



freiheit nicht behindert; die Schuhe sind in der Regel mit Sohlen aus weichem Stoffe versehen.

Die Maschine ist entweder eine gewöhnliche Tourenmaschine oder auch besonders für diesen Zweck gebaut, eine sogenannte Saalmaschine; jedenfalls ist sie aber immer fest gebaut, mit kräftigen Speichen und leicht abnehmbarer Lenkstange versehen.

Die Vorübungen oder Schulübungen können von jedem Fahrer auf jeder Maschine ausgeführt werden. Der Fahrer erlernt ohne Anfassern zu fahren, lernt den Aufschwung vom Pedal, schlägt die Beine über die Lenkstange u. s. w., also Uebungen, welche die Hochradfahrer früher oft auf der Strasse ausübten. In den letzteren Jahren, wo das Niederrad das hohe Bicycle als Tourenmaschine fast völlig verdrängt hat, findet das Hochrad nur noch Verwendung als Maschine zum Kunstfahren; hierfür eignet es sich aber auch entschieden besser als das moderne Niederrad. Die ersten Uebungen des Hochradkunstfahrens werden vom Fussboden aus bei stehender Maschine geübt. Der Fahrer springt in den Reitsitz und bleibt dabei stehen; hat er diese Uebung sicher erlernt, so stellt er Lenker und Sattel auf die Erde und steigt so in den Reitsitz. Sodann wird die Maschine von vorn bestiegen und dabei der freie Stand geübt, hierauf der Sprung von links und rechts in den Damensitz. Bei laufender Maschine werden ähnliche Uebungen ausgeführt, z. B. der freie Stand, wobei das eine Bein auf der Lenkstange ruht und das andere auf dem Sattel. Dann werden Uebungen mit Aufheben und frei schwebendem Hinterrad ausgeführt. Eine gern gesehene Leistung ist die sogenannte «Querwage»; der Künstler hat die linke Hand am Griff, die rechte am Sattelhinterteil, der Körper liegt quer über dem Sattel; dann löst er diesen und erfasst das Pedal, wodurch die Maschine in Bewegung gehalten wird. Eine andere «Wage» besteht darin, dass beide Beine über die Lenkstange gebracht werden, der Oberkörper rückwärts gebeugt, so dass der Körper in wagerechter Lage in der Richtung beider Räder schwebt. In ähnlicher Weise werden noch eine Reihe von Uebungen ausgeführt, bis der Künstler soweit



gediehen ist, dass er des einen Rades entbehren kann und nunmehr mit dem übrig gebliebenen arbeitet, vorläufig noch mit der Gabel. Eine grosse Schwierigkeit bietet hier im Anfang der Aufstieg, der beim stillstehenden und laufenden Rade mit grosser Geduld erlernt werden muss. Ist diese Schwierigkeit überwunden, so wird das Vorwärts- und Rückwärtsfahren geübt, mit Lenker und ohne denselben, dann wird auch die Gabel beiseite gelegt und Uebungen am Rade, das jetzt nur noch die Pedale hat, ausgeführt; Aufstieg und Stillstehen

bieten selbstverständlich sehr viel Schwierigkeiten, erfordern unendliche Geduld und Uebung. Zum Schlusse folgt dann das Fahren auf dem kleinen Hinterrade, das zu diesem Zwecke mit Pedalen versehen ist, vor- und rückwärts, von den Fahrern gern als Spielerei vorgeführt.

Das Gruppenkunstfahren auf dem Hochrade wird von zwei oder drei Personen ausgeführt, auf einer oder zwei Maschinen; wird das Niederrad benutzt, so kommt nur ein Rad zur Anwendung. Bei dem Duettfahren ist in der Regel der eine Fahrer der Kletterer, während der andere sich mehr passiv verhält und die Führung der Maschine besorgt. Hierbei bieten sich für die Duettisten so mancherlei Trics, dass eine annähernde Aufzählung unmöglich ist. So tritt der eine Fahrer links, der andere rechts, oder es steigt der eine vom Auftritt auf den Sattel und nimmt auf dem anderen den Schultersitz ein, indem die Beine nacheinander über die Schultern gehoben werden. Der Aufsteigende muss vorsichtig zu Werke gehen, jede ruckartige Bewegung vermeiden, einen katzenleichten Tritt haben. Wir haben nie passendere Duettfahrer gefunden, als Richard Schulz und seinen Freund Hugo Pratzje, beide vom Altonaer Radfahrerverein von 1890. Während jener sein Rad mit bekannter Meisterschaft handhabt, führt letzterer scheinbar mit der grössten Leichtigkeit seine Kletterübungen aus. Eine vom Publikum gern gesehene Uebung ist der freie Schulterstand. Je nachdem die beiden Fahrer mehr oder weniger gut eingefahren sind, arbeiten sie freihändig, so dass das Rad vom Führer der Maschine nur mit den Beinen gelenkt wird. Verwerflich ist es, wenn der Fahrer oben allerlei Kunststücke ausführt, wie sie die musikalischen Clowns im Cirkus lieben, also das Spielen einer Mandoline in oben geschilderten Stellungen etc.; dergleichen Sachen haben nichts mit dem Sport gemein und dienen lediglich der Reklame, in deren Dienst jener sich nie stellen darf. — Lediglich als Spielerei pflegt zum Schluss eines Auftretens von den Kunstfahrern ein ovales Rad oder auch ein solches ohne Felgen, also nur mit Speichen versehen, vorgeführt zu werden.



In den letzteren Jahren ist auch das Niederrad vielfach von den Kunstfahrern benutzt worden, in der Regel beschränken sich die Fahrer auf die eine Maschinengattung. Wegen der grösseren Beweglichkeit des Niederrades sind die Uebungen auf demselben ungleich schwieriger.

Die bekanntesten Kunstfahrer in Deutschland sind: Meisterfahrer von Deutschland im Kunstfahren:

- 1884 W. Dohrmann, Hamburg,
- 1885 E. Engelmann, Wien
- 1886 " " "
- 1887 " " "

