

Wolfram Bäumer

Zur Rolle der Museumsvorführer

Der Beitrag über die 40 Jahre alte Vermittlungsform „Museumsbahn“ in DME 3/06 hat rege Diskussionen hervorgerufen. Interessanterweise kam gerade von Museumsbahnern Widerspruch gegen die Rollenzuweisung als „Vorführer“. Ein ganzer Strauß von Entgegnungen sollte von den Ausführungen distanzieren, eigenes Verhalten rechtfertigen und den Sinn solcher Beiträge in der DME in Frage stellen. Die damit angeregte Diskussion erscheint äußerst wichtig und sinnvoll, daher seien die Argumente aufgegriffen und weiter ausgeführt.

Einleitendes Beispiel

Der Tag des offenen Denkmals war Anlaß, am 10. 9. 2006 den denkmalwerten Schienenbus T 41 auf der Museumsstrecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf einige Male fahren zu lassen. Der Triebfahrzeugführer hatte in Asendorf die Kinder auf die Klappsitze vorne versammelt und die Großen in das Wageninnere gebeten. Die Fahrt ging los, die Kinder erfragten, verfolgten, kommentierten und kontrollierten jeden Handgriff des Schienenbusfahrers exakt, besonderes Augenmerk galt wie immer dem Einhalten der Läute- und Pfeifsignale. Alles war bestens, T 41 schnurrte sanft über die Strecke, die Sonne schien angenehm vom blauen Himmel, aus dem Fahrgastraum drang zufriedenes Gemurmel, Schaffnerin und Fahrer hatten schon einige Fahrten sicher und harmonisch abgewickelt.

Und dann passierte es: Mit weit geöffneten Kuller- und selig strahlendem Gesichtsausdruck erklärte eine wohl Vierjährige dem Triebfahrzeugführer, daß ihr Papa heute Geburtstag habe und sich von seiner Familie eine gemeinsame Fahrt mit dem Schienenbus gewünscht hatte und daß es schön sei, daß der Papa Geburtstag habe. Auf die Rückfrage des Schienenbusfahrers, ob sie am Morgen auch besonders lieb zum Papa gewesen sei, kam die Bestätigung, daß sie ihn am Morgen mit einem Kuß im Bett geweckt habe. Nach diesem Gespräch galt das gemeinsame Augenmerk der bevorstehenden Zugkreuzung in Heiligenberg, HOYA piff das Signal „Kommen“ und Ralf Hormann stand schon an der umgelegten Einfahrtweiche.

Was für ein schönes Erlebnis, was für eine Freude, bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen

ehrenamtlich aktiv sein zu können. Was könnte besser motivieren, als die Kombination von reibungslosem Eisenbahnbetrieb mit historischen Fahrzeugen und historischer Betriebsweise und glücklichen sowie Anerkennung äußernden Museumsbesuchern? Und gibt es ein schöneres Lob oder eine höhere Anerkennung als zu erfahren, daß ein Vater sich zum Geburtstag von seiner Familie eine gemeinsame Fahrt mit der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen wünscht und daß eine vierjährige Göre, der man besondere Vorlieben für Wismarer Schienenbusse oder meterspurige Schienenfahrzeuge sicher nicht unterstellen kann, genauso viel Freude am Museumsbesuch hat wie ihr Papa und das in ihrer Begeisterung auch unverblümt mitteilt?

Das alles wäre ganz leicht zu vermeiden gewesen, man hätte bloß in Asendorf nichts zur Vorsortierung der Fahrgäste unternehmen oder bei Gelegenheit auf das über dem Fahrersitz angebrachten Schild „NICHT MIT DEM FAHRZEUGFÜHRER SPRECHEN“ hinweisen müssen. Aber was wäre dann besser gewesen?

„Ich fühle mich nicht als Vorführer!“

Richtig, als Museumsbahner übernimmt man die Rolle als Lokführer, Heizer, Zugführer, Schaffner, Buffetwagen- oder Stationspersonal und übt dabei unentgeltlich eine Tätigkeit aus, die andere Leute bei „richtigen Eisenbahnen“ beruflich und gegen Entlohnung erledigen. Doch neben der Ehrenamtlichkeit gibt es einen noch wichtigeren Unterschied: Eisenbahnen brauchen ein Verkehrsbedürfnis zur Legitimation ihres Daseins.

Und eben dieses Verkehrsbedürfnis fehlt den Museumsbahnen, die „Fahrgäste“ wollen nicht von A(sendorf) nach B(ruchhausen-Vilsen) befördert werden, sondern vielmehr bei der Museumsbahn ein paar schöne Stunden erleben, Bewegung in guter Luft genießen, alte Technik oder Nostalgie erleben oder gar intellektuelle Anregung erfahren. Das gilt auch, wenn sie zum Wandern oder Kaffeetrinken aussteigen oder gar nur Teilstrecken zurücklegen. Solche Kundenbedürfnisse entsprechen nicht denen eines ICE- oder S-Bahn-Fahrgastes, sondern denen eines Museumsbesuchers.

Museumsbahnen brauchen also gar kein Verkehrsbedürfnis für ihre Legitimation. Sie erhalten ihren Sinn als Inszenierung eines Museums, als lebendige Ausstellung eines technikhistorischen Museums. Und wir Museumsbahner führen keine alten Sägegatter oder Spinnmaschinen vor, sondern setzen zu den „Öffnungszeiten“ eine komplette Kleinbahn in Betrieb. Und dabei führen wir als Lokführer, Schaffner usw. vor, wie die Dampflok funktioniert, wie Züge sicher gefahren werden und wie der Reisekomfort früher war. Hoppla, wir führen Historisches einem interessierten Publikum vor, während andere Eisenbahner Güter oder Menschen transportieren? Dann ist unsere Eisenbahner-Rolle eben doch mit der eines Museumsvorführers verknüpft.

„Der Beitrag motiviert mich nicht / wird die Personalsituation verschärfen“

Was motiviert Ehrenamtliche? Dazu seien die Ausführungen in DME 4/91 S. 7 ff empfohlen, die bei www.museumseisenbahn.de/dme.htm zum Herunterladen zur Verfügung stehen. Es sind wohl insbesondere Nestwärme, Lob und Anerkennung oder das Erfolgserlebnis, die zur Motivation von ehrenamtlichen Museumsbahner geeignet sind. Wenn unsere Kunden mit der Erwartungshaltung an ein Freizeiterlebnis bzw. an einen Museumsbesuch zu uns kommen, sollten wir auch ein Freizeiterlebnis durch eine Museumsführung liefern. Denn diese Übereinstimmung im „Kunden-Lieferanten-Verhältnis“ befriedigt die Nachfrage und stellt die Kunden (Museumsbesucher) zufrieden. Diese Zufriedenheit der Museumsbesucher motiviert auch die Lieferanten (Museumseisenbahner), wie das einleitende Beispiel verdeutlichen möge.

Möglicherweise können auch einzelne Beiträge in der DME Anerkennung geben und Ehrenamtliche motivieren. Doch was ist das gegen die fröhlichen Gesichter der Fahrgäste, die Anerkennung durch die Kollegen oder das reibungslose Funktionieren der Inbetriebsetzung?

„Solche Interna zu veröffentlichen, schadet dem Bild in der Öffentlichkeit.“

Das Bild der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf in der Öffentlichkeit wird vom Dampftrieb, den historischen und sauberen Fahrzeugen, der Regelmäßigkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit bestimmt. Außerdem ist es ganz besonders das Auftreten des Zug- und Stationspersonals, das unser Bild in der Öffentlichkeit zum Guten oder zum Schlechten wendet. Wenn es dort nicht immer zum Besten bestellt ist und ein Beitrag in der DME dazu konstruktive Verbesserungsvorschläge macht (s. DME 3/06 S. 42), dürfte das wohl als nützlich gelten.



„Sicherheit geht vor!“

Jawohl: Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, die Arbeitssicherheit der Mitmacher und die Sicherheit gegen Umweltschäden stehen über allem! Damit haben selbstverständlich alle eisenbahnbetrieblichen Handlungen Priorität vor allem anderen. Wenn also ein Schaffner, ein Zugführer oder ein Triebwagenführer seine Aufmerksamkeit dem Eisenbahnbetrieb zu widmen hat, werden die Fahrgäste das schon merken bzw. Verständnis für ein kurzes „bitte jetzt nicht“ zeigen. Und wenn auch das Umsetzen in Asendorf ohne Warnkleidung des Weichenbedieners und ohne Sprechfunkgerät sicher möglich ist, kann in Bruchhausen-Vilsen gerade an den besonderen Aktionstagen mit häufigen Rangierbewegungen und vielen Besuchern im Bahnhof genau dieses durchaus erforderlich sein.

Doch Sicherheit ist digital – so wie Schwangerschaft. Liegen jene vor, sind weitere Handlungen fast immer überflüssig, manchmal sogar schädlich. Dann kann man sich gut den Fahrgästen zuwenden und ihnen etwas über die Kleinbahngeschichte erzählen oder auch bloß für Fragen zur Verfügung stehen.

„Wann soll ich das denn auch noch machen?“

Ganz einfach: Immer dann, wenn Zeit zur Verfügung steht, keine sicherheitsrelevanten Handlungen anstehen und man sich Anerkennung und Lob bei den Fahrgästen holen möchte.

„Der Autor möge erst selbst einmal ...“

Das ist ein Totschlagargument zur Förderung von Betriebsblindheit. Denn jede Gemeinschaft lebt von den unterschiedlichen handwerklichen bzw. planerischen Fähigkeiten der Gruppenmitglieder. Und wir alle können uns freuen, wenn andere Museumsbahner, passive DEV-Mitglieder oder unsere Fahrgäste – also Leute ohne die Möglichkeit des eigenen Vorlebens – uns auf Verbesserungsmöglichkeiten aufmerksam machen. Selbst wenn vieles davon nicht umsetzbar ist, das eine oder andere würde uns sonst aus unserer Binnensicht womöglich nicht aufgefallen sein.

Demnach muß der von Manchem empfundene Gegensatz Eisenbahn / Museum gar nicht bestehen. Die Verbindung dieser beiden Institutionen zur Museums-Eisenbahn bzw. zum Eisenbahn-Museum ist es doch, was vor 40 Jahren von Bruchhausen-Vilsen aus eine erfolgreiche Entwicklung nahm. Es besteht wirklich kein Anlaß für Schaffner, Lokführer und andere Museums-Eisenbahner, das kleinzureden oder sich von diesem Erfolg zu distanzieren. Vielmehr sollten wir stolz auf unsere Leistung sein und uns auch weiterhin bemühen, gute Eisenbahner und gute Museumsvorführer zu sein.

Von den einfachsten Handgriffen zur Vorbereitung des Zugfahrtbetriebes bis zu gezielten Vorführungen der Kleinbahntechnik – es gibt fast nichts, wofür sich kleine und große Museumsbesucher nicht interessieren.

Museumsbesucher und Museumsvorführer im Kleinbahnmuseum Bruchhausen-Vilsen, 2006, Fotos: Regine Meier

