

Wolfram Bäumer

# Gedanken zum ehrenamtlichen Engagement bei Museumbahnen

Die provokativen Worte im Editorial haben sicher die unangebrachte Reduktion verdeutlicht, physikalisch-technische Apparate (z. B. Autos) lediglich in ihrer naturalen Dimension zu betrachten. Es ist naiv zu behaupten, Autos seien lediglich durch eine thermodynamische Kraftmaschine angetriebene Transportgefäße. Das Auto bedeutet darüberhinaus dem Besitzer ein Stück Sicherheit durch leichten Zugang zur Mobilität, und es ist für ihn ein Statussymbol. Daß darüberhinaus das Auto auch eine gesellschaftliche Dimension aufweist, sei mit den Stichworten Arbeitsplätze, Wohlstand, Verkehrstote und Waldsterben nur angerissen. Eben- sowenig kann man den Komplex >Museumbahnen< reduzieren auf Begriffe wie Dampflokomotiven, Eisenbahnfreaks oder Spieltrieb. Da steckt doch mehr dahin-

## Beobachtungen

Ehrenamtliche Betätigung ist nur in hochent- wickelten Gesellschaften denkbar. Nicht nur in den Gesellschaften der 3. Welt, in denen Individuen um die Befriedigung menschlicher Grundbedürfnisse bangen müssen, ist ehren- amtliche Betätigung unvorstellbar, auch noch für die Nach-kriegsgeneration ist die Aus- übung eines Hobbys höchst fragwürdig. „Kannst Du nicht lieber etwas vernünftiges tun?“ fragen immer wieder jene, die Auto kaufen, Kinder zeugen, Haus bauen und Baum pflanzen als oberste Ziele eines Mannes vor Augen haben. Angehörige einer Generation, für die von kleinauf Auto- und Hausbesitz sowie eigener Garten Selbstverständlichkeiten sind, halten vielfach andere Ziele für erstre- benswert, zumal wenn ihnen die ökonomi- schen und ökologischen Auswirkungen der konsumorientierten Ziele bewußt geworden sind. Somit stellt die erfolgte Befriedigung der subjektiv empfundenen materiellen Bedürf- nisse einen Nährboden für ehrenamtliche Betäti- gung in politischen, wissenschaftlichen, kari- kativen oder eben kulturellen Bereichen dar.

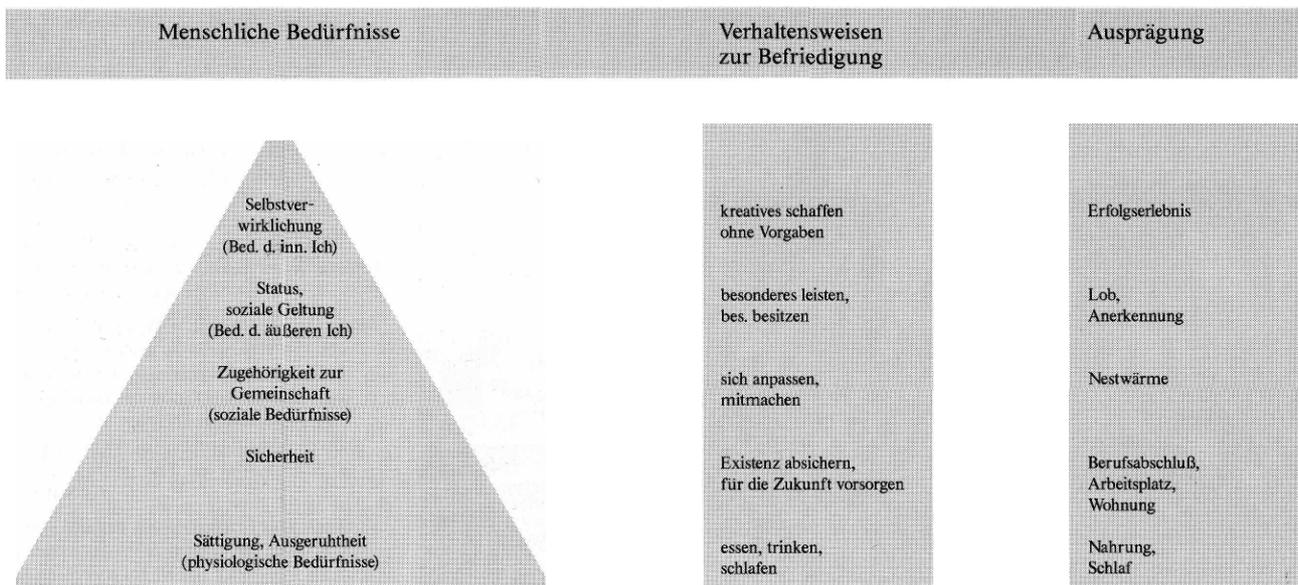
Ehrenamtliche Betätigung dient zum Aus- gleich von Defiziten. Sportliche, familiäre, berufliche, intellektuelle oder sonstige Defizi- te sind der 2. Nährboden für ehrenamtliche Betätigung:

- Wer den ganzen Tag am Schreibtisch sitzt, fühlt sich körperlich unterfordert und rennt nach Feierabend durch den Park oder schuftet im Gleisbautrupp einer Museums-Eisenbahn.
- Wer in zerrütteten Familienverhältnissen aufgewachsen ist, alleine oder in einer un- glücklichen Familie lebt, sucht außerhalb der Familie die fehlende Nestwärme. Und da sind es nicht nur die geselligen Abende von Schüt- zenvereinen, Feuerwehren und Fußballverei- nen, die Nestwärme vermitteln können, son- dern auch Museumbahnvereine.
- Wer im Beruf kein Fortkommen mehr sieht oder seinen Beruf in einer ganz eng abge- steckten Bahn ausüben muß, neigt dazu, seine Talente und sein Können ehrenamtlich einzu- setzen. In diesem Einsatz liegen die größten Chancen aber auch die größten Gefahren. Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf mußte be-

reits Erfahrungen sammeln mit der ehrenamt- lichen Betätigung unausgefüllter Handwerker oder Arbeitsloser, die im Museums-Betrieb die wichtige Stellung anstrebten, die ihnen im wirklichen Berufsleben verwehrt blieb. Durch Einsatz ihres gesamten Zeitbudgets konnten sie zu schnell Fakten schaffen, so daß Hinweise zu spät kamen oder Korrekturen sehr schwer fielen.

Damit ist ein gewichtiger Punkt angespro- chen: Ehrenamtlich tätige Museumbahner wollen sich selber ein Denkmal setzen. Der eine möchte die Restaurierung eines Fahrzeu- ges alleine durchgeführt oder maßgeblich beeinflußt haben, der andere möchte auch die schwierigsten Drehteile anfertigen können, wieder einer möchte als bester Lokführer gelten oder umsatzstärkster Souvenierver- käufer sein oder sich als Autor mit einem Museumsführer ein Denkmal setzen. Derarti- ge, mit dem Museumskonzept in Einklang stehende Betätigungen sind sehr hilfreich für die Umsetzung der Ziele.

Da man sich jedoch durch Veränderung des Bestehenden leichter als durch Erhalt dessel- ben ein Denkmal setzen kann, ist leider ein gewaltiges Gefahrpotential für den Bewah- rungsauftrag eines Museums durch die ehren- amtliche Betätigung gegeben. Die Museums- Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf mußte auch hier bereits schlimme Erfahrun- gen sammeln: Da setzt einer einen kunterbun- ten Farbanstrich für den Dampfzug durch, ein anderer läßt die Endbahnhöfe umbauen und dabei verunstalten, wieder einer setzt alle Kraft darein, stärkere Schienen in die Strecke oder dickere Bleche in die Fahrzeuge einzu- bauen.



Motivpyramide nach A. H. Maslow, 1954

## Hintergrund

Die geschilderten Beobachtungen sind keineswegs museumsbahn-spezifische Auswirkungen, sondern können allgemein betrachtet werden. Der Psychologe Maslow hat bereits 1954 eine unter Betriebswirtschaftlern bekannte Motiv-Pyramide definiert, deren 5 Bedürfnis-Stufen jeder Mensch von unten nach oben zu befriedigen sucht [A. H. Maslow, *Motivation and Personality*, Harper & Row, New York, 1954]. Der häufig beschworene „Otto-Normalbürger“ findet die Befriedigung all dieser Bedürfnisse in Familie und Beruf: Er braucht nicht zu hungern, verdient genug Geld für ein trautes Heim und eine gesicherte Zukunft, genießt Nestwärme im Kreis der Familie und der Kollegen, erhält Anerkennung für berufliche Leistungen durch den Chef und verwirklicht seine Ideen im Anlegen eines Gartens oder im Hausbau.

Doch ein derart normaler Zeitgenosse ist mir nicht bekannt. Irgendwo treten bei jedem Defizite zutage, die das Abweichen von der Norm zum Workaholik, Kneipenhocker, Heimatforscher, Fußballrowdy, Leseratte oder eben Museums-Eisenbahner zur Folge haben. Auch das Fahren eines symbolträchtigen und chromverzierten Automobils befriedigt ein Defizit (das Bedürfnis nach Anerkennung), denn aus verkehrstechnischer Sicht würde ein Trabant, Polo oder gar ein Fahrrad ausreichen zur Realisierung der meisten Transportbedürfnisse. Das Abweichen von der Norm ist daher das Normale und nicht etwa Otto-Normalbürger. Den gibt es überhaupt nicht!

Wenn wir Museums-Eisenbahner uns dessen bewußt sind, können wir den Anwürfen, Freaks und Pufferküsser zu sein, auch erfolgreich begegnen. Die meisten mir bekannten Museumbanner (das ist nicht auf den DEV begrenzt) sind sich dessen jedoch nicht bewußt. Sie glauben, für den Verein, die Bahn oder den Ort zu arbeiten oder halten sich für unverzichtbar. Oder es handelt sich tatsächlich um Pufferküsser und Freaks.

In der Summe sind Museumsbahner aber auch nicht unnormaler als die anderen Mitglieder unserer Gesellschaft. Wir sitzen eben nur nicht jeden Abend vor dem Fernseher oder in der Kneipe, wir gröhlen auch nicht in Vereinsfarben uniformiert angetrunken in Fußballstadien rum. Ebenso wenig bringen wir samstags Chromleisten, Lackflächen und Colorglasscheiben auf Hochglanz oder malträtierten Rasen und Nachbarn mit 2-Takt-Rasenmähern. In Ski- und Badeorten interessiert uns am meisten der Bahnhof — Pisten und Strände wollen wir gar nicht kennenlernen. Wir verkriechen uns nicht in einer Briefmarkensammlung oder im Keller, um mittels einer unschuldigen Modellbahn eine heile Ersatzwelt mit Schäfchen, Fachwerkhäuschen und Bäumchen schaffen. Wir lassen auch nicht im Karneval, auf Schützenfesten oder Kirmes die Sau raus, sondern wir veranstalten Kleinbahntage oder Dampfspektakel und erfreuen uns am Auspuffschlag einer P 8 oder an der Ästhetik einer stilreinen Zuggarnitur mit Görlitzer Gewichtsbremse. Na und?

## Konsequenzen

Die Kenntnis um die Bedürfnisdefizite sowie die Möglichkeiten zum Ausgleich ist zum erfolgreichen Betrieb einer Museums-Eisenbahn mit ehrenamtlichen Kräften sehr hilfreich.

Natürlich müssen sich nicht alle Mitarbeiter ihrer Bedürfnisdefizite bewußt sein, schließlich ist auch nur ein verschwindend geringer Teil der Gesamtbevölkerung sich der Defizite bewußt: Es genügt, wenn eine Museumsbahn Chancen zum Ausgleich der Defizite (gezielt oder unbeabsichtigt) bietet. Die dritte Spalte des Diagramms macht deutlich, was das ehrenamtliche Engagement dem Einzelnen bieten kann.

- Das Sicherheitsbedürfnis kann eine Museumsbahn nur in ganz seltenen Fällen befriedigen. Dennoch suchen ab und zu Leute ohne festen Halt bei einer Museumsbahn Sicherheit (Wohnung, Arbeitsplatz, Daseinsberechtigung). Auch das Uniformtragen kann ein Sicherheitsbedürfnis scheinbar befriedigen, hält einem die Uniform gepaart mit entsprechend abweisendem Verhalten doch andere Menschen auf Distanz. Aber auch hier ist eine Museumsbahn kaum der richtige Ort zum Ausgleich dieses Defizits, denn es geht auf Kosten der Museumsbesucher, die den Grund für das beamtenähnliche Verhalten der Schaffner nicht nachvollziehen können.

- Das soziale Bedürfnis kann eine Museumsbahn ganz hervorragend befriedigen. Wer die Wochenenden vom Freitag abend bis Sonntag nachmittag verbringt zugehörig zu einer Gemeinschaft von Freunden, die alle das gemeinsame Ziel und die gleichen Interessen eint, kann eine Menge Nestwärme empfinden. Daher sollte man auf Diaabende, abendliches Biertrinken und Betriebsausflüge auf keinen Fall verzichten.

Durch Gemeinschaftsgefühl kann auch die Gleisbauarbeit viele Freunde gewinnen. In Bruchhausen-Vilsen wurde die Erfahrung gemacht, daß motorgetriebene Maschinen (Schraubmaschine, Schienentrennjäger, Schwellenbohrmaschine etc.) zwar körperliche Arbeit erleichtern, doch da sie zugleich jedwede Kommunikation ebenso nachhaltig verhindern wie das kollektive Absingen „schmutziger“ Lieder, haben sie das Fernbleiben so manchen Rottenmitarbeiters zur Folge gehabt. Resultat: Die wenigen verbliebenen Rottenmitglieder mußten umso mehr arbeiten unter erschwerten Bedingungen (Lärm), um vergleichbares zu leisten. Erkenntnis: Toll, wenn man solche Maschinen hat, doch sollten die Rottenmitarbeiter es sich selber aussuchen dürfen, ob sie sie nutzen oder nicht, und sich darin nicht von Vorstandsmitgliedern oder anderen leitenden Museumsbahnern beeinflussen lassen.

- Das Geltungsbedürfnis zu befriedigen, dürfte der wesentliche Antrieb sein, vom Mitläufer zu einer tragenden Säule zu werden. Man will nicht nur dabei sein, sondern mitentscheiden oder gar etwas alleine erreichen. Für diese aus der Masse herausragenden Leistungen möchte man Anerkennung ernten. Eine Museumsbahn

bietet ein schier unerschöpfliches Reservoir an Möglichkeiten, sich zu profilieren oder sich Denkmale zu setzen. Einige Beispiele wurden bereits oben genannt.

Wichtig ist dabei die Feststellung, daß die Leistungen für sich betrachtet nicht genügen, sondern daß Lob und Anerkennung unbedingt dazugehören! Jeder Heizer braucht das Lob des Lokführers, wenn er gut geheizt hat. Und kein Lokführer wird sich der Anerkennung durch den Heizer entziehen, falls er eine schlechten Tag des Heizers durch besonders geschickten Umgang mit dem Regler auszugleichen vermag. Fehlt die Anerkennung, treten seltsame oder unerwünschte Folgen auf: Z. B. lehnt sich ein Heizer, der wenig Lob für seine Heiz-„Künste“ hört, umso weiter aus dem Führerstand der Lok (besonders beliebt ist dann die Lokführerseite), um wenigstens auf dem Titelbild oder einer Postkarte als Heizer (oder vermeintlicher Lokführer) gut zu erkennen zu sein.

Eine besonders unerwünschte Folge mangelnder Anerkennung dürfte das Umkippen ins Gegenteil sein: Wer auf Dauer kein Lob erfährt, geht eiries Tages auf Konfrontationskurs, um sich wenigstens durch Steit und Haß Geltung zu verschaffen. Da bestellt z. B. jemand wissentlich ungeeignet großkörnige Kohlen oder jemand kommt stets soviel zu spät zum Essen, daß er sich den Unmut des Koches ob des langfristigen Warmhaltens der Speisen zuzieht. Raucher lieben es, Rücksichtslosigkeit vorgeworfen zu bekommen, denn sonst würden sie sich nicht so hartnäckig bei Tisch eine Zigarette oder einen Zigarillo anzünden, während andere noch essen

- umgekehrtes fishing for compliments.

Eine Institution mit breitem Betätigungsspektrum und großem Mitarbeiterstamm wie die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf bietet heute nahezu jedem, der zu Leistungen bereit ist, Gelegenheit sich auf irgendeinem Feld zu profilieren. Das war nicht immer so. Als noch keine Drehbank zur Verfügung stand, konnte man auch nicht durch besseres Drehen herausragen. Je weniger Betätigungsfelder anstehen, desto größer wird die Versuchung, sich beispielsweise durch das Vertragen besonders vieler Schnäpse profilieren zu wollen. Oder es werden andere nicht zielgerichtete Ideen verfochten, wie z. B. der Versuch, aus einer Museums-Kleinbahn eine Museums-Preußische-Staatsbahn zu formen. Oder man kauft mehr Dieselloks als die anderen Mitarbeiter; so dürfte wohl so manche der heutigen Feldbarnsammlungen entstanden sein.

- Letzendlich bietet eine Museumsbahn auch die Chance zur Selbstverwirklichung. Dort kann ein guter Schlosser endlich all seine Kunst anwenden, die er im Beruf aus Zeitgründen verkümmern lassen muß. Man kann den Wunschtraum, Lokführer zu werden, dort Realität werden lassen. Und, und, und.

## Fachliche Kompetenz

Zum Schluß sei noch ein ganz anderer Aspekt ehrenamtlicher Betätigung angesprochen: Ehrenamtlichkeit und Professionalität stehen in keinerlei Zusammenhang zu fachlicher Kompetenz. Natürlich weiß ein Malermeister mehr über den Korrosionsschutzanstrich als ein Arzt, der in seiner Freizeit Rostschutzfarbe an einem Objekt aufträgt. Doch die Gleichung Amateur = Laie geht nicht immer auf. Denn ein Rechtspfleger, der den Wunsch, Lokführer zu werden, endlich verwirklichen kann, bereitet sich viel intensiver auf die Prüfung vor, als ein Schlosser, der von seinem Arbeitgeber zum Ablegen dieser Prüfung angehalten wird. Offensichtlich ist der Amateur-Lokführer dem Profi an Kompetenz überlegen. So wundert uns auch nicht, daß Schüler, die begierig die Kenntnisse und die Handfertigkeiten erlernen, anschließend bessere handwerkliche Ergebnisse erzielen als manche Schlosser oder Tischler.

Wenn ehrenamtliche Museums-Eisenbahner durchaus gleichwertige Kompetenz auf den Gebieten Eisenbahnbetrieb, Werkstattwesen und Gleisbau wie die entsprechenden Profis aufweisen können, so sind auf museumswissenschaftlichem Gebiet noch Defizite festzustellen. Diese äußern sich insbesondere durch:

- Die Sammelwut, d. h. die Neigung, wertlosen Trödel aufzuheben sowie ständig neue Sammelgebiete anzulegen,
- Respektlosigkeit vor dem Dokumentcharakter der historischen Substanz mit den Alterungs- und Gebrauchsspuren,
- Neigung zu Objektfetischismus und Kitsch,
- Verständnislosigkeit für konzeptionelle Überlegungen,
- mangelndes Durchsehvermögen, das Begonnene auch zum Ende zu führen, sowie mangelnder Ernst, die Betätigung nicht als lockeren Freizeitspaß zu begreifen.

Doch gibt es auch kommerzielle und professionell betriebene Institution namens „Museum“, wo Sammelwut, Respektlosigkeit vor der historischen Substanz, Neigung zu Objektfetischismus und Kitsch sowie Konzeptlosigkeit ebenfalls zu beobachten sind. Bezüglich action und Unterhaltungswert sind derartige Einrichtungen eher mit Freizeitparks vergleichbar. Die oben genannten Eigenschaften kennzeichnen somit gar nicht den Konflikt zwischen Professionalität und Ehrenamtlichkeit, sondern zwischen Museums-Wissenschaftlern und Freaks.

Zugegeben: Die Aussagen dieses Beitrages sind starker Tobak. Sie beruhen auf eigenen Beobachtungen aus 15 Jahren ehrenamtlicher Mitarbeit bei 3 Vereinigungen und auf den Erfahrungen anderer Museums-Eisenbahner, die in nächtelangen Diskussionen ausgetauscht wurden\*. Dennoch handelt es sich bei diesen Aussagen um Thesen, die auf keinerlei akademischen Fachkenntnissen beruhen. Daher wäre ein reger Gedankenaustausch mit anderen Museumsbahnern wünschenswert; bitte richten Sie Ihre Erfahrungen an die Redaktion.