

2 Die Wurzeln des Kunstradfahrens

2.1 Kunstradfahren als „Lückenfüller“

Das zum HallenradSPORT zählende, wettkampfmäßig betriebene Kunstradfahren gehört zu den ältesten Sportarten in Deutschland. Die Gründung von Radsportvereinen folgte auf die Gründung von Turnvereinen, erreichte in den Jahren zwischen 1880 und 1900 einen ersten Höhepunkt und liegt zeitlich vor der Gründung von Fußballvereinen. Die Einführung dieser Radsportart, welche Eleganz mit zirkusreifem technischem Können verbindet, erfolgte mit der Erfindung des Hochrades in den 80er Jahren des 19. Jh. Das Fahrrad als Volksverkehrsmittel erfreute sich großer Beliebtheit und die Sommerausflüge der Menschen auf dem damals modernen Fahrrad durch die Natur waren in den kalten Wintermonaten nicht möglich. Die Mitglieder der Radfahrvereine (RV) wollten aber in der ungünstigen Jahreszeit nicht auf das Radfahren verzichten und verlegten es im Winter in überdachte Räume. Die Beherrschung des Fahrrades in alle Richtungen auf einer begrenzten Fläche galt es hier zu vervollkommen. Dies war auch notwendig, denn das gleichzeitige Fahren mehrerer Personen im Saal hätte andernfalls zu allerlei Unfällen geführt. Dieses Üben führte schließlich zur Ausführung gemeinschaftlicher Figuren, was sich zum Reigenfahren, bestehend aus sechs oder mehr Personen, entwickelte. Die Füße befanden sich hierbei stets auf den Pedalen, und der Sitz im Sattel wurde nicht verlassen, beides charakteristische Eigenschaften des Reigenfahrens damals und auch heute. Besonders gute Fahrer gingen dazu über, akrobatische Kunststücke im Alleingang auf ihren Rädern zu trainieren. Dies führte zu den Anfängen des 1er-Kunstradfahrens.⁴

Der Amerikaner Nicholas „Nick“ Edward Kaufmann machte sich diese Kunst auf dem Fahrrad zur Lebensaufgabe und wird in den meisten Quellen als Erfinder des Kunstradfahrens und des Radballspiels⁵ genannt. Er war es auch, der diesen Sport von Amerika nach Europa brachte und für dessen Verbreitung in der Welt sorgte.⁶ Um die Anfänge des Kunstradfahrens ranken sich viele Legenden: Lörtscher (1989) nennt in seinem Aufsatz

⁴ Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1953). *Wettfahrbestimmungen des Bundes Deutscher Radfahrer für Kunst- und Gruppenfahren*. Druck: Braunschweig, Claus-Druck, S. 7.

⁵ Das Radballspiel zählt neben dem Kunstradfahren zum HallenradSPORT. Ziel ist es, den Ball, welcher ausschließlich mit dem Rad gespielt werden darf, durch die beiden Spieler in das gegnerische Tor zu schießen. Große Meisterschaften werden heute gemeinsam mit Wettbewerben im Kunstradfahren veranstaltet.

⁶ Vgl. Müller, J. (nach 1899). *Der Kunst-Radfahrer. Leitfaden für jeden Freund des Radsports. Kunst-Radfahren, Rad-Ballspiel, Rad-Polospiel*. Lucka S.-A.: Selbstverlag, S. 6.

„Kunsthahren, die vierte Dimension“ als Erfinder den Schotten Kirkpatrick Macmillan aus der Nähe von Glasgow, von Beruf Wagenschmied. Dieser sei ein

„hünenhafter, bärenstarker Kerl [gewesen; Anm. d. Verf.], welcher anno 1838 in der Glut seiner russigen Schmiede ein ‚Fahrrad mit Pleuelstange‘ formte und vor dem erwartungsvollen Publikum allerlei Kunststücke damit produzierte. Höhepunkt seiner Vorführung war ‚zwecks Demonstration von Sicherheit mit dem Rade‘ das Fahren mit einem Kind auf den Schultern.“⁷

Ob er aber als Erfinder des Fahrrads oder des Kunstradfahrens gelten kann, ist sehr fraglich. Schließlich gibt es über ihn und seine Kunststücke im Gegensatz zu Nicholas Kaufmann wenig Zeugnisse und Nachweise. Wissenschaftlich belegt ist allerdings, dass in den 60er Jahren des 19. Jh. Radfahrerschulen entstanden, die neben dem „normalen“ Radfahren auch die Fertigkeit des Kunstfahrens auf mit Eisenreifen beschlagenen „Michaulinen“ vermittelten. Pierre Michaux hatte, als einer von mehreren Tüfftlern, 1861 dieses „Velociped“ gebaut und auf der Pariser Weltausstellung von 1867 einem großen Publikum vorgestellt.⁸ Besonders Frankreich leistete Pionierarbeit, auch im Blick auf das Kunstradfahren. In Paris gab es 1869 einen großen Übungssaal der Pariser Velocipeden-Vereinigung zum Erlernen des Rad- und Kunstradfahrens (Abb. 1). In Deutschland gehörte die Nummer des Magdeburger Velocipeden-Clubs „Teufel im Kniehang“ aus dem Jahr 1874, welche anlässlich seines ersten Saalsportfestes präsentiert wurde, zu den ersten Aufführungen im Kunstradfahren. Hier turnte ein „Teufel“ während des Fahrens an einer zwischen zwei „Michaulinen“ befestigten Reckstange (Abb. 2). Der Magdeburger Velocipeden-Club, einer der ältesten Radfahrvereine Deutschlands, und die Pariser Velocipeden-Vereinigung zählten zu den ersten Organisationen, in denen das Turnen auf „Michaulinen“ geübt wurde. Dies geht aus dem Werk „Exotischer Sport auf ottonischem Boden“ von Sauerzweig und Zimmermann-Krause (2006) hervor.⁹

⁷ Lörtscher, H. (1989). Kunstfahren, die vierte Dimension. *Maggingen*, 46 (3), S. 14.

⁸ Vgl. Hochmuth, A. (1991). *Kommt Zeit, kommt Rad. Eine Kulturgeschichte des Radfahrens*. Wien: ÖBV, S. 21, 22, 27.

⁹ Vgl. Sauerzweig, V. & Zimmermann-Krause, U. L. (2006). *Exotischer Sport auf ottonischem Boden* (1. Auflage). Magdeburg: Ost-Nordost Verlag, S. 19.

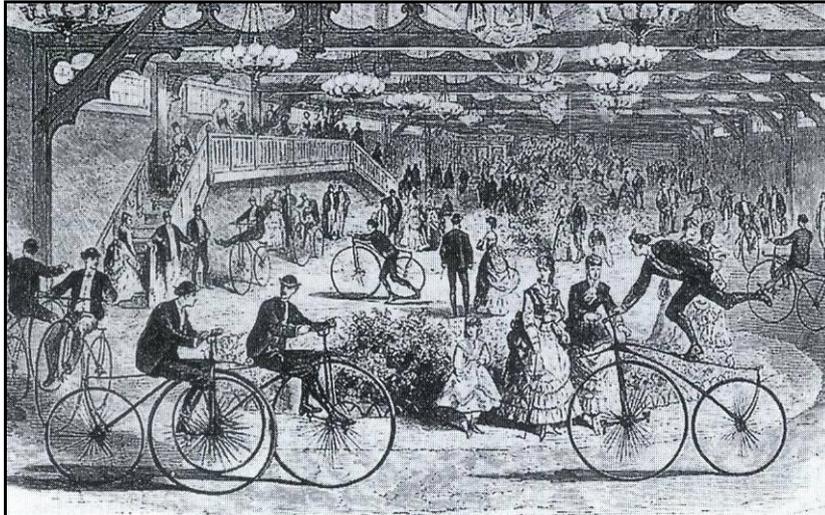


Abb. 1: Training im Kunstradfahren auf mit Eisenreifen beschlagenen „Michaulinen“ im großen Übungssaal der Velocipeden-Vereinigung in Paris um das Jahr 1869. Aus: Radfahrer-Verein 1905 Ober-Olm e. V. (Hrsg.). (2005). *Festschrift zum 100-jährigen Bestehen des Radfahrer-Vereins 1905 Ober-Olm e. V.* Druck: Klein-Winternheim, Friedrich, S. 40.

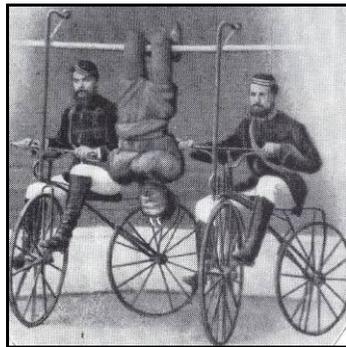


Abb. 2: Die Aufführung „Teufel im Kniehang“ des Magdeburger Velocipeden-Clubs anlässlich seines ersten Saalsportfestes im Jahr 1874 zählt zu den ersten Aufführungen im Kunstradfahren. Aus: Radfahrer-Club 1925 Delkenheim e. V. (Hrsg.). (1982). *WM '82. Weltmeisterschaften HallenradSPORT. Kunstradfahren · Radball.* Druck: Wiesbaden, Weitzel, S. 21.

Was die Anfänge des Kunstradfahrens betrifft, so muss es also eine parallele Entwicklung in mehreren Ländern gegeben haben, wobei Frankreich (Paris), die USA (New York), Schottland und Deutschland in der verwendeten Literatur aufgeführt werden. Dies ist nicht verwunderlich, denn das Fahrrad genoss Ende des 19. Jh. auf der ganzen Welt große Popularität.

Nicholas Kaufmann prägte als Rennfahrer und Radakrobat den Radsport in den 80er und 90er Jahren des 19. Jh. Über seine Person wird in Kapitel 2.2 berichtet. Als das Kunstradfahren noch in den Anfängen steckte, war der Radrennsport schon sehr populär. Die Abb. 3 verdeutlicht, welche Begeisterung das Radrennen damals hervorrief.¹⁰

¹⁰ Vgl. Brucker, O. (1986). Von Nickolaus Kaufmann bis Jürgen Kessler. *Olympisches Feuer*, 36 (5), S. 64.



Abb. 3: Hochradrennen um den Titel „Meisterfahrer von Deutschland und Österreich“ auf der Leipziger Moritzburgbahn in den 80er Jahren des 19. Jh. Die damals große Begeisterung für den Radsport wird in dieser zeitgenössischen Darstellung deutlich. Aus: Sauerzweig, V. & Zimmermann-Krause, U. L. (2006). *Exotischer Sport auf ottonischem Boden*, S. 12.

Nicholas Kaufmann zeigte oftmals in den Veranstaltungspausen einige Kunststücke auf dem Hochrad, welche das Publikum faszinierten. Schon in den 80er Jahren des 19. Jh. war es bei Radrennen keine Seltenheit, die Pausen zwischen den Wettbewerben mit Kunstfahren auf dem Hochrad als „Lückenfüller“ zu schließen.¹¹ Das Interesse an dieser Radakrobatik stieg in den folgenden Jahren an. Durch Vorführungen bei diversen Radsportveranstaltungen erreichte das Kunstradfahren einen hohen Bekanntheitsgrad, so dass es in den 90er Jahren zur Austragung von eigenen Meisterschaften kam. Die Teilnehmer waren wie Kaufmann, der seine berufliche Tätigkeit für den Sport aufgab, professionelle Fahrer.¹² Sie verdienten damit ihr Geld. Die Amateure ließen aber mit der Ausbreitung des Kunstradfahrens in den Vereinen ab den 90er Jahren nicht lange auf sich warten. Jeder Radfahrerverband ging dazu über, seine eigenen Wettkämpfe im Reigen- und Kunstfahren auszurichten. In Varietés und im Zirkus fanden die Berufsfahrer als Artisten zunehmend ihren Platz.¹³ Die Amateure, welche an die Leistungen der Profis nicht herankamen, sollten dagegen „den Saalsport als Nebenbeschäftigung nur betreiben zur Stählung des Körpers gleich dem Turnen.“¹⁴

¹¹ Vgl. Brucker, O. (1986). Von Nikolaus Kaufmann bis Jürgen Kessler. *Olympisches Feuer*, 36 (5), S. 64.

¹² Vgl. Bittendorf, K. (1978). Geschichtliche Entwicklung des Kunstradfahrens. In L. Böhm & H. Born (Hrsg.), *Das Kunstradfahren* (S. 8–23). Emmendingen: Kesselring, S. 8.

¹³ Vgl. Müller, J. (nach 1899). *Der Kunst-Radfahrer*, S. 6, 7. Um 1900 gab es in Deutschland etwa 30000 Artisten. Der Zirkus und die Varietés erlebten zu dieser Zeit einen großen Aufschwung. Es ist also nicht verwunderlich, dass das Kunstfahren in dieses Milieu rückte. Vgl. Hassepaß, W. (o. J.). *Geschichte/Disziplinen/Bewertung Sportakrobatik*. Absatz Geschichte. Zugriff am 5. März 2012 unter <http://www.sportakrobatikbund.de/downloads/Sportakrobatik.pdf>

¹⁴ Müller, J. (nach 1899). *Der Kunst-Radfahrer*, S. 7.

Nach der Einführung des Kunstradsports in Europa im Jahr 1886 durch Nicholas Kaufmann stieg die Anzahl an aktiven Fahrern sehr schnell an. In Deutschland zeigte er sein Können erstmals im August 1886 anlässlich des dritten Bundestages des Deutschen Radfahrer-Bundes (DRB)¹⁵ in Berlin. Neben Kaufmann waren damals unter anderem Felix Brunner (Meisterfahrer der Allgemeinen Radfahrer-Union (ARU)), Gustav Döring (Meisterfahrer des Oberlausitzer Radfahrer-Verbandes), Gustav Marschner aus Bautzen und der Franzose Auguste Gouget als Kunstradfahrer bekannt.¹⁶

Die eigentlichen Geburtsjahre des Kunstradsports werden heutzutage zwischen 1895 und 1900 mit dem Aufkommen des Niederrades in Verbindung gebracht. Paul Lüders vom Berliner Radfahrverein „Sport-Berolina“ machte als Kunstradfahrer und Radballspieler in dieser Zeit auf sich aufmerksam.¹⁷ Die vorherige Entwicklung auf dem Hochrad kann als Vorläufer oder Wegbereiter des heutigen Kunstradfahrens bezeichnet werden.

2.2 Nicholas Edward Kaufmann, der „Vater“ des Kunstradfahrens

Kaufmann war ein außergewöhnlicher Mensch, ein ganz Großer der Radsportgeschichte, „ein Sporttalent, wie es wohl nur alle hundert Jahre vorkommt.“¹⁸ Dieser Mann, als Sohn schweizerischer Eltern am 10. November 1861 in Rochester im Bundesstaat New York geboren, prägte den Radsport Ende des 19. Jh. und dies, obwohl er erst mit etwa zwanzig Jahren das Hochradfahren erlernte. Jeder, der sich etwas für den Radsport, insbesondere für das Kunstradfahren und Radballspiel, interessiert, wird an seinem Namen nicht vorbeikommen. Nicholas Edward Kaufmann gilt als erster und größter Kunstradfahrer aller Zeiten (Abb. 4). Kein anderer damals und auch heute ist niemand bekannt, der die Kunststücke auf dem Hochrad so in Perfektion vorzuführen wusste wie er.¹⁹ Da er die Anfänge des Kunstradsports so wesentlich prägte, werden im Folgenden sein Leben mit und um das Kunstradfahren sowie seine größten sportlichen Erfolge beschrieben.

¹⁵ Der DRB wurde am 17. August 1884 in Leipzig gegründet und ist der Vorläufer des Bund Deutscher Radfahrer (BDR). Zehn Jahre später hatte der DRB bereits 22283 Mitglieder. Vgl. Schoppe, W. & Ruttikus, W. (2011). *125 Jahre Tritt um Tritt. Aus 13 Jahrzehnten Geschichte des Bundes Deutscher Radfahrer e. V.* Füssen: Pegasus & Partner, S. 64, 66.

¹⁶ Vgl. Brucker, O. (1986). Von Nickolaus Kaufmann bis Jürgen Kessler, S. 64–66.

¹⁷ Vgl. Bittendorf, K. (1978). *Geschichtliche Entwicklung des Kunstradfahrens*, S. 8.

¹⁸ Dölling, D. (2010). *Der erste und größte Kunstradfahrer aller Zeiten. Nicholas „Nick“ Edward Kaufmann.* Hannover: Selbstverlag, S. 1.

¹⁹ Vgl. ebd., S. 1, 2.



Abb. 4: Nicholas Edward Kaufmann mit seinen zahlreichen Orden in der Blüte seiner Athletenzeit 1895. Aus: Dölling, D. (2010). *Der erste und größte Kunstradfahrer aller Zeiten*, Titelseite.

2.2.1 Vom Debütanten zum Weltmeister – Erfolge als Kunstradfahrer

Erstmals mit dem Radsport in Berührung kam Kaufmann, als er sich im Sommer 1881 von einem Nachbarn seines Arbeitgebers ein Hochrad auslieh. Kurze Zeit später nahm er alle seine Ersparnisse, um einem Radfahrer, der sich bei einem Sturz verletzt hatte, ein solches Hochrad für 85 \$ abzukaufen. Von Beginn an versuchte er sich an akrobatischen Tricks auf dem Rad. Sein Talent als Schwimmer, Turner und Rollschuhfahrer kam ihm dabei zugute, und so machte er schnell Fortschritte.²⁰

Im Jahr 1883 trat er anlässlich einer Veranstaltung des Rochester Bicycle-Clubs erstmals in seiner Heimat öffentlich auf. Er ging als Rennfahrer gegen zwanzig Konkurrenten an den Start und gewann die englische Meile (1609,344 m) in einer Rekordzeit von 3:17 Minuten. In den Pausen gab er seine Kunststücke auf dem Hochrad zum Besten, was ihm sehr viel Beifall von den Zuschauern einbrachte. Bei einem internationalen Rennen in Springfield im September 1885 trat er als Einziger auf dem Einrad über eine Meile an und stellte einen Rekord von 4:10 Minuten auf. Die Bekanntschaft mit vielen Engländern bei diesem Ereignis führte ihn 1886 nach London auf die so genannte (sog.) „Stanley-Show“. Auf dieser berühmten Fahrradausstellung zeigte er täglich seine Kunststücke auf dem Hochrad. Es folg-

²⁰ Vgl. Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt. *Knochenschüttler. Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder*, 50 (3), S. 4.

ten eine Vorführung in Deutschland anlässlich des dritten Bundestages des DRB in Berlin und eine Tournee durch Schottland und Irland. Insgesamt tourte Nicholas Kaufmann zehn Jahre mit seiner Radakrobatik durch Europa, zeigte vor dem Prince of Wales seine Tricks und nahm an Wettbewerben teil.²¹ Seinen Beruf, er war gelernter Kaufmann, gab er auf und widmete sich ausschließlich dem Radsport.²²

In London sollte im Januar 1888 eine Kunstrad-Weltmeisterschaft mit zehn Konkurrenten stattfinden. Da diese sich jedoch nicht auf Wettkampffregeln einigen konnten, musste zunächst ein Komitee zur Festlegung der Bestimmungen gebildet werden. Da mehrere Arten von Fahrrädern, man sprach damals von Maschinengattungen, zugelassen waren und Kaufmann als Einziger alle Varianten beherrschte, trat keiner gegen ihn im Wettbewerb an. Damit wurde er der erste offizielle Weltmeister im Kunstradfahren, ohne überhaupt einen Wettkampf bestritten zu haben, und erhielt eine Medaille aus 14-karätigem Gold (Abb. 5).²³

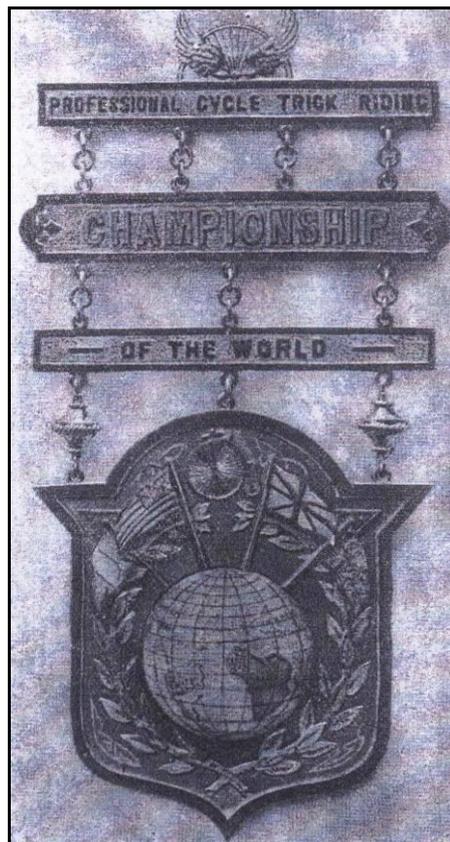


Abb. 5: Medaille aus 14-karätigem Gold zur Weltmeisterschaft 1888 im Kunstradfahren. Diese wurde dem Sieger Nicholas Edward Kaufmann verliehen. Aus: Dölling, D. (2010). *Der erste und größte Kunstradfahrer aller Zeiten*, S. 4.

²¹ Vgl. Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt, S. 4.

²² Vgl. Brucker, O. (1986). Von Nickolaus Kaufmann bis Jürgen Kessler, S. 64.

²³ Vgl. Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt, S. 4, 5.

Ob Hochrad, Star Bicycle, Einrad, Halbrad oder Niederrad²⁴, er beherrschte sie alle. Sogar ein Abbau von Radteilen während der Fahrt gelang ihm, bis er schließlich in der Felge davon rollte. Dies sowie einige seiner Radkonstruktionen werden auf dem Werbeplakat im Anhang 2 dargestellt. Lange Zeit wagte es keiner, gegen Kaufmann anzutreten. Nachdem er seinem Gegner die Wahl der Maschinengattung und die Höhe des geldlichen Einsatzes überließ, wurde er von dem Deutschen Kunstradfahrer Gustav Marschner im Jahr 1891 herausgefordert, um dann am Wettkampftag durch dessen Nichterscheinen enttäuscht zu werden.²⁵

1893 kehrte Kaufmann nach sieben Jahren in seine Heimat zurück und wurde gebührend empfangen. Das von ihm erfundene Radballspiel führte er erstmals im September in Rochester mit seinem Spielkameraden John Featherly auf dem Star Bicycle vor (Abb. 6). Kurz vor seiner Abreise nach Europa wurde er von dem Hochradfahrer Wilford Barber (s. Anhang 3) herausgefordert. Vor 3000 Zuschauern ging Kaufmann nach insgesamt 180 gefahrenen Übungen²⁶ in sechs Stunden als Gewinner hervor. Mit 644 zu 636,4 Punkten siegte er recht knapp. Im Dezember des gleichen Jahres gewann er den Weltmeisterschaftsgürtel im Wert von 1000 Mark (Abb. 7) gegen die beiden Deutschen Felix Brunner und Gustav Döring in London. Dieser Wettkampf zog sich insgesamt über sechs Tage hin. Jeweils eine Stunde lang wurde pro Tag gegeneinander gekämpft.²⁷

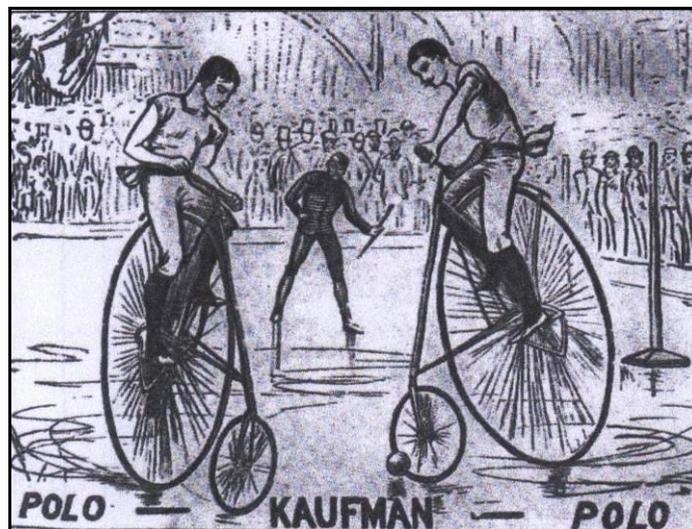


Abb. 6: Die Premiere des Radballspiels am 14. September 1893 in Rochester. Aus: Dölling, D. (2010). *Der erste und größte Kunstradfahrer aller Zeiten*, S. 8.

²⁴ Die Konstruktion des damaligen Hochrades sowie des Einrades sind in Kapitel 2.3.2 dargestellt. Zwei Star Bicycle zeigt die Abb. 6. Es gleicht dem Hochrad, nur dass das kleine Rad zum Vorderrad wird.

²⁵ Vgl. Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt, S. 4, 5.

²⁶ Im Folgenden werden die Begriffe „Übungen“, „Kunststücke“ und „Elemente“ synonym verwendet.

²⁷ Vgl. ebd., S. 5, 6.



Abb. 7: Der Weltmeisterschaftsgürtel im Wert von 1000 Mark wurde dem Gewinner Nicholas Edward Kaufmann 1893 anlässlich der „Stanley-Show“ in London verliehen. Er konnte sich gegen zwei deutsche Konkurrenten durchsetzen. Aus: Dölling, D. (2010). *Der erste und größte Kunstradfahrer aller Zeiten*, S. 7.

Im Jahr 1894 gewann er gleich zwei Meisterschaften, die Europameisterschaft für alle Gattungen Räder gegen den französischen Meisterfahrer Auguste Gouget in Leipzig und die Hochradmeisterschaft von Bayern gegen Brunner und Döring. Gouget hatte gegen Kaufmann weder auf dem Hochrad noch auf dem Niederrad eine Chance. Auf der dritten Maschinengattung, dem Star Bicycle, zeigte Kaufmann noch nie zuvor gesehene Tricks, die Gouget nicht nachmachen konnte.²⁸ Dennoch war er für Kaufmann ein nicht zu unterschätzender Gegner. Gouget glänzte bei schwierigen Balanceübungen und war bei einigen wenigen Elementen Nicholas Kaufmann überlegen. Die Abb. 8 und 9 zeigen einige der dargebotenen Kunststücke bei diesem Wettbewerb. Nach zehn Durchgängen mit 284,8 zu 228,2 Punkten wurde Kaufmann vor den Augen tausender Zuschauer von den fünf Wertungsrichtern eine Medaille aus echten Münzen verschiedener europäischer Länder (Abb. 10) überreicht.²⁹

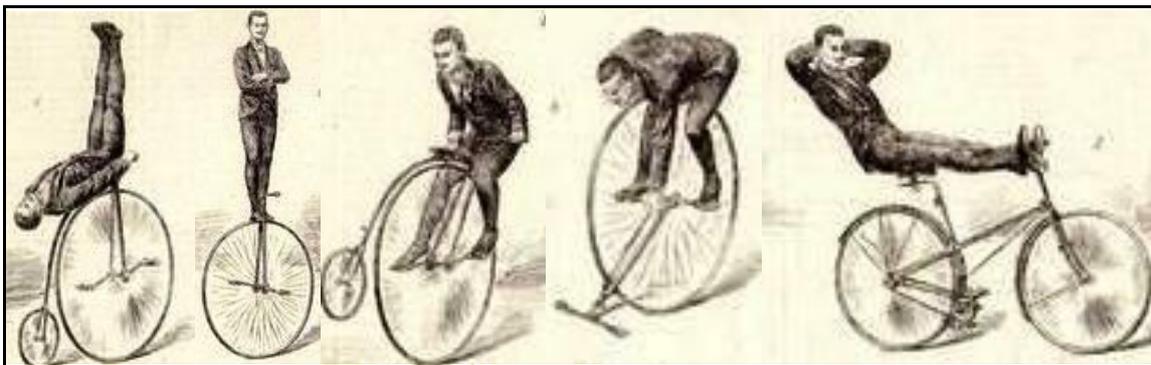


Abb. 8: Eine Auswahl an Kunststücken, die Nicholas Kaufmann gegenüber Auguste Gouget bei der Meisterschaft im Kunstradfahren von Europa 1894 wesentlich besser beherrschte. Der Wettbewerb wurde in der Alberthalle des Kristallpalastes Leipzig ausgetragen. Aus: F. Sch.-K. (1894). *Die Concurrenz um die Meisterschaft im Kunstradfahren von Europa für 1894*, S. 225f.

²⁸ Vgl. Dölling, D. (2010). *Der erste und größte Kunstradfahrer aller Zeiten*, S. 5.

²⁹ Vgl. F. Sch.-K. (1894). *Die Concurrenz um die Meisterschaft im Kunstradfahren von Europa für 1894*. *Illustrierte Zeitung*, Band 102, S. 225f.

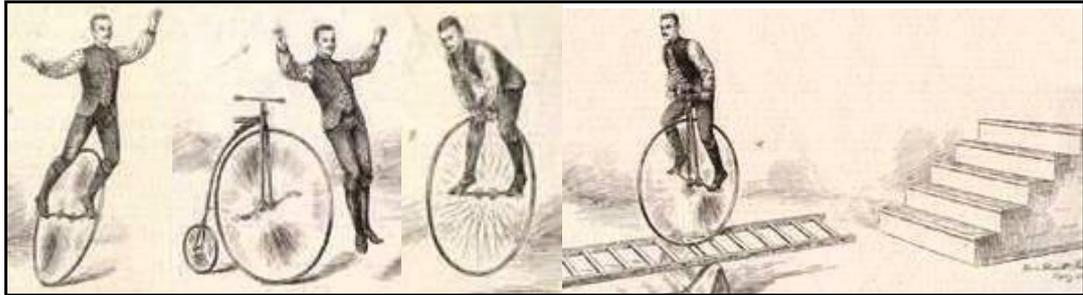


Abb. 9: Diese Kunststücke beherrschte Auguste Gouget gegenüber Nicholas Kaufmann bei der Meisterschaft im Kunstradfahren von Europa 1894 wesentlich besser. Die Treppen- und Leiterfahrt (rechts) wurde von Kaufmann nicht nachgemacht. Aus: F. Sch.-K. (1894). Die Concurrenz um die Meisterschaft im Kunstradfahren von Europa für 1894, S. 225f.



Abb. 10: Medaille aus echten Goldmünzen verschiedener europäischer Länder als Preis für den Gewinn der Europameisterschaft 1894 in Leipzig. Diese wurde dem Sieger Nicholas Edward Kaufmann überreicht. Aus: Dölling, D. (2010). *Der erste und größte Kunstradfahrer aller Zeiten*, S. 5.

Nachdem sie vier Monate zuvor in London gegen ihn gescheitert waren, versuchten Felix Brunner und Gustav Döring Nicholas Kaufmann bei der Meisterschaft von Bayern erneut in Verlegenheit zu bringen. Aber auch diesmal gewann Kaufmann den Wettkampf, der sich über drei Stunden in sieben Wertungsgruppen auf dem Hoch- und Einrad vollzog.³⁰

In der Folgezeit wagte es kein Sportler mehr, Nicholas Kaufmann herauszufordern. Er verlegte seinen Wohnsitz nach Deutschland und trat mit seinen nun 33 Jahren nur noch bei größeren Festlichkeiten und Ausstellungen auf. Kaufmann, der mit der Deutschen Helena Funk einen Sohn und eine Tochter hatte, zog sich vom aktiven Sport immer mehr zurück.

³⁰ Vgl. Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt, S. 6.

Um die Jahrhundertwende beendete er schließlich seine Karriere, um sich von nun an mit der Zusammenstellung von Kunstradfahrgruppen zu beschäftigen, die er von Berlin aus bis zum Ende des Ersten Weltkriegs managte. Das folgende Kapitel beschäftigt sich eingehend mit den sog. „Kaufmann-Truppen“. Ab 1926 widmete er sich vollständig seiner langjährigen Leidenschaft, dem Briefmarkensammeln. Den Beruf als Briefmarkenhändler übte er bis zu seinem Tod am 10. Dezember 1943 aus.³¹

2.2.2 Die „Kaufmann-Truppen“

Am Ende seiner aktiven Zeit als Kunstradfahrer formierte Nicholas Edward Kaufmann Gruppen von Kunstradfahrern, die er viele Jahre managte und auf die größten Bühnen der Welt brachte. Das synchrone Fahren von Übungen, was sich im Reigenfahren widerspiegelte und in den Vereinen um die Jahrhundertwende sehr populär war, wollte Kaufmann auf die Show-Bühne bringen.³²

Zunächst bildete er die „Kaufmann Family Troupe“, bestehend aus seiner Schwester Mary Ann und deren Mann Wallace Bradley, deren beider Söhne und der Tochter sowie einer Frau, namens Agnes und dem Niederländer Paul Rondas (Abb. 11). Später wurde die Künstlergruppe auf zwölf Mitglieder vergrößert. Von 1897 bis 1900 tourten sie in verschiedenen Zusammensetzungen durch ganz Europa, waren überall erfolgreich, und auch Kaufmann selbst wirkte bei den Auftritten mit.³³



Abb. 11: Ein Teil der „Kaufmann Family Troupe“ auf einer Postkarte, die der Kremono-Artistenfamilie³⁴ gewidmet war (v. l.: Nicholas Kaufmann, Mary Ann Kaufmann, Paul Rondas (?), Minnie, Frankie und Wallie Bradley). Aus: Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt, S. 7.

³¹ Vgl. Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt, S. 10, 11.

³² Vgl. Brucker, O. (1986). Von Nikolaus Kaufmann bis Jürgen Kessler, S. 66.

³³ Vgl. Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt, S. 6.

³⁴ Artistenfamilie aus Groß-Köris bei Berlin. Sie zeigte um 1900 europaweit einen dreifachen Salto, geworfen von den Füßen und wieder aufgefangen. Vgl. Hassepaß, W. (o. J.). *Geschichte/Disziplinen/Bewertung Sportakrobatik*. Absatz Geschichte. Zugriff am 05.03.2012 unter <http://www.sportakrobatikbund.de/downloads/Sportakrobatik.pdf>

Ab 1900 formte er weitere Kunstfahr- und Rollschuhgruppen, die vorzugsweise aus Damen bestanden. Nicholas Kaufmann war sich der guten optischen Ausstrahlung seiner Artistinnen bewusst und verstand es, das Publikum mit seinen hübschen radfahrenden Ladies zu begeistern. Die „Kaufmann-Girls“ traten als Rad- und Rollschuhballett auf, verdrehten den Männern durch ihre körperbetonten Kostüme sowie ihre Eleganz den Kopf und erreichten Kultstatus.³⁵ Das selbstbewusste sportliche Auftreten der Damen in solch reizvoller Kleidung war um die Jahrhundertwende keinesfalls üblich. Es gab viele Gegner und Vorurteile bezüglich der sportlichen Betätigung der Frauen. Insbesondere der Leistungssport, bei welchem die Anstrengung nicht ausbleibt, beleidigte den Schönheitssinn der Männer.³⁶ Die Mädchengruppen begeisterten allerdings mit ihrer Radkunst auf visueller Ebene. Ästhetik und Schönheit standen im Vordergrund. Die Übungselemente wirkten keinesfalls anstrengend, sodass sie das Publikum anzogen. Kaufmann ließ seine hübsch gekleideten Damen auf ihren Rädern immer wieder ablichten und versendete die Bilder als Postkarten zu Werbezwecken in die Tourneestädte (Abb. 12). Dennoch war klar, dass hinter dieser schönen Fassade jede Menge Training stecken musste, um solche Kunststücke in Perfektion zu beherrschen. Auch das ständige Reisen von Ort zu Ort wurde nicht immer positiv erlebt.³⁷ Im Aufsatz von Franz und Mertins (2010) heißt es, dass Kaufmann seine Gruppen wie Schachfiguren in der Welt hin und her bewegte. Erschöpfung und Heimweh hatten keinen Platz. Die Shows mussten weitergehen.³⁸ Die „Kaufmann Lady Cycle Troupe“ sowie die Zwölfer-Damen-Gruppe „The great Kaufmann Cycle Beauties“ (s. Anhang 4) zählten zu den bekanntesten Gruppen von Nicholas Kaufmann.³⁹ Abb. 13 zeigt ein Ensemble während einer Gruppenaufnahme.

³⁵ Vgl. Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt, S. 7, 8.

³⁶ Vgl. Pfister, G. (1980). *Frau und Sport. Die Frau in der Gesellschaft. Frühe Texte*. Frankfurt/Main: Fischer Taschenbuchverlag, S. 17, 37.

³⁷ Vgl. Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt, S. 8, 10.

³⁸ Vgl. ebd.

³⁹ Vgl. Brucker, O. (1986). Von Nickolaus Kaufmann bis Jürgen Kessler, S. 66.

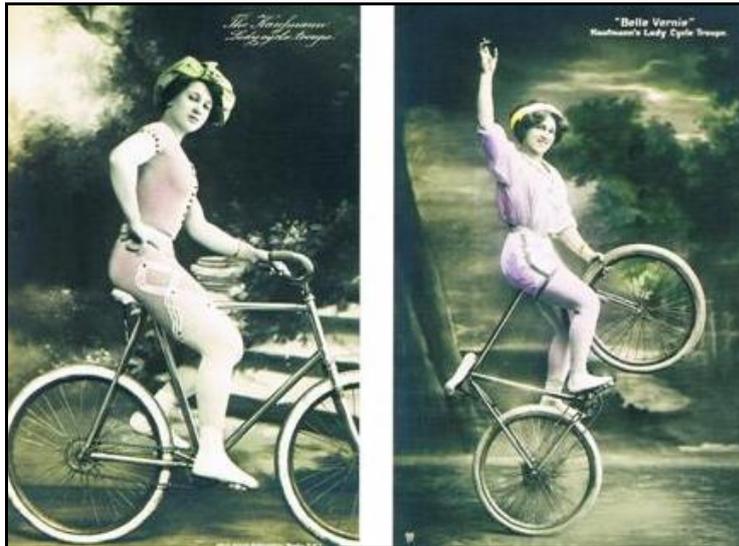


Abb. 12: Perfekt im Posing, hübsch gekleidet und frisiert warben die Radartistinnen auf Postkarten zu Beginn des 20. Jh. für ihre Auftritte. Aus: Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt, S. 8.



Abb. 13: Gruppenaufnahme der Zwölfer-Damen-Gruppe „The great Kaufmann Cycle Beauties“. Aus: Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt, S. 9.

2.3 Akrobatik auf dem Hochrad: Die ersten Kunststücke

2.3.1 Die ersten Anleitungen zum Kunst- und Reigenfahren

Mit der Entwicklung des Hochrades in den 80er Jahren des 19. Jh. wurden auch die ersten Leitfäden zum Reigen- und Kunstfahren⁴⁰ geschrieben. Das Fahren auf dem Hochrad war

⁴⁰ Zu Beginn des 20. Jh. verstand man unter Kunstfahren das 1er-, 2er-, 3er- und 4er-Kunstfahren, was in Kapitel 3 ausführlich erläutert wird. Dies grenzte man von dem Reigenfahren (mindestens sechs Fahrer) ab. Häufig wurde aber auch der Ausdruck „Kunstfahren“ als Oberbegriff verwendet, der das Reigenfahren mit einschloss. Der Begriff „Kunstfahren“ wurde daher nicht trennscharf verwendet. Statt „Kunstfahren“ ist das Wort „Kunstradfahren“ heute geläufiger. Beide Bezeichnungen werden in dieser Arbeit synonym verwendet. Derzeit umfasst das Kunstradfahren das Reigen- sowie das 1er- und 2er-Kunstradfahren.

nicht einfach und musste bis zur Beherrschung längere Zeit geübt werden. Stürze bei Unachtsamkeit waren vorprogrammiert und gingen nicht selten mit Verletzungen einher. Eine Herausforderung war der Übergang vom normalen Fahren zum Turnen auf dem Rad, und nur wenige Sportler mit besonderem Talent zeigten dies in Perfektion.⁴¹

Die ersten Anleitungen zum Kunst- und Reigenfahren erhielten damals großen Zuspruch und waren sehr beliebt. Überall dort, wo man diesen neuen Sport ausübte, dienten sie als Grundlage.⁴² Robert Höfers „Illustrierter Leitfaden für das Reigen-Fahren beim Radfahrersport“ zählte zu den ersten Anleitungen⁴³. Die Resonanz war enorm, sodass er sich entschied, ebenfalls einen Leitfaden für das Kunstfahren auf dem Hochrad zu verfassen. Dieser wurde wegen zu hoher Herstellungskosten erst 1890 nach anfänglicher Verzögerung veröffentlicht.⁴⁴ Erwähnenswert sind auch die etwas später entstandenen Leitfäden zum Reigenfahren von Wilhelm Schmidt 1923 und Karl Bauer 1926. Das in der damaligen Zeit wohl ausführlichste Werk „Die hohe Schule des Rades“ von Lothar Nitz aus dem Jahr 1907 veranschaulicht an über 900 Bildern alles bis dahin Dargebotene im Saalsport.⁴⁵ Diese Anleitungen beziehen sich jedoch allesamt auf das Fahren auf dem Niederrad, während das 1888 entstandene Werk „Das Fahren und Kunstfahren auf dem Zwei- und Einrad“ von Wilhelm Gabriel neben Höfers Leitfaden die Kunst des Hochradfahrens behandelte. Wilhelm Gabriel war Turnlehrer an einem Gymnasium in Mannheim und selbst Kunstradfahrer. Im Jahr 1887 erhielt er vom DRB den Auftrag, Übungen für das Kunstfahren zu beschreiben und zu kategorisieren, die sich in seinem Leitfaden dann auch wiederfanden. Dieser enthielt zu Beginn eine Anleitung zum Auf- und Absteigen sowie zum „normalen“ Fahren auf dem Hochrad. Im Anschluss behandelte Gabriel das Kunstfahren auf dem Ein- und Hochrad, wobei er bei Letzterem „Übungen mit und aus dem Reitsitz“ von „Übungen mit Benutzung des Auftritts“ und „Sprungübungen“ unterschied. Beim Einradfahren trennte er zwischen Fahren mit und ohne Gabel und Lenkstange. Turnerische Aspekte blieben bei der Gruppierung von Übungen unberücksichtigt.⁴⁶ Die Verwendung des Begriffs „Schwebehalte“ zeigt dennoch die enge Verbindung zwischen dem Turnen und Kunstfah-

⁴¹ Vgl. Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*. Leipzig: Weber Sport-Verlag, S. 7.

⁴² Vgl. Höfer, R. (1905). *Illustrierter Leitfaden für das Reigen-Fahren beim Radfahrersport*. (9. Auflage). Leipzig: Rauh & Pohle, S. 5.

⁴³ Da das Reigen- und Kunstfahren Ende des 19. Jh. hauptsächlich im Saal stattfand, setzte sich die Bezeichnung „Saalsport“ für diese Radsportarten durch. Heute spricht man von „Hallenradsport“.

⁴⁴ Vgl. Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, S. 5.

⁴⁵ Vgl. Müller, J. (nach 1899). *Der Kunst-Radfahrer*, S. 10.

⁴⁶ Vgl. Gabriel, W. (1888). *Das Fahren und Kunstfahren auf dem Zwei- und Einrad. Leitfaden für Radfahrer*. Mannheim: Selbstverlag, S. 4, 19f.

ren. Die Verwandtschaft der beiden Sportarten ist auch heute noch durch die turnerischen Voraussetzungen, insbesondere für die Handstände, deutlich erkennbar.

Robert Höfer gruppierte die Übungen ähnlich wie Gabriel. Er berücksichtigte jedoch neben dem 1er-Kunstoffahren auch Übungen für zwei, drei und mehr Personen. Zusätzlich nannte er Vorübungen für das 1er-Kunstoffahren, wie beispielsweise das Abspringen über die Lenkstange. Das Aufsteigen auf das Hochrad beschrieb er in der Gruppe „Übungen vom Fußboden aus“, wobei er im Vergleich zu Gabriel wesentlich mehr Möglichkeiten aufzeigte.⁴⁷ Um einen Eindruck von dem damaligen Kunstoffahren auf dem Hochrad zu bekommen, werden im Folgenden ausgewählte Übungen aus Höfers Leitfaden vorgestellt.

2.3.2 Kunststücke auf dem Hochrad

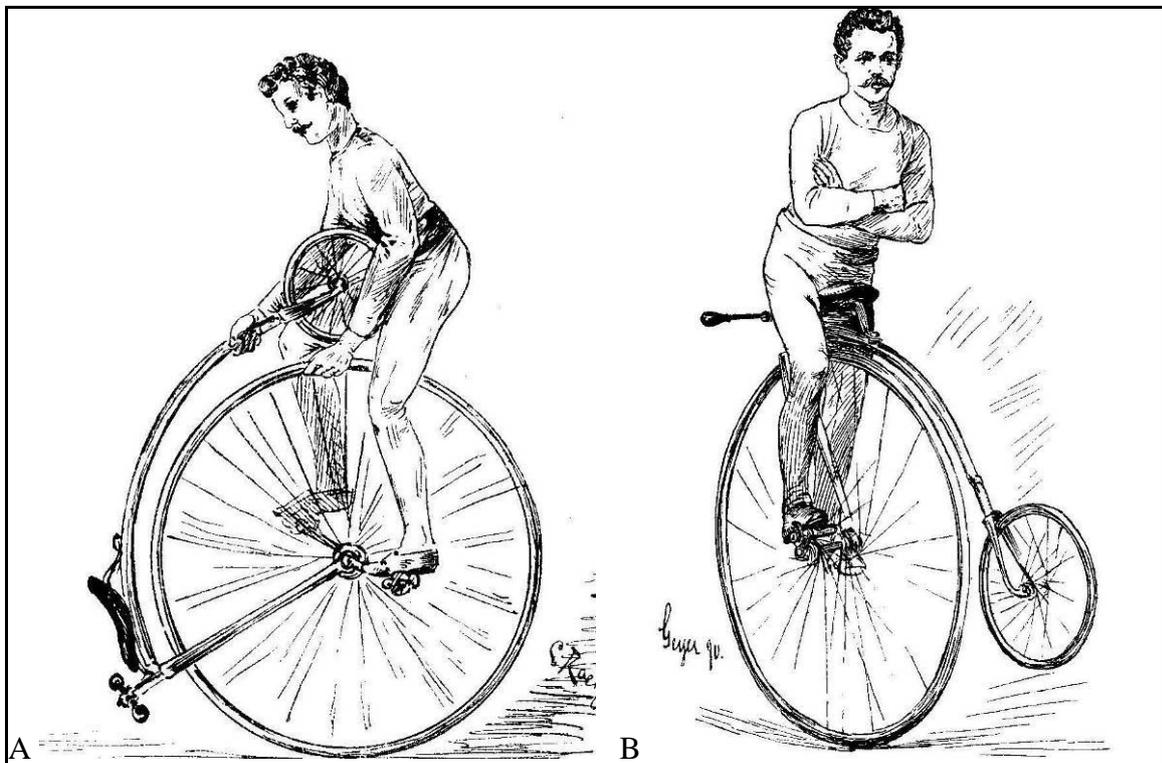


Abb. 14: 1er-Kunstoffahren auf dem Hochrad mit einrädriem Bodenkontakt. „Aufstieg in den Reitsitz über das Hinterrad bei nach oben stehender Maschine“ (A). Mit angehobenem Hinterrad vor- und rückwärts fahren (B). Aus: Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, S. 10, 19.

Zum Ausführen der Figur in Abb. 14 A berührten Sattel und Lenker zunächst den Boden. Das Fahrrad stand auf dem Kopf. Es folgte der Pedal-Aufstieg mit anschließendem Hochziehen des Rades am Fahrradrücken, sodass sich Sattel und Lenker vom Boden lösten. In dieser Position wurde mit engem Kontakt des hinteren Rades zum Oberkörper gefahren.

⁴⁷ Vgl. Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, S. 9f.

Um in die Grundstellung zu gelangen, schwang man das rechte Bein über den Radrücken und setzte sich in den Sattel.⁴⁸

Während des Fahrens aus dem Reitsitz vorwärts wurden für die Übung in Abb. 14 B beide Beine auf eine Radseite gebracht und der Oberkörper weiter zum Kehrsitz gedreht.⁴⁹ Dabei steuerte man kurzzeitig nur mit einer Hand. Anschließend erfolgte der Übergang zum Stillstehen und der Wechsel zum Fahren in Richtung des Hinterrades. Diese Position konnte nun angefasst oder freihändig sowie mit oder ohne Hinterradheben gefahren werden.⁵⁰

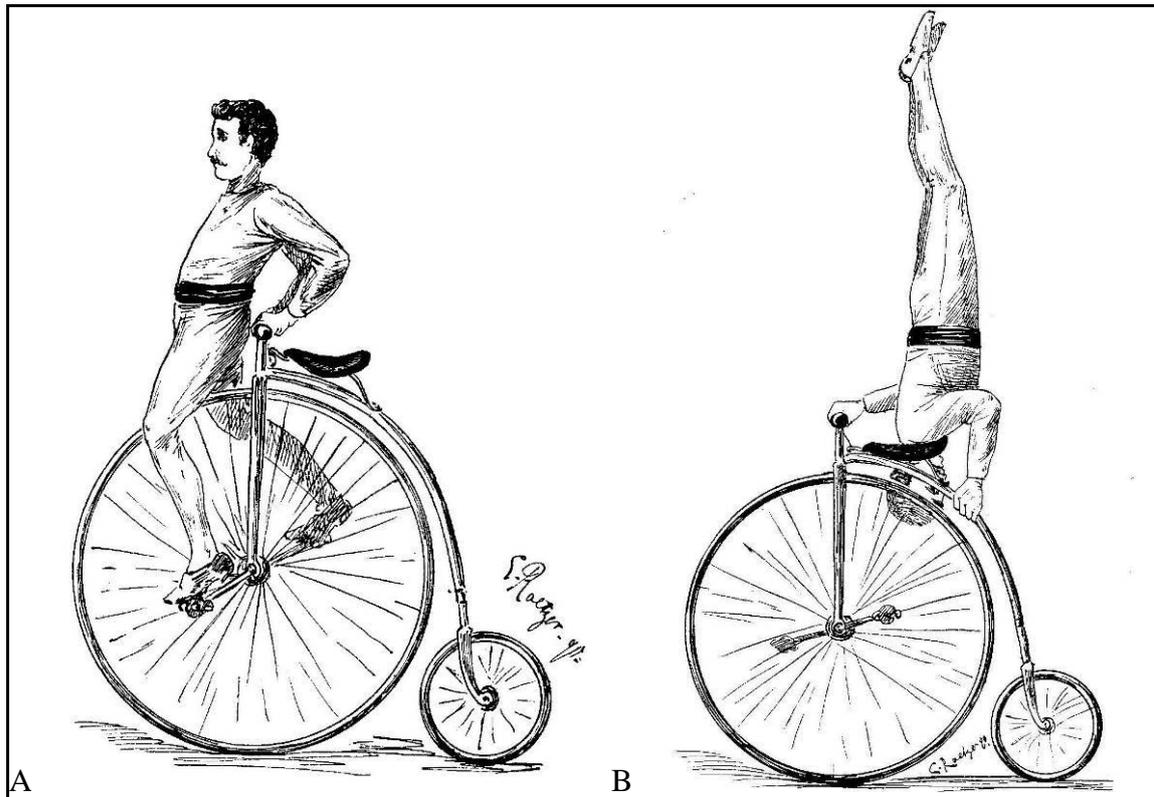


Abb. 15: 1er-Kunstradfahren auf dem Hochrad. „Schwung zum Fahren vor der Lenkstange, vorwärts und zurück“ (A). „Schulterstand“ (B). Aus: Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, S. 22, 36.

Um die Figur in Abb. 15 A zu erreichen, wurden aus dem Reitsitz vorwärts beide Beine über die Lenkstange gehoben, der Oberkörper mit Stütz auf den Armen vor den Lenker gebracht und die Füße auf die Pedale gestellt. Der Rückschwung zur Ausgangsstellung erfolgte in umgekehrter Reihenfolge.⁵¹

⁴⁸ Vgl. Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, S. 10.

⁴⁹ Unter „Reitsitz vorwärts“ wird im Kunstradfahren das Übungselement bezeichnet, bei dem der Sportler auf seinem Sattel sitzt, die Brust zum Lenker zeigt und sich die Füße auf den Pedalen befinden. „Kehrsitz“ meint das umgekehrte Sitzen mit dem Rücken zum Lenker.

⁵⁰ Vgl. Gabriel, W. (1888). *Das Fahren und Kunstfahren auf dem Zwei- und Einrad. Leitfaden für Radfahrer*, S. 9.

⁵¹ Vgl. Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, S. 21.

Für den „Schulterstand“ erfolgte der Stütz, wie in Abb. 15 B zu sehen, mit einer Schulter auf dem Sattel. Eine Hand befand sich am Radrücken, die andere am Lenker des Fahrrades. Die Beine wurden gleich dem Handstand nach oben gestreckt.⁵²

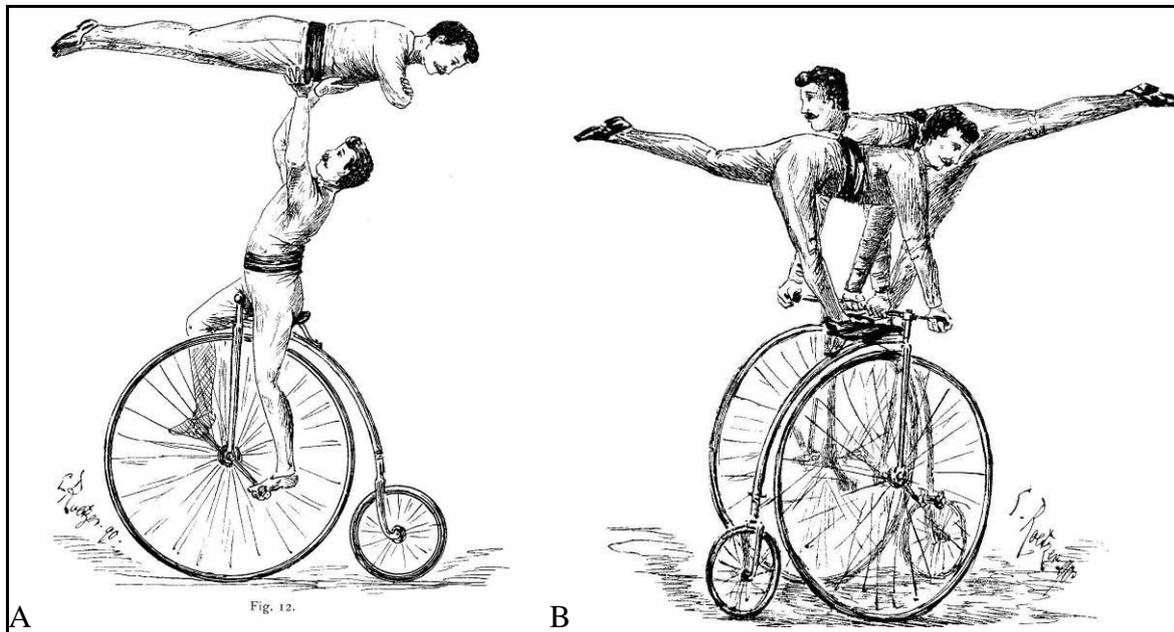


Abb. 16: Übungen zweier Personen auf einem Hochrad. „Waage“ zu zweit auf einem Fahrrad (A). „Beuge-stand“ zu zweit mit zwei Fahrrädern (B). Aus: Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahr-sport*, S. 50, 61.

Für die in Abb. 16 A dargestellte Übung fuhr ein Sportler im Reitsitz vorwärts, während der andere dem Fahrrad entgegen lief, sich mit den Armen auf den Lenker stützte und über diesen aufstieg. An den Schultern des Partners hielt der Sportler sich fest. Der Fahrer griff seinen Partner am Becken und hob ihn in die „Waage“. Der Obermann musste über die gesamte Fahrstrecke Körperspannung halten.⁵³

Für die Übung in Abb. 16 B stiegen beide Fahrer gleichzeitig über die Auftritte am Radrücken mit einem Fuß auf den Sattel. Das andere Bein wurde waagrecht nach hinten gestreckt, sodass es mit dem Rücken eine Linie bildete. Die Griffe der beiden Fahrräder mussten sich im Stand berühren und von einem der Fahrer mit der Hand umfasst werden. Die Übung konnte gegen- sowie nebeneinander im Stand ausgeführt werden.⁵⁴

⁵² Vgl. Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahr-sport*, S. 36.

⁵³ Vgl. ebd., S. 63, 64.

⁵⁴ Vgl. ebd., S. 52, 53.

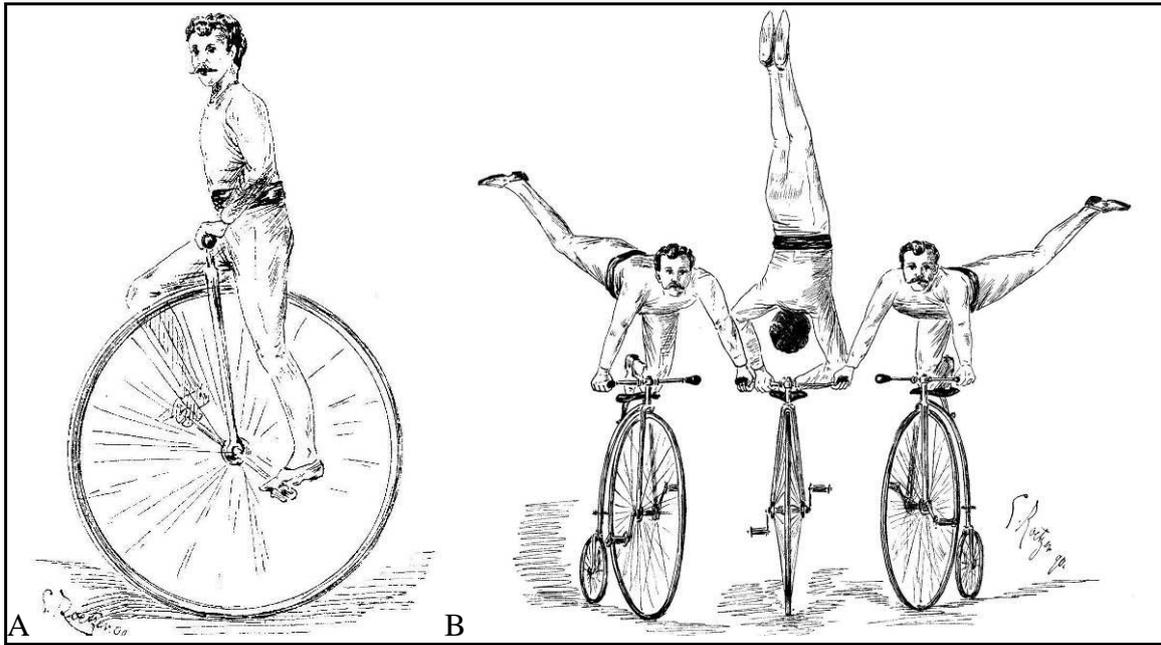


Abb. 17: Einradfahren vorwärts und rückwärts (A). Kunstfahren zu dritt mit drei Fahrrädern (B). Aus: Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, S. 43 (A), o. S. (B).

Das Einradfahren in Abb. 17 A wurde vorwärts und rückwärts vorgeführt. Der Richtungswechsel fand durch kurzes Halten in waagerechter Pedalstellung statt.⁵⁵

Die Übung in Abb. 17 B wurde im Stand ausgeführt. Der Aufbau erfolgte vom Reitsitz aus. Die beiden äußeren Fahrer knieten mit einem Bein auf dem Sattel, das andere wurde nach hinten gestreckt. Die innere Hand fasste jeweils an einen der Lenkergriffe des mittleren Rades. Der Fahrer auf diesem Rad führte einen Handstand mit Stütz auf Sattel und Lenker aus. Damit die Übung glückte, durften die drei Fahrräder nur wenig Abstand voneinander haben. Alternativ konnte das mittlere Fahrrad auch eine umgekehrte Stellung einnehmen.⁵⁶

⁵⁵ Vgl. Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, S. 42, 43.

⁵⁶ Vgl. ebd., S. 66, 67.

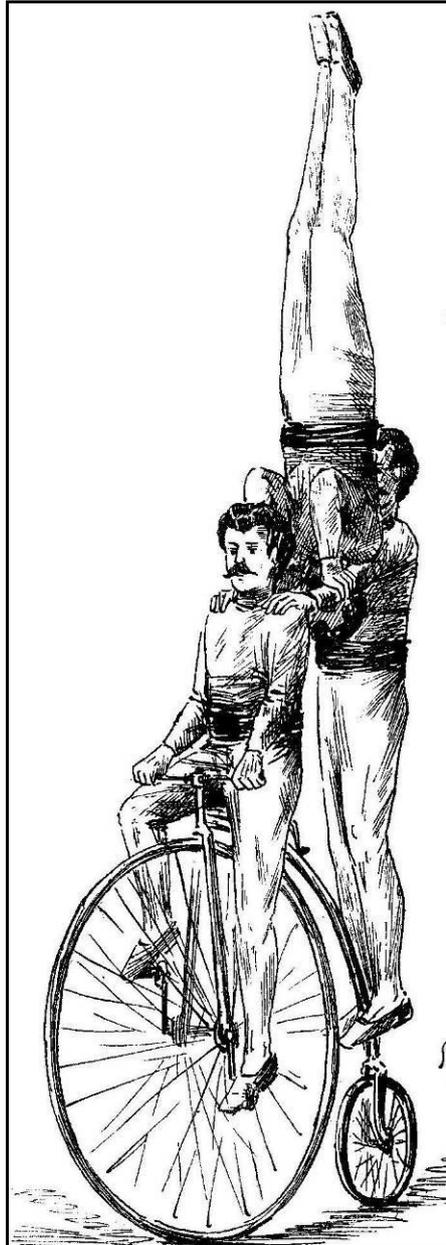


Abb. 18: Drei Sportler auf einem Hochrad. Aus: Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, o. S.

Die Übung in Abb. 18 mit drei Sportlern auf einem Fahrrad wurde nacheinander aufgebaut und im Fahren ausgeführt. Während der erste Fahrer das Hochrad langsam im Reitsitz steuerte, stieg der zweite Sportler auf die Auftritte. Danach kletterte die dritte Person von vorne auf den Lenker und ging in den Schulterstand über.⁵⁷

⁵⁷ Vgl. Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, S. 74.

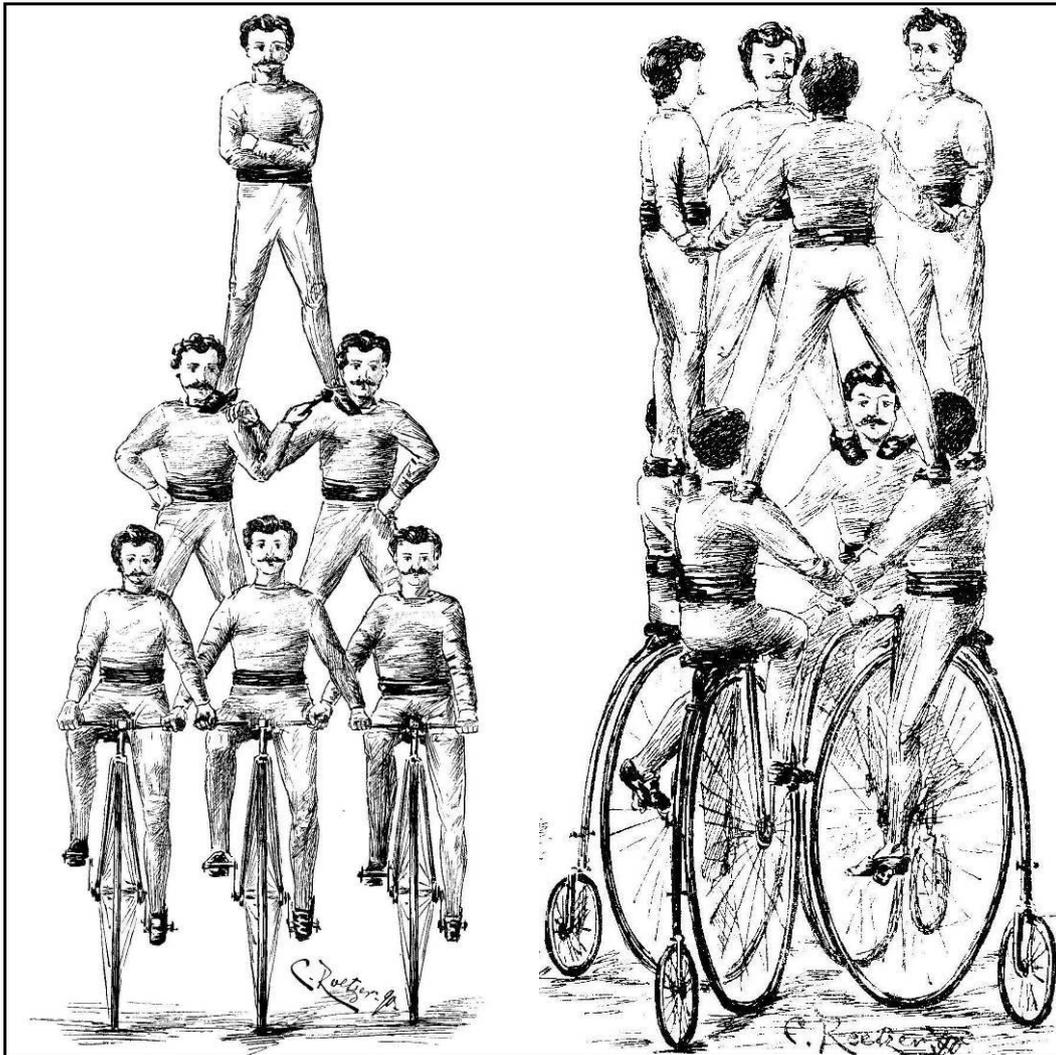


Abb. 19: „Pyramidenübungen“ Ende des 19. Jh. Aus: Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, o. S.

Als „Pyramide“ bezeichnete man Übungen, wie in Abb. 19 zu sehen. Mit mehreren Personen und unterschiedlicher Anzahl an Fahrrädern wurden damals unzählige Variationen gezeigt. Die Beteiligten mit gleicher Übungsstellung mussten synchrone Bewegungen bis zur Endstellung ausführen. Diese Pyramidenübungen wurden oft auf Veranstaltungen und bei Festlichkeiten aufgeführt und waren sehr beliebt.⁵⁸

Alle oben dargestellten Kunststücke geben nur einen kleinen Einblick in die Vielzahl der damals schon existierenden Übungen.

⁵⁸ Vgl. Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, S. 78.