

eingefügten Fahrnummern, luxuriöse und originelle Dekorationen der Festräume, ein den Aufführungen folgender glänzender Festball, das alles in steter Abwechslung, in jedem Winter nur einmal geboten, erhielt den im In- und Auslande zu einer gewissen Berühmtheit gelangten Radfahrfesten des Magdeburger Velociped-Klub von 1869 zwei Jahrzehnte hindurch mehr und mehr sich steigernde Zugkraft. — Ein Hauptmoment für diese Erfolge begründete sich in dem von mir von Anbeginn aufgestellten und bis zum Schluss durchgeführten Grundprinzip, das Ideal des Herrenfahrertums auf unsere Fahne zu schreiben. Sämtliche Teilnehmer wirkten selbstverständlich unentgeltlich und die sämtlichen Ueberschüsse wurden für jedesmal im voraus bestimmte patriotische und wohlthätige Zwecke verwendet.

Diese Ueberschüsse waren so bedeutend, dass im Laufe der Zeit, trotzdem die Kosten der einzelnen Festabende sich auf 2 — 3000 Mark beliefen, etwa 15,000 Mark für humanitäre Zwecke verwendet werden konnten. —

Soweit die gütigst uns übermittelten Zeilen unseres verehrten Freundes, dessen allbekannte Verdienste um die Entwicklung des gesamten Radfahrersports für immer in den Annalen desselben verzeichnet sein werden.

Während also der Münchener Velociped-Klub von 1869 hauptsächlich das Tourenfahren und den Rennsport pflegte, sind es besonders die Magdeburger und neben diesen der Altonaer Velociped-Klub, die das Reigenfahren zur hohen Entwicklung bringen. Unter Reigenfahren versteht man die Vorführung einer Anzahl mit einander verbundener schulgerechter Fahrübungen, ausgeführt von mindestens 4 Fahrern. Bei Reigenfahren darf während der Vorführung der Sitz nicht geändert werden. Sehr oft wurden diese Feste, wie schon oben angedeutet, in den Dienst der Wohlthätigkeit gestellt. So liegt vor uns ein Programm des gleichfalls in der Sportgeschichte rühmlichst bekannten Hamburger Bicycle-Klub von 1882, der zu gunsten der Hinterbliebenen der auf dem Postdampfschiff «Cimbria» verunglückten Besatzung am Mittwoch, den 14. Februar 1883, ein Kunstfahren auf «Bicycles» veranstaltete. Um den Lesern ein Bild derartiger Aufführungen zu bieten, geben wir nachstehend das Programm des letzterwähnten Festes:

1. Entree-Reiten.
2. Solotour, ohne Lenker, geritten von Herrn Arnst.
3. Matrosen-Quadrille, geritten von sechs Herren.
4. Solotour, Brückenreiten, Stillstehen, geritten von Herrn Hemmerden.
5. Fahrschule.
6. Sattelstand, ausgeführt von drei Herren.
7. Juniorsfahren.
8. Herkulestour, ausgeführt von den Herren Arnst und Saling.
9. Solotour. Die Wage, ausgeführt von Herrn Lissner.
10. Komisches Intermezzo

11. Parforce-Quadrille, geritten von vier Herren.
12. Contrereiten.
13. Solotour, Damenreiten, Bicyclisten-Liebe, geritten von Herrn Arnst und Hammerden.
14. Hoheschule.
15. Abschiedsreiten.

Man bemerkt unschwer schon in der Bezeichnung der einzelnen Abteilungen, die Anlehnung an den Pferdesport. — Von den verschiedenen Vereinen Deutschlands, welche das Reigenfahren mit besonderem Erfolge pflegen, erwähnen wir u. a. den berühmten Brandenburger Radfahrer-Verein, der unter Leitung seines tüchtigen Vorsitzenden Arno Tiede ungezählte Lorbeeren errungen hat. In allerjüngster Zeit ist es der strebsame Verein Altonaer Radtouristen, der sich durch hervorragende Leistungen auf diesem Gebiete auszeichnet, wie überhaupt im Gau I Hamburg des Deutschen Radfahrer-Bundes das Reigenfahren eine gute Heimstätte gefunden hat; die Gau-Prunkfeste in den enormen Räumlichkeiten des Sagebiel'schen Etablissements in Hamburg sind Sportsfeste ersten Ranges und werden von der besten Gesellschaft besucht.

Das moderne Niederrad verdrängt auch beim Reigenfahren leider das alte Hochrad, obgleich dieses die gegebene Maschine zum Saalfahren ist. Ein Hochradreigen wirkt imposanter, der Gang dieser Maschine ist ruhiger; daher kommen die Reigen gleichmässiger zum Austrag.

Als Fahrraum wählt man eine Fahrfläche von etwa 18 m Länge und 10 m Breite. Diese Raumverhältnisse sind mindestens erforderlich.

Die wichtigste Person bei den Uebungen ist der Fahrwart, der ausser Lust und Liebe zur Sache, Sachverständnis, Geduld und sich eines guten Ansehens im Klub erfreuen muss, sofern er die nötige Disciplin aufrecht erhalten will.

Beim Reigenfahren kommt es hauptsächlich auf das «Zusammenspiel» an. Daher achtet der Fahrer sowohl aufmerksam auf sich selbst, wie auf die übrigen Mitwirkenden. Eine gute Haltung erhöht den guten Eindruck.

Ein praktischer Fahrwart giebt seiner Mannschaft die zu übenden Figuren mit nach Hause, damit sie sich die einzelnen Touren gut einprägen. Bevor man an die Ausführung derselben schreitet, werden sie zuerst «abgegangen» mit der Maschine an der Hand. Der Fahrwart kann bei dieser Gelegenheit schon von seinem erhöhten Standpunkt die Fehler verbessern.

Die ersten Uebungen erstrecken sich auf das «Richtung- und Abstandnehmen», sodann wird darauf geachtet, dass die Kurven gut ausgefahren werden. Alle Uebungen werden vorerst auf «Kommando», später nach «Glockenzeichen» und schliesslich ohne weitere Angaben ausgeführt. Die Hauptsache ist immer das «Wie» der Ausführung, in zweiter Linie kommt erst das «Was».

Man beginnt mit Schulübungen auf einfache und doppelte Wendungen, später wird «auf dem Zirkel» und «durch den Zirkel», d. h. im Kreise gefahren, vorerst in der Saalmitte, dann im kleineren Umfange