

Møte i Museumsbanerådet 5-6. november 2010 på Bryn i Oslo

Ref: Anne Bergit Jørgensen

Tre hovedtemaer ble tatt opp:

1. *Spørreundersøkelse blant ansatte og frivillige i museumsbanene som har gått inn i de konsoliderte museene.*
2. *Konsolideringen*
3. *Mulige samarbeidsområder*

Til 1: spørreundersøkelsen:

Se vedlegg om personaltilfredshetsundersøkelsen oktober 2010.

Undersøkelsen viser som en hovedtendens et ganske negativt bilde. Man kunne gi ”karakter” fra 1 til 5 med 5 som best. Snittet ble på 3,21. Det burde vært over 3,65 for å nærme seg et positivt inntrykk.

Mer om områdene det ble spurt om:

- Det er misnøye med toppledelsen, langt under snittet
- Det er noe mindre misnøye med lokal ledelse, litt over snittet
- Forutsetningene for konsolideringen er svakt oppfylt og dårlig kjent. Frivillige er ikke med i styret i de konsoliderte museene. De økonomiske bidragsyterne er med. Men hva med bidraget fra de frivillige, som i realiteten er meget høyt, antakelig høyere enn de som kalles økonomiske bidragsytere i dag.
- Personalforhold - normalt. Gjennomsnittelig score på arbeidsmiljø
- Fellestjenestene – lavt vurdert
- Respekt for frivilliges innsats - lavt vurdert
- Oppfatning av eget arbeid – ganske god
- Informasjon – bør bli bedre
- Organiseringen fungerer svakt
- Økonomi ekstremt dårlig
- Relasjoner, - forhold mellom ansatte og frivillige, - litt svakt
- Om fremtiden uttaler man seg positivt og ser gode muligheter.

Det vil bli laget en artikkel til Museumsnytt om undersøkelsen i regi av MBR

Til 2 - konsolideringen

”Museumsbanene er et opplevelsestilbud. Vil de konsoliderte museene vite å sette pris på det?”

Momenter som ble nevnt:

- De tradisjonelle museene har mye å tilby i utgangspunktet: Forskning, registrering, samlinger, utstillinger, profesjonelle personalavdelinger. Dette vil kunne gi verdifulle bidrag til museumsbanene og tilføre viktig kompetanse. Disse ressursene må utnyttes!
- Museumsbanene har til dels hatt litt trangt og lukket miljø og har vært lite villige til å åpne for ny kompetanse.
- Viktig å møte hverandre med forståelse
- Ønskelig med nye servicebygg flere steder

- Behov for å drive guiding. Gjerne i et samarbeid mellom guide og fagpersonale på tog og stasjon
- Konsolideringen er kommet for å bli – og det må arbeides for å bli et vi, - ikke de og vi.. Det finnes ikke noe alternativ. Konsolidering må skje lokalt, - det er slik museumsbanene er fundert historisk og de har bare mening lokalt. Interessen for utvikling ligger lokalt. Statlige museer mister ofte støtte lokalt, og det tas ikke ansvar på samme måte, eksempel Rallarmuseet.
- Museumsbaner som ikke er innlemmet i slike fusjoner ser med en viss uro på de problemene som preger de konsoliderte

Oppsummering:

Debatten har vist at det er et realistisk syn på situasjonen. Innstillingen er stort sett å gjøre det beste ut av situasjonen innenfor nåværende organisering. Det ikke er interesse for å utrede noen alternativ organisering for museumsbanene.

3. Mulige samarbeidsområder

Samarbeid om konkrete saker via museumsbanerådet er aktuelt. Se vedlegg om kompetanse: Et konkret forslag til samarbeid om opplæring ble diskutert. Mange har reglementer som bygger på 401, men med lokale tilpasninger. Det er lite interesse for å strømlinjeforme dette og det er skepsis til at det blir byråkratisk hvis alle endringer skal gå gjennom en sentral vurdering og implementeres på alle de andre banene. Felles opplæring vil kunne lette overgang mellom banene, f eks dersom folk flytter eller har interesse av å reise og jobbe på andre baner. Men det vil ikke være stor etterspørsel etter dette, for det er vanskelig nok å rekruttere frivillige. Flere nevnte at det går mot at man må ansette togpersonale også fordi interessen for dugnadsarbeid faller. Kan likevel være aktuelt å utrede dette forslaget noe mer, for å se hvor store forskjeller det er.

Konklusjon på dette forslaget:

Det er lite interesse for å sette i gang store og byråkratiske samarbeidsprosjekter, men det er interesse for å holde god kontakt og utveksle ideer og synspunkter, og gjerne samarbeide om innkjøp, låne utstyr av hverandre og utveksle kompetanse og finne konkrete løsninger på utfordringer. Det er ikke interesse nå for å formalisere samarbeid om konkrete områder. Banene er ulike, noe er felles, men man vil holde på særpreget og vil normalt finne løsninger lokalt.

Andre aktuelle samarbeidskurs; Kjelepasseropplæring. Dette vil nok være relativt like på de banene som kjører med damp.

Andre spørsmål som ble diskutert:

- Hvordan rapporteres uønskede hendelser? Viste seg å være meget forskjellig rundt omkring. Bør be om at JBT kommer på et møte og tar opp denne saken med oss.
- Vognvisitørkurs, - Krøderbanen tar muligens et initiativ neste pår.
- Jernbaneverkets bevilgninger til museumsbanene vil kunne ta slutt i løpet av en 4årseperiode. Midlene tas av JBV egen ramme og det er ingen garanti for at ordningen vil fortsette. Bør benytte muligheten nå.

Det trenges mer kompetanse på banene, - spesielt ingeniørkompetanse

Tom Johansen orienterte om utviklingen på Rjukan. Meget stort prosjekt som er i planeleggingsfase, og omfatter tog, båter, fyr, kaianlegg med mer. Ingenting i drift ennå, - organisasjonen er på tegnebrettet. Vil bli det største museumsprosjektet hittil. Ser store utfordringer med besøkstall, skaffe folk til drift, etc. Det to båtene er begge større enn Hestmanden!

Neste møte mars april 2011. Minner også om FEDECRAILmøte i 7-13 april i Dresden 2011.

1. Tillatelser

Ole leste opp overskriften på de ulike tillatelsene museumsbanene hadde hos Jerbanetilsynet. Det ble bemerket at alle tillatelsene var forskjellige med ulik ordlyd og varighet.

2. Opplæring

Henrik gjennomgikk kortversjonen av den presentasjonen Helge Lindholm holdt for MBR for noen år siden.

Bjørn Tokle fra Thamshavnsbanen var svært uenig i prisippet om felles opplæring og delvis likt reglement ut fra argumenter om at de ulike museale reglement var endel av det som skulle bevares og praktiseres, og at han ville selv ha ansvar for å godkjenne personell som skulle tjenestegjøre på hans bane. De var dessuten alene (før evt Rjukanbanen) å ha høyspent.

Tilfellet der en person hadde opplæring fra Krb og som nå var under opplæring på Thamshavnsbanen ble diskutert, og det kom frem at det ikke var noe problem i praksis. Poenget var at de vill selv se hvilken kompetanse vedkommende hadde.

Krb har laget overgangskurs for de som er ansatt i andre operatører (NSB, JBV, Cargonet etc) som kjører etter dagens reglement.

Rjb virket interessert i å henge seg på GVB/Krbs opplegg.

3. Rjukanbanen

Tom Johansen orienterte om status på Rjukan. Forskjellen fra oss andre museumsbaner er at de i tillegg må drive rederivirksomhet.

4. Til slutt

Årsmøtet blir i mars -11. Før kjøresesongen for de fleste.

Ole delte ut gaver i form av jubileumsbok, kalender og siste nr av PS til alle.