



- 1888 R. Schulz, Ottensen.
 1889 G. Marschner, Dresden.
 1890 " " "
 1892 W. Albrecht, Frankfurt a. M.
 1893 R. Schulz (Hochrad), Ottensen.
 1895 G. Schichtholz (Niederrad), Leipzig.
 1896 W. Albrecht (Hochrad), Wittenberg.
 1896 G. Schichtholz, Leipzig.

Bedeutende Gruppenfahrer sind: Grabe und Belger, Dessau; Lachwitz und Eiden, Hamburg.

Der bekannteste Kunstfahrer (Berufsfahrer) ist der Deutsch-Amerikaner Kaufmann, ferner bieten tüchtige Leistungen die Gebr. Dassler-Hamburg und Max Winter-Hamburg, gleichfalls Berufsfahrer.

Die Meisterschaft von Europa im Kunstfahren für Herrenfahrer errang O. Belger-Dessau im März 1896 in Berlin.*)

Bei der Wertung von Kunstfahren unterscheidet man: a) Hochrad, Strassenmaschinen, bei welchen der Lenkungswinkel begrenzt ist, und unter diesen wieder grosse und kleine Strassenmaschinen; b) Hochrad, Saalmaschinen, bei welchen der Lenkungswinkel unbegrenzt, und dadurch eine Querstellung des Vorderades ermöglicht ist; c) Niederräder.

Es wird geachtet auf eine musterhafte Durchführung, also auf schulgerechte, gewandte, schöne und sichere Ausführung.

*) Ergänzend sei hier auch auf den Amateur E. Ganhofer in Egern am Tegernsee verwiesen, ein ehemaliger Schiffsoffizier, der in Bayern als bester Schlittschuhläufer und Radfahrer bekannt ist. Von seinen vielen Trics sind auf Seite 107 nur einige reproduziert, worunter der Sprung mit dem Rad über einen Drahtzaun wohl zum Eigenartigsten gehört, was bis dahin überhaupt ausgeführt wurde. Die nebenstehenden sechs Vignetten zeigen den Kunstfahrer Kaufmann.

Es werden zu einer Uebung bis zu höchstens fünf Punkte gewertet.

Ferner wird darauf geachtet, ob es dem Fahrer um eine sportliche Kunstleistung oder um Effekthascherei zu thun ist, letzteres würde den Sportsmann eben zum Akrobaten erniedrigen.



Es wird überall die turnerische Gewandtheit und bei Gruppenfahren das Zusammenarbeiten berücksichtigt.

Was nun die Uebungen selbst anbetrifft, so unterscheidet man, wie oben bemerkt, sowohl beim Reigen als beim Kunstfahren schwierige und eigenartige. Es sind dies sicherlich zwei Gesichtspunkte, die bei der Beurteilung einer Leistung im Reigen- und Kunstfahren ins Gewicht fallen müssen. Doch ein dritter, ebenso wichtiger Punkt scheint uns ausser Acht geblieben zu sein, nämlich das ästhetische Moment. Bei öffentlichen Schausstellungen im Cirkus u. s. w. sieht man oft mit Grausen, zu welcher Fertigkeit es Personen in allerlei Gliederverrenkungen bringen. Nun soll aber der Sport im Dienste des Schönen stehen, da sein Endzweck harmonische Ausbildung des Körpers ist. Daher darf bei einer Leistung im Kunstfahren eine Uebung nicht vorkommen, die nur schwierig ist, aber sonst das ästhetische Gefühl verletzt, denn der Fahrer sollte bedenken, dass er sich bei seiner Thätigkeit direkt in den Dienst der darstellenden Kunst stellt. Ein schöner Reigen muss daher so zusammengesetzt sein, dass schöne Figuren entstehen, die einem Künstlerauge wohlgefällig sind. Zu einer gerechten Kritik einer sportlichen Leistung gehört daher auch ein Künstlerblick oder doch Kunstverständnis.

Nachtrag.

Im Anschluss an das vorhergehende Kapitel dürfte wohl die Beschreibung einer Zimmer-Rennbahn Interesse erregen, die ein Hauptziehungspunkt der Pariser Fahrradausstellung im Dezember 1896 war. Dieses Cyclodrom besteht aus zwei miteinander in Verbindung stehenden Teilen, dem eigentlichen Rennboden und der Miniaturrennbahn. Ersterer ist ein etwa 60 cm hoher Bretterboden, aus welchem in gleichmässigen Entfernungen vier unter dem Boden befindliche Rollen gerade so viel hervorragen, dass sie von je einem darauf gestellten Fahrrade in Bewegung gesetzt werden können. Vier wirkliche Rad- oder Rennfahrer besteigen also ihr Rad, welches auf diesen Rollen vollkommen frei steht; sowohl beim Besteigen als während des Fahrens haben die Rad-

fahrer genau dieselben Regeln des Gleichgewichts zu beobachten wie auf freier Landstrasse; doch ist ein Sturz leicht zu vermeiden, da man sich jederzeit an den Barriären, welche die vier Fahrer von einander trennen, festhalten kann. Natürlich bleibt das Rad, infolge der sich unter ihm drehenden Rollen, immer auf dem Platze stehen, während diese Rollen je nach der Geschwindigkeit des Fahrers sich mehr oder weniger schnell drehen. Der zweite Teil des Cyclodroms besteht aus einem Tische, auf welchem eine etwa 3 m lange, ovale Rennbahn angebracht ist. Diese Bahn ist mit vier verschiedenfarbigen Bleirennfahrern, welche nebeneinander rund herumlaufen, besetzt; diese Bleifürchen werden durch die Rollen des Hauptapparates in Bewegung gesetzt, so dass