Kunstfahren : die vierte Dimension

Autor(en): **Lörtscher, Hugo**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Magglingen : Monatszeitschrift der Eidgenössischen Sportschule Magglingen mit Jugend + Sport**

Band (Jahr): **46 (1989)**

Heft 3

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-992808

Nutzungsbedingungen

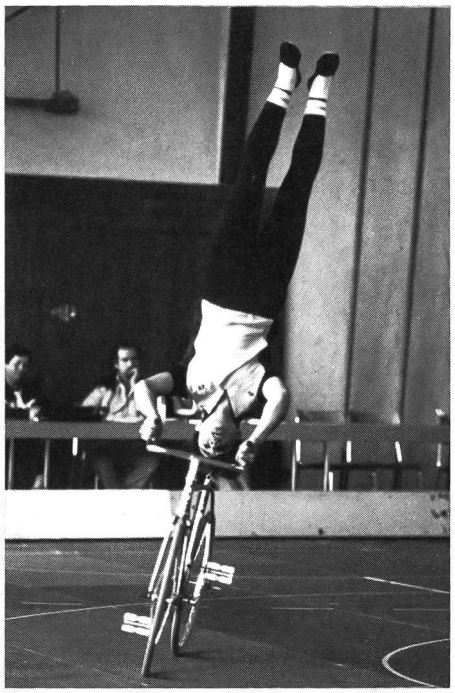
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Kunstfahren, die vierte Dimension

Hugo Lörtscher

Was bezüglich Artistik über Radball gesagt wurde, gilt in noch weit höherem Masse für das Kunstradfahren, eine heute im grossen Sport wie jene eher ein Randsportdasein fristende Disziplin, welche schwebende Eleganz mit zirkusreifem technischem Können verbindet und nebst Fleiss, Fleiss und nochmals Fleiss nachtwandlerische Sicherheit, Gleichgewichtsfähigkeit, absolute Körperbeherrschung und intuitive Fähigkeiten voraussetzt. Nicht zufällig werden die über 600 in einem internationalen Reglement zusammengefassten Figuren «Bilder» genannt, welche von den Fahrerinnen und Fahrern nach freier Wahl zu eigentlichen Choreographien ähnlich dem Ballett gestaltet werden. Wird Kunst von Können abgeleitet, gebührt Kunstradfahren eine Krone. Balanceakt zwischen Standhalten und Absturz und den Gesetzen der Schwerkraft scheinbar enthoben, reicht Kunstradfahren, in höchster Vollendung demonstriert, weit über Zirkusartistik hinaus.

Konzentration, Verinnerlichung, Fühlen und bildhafte Assoziationen führen zum Einswerden zwischen Person und Rad.

Das Aneinanderreihen von Höchstschwierigkeiten wie Lenkerhandstand im Wendekreis, Lenker-Sattel-Handstand, Lenkerstandwende, sechsfacher Drehsprung sowie die ungezählten Steigerbilder nur auf dem Hinterrad wie beispielsweise Pirouetten, halten jeden Vergleich mit einer Eislaufkür auf internationalem Niveau aus.

Kunstradfahren reicht zwar nicht bis zur griechischen Antike zurück, doch ist es mit rund 150 Jahren seit seiner Erfindung älter als so manche «arrivierte» Sportart.

Als Erfinder gilt ein Schotte aus der Umgebung von Glasgow, ein hünenhafter, bärenstarker Kerl, 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 Vorführungen war «zwecks Demonstration von Sicherheit mit dem Rade» das Fahren mit einem Kind auf den Schultern.

Als nicht weniger abenteuerlich mutet die Glanznummer «Teufel im Kniehang» des Magdeburger Velocipeden-Clubs anlässlich seines ersten Saalsportfestes von 1874 an. Dabei wurden zwischen zwei mit Eisenreifen beschlagenen «Michaulinen» eine Reckstange montiert, an welcher sich der «Teufel» während des Fahrens produzierte.

Man muss sich in jene Zeit zwischen beschaulichem Biedermeier und industrieller Revolution mit all ihren Hoffnungen und Auswüchsen (Verstädterung, Proletariat, Kinderarbeit) zurückversetzen, um die Bedeutung und Entwicklung des damaligen Sports zu würdigen. Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts war Radfahren besonders in den «gehobenen Kreisen» «in», und die freie Zeit während der langen Winterszeit verbrachte man mit Kunstreigenfahren in den Sälen (woher für Kunstradfahren und Radball die ursprüngliche Bezeichnung «Saalsport»), vorerst auf dem Hochrad, später auf dem Niederrad, welchem sich mit der Erfindung des Luftreifens neue Möglichkeiten eröffnete. Aus dem Reigenfahren (Gruppen bis zu 32 Fahrer) entwickelte sich das eigentliche Kunstradfahren – auch als Wettkampfform. Im Jahre 1888 – der Dunlop-Luftreifen war eben erfunden worden! – erkor man auch den ersten «Weltmeister im Kunstfahren aller Maschinengattungen» in der Person des bereits unter «Radball» erwähnten Nicholas E. Kaufmann. Allerdings wird das Regenbogentrikot der 1900 gegründeten UCI, des Radsport-Weltverbandes, erst seit 1956 verliehen.

Kunstradfahren in der Schweiz steht zu Unrecht etwas im Schatten der übrigen Radsportszene, haben doch zwei Geschwister in dieser Disziplin internationale Hallen-Radsportgeschichte geschrieben: Markus Maggi wurde 1984 und 1985 Weltmeister im Einzel-Kunstradfahren, seine Schwester Eliane Einzel-Weltmeisterin 1985 und 1986. Deren Nachfolgerin Marianne Martens aus Stäfa verteidigte 1988 erfolgreich den im Vorjahr errungenen WM-Titel im Einzelkunstradfahren, ihr Bruder Hermann wurde 1988 WM-Zweiter. In einer Zeit, da immer breitere Volksschichten Einradfahren und Jonglieren entdecken und Ausnahmekönnerinnen und -könner absolute Weltklasse erreichen, erwächst Kunstradfahren vielleicht doch die Chance, zu einer Paradedisziplin zu werden. ■

Marianne Martens, Stäfa, zweifache Weltmeisterin im Kunstradfahren Einzel.

Gruppen- oder Reigenfahren, hier auf dem Einrad durch eine Jugendgruppe.

Kunstradfahren, kleine Regelkunde

Kunstradfahren wird nach internationalen, von der UCI (Internationaler Radsport-Verband) genehmigten Regeln ausgeübt. Nachfolgend in vereinfachter Form ein Auszug der wichtigsten Bestimmungen:

- Die Fahrfläche misst wie beim Radball 11×14 m. In der Mitte befindet sich ein zentraler Kreis von 50 cm ∅, ein Innenkreis von 4 m ∅ und ein Aussenkreis von 8 m ∅.
- Die Fahrräder müssen in Bauart und Massen den internationalen Vorschriften entsprechen und werden nach der Körpergrösse des Fahrers (der Fahrerin) eingestellt.
- Das Kürprogramm wird vom Aktiven aus einem international genormten Repertoire von total über 600 Bildern frei zusammengestellt, ebenso die Musik.
- Bewertet werden Schwierigkeit und Ausführung nach bestimmten Wertungsziffern.
- Punktabzüge bei der Schwierigkeit gibt es unter anderem wenn Bilder nicht vollständig gefahren, abgebrochen oder ausgelassen oder nicht reglementskonform ausgeführt werden.
- Punktabzüge bei der Ausführung werden eingehandelt unter anderem bei «nichtflüssiger Fahrweise», schlechter Körperhaltung, Überfahren der Flächenbegrenzungslinien (zum Beispiel 4-m-Kreis), unerlaubtes Abstehen oder Berühren des Bodens, Sturz oder auch Abstützen am Lenker bei Drehsprüngen.
- Die Fahrzeit eines Programms beträgt 6 Minuten (Schüler 5). In dieser Zeit können:
  - im Einerkunstfahren 28 Bilder (Schüler 22)
  - im Zweierkunstfahren 22 Bilder (Schüler 18)
  - im Vierer und Sechser 25 Bilder (Schüler 20) gefahren werden.

Es würde zu weit führen, die unüberschaubare Zahl an Fahrbildern hier auch nur auszugsweise vorzustellen. Dennoch mögen einige Bezeichnungen wie: Kehrreitstand, Sattel-Lenkerstand, Dornenstand oder die Erwähnung einiger weniger klassischer Figuren auf dem Hinterrad wie: Steuerrohrsteigermühle, Kehrstandsteiger, Reitsitzsteiger, samt allen ihren unzähligen Variationen, Übergängen und Kombinationen, die Formenvielfalt der J+S-Fachrichtung Kunstradfahren andeuten.