

Bericht

aus dem



Von Eckart Reuter

Zu den Jubiläumsjahren
von Schloss Klessen (300 Jahre – 30 Jahre Thiedig)
2. Oktober 2023

und

der Eröffnung
des Spielzeugmuseums im Havelland
2. Mai 2006



Das vor 300 Jahren gegründete und nun wiederhergestellte Herrenhaus von der Gartenseite



Neben der Dorfkirche die alte Landschule von 1854, seit 2006 mit neuer Bestimmung

Die Wirklichkeit siehst Du hier nie – stattdessen jauchzt die Fantasie Aus dem Spielzeugmuseum im Havelland¹

Das Havelland

Inmitten brandenburgischer Niedermoorlandschaft – dem Luch – erheben sich Sandhügel, im Havelland „Ländchen“ genannt. Im Ländchen Rhinow hatten sich die von Bredows auf einem dieser Hügel niedergelassen. Dieser Zweig der im Havelland verbreiteten („gesäeten“) Familie² errichtete vor drei Jahrhunderten auf dem alten Rittergut Kleessen [auch Klessen: alte Schreibweise] ein Herrenhaus mit Stallungen. Der Flecken liegt in einer Idylle, wo man des Nachts das Schmatzen der Schnecken am Salatblatt zu hören meint. Mit der auf Wilhelm von Humboldt zurückgehenden Schulreform ersetzte 1854 ein neues Schulgebäude die alte Schule von 1704. Im Dorf ist die Bewohnerzahl auf 157 Seelen geschrumpft und die Schülerzahl auf null. So unsensational der Landstrich wirkt, so erfreulich kommt bei Besuchern das Wiederaufleben des zur Ruine verkommenen Guts-Ensembles an mit prächtigem Herrenhaus, Garten und Park sowie die Neubestimmung des Schulhauses zu einem fröhlichen Ort für Spielzeug und Spiel.

Denkmal und Museum

Die alte Landschule diente über drei Jahrhunderte dem Lehrer als Wohnung, die Stube diente im 18ten Jahrhundert zum Wohnen und Unterrichten. Das Haus von 1854 bekam eine separate Schulstube. Nun beherbergt das Gebäude eine Wunderkammer, Wunderkammer im vordergründigen wie auch im historischen Sinn: Früher dienten solche Kammern, auch Kuriositäten- oder Raritätenkabinette bezeichnet, ihren Herrschaften dazu, Sammelgegenstände aller Art zu horten, um Gäste und Interessierte damit zu erfreuen. Fürstliche Kunstkammern im Unterschied dazu entwickelten sich zu Tempeln der Hochkultur für das Massenpublikum heute. Denken wir beispielsweise an die Kunstsammlung des Großen Kurfürsten als Keimzelle der Berliner Museen. Das Spielzeugmuseum imaginieren wir uns besser als das völlige Gegenteil des „Alten Museum“ am Lustgarten, wenn auch die Konzepte beider Häuser etwa zur gleichen Zeit entstanden.



Puppenstube mit Kochherden und -Geschirr



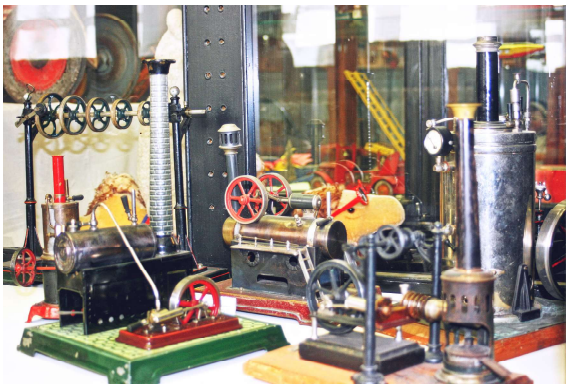
Bauplatz mit Richters Anker-Bausteinen



Pilotin in einem Ford von ORO Brandenburg



Kaufmannsladen für Spielzeugwaren



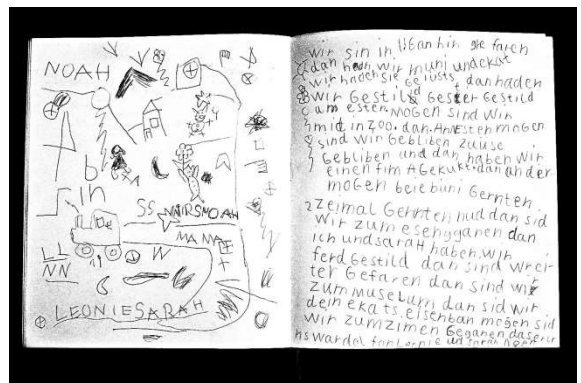
Dampfmaschinen vor dem Elektrozeitalter



Fabrik mit Antriebsmodellen in Funktion



Zeugnis für die Schule „das Spielzeugmuseum ist ganz ganz toll !!!“



begeisterter Eintrag ins „Klassenbuch“ von dreien im Vorschulalter (Gästebuch 2011)

Lehrerwohnung und Schulstube

In der ehemaligen Lehrerwohnung leben nun Puppenstuben und Blechspielzeug. Richters Anker-Steinbaukästen fordern junge Architekten auf der Tisch-Baustelle zum Gestalten heraus. Viele Ausstellungsstücke haben Bezug zur Region: So etwa wohnten und arbeiteten Käthe Kruse oder die Brüder Lilienthal – Erfinder der Steinbaukästen – im nahen Berlin. Populär wurde der so genannte „Stabil-Baukasten“ der Berliner Firma Walther & Co. Hersteller wie die Firmen ORO·BR (Reil, Blechschmidt & Müller), das weltbekannte Patentwerk des Berliner Ernst Paul Lehmann oder Lineol (Wiederholz) waren in der Stadt Brandenburg beheimatet. In der Unterrichtsstube, wo bis in die Nachkriegszeit auf preußische Art Schreiben und Lesen eingeübt wurde, beflügeln jetzt Kaufmannsläden die Nachwuchsförderung von Floristen, Konditoren oder Fleischern. In Selbstverpflichtung stellt sich auch der Laden eines Spielzeughändlers vor. Unterschiedliche Dampfmaschinen treiben Blechmodelle an wie Hammerschmiede, Schreinersäge, Wurstmaschine und Schleifstein. Sie wollen zur Ausbildung im Handwerk ermutigen und dem Fachkräftemangel abhelfen. So bereitete man sich in frühem Alter auf ein arbeitsreiches Berufsleben vor. Die Kinder heute aber hocken vergnügt am runden Tisch und schreiben ihre Erlebnisse begeistert ins Gästebuch – am liebsten dann, wenn sie im Vorschulalter sind. Auch wenn hier kein Lehrer mehr den Ton angibt, werden im Konferenzraum Zeugnisse geschrieben – von den Kindern über die Schule. Offenbar bewirkt die besondere Art der Umgebung pädagogische Wunder.

Die Eisenbahnvitrine

Im Unterrichtsraum präsentiert an der Längswand eine Vitrine Schätze aus den Anfängen der Spielzeugeisenbahn um 1900 bis zur Reichsbahnzeit. Dem Kenner wird vieles bekannt vorkommen von dem, was sich dort zeigt: so die „Kraftlok Vulcan-15“ mit einem Dampfzylinder von Ernst Plank; aus dem Hause Märklin eine so genannte „Storchbein“, da vorn großes Antriebs- und kleines Laufrad hinten in Rot. Eine pittoreske Dampflok zieht einen hübschen Galeriewagen in Spur I. Am „Leipziger“ Bahnhofsgelände informiert uns eine Tafel, dass schon vor 90 Jahren Berliner Züge verspätet ankamen. Eine kurze Existenz war dem preußischen „Balkanzug“ als Konkurrent zum Orientexpress beschieden: er verkehrte nur kurze Zeit zwischen Berlin und Konstantinopel immerhin einmal wöchentlich von 1916 bis zum Kriegsende.



Einzylindrige Spiritus-Dampflok von Ernst Plank

So genannte „Storchbein“ von Märklin



Ein luxuriöser Sommerwagen in Spur I

Versätungsanzeige am Leipziger Bahnhof



Ein rarer Wagen mit Aufschrift „Balkanzug“

und der „Schienenzepelin“ der Fa. Bing



Turmteil des Stuttgarter Empfangsgebäudes

Blauer Mitropa-Phantasiezug der Fa. Bing

Der Flugbahnwagen und Geschwindigkeitsrekordhalter von 1931 bis 1955 – als „Schienenzeppelin“ ins kollektive Gedächtnis eingegangen – weckt die Neugier der Besucher auf seinen Erfinder Franz Kruckenberg. Rechts oben finden wir den Traum eines jeden Modellbahners – den Turmteil des Bonatz-Empfangsgebäudes, damals noch gänzlich ohne Finanzierungsprobleme wie das Stuttgarter Bahnhof-Projekt heute. Darunter schließlich eine Kuriosität: ein MITROPA-Zug, der in der emblematischen Farbe „Blau“ der konkurrierenden Internationalen Schlafwagengesellschaft (CIWL Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens) fährt. Die „Mittleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen AG“ fuhr eigentlich bordeauxrote Wagen.

Während des Ersten Weltkrieges übernahm die MITROPA-Gesellschaft Wagons in der damaligen Teakausführung von der französischen Compagnie. Im unteren Fach finden wir solch einen Wagen. Als Zeichen der Konfiskation trägt er sowohl den Schriftzug MITROPA als auch das CIWL-Emblem. Oben steht in harmonischer deutsch-französischer Freundschaft ein moderner CIWL Dining Car vom Orient-Express gekuppelt mit einem MITROPA-Speisewagen. Sie wissen nicht mehr um die Rolle des Wagons N^o 2419D in Compiègne bei Kriegsende. Heute fahren restaurierte Stahlkastenwagen im exklusiven Venice Simplon-Orient-Express. Auf der langen Reise von Paris nach Istanbul ist Agatha Christies Mords-Krimi Pflichtlektüre.

Damit Leben in die lange, dunkle Vitrine kam, sollte alles, was Lämpchen-Fassungen hat, unter Strom gesetzt sein um zu leuchten. Als das Gleis für die Lok mit „Gelbem Blitz“ an der Rauchkammer – fahrfähig mit 110 Volt Haushaltsstrom – an „nur“ 24 Volt angeschlossen wurde, wollte das Fahrzeug anfahren, wo es doch „Starkstrom-Lok“ genannt wird. Diese ungewollte Art von „Lebendigkeit“ wurde schnellstens durch Entnahme der Kohlebürsten gestoppt. Vor knapp 100 Jahren bestimmten die Fachleute vom VDE, mit nicht mehr als 24 Volt zu spielen. Die späteren 20 Volt-Loks von Märklin tragen deswegen einen „Roter Blitz“.

Der Sammler

Wer hat all die schönen Dinge gesammelt und bietet sie uns zur Augenweide in dieser Wunderkammer an?

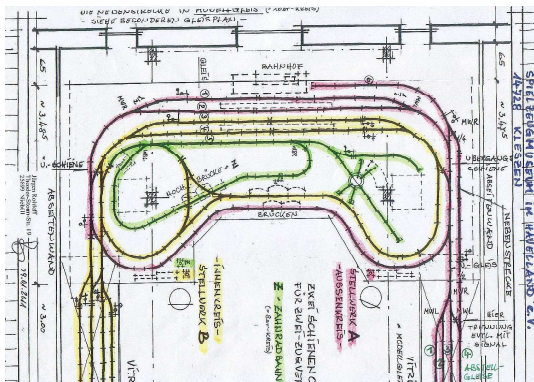
Sein Lebenswerk sah Hans-Jürgen Thiedig darin, architektonisch wertvolle Gebäude



Von MITROPA konfiszierter CIWL-Wagen; rezenter CIWL unterm „Mord im Orient Express“

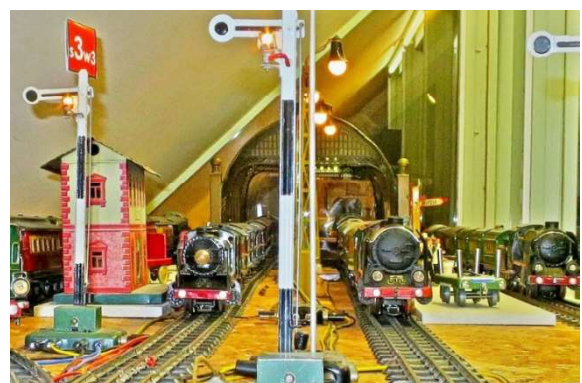


„Netzstrom“-Lok für 110 Volt-Betrieb Frühe viktorianische Spiritus-Lok als Bodenläufer



Originaler Gleisplan der Spielanlage

Museums Personal, ständig zur Wartung bereit



Schnellverkehrstriebwagen in den Farben der Berliner S-Bahn

vier Personenzüge fertig zur Ausfahrt vor der Bahnhofs-Halle

und Kunstobjekte zu retten und ihnen damit eine bessere Zukunft zu sichern. Auch in ihrem ruinösen Zustand wusste er um ihre innere Schönheit. Mit organisatorischem Gespür und untrüglichem Geschmack gab er ihnen ihre Ausstrahlung zurück. Wir können das am wiederhergestellten Klessener Herrenhaus nachempfinden. Schon früh suchte und sammelte er beflügelt und klug Kinderbücher und Spielzeug. Sein Sammlerfreund und Spielzeug-Antiquitätenhändler, Claus-Peter Jörger, unterstützte ihn mit seiner Expertise und seinen Raritäten. Beiden lag die Blech-Eisenbahn am Herzen. Dabei schien es entbehrlich, etwa wie andere berühmte Sammler systematisch alles nach fortlaufenden Katalog-Nummern zu horten. Man erwarb das, was ins Auge sprang und den ästhetisch hohen Ansprüchen genügte. So kam auch bewusst kein Kriegsspielzeug in die Sammlung.

Das erste Opfer seiner Leidenschaft erstand Hans-Jürgen Thiedig in England: einen viktorianischen „Birmingham Dribbler“, der heutzutage wohl nicht mehr „tröpfeln“ wird.

Angeregt durch die leider unreparierbare Spur 0 Modellanlage seines Vaters sann er darauf, auf dem Museums-Dachboden eine funktionstüchtige Spielanlage mit historischem Material erstehen zu lassen. Für das Konzept und den genialen Gleisplan gewann er Jürgen Rohloff vom „Förderverein für die Erhaltung technischen Kulturgutes“ in Rendsburg. Beim Aufbau halfen weitere Senioren wie Wilhelm Seehase aus Fockbek und Helmut Weber aus dem nahen Falkensee. Mich erreichte kurz vor Nikolaus 2010 ein Anruf von Hans-Jürgen. Er sagte nur: „Eckart, die Leute vom Verein sind da. Schau doch mal, wie du dich mit einbringen kannst.“ Das also war mein „Arbeitsvertrag ohne Rechtsgrundlage“. Er hatte sich an mich gewandt, weil meine Frau ihm ihre Eisenbahn – Vermächtnis ihres Vaters an sie – als ergänzende Leihgabe versprochen hatte.

Die Spielzeug-Eisenbahn

Nun packten die Fachleute sorgsam die in Kisten gesicherten Sachen aus, kletterten über und krochen unter der Anlagenplatte und steckten fleißig Gleise und Drähte zusammen. Ich als Benjamin durfte nur niedrigere Arbeiten verrichten wie Stofflitzen entwirren. Schließlich war nachts um halb drei einem Zug sein erster störungsfreier Testlauf geglückt. Mit etwas übermüdeten Augen sahen wir am andern Morgen den



Der „Churchill-Pfeil“ unterm Viadukt



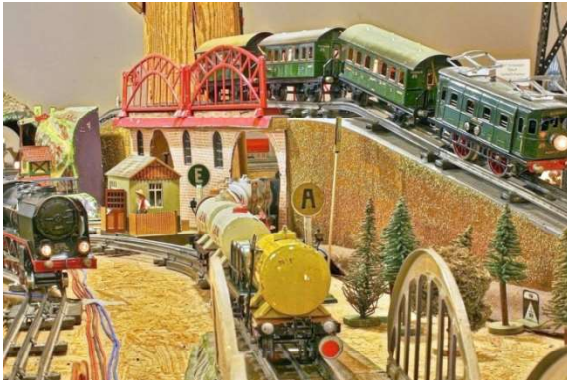
Zwei „Fliegende Hamburger“



Rundfahrt links mit drei Kreisen



Rundfahrt rechts, außerdem Drehscheibe



Viadukt mit Zahnradlok auf 280‰ Gefälle



Im Lokschuppen der „Schienenzeppelin“



Die Spielbahn ist zum Spielen da:
„Fahr Dein' Zug doch selber“



Die Besucher drehen selbst am Fahrregler.

Landrat die Spielanlage offiziell einweihen (4. Dezember 2010). In der Folgezeit sollte sie ein wenig verschönert, systematisiert und ergänzt werden.

Und sie wird gepflegt, in der Regel wöchentlich. So ist die Klessener „S-Bahn“ mindestens so gut aufgestellt wie die in Berlin mit ihrer monatlichen Wartung. Fahren wir einmal virtuell über die Gleise: Patina, Staub und Lack-Fehlstellen sind kein Malheur, sie spielen eine dem musealen Alter geschuldete Rolle. Ohne Aufsicht schützt eine transparente Barriere vor bestimmungswidrigem Gebrauch. Die Grundplatte wird ohne Schalldämmung befahren, was das Geratter überall im Hause hören lässt. Offen sichtbare Litzen vermitteln einen ungeschönten Eindruck vom Spielbetrieb. Nur gut geölt muss sein.

Aus den Endbahnhöfen zweier Seitenvitrinen lassen sich zum einen Güterzüge, gegenüber liegend Personen- und Schnellzüge auf die drei Umfahrten rangieren. Zwei „Fliegende Hamburger“ – erstmals unterwegs 1933 zwischen Berlin und Hamburg – flitzen hier als Vorreiter des heute prophezeiten ICE-Deutschlandtakts. Der innerste Kreis ist allerdings für die gemütliche Bergbahn reserviert, die am Viadukt eine Steigung von 280 ‰ zu bewältigen hat, was außer der Zahnradlok auf der Riggenbach-Mittelschiene kein anderes Fahrzeug schafft. Dieser Regionalzug ist einzigartig und natürlich Publikums-Liebling. So auch der „Schienenzeppelin“ im Lokschuppen an der Drehscheibe. Besonderheiten sind ein Schnellverkehrstriebwagen (SVT) und der „Rote Pfeil“. Vor bald 80 Jahren fuhr Winston Churchill darin anlässlich eines Staatsbesuches durch die Schweiz. Der Kontinent lag ein andermal wegen Hybris aus Deutschland in Trümmern. Hier muss er wohl seine inspirierende Rede an der Universität Zürich ersonnen haben, die in dem Vermächtnis kulminierte „let Europe arise“. Der Zug heißt seither auch „Churchill-Pfeil“. Er war das letzte Triebfahrzeug, was 1954 bei Märklin in Göppingen für die große Spur 0 entstand.

Selber und vielfältig fahren

Meist ist ein unfallfreier Schienenverkehr möglich. An „Eisenbahn-Fahrtagen“ wird die Vorführ- zur Spielanlage: Die Besucher sind gehalten, selbst Hand an die Fahrregler zu legen. Einige zieren sich, vielen zuckt es in den Fingern, dann steuern sie das erste Mal in ihrem Leben am Drehknopf einen Zug. Wenige können sich kaum davon trennen, bis zum Schulschluss die Glocke läutet.



Ein Sonntagszug mit luxuriöse Pullman-Wagen auf der „Golden Arrow“-Strecke



Rituell rattert der Orient-Express auf den alten Dielen vorm Weihnachtsbaum.



In Spur Z (Märklin Mini-Club) informieren Flugbahnwagen („Schienenzeppelin“ unten) und Borsig-Lok BR 05002 („Blutwurst“ oben) über Weltrekorde 1931 und 1936.

Aus der Schauvitrine fährt gelegentlich sonntags eine englische Lok mit glamourösen Pullman-Wagen. Man amüsiert sich königlich. Denn „Luxus verpflichtet“.

Manchmal machen wir uns den Spaß, historisch auf den 120 Jahre alten Bodendielen zu knien und Züge im „Achterkreis“ rumpeln zu lassen. Wir erinnern uns dabei an die Geburtsstunde der Modellbahn durch die ersten steckbaren Gleise in dieser Form. Märklin zeigte sie vermutlich erstmals 1892 [!] auf der Spielwaren-Messe in Leipzig. Die Frage mag erlaubt sein, ob der spielerische Umgang mit solch historischem Material nicht doch immaterielles Weltkulturerbe ist? Man erliegt dem Charme des Spielzeugs. Väter – die am liebsten selbst damit spielen – vergessen dabei gern den Anschaffungspreis, was dem professionellen Sammler weniger leicht fällt.

Filmbearbeitungen und weitere Geschichten

Natürlich haben wir mit begrenztem Stolz auch ein Video auf YouTube eingestellt

(„Schwäbische Spielzeugeisenbahn“)³. Es ist musikalisch unterlegt vom Instrument einer klassischen Akkordeonistin (Anne-Maria Hölscher). Wie sich der geneigte Leser ausmalen kann, bestärkt es zum Mitsingen des bekannten Volksliedes mit dem Refrain „Trullala“.



Das Lied mit der schwäbischen Geis

Die in Untertiteln gezeigten zehn Strophen helfen dem Gedächtnis auf. Man hört, dass des Liedes Kenntnis bei dienstlichen Auslands-Aufenthalten als international nachgefragtes mentales Gepäck unverzichtbar sei.

Inspiziert zum Video hat uns das Designer-Ehepaar Charles und Ray Eames. Sie haben für ihren Spielzeugeisenbahn-Film Material aus sieben amerikanischen musealen Sammlungen zusammengetragen und eigens ein Musikstück dazu komponieren lassen (Toccata for Toy Trains)⁴. Schon seine Technik ist museal: Technicolor.

Auf der Strecke Hamburg-Berlin, wenige Kilometer vom Museum entfernt, machten vor rund 90 Jahren zwei Geschwindigkeits-Weltrekorde auf Schienen von sich reden. Eisenbahner kennen die Renner unter dem Namen „Schienenzeppelin“ und „Blutwurst“ (Stromlinien-Dampflokomotive BR 05002 aus dem Hause Borsig). Wir erzählen ihre Geschichten gern dem interessierten Besucher und demonstrieren das auf einer zugegebenermaßen kümmerlichen Kleinstanlage.

Im Museumsladen lassen die Besucher sich begeistern von fantasievollem und ungewöhnlichem Spielzeug, das der gelernte Kunsthistoriker Frithjof Hahn engagiert ausgesucht hat und gern erklärt.

Schließen soll der Report mit der Mitteilung, dass am 5. Juli 2020 Familie Thiedig ein zweites Museum im Schulweg ins Leben gerufen hat. Es erweitert das am 21. Mai 2006 eröffnete Spielzeugmuseum um ein Kinderbuchmuseum mit frühen Drucken zur kindlichen Charakterbildung, zeigt Bilderbücher und Märchensammlungen. So vermittelt es einen Überblick über drei Jahrhunderte Kinderbuch-Produktion. Beide Häuser erzählen generationenübergreifend aus Kinderzimmern früherer Zeiten und inspirieren junge Besucher und jung gebliebene Senioren.

Beide Häuser zusammen animieren den dafür empfänglichen Besucher dazu,

„der Mechanik seiner Natur nach Gefallen mitzuspielen und das Uhrwerk empfinden zu lassen, daß ein freier Geist seine Räder treibt“⁵.

Schiller dürfte zufrieden sein.

Anmerkungen

„Wirklichkeit zwar siehst Du nie – doch es jauchzt die Phantasie“ Christian Morgenstern: Palmström THEATER I

¹ Dieser Beitrag entstand auf der Basis eines Vortrags für eine traditionelle Jahrestagung von Eisenbahnfreunden; die darin enthaltenen lebendigeren Videos wurden hier in Fotos umgearbeitet.

² Adalbert Kuhn: Märkische Sagen und Märchen, Kapitel 26: Die Herkunft derer von Bredow

Internet-Links

Schloss Klessen <https://www.schloss-klessen.de/>

Spielzeugmuseum im Havelland <https://spielzeugmuseum-havelland.byseum.de/>

Kinderbuchmuseum <https://spielzeugmuseum-havelland.byseum.de/de/kinderbuchmuseum-im-havelland>

YouTube Links

³ Mitsing-Film „Schwäbische Spielzeugeisenbahn“

<https://www.youtube.com/watch?v=2emU9-e8BHQ>

„Fahr doch mit der Havelländischen Museums-Eisenbahn“

<https://www.youtube.com/watch?v=jw-H2kEM1Rs>

⁴ Charles & Ray Eames „Toccata for Toy Trains“(1989)

https://www.youtube.com/watch?v=1KMZ_M00ISg

⁵ Fridrich [!] Schiller, Brief an Körner, Leipzig d. 7. Mai [Sonabend 17]85

Bildnachweise

Abbildung auf Seite 8 (Mitte, links): Gleisplan von Jürgen Rohloff

Übrige Abbildungen: der Autor, mit freundlicher Unterstützung durch das „Spielzeugmuseum im Havelland e. V.“

2. revidierte Fassung 2025