

Sandra Bücher

Kunstradfahren im Wandel der Zeit

Mainzer Studien zur Sportwissenschaft

Herausgegeben von
Dieter Augustin, Eike Emrich, Manfred Letzelter, Manfred
Messing, Norbert Müller

Schriftleitung: Norbert Müller

Band 31

Kunstradfahren im Wandel der Zeit

Von den artistischen Anfängen bis zum modernen
Wettkampfsport unter besonderer Berücksichtigung
der Radsportbewegung in Rheinhessen

von
Sandra Bücher



Schors-Verlag Niedernhausen/Ts. 2013

Erschienen mit Unterstützung der LOTTO Rheinland-Pfalz –
Stiftung und der Stiftung „Kultur im Landkreis“ Mainz-Bingen

Abbildungen Umschlagvorderseite:

Werbeblatt, Nick Kaufmann, um 1895, Documenta Artistica, Stiftung Stadtmuseum Berlin,
in: Der Knochenschüttler, Heft 50, 3/2010, S. 36.

Foto Lisa Hattemer, aufgenommen von Michael Thomé, 2012, MST-media/Fachverlag für
Hallenradsport/www.hallenradsport.de.

Foto Katrin Schultheis und Sandra Sprinkmeier, aufgenommen von Stefan Thomé, 2011,
MST-media/Fachverlag für Hallenradsport/www.hallenradsport.de.

Foto David Schnabel, aufgenommen vom RSV 1898 e.V. Gau-Algesheim, 2012.

2013 by Schors-Verlags-Gesellschaft mbH

D-65527 Niedernhausen, Schöne Aussicht 16

E-Mail: schors.verlag@t-online.de

ISBN 978-3-88500-419-6



Schlossgasse 12
55435 Gau-Algesheim
✉ Norbert.Diehl@online.de
☎ 06725/95770
📠 06725/95772
Museumsleiter: Norbert Diehl
www.fahrradmuseum-rhein Hessen.de

Für ihre Wissenschaftliche Prüfungsarbeit im Rahmen der Ersten Staatsprüfung für das Lehramt an Gymnasien hat Sandra Bücher ein Thema gewählt, das sowohl ihre Erfahrungen als Leistungssportlerin im Einer-Kunstradfahren, als auch die Verbundenheit mit ihrer rheinhessischen Heimat widerspiegelt. Das Thema wurde von Prof. Dr. Norbert Müller gestellt, der seit dem Jahre 2000 dem Förderverein des Rheinhesisches Fahrradmuseums angehört.

In 130 Jahren hat das Kunstradfahren sich von artistischen Anfängen zu einem modernen Wettkampfsport entwickelt. Über diesen langen Zeitraum hinweg hat das Kunstfahren unterschiedliche Ausprägungen erlebt in seinen Disziplinen, in den Zielen, die sich die Sportlerinnen und Sportler gesetzt, und in den Intentionen, welche die Radsportvereine und Radsportverbände verfolgt haben.

Von ihrer frühen Kindheit bis kurz vor dem Abschluss ihres Studiums hat Sandra Bücher im Rad- und Sportverein 1925 Klein-Winterheim das Einer-Kunstradfahren betrieben. In dieser Disziplin ist sie bald in Rheinhesen und Rheinland-Pfalz an die Spitze gefahren und wurde Mitglied der Leistungskader auf regionaler und nationaler Ebene. Bei den Deutschen Juniorenmeisterschaften 2005 in Erfurt gewann sie mit einer fast fehlerfreien Kür den Titel und behauptete sich in der Elite-Klasse, trotz mancher Verletzungen über viele Jahre in der nationalen Spitze.

In ihrer Examensarbeit hat Sandra Bücher nicht nur die unterschiedlichen Dimensionen ihres Sportes reflektiert, sondern ihre Aufmerksamkeit auch auf die Geschichte des Kunstradsportes in der Region Rheinhesen gelenkt. Vor allem in den Jahrzehnten nach dem 2. Weltkrieg haben die Hallenradsportlerinnen und -sportler in Rheinhesen, der inzwischen als selbstständiger Verband in den Radsportverband Rheinland-Pfalz aufgegangen ist, eine national und international bedeutende Rolle gespielt; dies gilt sowohl für das Kunstfahren, als auch für den Radball.

Das Rhein Hessische Fahrradmuseum in Gau-Algesheim, das seit seinen Anfängen im Jahre 2002 vom Radsportverband Rheinhessen und einzelnen Radsportvereinen mitgetragen wird, hat die Arbeit und ihre Veröffentlichung gerne unterstützt.

Ich danke der LOTTO-Stiftung Rheinland-Pfalz und Stiftung „Kultur im Landkreis“ Mainz-Bingen, die durch ihre großzügige Unterstützung die Veröffentlichung in der von Prof. Dr. Heinz-Egon Rösch mitbegründeten und von Prof. Norbert Müller betreuten Reihe „Mainzer Studien zur Sportwissenschaft“ möglich gemacht haben. Zugleich hoffe ich, dass die Darstellung des Kunstradportes in Rheinhessen die Radsportvereine in der Region ermuntert, ihren Sport weiter zu pflegen und das Rhein Hessische Fahrradmuseum darin unterstützen, die Geschichte und Gegenwart des Fahrrads, des Radfahrens und des Radsports zu dokumentieren und lebendig zu präsentieren.

Gau-Algesheim, im Oktober 2013

A handwritten signature in black ink that reads "Norbert Diehl". The script is cursive and somewhat informal.

Norbert Diehl

Leiter des Rhein Hessischen Fahrradmuseums

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Einleitung | 9 |
| 1.1 | Thema der Arbeit..... | 9 |
| 1.2 | Aufbau der Arbeit..... | 11 |
| 2 | Die Wurzeln des Kunstradfahrens..... | 12 |
| 2.1 | Kunstradfahren als „Lückenfüller“..... | 12 |
| 2.2 | Nicholas Edward Kaufmann, der „Vater“ des Kunstradfahrens | 16 |
| 2.2.1 | Vom Debütanten zum Weltmeister – Erfolge als Kunstradfahrer | 17 |
| 2.2.2 | Die „Kaufmann-Truppen“ | 22 |
| 2.3 | Akrobatik auf dem Hochrad: Die ersten Kunststücke | 24 |
| 2.3.1 | Die ersten Anleitungen zum Kunst- und Reigenfahren | 24 |
| 2.3.2 | Kunststücke auf dem Hochrad..... | 26 |
| 3 | Entwicklung des Kunstradfahrens in verschiedenen Formen | 32 |
| 3.1 | Kunsthahren | 32 |
| 3.1.1 | 1er-Kunsthahren | 32 |
| 3.1.2 | 2er-Kunsthahren | 37 |
| 3.1.3 | 3er- und 4er-Kunsthahren sowie „Radfahrer-Pyramiden“ | 39 |
| 3.2 | Reigenfahren..... | 41 |
| 3.2.1 | Der Zweck des Reigenfahrens | 44 |
| 3.2.2 | Grundbegriffe und Grundbewegungen | 46 |
| 3.2.3 | Ausgewählte Reigenfiguren..... | 49 |
| 3.3 | Korsofahren | 52 |
| 3.3.1 | Arten des Korsofahrens | 53 |
| 3.3.2 | Wertungsbestimmungen | 55 |
| 4 | Entwicklung der Wertungs- und Wettkampfbestimmungen für den Kunstradsport..... | 58 |
| 4.1 | Wertungs- und Wettkampfbestimmungen bis zum Jahre 1933..... | 59 |
| 4.1.1 | Die Zeit um die Jahrhundertwende | 59 |
| 4.1.2 | Die 20er Jahre | 66 |
| 4.1.3 | Veränderungen im Jahr 1930..... | 73 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 4.2 | Neue Wertungs- und Wettkampfbestimmungen im Jahre 1933 | 74 |
| 4.3 | Veränderungen des UCI-Reglements bis in die Gegenwart..... | 82 |
| 4.3.1 | Wettkampffarten, Klasseneinteilung, Fahrzeit und Höchstübungszahl | 82 |
| 4.3.2 | Wertungsbestimmungen und Kampfgericht | 87 |
| 4.3.3 | Die Fahrfläche..... | 90 |
| 4.3.4 | Sportbekleidung | 92 |
| 4.3.5 | Übungselemente im 1er- und 2er-Kunstradfahren..... | 94 |
| 4.4 | Fazit..... | 97 |
| 5 | Kunstradfahren in Rheinhessen | 98 |
| 5.1 | Untersuchungsmethodik..... | 98 |
| 5.2 | Der Radsportverband Rheinhessen | 99 |
| 5.3 | Zur Entwicklungsgeschichte der rheinhessischen Radsportvereine..... | 103 |
| 5.4 | Anzahl und regionale Verteilung der kunstradsporttreibenden Vereine | 114 |
| 5.5 | Fazit..... | 120 |
| 6 | Zusammenfassung und Ausblick | 122 |
| | Literatur- und Quellenverzeichnis | 125 |
| | Abkürzungsverzeichnis..... | 130 |
| | Anhangsverzeichnis..... | 131 |
| | Abbildungsverzeichnis | 132 |
| | Tabellenverzeichnis | 137 |
| | Anhang | 138 |

1 Einleitung

1.1 Thema der Arbeit

Radfahren bereichert unser Leben, denken wir nur an die vielen Funktionen und die große Bedeutung des Fahrrades in unserer Gesellschaft. Mit der Erfindung der Laufmaschine im Jahre 1817 (s. Anhang 1, Abb. 1) durch Karl Freiherr von Drais begann der Siegeszug eines Fortbewegungsmittels, mit dessen Hilfe der Mensch die eigenen Kräfte zur Erhöhung seiner Mobilität einsetzt. Die Weiterentwicklung zum Fahrrad („Velociped“) brachte Konstruktionen, wie Trekkurbelrad (s. Anhang 1, Abb. 2), Hochrad und das „Kangaroo“, einem Hochrad mit beidseitigem Kettenantrieb am Vorderrad (s. Anhang 1, Abb. 3) hervor, bis diese schließlich durch das Niederrad („Safety“) Ende des 19. Jahrhunderts (Jh.) verdrängt wurden. Mit der Erfindung des luftgefüllten Reifens im Jahr 1888, die dem Tierarzt John Boyd Dunlop (1840–1921) zugeschrieben wird, und der Freilaufnabe, die mit dem Namen „Fichtel & Sachs“ verbunden ist, entwickelte sich das Fahrrad zum allgemeinen Volksverkehrsmittel. Das aktive Erleben von Technik und Geschwindigkeit, das Naturerlebnis als Kontrast zum industriellen und urbanen Alltag sowie soziale Erwartungen von Prestigegewinn in bürgerlichen Kreisen einerseits und Klassenausgleich in der Arbeiterschaft andererseits trugen in der damaligen Zeit zum Fahrradboom bei. Auch wenn das Auto schrittweise viele Funktionen übernommen hat, zur Freizeitgestaltung, als Sportgerät und in den Großstädten als ökonomisch und ökologisch sinnvolles Mittel der Fortbewegung ist das Fahrrad nach wie vor sehr gefragt.¹

Heutzutage existieren viele Sportarten, die mit dem Fahrrad ausgeführt werden. Radrennen sowie Kunstradfahren gehören zu den ältesten Formen des Radsports. Bei Letzterem handelt es sich um Akrobatik, ausgeführt auf einem Spezialfahrrad, wobei die ästhetische Komponente, ähnlich dem Eiskunstlauf oder Kunstturnen, eine große Rolle spielt. Das Kunstradfahren wird in Sporthallen (früher in Sälen) ausgeübt und erfordert ein hohes Maß an Körperbeherrschung, Konzentration, Gleichgewicht und Beweglichkeit.

Die auf Abbildungen aus dem 19. und frühen 20. Jh. dargestellten Kunststücke erscheinen aus heutiger Sicht unwirklich. Den freien Stand mit nur einem Fuß auf dem Sattel und dabei die Kontrolle über das Fahrrad zu behalten (s. S. 88, Abb. 54) können selbst erfahrene Trainer und aktive Kunstradsportler nicht nachvollziehen. Aussagen wie „die waren damals wahnsinnig“ oder „wie konnte man so verrückt sein“ prägen die heutige Sichtweise

¹ Vgl. Rabenstein, R. (1996). *RadSPORT und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914* (2. Auflage). Hildesheim/München/Zürich: Weidmann, S. 7, 68.

auf viele Kunststücke der damaligen Zeit. Rekordsucht und Sensationslust sowie das Streben nach Weltgeltung waren gesellschaftliche Phänomene um die Jahrhundertwende, insbesondere im Bereich Sport und Technik, aber auch in der Politik des Deutschen Kaiserreichs und der anderen Kolonialmächte.² Im Kunstradfahren zeigte sich dies durch die Entwicklung des Profitums sowie das Ausprobieren und die Präsentation ausgefallener Kunststücke.

Die vorliegende Arbeit behandelt das Thema „130 Jahre Kunstradfahren: Die Entwicklung von den artistischen Anfängen hin zum modernen Wettkampfsport unter besonderer Berücksichtigung der Historie in Rheinhessen“. Die dabei gestellten Hauptfragen lauten: Wie sahen die Anfänge des Kunstradsports aus und wie entwickelten sich die verschiedenen Disziplinen? Welche Stufen durchlief das Wertungs- und Wettkampfsystem? Warum kann die Region Rheinhessen als „Kunstradhochburg“ bezeichnet werden? Wie sehen die Zukunftschancen für den Kunstradsport aus? Die Arbeit greift damit eine faszinierende Radsportart auf, deren Bekanntheitsgrad außerhalb von Mitteleuropa sehr gering ist. In Deutschland und den Nachbarländern Österreich, Schweiz und Tschechien, aber schon weniger in Belgien, Frankreich und den Niederlanden sind die meisten kunstradsporttreibenden Vereine zu finden. Unter den deutschen Bundesländern nimmt das Kunstradfahren in Rheinland-Pfalz und speziell in Rheinhessen³ einen vergleichsweise hohen Rand ein. Sportarten, wie Fußball genießen jedoch auch hier eine viel größere Aufmerksamkeit. Diese Arbeit greift zum ersten Mal die Entwicklung des Kunstradsports in Rheinhessen sowie die Gründungsgeschichte des rheinhessischen Radsportverbandes auf und stellt sie in den wesentlichen Punkten dar.

Außerdem soll sie zur Aufarbeitung der Geschichte des Kunstradsports beitragen, indem sie sich mit der Entwicklung von den artistischen Anfängen bis zum Wettkampfsport auseinandersetzt. Vor diesem Hintergrund sollen die aktuelle Situation des Kunstradsports in der Region Rheinhessen kritisch betrachtet, Schwierigkeiten und Probleme dieser Sportart aufgezeigt und Vorschläge zur Erhöhung des Zuschauerinteresses eingebracht werden.

Über das Kunstradfahren gibt es nur wenig Literatur. Vereinzelt wurden wissenschaftliche Untersuchungen im Zusammenhang von Diplom- und Examensarbeiten in dieser Sportart

² Vgl. Rabenstein, R. (1996). *Radsport und Gesellschaft*, S. 95.

³ Rheinhessen ist eine Region in Rheinland-Pfalz mit den Landkreisen Mainz-Bingen und Alzey-Worms sowie den kreisfreien Städten Mainz und Worms. Als Provinz im Großherzogtum Hessen führt die Region seit 1816 die Bezeichnung „Rheinhessen“. Vgl. Mühlhausen, W. (2005). Die Gründung des Landes Hessen 1945. *Blickpunkt Hessen der Hessischen Landeszentrale für politische Bildung*, 2005 (4), S. 1, 4.

durchgeführt. Eine Arbeit zur Geschichte und Entwicklung des Kunstradsports ist nicht bekannt. Lediglich ein Beitrag von Karl Bittendorf aus dem Jahre 1978 handelt von den Ursprüngen des Kunstradfahrens und dient als Grundlage für diese Arbeit. Weiterhin wird auf zahlreiche Vereinsfestschriften sowie auf Literatur der Sporthochschule Köln zurückgegriffen. Bei Letzterem handelt es sich um Anleitungen und Wertungsbestimmungen für Kunstradfahren aus dem beginnenden 20. Jh., welche damals auf diese neue Sportart aufmerksam machten und zu deren Verbreitung beitrugen. Zwar blieb die Recherche zur Entwicklungsgeschichte des Kunstradsports mittels Literaturdatenbanken, wie Spolit, weitgehend erfolglos, stattdessen konnte jedoch über das Fernleihe-System der großen wissenschaftlichen Bibliotheken Deutschlands Literatur zu diesem Thema gefunden werden. Da über das Kunstradfahren in Rheinhessen (Kapitel 5) so gut wie keine Literatur existiert, wird hierbei überwiegend auf Primärquellen zurückgegriffen.

1.2 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit gliedert sich mit Einleitung und Schlussbetrachtung in insgesamt sechs Kapitel. Zunächst werden die artistischen Anfänge des Kunstradfahrens beschrieben. Hierbei wird exemplarisch auf den größten Kunstradfahrer aller Zeiten, Nicholas Edward Kaufmann, sowie auf die ersten Kunststücke mit dem Hochrad eingegangen. Schon Ende des 19. Jh. erfolgte die Entstehung der verschiedenen Disziplinen im Kunstradfahren. Diese und deren Weiterentwicklung werden im zweiten Kapitel erläutert. Da das Korsofahren in enger Verbindung mit dem Kunstradfahren stand und gerade am Ende der Korsozeit akrobatische Übungen dazu gehörten, findet auch diese Form des Radfahrens Berücksichtigung. Die nachfolgende Darstellung der Wertungs- und Wettkampfbestimmungen für Kunstradfahren soll den Bogen zum Wettkampfsport spannen. Das abschließende Kapitel untersucht die Entwicklung des Kunstradsports in der Region Rheinhessen.

Personenbezeichnungen werden aus Gründen der besseren Lesbarkeit in der gesamten Arbeit in der männlichen Sprachform verwendet, gemeint sind dabei immer Frauen und Männer.