

3 Entwicklung des Kunstradfahrens in verschiedenen Formen

Der Übergang vom Hochrad zum Niederrad, einem bedeutsamen Schritt in der Entwicklungsgeschichte des Fahrrades, vollzog sich im Saalsport um das Jahr 1895. Im Kunstfahren hielt sich das Hochrad einige Jahre länger als im Reigenfahren, bis es auch hier schließlich ganz verschwand.⁵⁹ Diese beiden existierenden Saalsportarten differenzierten sich in den Folgejahren immer mehr aus. Im Kunstfahren grenzte man um die Jahrhundertwende das 1er- vom 2er-, 3er- und 4er-Kunstfahren ab. Diese Klasseneinteilung deutete sich schon einige Jahre zuvor auf dem Hochrad an, wie die Abbildungen im Kapitel 2.3.2 zeigen. Aus dem üblichen Reigenfahren entwickelten sich zwei verschiedene Formen, das Schulreigen- und Kunstreigenfahren.⁶⁰ Eine weitere Form des Mannschaftsfahrens war das Korsofahren, bei welchem sich die Vereine geschlossen mit ihren Mitgliedern der Öffentlichkeit im Freien präsentierten. Im Folgenden werden diese verschiedenen Arten des Kunstradfahrens näher betrachtet und ihre Entwicklung beschrieben.

3.1 Kunstfahren

3.1.1 1er-Kunstfahren

Das 1er-Kunstfahren, am Anfang des 20. Jh. auch Solokunstfahren genannt, zählt neben dem Reigenfahren zu den ursprünglichen Formen des Kunstradfahrens. Auf dem Hochrad waren schon allerlei Kunststücke möglich, deren Anzahl mit dem Aufkommen des Niederrades enorm anstieg. Damals galt das 1er-Kunstfahren als schwierigste Klasse des gesamten Saalsports, da der Fahrer bei Einnahme der Übungsposition sowie beim Steuern und Beschleunigen des Rades auf sich allein gestellt war.⁶¹ Daran hat sich bis heute nichts geändert, der Unterschied hinsichtlich der Schwierigkeit zwischen dem 1er- und 2er-Kunstradfahren wird gegenwärtig jedoch nicht mehr so deutlich gesehen. Es sind die synchronen Übungsausführungen auf zwei Rädern sowie die „Schulterstände“ auf einem Fahrrad im 2er-Kunstfahren, die heute nicht unterschätzt werden dürfen. Beide Disziplinen stellen weitaus höhere körperliche Anforderungen an die Sportler als das Reigenfahren. Dies ist in Fachkreisen nach wie vor unbestritten.

⁵⁹ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades. Ein Lern- und Lehrbuch für alle Freunde des Radfahrens im Saal und im Freien, auf der Bahn und der Landstraße*. Berlin: Selbstverlag, S. 103.

⁶⁰ Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1953). *Wettfahrbestimmungen des Bundes Deutscher Radfahrer für Kunst- und Gruppenfahren*, S. 7.

⁶¹ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 105.

Das Erlernen des 1er-Kunstradfahrens kann man mit dem Bau eines Hauses vergleichen. Zunächst müssen die Grundlagen gelegt werden, auf welchen sich dann schwierigere Übungen aufbauen lassen, genauso wie auf das Fundament und die Säulen eines Hauses das Dach zur Vollendung folgen muss. Für Nitz (1907) bildeten drei „Grundelemente“ sowie drei „Grundübungen“ die Voraussetzung für das höhere Kunstradfahren. Zu Ersterem zählte der „Reitsitz vorwärts“, der „Damensitz“⁶² (Abb. 20) und der „Seitenstand“⁶³ (Abb. 21). Die Übungen „Stillstand“⁶⁴ (Abb. 22 A), das Fahren in „Kehrfront“⁶⁵ (Abb. 22 B) sowie das „Rückwärtsfahren“ in Richtung des Hinterrades stellten die Grundübungen dar, wobei Letzteres mit Abstand als die schwierigste angesehen wurde. Vielfältige Variationen in den Übungen, insbesondere im Handgriff und in der Beinstellung, waren damals möglich. Einige Beispiele für den Damensitz und den Seitenstand zeigen die Abb. 20 und 21. Standübungen auf dem Vorderrad, wie in Abb. 22 B dargestellt, gibt es heutzutage nicht mehr.⁶⁶

Neben den Grundelementen und Grundübungen fasste Nitz Einzelübungen zusammen, die er als Bausteine des Kunstradfahrens bezeichnete. Kunststücke in dieser Gruppe hatten keinen großen Transfereffekt, das bedeutet sie erleichterten das Erlernen anderer Übungen nicht wesentlich. Dennoch kamen sie häufig vor und dienten als Erholung zwischen sehr anstrengenden Elementen. Zu diesen Einzelübungen zählten das „Laufen auf dem Vorderrad“ und „der Sitz im Rahmen mit Handantrieb“ (Abb. 23). Letzteres ist nach aktuellem Reglement nicht mehr erlaubt.⁶⁷

Allen bisher genannten Übungen war gemeinsam, dass der Sportler die eingenommene Position über die gesamte Fahrstrecke beibehielt. Wurden die Stellungen permanent gewechselt, nannte man diese Übungen zu Beginn des 20. Jh. „Turen am Rade“. Der Fahrer nahm dabei eine ganze Reihe von Haltungen am Fahrrad hintereinander ein, welche in ihrer Gesamtheit die entsprechende Tur bildeten. Eine sehr beliebte Tur war der „Gang um das

⁶² Als „Damensitz“ bezeichnet man alle Übungen mit Sitz im Sattel, Blick zum Vorderrad und mit beiden Füßen auf einer Radseite.

⁶³ Als „Seitenstand“ bezeichnet man alle Übungen auf einer Seite des Rades ohne Sitz im Sattel. Die Einteilung der verschiedenen Formen des Seitenstandes richtete sich damals nach der Fußhaltung. Man unterschied folgende vier Gruppen: Geschlossener, nach vorne gespreizter, nach hinten gespreizter und weit gespreizter Seitenstand. „Geschlossen“ bedeutete, dass es außer dem Pedal keinen weiteren Stützpunkt gab. Die Füße mussten nicht zwangsläufig eng aneinander liegen. Bei den beiden anderen Formen durften der vordere, der hintere oder beide Auftritte verwendet werden. Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 113.

⁶⁴ Als „Stillstand“ bezeichnete man damals alle Standübungen. Das gilt auch heute noch.

⁶⁵ Das Fahren in „Kehrfront“ liegt vor, wenn das Gesicht zum Hinterrad gerichtet ist. Heute spricht man von „Kehrübungen“.

⁶⁶ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 108, 126.

⁶⁷ Vgl. ebd., S. 131.

Rad“. Hierbei turnte der Sportler einmal vollständig um das Vorderrad, bis er wieder die Ausgangsstellung erreichte. Um vom Reitsitz vorwärts in Kehrfront mit Sitz auf dem Lenker zu wechseln, war die sog. „Wende“ erforderlich. Sie zählte zu den wichtigsten Turen am Rade. Eine mögliche Variante dessen zu Beginn des 20. Jh. zeigt die Abb. 24.⁶⁸

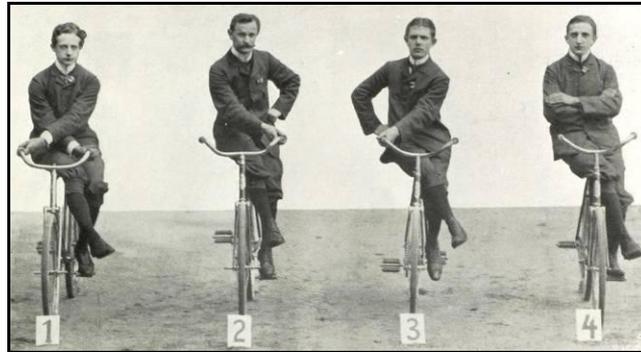


Abb. 20: „Damensitz links“ mit Griffvariationen um 1907. Kreuzgriff (1), Kreuzgriff links (2), Kreuzgriff rechts (3), freihändig (4). Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 111.

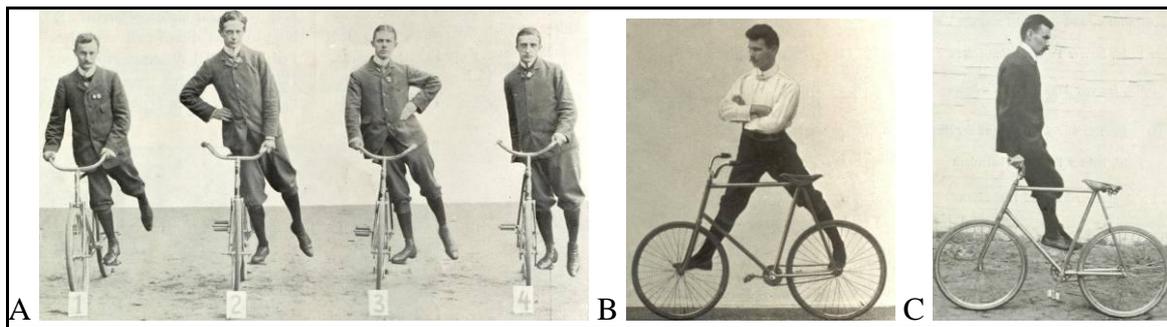


Abb. 21: Formen des „Seitenstandes“ zu Beginn des 20. Jh. Geschlossener Seitenstand bei freiem äußeren Fuß und Griffvariationen (A), weit gespreizter Seitenstand freihändig (B) und Kehrseitenstand rechts (C). Gefahren wurde in Richtung des Vorderrades. Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S.114, 116, 124.

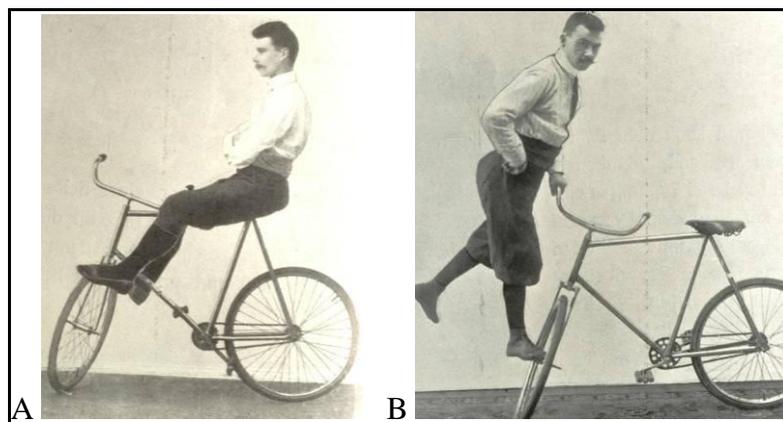


Abb. 22: Die beiden Grundübungen des 1er-Kunstradfahrens „Stillstand“ und „Kehrfront“ nach Nitz 1907. Stillstand links freihändig mit beiden Füßen auf dem Vorderrad (A) und Kehrstand linkshändig mit rechtem Bein auf rechtem Vorderdorn (B). Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 126, 132.

⁶⁸ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 143, 146.

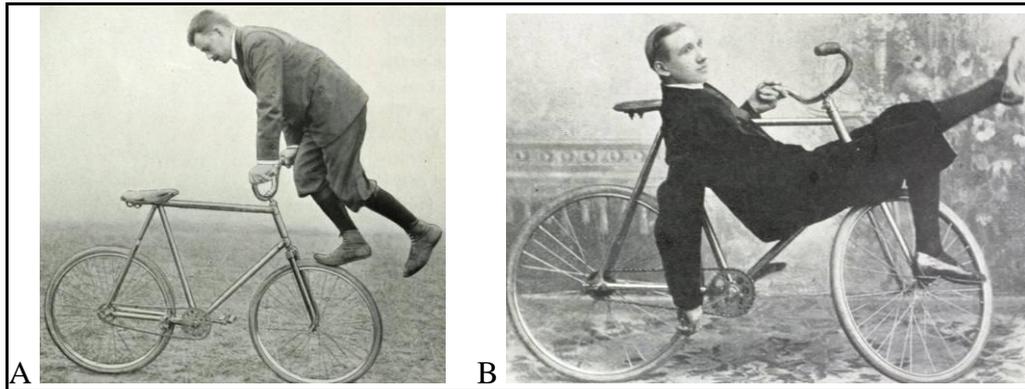


Abb. 23: Die beiden Einzelübungen „Laufen auf dem Vorderrad“ (A) sowie „Sitz im Rahmen mit Handantrieb“ (B) waren zu Beginn des 20. Jh. sehr beliebt. Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 140, 142.

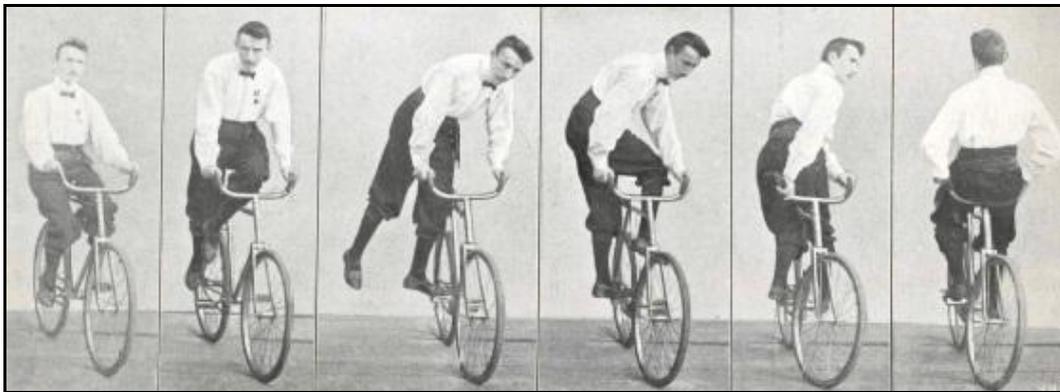


Abb. 24: Bildreihe zur „Wende über den Rahmen“, eine der wichtigsten „Turen am Rade“ zu Beginn des 20. Jh. Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 146.

Die höchsten Anforderungen an den Kunstradfahrer stellten die sog. „Gipfelübungen“. Alle Kräfte und Fähigkeiten mussten zur Beherrschung dieser Kunststücke vereinigt werden. Die „Hand- und Kopfstände“, die „Fahne über Lenker und Sattel“⁶⁹, das „Steigen“⁷⁰ in sämtlichen Positionen (Abb. 25), der „Drehsprung“⁷¹ sowie die „freien Sattellenker- und Sattelstände“⁷² zählte man damals zu dieser Übungsgruppe.⁷³

Die Handstände und der mehrfache Drehsprung gehören auch heute noch zu den schwierigsten Elementen im 1er-Kunstradfahren. Der Begriff „Gipfelübungen“ wird heute jedoch

⁶⁹ Als „Fahne“ bezeichnete man Übungen mit Stütz jeweils einer Hand auf dem Sattel und dem Lenker. Der Oberkörper und die Beine bildeten eine Linie, die Ellbogen sind gebeugt. Die „Fahne“ konnte mit dem Kopf zum Sattel oder zum Lenker gefahren werden.

⁷⁰ Als „Steigen“ bezeichnete man das Fahren mit angehobenem Vorderrad. Heute sagt man „Steiger“ dazu.

⁷¹ Als „Drehsprung“ bezeichnete man Pirouetten ab einer halben Vorderraddrehung. Heutzutage gilt diese Bezeichnung erst ab einer ganzen Drehung. Der Sportler beschreibt auf dem Lenker gestützt mit den Beinen in der Luft einen Kreis und landet nach einer oder mehreren Umdrehungen wieder in der Ausgangsstellung, dem Reitsitz vorwärts. Beide Räder befinden sich permanent auf dem Boden.

⁷² Bei der Übung „freier Sattelstand“ steht der Sportler mit den Füßen auf dem Sattel, während er beim „freien Sattellenkerstand“ einen Fuß auf den Lenker und einen auf den Sattel setzt. Der Oberkörper ist aufrecht. Beide Formen sieht man heutzutage sehr häufig. Im Gegensatz dazu gibt es den Stand auf dem Sattel mit einem Fuß, während das andere Bein frei in der Luft schwebt, nicht mehr.

⁷³ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 170.

nicht mehr verwendet. Übungen im Steiger sowie der Sattel- und Sattellenkerstand sind heute nicht mehr außergewöhnlich.

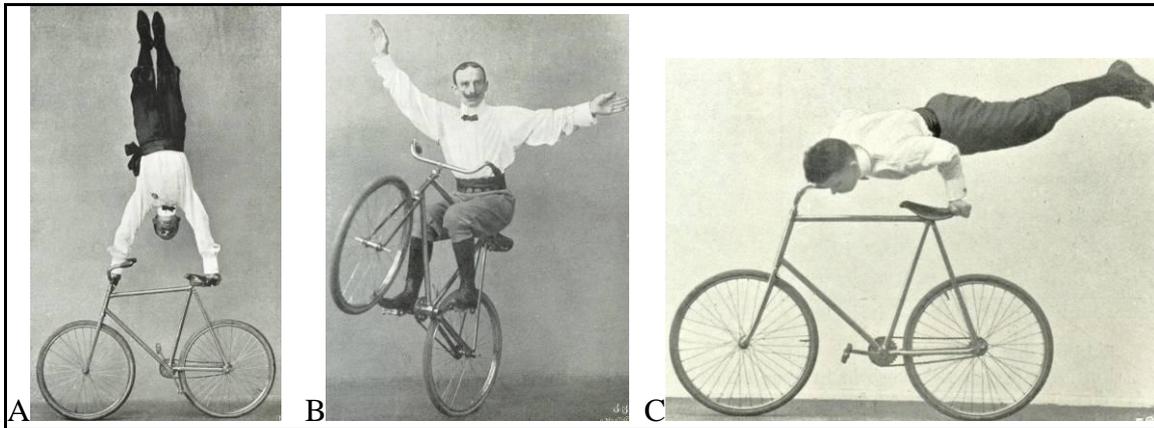


Abb. 25: Als „Gipfelübungen“ bezeichnete man im 1er-Kunstradfahren zu Beginn des 20. Jh. die Kunststücke mit den höchsten Anforderungen. Hierzu zählte der „hohe Handstand mit Stütz auf Sattel und Lenker“ (A), das „Steigen im Reitsitz“ (B) und die „Fahne über dem Sattel“ (C) Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 171, 177.

Die Einteilung der Elemente im 1er-Kunstradfahren, wie sie oben beschrieben wurde, existiert heute nicht mehr. Explizit von Grundelementen und Grundübungen wird nicht mehr gesprochen, auch wenn es natürlich Übungen gibt, die man am Anfang des Kunstradfahrens erlernen sollte, um die Grundlagen für schwierigere Übungen zu legen. Im aktuellen Reglement unterscheidet man zwischen „Niederrad“- , „Steiger“- und „Schlussübungen“⁷⁴ sowie „Steigerübergängen“ und der Gruppe der „Wenden, Hocken und Sprünge“. Der Begriff „Turen am Rade“ ist gegenwärtig in der Kunstradszene gänzlich unbekannt.⁷⁵

Das 1er-Kunstradfahren der Männer mit dem bis heute überragenden sechsfachen Weltmeister David Schnabel sowie den Ex-Weltmeistern Dieter Maute und Martin Rominger ist und bleibt nach Meinung der Verfasserin eines der größten Aushängeschilder des Hallenradsports. In dieser Disziplin wurden auch die ersten Wettkämpfe ausgetragen (s. Kapitel 2). 1921 gab es erstmals Deutsche Meisterschaften im 1er-Kunstradfahren der Männer. Die von 1928 bis 1938 und 1951 bis 1955 ausgetragenen Europameisterschaften sowie die Weltmeisterschaften ab 1956 waren ebenfalls nur für das 1er-Kunstradfahren der Männer bestimmt. Erst bei der Weltmeisterschaft 1970 wurde der Titel in dieser Disziplin auch für die Frauen vergeben. Deutsche Meisterschaften im 1er-Kunstradfahren der Frauen gibt es seit 1942. In diesem Jahr sowie 1943 und 1947 siegte Erna Weber aus Darmstadt. 1944 bis

⁷⁴ Als „Niederradübungen“ bezeichnet man im aktuellen Reglement Kunststücke mit beiden Rädern auf dem Boden. „Schlussübungen“ können nur vor dem Radwechsel im 2er- und im 1er-Kunstradfahren als letzte Übung der Kür gezeigt werden und enden im Bodenstand auf der Fahrfläche.

⁷⁵ Vgl. Union Cycliste Internationale (2008). *Internationales Reglement Kunstradsport*. o. O., o. V., S. 39–48.

1946 musste diese Meisterschaft, damals noch „Reichssiegerwettbewerb“ genannt, aufgrund des Zweiten Weltkrieges ausfallen.⁷⁶

Heute ist die Weltmeisterschaft der höchste internationale Wettkampf bei den Erwachsenen (über 18 Jahre). Im Jugendbereich (bis 18 Jahre) werden Europameisterschaften ausgetragen.

3.1.2 2er-Kunstoffahren

In den 90er Jahren des 19. Jh. entstand das 2er-Kunstoffahren. Die ersten Versuche fanden auf dem Hochrad statt. Als das Niederrad sich immer mehr durchsetzte, erlebte diese Disziplin einen Aufschwung.⁷⁷ Am bekanntesten war das Fahren zu zweit auf einem Fahrrad. Hier ergaben sich schon zu Beginn viele verschiedene Kunststücke. Übungen mit zwei Sportlern auf zwei Fahrrädern waren ebenfalls üblich. Sie waren jedoch nicht so vielfältig und insgesamt seltener zu sehen.⁷⁸ Diese Tendenz deutete sich auch bei Wettbewerben im 2er-Kunstoffahren an. In weiten Teilen Deutschlands erlaubte man in den 20er Jahren des 20. Jh. lediglich das Fahren zu zweit auf einem Rad. Dies geht aus dem Lehrbuch „Der Reigenfahrer und Radballspieler“ aus dem Jahr 1927 hervor. Bis 1933 vollzog sich eine Entwicklung dahingehend, dass die erste Hälfte der Wettkampfkür im 2er-Kunstoffahren mit zwei Rädern und anschließend der Wechsel auf ein Rad erfolgen musste.⁷⁹ Diese Regelung hatte sich bewährt und gilt, abgesehen von kleinen Änderungen, heute noch. Seit 2008 ist es den Sportlern bei Wettkämpfen freigestellt, ob sie ihre Kür auf einem oder zwei Rädern beginnen.

Voraussetzung für das Erlernen des 2er-Kunstoffahrens sind die elementaren Übungen aus dem 1er-Kunstoffahren. Viele Elemente zu zweit bauen auf Grundkenntnissen aus dem 1er-Kunstoffahren auf. Erst wenn diese Grundlagen beherrscht werden, macht es Sinn, zum 2er-Kunstradfahren überzugehen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die erfolgreichsten 2er-Teams zuvor in der 1er-Disziplin lange aktiv waren. Meist bildet ein schmaler kleiner Sportler mit einer etwas größeren und muskulöseren Person ein 2er-Team. Insbesondere bei den Belastungsübungen auf einem Rad, bei welchen das Gewicht des Partners eine Rolle spielt, wird dieser Vorteil spürbar (s. S. 85, Abb. 51 D). Die Zulassung gemischtgeschlechtlicher Sportgruppen seit 2008 führte zur Bildung vieler gemischter Paare, wobei

⁷⁶ Vgl. Bittendorf, K. (1978). *Geschichtliche Entwicklung des Kunstradfahrens*, S. 11, 12.

⁷⁷ Vgl. ebd., S. 8.

⁷⁸ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 179.

⁷⁹ Vgl. Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport. Wettfahr- und Wertungsbestimmungen des Deutschen Radfahrer-Verbandes*. Druck: Hannover, Sarl und Küfter, S. 48.

der Mann die Rolle des Untermannes einnimmt und die Frau auf seinen Schultern sitzt oder steht. Die Übungen mit Schulterbelastung in den verschiedenen Steigerpositionen waren zu Beginn des 20. Jh. unbekannt. Die Elemente zu zweit auf einem Fahrrad konzentrierten sich fast ausschließlich auf das Fahren im Niederrad. Sehr stark am Reigenfahren orientierten sich die Übungen mit zwei Fahrrädern. Die „Standdrehungen“⁸⁰, wie man sie heute kennt, gab es früher nicht. Sehr populär war Anfang des 20. Jh. das sog. „Übersteigen“. Hierbei turnte der Obermann von hinten nach vorne oder umgekehrt über seinen Partner, welcher das Fahrrad im Reitsitz steuerte, und nahm dabei eine Reihe von Übungsstellungen ein. Dazu zählten beispielsweise Hand- und Kopfstände sowie das Stehen auf dem Lenker.⁸¹ Generell ist durch den Vergleich der Kunststücke von damals und heute im 2er-Kunstradfahren ein extremer Wandel der Übungen festzustellen. Die Elemente in Abb. 26 sowie alle früher existierenden Sprungübungen⁸² sind derzeit unzulässig und wirken aus heutiger Sicht skurril.

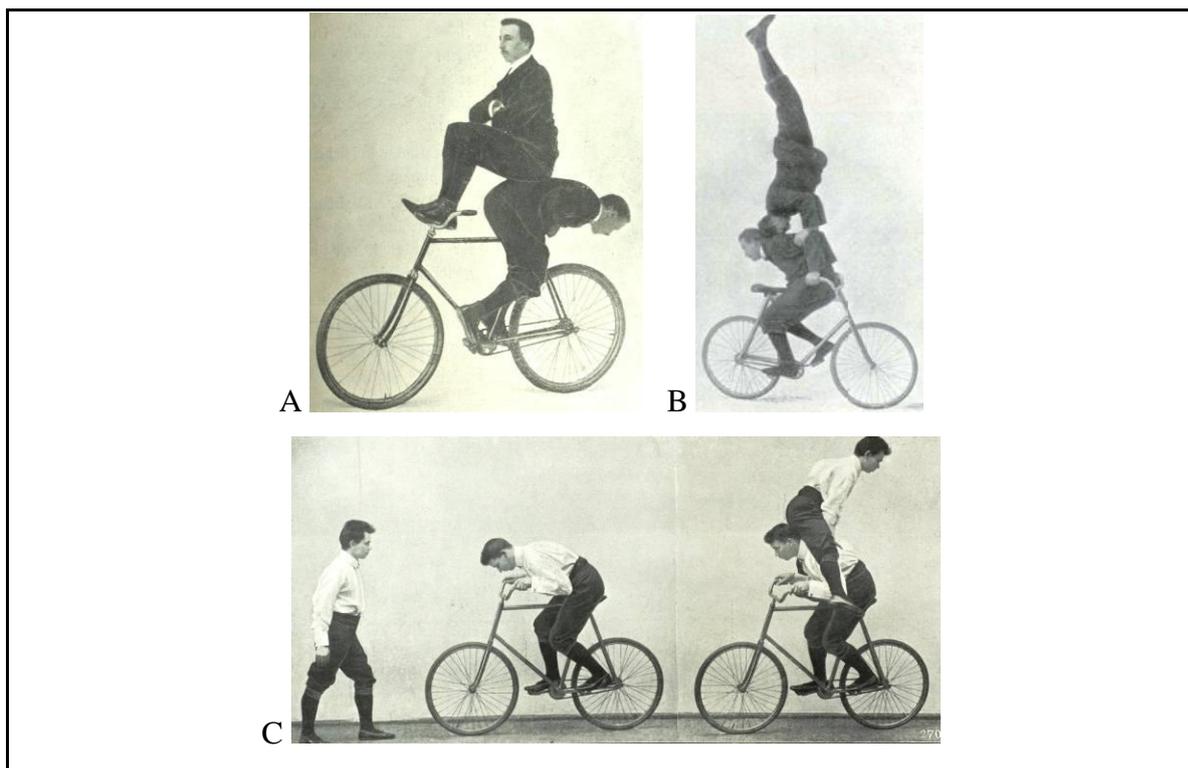


Abb. 26: Übungen im 2er-Kunstradfahren zu Beginn des 20. Jh. „Kutscherbock“ (A), „Kopfstand auf dem Rücken“ (B) sowie „Sprung von vorn über das ganze Rad“ (C). Heute existieren diese Kunststücke nicht mehr. Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 197, 198, 201.

⁸⁰ Als „Standdrehung“ bezeichnet man das synchrone Ausführen von einer bis vier Drehungen auf der gleichen Stelle im 2er-Kunstradfahren auf zwei Fahrrädern. Vor und nach den Drehungen müssen die beiden Sportler eine Griffverbindung einnehmen.

⁸¹ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 179, 184.

⁸² Bei den „Sprungübungen“ handelte es sich um eine Gruppe von Kunststücken im 2er-Kunstradfahren aus dem beginnenden 20. Jh. Die Übungen bestanden aus einem Sprung, der aus allen Richtungen erfolgen konnte und auf dem Fahrrad oder erst darüber hinaus auf dem Boden endete.

Ihr nationales Debüt feierte diese Disziplin bei der zweimaligen Austragung der Deutschen Meisterschaften im Jahr 1922, allerdings nur für die Männer. Der Titel im 2er-Kunstradfahren der Frauen wurde erstmals 1941 den Geschwistern Erna und Elli Weber aus Darmstadt verliehen. Als internationaler Wettbewerb galt von 1958 bis 1969 das Europa-Kriterium für die Männer und von 1960 bis 1969 der Internationale Große Städtepreis für die Frauen. Dreizehn Jahre lang führte man das 2er-Kunstradfahren als Nebenwettbewerb bei den Weltmeisterschaften ohne offizielle Vergabe des Titels durch, ehe 1970 schließlich die Europameisterschaft eingeführt wurde. Diese wurde von der seit 1986 ausgetragenen Weltmeisterschaft im 2er-Kunstradfahren der Frauen abgelöst.⁸³

3.1.3 3er- und 4er-Kunsthelfen sowie „Radfahrer-Pyramiden“

Die ersten Versuche im 3er- und 4er-Kunsthelfen fanden, wie das 2er-Kunsthelfen, auf dem Hochrad statt. Mit dem Aufkommen des Niederrades nahm auch hier die Mannigfaltigkeit der Übungen zu. Beim 3er-Kunsthelfen turnten drei Sportler auf einem, zwei oder drei Fahrrädern (Abb. 27). Im 4er-Kunsthelfen unterschied man vier Fahrer auf einem, zwei, drei oder vier Rädern (Abb. 28). Als schönste und formenreichste Variante wurde zu Beginn des 20. Jh. das 3er-Kunsthelfen gesehen. Die Anzahl der Sportler erlaubte vielfältige Wechselstellungen, und es wirkte auf die Zuschauer im Gegensatz zum 4er-Kunsthelfen nicht erdrückend oder überlastet. Wurde nur auf einem Fahrrad geturnt, so behielt eine Person meist permanent den Reitsitz bei, um das Rad zu steuern. Beim Einsatz von zwei Fahrrädern übernahm jeweils ein Fahrer im Reitsitz die Kontrolle, während eine oder im 4er-Kunsthelfen zwei Personen der Übung durch verschiedene Stellungen Gestalt verliehen. Stimmt die Anzahl der Fahrer mit der Anzahl der Räder überein, so musste jeder Sportler sein eigenes Fahrrad steuern. Hierbei ähnelten die meisten Übungen dem Reigenfahren, welches in Kapitel 3.2 beschrieben wird. Turnübungen waren dabei selten.⁸⁴

Von „Radfahrer-Pyramiden“ sprach man, sobald mehr als vier Personen zusammen eine Figur bildeten (s. Abb. 28 E und Anhang 5). Die Unterleute kontrollierten die Fahrräder, während die oberen Sportler auf diesen turnten. Auf die symmetrische Gestaltung der Übungen sowie auf schnelles Auf- und Abbauen wurde damals großer Wert gelegt. Diese Art von Kunststücken kannte man aus dem Turnen und wurden von den Radfahrern übernommen.⁸⁵

⁸³ Vgl. Bittendorf, K. (1978). *Geschichtliche Entwicklung des Kunstradfahrens*, S. 11, 12, 16.

⁸⁴ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 208–220.

⁸⁵ Vgl. ebd., S. 221.

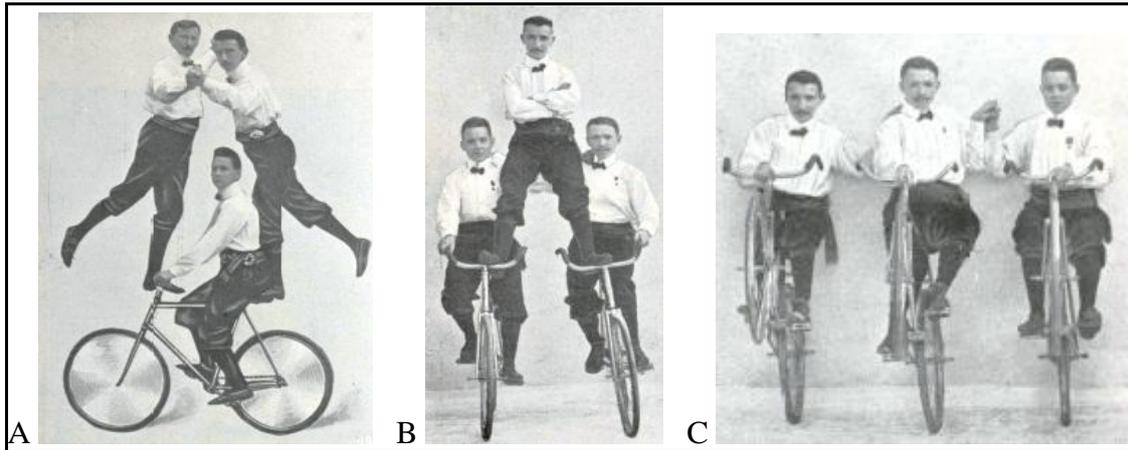


Abb. 27: Übungen im 3er-Kunstradfahren zu Beginn des 20. Jh. Der „Reitsitz-Kehrlenkerstand-Frontsattelstand mit Ringgriff“ (A), der „Reitsitz mit Doppelschultergriff-Frontlenkerstand“ (B) sowie die „Steigende 3er-Stirnreihe“ (C) waren damals sehr beliebt. Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 208, 210, 212.

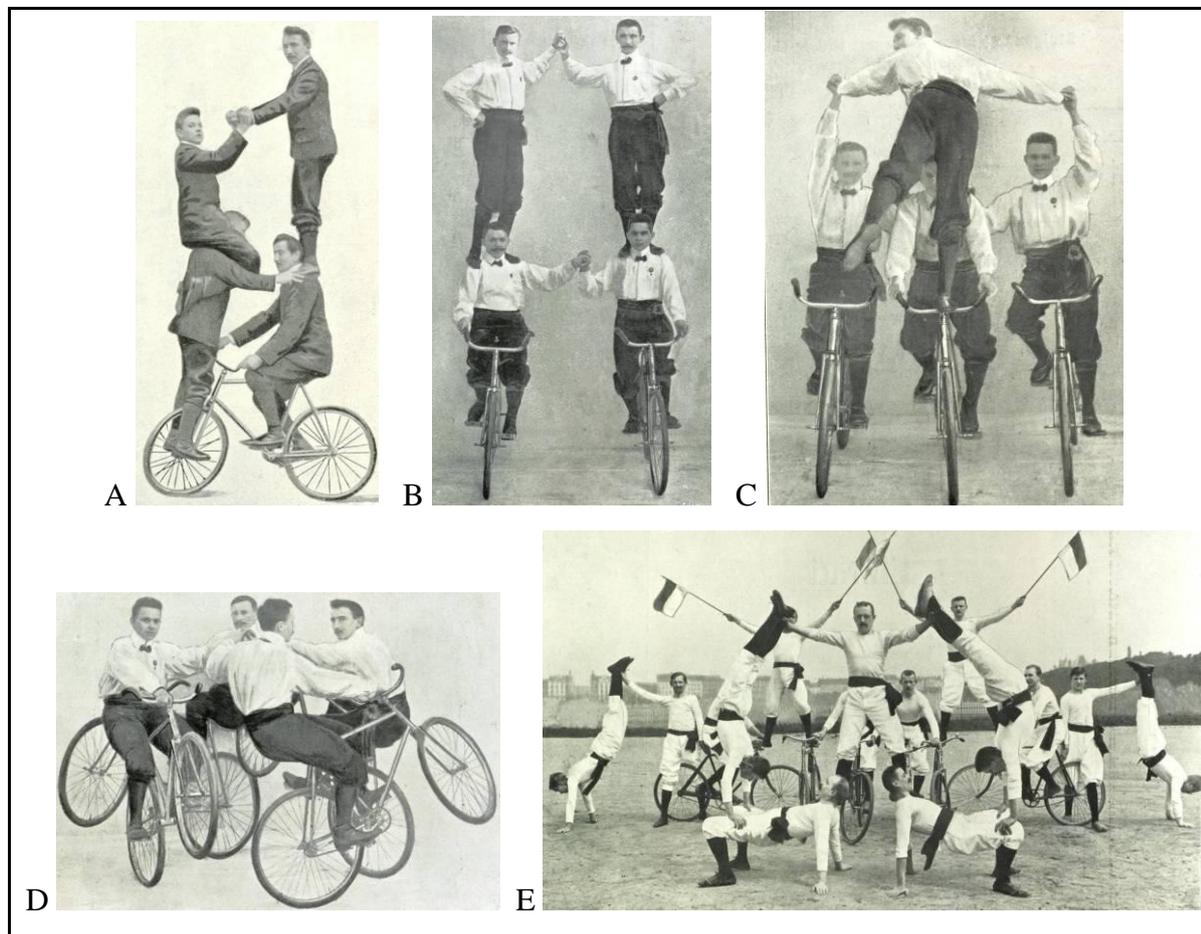


Abb. 28: Übungen im 4er-Kunstradfahren (A, B, C, D) und „Radfahrer-Pyramiden“ (E) zu Beginn des 20. Jh. Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 215, 218, 219, 220, 222.

Das 3er- und 4er-Kunstradfahren sowie die Radfahrer-Pyramiden waren damals im Vergleich zu den anderen Formen des Kunstradfahrens selten, da sich immer mehrere Personen zusam-

menfinden mussten.⁸⁶ Das 4er-Kunstoffahren mit vier Fahrrädern gibt es heute immer noch, jedoch zählt es aktuell zum Reigenfahren. Alle anderen genannten Formen des 3er- und 4er-Kunstoffahrens sowie die Radfahrer-Pyramiden sind heutzutage nur im Zirkus oder bei Showauftritten zu sehen.

Als Wettkampfdisziplin war das 3er- und 4er-Kunstoffahren auf einem Fahrrad in den 20er Jahren innerhalb der Vereinigung Deutscher Radsport-Verbände (VDRV)⁸⁷ populär. Dies geht aus dem Lehrbuch der VDRV „Der Reigenfahrer und Radballspieler“ (1927) hervor. Wie sich diese Form des Kunstradfahrens in den folgenden Jahren entwickelte, konnte nicht genau festgestellt werden. Wettkampflisten in Festschriften des „Mittelrheinischen Radfahrerverbandes“⁸⁸ geben Hinweise, dass das 3er-Kunstoffahren auf einem Rad innerhalb dieses Verbandes in den 50er und 60er Jahren eine Wettkampfdisziplin und bei Festveranstaltung eine Attraktion war. Deutsche Meisterschaften gab es nach Angaben der Zeitzeugen Jakob Bugner und Norbert Kissel⁸⁹ in dieser Disziplin nicht.

3.2 Reigenfahren

Unter „Reigenfahren“ wird heute im Kunstradsport immer noch das Fahren zusammenhängender Übungen von vier oder sechs Personen gleichzeitig mit Sitz im Sattel verstanden. Dieser Begriff kann jedoch gegenwärtig als altertümlich bezeichnet werden. Viel häufiger spricht man derzeit vom „Mannschaftsfahren“. Dazu zählt heute das 4er- und 6er-Kunst- und Einradfahren. Jeder Sportler kontrolliert dabei sein eigenes Fahrrad. Zu Beginn des 20. Jh. bedingte das Reigenfahren die Teilnahme von mindestens sechs Personen. Mannschaften mit sechs und acht Sportlern waren am häufigsten. 12er- und 16er-Reigen gab es auch, sie waren jedoch selten. Das Reigenfahren zählt zu den ursprünglichen Formen des Kunst-

⁸⁶ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 215.

⁸⁷ Nach der Gründung des BDR im Jahr 1919 waren hauptsächlich ehemalige Mitglieder der ARU und der Deutsche Straßenfahrer-Verband mit der Entwicklung unzufrieden und gründeten die Deutsche Radfahrer-Union (DRU). Insgesamt schlossen sich der DRU dreißig Verbände an. 1924 auf einer Zusammenkunft in Kassel wurde aus der DRU die VDRV. Da die VDRV auf wirtschaftliche getrennte Wege pochte, kam es zu keinem Zusammenschluss mit dem BDR. Die Folge waren getrennte Wettkämpfe und Wertungsbestimmungen. Vgl. Schoppe, W. & Ruttkus, W. (2011). *125 Jahre Tritt um Tritt*, S. 68, 69.

⁸⁸ Der „Mittelrheinische Radfahrerverband“ ist ein Vorläufer des „Radsportverbandes Rheinhessen“ (s. Kapitel 5). Wettkampflisten befinden sich in Radfahrer-Verein 1905 Ober-Olm (Hrsg.). (1955). *Festschrift zum Bezirksfest des Bezirks I des Mittelrheinischen Radfahrer-Verbandes verbunden mit 50 jährigem Stiftungsfest am 11., 12. und 13. Juni 1955 zu Ober-Olm*. Druck: Mainz-Finthen, Ludwig Joh. Weil KG, S. 33.

⁸⁹ Jakob Bugner ist seit 1991 Erster Vorsitzende des Radsportverbandes Rheinhessen und genauso wie Norbert Kissel langjähriges Mitglied im Rad- und Sportverein Klein-Winternheim. Beide waren in den 50er und 60er Jahren aktive Kunstradfahrer und nahmen auch an Korsofahrten teil. Heute sind sie über 70 Jahre alt.

radfahrens und entwickelte sich vor dem Hintergrund des Radfahrens im Freien auf den Straßen. Anders als im Kunstfahren wird im Reigenfahren nicht auf dem Fahrrad geturnt, die Übungen ergeben sich vielmehr durch das harmonische Zusammenspiel der einzelnen Fahrer auf ihren Rädern.⁹⁰

Wie alle Sportarten wurde auch der Saalsport um die Jahrhundertwende überwiegend von Männern betrieben. Pfister (1980) gibt jedoch Hinweise darauf, dass Frauen sich am Reigenfahren beteiligten.⁹¹ Viele Gesetze, Gegner und Vorurteile hinderten die Frauen damals an der Durchsetzung ihrer sportlichen Interessen. Der Verlust an Weiblichkeit und Schönheit durch den Sport sowie eine zu starke Emanzipation der Frau wurden befürchtet. Der visuelle Aspekt, nämlich die Ästhetik, sowie das positive Erscheinungsbild der Frau konnten im Sport selten zum Ausdruck gebracht werden. Damenwettbewerbe im Straßenradfahren, welche Anfang der 90er Jahre zugelassen waren, wurden bereits 1896 innerhalb des DRB aus ästhetischen Gründen wieder verboten.⁹² Frauen, denen man die Anstrengung ansah, beleidigten den Schönheitssinn der Männer. Während in anderen Verbänden das Verbot nicht bestand, galt es im DRB und seinen Nachfolgern bis zum Ende des Nationalsozialismus, in der Bundesrepublik Deutschland sogar bis zum Jahre 1967. Das Reigenfahren im Saal dagegen wurde befürwortet, da hier Harmonie und Schönheit durch die gleichmäßig gefahrenen Figuren zum Ausdruck kamen. Das Foto in Abb. 29 stammt von 1899 und zeigt eine der ältesten 6er-Damenmannschaften in der Geschichte des Saalsports.⁹³



Abb. 29: Die 6er-Damenmannschaft aus Halberstadt im Jahr 1899. Lange Röcke waren damals im Reigenfahren der Damen Pflicht. Aus: Schoppe, W. & Ruttkus, W. (2011). *125 Jahre Tritt um Tritt*, S. 52.

⁹⁰ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 25.

⁹¹ Vgl. Pfister, G. (1980). *Frau und Sport. Die Frau in der Gesellschaft*, S. 26.

⁹² Vgl. ebd., S. 17, 26.

⁹³ Vgl. Schoppe, W. & Ruttkus, W. (2011). *125 Jahre Tritt um Tritt*, S. 52–55.

Um das Jahr 1900 differenzierte man zwischen den beiden Disziplinen „Schul- und Kunstreigen“, welche um 1940 in „6er-Gruppen- und 6er-Kunsthahren“ umbenannt wurden. In dieser Zeit vollzog sich ein vollständiger Wandel hin zum Reigenfahren mit ausschließlich sechs Sportlern pro Mannschaft.⁹⁴ Im Schulreigen waren einzelnes Anhalten, Rückwärts-, Freihändig- und Steigerfahren sowie bestimmte Elemente, wie beispielsweise der „Ring“ und „der Rattenschwanz“ (Abb. 37 D und 39 A), verboten. Im Kunstreigen, den man auch als Weiterentwicklung des Schulreigen bezeichnete, gab es hinsichtlich der Übungen keine Einschränkungen.⁹⁵ Zu den bekanntesten Variationen des Schulreigen zählten damals:

- der Schmuck- oder Blumenreigen
- der Lichtreigen
- der Farbenreigen
- der Tonreigen

Im „Schmuckreigen“ waren die Fahrer und deren Räder mit Blumen, Bändern und Wimpeln geschmückt. Die Ausschreibung von Wettbewerben, welche eher selten stattfanden, musste Angaben zur Art und Farbe des zulässigen Schmuckes enthalten. Im „Lichtreigen“ wurden die Speichen der Fahrräder mit kleinen Lämpchen versehen. Seine Wirkung erzielte dieser Reigen im abgedunkelten Saal. Im „Farbenreigen“ waren die Sportler einer Mannschaft mit verschiedenen Farben verziert. Diese durften nur durch angelegten äußeren Schmuck, nicht aber durch bunte Kleidung zustande kommen. Ziel war es, im Fahren gute Farbzusammenstellungen wechselnd zu zeigen. Ein gelungener Farbenreigen wirkte spannend und begeisterte das Publikum stärker als jeder Schmuckreigen. Beim „Tonreigen“ wurde im Takt eines Musikstückes gefahren. Diese Form gab es nur als Showeinlage, genauso wie der damals bekannte „Kostümreigen“. Bei diesem ging es durch kreative Kleidungsstücke um die Darstellung eines Lebens- oder Phantasiebildes. Er zählte weder als Schul- noch als Kunstreigen.⁹⁶

Kommandos während der Aufführung waren nur im Schulreigen gestattet. Sie bestanden damals aus zwei Teilen: der Ankündigung und dem Befehl. Beispielsweise wurde „Rechts-um – Marsch“ von einem der Fahrer gerufen. Der Befehl, in diesem Fall „Marsch“, erfolgte in Wettbewerben meist durch einen Pfiff oder ein Glockensignal anstatt durch

⁹⁴ Vgl. Nationalsozialistischer Reichbund für Leibesübungen (1942). *Der HallenradSPORT. Lehrbuch mit Sonderbestimmungen und Wertungstabellen*. Berlin-Charlottenburg: Haus des Sports, S. 10.

⁹⁵ Vgl. Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 10, 14.

⁹⁶ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 89, 90.

mündliche Sprache.⁹⁷ Wie lange diese militärische Wortwahl existierte, ließ sich nicht exakt herausfinden. In den 50er Jahren waren in allen Reigendisziplinen lediglich Kommandos in unauffälliger Form erlaubt. In jüngster Zeit hat sich der Ausdruck „Hop“ durchgesetzt.

Das Kunstreigenfahren beinhaltete in den 20er Jahren des 20. Jh. auch das Mannschaftsfahren im „Steuerrohrsteiger“ und auf dem Einrad.⁹⁸ Bei Ersterem sitzt der Sportler auf dem Steuerrohr des Fahrrades, während er auf dem Hinterrad fährt. Bei Letzterem besteht die Kunst darin, auf einem Rad zu fahren. Beide Arten wurden bei Wettbewerben als Klasse für sich ausgeschrieben. In der behandelten Literatur gibt es keine Hinweise, dass diese beiden Varianten früher schon existierten. Das Einradfahren war zwar schon sehr lange bekannt⁹⁹, dennoch ist davon auszugehen, dass es sich in dieser Form erst zwischen 1910 und 1927 entwickelte. Das Mannschaftsfahren im Steuerrohr existiert seit 1990 nicht mehr. Die Regeln zum Einradfahren gelten seither weltweit, wenn es auch bisher zu keinen internationalen Wettkämpfen gekommen ist.¹⁰⁰

Bei den ersten Deutschen Meisterschaften 1921 in dieser Sportart war das 6er- und 8er-Kunstradfahren der Männer vertreten. Das 6er-Kunstradfahren der Frauen kam 1939 hinzu, als letztmalig im 8er-Kunstradfahren dieser Titel vergeben wurde. 1964 feierte das 4er-Kunstradfahren der Frauen und Männer Premiere bei den Deutschen Meisterschaften. Weltmeisterschaften im 4er-Kunstradfahren der Frauen existieren seit 2003. Für das 4er- und 6er-Kunstradfahren der Männer sowie das Einradfahren ist die Deutsche Meisterschaft der höchste Wettkampf. Es gibt in diesen Disziplinen keine internationalen Meisterschaften.¹⁰¹

3.2.1 Der Zweck des Reigenfahrens

Der ursprüngliche Zweck des Reigenfahrens Ende des 19. Jh. bestand in der Ausübung gemeinschaftlichen Radfahrens während der kalten Jahreszeit in warmen, überdachten Räumen. Zu den Sommerausflügen mit dem Fahrrad durch die Natur musste im Winter eine Alternative gefunden werden. Gemeinschaft und Geselligkeit sowie die sichere Beherrschung des Fahrrads standen zunächst im Vordergrund. Gerade das Fahren auf dem

⁹⁷ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 32.

⁹⁸ Vgl. Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 10, 14, 19.

⁹⁹ Das Einrad kam in den 80er Jahren des 19. Jh. auf. Es entwickelte sich aus dem Hochrad, indem auf dem großen und kleinen Rad einzeln gefahren wurde. Zunächst versuchte man lange Distanzen darauf zurückzulegen, stellte aber bald seine Eignung für das Kunstfahren fest. Vgl. Sauerzweig, V. & Zimmermann-Krause, U. L. (2006). *Exotischer Sport auf ottonischem Boden*, S. 19, 30.

¹⁰⁰ Vgl. Reglement für Kunstradsport von 1970, 1975, 1980, 1984, 1990 und 2008.

¹⁰¹ Vgl. Bittendorf, K. (1978). *Geschichtliche Entwicklung des Kunstradfahrens*, S. 11, 12.

Hochrad war nicht einfach und musste geübt werden. Das Reigenfahren stellte somit anfangs ein Bindemittel Gleichgesinnter dar. Es diente auch der Beherrschung von Körper, Geist und Seele.¹⁰² Während der Fahrer das Rad steuerte und kontrollierte, mussten im Kopf die Reihenfolge und die Ausführung der Übungen präsent sein. Konzentration und Selbstbeherrschung wurden gefördert. Dies gilt bis heute unbestritten. Aus diesem Grund ist der Kunstradsport für Kinder empfehlenswert.

Sicherlich spielte auch in den Anfängen des Reigenfahrens schon der Faktor Spaß eine Rolle. Schließlich wurde das Radfahren leidenschaftlich betrieben. Das gemeinsame Streben nach einem bestimmten Ziel, wie beispielsweise Aufführungen bei Festlichkeiten oder die Teilnahme an Wettbewerben, kam zu Beginn des 20. Jh. immer stärker auf. Die Mannschaften wollten die Übungen in der Öffentlichkeit präsentieren und ihr Können mit anderen Teams vergleichen. Anerkennung und Aussicht auf Erfolg waren ein mächtiger Ansporn und einige Mannschaften versuchten sich aus diesem Grund am Reigenfahren. Doch das Einüben von möglichst vielen Elementen in kurzer Zeit brachte meist nicht den gewünschten Durchbruch. Langjähriges Grundlagentraining und viel Fleiß waren damals notwendig und sind es auch heute noch.¹⁰³

Die genannten Intentionen des Reigenfahrens haben sich im Wesentlichen bis heute nicht verändert und gelten überwiegend auch für das 1er- und 2er-Kunstradfahren. Generell kann man sagen, dass die Möglichkeit, durch den Kunstradsport berühmt zu werden oder damit Geld zu verdienen, nicht gegeben ist. Mit Ausnahme einiger weniger Sportler und Artisten Ende des 19. Jh. war dies zu keiner Zeit möglich. Kunstradfahren ist eine nichtolympische Randsportart. Diejenigen, die diesen Sport betreiben, tun es aus Leidenschaft. Da im 1er- und 2er-Kunstradfahren Weltmeisterschaften ausgetragen werden, sind Erfolg und Anerkennung heute in diesen Disziplinen stärker möglich als im Reigenfahren, im Vergleich zu anderen Sportarten, wie beispielsweise Fußball, allerdings auch hier nur auf geringem Niveau. Der Kunstradsport genießt jedoch im Gegensatz zu vielen anderen Sportarten den Reiz des Andersartigen. Die Beherrschung von solchen Kunststücken auf einem Spezialfahrrad ist einzigartig und gelingt nur wenigen. Der Anreiz, dieses Können anderen Leuten vorzuführen, spricht für das Kunstradfahren und kann dazu motivieren, diesen Sport auszuüben. Diese Aussagen beruhen auf den eigenen Erfahrungen der Verfasserin dieser Arbeit als aktive Kunstradfahrerin.

¹⁰² Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 25.

¹⁰³ Vgl. Höfer, R. (1905). *Illustrierter Leitfaden für das Reigen-Fahren beim Radfahrersport*, S. 8, 9.

3.2.2 Grundbegriffe und Grundbewegungen

Dieses Kapitel soll Außenstehenden und Nichtkundigen das Reigenfahren etwas näher bringen und beschäftigt sich mit den allgemeinen Grundlagen dieser Art des Kunstradfahrens. Hierzu zählen die „Gliederung“ der Mannschaft, die „Griffverbindung“, die „Wendungen“ und die „Züge“. Veränderungen im Verlauf der Zeit werden aufgezeigt.

Mit dem Begriff „Gliederung“ wurde die Zusammenstellung einer Mannschaft bezeichnet. Man unterschied zwischen „Flanken“- und „Stirnreihe“ (Abb. 30). Wurde die Mannschaft in zwei Gruppen aufgeteilt, sprach man von zwei „Abteilungen“. Auch Mehrteilungen kamen vor. Hier wurde zu Beginn des 20. Jh. üblicherweise der Begriff „Rotte“ verwendet.¹⁰⁴

Führen die Sportler in die gleiche Richtung, so befanden sie sich in „Gleichstellung“. „Gegenstellung“ lag bei Fahrt in entgegengesetzter Richtung vor.¹⁰⁵ Diese Begriffe erscheinen auf den ersten Blick verwirrend, beschreiben aber recht treffend die Zusammenstellung der Gruppe. Viele dieser ursprünglichen Ausdrücke sind heute nicht mehr gebräuchlich. Der Begriff „Stirnreihe“ findet noch am häufigsten Verwendung. Von „Rotten“ spricht man dagegen überhaupt nicht mehr.

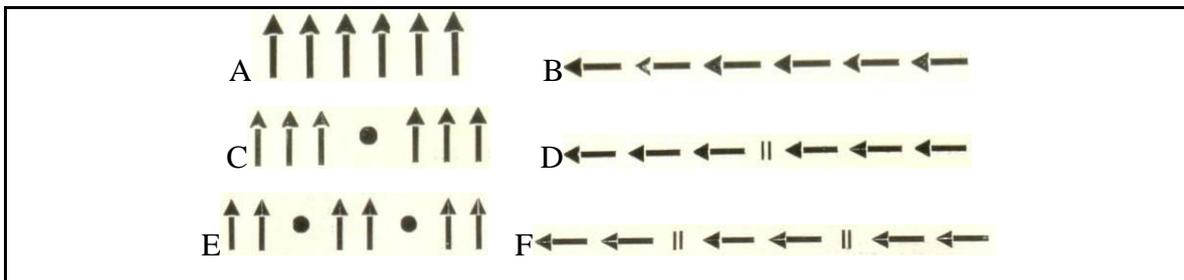


Abb. 30: Die „Gliederung“ im Mannschaftsfahren: „6er-Stirnreihe“ (die Sportler stehen nebeneinander Schulter an Schulter (A)). „6er-Flankenreihe“ (die Sportler stehen einzeln hintereinander (B)). Zwei „Stirnabteilungen“ (C) und zwei „Flankenabteilungen“ (D). Drei „Stirnrotten“ (E) und drei „Flankenrotten“ (F). Die Symbole || und ● deuten eine Abgrenzung der Gruppen an. Der Pfeil stellt einen Sportler auf seinem Fahrrad dar. Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 25.

Zu Beginn des 20. Jh. wurden verschiedene Arm- und Handverbindungen im Reigenfahren erprobt und eingeführt. Diese verleihen den Sportlern auch heute noch Halt und Sicherheit. Eine kleine Auswahl der damals üblichen Griffe zeigt die Abb. 31. Diese wurden wiederum kombiniert, sodass neue Verbindungen entstanden. Bei der häufigsten Armverbindung, dem „Hand-in-Hand-Griff“, unterschied man die in Abb. 32 dargestellten Fingerstellungen.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Vgl. Bauer, K. & Riemann, W. (1926). *RadSPORT im Saale. Ein Lehrbuch für jeden Saalsportler*. Druck: Berlin-Britz, S. 10.

¹⁰⁵ Vgl. Höfer, R. (1905). *Illustrierter Leitfaden für das Reigen-Fahren beim RadfahrSPORT*, S. 17, 18.

¹⁰⁶ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 30.

Diese Vielfalt von Griffen gibt es gegenwärtig nicht mehr. Die Regeln erlauben derzeit vier verschiedene Armverbindungen. Dazu gehören der „Hand-in-Hand-Griff“, der „Schultergriff“, der „Doppelarmgriff“ und der „Doppelschultergriff“.¹⁰⁷ Die beiden Letzteren erfolgen gegenseitig auf dem Arm beziehungsweise der Schulter des jeweiligen Partners. Sie waren auch schon in den Anfängen des Reigenfahrens geläufig. Die Fingerstellung ist den Sportlern überlassen. Der richtige Griff ist heute, genau wie früher, entscheidend für das Gelingen einer Übung.

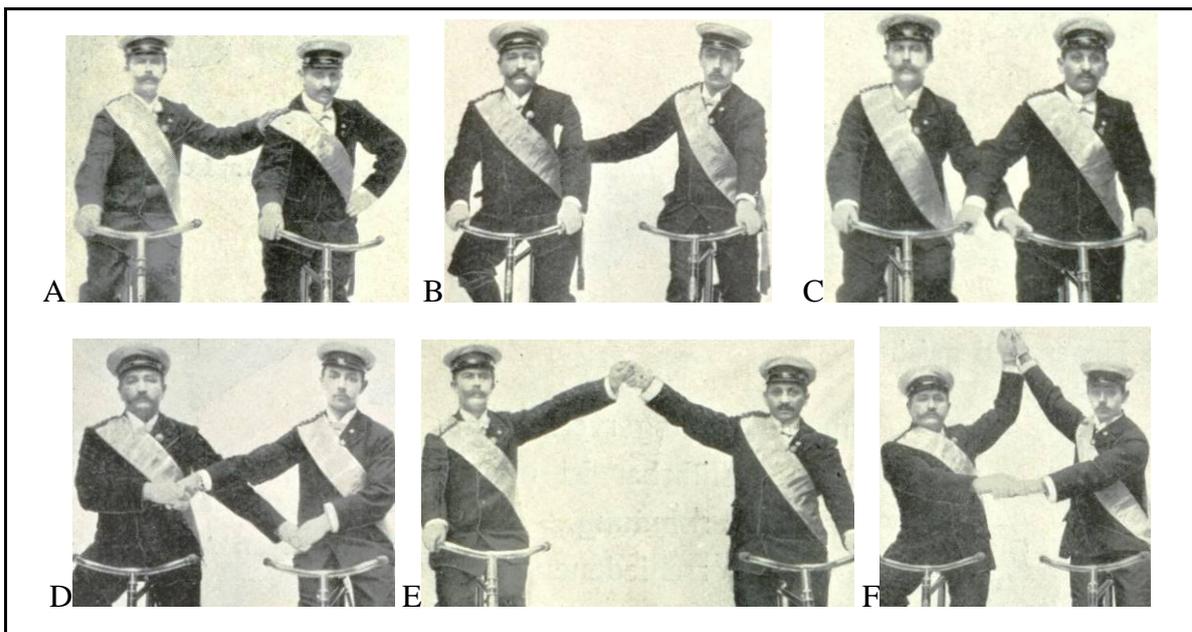


Abb. 31: Eine Auswahl an existierenden Armverbindungen im Reigenfahren zu Beginn des 20. Jh. „Schultergriff“ links (A), „Armgriff“ rechts (B), „Doppellenkergriff“ (C), „Brust-Kreuzgriff“ (D), „flacher Hand-in-Hand-Griff“ (E) und „Ringgriff“ (F). Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 28, 29.

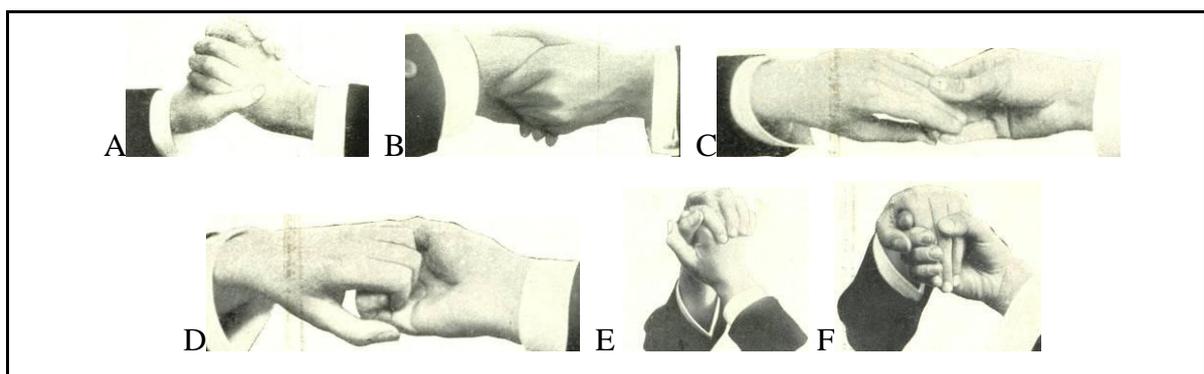


Abb. 32: Verschiedene Fingerstellungen bei „Hand-in-Hand-Griff“ zu Beginn des 20. Jh. „Handflächengriff bei gehobenen Armen“ (A), „Handflächengriff“ bei gesenkten Armen“ (B), „Spitzengriff“ (C), „Spitzengriff hackenförmig“ (D), „Faltgriff“ (E) und „Drehgriff“ (F). Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 30, 31.

¹⁰⁷ Vgl. Union Cycliste Internationale (2008). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 35.

Zu den Grundlagen des gesamten Reigenfahrens gehörten schon immer die sog. „Züge“. Dabei handelt es sich um Übungen, die in den verschiedenen Gliederungen gefahren werden. Die Wegstrecke ist genau vorgegeben und geht aus dem Namen des jeweiligen Zuges hervor. Um das Jahr 1900 gab es sechs verschiedene Grundformen, welche in Abb. 33 dargestellt sind. Die Pfeile zeigen die Fahrtrichtung, wobei sie auch entgegengesetzt ausgeführt werden konnte. Bedingung war lediglich, dass alle Fahrer als Einheit in dieselbe Richtung fuhren. Dies gilt bis heute. Von „Gegenzug“ sprach man, wenn sich einzelne Fahrer, Abteilungen oder Rotten entgegen kamen (Abb. 34 A). „Gegen“-, „Quer“-, „Längs“- und „Schrägzug“ existieren derzeit im Vergleich zu den sog. „Besonderen Zugarten“ (Abb. 34 B, C und D) immer noch. Der „Kreiszug“ (Abb. 33 E) war früher auch unter dem Namen „Runde“ bekannt. Heute spricht man nur noch von Letzterem. Die „Wechselrunde“, die „Gegenacht“ und die „Kreuzrunde“ (Abb. 35) zählten damals zu den Varianten der Runde. Die Kreuzrunde wird heutzutage nicht mehr ausgeführt, und die Gegenacht kommt nur noch im 2er-Kunstradfahren vor.¹⁰⁸

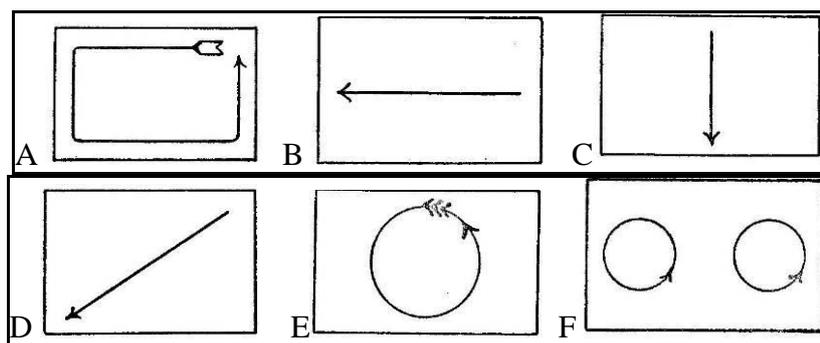


Abb. 33: Die sechs Grundformen der „Züge“ im Reigenfahren zu Beginn des 20. Jh.: „Umzug“ (A), „Längszug“ (B), „Querzug“ (C), „Schrägzug“ (D), „Kreiszug“ (E), „Zirkelzug“ (F). Aus: Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 20, 21.

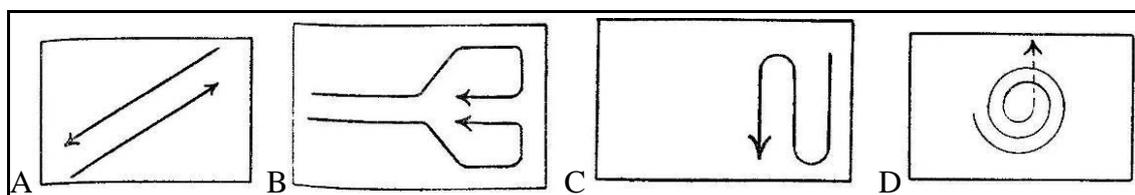


Abb. 34: Der „Gegenschrägzug“ (A) sowie der zu den „Besonderen Zugarten“ zählende „Kelchzug innen“ (B), „Schlangenzug“ (C) und „Schneckenzug“ (D). Aus: Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 20, 21.

¹⁰⁸ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 33, 36, 37, 42, 44 und Union Cycliste Internationale (2008). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 63f., 93f.

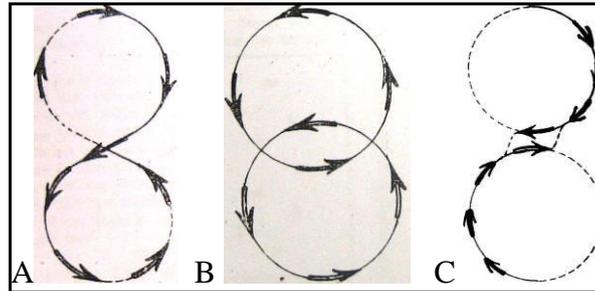


Abb. 35: Variationen der Übung „Runde“ zu Beginn des 20. Jh.: die „Wechselrunde“ (A), die „Kreuzrunde“ (B) und die „Gegenacht“ (C). Im Gegensatz zu A und C bleiben die Sportler bei B immer auf der eigenen Runde und schneiden nur in der Mitte die andere. Die Pfeile stellen die Sportler dar. Aus: Bauer, K. & Riemann, W. (1926). *Radsport im Saale*, S. 38 (A, B). In Anlehnung an Bauer, K. & Riemann, W. (1926). *Radsport im Saale*, S. 39 (C).

Neben den verschiedenen „Zügen“ waren früher die sog. „Wendungen“ im Reigenfahren von großer Bedeutung. Man unterschied je nach dem Grad der Richtungsänderung eine achte, viertel, halbe, dreiviertel und eine ganze Wendung. Diese erfolgten auf ein bestimmtes Kommando. Beispielsweise bedeutete der Ausdruck „Rechtsum – Marsch“ die Ausführung einer viertel Wendung durch alle Fahrer gleichzeitig (Abb. 36 A). Beim Kommando „Rechts schwenkt – Marsch“ wendete dagegen nur der führende Fahrer (Abb. 36 B). Die Schwierigkeit lag an der Vielfalt der Kommandos, die alle eine unterschiedliche Bedeutung hatten. All diese mussten für das Gelingen des Reigens beherrscht werden.¹⁰⁹

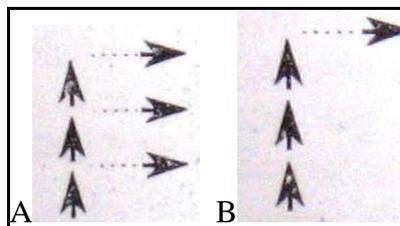


Abb. 36: Die „Viertelwendung“ im Reigenfahren zu Beginn des 20. Jh. Die Pfeile stellen die einzelnen Fahrer dar. Auf das Kommando „Rechtsum – Marsch“ wendeten alle Sportler gleichzeitig (A). „Rechts schwenkt – Marsch“ war allein an den führenden Fahrer oder die führende Stirnreihe gerichtet (B). Aus: Bauer, K. & Riemann, W. (1926). *Radsport im Saale*, S. 28.

3.2.3 Ausgewählte Reigenfiguren

Nach Beschreibung der Grundlagen des Reigenfahrens werden im Folgenden einige Reigenfiguren vorgestellt, die seit den Anfängen dieses Sports existieren. Zu Beginn der Entwicklung trennte man streng zwischen Kunstreigen- und Schulreigenfiguren. Heute wird zwischen Figuren für das 4er- und 6er-Kunstradfahren sowie für das Einradfahren unterschieden. Die meisten Übungen sind jedoch in den Grundzügen gleich. Lediglich dem 6er-Team werden zwei Sportler hinzugefügt und es besteht die Möglichkeit auf dem Einrad anstatt auf dem Kunstrad zu fahren.

¹⁰⁹ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 39.

Die „Mühle“ und der „Ring“

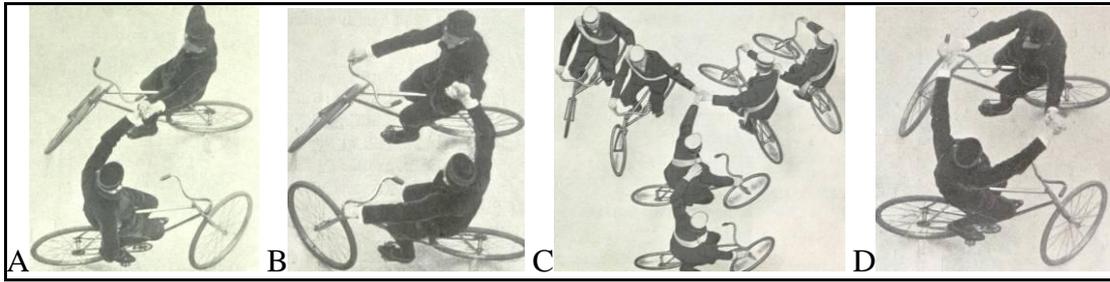


Abb. 37: Die Reigenfiguren „Mühle“ und „Ring“: „einfache 2er-Mühle“ auf linker Hand freihändig (A), „einfache 2er-Gegenmühle“ mit Griff am Lenker (B), „zweifache 3er-Mühle“ auf linker Hand (C) und „2er-Ring“ (D). Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 62, 64, 68.

Wie Abb. 37 A und B zeigen, konnte die Mühle auf „gleicher Hand“ und auf „Gegenhand“ gefahren werden. Letztere existiert heute nicht mehr und war damals im Schulreigen verboten, da ein Fahrer rückwärts fahren musste. Die Anzahl der Flügel konnte im 6er-Kunstreigen bis auf sechs gesteigert oder die Flügel selbst bis auf drei Personen erweitert werden. Dies gilt auch heute noch. Im 8er-Kunstreigen waren sogar bis zu vier Sportler pro Flügel möglich. Die Mühle ist bis heute einer der am häufigsten gezeigten Reigenfiguren und konnte damals schon im Steiger oder mit beiden Rädern auf dem Boden gefahren werden. Dies gilt auch für den Ring (Abb. 37 D). Er entsteht am leichtesten aus der Mühle durch Griffänderung. Im früheren Schulreigen waren Mühlen im Steiger sowie alle Varianten des Ringes verboten.¹¹⁰

Der „Durchzug“

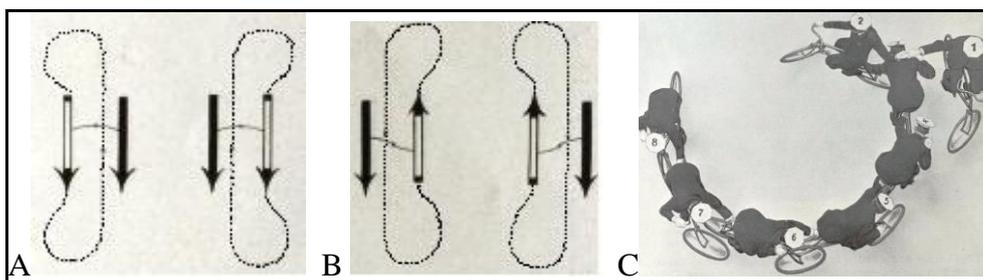


Abb. 38: Die Reigenfigur „Durchzug“: „Gegendurchzug“ (A) und „Mühlendurchzug“ (B) von jeweils zwei 2er-Paaren. „Gegendurchzug 7 zu 1“ während der Durchfahrt (C). Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 82, 83.

Die Grundidee des Durchzuges besteht darin, dass ein Fahrer unter dem Arm seines Partners hindurchfährt. Von „Gegendurchzug“ sprach man zu Beginn des 20. Jh., sofern die Fahrer die gleiche Ausgangsstellung innehatten (Abb. 38 A), von „Mühlendurchzug“ bei

¹¹⁰ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 62, 68.

Gegenstellung (Abb. 38 B). Schwierig wurden die Durchzüge, wenn mehrere Fahrer sich dem durchziehenden Sportler mit Schultergriff oder Griff am Sattel anschlossen (Abb. 38 C). Viele Variationen waren damals möglich. Im heutigen Reglement ist für das 4er- und 6er-Kunstradfahren jeweils nur noch eine einzige Variante zugelassen.¹¹¹

Der „Rattenschwanz“ und die „Kutsche“

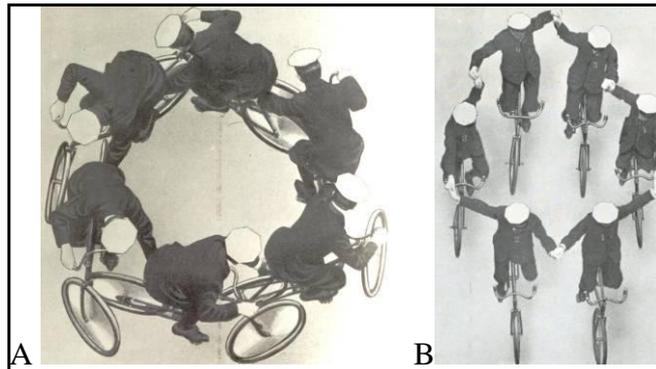


Abb. 39: Die Reigenfiguren „Rattenschwanz“ und „Kutsche“: Ersteres wird seit 2008 „Sattelgriffing“ genannt. Der „6er-Rattenschwanz“(A) sowie die „6er-Kutsche mit 2er-Führung“(B). Diese Übungen existieren seit den Anfängen des Reigenfahrens bis heute. Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 76, 88.

Wie in Abb. 39 A zu sehen, verstand man unter der Figur Rattenschwanz einen Ring, bei welchem die Fahrer mit einer Hand den Sattel des Vordermannes festhielten und mit der anderen das eigene Rad steuerten. Diese Übung heißt heute „Sattelgriffing“. Ähnlich ist die Übung „Sattelgriff“, bei welcher der erste Fahrer den Ring jedoch nicht schließt, sondern mit beiden Händen am Lenker um den 4-Meter-Kreis fährt.¹¹²

Die Kutsche (Abb. 39 B) wurde damals zu den schönsten Reigenfiguren gezählt. Sie war allerdings, wie der Rattenschwanz, nur im Kunstreigen erlaubt. Der Aufbau erfolgte immer aus Stirnreihen heraus. Viele Varianten existierten damals. Heute gibt es im 4er- und 6er-Kunstradfahren jeweils nur noch eine Variante dieser Übung mit und ohne angehobenem Vorderrad.¹¹³

Zu den ältesten Reigenfiguren zählen weiterhin der „Innen-“ und „Außenstern“, der „Flügelring“, die „Turbine“ und die Varianten der „Umfahrt“, der „Torfahrt“ und der „Kette“. All diese Übungen im Detail zu beschreiben würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen. Fachkundigen sind diese Figuren allemal bekannt.

¹¹¹ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 82 und Union Cycliste Internationale (2008). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 186, 340.

¹¹² Vgl. ebd., S. 88 und S. 184–186, 338–341.

¹¹³ Vgl. ebd., S. 75 und S. 176–179, 328–331.

3.3 Korsofahren

Neben den beschriebenen Saaldisziplinen entwickelten sich Ende des 19. Jh. weitere Formen des Radfahrens, wie beispielsweise das „Wanderfahren“, das „Korsofahren“ oder die „Fuchsjagden“ in der freien Natur. Bei Ersterem wurden Strecken von 30 bis 60 Kilometern pro Tag über meist zwei bis vier Wochen zurückgelegt. Das Kennenlernen von Land und Leuten sowie die vielfältigen Sinneseindrücke spielten bei dieser Form des Radfahrens eine große Rolle. Die damals bekannten Fuchsjagden sind mit dem Spiel „Fangen“ zu vergleichen, nur dass eben auf Fahrrädern agiert wurde. Ein Fahrer, der „Fuchs“, bekam einen Vorsprung, bevor die anderen Personen, die „Meute“, ihn versuchten einzuholen. Das Korsosfahren war, wie das Reigenfahren, eine Form des Mannschaftsfahrens. Es trat jedoch nicht nur ein kleiner Teil des Vereins auf, sondern sämtliche Mitglieder nahmen daran teil. Dieser Zweig des Radfahrens war in den Radfahrervereinen sehr beliebt und stärkte durch das geschlossene Auftreten in der Öffentlichkeit den Zusammenhalt. Besonders der Gewinn von Preisen verhalf manch einem Verein zu neuer Kraft und Stärke. Aufgestellt in Reih und Glied, mit dem Vereinsbanner an der Spitze, präsentierten sich die Vereine auf Fahrrädern den Zuschauern. Das Korsosfahren ist eine deutsche Eigenheit und fand seine größte Ausprägung auf dem Land außerhalb der Industriestädte. Von Beginn an wurde es als Wettbewerb ausgetragen und stand gleichberechtigt neben den Saalwettkämpfen. Zu jedem größeren Vereinsfest gehörten am Anfang des 20. Jh. Wettbewerbe im Kunst-, Reigen- sowie im Korsosfahren. Sehr schnell bildeten sich verschiedene Korsoarten heraus, die im folgenden Kapitel beschrieben werden. Die Wertungsbestimmungen für das Korsosfahren änderten sich im Verlauf der Zeit nur geringfügig. Jeder Radsportverband hatte seine eigenen Richtlinien, die sich jedoch nur in wenigen Punkten unterschieden.¹¹⁴

Das Korsosfahren wurde zur Tradition und bis zum Ende des 20. Jh. beibehalten. Dann trat es allerdings in den Hintergrund, wurde immer seltener und ging letztendlich bei den meisten Radsportverbänden als Wettbewerbsart verloren. Dies berichten die Zeitzeugen Jakob Bugner und Norbert Kissel. Ganz ausgestorben ist es jedoch noch nicht. Bei Vereinsjubiläen kommt hin und wieder ein Korso zustande, wenn auch meist ohne Wertung, und auch bei den Fastnachtsumzügen haben die Radfahrer ihren Platz gefunden. Erst kürzlich präsentierten rheinhessische Spitzenfahrer den Hallenradsport in dieser Region unter dem Motto „Aus der Region an die Weltspitze“ beim Festumzug des Rheinland-Pfalz-Tages 2012 in Ingelheim. Alte Traditionen werden so aufrechterhalten.

¹¹⁴ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 237.

3.3.1 Arten des Korsofahrens

Innerhalb des DRB differenzierten sich zu Beginn des 20. Jh. drei verschiedene Arten des Korsofahrens heraus. Neben dem sehr beliebten „Schmuckkorso“ gab es den „Einfachen Korso“ und den „Blumenkorso“. Bei Ersterem bestand der Schmuck meist aus Blumen und Bändern, aber auch andere Dekorationsgegenstände waren erlaubt. Wurden ausschließlich Blumen zugelassen, sprach man von Blumenkorso (Abb. 40). Bei dem Einfachen Korso war jede Verzierung untersagt.¹¹⁵ Im Schmuckkorso gestattete man das Mitführen von Wagen, welche ein bestimmtes Motiv, wie Märchen, Städte oder Ähnliches verkörperten. Beispielsweise präsentierte der Radfahrerverein aus Mainz-Finthen zwischen 1908 und 1912 das Motiv „Dornröschen mit Wagen“ und in den 50er Jahren den „Rosenkavalier“ (Abb. 41 A).¹¹⁶ Die Radfahrer aus Armsheim zeigten bei dem Verbandsfest des Mittelrheinischen Radfahrerverbandes 1954 in Gau-Odernheim die „Loreley“ und Framersheim das Motiv „Backeskrummbeer“ (Abb. 41 B und C). Der Radfahr-Club Dittelsheim stellte in den 50er Jahren „Wilhelm Tell“ (Abb. 41 D) dar.¹¹⁷



Abb. 40: Die Budenheimer Radfahrer während des Blumenkorsos anlässlich des Bezirksfests im Jahre 1960. Fotoaufnahme aus dem Archiv des Radsportverbandes Rheinhessen (Rheinallee 1, Mainz.). Album: Mittelrheinischer Radfahrerverband.

¹¹⁵ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 240.

¹¹⁶ Vgl. Radfahrer-Verein 1905 Finthen e. V. (Hrsg.). (2005). *1905 – 2005. 100 Jahre Radfahrer-Verein 1905 Finthen e. V. Geschichte, sportliche Erfolge und Kulturleben eines Finther Vereins*. Druck: Mainz-Hechtsheim, Kunze und Partner, S. 71.

¹¹⁷ Vgl. Archiv des Radsportverbandes Rheinhessen (Rheinallee 1, Mainz.). Album: Mittelrheinischer Radfahrerverband.



Abb. 41: Motivwagen bei dem Verbandsfest des „Mittelrheinischen Radfahrerverbandes“ 1954 in Gau-Odernheim sowie beim Bezirksfest 1955 in Dalsheim. Der Radfahrerverein aus Finthen präsentierte 1954 das Motiv „Rosenkavalier“ im Schmuckkorso (A). Die Radfahrer aus Armsheim zeigten die „Loreley“ (B) und Framersheim das Motiv „Backeskrumbeer“ (C). Bei dem Bezirksfest am 8. Mai 1955 stellte der Radfahr-Club Dittelsheim das Motiv „Wilhelm Tell“ dar (D). Aus: Radfahrer-Verein 1905 Finthen e. V. (Hrsg.). (2005). *1905 – 2005. 100 Jahre Radfahrer-Verein 1905 Finthen e. V.*, S. 71 (A). Fotoaufnahmen aus dem Archiv des Radsportverbandes Rheinhessen (Rheinallee 1, Mainz.). Album: Mittelrheinischer Radfahrerverband (B, C und D).

Innerhalb der ARU¹¹⁸ existierte diese Unterscheidung der Korsoarten nicht. Vielmehr war jeder ihrer Korsos ein Schmuckkorso, da Blumen, Bänder und andere Verzierungen immer erlaubt waren. Es gab allerdings eine differenzierte Vergabe von Preisen. Ein Verein, welcher Sieger im Korso wurde, gewann beispielsweise nicht automatisch den Preis für den schönsten Blumenschmuck.¹¹⁹

In den BDR-Bestimmungen zum Korsofahren von 1926 wurde zusätzlich der sog. „Trachten“- oder „Kostümkorso“ erwähnt. Dieser erlaubte auch Einzelfahrern die Teilnahme am Umzug. Im Blumen-, Schmuck- und Einfachen Korso mussten die Vereine dagegen eine Mindestteilnehmerzahl erreichen, wobei sich diese je nach Radsportverband unterschied.¹²⁰

¹¹⁸ Die ARU wurde am 31.01.1886 in Nürnberg gegründet. Auslöser waren die Bestimmungen des DRB. Der hohe Mitgliedsbeitrag und die verpflichtende gleichzeitige Bundesmitgliedschaft führten zu Unzufriedenheit, sodass ein neuer Verband, die ARU gebildet wurde. Vgl.: Schoppe, W. & Ruttkus, W. (2011). *125 Jahre Tritt um Tritt*, S. 64.

¹¹⁹ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 240.

¹²⁰ Vgl. Bauer, K. & Riemann, W. (1926). *Radspport im Saale*, S. 149.

Ab den 20er Jahren bildeten sich zunehmend Wettbewerbsklassen nach der Mitgliederzahl der Vereine. Beispielsweise wurde innerhalb der VDRV, welche neben dem BDR¹²¹ einer der bedeutendsten Dachorganisationen der Radfahrervereine nach dem Ersten Weltkrieg war, im Einfachen Korso die Klasse A (über 30 Fahrer), die Klasse B (20–30 Fahrer) und die Klasse C (10–20 Fahrer) unterschieden.¹²² Im BDR bestimmte man nach dem Zweiten Weltkrieg den Korsosieger in Klasse A (51 und mehr Mitglieder), B (26–50 Mitglieder) und C (10–25 Mitglieder). Im heutigen Rheinhessen galten überwiegend die Bestimmungen der VDRV.¹²³

3.3.2 Wertungsbestimmungen

Die Korsowertung bestand zu Beginn des 20. Jh. aus fünf Merkmalen. Der Gesamteindruck und die Ausführung wurden jeweils mit maximal (max.) 5 Punkten bewertet. Das Mitführen eines Vereinsbanners brachte 0,5 Punkte. Für die ersten 20 Fahrer pro Verein kamen jeweils 0,1 Punkte und vom 21. bis 30. Fahrer 0,05 Punkte hinzu. Mehr als 2,5 Punkte konnten für die Anzahl an Vereinsmitgliedern nicht erreicht werden. Die Entfernung des Vereinssitzes vom Festort war ebenfalls ein Bewertungskriterium. Höchstens 2 Punkte (je 25 Kilometer Luftlinie 0,1 Punkte bis 500 Kilometer) konnten hier erreicht werden. Insgesamt betrug die Höchstwertung 15 Punkte.¹²⁴

Gleichheit und Schönheit der Kleidung und der Räder sowie die Wirkung der Bannergruppe waren für einen guten Gesamteindruck wichtig. Bei der Ausführung kam es auf die Fahrtrichtung, die aufrechte Haltung und die Abstände zwischen den Personen an. Im Korso ging jedem Verein ein Namensschild voraus, gefolgt von der Bannergruppe. Sie bestand aus dem Bannerträger, meist auf einem Hochrad fahrend, und seinen Begleitfahrern, den sog. „Fahnenjunkern“ (Abb. 42). Es folgten in 3er- oder 4er-Stirnreihen die Vereinsmitglieder mit jeweils einer halben Radlänge Abstand (Abb. 43). Um eine bessere Wirkung zu erzielen, bildeten damals die größeren Mitglieder die vorderen Stirnreihen, und die kleineren folgten. Rauchen, Singen, Lautes Sprechen, Klingeln, Winken, Werbung jeder Art und Ähnliches waren streng verboten. Die Wertungsstrecke nahm zwischen einem und zwei Kilometer der gesamten Korsostrecke ein.¹²⁵

¹²¹ Der BDR wurde am 27 Juli 1919 durch die Vereinigung des DRB und der ARU gegründet. Vgl. Schoppe, W. & Ruttkus, W. (2011). *125 Jahre Tritt um Tritt*, S. 68.

¹²² Vgl. Zusatzblätter von 1930. In W. Lange, & H. Franosch, (Hrsg.) (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*.

¹²³ Vgl. Anhang 6, Abb. 8.

¹²⁴ Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 240.

¹²⁵ Vgl. ebd. 238, 240.



Abb. 42: Bannergruppe des RV 1886 „Wanderlust“ Berlin im Schmuckkorso am 28. September 1898 in Berlin Westend. Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 240.

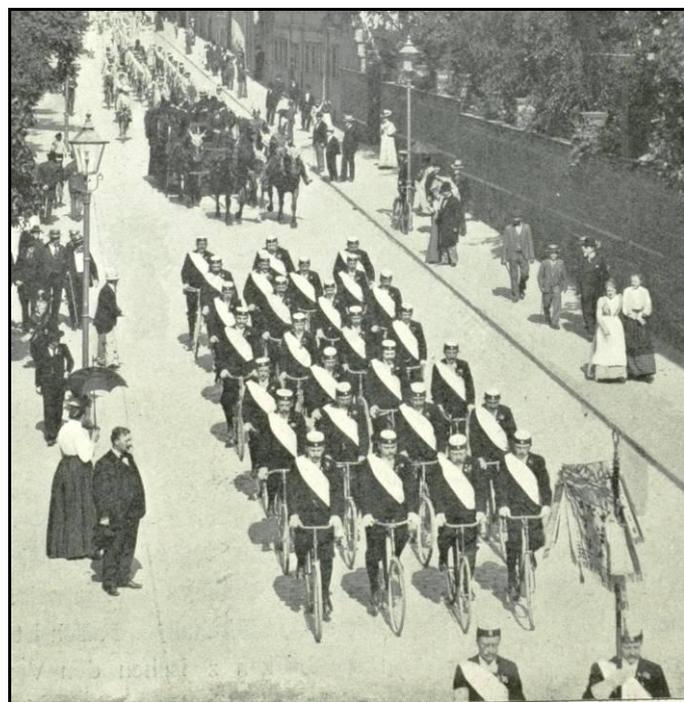


Abb. 43: Vereinmitglieder des RV 1894 Blitz Rixdorf im Korso am 23. Juni 1901 in Halle an der Saale. Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 236.

Diese Regeln des DRB wurden in der Folgezeit von den entstehenden Radsportverbänden, wie BDR, VRDV und dem Deutschen Radfahrer-Verband (DRV)¹²⁶ mit geringfügigen Änderungen übernommen und veränderten sich im Verlauf der Zeit nur wenig. Dies wird durch den Vergleich der Bestimmungen deutlich. Beispielsweise fiel das Kriterium der „Entfernung vom Festort“ weg und bei der Bannerwertung wurde zwischen frei getragenen

¹²⁶ Der DRV wurde in der Zeit der Machtübernahme der Nationalsozialisten gegründet und zwang die bisher existierenden Radsportverbände zur Auflösung. Die Führungspositionen erhielten Personen, die hinter dem nationalsozialistischen Sport standen. Vgl.: Schoppe, W. & Ruttikus, W. (2011). *125 Jahre Tritt um Tritt*, S. 71.

em und am Rad befestigtem Banner differenziert. Die Gestaltung des Wagens im Schmuckkorso wurde ebenfalls berücksichtigt.¹²⁷ Während der BDR nach dem Zweiten Weltkrieg für den Gesamteindruck und die Ausführung weiterhin jeweils max. 5 Punkte vorsah, variierte dieser Wert zwischen 5 und 8 Punkten im „Radsportverband Mittelrhein“ je nach Einheitlichkeit der Kleidung und der Korsoart.¹²⁸

Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte die Beurteilung im Korsofahren durch drei bis fünf Kampfrichter zunächst als Standwertung vor Beginn des Fahrens. Im Anschluss verteilten sich die Punktrichter auf der Wertungsstrecke, um die Ausführung wiederholt an verschiedenen Stellen zu analysieren. Abzüge im Gesamteindruck und der Ausführung erfolgten ab 0,1 Punkte.¹²⁹

Der Wertungs- und der Ergebnisbogen in Anhang 7 verdeutlicht die Beurteilung des Korsofahrens innerhalb des BDR nach dem Zweiten Weltkrieg. In den 90er Jahren trat die Bewertung immer mehr in den Hintergrund. Zu den wenigen Regionen, welche das Korsofahren heutzutage noch als Wettbewerbsart mit festgelegten Regeln pflegen, zählt der Bezirk „Taunus – Wetterau“ im Bundesland Hessen.¹³⁰

¹²⁷ Vgl. Anhang 6.

¹²⁸ Vgl. ebd. Der Radsportverband Mittelrhein wurde am 09.01.1949 unter dem Namen „Rhein Hessischer Radfahrer-Bund“ gegründet und wird seit Februar 1975 „Radsportverband Rheinhessen“ genannt (s. Kapitel 5.2).

¹²⁹ Vgl. Anhang 6, Abb. 8.

¹³⁰ Vgl. Radsportbezirk Taunus – Wetterau e. V. (2011, 22. Juni). *Bestimmungen für das Korsofahren des Radsportbezirk Taunus – Wetterau*. Zugriff am 2. Juli 2012 unter http://www.rsb-taunus-wetterau.de/images/stories/korso_allg/bestimmung.pdf