

Flotter Flitzer



Dreirad, Bielefeld, erworben 1962
Herstellermarke: Stern in Blüte; Kreis mit
der Umschrift „... Baronia Fahrzeuge
Bielefeld“, Sitzhöhe: 55 cm / Lenkerhöhe
mit Klingel: 62,5 cm, L. 98 cm, B. 46 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Das Kinderdreirad mit Kettenantrieb wurde im Jahre 1962 erworben, verschenkt und anschließend für einige Jahre auf den Gehsteigen von Wiesbaden – meist unter Aufsicht eines Elternteils – intensiv genutzt, wie ein Foto belegt. Der Blick des jungen Fahrers ist angestrengt nach vorn gerichtet. Das Gelände mag hier und da unwegsam gewesen sein, doch insgesamt war die Verkehrssituation Anfang der 1960er Jahre noch überschaubarer als heute. Die Räder des Vehikels sind aus Vollgummi, was das Fahren mühseliger und langsamer machte als mit der heute üblichen Luftbereifung. Abgesehen von Gebrauchsspuren ist das Dreirad sehr gut erhalten. Es zeigt eine Herstellermarke am Rahmen, einen Stern in einer Blüte mit der unvollständigen Umschrift „... Fahrzeuge Bielefeld“. Auch der Ledersattel trägt ein geprägtes Zeichen, einen Stern im Kreis, das Zeichen der Firma Baronia. Der Rahmen zeigt die originale, leuchtend blaue Farbe. Er ist so konstruiert, dass man das Dreirad zu einem Zweirad umbauen konnte. Die minimalistische Ausstattung besteht aus einer Klingel als einzigem Extra. Beleuchtung oder Kettenschutz sind nicht vorhanden.

Das Dreirad war in der Frühzeit des Fahrrades vor allem ein Gefährt für Damen, wie den Erfahrungsberichten von Amalie Rother, einer Pionierin des Radsports, zu entnehmen ist. Lange Röcke hinderten Frauen zunächst an der Nutzung des Zweirades. Das Tragen von Hosen galt als unschicklich. Abhilfe brachte das komfortablere Dreirad, das das Tragen langer Röcke ermöglichte. Erst später entwickelte sich das Dreirad zum beliebten Fahrzeug für die Kleinsten.

Kinder- und Jugendräder wurden mit dem Aufkommen der Niederräder in den 1880er Jahren in Deutschland in Serie gefertigt. Vorher waren sie exklusive Einzelanfertigungen. Kinderräder waren Kopien der Erwachsenenräder, meist mit bescheidener technischer Ausstattung. So bot 1887 im zweiten Jahrgang der Branchenzeitschrift „Radmarkt“ die Münchner Velociped-Fabrik Julius Lang sogenannte Knaben-Velocipede an, die „nach den besten Modellen großer Bicycles, solide und elegant gebaut wurden“. 1889 folgte die Firma Osterloh aus Magdeburg mit einem Angebot von Kinderfahrrädern und Dreirädern zum Weihnachtsfest. Spielzeuge waren damals noch ein Saisongeschäft, die nicht ganzjährig, sondern vor allem in der Weihnachtszeit angeboten und verkauft wurden.

Das Kinderfahrrad wurde als ideales Weihnachtsgeschenk beworben. Die Zeitschrift „Radmarkt“ veröffentlichte zu diesem Thema 1895 einen ausführlichen Artikel. Darin ist von zwei Gruppen von Jugendrädern die Rede: auf der einen Seite Räder für 20 oder 30 Mark von schlechter Qualität. Der Preis entsprach aber immerhin noch zwei Wochenlöhnen eines Arbeiters in der Fahrradindustrie. Auf der anderen Seite wurden Qualitätsräder angeboten, die aber mehr als 100 Mark kosteten und damit für die meisten Familien unerschwinglich waren. Viel billiger konnte man brauchbare Kinderräder nicht herstellen, auch deshalb nicht, weil sie nur in geringer Zahl produziert wurden. Zwar sanken die Preise für Fahrräder in den folgenden Jahrzehnten etwas, das Geld reichte in den meisten Familien aber dennoch nicht. Nach dem Ersten Weltkrieg versuchten dann kleinere Hersteller,

Kinderfahrzeuge aus Holz anzubieten. Diese Fahrzeuge – auch Holländer genannt – besaßen kleine Räder und Hebelantrieb. Außerdem wurden nun auch Roller als Alternativen zum teuren Fahrrad angeboten. Erste Roller in öffentlichen Sammlungen wie z.B. im Deutschen Museum in München stammen aus der Zeit kurz vor dem Ersten Weltkrieg. In größerer Auflage hergestellt und verkauft wurden Roller in Deutschland aber erst nach 1918.

Bielefeld tat sich auf dem Feld der Fahrradproduktion als Vorreiter hervor. Neben der Textilbranche entwickelte sich dort eine leistungsfähige, innovative Metall- und Maschinenindustrie, die sich ab 1886 auch der Produktion von Fahrrädern widmete. Insgesamt gab es 265 Firmen in der Stadt, die im Bereich des Fahrradbaus tätig waren, sowohl Radproduzenten wie auch deren Zulieferer.



Bielefeld, ursprünglich eine Metropole der Nähmaschinenindustrie, entwickelte sich innerhalb kurzer Zeit zu einer Hochburg der Fahrradindustrie, die sogar weltweit agierte. Im Zuge des bundesrepublikanischen Wirtschaftswunders, in den 50er und 60er Jahren, wurden die Kinder und Jugendlichen mit Fahrzeugen aller Art ausgestattet, dazu gehörten Roller, Holländer, Tretautos, Fahrräder und Dreiräder. Auch Kinderwägen und Transporthilfen brachten Kinder in Bewegung.

Die aktuelle Sonderausstellung „Mobile Kinderwelten – was Kinder schon immer bewegt hat“, in der auch das beschriebene Dreirad zu sehen ist, zeigt die Geschichte der Kinderfahrzeuge auf. Ein zentraler Aspekt des Themas sind die gesellschaftlichen Veränderungen von ca. 1820 bis in die Nachkriegszeit und ihre Auswirkungen auf die Welt der Kinder. In den letzten 200 Jahren haben sich die Lebens- und Arbeitsumstände rasant verändert und damit auch die Mobilität und Freizeitmöglichkeiten der Jüngsten. Das gesellschaftliche Ideal der Moderne, die kindzentrierte Kleinfamilie, in der die Fürsorge für den Nachwuchs eine zentrale Rolle spielt, trug wesentlich zur Erfolgsgeschichte der Kinderfahrzeuge bei. Ein schönes Zeugnis dieser Entwicklung ist das hier beschriebene Dreirad.

Karin Tebbe

Literatur

Rückenwind. Ein Streifzug durch die Fahrradgeschichte. Hg. Michael Bollschweiler, Michael Mertins, Gerhard Renda, Schriften des Historischen Museums Bielefeld, Bd. 27, Bielefeld 2011, S. 24–29.
2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades. Ausstellungskatalog Technoseum, Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim, Darmstadt 2016, S. 21, S. 138.
Amalie Rother, Das Damenfahren. In: Paul von Salvisberg (Hg.), Der Radsport in Bild und Wort, München 1897 [Reprint in: Hans-Erhard Lessing, (Hg.): Fahrradkultur 1. Der Höhepunkt um 1900, Reinbek, Rowohlt 1982, S. 111–127, hier S. 126.]

Fotos KMH (K. Gattner), Günther Koch

Impressum

Redaktion – Ulrike Pecht
Druck und Layout – Referat des Oberbürgermeisters
Nr. 409 © 2019 KMH, Hauptstraße 97, 69117 Heidelberg
kurpfalzischesmuseum@heidelberg.de
www.museum.heidelberg.de