hvorfor? (1/5)



Om du/dere skulle starte konsolideringen på nytt hva ville du da ha gjort og hvorfor?

- "Jeg ville sett meget nøye på hvert enkelt museum og funnet ut hva de har av særtrekk og hva de har av fellestrekk - dette primært i forhold til hvilken kompetanse som fordres for å drive dem og hvilke eksterne krav som stilles til driften av dem. Dersom særtrekkene er mange nok/store nok/alvorlige nok (slik jeg oppfatter at museumsjernbanene er sammenlignet med andre museer - andre 'levende' tekniske museer muligens unntatt - ville jeg holdt disse 'særingene' unna en geografisk konsolidering og i stedet sett på om en funksjonell/tematisk konsolideiring kunne gitt andre eller bedre effekter.
- "Mulig at dette kunne ha fungert med en øverste leder. Dette vet vi lite om. Mangler ressurser til å kunne bevege org. videre. Det har aldri vært ressurser i organisasjonen til å kunne omfordele.
- Mulig at det kunne ha tilflytt organisasjonen flere midler hvis prosessen fra sentralt hold har vært kjørt på en annen måte. Større grad av sammenslåing i fylket enn det som er tilfelle i dag. I tillegg til dette så skulle man i selve konsolideringsprosessen ha hatt større fokus på de faglige ulikhetene innenfor de ulike museene. forståelse for nødvendige og lovpålagte strukturer. Det er svært store ulikheter i de ulike avdelingene og liten forståelse for andre avdelinger. Det foregår lite samarbeid. Mye energi går med til å forsøke å få forståelse for hva det er vi driver med."
- Mer samarbeid med andre museumsbaner.
- Informasjon / kommunikasjon med venneforeningen skulle vært bedre. Det betinger også at venneforeningen hadde vært mottakelig for informasjon. På konsolideringstidspunktet var SB venner tilsynelatende mindre aktive for å jobbe med et samarbeid.

Starte konsolidering på nytt

Hvordan og hvorfor? (2/5)



- Bedre forankring i det frivillige miljøet for at det faktisk var nødvendig å konsolidere for å sikre banens fremtid. At venneforening faktisk er avhengig av museet for å drifte og for å kunne utøve sin hobby og interesse, og at museet er avhengig av de frivillige for å få kjørt og vedlikeholdt tog.
- Se på den lokale organiseringen og gjøre endringer der.
- Fått på plass en fungerende organisasjon før sammenslåing.
- Vet ikke, det ville vel uansett blitt et nytt 'tvangsløp'
- "En mye sterkere avtale som sikrer banen drift.
- En sterkere avtale ville fjerne mange problemstillinger."
- "Krevd høyere kompetanse i den sentrale/fylkesmusebiten. De har null komp i dag og klarer nok ikke å omstille seg.
- Hvis kravene i forslagene til konsolidering var satt opp ordentlig ville et hvilket som helst av de norske fylkesmuseene falle igjennom som samarbeidspartnere for museumsjernbanedrift. Riktige krav ville stilt dem utenfor slik at vi ikke automatisk ville passet inn i kulturdepartementets 'boks' som gjorde den meget uheldig konsolideringen mulig."
- Direktøren bør ha resultatbonus basert på måleparametre fra avtalen.
- Vet ikke
- Laget en landsplan for opprettholdelse og utvikling av museumsbanene og skapt en organisasjon basert på museumsbanenes behov.
- Vurdert fag framfor lokalisering som grunnlag for konsolideringen. Fellestjenestene burde i større grad vært bevisste på at de er stabs- og sevicefunksjonen og ikke et mål i seg selv.
- Konsolidert på tema - ikke på geografi. Sørget for at endringen følges opp med økte økonomiske tilskudd.
- Prøve å konsolidere på fag ikke geografi

Starte konsolidering på nytt

Hvordan og hvorfor? (3/5)



- Unngått konsolidering.
- Ikke blitt med som en del av Kunstnerdalen kulturmuseum, da vi som museumsbane er helt annerledes på absolutt alle måter. Selv mener jeg at Norsk Jernbanemuseum (Hamar) burde vært 'modernmuseum' for alle jernbanemuseene her i landet, og et konsolidert museum burde ligget under dette. Dette for å øke forståelsen for at vi faktisk er et dynamisk museum med jernbane som fagområde. Å være et levende museum med jernbanetrafikk fordrer også store utfordringer innen trafikkvirksomheten da vi er underlagt Statens jernbanetilsyn. Dette har det konsoliderte museet INGEN forståelse for. De tror vi 'leker' med tog, og at det er like stor jobb å bytte strenger på en fiolin som å bytte kjelerør på et damplok.
- latt være.
- Hatt møter og diskutert merkevarebygging, avdelingens selvstendighet innenfor et konsolidert museum og holdt jevn kontakt med de frivillige. Gitt de frivillige formelle posisjoner i styrer og utvalg. Tatt initiativ og involvert. Jobbet med relasjoner mellom ansatte og frivillige. Avklart roller og oppgaver konkret mellom de ansatte og de frivillige.
- Tematisk konsolidering og IKKE regional/geografisk.
- Satset på bli underlagt jernbanemuseet.
- Det hadde vært bedre med en konsolidering av museumsjernbanene i Norge, framfor en geografisk konsolidering med andre type museer.
- De frivillige må med på laget! Ikke holdes totalt utenfor! Må sees på som en ressurs for VAM
- Ikke gjort det i det hele tatt.
- Konsolidert sammen etter fagfelt, gjerne geografisk.
- Konsolidert museene tematisk, dvs museumsjernbanene sammen. Dette er fordi vi 'snakker samme språk', for å holde på kompetanse og ha en ledelse som vet hva det innebærer å drive museumsjernbane, og hvor viktig det er med samspillet mellom ansatte og frivillige for å greie og kjøre tog.

Starte konsolidering på nytt

Hvordan og hvorfor? (4/5)



- Stått utenfor
- Ville unngått hele konsolideringen
- Holdt oss utfor de store offentlige museer.
- Se neste punkt:
- Blitt konsolidert med andre museumsbaner
- Hatt større innsikt i avtalen før den ble skrevet under.
- Helst ikke konsolidert, men pengesekken styrer
- Samlet alle museumsjernbaner og konsoliderte den sammen under ett, foreksempel Norsk Jernbanemuseum eller museumbanerådet
- Jeg ville sett meget nøye på hvert enkelt museum og funnet ut hva de har av særtrekk og hva de har av fellestrekk - dette primært i forhold til hvilken kompetanse som fordres for å drive dem og hvilke eksterne krav som stilles til driften av dem. Dersom særtrekkene er mange nok/store nok/alvorlige nok (slik jeg oppfatter at museumsjernbanene er sammenlignet med andre museer - andre 'levende' tekniske museer muligens unntatt - ville jeg holdt disse 'særingene' unna en geografisk konsolidering og i stedet sett på om en funksjonell/tematisk konsolideiring kunne gitt andre eller bedre effekter.
- Sentralisert de forskjellige museumene i forhold til drift, ikke geografi. aktive - aktive, bildemuseum - bildemuseum osv.
- Lite vi kunne ha gjort, konsolideringen ble utført på Akershus fylkesmuseums premisser. UHB fikk beskjed om å bli konsolidert ellers ville all statsstøtte forsvinne. Hvis man hadde hatt en sterkere forhandlingsposisjon kunne man ha poengtert hva drift av museumsbane innebærer. Forklart at kutt i antall stillinger ville være katastrofalt. Forklart ulikheten mellom en museumsbane og de andre avdelingene i fylkesmuseet og hvilke utfordringer dette byr på. bla at UHB har tildels liten nytte av museets fellestjenester, vi har heller bruk for mer kvalifisert personell (Banearbeider, mekanikker m/kunnskap om damplok osv).

Starte konsolidering på nytt

Hvordan og hvorfor? (5/5)



- Faglig istedet for regional tilknytning.
- Ikke konsolidert hvis det ikke kunne bli med andre museumsjernbaner
- Venneforeningen skulle vært med som avtalepartner. Venneforeningens plikter og rettigheter skulle vært tydeligere beskrevet.
- Ville ha tatt utgangspunkt i en helt annen organisering ved å knytte sammen kompetanseområder i steden for geografisk konsolidering
- "Jeg ville sett meget nøye på hvert enkelt museum og funnet ut hva de har av særtrekk og hva de har av fellestrekk - dette primært i forhold til hvilken kompetanse som fordres for å drive dem og hvilke eksterne krav som stilles til driften av dem. Dersom særtrekkene er mange nok/store nok/alvorlige nok (slik jeg oppfatter at museumsjernbanene er sammenlignet med andre museer - andre 'levende' tekniske museer muligens unntatt - ville jeg holdt disse 'særingene' unna en geografisk konsolidering og i stedet sett på om en funksjonell/tematisk konsolideiring kunne gitt andre eller bedre effekter.
- Stått utenfor.
- Konsolidering burde vært basert på felles fag og ikke nødvendigvis felles fylke.

Konsolidert sammen - hvordan? (1/5)



Hvordan mener du alle norske museumsbanene burde vært konsolidert i sammen?

"Jeg tror de ville tjene på en form for 'tematisk konsolidering' i og med at de i prinsippet driver med akkurat det samme og har nøyaktig de samme utfordringene, de største forskjellene går vel på størrelse, geografisk beliggenhet og økonomi. Jeg er tilbøyelig til å mene at museumsjernbanene burde vært en form for 'satelittmuseer' eller 'underavdelinger' av Norsk Jernbanemuseum på Hamar, dette under forutsetning av at de nødvendige organisatoriske og bemanningsmessige endringer gjøres der. Et slikt grep burde kunne få ut en god del 'stordriftsfordeler' ved at NJM forvaltet det 'fellesgodset' som hver museumsjernbane idag sliter med på egenhånd og som fører til at de samme oppgavene gjøres flere ganger, av flere personer og på forskjellige steder.

- Et alternativ til en organisering under NJM kunne vært at man opprettet en ny funksjon/enhet - noe a la et museumsbaneråd som fungerte også mellom møtene sine. Men kravene i jernbanelovgivningen forutsetter såvidt jeg kan se en form for 'kommandostruktur' for at et "
- "Er litt uslikker på hvordan dette skal kunne løses i praksis. Mangelen på ressurser til praktiske oppgaver i avdelingene er svært store. det hjelper lite med en topptung organisasjon hvis men ikke på de ulike stedene har ressurser til å få dette til å gå rundt.
- Nærhet til virksomheten er her svært viktig. "
- Finne ut hvem som passer best til å samrabeide.
- Det kan være fordeler med å konsolidere tematisk. Vi står over for mange samme utfordringer som andre museumsbaner gjør. Det vil likevel være andre utfordringer mht geografisk plassering?
- Kan ikke ta stilling til det, men skulle ønske at museumsbanerådet kunne vært organisert mer slik de nasjonale museumsnettverkene blir drevet. I dag føler vi liten nytte av rådet.
- Nærhet til fellestjenester og øverste ledelse er viktig. Konsolidering av museumsbanene vil gi økte (geografiske) avstander til disse.

Konsolidert sammen - hvordan? (2/5)



- Har ingen mening om det
- "En mulighet er som avdeling under JBV's Nasjonale jernbanemuseum. Her vil også Jernbanemuseet på Hamar bli en avdeling slik at alle museumsbanene og njm blir jevnbyrdige. Således organisert vil jernbanemuseene/banene få en enklere tilgang til ingeniør/geolog/jernbanefaglige tjenester i JBV på en enklere måte.
- Hvordan en bryter ut av dagens ordning under kulturdept er helt klart en utfordring."
- Under en jernbanefaglig paraply som er spisset på kompetanse innen jernbanedrift og forvaltning av tekniske kulturminner
- Ja, absolutt!
- "Nei, da blir vi for like.
- Det er best at de forblir i hver sin konsolidering. Det skaper 'konkurransen' og banene utfordrer hverandre. "
- Museumsbanene hadde hatt nytte av å vært faglig konsolidert i en slags konsernmodell slik at man kan 'lene' seg litt på hverandre. På den måte ville man kunne samlet sett utgjøre en større kompetanse.
- De kunne vært organisert som et konsolidert museum - uavhengig av beliggenhet.
- alle banene sammen med jernbanemuseet og gjerne også andre tekniske museer
- Museumsbanene burde ha konsolidert seg museumsbaner imellom. Andre museer burde vært holdt utenfor.
- Det burde, etter mitt syn, blitt underlagt Norsk Jernbanemuseum, og at vi alle sammen var konsolidert der. Da ville man kunne samle hele Norges jernbanemuseer sammen, og løfte samtlige museer langt videre enn vi klarer i dag.
- Det burde de ikke være, samarbeidet dem i mellom er godt nok.

Konsolidert sammen - hvordan? (3/5)



- Tror ikke det er en vei å gå. Det blir for store avstander og kan ikke se at det vil være en god overbygning som samler og leder. Forutsetter en sterk sentral statlig ledelse som ikke er utprøvd innenfor museumsbaneverdenen. Hvis det skulle være en løstere tilknytning så må det etableres et samarbeidsapparat som en ikke har sett konturene av til nå, så det vil være et eksperiment.
- "Med NJM som paraplyorganisasjon. Det eksisterer allerede et løselig nettverk som lett kan utvikles videre. De probl. man har er svært like og kan løses til felles nytte for alle museumsbanene. Kompetanse og tekn. løsn. er likt. Lettere å hjelpe hverandre ved utveksling av arb. kraft, utføre jobber for hverandre gjennom fasiliteter og tilgjengelig utstyr.
- Gjennom NJM kan man styre hva man ønsker at de ulike museumsbanene skal representere og formidle."
- Da snakker alle samme språk og alle vet hva jernbaneuttrykk menes med.
- En felles paraplyorganisasjon med lokaler ledere. Stor grad av frihet og muligheter for å dyrke egenverdi innenfor gitte rammer.
- "De burde vært i en helt egen konsolidering, fordi det ikke har noe med vanlig museumsdrift (Utstilling/formidling) å gjøre.
- Museumsbanenes måte å formidle på er å kjøre tog. Ikke statisk utstilling, men levende miljø."
- Konsolider museumsjernbanene, ikke lokale museer. Jernbane fokuserer på jernbanedrift og dette er så grunnleggende forskjellig at det ikke lar seg kombinere med tankegangen med menneskene som jobber i 'utstillingsmuseer'.
- Konsolidert sammen etter fagfelt, gjerne geografisk.
- De burde ligge under jernbanemuseet
- Ledet av jernbanemuseet med de enkelte museumsbaner som underavdelinger
- Sammen i et felles forum.

Konsolidert sammen - hvordan? (4/5)



- Alle norske museumsbaner bør konsolideres sammen i et fagmuseum sammen med Norsk Jernbanemuseum. Hvis dette ikke skjer er jeg redd at museene etterhvert blir statiske utstillinger.
- Som en del av jernbaneverket eller av tekniske, transportmuséer
- Jeg tror de ville tjene på en form for 'tematisk konsolidering' i og med at de i prinsippet driver med akkurat det samme og har nøyaktig de samme utfordringene, de største forskjellene går vel på størrelse, geografisk beliggenhet og økonomi. Jeg er tilbøyelig til å mene at museumsjernbanene burde vært en form for 'satelittmuseer' eller 'underavdelinger' av Norsk Jernbanemuseum på Hamar, dette under forutsetning av at de nødvendige organisatoriske og bemanningsmessige endringer gjøres der. Et slikt grep burde kunne få ut en god del 'stordriftsfordeler' ved at NJM forvaltet det 'fellesgodset' som hver museumsjernbane idag sliter med på egenhånd og som fører til at de samme oppgavene gjøres flere ganger, av flere personer og på forskjellige steder. Et alternativ til en organisering under NJM kunne vært at man opprettet en ny funksjon/enhet - noe a la et museumsbaneråd som fungerte også mellom møtene sine. Men kravene i jernbanelovgivningen forutsetter såvidt jeg kan se en form for 'kommandostruktur' for at et fe
- Fordi å drive et levende tog-museum er vesentlig mer kompleks enn andre typer museum.
- Banen kunne med stor fordel vært konsolidert sammen, dette ville ført til at ledelsen viste hva drift av museumsbaner går ut på. Men det kan føre til store problemer med kommunikasjon da banene ligger så spredt som de gjør. Det er også uklare spørsmål om hvordan man skulle organiseres, hvem man skulle underordnes osv.
- Med Museumsbanerådet sterkere inn (sic) og Norsk Jernbanemuseum som hovedmuseum.
- De burde vært det med Jernbanemuseet som topp
- At alle sammen får de midler som trengs for å drive en sikker og god bane. Vi må ha mere midler til vedlikehold av rullende materiell, bygninger og ikke minst 'sporet'.

Konsolidert sammen - hvordan? (5/5)



- "Veldig forutinntatt/ledende spørsmålsstilling... Burde vel hvert: 'Mener du at alle de norske museumsbanene burde vært konsolidert sammen'.
- Men; HVIS de skulle vært konsolidert sammen måtte det skje under JBV/Jernbanemuseet."
- Ved et overordnet styringsorgan på lik linje med de museene vi dag er tilknyttet.
- "Jeg tror de ville tjene på en form for 'tematisk konsolidering' i og med at de i prinsippet driver med akkurat det samme og har nøyaktig de samme utfordringene, de største forskjellene går vel på størrelse, geografisk beliggenhet og økonomi. Jeg er tilbøyelig til å mene at museumsjernbanene burde vært en form for 'satelittmuseer' eller 'underavdelinger' av Norsk Jernbanemuseum på Hamar, dette under forutsetning av at de nødvendige organisatoriske og bemanningsmessige endringer gjøres der. Et slikt grep burde kunne få ut en god del 'stordriftsfordeler' ved at NJM forvaltet det 'fellesgodset' som hver museumsjernbane idag sliter med på egenhånd og som fører til at de samme oppgavene gjøres flere ganger, av flere personer og på forskjellige steder.
- Et alternativ til en organisering under NJM kunne vært at man opprettet en ny funksjon/enhet - noe a la et museumsbaneråd som fungerte også mellom møtene sine. Men kravene i jernbanelovgivningen forutsetter såvidt jeg kan se en form for 'kommandostruktur' for at et "
- De burde være under en felles paraply, for å samarbeide med andre som forstår faget og kunne dele på kompetanse, utstyr etc.
- Alle museumsbanene burde vært et felles museum under f.eks Norsk Jernbanemuseum. Vi burde hatt felles grunnopplæring og felles styringssystemer.

Forslag til forbedringer (1/5)



Dine forslag til forbedringer:

- "Jeg ville gått systematisk igjennom hvilke mulige 'samarbeidsområder' som finnes hhv. mellom de idag konsoliderte museene i GVBs nedslagsfelt/samarbeidsområde (brukes de fullt ut - finnes det flere?) og mellom museumsjernbanene/Norsk Jernbanemuseum (hva samarbeider vi om idag. Hvor kan/bør vi samarbeide mer?)
- Utfallet av en slik gjennomgang bør så benyttes til å avgjøre hvorvidt man skal gå for en 'tettere konsolidering' (for GVBs del en geografisk konsolidering) eller for at museumsjernbanene skal begynne å gå for en konsolidering dem imellom."
- Bedre forståelse for hva vi driver med.
- "Først og fremst bør det direktør på plass i vår org.
- Har en formening om at nærhet til virksomhet er et sentralt punkt i forhold til drift av museumsbanene. Det er godt mulig at man kan ha en sentral organisering i forhold til mye av oppfølgingen når det gjelder lover, forskrifter. HMS systemer, ROS analyseverktøy osv. Likevel må det poengteres at dette hjelper lite hvis man ikke får tilført ressurser i avdelingen."
- Bedre økonomi å bedre samarbeid.
- "- Arbeide mot gode samarbeidsformer mellom frivillige og museum(ansatte).
- Faglig samarbeid med andre museumsbaner gjennom MBR. "
- Mer profesjonell drift av museumsbanerådet i retning av slik de nasjonale museumsnettverkene drives. At man tar opp hvordan vi kan samarbeide bedre, utnytte og dele på hverandres kompetanse osv.
- Det er for få fast fagpersonell til å ivareta større tekniske oppgaver og lite frivillig insats. For stort etterslep og for få midler til oppgavene. Uten at banen får det løftet som skal til, vil togfremføring bli umulig i løpet av 2 - 3 år. Vi trenger 3 mill kr ekstra til vedlikehold over en periode på 3 år og en fast mekaniker mer enn i dag skal virksomheten kunne berges for framtiden.

Forslag til forbedringer (2/5)



- Større rolleavklaring mellom om venneforening og museum.
- Ikke gitt at større sentrale enheter fungerer bedre enn velfungerende små... , har ingen gode forslag
 - Nokså likt som over men med en involvering fra kulturdept inn i museumsbiten til JBV's fordel. JBV som vi kjenner det i dag burde ikke 'drifte' museene, de kostnadene bør jaggu belastes kulturdept slik som idag.
 - En bedre personalpolitikk som stimulerer de frivillige til å yte sitt beste. Per idag er det et sentralt styrt hierarki som har en ovenfra og ned holdning. Det oppleves stor bruk av hersketeknikker for å holde mennesker nede.
 - Gjennomgå avtalene og reforhandle dem.
 - Det er stort potensiale for utnyttelse av kunnskap og erfaring hos frivillige som nå ikke blir tatt skikkelig vare på.
 - Det konsoliderte museum skulle vel bli en ressurs for museene som er knyttet til. Har ikke merket noe til det overhodet.
 - Felles opplæringssystemer lignende det NJK har utviklet for 'sine' museumsbaner. Bredt faglig samarbeid på tvers av banene. På sikt utvikle en slags faglig konsernmodell
 - Gå tilbake til start! Konsolideringen i dagens form har ikke ført til annet enn økt administrasjon og frustrasjoner!
 - Det konsoliderte museet (KKM) kunne begynne med å ansette en leder !!
 - Fisjon (oppløsning av de konsoliderte museene) er nok løsningen.
 - Komme seg fortest mulig ut av de nåværende konsolideringene, og heller samles under Norsk Jernbanemuseum om man er nødt til å være konsolidert. Slik det er i dag ville det være adskillig bedre å være alene som museum enn å være konsolidert med museene vi er sammen med i dag.

Forslag til forbedringer (3/5)



- La dem som kan jobben gjøre den.
- Jobbe videre med å utvikle museumsbanen som en selvstendig enhet innenfor det konsoliderte museet. Satse mye på rolleavklaringer mellom ansatte og frivillige. Etablere og drive faste utvalg der både ledelse, ansatte og frivillige er representert. Jobbe mer med å involvere eksterne bidragsytere. Utvikle markeds- og salgsapparatet på banen for å skaffe inntekter og utvikling.
- Flere møter for de frivillige, slik at vi kan bli hørt.
- Iverksett tematisk konsolidering, jfr punktet over, snarest mulig.
- Konsolidere alle museumsjernbanene i ett museum utenfor tradisjonell museumsdrift som etter mitt syn ikke går sammen med museumsjernbanedrift.
- Setesdalsbanen er det største museet i Vest-Agder. I et konsolidert Vest-Agder-muse burde hovedsetet vært på Setesdalsbanen og brorparten av stillingene burde handlet om Setesdalsbanen. Å ha Setesdalsbanen som et lite tilleggsbruk er helt forkastelig. Da er det bedre å stå alene og ha 100% fokus på å drive en god jernbane.
- Fått en ledelse av det konsoliderte museet som forstår problemene våre og tilfører oss midler.
- Løsrive oss fra Vest-Agder Museet, eventuelt konsolidere oss sammen med andre museumsjernbaner.
- dropp konsolideringen innen fylket og heller slå sammen like grupper nasjonalt og ikke alt sammen i en suppe som det er nå
- VAM bør delegere jernbanedriften til Stiftelsen Setesdalsbanen.
- Alle norske museumsbaner samles i et / under en paraplyorganisasjon.
- Konsolidering med andre fagmuseer, og klart definert ansvar lokalt. Den enkelte museumsbane må være innehaver av 'tillatelse til å drive jernbanevirksomhet'.

Forslag til forbedringer (4/5)



- Vurdere økonomibevilgningene til museumsbanene, som det er i dag er det mere forfall enn oppbygning
 - "Mindre sentrale museuseenheter og ledere som fungerer.
 - Styrer som er bevisst sitt ansvar
 - Det å reversere prosessen går ikke uten at de rikspolitiske retningslinjer i fht tilskudd endres."
 - "Samler de museumsjernbaner og legger den under eller Norsk Jernbanemuseum, eller Museumsbanrådet
 - "På UHB ville jeg begynt med å sjekke etterlevelsen av konsolideringsavtalen og - der manglende etterlevelse konstateres - enten kreve etterlevelse eller si opp/reforhandle avtalen. Mulig inspirasjon kan hentes fra Krøderbanens konsolideringsavtale. Der nest ville jeg gått systematisk igjennom hvilke mulige 'samarbeidsområder' som finnes hhv. mellom de idag konsoliderte museene (brukes de fullt ut - finnes det flere?) og mellom museumsjernbanene/Norsk Jernbanemuseum (hva samarbeider vi om idag. Hvor kan/bør vi samarbeide mer?)
 - Utfallet av en slik gjennomgang bør så benyttes til å avgjøre hvorvidt man skal gå for en 'tettere konsolidering' eller for at museumsjernbanene skal begynne å gå for en konsolidering dem imellom."
 - Ledelse i fylkesmuseet må forstå alvoret og omfanget av hva en jernbane koster å drive.
 - De frivillige som har drevet museumsbanen i mange år burde hatt en mye mer sentral rolle i ledelsen ved museumsbanen. Evt. så burde vi gått ut av det konsoliderte museet for å få en enklere organisasjon og bedre nærhet mellom ledelse og frivillige.

Forslag til forbedringer (5/5)



- Fylkesmuseets administrasjon bør omorganiseres. Organiseringen er i liten grad endret fra den tiden hvor Akershus fylkesmuseum var et eget museum. Bør endres slik at man i større grad får en administrasjon tilpasset drift av nærmere 20 avdelinger. Fellestjenestene bør mulig avvikles og midlene brukes til å hente inn eksterne tjenester som er mer tilpasset avdelingenes behov. En slik løsning vil i tillegg til å gi avdelingene større mulighet til å hente inn den kompetansen de virkelig trenger også gi større fleksibilitet i når tjenesten blir utført. UHB har for eksempel mye større bruk for entreprenører og kvalifiserte sveisere, enn konservatorer og kunsthistorikere. Riv opp nåværende konsolidering og opprett ny med museumsbaner og kanskje andre tekniske fortidsminner som også praktiserer en drift i sin formidling

- Mer penger i støtte fra STATEN!

- Mer penger!!! Bra at JBV støtter infrastruktur, men savner det samme for rullende materiell. Større REELL innflytelse for de frivillige.

- Vi må få på plass en bedring i ressursbruken slik at vi kan utnytte vår kompetanse på alle museumsbaner.

- "Jeg ville gått systematisk igjennom hvilke mulige 'samarbeidsområder' som finnes hhv. mellom de idag konsoliderte museene (brukes de fullt ut - finnes det flere?) og mellom museumsjernbanene/Norsk Jernbanemuseum (hva samarbeider vi om idag. Hvor kan/bør vi samarbeide mer?)

- Utfallet av en slik gjennomgang bør så benyttes til å avgjøre hvorvidt man skal gå for en 'tettere konsolidering' eller for at museumsjernbanene skal begynne å gå for en konsolidering dem imellom."

- Felles sikkerhetsopplæring slik at trafikkpersonale kunne utveksles over 'banegrensene'

Takk for ditt svar!



Veien videre...



- **Lese og evaluere avtalen i forhold til andre**
- **Måleparametre i avtalen**
- **Styrerepresentasjon for frivillige**
- **Venneforening som skott for egen økonomi**
- **Lokal økonomi forblir lokalt**