

**“Künstlerisches Radfahren“ unter besonderer
Berücksichtigung des Einradfahrens in histori-
scher Perspektive**

Schriftliche Hausarbeit im Rahmen der Ersten Staatsprü-
fung für das Lehramt für die Sekundarstufe II/I

dem Staatlichen Prüfungsamt Dortmund vorgelegt von
Tilgen, Arne

Bochum den 16.6.2007

Themensteller: Luh, Andreas
Fakultät für Sportwissenschaft
der Ruhr Universität Bochum

1	Einleitung	4
1.1	Persönlicher Bezug	4
1.2	Untersuchungsgegenstand	5
1.3	Definitionen	8
2	Die Idee des Fahrens auf einem Rad	9
2.1	Das Angriffsrad der Etruskischen Krieger	9
2.2	Das Triumphrad der Keltenhäuptlinge	11
2.3	Das Hexenrad bei Hieronymus Bosch	12
2.4	Zwischenfazit.....	13
3	Die Entwicklung des Einrades	14
3.1	Technische Fortschritte und Neuerungen im Bereich der Fortbewegungsmittel von 1817 bis 1920	14
3.2	Erste Langstreckenfahrten und Rennen mit dem Einrad	23
3.3	Die Entwicklung des frühen Kunstfahrens	27
3.4	Das frühe Kunst- und Einradfahren aus kommerziellen Interessen.....	31
3.4.1	Beispiel: Der Erfinder und Einradfahrer Alessandro Battista Scuri	31
3.4.2	Beispiel: Der Kunst- und Einradfahrer Nicholas Edward Kaufmann	34
3.4.3	Weitere frühe kommerzielle Kunstradsportler	37
3.5	Beginn des Saalsports	39
3.6	Zwischenfazit bis 1920	44

4	Künstlerisches Radfahren von 1920 bis 1960	48
4.1	Technische Fortschritte und Entwicklungen mit Bezug zum Einradfahren ab 1920	48
4.2	Sportliches Kunstfahren ab 1920	50
4.3	Kunst- und Einradfahren im kommerziellen Bereich	53
4.4	Zwischenfazit.....	60
5	Einradfahren zwischen 1960 und 1990	63
5.1	Technische Fortschritte und Entwicklungen mit Bezug zum Einradfahren ab 1960.....	63
5.2	Sportliches Kunst- und Einradfahren ab 1960	66
5.3	Kunst- und Einradfahren im kommerziellen Bereich	73
5.4	Zwischenfazit.....	76
6	Einradfahren ab 1990	79
6.1	Technische Fortschritte und Entwicklungen mit Bezug zum Einradfahren ab 1990.....	79
6.2	Weiterentwicklung und Fortbestand des sportlichen Einradfahrens ab 1990	82
6.2.1	Traditionelle Einraddisziplinen im Bund Deutscher Radfahrer ab 1990	82
6.2.2	Entwicklung der Weltmeisterschaften und der Unicycle Conventions ab 1990	84
6.2.3	Erste Europäische Einradtreffen ab 1992 - Eurocycle.....	86

6.2.4	Erste kommerzielle Einradschule in Deutschland ab 1993, Aufbau und Ende der GUF	88
6.2.5	Entstehung und Ausrichtung der offenen deutschen Meisterschaften im Einradfahren 1993, DC	89
6.2.6	Gründung und Entwicklung der ersten deutschen Einradhockeyliga ab 1995	91
6.2.7	Erste Europäische Treffen für Einradfahrer mit Schwerpunkt Gelände und Hindernisfahren 2003 - GMTW	93
6.2.8	Sportliches Einradfahren in anderen Verbänden und verbandsfreie Einradtreffen – Soli, BEV, Einradmarathon	95
6.3	Kunst- und Einradfahren im kommerziellen Bereich	98
6.4	Zwischenfazit.....	102
7	Fazit	108
	Abkürzungen.....	116
	Abbildungsverzeichnis	117
	Quellen- und Literaturverzeichnis	122

1 Einleitung

1.1 Persönlicher Bezug

Seit meinem fünften Lebensjahr fahre ich nun Fahrrad, was bedeutet, dass ich seit über 22 Jahren mehr oder weniger regelmäßig im Sattel eines meiner mittlerweile zahlreichen Fahrräder sitze. Anfangs diente mir das Radfahren eher zu Transport- und Erholungszwecken, doch relativ schnell kamen dann auch erste artistische Übungen hinzu, die mein BMX Rad erdulden musste.

Seit 1993 ist zu meiner Fahrradbegeisterung außerdem die Einradbegeisterung hinzugekommen. Seit diesem für mich damals relativ leichten Erlernen dieser Fortbewegungsart habe ich vielfältige anstrengende, aber auch schöne Momente auf dem Sattel des Einrades erleben dürfen. Dazu zählen kleinere Reisen, Auftritte in Varietés und Galaveranstaltungen und einige Erfolge bei sportlichen Wettkämpfen wie Rennen, Einradhockey, Kürren oder Einradtrial. So hat mich das Einradfahren in mehrere europäische Länder gelockt und dazu geführt, viele andere Einradfahrer aus der ganzen Welt kennen zu lernen. Mein sportlicher Höhepunkt war das Erlangen des Weltmeistertitels im Individual Freestyle im Jahre 1998, in welchem wir mit unserem Einradhockeyteam ebenfalls Weltmeister geworden sind.

Seit 2001 dient das Einrad zusammen mit anderen Kleinkunstrequisiten sogar dem Zweck der Sicherung meines Lebensunterhalts, womit es sich für mich vom Zeitvertreib zum Broterwerb gemausert hat. Seit dem Auftritt im Variété „Knall auf Fall“ in Dortmund spiele ich regelmäßig Einradnummern und Showprogramme mit dem Einrad als Requisite. Über all die Jahre habe ich angefangen, Informationen und Materialien über alles,

was mit Einradfahren zu tun hat, zu sammeln. Dazu gehören unter anderem Bücher, Videos, Adressen, Zeitungsartikel, viele verschiedene Einräder und auch Modelle und Figuren, die Einradfahrer zeigen oder abbilden. Dadurch bedingt, dass es nicht besonders viel deutschsprachige Literatur zum Thema gibt, habe ich selbst auch schon Artikel für das europäische Jongliermagazin Kaskade verfasst und über aktuellere Ereignisse und Tendenzen im Einradfahren seit 1995 berichtet.

1.2 Untersuchungsgegenstand

Der Titel „künstlerisches Radfahren unter besonderer Berücksichtigung des Einradfahrens“ soll an dieser Stelle erläutert werden. In erster Linie soll sich diese Übersichtsarbeit mit dem Einradfahren und dessen Geschichte befassen. Da jedoch vor allem in der Pionierzeit das Einradfahren vom Kunstradfahren (früher Kunstfahren) nicht strikt zu trennen ist, bzw. es häufig vorkommt, dass die Sportler Kunstrad- und Einradfahrer sind, wird das Kunstfahren auch einen Teil dieser Arbeit einnehmen. Dabei ist es mir wichtig zu erwähnen, dass Radpolo, Radball, Fahrradreiten und BMX auch künstlerisches Radfahren darstellen. Diese „Disziplinen“ sind jedoch in dieser Arbeit nur als beeinflussende Faktoren kurz erwähnt und nicht primärer Untersuchungsgegenstand der Arbeit.

Leider findet sich über das Einradfahren ebenso wie über das künstlerische Radfahren im Allgemeinen nicht viel an Literatur, die sich mit dem historischen Bezug befasst. Von den gängigen deutschen Monographien¹ zum Einradfahren beschäftigen sich

¹ Dinklage, B. / Bardell, B.: Höher, S.; Anders-Wilkens, A. / Mager, R.

zwei kurz mit der Geschichte, jedoch nur in rudimentären Ansätzen und eher mit der Thematik, wie das Einradfahren entstand.

Diese Lücke zu schließen und die verschiedenen Entwicklungsrichtungen zusammen zu bringen, soll das Hauptanliegen dieser Arbeit sein. Entwicklungsrichtungen sollen in diesem Fall die verschiedenen Felder bezeichnen, in denen Einradfahren praktiziert wird. Denn es gibt nicht nur den Zirkus und das Variete, sondern auch noch das sportliche Einradfahren. Dieses findet statt im BDR (früher DRB), Arbeiter Radfahrer Bund „Solidarität“, in Vereinen, die oftmals dem DTB unterstellt sind, in der Einradhockeyliga, völlig vereinslosgelöst, im Volkshochschulkurs oder einfach als sportliche Freizeitbetätigung und Fortbewegungsmöglichkeit. Diese Arbeit ist also primär mit der Fragestellung geschrieben worden, wie sich das künstlerische Radfahren unter besonderer Berücksichtigung des Einradfahrens in Deutschland entwickelt hat und zwar von der Erfindung und technischen Realisierung des Einrades bis zum heutigen Zeitpunkt.

Ich beziehe mich bei der Thematik grundsätzlich auf die Entwicklung in Europa, mit dem Schwerpunkt im heutigen Deutschland, wobei es natürlich unvermeidlich ist, ab und an über den Tellerrand hinauszuschauen, wenn Weltmeisterschaften oder Einflüsse anderer Länder auf das Geschehen in Deutschland Einfluss genommen haben. Daneben möchte ich mich ansatzweise mit einigen gesellschaftlichen Fragestellungen beschäftigen. Welche Personen und Gesellschaftskreise konnten das

Einradfahren erlernen und sich Räder kaufen? Welche Motivation brachte sie zum Einradfahren? Des Weiteren interessiert mich die Meinung der Bevölkerungsschichten über Einradfahrer, die Frage, ob Einradfahren heute als Trendsportart zu bezeichnen ist, und inwieweit sich das Einradfahren in den letzten 20 Jahren differenziert hat. Unübersehbar ist hierbei das Wachstum der Einradfahrer in Deutschland. So ist es auch nicht verwunderlich, dass es heute viele Möglichkeiten mehr gibt, mit seinem Einrad sportlich aktiv zu werden als noch 150 Jahre zuvor.

Meine Vorgehensweise in dieser Arbeit ist dabei zuerst die jeweils isolierte Betrachtung der Entwicklungsrichtungen. Dabei fange ich jeweils mit der technischen Entwicklung, insbesondere der Vorstellung von in der Zeitspanne eingereichten Patenten an. Diese stellen die Basis für Fortschritte in den Bereichen sportliches Einradfahren und künstlerisches Radfahren im kommerziellen Bereich dar, die jeweils in einem eigenen Kapitel untersucht werden. Am Ende des Kapitels werde ich jeweils in einem Zwischenfazit die drei Entwicklungsrichtungen zusammenfassen und miteinander in Bezug setzen, um Verbindungen, Abhängigkeiten und Überschneidungen herauszustellen. Am Ende der Arbeit werde ich ein Fazit über alle untersuchten Zeitabschnitte liefern, in dem ich speziell auf die Ergebnisse meiner Forschungen eingehe und Zusammenhänge und Relationen vom künstlerischem Radfahren im Allgemeinen und dem Einradfahren im Speziellen zu verdeutlichen.

1.3 Definitionen

Die meisten in Lexika zu findenden Definitionen sind für diese Arbeit leider nur unzureichend, da sie nicht differenzieren zwischen der Sitzposition des Fahrers innerhalb oder außerhalb des Rades. Zudem werden Einräder mit mehreren Rädern ausgeschlossen und Begriffe in verschiedenen Ländern mit anderem Inhalt versehen. In der deutschen Literatur wurden Monocycles auch ab und an als Zentralräder² bezeichnet, während es im französischen Sprachraum eigentlich mit dem Begriff Einrad gleichzustellen ist. Daher werde ich mit eigenen Definitionen arbeiten.

Einrad:

Ein Einrad (engl. Unicycle) ist ein Fahrzeug mit nur einer dauerhaften Kontaktfläche zum Untergrund, auf dem der Fahrer sich außerhalb des Rades befindet. Es gibt viele verschiedene Einrad-Modelle, dazu gehören auch Multi Wheeler (Einräder mit mehreren Rädern, von denen jedoch nur ein Rad beim Fahren den Boden berührt).

Monocycle:

Ein Monocycle ist ein Fahrzeug mit nur einer dauerhaften Kontaktfläche zum Untergrund, in dem der Körperschwerpunkt der Fahrer unterhalb der Radachse liegt. In den meisten Exponaten sitzt der Fahrer innerhalb des Laufrades.

² Herzog (1984) S. 85

2 Die Idee des Fahrens auf einem Rad

Wahrscheinlich verband sich schon mit Aufkommen des Rades um 4000 v. Chr.³ die Idee, sich mit nur einem Rad fortzubewegen. Diese Idee liegt quasi auf der Hand und ist denkbar einfach. Allein die motorische Übung ist das Problem, welches es zu bewältigen gilt. Dieses Kapitel soll sich mit der Frage nach dem Auftauchen der Idee des Fahrens auf einem Rad widmen. Zum einen bin ich bei der Suche auf alte Bilder und Figuren oder auf Berichte und Darstellungen in Sekundärquellen angewiesen, zum anderen kann man natürlich nicht einfach über Definitionsunterschiede hinwegsehen. So gibt es Einräder mit Tretkurbeln oder auch ohne. Genauso gibt es Modelle ohne Sattel oder ohne Lenker und andere Kombinationen. In der einfachsten Definition eines Einrades ist auch ein Laufrad mit einer Achse schon ein vollwertiges Einrad.

2.1 Das Angriffsrad der Etruskischen Krieger

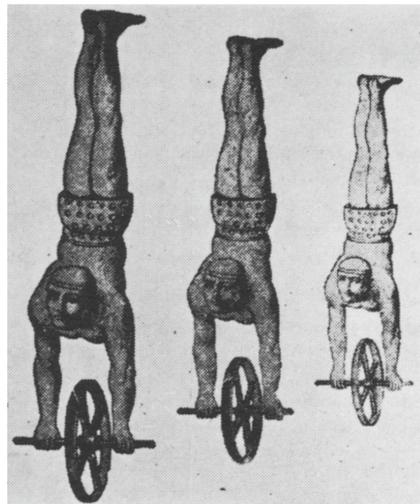


Abbildung 1 Etruskische Krieger im Handstand auf einem Rad in den Kampf rollend (zirka 5. Jahrhundert vor Christus)

³ Höher (2005) S. 163

Die wohl älteste Abbildung stellt eine Gruppe von „etruskischen Kriegerern“ dar. Die Abbildung zeigt drei etruskische Krieger, die im Handstand auf vierspeichigen Rädern stehen. Glaubt man den Beschreibungen der Autoren (Dinklage 2006, S. 12), so sollen sie auf diese Art und Weise Hügel zum Angriff hinuntergerollt sein. Leider konnte ich die Primärquelle nicht finden. Die deutschen Autoren⁴, die sich auf die Abbildung berufen, haben anscheinend bei der von Gronen und Lemke (1978, S. 8) verfassten Geschichte des Radsports abgeschrieben. Im Nachlass von Wolfgang Gronen konnte ich lediglich einige Kopien des Bildes sichten, die jedoch alle ohne einen näheren Quellennachweis waren.

Aus der heutigen Perspektive betrachtet, denke ich, kann man ausschließen, dass es diese „einradfahrenden Krieger“ wirklich zahlreich gegeben hat. Allein die Einübung der Fahrtechnik dürfte Ende des 5. Jahrhunderts vor Christus eine halbe Lebensaufgabe gewesen sein. Bezieht man in die Überlegung mit ein, dass es selbst heute trotz moderner Trainingslehre derzeit keinen einzigen Sportler gibt, der diese Meisterleistung tatsächlich vollbringen könnte, muss man davon ausgehen, dass hier nur eine künstlerische Darstellung vorliegt. Vielmehr glaube ich persönlich, dass die Darstellung einen hohen symbolischen Wert hat und die Übermenschlichkeit und die Unbesiegbarkeit der Krieger darstellen soll. Das Einrad würde, folgt man diesem Gedanken, nicht als Fortbewegungsmittel oder Waffe genutzt, sondern als Symbol für die Stärke und Überlegenheit der Angreifer.

⁴ Dinklage, B. / Bardell, B. (1996) S. 12

2.2 Das Triumphrad der Keltenhauptlinge

Die Abbildung zeigt eine Klinentragerin, gefunden in Hochdorf. Es wurden mehrere Figuren gefunden, das Foto aus dem Landesmuseum in Stuttgart zeigt jedoch nur eine einzelne Trägerin. Dazu bekam ich folgende Erläuterung von Frau Stork⁵:

„Mit dem Fund befinden wir uns in der Eisenzeit und zwar in der 2. Hälfte des 6. Jh. v. Chr. Die Grablegung wird auf etwa 540 v. Chr. datiert. Die Trägerinnen halten eine Liege. Solche Liegen bezeichnet man als „Klinen“. Im Mittelmeergebiet wurden sie beim Festgelage benutzt. Leider haben die frühen Kelten keinerlei Schriftzeugnisse hinterlassen. Ihre Frage, ob die Frauen auf den Rädern im realen Leben Vorbilder haben, ist also kaum zu beantworten. Meines Erachtens handelt es sich eher um fiktive Darstellungen“⁶



Abbildung 2 Bronzestatur einer einzelnen Klinentragerin auf einem Rad mit Achse rollend (um 540 vor Christus)

In der Tat ist es wohl unwahrscheinlich, ob es so einen Transport tatsächlich gegeben hat, auch wenn diese Fortbewegungsweise, bedingt durch das gemeinsame Fahren mehrerer Trägerinnen, schon erheblich leichter gewesen wäre als das

⁵ Dr. Simone Stork, Leiterin des Archivs des Keltenmuseum Hochdorf

⁶ Dr. Simone Stork, Keltenmuseum Hochdorf per Email vom 20.3.2007

Rollen der Etrusker im Handstand. Wenn man jedoch bedenkt, dass der längere Transport nur auf einer Strecke mit stetigem Gefälle möglich gewesen wäre, da andernfalls der Korso einfach stehen geblieben wäre oder gar hätte angeschoben werden müssen, ist diese Art der Fortbewegung auch unrealistisch. Interessant ist jedoch, wie auch schon bei den Etruskern, die anscheinend fiktive und somit symbolische Bedeutung. Auf den Klinen wurden nämlich wichtige Personen (z.B. Stammesführer) befördert. Dies könnte dafür sprechen, dass solch ein Privileg nur gesellschaftlich hoch stehenden Personen zur Verfügung gestellt wurde.

2.3 *Das Hexenrad bei Hieronymus Bosch*

Nur kurz erwähnen möchte ich eine Zeichnung die mit hoher Wahrscheinlichkeit aus der Feder von Hieronymus Bosch⁷ (um 1450 - 1516) stammt.⁸ Hier stellte das Einrad nicht ein Privileg für Krieger oder Herrscher dar, sondern das Reittier einer Hexe. Diese saß auf einer Art Mühlstein, hatte Sporen an und wurde wahrscheinlich geschoben. Die Hexen waren dem Aberglauben nach ein Zeichen des Bösen. Hieronymus Frauenbild war zu tiefst negativ und die Hexen waren im untersten gesellschaftlichen Milieu anzusiedeln, ähnlich wie die Narren und Bettler.⁹ Diese ließen sich in ihrem Leben von den Versuchungen und Sünden verführen und sollten aus der bürgerlich anständigen Gesellschaft entfernt werden. Das Einrad ist hier also in einem sehr negativen Kontext dargestellt.

⁷ Hieronymus Bosch war einer der wenigen Maler seiner Zeit, die im 15. Jahrhundert auch alltägliche, materielle Probleme thematisierte und somit seine gesellschaftliche Kritik an den Menschheit zum Ausdruck brachte

⁸ Kolveij, J. / Vandenbroeck, P. / Vermet, B. (2001) S. 11

⁹ Kolveij, J. / Vandenbroeck, P. / Vermet, B. (2001) S. 112 - 159



Abbildung 3 Federzeichnung in Braun von Hieronymus Bosch mit einer Darstellung von Hexen, eine Hexe reitet auf einem Mühlstein

2.4 Zwischenfazit

Um dieses Kapitel abzuschließen, möchte ich festhalten, dass es die Idee, sich mit einem Rad fortzubewegen oder sich wie im Fall der Kelten fortbewegen zu lassen, wohl schon seit der Erfindung des Rades an sich gegeben hat. Die Umsetzung und Beherrschung des Fahrens auf einem Rad, geschweige denn die Nutzung als Fortbewegungsmittel, Sportgerät oder Bühnenrequisit, war jedoch nicht Inhalt der gefundenen Darstellungen. Festzuhalten ist jedoch, dass alle mit dem Einrad in Verbindung stehenden Personen privilegierte, hoch stehende Posten (Krieger, Häuptlinge) hatten oder zumindest aus besonderen Gesellschaftsschichten (Hexen) kamen.

3 Die Entwicklung des Einrades

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit der Frühzeit des Einrades und des Einradfahrens. Es soll aufzeigen, was auf technischen, sportlichen und künstlerischen Gebieten in der Zeit zwischen der Patentierung der ersten Einräder und vor dem Beginn des Ersten Weltkriegs passiert ist. Ich möchte vor allem die gesellschaftlichen Zusammenhänge und Hintergründe wie Schichtzugehörigkeiten, Geschlechterfragen und den Status von Einradfahrern näher untersuchen, aber auch die Verknüpfung von Technik, sportlichen Wettkämpfen und dem künstlerischen Einsatz aufzeigen und verdeutlichen. Dabei ist es immer wieder erstaunlich, wie sehr diese Bereiche (vor allem die beiden letztgenannten) auf eine Trennung bedacht sind. So versuchte damals vor allem der Bereich des Sports, sich vom Künstlerischen in dieser Zeit bewusst abzusetzen (Nitz 1907, S. 104).

3.1 Technische Fortschritte und Neuerungen im Bereich der Fortbewegungsmittel von 1817 bis 1920

Wie schon im vorherigen Kapitel dargelegt wurde, ist wohl davon auszugehen, dass vor dem 19. Jahrhundert keine funktionierenden und vor allem fahrbaren Einräder existiert haben. Erst nach der Entwicklung der lenkbaren Draisine 1817 von Carl von Drais, der wohl nach dem heutigen Stand der Forschung als der Urvater des Radfahrens angesehen werden darf. Nach der Durchsetzung der Tretkurbeln von Pierre Michaux 1861 (Gronen 1978, S. 45) waren die technischen „Zutaten“ zur Erfindung des Einrades vorhanden. Die angebliche Zeichnung eines Fahrrades aus dem Jahre Da Vincis (1452-

1519) hat sich als Fälschung erwiesen.¹⁰ So wundert es nicht, dass es nicht mehr lange dauerte, bis Einräder nach heutiger Vorstellung auftauchten. Auch wenn die Patente an sich noch nicht mit dem künstlerischen Radfahren in Verbindung standen, da man heute oft nicht nachvollziehen kann, ob sie auch wirklich gebaut und gefahren worden sind, zeigten sie doch die technische Grundlage für folgende künstlerische Verwendungen und werden daher als jeweils separate Kapitel vorangestellt.

Pédocaète

Das Pédocaète wurde 1851 von Davis als Patent angemeldet. Einige Autoren wie zum Beispiel Höher¹¹ nennen dieses Gefährt den Urahn des Einrades. Das Patent liegt mir nur als Abbildung vor, das Original war ebenso wie eine genauere Beschreibung nicht erhältlich. 1855 wurde das Gefährt bei der Pariser Weltausstellung gezeigt.¹²

Die Abbildung zeigt zwei Personen, die seitlich an einem großen Laufrad auf Sitzstangen sitzen und das Rad in Manier einer Laufmaschine mit den Füßen am Boden antreiben können. Nach meiner Definition ist es daher allenfalls als „Tandem Monocycle“ einzuordnen.

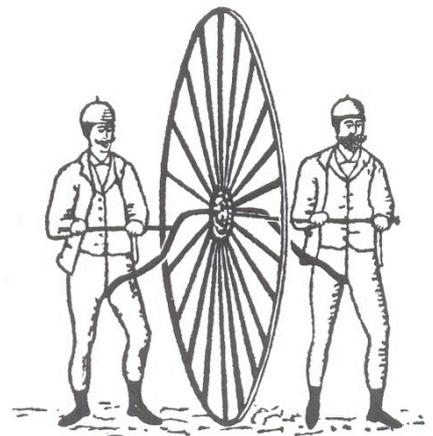


Abbildung 4 Großes Laufrad mit einer Achse und seitlichen Fahrern

¹⁰ Hans Erhard Lessing in Cycle History 2 S.49

¹¹ Höher (2005) S. 164

¹² Rauck, M./ Volke, G. / Paturi, F. (1979) S. 54

Patent Hemmings

Hemmings ließ sich 1869 eines der ersten Monocycles¹³ patentieren,¹⁴ nach ihm folgten noch zahlreiche Abwandlungen der Idee mit verschiedensten Antriebsvarianten. Im Bereich des sportlichen Wettkampfs konnte ich jedoch keine Berichte zu diesen Monocycles finden. Im *Velociped* erschien ein Artikel über ein ähnliches Monocycle von Langmaak und Strief, zu dem aus der Leipziger Illustrierten Zeitung zitiert wurde:

„Wenngleich das neue Vehikel in Folge des bedeutenden Durchmessers des äußeren Rads nicht geeignet erscheint als Verkehrsmittel praktische Dienste zu leisten, so bietet dasselbe doch den Freunden des Sports eine interessante Übung und ist als anziehendes Schauspiel namentlich für die, welche mit den Gesetzen der Mechanik wenig vertraut sind, wohl auch einer industriellen Verwertung fähig.“¹⁵

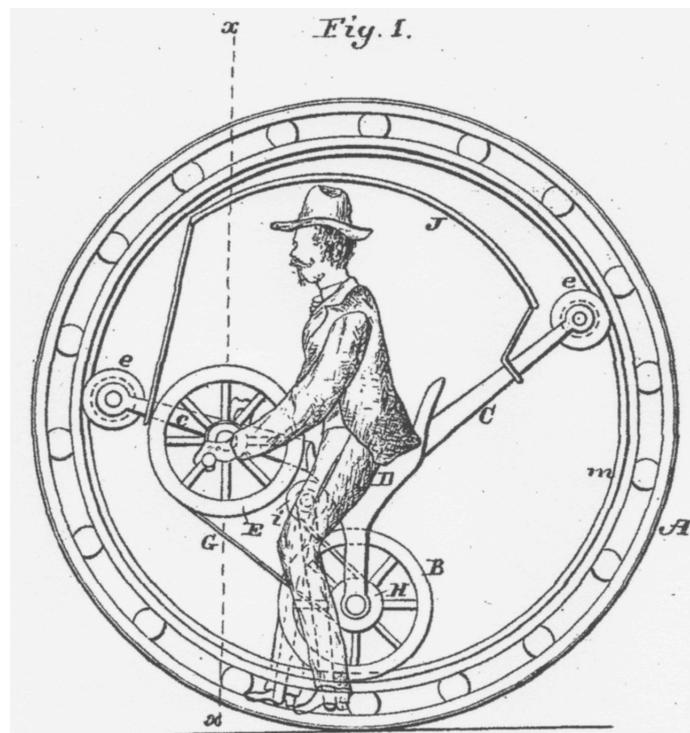


Abbildung 5 Muskelkraftbetriebenes Monocycle mit einem Fahrer, Patent Hemmings 1869

Ab 1930
benutzten
Künstler kleinere
motorbetriebene
Exponate als
Effekt in ihren
Showdarbietun-
gen.¹⁶

¹³ Siehe Definitionen Kapitel 1.3

¹⁴US 92,528 Patent

¹⁵ *Velociped* (1882) S. 57

¹⁶ vgl. Wiley (1984) S. 150

Patent T. W. Ward „One – Wheel Velocipede“

Die eingereichte Zeichnung vom 6.4.1869 zeigt ein Einrad, das abgesehen vom Lenker der heutigen Form weitgehend entspricht. Nach der Beschreibung zu urteilen, müsste es jedoch schon früher Einräder gegeben haben, denn Ward meldete nicht ein Patent auf das Einrad als solches an, sondern vielmehr auf die Ausgleichsgewichte unterhalb der Achse, welche das Balancieren erleichtern sollten.¹⁷

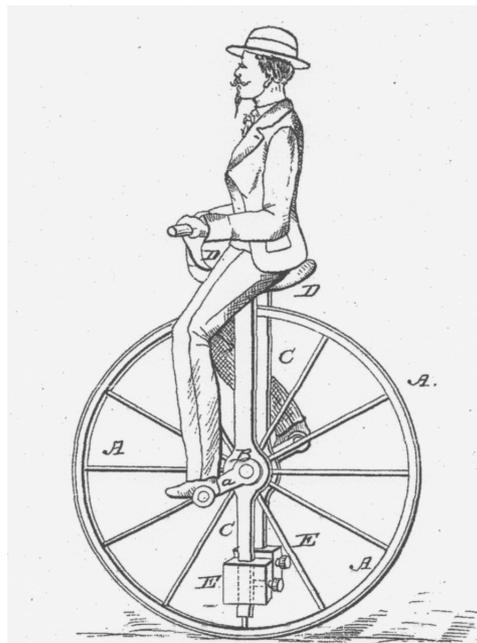


Abbildung 6 Fahrer auf einem Einrad mit Ausgleichsgewichten unter der Achse, Patent Ward 1869

¹⁷ US 88,683 Patent

Patent Hobby

Ein Jahr später tauchte das Einrad von John Hobby¹⁸ auf. Interessant waren hier zwei technische Aspekte. Zum einen waren die Tretkurbeln mit einem Gelenk verlängert, um dem Fahrer die Möglichkeit zu geben, ein größeres Rad zu benutzen, was ihm zu einer schnelleren Fahrt verhelfen konnte. Zum anderen, und das übersehen leider fast alle Autoren, waren die Kurbeln an der Achse nicht waagrecht angeordnet. Deshalb wird der Erfinder in der Achse des Rades noch einen Mechanismus bedacht haben, der das Fahren - auf welche Weise auch immer - noch zusätzlich vereinfachen sollte.



Abbildung 7 Fahrer auf einem Einrad mit einem verlängerten Pedalhebelmechanismus Patent Hobby 1870

¹⁸ Rauck, M./ Volke, G. / Paturi, F. (1979) S. 54

Patent Scuri

Scuri zählte mit zu den ersten „Erfindern“ des Einrades. Er hat vor allem an dieser Stelle einen besonderen Stellenwert, da er sein Einrad nicht nur kognitiv erdacht hat, sondern auch als Kunstfahrer bei Wettbewerben, Varietes, Einradrennen und Langstreckenfahrten aktiv geworden ist (siehe Kapitel 3.4.1). Besonders auffällig als technische Neuerung war der auf Federn gelagerte Sattel, der wesentlich zur Dämpfung von Stößen beitrug.¹⁹

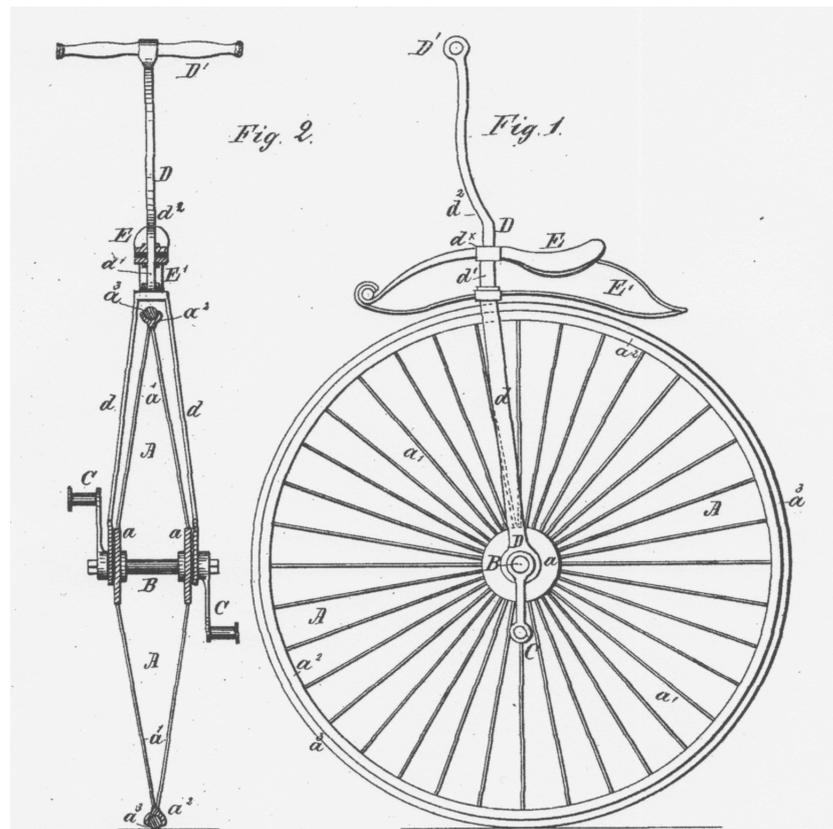


Abbildung 8 Patentzeichnung von Scuris Einrad in einer frontalen und einer seitlichen Ansicht 1881

¹⁹ Funktionsbeschreibung im Anhang der Patentschrift US 242,161 Patent

Patent Otto

Das Patent Ottos wurde ebenfalls 1881 erteilt. Neuartig hier war der Antrieb mit Übersetzung, denn so konnte der Fahrer erheblich höhere Geschwindigkeiten fahren als auf einem direkt angetriebenen Einrad. Das kleine Sicherheitsrad konnte, glaubt man der Patentbeschreibung für die fortgeschrittenen Fahrer, entfernt werden. In der Patentschrift waren auch Abbildungen ohne Stützrad vorhanden.²⁰

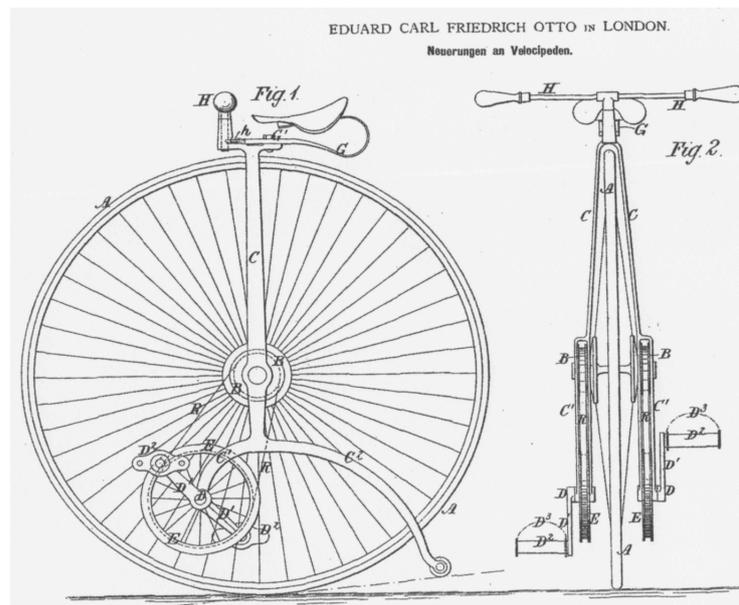


Abbildung 9 Patentzeichnung von Ottos weiterentwickeltem übersetzten Einrad in der frontalen und seitlichen Darstellung 1881

Andere Patente bis 1918 (US 265,056 Gable und Pelton 1882, US 550,399 und 550,400 Anderson 1895, DE 105126 Ganswind 1896, US 87,355 Myers 1896, GB Pledger 1896, US 638,963 Ganswind 1897, DE 51623 Arnz 1898, US 660,835 Boes 1899, US 627,596 Schutte 1899, US 734,109 Tolcher 1901, US 914,597 Morris 1906, US 919,070 Pentenado 1909) beschäftigten sich primär mit alternativen Antriebsmöglichkeiten von Einrädern. Die Menge der eingereichten Patente in dieser Zeit ist

²⁰ DE 16802 Patent

auf jeden Fall ein Indiz dafür, wie aktuell und präsent die Weiterentwicklung des Einrades beziehungsweise des Fahrrades zum Einrad in den Köpfen der Erfinder gewesen war. Durchsetzen konnte sich aber keine dieser Ideen. Meist waren die Antriebe so kompliziert und aufwändig, dass ihnen keine Zukunftsfähigkeit zu bescheinigen war. Zumindest wurde auch ihre finanzielle Realisierbarkeit in Frage gestellt wie bei diesem Beispiel:

Das Patent von Watson 1901 sah das Einrad als zukünftiges Schienenfahrzeug.

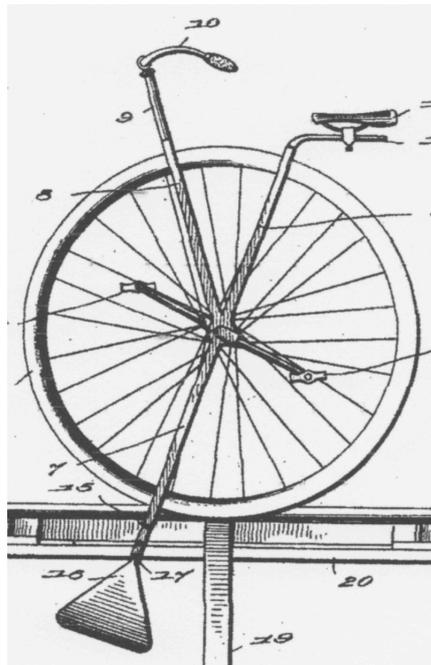


Abbildung 10 Einrad mit Ausgleichsgewicht auf Schienen, Patentzeichnung Watson 1901

Fazit:

Die Frage, wer das Einrad denn nun wirklich erfunden habe, lässt sich nach der Durchsicht von Patenten nicht eindeutig beantworten. Es muss zeitlich auf jeden Fall nach der Erfindung der Tretkurbeln 1861 und vor der Patentierung des von Ward verbesserten Einrades (mit Gegengewichten) stattgefunden haben. Rauck (1979) zitierte einen unbekanntem Autor, der

1869 in einem Heft mit dem Titel „Velocipedum Variorum“ folgendes geschrieben hat:

„Uns in England hält man für ein Volk mit dem rechten Gefühl für die Dinge, weder zur übertriebenen Begeisterung der Franzosen noch zur Sensationsfreude der Amerikaner neigend; doch in Sachen Fahrrad haben wir uns ein paar merkwürdige Extravaganzen geleistet. Zumin-

dest haben wir Fahrrad-Eisenbahnen vorgeschlagen und wir haben das Einrad.“²¹

Es gilt als wahrscheinlich, dass mehrere Velocipedfahrer voneinander unabhängig festgestellt haben, dass es sich auch ohne das kleine hintere Stützrad fahren lässt, und sie dieses daraufhin entfernten.²² Scuri lag mit seinem Patent am nächsten an den heute anzutreffenden Einrädern und war wohl auch der einzige, der mit seinem Patent anschließend Geld verdiente. Immerhin baute die Firma Paul Focke aus Leipzig die Räder von ihm nach Lizenz nach.²³ Zu beachten ist weiterhin, dass auch im 19. Jahrhundert Patentanmeldungen mit erheblichen Kosten verbunden waren. So ist es eher unwahrscheinlich, dass Künstler oder Arbeiter, die eventuell ein Einrad gebaut haben könnten, dieses zur Patentanmeldung gebracht haben. Genauso waren nicht alle Bevölkerungsschichten in der Situation, sich ein Rad leisten zu können.

„Bis zum Ende der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts diente das Fahrrad in Deutschland vorwiegend dem spielerischen Vergnügen recht weniger Menschen und galt als Sportgerät im weitesten Sinne.“²⁴

Ein normales Tretkurbelrad kostete 1870 zirka 600 Mark, ein Hochrad 1883 um 400 Mark.²⁵ Ein normaler Arbeiter war nicht in der Lage, sich zu dieser Zeit ein solches Rad zu leisten. Da die Einräder der damaligen Zeit vom Materialaufwand nicht wirklich weniger aufwendig zu bauen waren (stellen sie doch im Prinzip die komplette Front eines Hochrades dar), ist davon auszugehen, dass sie auch ähnlich teuer waren.

²¹ Rauck, M./ Volke, G. / Paturi, F. (1979) S. 54

²² vgl. Wiley, J. (1984)

²³ Ulreich, W. in Cycle History 15, S. 152

²⁴ Ulreich, W. in Cycle History 15, S. 152

²⁵ Ulreich, W. in Cycle History 15, S. 152

3.2 Erste Langstreckenfahrten und Rennen mit dem Einrad

Den ersten Beweis, um darzustellen, dass seine Erfindung wirklich alltagstauglich war, trat Scuri 1880 an, als er kurz nach Fertigstellung seines ersten Prototypen 30km von Merate nach Milan, 80km (in 6 Stunden) von Merate nach Morbegnound und daraufhin 200km (in 10 Stunden) von Milan nach Turin zurücklegte²⁶. Am 13.8.1882 fand das erste Einradrennen in Grenoble statt²⁷. 1886²⁸ fand das erste fotodokumentierte Rennen in Greiz statt. Interessant ist, dass die Rennfahrer zu einem erheblichen Teil von Kunstradfahrern gestellt wurden. So waren Marschner und Heine zwei von den 5 Fahrern auf dem Bild. Gronen (1978) kommentierte das Bild:

„Mehr Artisten als Rennfahrer waren vermutlich auch die jungen Herren, die sich auf der Abbildung links unten als Einrad-Rennfahrer am Start einfanden.“²⁹



Abbildung 11 Fünf Fahrer vor dem Start bei einem frühen Rennen hinter ihren zu Einrädern umgebauten Hochrädern 1886

²⁶ Ulreich, W. in Cycle History 15 S.147

²⁷ Allgemeine Sport Zeitung 8.10.1882 S. 604

²⁸ Diese Datum benutzen leider fast alle Autoren als Datum für das erste Einradrennen. Dies ist falsch, wenn man die Artikel der Allgemeinen Sport Zeitung von 1882 beachtet.

²⁹ Gronen, W. / Lemke, W. (1978) S. 69

Bei den Rädern handelte es sich durchweg um umgebaute Hochräder, denen der Hinterbau mit dem Sattel abgenommen wurde. Wie auf dem Bild zu erkennen ist, hatte kein Einrad einen Sattel. Im selben Jahr folgten weitere Einradrennen in Wien und 1887 in Graz und Wien.³⁰ Kaufmann fuhr 1885 mit einem Einrad die Meile in 4,10 min.³¹

In den Organen der Radfahrverbände tauchten vereinzelt Meldungen und Rekorde von Einradfahrern auf. So fuhr Richard Schulz aus Ottensen am 21.8.1887 die 1000m auf seinem Einrad in 2,28 min in Frankfurt am Main auf einer Rennbahn bei einer Fahrt gegen die Zeit. Derselbe Fahrer fuhr gut ein Jahr später am 26.10.1888 in Krefeld ebenfalls auf einer Radrennbahn dieselbe Distanz in 2,18 min und 2/3 Sekunden.³² Wiley berichtete von einem Amerikaner namens Barber, der die Meile in 3,27 min gefahren sein soll.³³ Umgerechnet ergeben diese Zeiten eine beachtliche Durchschnittsgeschwindigkeit von zirka 28 km pro Stunde.

Auch nach Scuri wurden immer wieder Langstreckenfahrten mit Einrädern vollbracht, die auch teilweise schriftlich niedergelegt worden sind.

„100 Kilometer auf der Strasse auf dem Einrad. Eine Leistung, wie sie unseres Wissens bisher in der Geschichte unseres Sports nicht zu verzeichnen ist, vollbrachte vor kurzem der bekannte Kunstfahrer R. Schulz aus Ottensen, indem er auf einem Einrade eine richtige Tour von nicht weniger als 100 km machte und hierbei diese Strecke in 7 Stunden und 6 Minuten reiner Fahrzeit, im ganzen in 10 Stunden und 55 Minuten hinter sich brachte. Wer die Ansprüche halbwegs zu würdigen weiß, die eine Einradfahrt von solcher Ausdehnung an die physischen Qualitäten ihres Vollbringers stellt, wird der Leistung Schul-

³⁰Ulreich, W in Cycle History 15 S.150

³¹Ulreich, W in Cycle History 15 S.150

³²Deutscher Radfahrer Bund 1.1.1890 S. 10

³³Wiley, J. (1984) S. 183

zes, die von glaubwürdigen Personen bestätigt ist, aufrichtige Bewunderung zollen.“³⁴

Einen direkten Gegner fand Schulz 1891 im Kunstfahrer G. Heine, der ebenfalls Rennen und Langstrecken fuhr; Ihren Vergleich gewann G. Heine.³⁵ Langstreckenfahrer wurden häufiger erwähnt als Einradrennfahrten, so die Meldung aus dem Jahre 1892:

„80 Kilometer auf dem Einrade in 9 Stunden und 15 Minuten hat kürzlich ein französischer Monocyclist von 18 Jahren namens Tellier zurückgelegt. Die Abfahrt, die von dem Thor Maillot in Paris aus stattfand, geschah unter Kontrolle und ging über Villeneuve Saint Georges, Lieusaint, Melun nach Paris zurück. Es ist dies gewiss eine respektable Leistung, wenn sie auch mehr in das Gebiet der Akrobatie als des Radsports fällt.“³⁶

Die weitere technische Entwicklung machte natürlich auch bei den Einradrennfahrern Fortschritte. So konnte man 1893 im Stahlrad lesen:

„Ein übersetztes Unicycle. Roy Keator, der Chicagoer Unicyclist, beabsichtigt, in dieser Saison ein übersetztes Unicycle zu fahren. Das Rad soll ein 30 Zoll hohes sein, auf 68 übersetzt, wie es bei einem Safety mit Vorderrad Antrieb zu finden ist. Er will damit auf der Landstrasse wie auch auf der Rennbahn fahren und zwar ohne Sattel, nur mit Gabel und Lenkstange und glaubt, eine Meile in 2 Min 40 Sek. fahren zu können.“³⁷

Später erinnerten sich vermehrt wieder Einradfahrer an den Sattel, wie schon Scuri ihn an seinem Rad montiert hatte und fuhren noch weitere Strecken, wie z.B. Adolf Günter 1910, der 200km mit dem Einrad um den Bodensee fuhr.³⁸

Wie ich aufgezeigt habe, konnten sich Einradrennen und auch Langstreckenfahrten im 19. Jahrhundert nicht wirklich durchset-

³⁴ Radfahrchronik 15.12.1890 S. 158

³⁵ Radfahrchronik 15.7 1891 S. 575

³⁶ Deutscher Radfahrer Bund 15.1.1892 S. 123

³⁷ Stahlrad 1893 S. 173

³⁸ Höher, S. (2005) S. 172

zen. So blieben die Rennen wohl eher interessante Lückenfüller bei Radrennen und die Langstreckenfahrten die Taten einiger weniger Individualisten, die meist auch noch aus dem Lager der Kunstfahrer kamen. Im Bereich Geschwindigkeit hinkten die Einradfahrer den Zweiradfahrern deutlich hinterher, was auch die Karikatur des Radfahrhumors aus dem Jahre 1887 zeigt, indem ironisch verdeutlicht wird, wie man aus einer Schnecke versucht haben soll, ein Einrad zur Geschwindigkeitsjagd zu machen.



Abbildung 12 Zeichnungsserie eines Zwerges mit einer Schnecke, die sich beim Reiten zum Einrad entwickelt, Karikatur 1887

So schrieb abschließend die Allgemeine Sport Zeitung 1882 auf die Frage, ob das Einrad das Hochrad ersetzen könne:

„Das Einrad ist nicht geeignet, um schnell zu fahren; es ist mehr geeignet für das Kunstfahren oder künstlerische Produktionen. Das Einrad hat keinen praktischen Vorteil gegenüber dem Hochrad und benötigt besonders zu trainierende Fahrfähigkeiten, das macht es nutzbar

nur für professionelle Künstler. Seine genaue Form diktiert, dass es nicht für jegliche sportliche Nutzung geeignet ist.“³⁹

3.3 Die Entwicklung des frühen Kunstfahrens

Zeitgleich entwickelte sich ab Mitte der 80 Jahre des 19. Jahrhunderts⁴⁰ auch das Kunstfahren (später Kunstradfahren) auf Fahrrädern und Einrädern. In seinen Anfängen gab es kein einheitliches Regelwerk, dieses musste erst nach und nach erstellt werden. Die vorherrschende Radform war das Hochrad (auch Ordinary⁴¹ oder „Penny farthing“⁴²) genannt, da hohe Geschwindigkeiten der Räder durch den direkten Achsantrieb nur durch ein möglichst großes Antriebsrad erreicht werden konnten. Dieser Umstand erschwerte das Balancieren und Turnen auf dem Rad natürlich ungemein, da es ohnehin schon schwerer ist auf einem Hochrad zu fahren als auf einem Niederrad (engl.: Safety).

Erste Abbildungen zum Kunstfahren habe ich im Archiv von Gronen auf 1881 datiert finden können.⁴³

³⁹ Allgemeine Sport Zeitung 9.3.1883 S. 184 (aus Ulreich, W. Cycle History 15 S. 149)

⁴⁰ Böhm, L. / Born, H. (1976) S. 8

⁴¹ Rauck, M. / Volke, G. / Paturi, F. (1979) S. 45

⁴² Wiley, J. (1984) S. 152

⁴³ niederländischer Ausstellungskatalog, Privatarhiv Gronen!

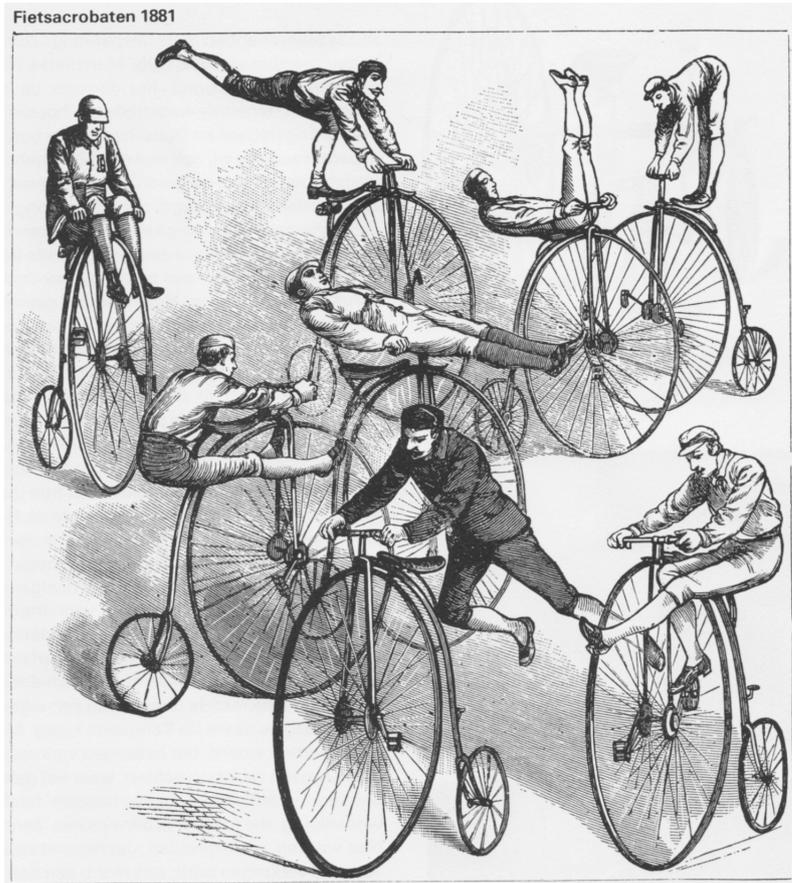


Abbildung 13 Mehrere Radfahrer bei Akrobatikfiguren auf ihren Hochrädern mit dem Titel Fietsacrobaten von 1881

Dinklage schrieb:

„Der erste Berufskunstradfahrer war wahrscheinlich Nick Kaufmann aus New York, er wurde nach dem Engländer Moore 1883 Weltmeister.“⁴⁴

Andere Quellen gaben jedoch Kaufmann als ersten Weltmeister aus (jedoch erst ab 1888), was insofern richtig erscheint, da erst 1888 in London bei der Stanley Show, die eine bedeutende Zusammenkunft aller Fahrradfahrer und Hersteller war, ein Regelwerk aufgestellt wurde, welches Kriterien für eine Kunstradmeisterschaft festlegte.⁴⁵ Dabei ist es wichtig zu beachten, dass sehr schnell eine Unterscheidung in Berufsfahrer und Amateure

⁴⁴ Dinklage, B. / Bardell, B. (1996) S. 18

⁴⁵ Markham, S. in Cycle history 7 S. 67

(im Kreise vom Deutschen Radfahrerbund auch gerne „Herrenfahrer“ genannt) gemacht wurde. Um die Einstufung als Berufsfahrer entbrannte um 1891 nicht nur bei den Kunstradfahrern eine rege Diskussion in den Fachblättern⁴⁶. Bei den Rennradfahrern führte sie sogar 1896 zu einer Bildung eines eigenen Rennfahrerverbandes für Berufsfahrer.⁴⁷ Das eigentliche Problem bei der Einstufung war, dass man im Deutschen Radfahrerbund grundsätzlich der Auffassung sei, man dürfe kein Geld mit seinem Sport verdienen, da man das bürgerliche Image gefährdet sah.⁴⁸ Als Beispiel möchte ich dafür einen Artikel aus dem Jahre 1891 erschienenen Organ des Deutschen Radfahrerbundes anführen. In diesem Artikel wird Bezug genommen auf eine Veröffentlichung des *Velocipedisten*, der Marschner (einem Kunstradfahrer des Bundes) vorwirft, 250 Mark für einen Sieg im Kunstfahren genommen zu haben. Dazu schreibt der namentlich nicht bekannte Autor:

„Es ist gewiss Pflicht unserer Sportpresse, ein scharfes Auge über unsere Herrenfahrer offen zu halten, nicht aber einen Richterspruch zu thun, der einen beliebten, einen der tüchtigsten Sportsgenossen aus unserer Mitte entfernt, sondern möge dies unserer Bundesleitung überlassen bleiben, welche in dieser Hinsicht gewiss energisch und ohne Parteilichkeit vorgehen muss und wird!“⁴⁹

⁴⁶ Deutscher Radfahrerbund 15.3.1891 S. 360

⁴⁷ Rabenstein, R. (1996) S. 202

⁴⁸ „Amateurismus ist ein relativ diffuser Oberbegriff für Idee, Geschichte, Problematik usw. des Amateursports. Der Amateur (frz. Liebhaber, Dilettant) ist ein Sportler, der Sport „um seiner selbst willen“ betreibt, ohne materielle Vorteile daraus zu ziehen, im Unterschied zum Professional, der mit Sport seinen Lebensunterhalt verdient. Der Amateur beruht auf dem engl. Ideal des *Gentlemansports*... Erste Amateurbestimmungen (nach 1850) bezweckten die Abgrenzung zwischen Amateursport und Berufssport, waren aber auch klassenspezifisch begründet. Die „Gentlemansportler“ wollten in ihren Clubs unter sich bleiben.“ (Röthig / Prohl u.a. (Hrsg.). (2007) Sportwissenschaftliches Lexikon)

⁴⁹ Deutscher Radfahrerbund 15.3.1891 S. 360

Eine Bestrafung Marschners blieb aus, da die Veranstaltung als Radsportfest (ohne Meisterschaftsanspruch) klassifiziert wird. Sieht man aber die Umstände, die z.B. Kaufmann als Amerikaner auf sich nehmen musste, um zu Meisterschaften anzureisen und die Tatsache, dass man auch schon zur damaligen Zeit bei einer stetig steigenden körperlichen Leistungsfähigkeit viel Zeit in das Training investieren musste, so ist es verständlich, dass die Fahrer bald anfangen, sich ihren „Aufwand“ zuerst nur für die Anreise und die Unkosten zurückgeben zu lassen, was die in Deutschland rigiden Amateursportbestimmungen nicht zuließen.

Erschwerend kommt noch hinzu, dass die Meisterschaften im Kunstfahren keineswegs zentral organisiert waren, sondern vielmehr als Mann gegen Mann Wettkampf abgehalten wurden.



Abbildung 14 Anzeige im Stahlrad 1893 mit einer Aufforderung von Kaufmann an Marschner zum Konkurrenzkunstfahren

Der Vergleich fand auf von den Kontrahenten zu wählenden Rädern statt. Durch diese Duellausrichtung war es Kaufmann möglich seinen 1888 mangels Herausforderer erworbenen Titel

„Professional champion trickrider of the world“ mehrere Jahre zu verteidigen.

Für das Einradfahren bedeutete die Einführung eines Regelwerkes im Kunstradsport jedoch schon das frühe Ende. So stand im Reglement unter Punkt 12:

„Jeder Konkurrent darf Balance- Kunststücke im Einradfahren (balancing tricks unicycling riding) mit einschließen, aber dieses Einrad muss ein Bestandteil der von dem Konkurrenten vorher benutzten Maschine, nicht aber ein einverfertigtes Rad sein.“⁵⁰

Ab diesem Zeitpunkt war also die Benutzung des Einrades für Kunstradmeisterschaften ausgeschlossen.

3.4 Das frühe Kunst- und Einradfahren aus kommerziellen Interessen

Wie im vorherigen Kapitel belegt, durfte das Einrad nach der Einführung von Regeln für das Kunstradfahren nicht im Wettbewerb des Kunstfahrens eingesetzt werden. Dennoch fuhren viele Fahrer auf den zahlreich stattfindenden Festen der Radfahrvereine immer wieder auch mit verschiedenen Einrädern. Gerade in der Anfangszeit des Sports ist es unstrittig, dass es keine Spezialisten gab, sondern die Kunstradfahrer auch die Einradfahrer waren, bzw. neben dem Kunstradfahren auch Auftritte und Rennen auf eigens angefertigten Einrädern absolviert haben. Dazu möchte ich die Aktivitäten von zwei Einradfahrern als Beispiel näher vorstellen: Scuri und Kaufmann.

3.4.1 Beispiel: Der Erfinder und Einradfahrer Alessandro Battista Scuri

Scuri dürfte wohl der einzige Fahrer zu dieser Zeit gewesen sein, der wirklich ausschließlich auf seinen Einrädern gefahren

⁵⁰ Stahlrad 1893 S. 176

ist, sozusagen ein Einradfreak. Der Sohn aus einer bürgerlichen Familie (sein Vater war Richter⁵¹) war besessen von der Idee, das Einrad sei eine Verbesserung des Fahrrades und damit die Zukunft desselben.

„Er hat sich mit der Theorie des Einrades⁵² vollständig vertraut gemacht und scheint der Überzeugung zu sein, dass es ihm oder einem anderen gelingen wird, innerhalb weniger Jahre den Schwerpunkt so niedrig zu verlegen, dass es jedem möglich sein wird, ohne das Anbringen von Gewichten, ein Einrad zum praktischen Zwecke zu gebrauchen.“⁵³

Dass er wirklich an die Zukunft des Einrades geglaubt hat, beweisen seinen Patentanmeldungen in Frankreich, Italien, England und America⁵⁴ Er stellte seine Räder bei verschiedenen Radfahrvereinen vor, unter anderem in England, Frankreich, Italien, Belgien und den Niederlanden.⁵⁵ Jedoch nicht nur bei Radfesten, sondern auch bei öffentlichen Auftritten in Varietes wie dem Orpheum in Budapest oder dem Reichshallen Theater in Berlin. Ob er das Publikum mitreißen konnte, wird jedoch unterschiedlich beurteilt. So schrieb 1885 ein Autor, „Scuri fand ein enthusiastisches Publikum im Reichshallen Theater“⁵⁶ während 1887 ein anderer Autor verfasst: „Seine großartigen Leistungen, die er auf der Bühne meistens ohne Hände ausführt, werden vom Publikum aus Mangel an Verständnis für die große Schwierigkeit derselben, wenig gewürdigt.“⁵⁷

⁵¹ Der Radfahrer 1887 S. 81

⁵² Anmerkung: Scuri nennt sein Einrad „Monocycle“ (entgegen der späteren Definition)!

⁵³ Der Radfahrer 1887 S. 82

⁵⁴ Baudry de Saunier 1891 S. 231

⁵⁵ Der Radfahrer 1887 S. 81, 82

⁵⁶ Der Radfahrer 1.2.1885 S. 47

⁵⁷ Der Radfahrer 1887 S. 82

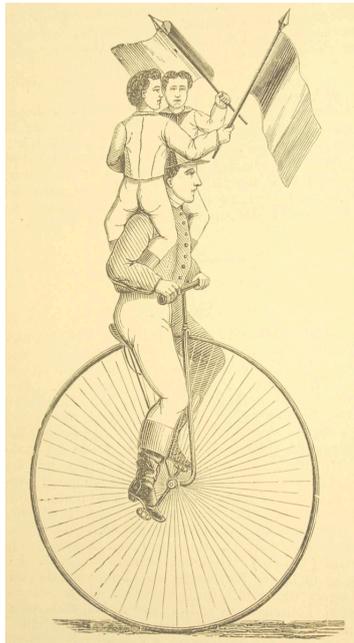


Abbildung 15 Scuri fährt mit zwei Knaben auf einem hohen Einrad in einer Aufführung

Ob er deshalb seine Darbietungen mit weiteren Schwierigkeiten bereicherte wie dem gleichzeitigen Blasen auf zwei Trompeten oder dem Fahren auf Abfahrten und Treppen, sei dahingestellt, liegt aber nahe. Immerhin förderte er durch seine Tournee Nachahmer, die auch das Einradfahren erlernen wollten. „Wo immer Scuri auch in Europa hinging, initiierte er eine Einrad-Begeisterung.“⁵⁸ Er war wohl einer der Ersten, als er im November 1886 mit Alexander Diamantidi, Emil Baron Rohn, E. Honek und Gustav Schreiber vom Wiener Radfahrer Club einen Vierer Einradreigen fuhr und von einem Hersteller seine Einräder für den Verkauf produzieren ließ.⁵⁹ Nachweise dafür, dass er Sportlehrer gewesen sein soll, wie es Höher⁶⁰ und Dinklage⁶¹ schrieben, konnte ich ebenso wie Walter Ulreich bei seinen Recher-

⁵⁸ Ulreich, W. Cycle History 15 S. 148

⁵⁹ Der Radfahrersport 15.11.1886 S. 217

⁶⁰ Höher ,S. (2005) S. 164

⁶¹ Dinklage, B. / Bardell, B. (1996) S. 17

chen über Scuri nicht finden. Nach seiner aktiven Zeit als Artist wurde er wieder Handwerker.⁶²

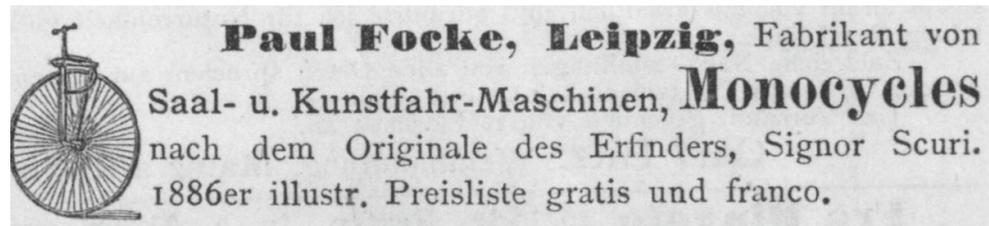


Abbildung 16 Anzeige von Focke zur Bewerbung seiner Spezialräder wie dem Einrad 1886

3.4.2 *Beispiel: Der Kunst- und Einradfahrer Nicholas Edward Kaufmann*

Etwa zur selben Zeit wie Scuri fing auch Nicholas Kaufmann mit dem Kunstradfahren an. Im Gegensatz zu ihm kam er aber über den häufigeren Weg zum Einradfahren, nämlich über das Rad- und Kunstradfahren. Als Sohn eines deutschen Korbmachers, der nach Rochester auswanderte, bekam er eine Arbeitsstelle als Trainer und Hausangestellter bei einer bürgerlichen Familie.⁶³ Diese Stelle befähigte ihn, auch Zugang zur bürgerlichen Gesellschaft zu erhalten.

„Er begann seine Radfahrkarriere am 2. Juli 1881, an dem er auf einem Hochrad, welches im Besitz eines Nachbarn seines Arbeitgebers war, das Radfahren lernte. Als Kaufmann die Möglichkeit hatte günstig ein gebrauchtes Hochrad zu kaufen, dessen Besitzer von der Maschine gefallen war und sich dabei den Arm gebrochen hatte, sammelte er all seine Ersparnisse und lieh sich Geld von seiner Mutter, um den geforderten Preis von 85 \$ aufbringen zu können.“⁶⁴

Er begann ziemlich schnell die Grenzen des Rades auszuloten. 1882 wurde er in den Rochester Bicycle Club aufgenommen, wo ihm die Mitgliedschaft von den bürgerlichen Mitgliedern gesponsert wurde. Reuben Punnett zeigte ihm neue Kunstfahrtricks. 1885 war er beim internationalen Radfestival in

⁶² Ulreich, W. Cycle History 15 S. 151

⁶³ Markham, S. in Cycle History 7 S. 66

⁶⁴ Markham, S. in Cycle History 7 S. 66

Springfield, Massachusetts, der einzige Teilnehmer mit einem Einrad. Durch diesen Erfolg wurden die Medien auf ihn aufmerksam und ihm wurde geraten nach Europa zu gehen. 1886 kam er diesem Anliegen nach und fuhr bei der Stanley Cycle Show in London. Es folgte eine beispiellose Tournee durch Europa, bei der er das Publikum begeisterte. 1888 wurde er zum ersten Weltmeister im Kunstradfahren erklärt. Seinen Lebensunterhalt verdiente er ab 1886 vollständig mit dem Radfahren. Er benutzte verschiedenste Maschinen und auch Spezialkonstruktionen wie ein komplett auseinander zu bauendes Hochrad, wie auf der Zeichnung ersichtlich.



Abbildung 17 Werbeplakat mit Darstellungen vom Kunstradfahrer Kaufmann mit verschiedenen Kunst- und Einrädern

Quasi nebenbei erfand er auch das Radballspiel:⁶⁵

⁶⁵ Anmerkung: Die Radballspieler sehen den 14.9.1893 als Geburtsstunde des Radballs. Angeblich soll Kaufmann bei einer Vorführung ein Mops in den Weg gelaufen sein, den er mit dem Vorderrad seines Star Bicycles (kleines Rad vorne) aus dem Weg gehoben haben soll. Daraus entstand die Idee des Radballspiels. Nachdem ich den Artikel aus dem Jahre 1888 gefunden habe, muss dieses Geburtsdatum um mindestens 5 Jahre korrigiert werden.

„Die Aufführungen begannen mit dem in letzter Zeit mehrfach erwähnten Ballspiel. Kaufmann und Mc Anney benutzten Starbicycle und schleuderten mit dem kleinen Steuerrade ihrer Maschinen einen Gummiball umher.“

Dabei ist besonders interessant, wie der leider unbenannte Autor fortfährt:

„Das Spiel bot so gut wie kein Interesse und fand auch keinen Beifall seitens des Publikums.“⁶⁶

Die Umstellung auf das Niederrad gelang Kaufmann auch ohne Probleme. Er ließ seinen Herausforderern sogar die Maschinenwahl, da er auf allen exzellent fahren konnte.⁶⁷ So blieb er lange Jahre ungeschlagen Weltmeister. Er betrieb wirklich professionelle Werbearbeit, indem er sich selbst und ab 1900 seine „Kaufmann Fahrrad Gruppe“ in den bekannten Radfahrzeitschriften bewarb und regelmäßig über seine freien Termine informierte.



Abbildung 18 Kleinanzeige von Kaufmann zu Vermarktungszwecken seiner Kunstfahrdarbietungen

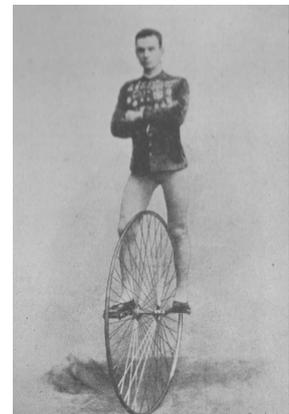


Abbildung 19 Foto vom ordensdekorierten Kaufmann auf einem rahmenlosen Einrad

⁶⁶ Deutscher Radfahrerband 1888 S. 514

⁶⁷ Stahlrad 1893 S. 177

Auftritte in allen großen Varietés der damaligen Zeit waren für ihn Normalität. Mit seinem Erfolg und seiner Professionalität etablierte er das Kunstradfahren nicht nur als Zwischenprogramm bei Rennen⁶⁸ oder Saalfesten sondern auch in den Varietés: „Nach dem sensationellen Erscheinen Kaufmanns in Europa wuchsen die Kunstfahrer wie Pilze aus der Erde.“⁶⁹ Nach seiner eigenen aktiven Zeit war es auch Kaufmann, der entgegen vielen gesellschaftlichen Vorstellungen sogar Frauen-Kunstradshowgruppen ausbildete. „Zu seinen bekanntesten gehörte die Mädchen Sechsergruppe „The Kaufmann- Lady-Cycle- troupe“ und die Zwölfer – Damen Gruppe „The Great Kaufmann cycle Beauties.“⁷⁰

Er setzte sich also auch, wenn nicht zuletzt aus finanziellem Interesse für das Kunstradfahren der Damen ein. Nach über 40 Jahren als hauptberuflicher Kunstrad- und Einradfahrer ließ er sich in Berlin nieder und verbrachte die Zeit bis zu seinem Tod 1947 als Briefmarkenhändler.⁷¹

3.4.3 *Weitere frühe kommerzielle Kunstradsportler*

Andere wichtige Kunst- und Einradfahrer des 19. Jahrhunderts waren beispielsweise Gustav Marschner, Richard Schulz, Lüders, Döring und Gouget. Teilweise versuchten sie, sich nach dem Beispiel Kaufmanns in den Radfahrzeitschriften für Saalfeste zu vermarkten, wie es zahlreiche Kleinanzeigen belegen. Das Vorhandensein von dieser großen Anzahl an erfolgreichen Kunstradsportlern lässt mich vermuten, dass die Disziplin des

⁶⁸ Rennfahrprogramme ab 1887 kündigen seine Auftritte an

⁶⁹ Signor, S. (1910) S. 235

⁷⁰ Kuhn, H. (1995) S. 60

⁷¹ Markham, S. in Cycle History 7 S. 73

Kunsthfahrens Ende des 19. Jahrhunderts durchaus anerkannt und bekannt gewesen ist. Es gab einige Sportler, die sich Deutscher- oder Europameister im Kunstfahren nannten, an die Herausforderung von Kaufmann trauten sich jedoch die wenigsten. In Amerika versuchte es 1893 W. Barber; „Nach sechsstündigem Kampfe ging Kaufmann als Sieger hervor.“⁷² Da die Austragung in der persönlichen „Duellierung“ nicht gerade kostengünstig war und nach der Vorschrift maximal einmal im Jahr stattfinden musste, ist verständlich, warum der Weltmeistertitel in langer Folge bei Kaufmann verblieben war. Zum Thema des Einradfahrens schrieb ein Leser im Stahlrad: „Im Einradfahren herrscht kein allzu großer Unterschied zwischen unserem Meister Schulz und Kaufmann,“⁷³ was zumindest ein Indiz sein könnte, dass Kaufmann mit dem Einrad zumindest anfechtbar gewesen wäre.

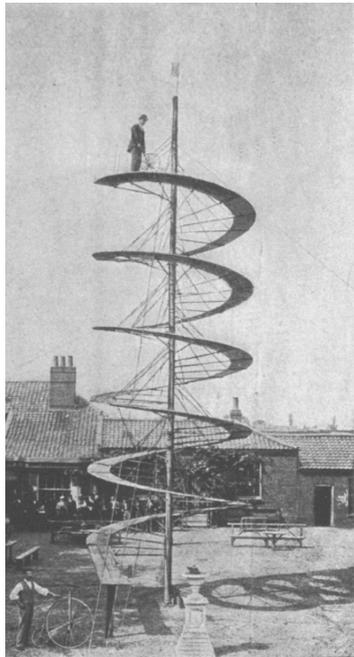


Abbildung 20 Der Einradfahrer Hinting, vor der Abfahrt auf der Spitze einer so genannten Spirale stehend

⁷² Signor, S. (1910) S. 235

⁷³ Deutscher Radfahrererbund 1888 S. 513

Auch im Zirkus wurde das Einrad nun eingesetzt. Das Bild zeigt den Artisten Hinting, der mit einem Einrad eine „Spiralfahrt“ vorführte. Neben den Fahrten von Fahrradfahrern in der Steilwand, durch Loopings oder auf Drahtseilen stellten derartige Darbietungen wirklich Sensationen dar. Nicht selten bezahlten jedoch die Artisten den Nervenkitzel mit ihrem Leben.⁷⁴ Weitere Kunstradfahrer um die Jahrhundertwende waren beispielsweise: Gebrüder Leonhardt, Dresden; Familie Schieritz, Käte und Rudolf Benzinger, Josef Müller, Familie Enzesberger, Frida und Fritz Böhme.⁷⁵ Es gab auch schon Kunstradfahrerinnen, die solo im Variete auftraten so 1901 „Lalah Selbini.“⁷⁶ Unter Wahrung der Anstandsregeln, vor allem im Bezug auf die Kleidung schrieb Kuhn (1995, S. 59):

„Darüber hinaus schafften sich u.a. auch Helene Klein (Leipzig), Viola Ziemann (Hamburg) und Emma Knuss (Fürth) sowie Jenny Dassler, einen Namen als Solo- Kunstfahrerinnen. Hervorzuheben ist hier Jenny Dassler, die eine der wenigen Fahrerinnen war, die diesen Sport als Beruf ausübte. Unterstützt wurde sie von ihrem Ehemann Alban, mit dem sie auch gemeinsam im Duett auftrat.“⁷⁷

Es waren also schon in der Entstehungszeit des Kunstradfahrens weibliche Sportlerinnen in kleiner Anzahl vorhanden, die in ihren Auftritten wahrscheinlich auch Einrad gefahren sind.

3.5 *Beginn des Saalsports*

Ebenfalls ab 1887 fängt die Entwicklung des Saalsports an, was hier insofern wichtig ist, da es Jahre später die vorerst einzige sportliche Heimat des Einradfahrens werden sollte. Waren die Kunstfahrmaschinen anfangs noch dem normalen Hochrad

⁷⁴ Rabenstein, R. in Cycle History 9 S. 67

⁷⁵ 1903 Anzeigen in „Der Arbeiter Radfahrer“ A.R.B.S.

⁷⁶ Bild in einer Variete Zeitung, Archiv Hansa Theater Hamburg

⁷⁷ Kuhn, H. (1995) S. 59

entsprechend, wurden nun allmählich die Räder verfeinert, um den gestiegenen Anforderungen im Kunstfahren besser gerecht zu werden.

„Wer besser vorwärts kommen will, muss sich unbedingt eine unvergleichlich stabilere Saalmaschine anschaffen, ein so genanntes Kunstrad.“⁷⁸

Ab 1890 setzte sich zusehends das Niederrad auch im Kunst-
radfahren gegen das Hochrad durch. Dennoch versucht der
Deutsche Radfahrer Bund noch lange an den Hochrädern, die
als „Königin der Maschinen“⁷⁹ bezeichnet werden und die ihrem
Begriff des Herrenfahrers würdiger erscheinen, festzuhalten.
Das Niederrad wurde „Zwergenrad“⁸⁰ geschimpft und schien
nicht würdig genug für die Herrenfahrer zu sein. Dennoch
tauchte ab 1895 dann das Hochrad in den Ausschreibungen
zum Kunstfahren nicht mehr auf.

Deutsche Saalsportmeisterschaften im Kunstfahren wurden im
Gegensatz zum Weltmeisterschaftskampf mit Pflicht- und Kür-
übungen abgehalten. Einradfahren war nicht im Programm vor-
gesehen, wohl aber Reigen.⁸¹ Zum Thema Saalsport erschei-
nen zwischen 1888 und 1914 mehrere in den Radfahrzeit-
schriften propagierte Bücher⁸², in denen auch das Einradfahren
teilweise berücksichtigt wurde. So schrieb Gabriel (1888) in
seinem Buch „Das Fahren und Kunstfahren auf dem Zwei- und
Einrad“ ein eigenes Kapitel zum Einradfahren, welches immer-
hin vier Seiten und auch einige Abbildungen umfasste. In die-
sem Buch beschrieb er Übungsmöglichkeiten des Einradfah-

⁷⁸ Müller, J. (1899) S. 8

⁷⁹ Deutscher Radfahrer Bund 1891 S. 181

⁸⁰ Deutscher Radfahrer Bund 1891 S. 181

⁸¹ 1889 Programmheft zur Deutschen Kunst-Saalsport Meisterschaft 23.8 1889
Hamburg

⁸² 1888 Gabriel, 1899 Müller, 1907 Nitz, 1907 Schmid, 1909 Dorf Müller

rens mit und ohne Hilfe, einige Tricks und das Fahren auf einem „nackten Rad“⁸³ welches man heute wohl als Ultimate bezeichnen würde. Gemeint ist das ausgebaute Laufrad eines Einrades oder eben Hochrades, also das Rad mit den Pedalen ohne Gabel, Lenker und Sattel. Interessant ist auch seine Feststellung:

„Es ist nicht möglich, sich in den ersten Übungsstunden weder von einem noch von zwei Gehilfen führen zu lassen; es bleibt nichts übrig als allein zu üben und so oft wieder von neuem aufzuspringen als man zum Abspringen gezwungen war oder – wie es Berger erlernte – zwischen zwei wagrechten Leitern in der Turnhalle, die für den Fahrer schulterhoch gestellt sind, hin und her zu fahren.“⁸⁴

Auch das Fahren über Hindernisse wurde erwähnt.

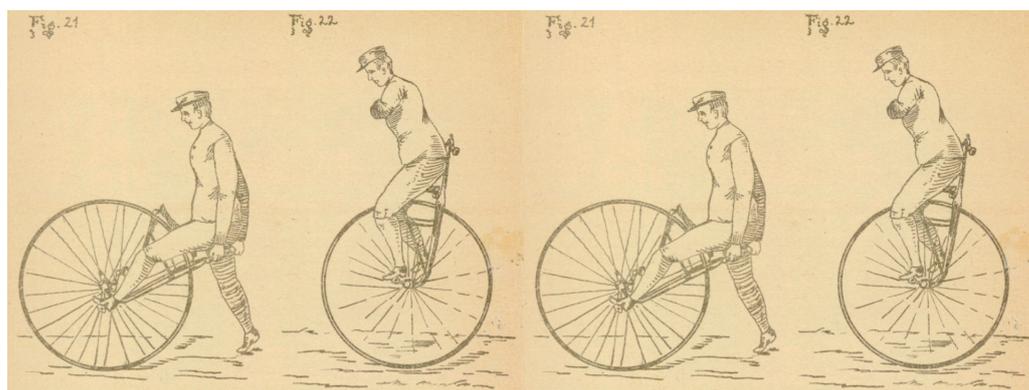


Abbildung 21 Zeichnungen zum Aufsteigen auf das Einrad in einem Lehrbuch von Gabriel 1888

Keines der von mir gefunden nachfolgenden Bücher bis zum ersten Weltkrieg hatte einen so umfassenden Teil zum Einradfahren. Meist wurde bei den Saalsportbüchern das Einrad nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

„Die Benutzung des Einrades ist naturgemäß beschränkt. Durch Zerlegung des Hochrades entstanden, war es zur Zeit des Hochrades leicht zu erhalten und häufig. Seit dem Verschwinden des Hochrades

⁸³ Gabriel (1888) S. 21

⁸⁴ Gabriel (1888) S. 19

ist aber auch das Einrad selten geworden und heute sieht man es kaum mehr.⁸⁵

Auch das Monocycle taucht, diesmal als Extremform „Knabe im Ring“ (wie auf der Abbildung zu sehen und zu lesen ist), wieder auf.⁸⁶ Das „nackte Rad“, welches schon viele Kunstradfahrer verwendet haben, ist auch wieder zu finden. Hier jedoch in einer verbesserten Version mit einem Spannring, dieser verringert den Abstand der Pedalen zur Achsmittle und somit die Unwucht. Zusätzlich ermöglicht er eine bessere Radkontrolle.



Abbildung 22 Foto eines Fahrers auf einem speziell für das Fahren ohne Rahmen gebauten Einrades



Der Knabe im Ring ist zuweilen auf Saalfesten zu sehen. Mit Rücken und Füßen fest in den Ring gepresst, kugelt er sich durch den Saal. Das Schwierigste dabei ist, im Rollen das Gleichgewicht zu bewahren. Vermag der Ringfahrer das nicht, so fällt der Ring zur Seite um und das Spiel ist misslungen.

Abbildung 23 Foto eines in einem Ring sitzenden Jungen

⁸⁵ Nitz, L. (1907) S. 221

⁸⁶ Nitz, L. (1907) S. 226

Neben dem Saalsport im DRB wird nach Gründung des A.R.B.S. im Jahre 1896⁸⁷ durch die bis dahin ausgeschlossenen Arbeiter,⁸⁸ welche sich allmählich erste Räder leisten konnten, auch in diesem das Einradfahren betrieben. Durch die Auffassung der zumeist sozialdemokratisch gesinnten Arbeiter, die Rennen würden den Kapitalismus fördern, bestanden die Aktivitäten in gemeinsamen Touren und eben dem Hallenradsport mit dem Schwerpunkt Reigenfahren. Ab 1900 wurde „jede Preisjägeri“⁸⁹ ebenso wie die Doppelmitgliedschaft (DRB und A.R.B.S. Mitglied zu sein) verboten. Durch die Herkunft aus unterschiedlichen Klassen und die stark differierende politische Orientierung wurden die beiden größten Radfahrverbände in Deutschland gewissermaßen zu Gegnern. Aus den Kreisen des A.R.B.S. rekrutierten sich um 1900 sehr viele Kunstradfahrer, die auch Einradfahren mit im Programm hatten. Dabei liegt es auf der Hand, dass es für einen Arbeiter einen einfacheren Schritt darstellte, das Artistenleben zu wählen als für einen Radfahrer bürgerlicher Herkunft.⁹⁰ Interessant ist auch, dass die Reigendarbietungen nun immer häufiger zu so genannten „Pantomimen“⁹¹ ausgebaut werden. Dabei werden die als häufig langweilig und eintönig empfundenen Reigendarbietungen

⁸⁷ 1908 Handbuch für Mitglieder des Arbeiter Radfahrerbundes Solidarität, Offenbach a. M., S. 16

⁸⁸ „Die Arbeiter- Sport und Kulturbewegung hatte ihren Ursprung in den zunächst auf selbst organisierte Geselligkeit und Bildung angelegten Arbeitervereinen.... Die Gründung und der Aufbau des ARB Solidarität hatte – anderes als bei den meisten anderen Arbeitersportverbänden – die technische Entwicklung, ökonomische Zugänglichkeit und soziale Akzeptanz seines Mediums, des Fahrrads, zur Voraussetzung....Die besserverdienenden Mitglieder von Bicycle- und Velozipeden- Clubs betrieben den „Radreiter - Sport“ als Exklusives Vergnügen“. Arbeiter waren ausgeschlossen (Beduhn / Klocksinn 1995)

⁸⁹ Handbuch für Mitglieder des Arbeiter Radfahrerbundes Solidarität, Offenbach a. M., S. 34

⁹⁰ vgl. Der Arbeiter- Radfahrer Ausgaben von 1902 - 1907

⁹¹ Der Arbeiter- Radfahrer 13.2.1902

durch theatralische, dramaturgische und visuelle Effekte und Handlungen aufzuwerten versucht.

Ab 1889 wurden vereinzelt Einräder von Handwerkern gefertigt. Im Jahre 1886 konnte ich die erste Anzeige eines Monocycle Herstellers finden (siehe Abbildung Focke Kapitel 3.4.1), 1890 folgte Franz Bescherer. Von einer Kleinserien- oder gar industriellen Fertigung war man jedoch noch weit entfernt.

3.6 Zwischenfazit bis 1920

Im Zeitraum von 1850 bis zum Beginn des ersten Weltkrieges hat es das Einrad geschafft, als Begleiterscheinung des Fahrrades bekannt zu werden. Anfangs wie das Fahrrad als Statussymbol für eine kleine Schicht der wohlhabenden Bürger zugänglich, wurde es ab der Durchsetzung des Niederrades für größere Bevölkerungsschichten nutzbar. Auch die Arbeiter hatten, wenn auch in ihren Radfahrvereinen, im Saalsportbereich vereinzelt die Möglichkeit, auf umgebauten alten Hochrädern das Einradfahren zu erlernen. Technisch war es soweit, dass es ohne besondere Schwierigkeiten benutzt und gefahren werden konnte. Auch Spezialkonstruktionen (Ultimate, Hocheinrad) waren schon als Einzelstücke vorhanden. Das Einrad ist vor allem als Requisit für Artisten und Kunstradfahrer sowie später als Übungsgerät für den Saalsportler zu finden. Es gab zahlreiche Verbindungen zwischen den Kunstradfahrern und den Einradfahrern, ebenso zu den Artisten im Zirkus und in Varietes. Meisterschaften wurden größtenteils in Veranstaltungshallen wie dem Kristallpalast Leipzig, Hansa Theater Hamburg etc. ausgetragen. Die Elite der Artisten stellte auch gleichzeitig die besten Sportler und umgekehrt. Als Verkehrsmittel oder gar Ab-

lösung des Fahrrades, zu denen es einige Autoren gerne gemacht hätten, ist das Einrad nicht geworden.⁹² Dies liegt wohl primär an der im Vergleich zum Zweirad stark erschwerten Erlernung und Beherrschung des Fahrens, sekundär an dem technischen Hinterherhinken in der Entwicklung von Übersetzungen, Schaltungen usw..

Meisterschaften im Einradfahren, sei es regional oder überregional, gab es nicht. Im Bereich der Kunstradmeisterschaften durfte es nach Einführung eines allgemein gültigen Regelwerkes 1888 nicht mehr zum Wettbewerb eingesetzt werden. Rekorde auf diversen Strecken wurden zwar hin und wieder schriftlich erwähnt und auch gewürdigt, waren jedoch eher Exotenmeldungen und nicht annähernd systematisiert oder organisiert. Die Radsportverbände kümmerten sich nicht um die Einführung von Einradaktivitäten. Die Beherrschung eines Einrades war nicht für jedermann leicht zu erlernen, zur Zeit der Hochräder war ein Einrad im Vergleich zu diesem ähnlich teuer und damit nicht für jeden privat anzuschaffen. Nach Einführung des Niederrads war es nicht mehr möglich aus diesem, wie bei einem Hochrad durch Entfernen des Hinterbaus ein Einrad ohne Sattel zu machen, was sich natürlich negativ auf die Verfügbarkeit von Einrädern auswirkte. Weiterhin ist das Beherrschen des Niederrades deutlich einfacher. So ist der Schritt zum Einradfahren ab diesem Zeitpunkt erschwert. In Radsportclubs gibt es einige Einräder im Gemeinschaftsbesitz. In Kreisen der Artisten gab es einige Darbietungen und auch Sensationen, bei denen ein Einrad eingesetzt wurde. Hier waren auch die ersten

⁹² Fahrrad und Radfahrer S. 97, Buch nur in Teilen vorhanden, handschriftliches Datum 1890 Archiv Gronen

einradfahrenden Frauen zu finden⁹³, die sich teilweise über gesellschaftlich geltende Kleidernormen hinweg gesetzt hatten.

„Ein weiteres Hindernis stellte zu Beginn der 80er Jahre des letzten Jahrhunderts das Hochrad dar, das Frauen wegen ihrer Kleidung nicht fahren konnten und aufgrund sittlicher Erwägungen nicht benutzen durften. Erst das Aufkommen des Niederrades und die Öffnung der Vereine für weibliche Mitglieder gestatte es den Radfahrerinnen, sich dieser Disziplin zuzuwenden.“⁹⁴

Dieses Problem mit sittlichen Normen traf natürlich umso stärker auf das Einradfahren zu, ist es doch ohne eng anliegende Hosen schwer zu fahren, geschweige denn Tricks zu üben, ganz abgesehen von dem Faktor, dass der Damensattel für das Einrad bis heute nicht umgesetzt werden konnte. Es waren also zum größten Teil Männer, die das Einradfahren bis 1920 betrieben.

Auch in der ab 1888 erscheinenden Literatur zum Saalfahren wurde das Einrad zum ersten Mal mit berücksichtigt. Jedoch immer nur als Begleiterscheinung des Kunst- oder Saalfahrens. In der Öffentlichkeit wurde das Einrad fast ausschließlich bei artistischen Veranstaltungen gesehen. Die Radfahrer selber gaben wohl auch nicht allzu viel für das Einradfahren, wie die Karikaturen der Zeit beweisen, in denen das Einrad sehr häufig im Kontext mit dem Clownesken auftauchte.

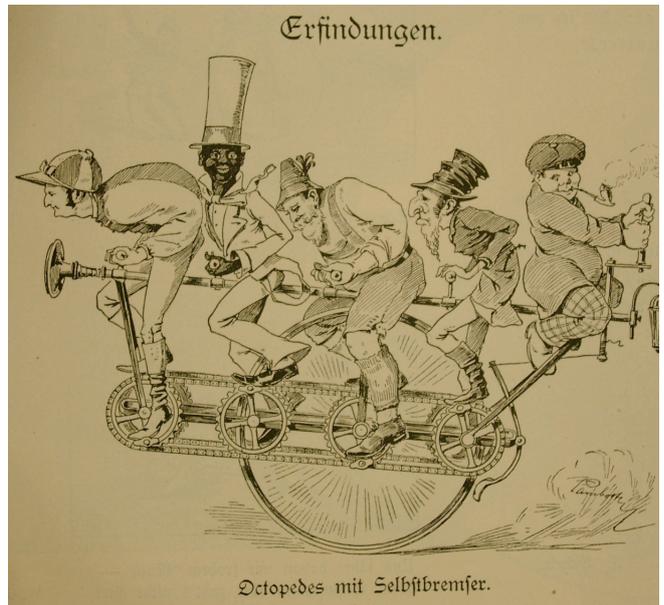
⁹³ 1901 Auftritt von Lalah Selbini im Hansa Variete, später Kaufmann Lady Cycle Troupe

⁹⁴ Kuhn, H. (1995) S. 55



Handtrieb.

Abbildung 24 Zeichnung eines Clowns, der im Bruststand auf dem Sattel mit den Händen die Pedale des Rades bedient



Octopedes mit Selbstbremsen.

Abbildung 25 Karikatur eines Einrades mit mehreren Fahrern aus unterschiedlichen Gesellschaftsschichten und einem Steuerjungen

4 Künstlerisches Radfahren von 1920 bis 1960

Diese Kapitel beschäftigt sich mit dem Einradfahren zwischen dem Ende des Ersten Weltkrieges und dem Jahre 1960. Es umfasst somit auch die Zeit des Zweiten Weltkrieges. Das Jahr 1960 wurde von mir gewählt, weil in dem darauf folgenden Jahr die ersten Einradclubs in den Vereinigten Staaten gegründet wurden und bald mit weiteren Folgeerscheinungen eine verstärkte Einradverbreitung auslösten. Nach dem ersten Weltkrieg mussten jedoch zunächst zerstörte Strukturen wieder aufgebaut werden und das sportliche und künstlerische Radfahren in Deutschland wieder auf den Vorkriegsstand gebracht werden.

Durch die menschlichen Verluste, die natürlich auch die Radfahrerbunde betrafen, musste enorme Aufbauarbeit geleistet werden. Als Beispiel sei hier der A.R.B.S. angeführt, dessen Mitgliederzahl zwischen 1912 und 1916 von 143369 auf 25603 sank, dann jedoch innerhalb der nächsten vier Jahre schon wieder auf 156447 Mitglieder anwuchs und so sehr schnell die Kriegsverluste⁹⁵ kompensierte.⁹⁶

4.1 Technische Fortschritte und Entwicklungen mit Bezug zum Einradfahren ab 1920

In dem Bereich der neu angemeldeten Patente passierte nicht viel. Es gab weiterhin Versuche, den Antrieb des Einrades zu verändern, z.B. durch Robbins 1924. 1943 meldete Nilsson sein

⁹⁵ Anmerkung: Als Erklärung für die Zahlen muss erwähnt werden, dass die Mitglieder bei der Mobilmachung gebeten worden sind, ihre Mitgliedsbücher einzuschicken. Es handelt sich also bei den Rückgängen nicht um tatsächliche menschliche Verluste

⁹⁶ Rabenstein, R. in Cycle History 11 S. 161

Einrad, welches im Wasser fahren konnte, an. Es hätte auf jeden Fall das Potenzial gehabt den Einradfahrern ein neues Bewegungsfeld zu erschließen. Ob es je gebaut worden ist, habe ich nicht recherchieren können. Der Patentzeichnung nach sieht es funktionstüchtig aus.

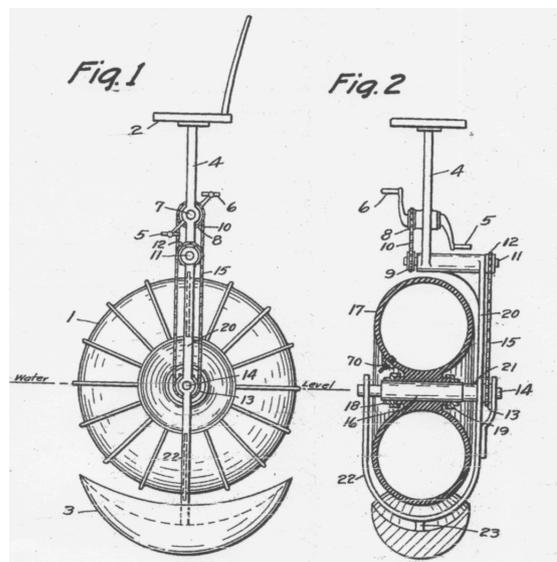


Abbildung 26 Patentzeichnung eines für das Fahren auf Wasser geplanten Einrades 1943

Das Niederrad hatte sich im Radsport längst durchgesetzt, Motorräder und Automobile wurden im Verkehr häufiger und auch zusehends billiger. Hocheinräder⁹⁷ wurden vor allem bei den Artisten häufiger (siehe Kapitel 4.3). Der A.R.B.S. in Offenbach hatte eine eigene Fahrradfabrik erreicht, in der ab 1925 auch Einräder gefertigt wurden. Diese waren im Vergleich zu allen früheren Varianten durchaus preiswert. Es gab sie mit und ohne Lenker. Die Radgröße war dem eines Niederrades entsprechend bei 26 Zoll angekommen.

⁹⁷ Anmerkung: Jongleure bezeichnen das Hocheinrad häufig als Giraffe, im ost-deutschen Raum und im Bereich des Circus und Variete wird es häufiger Stangenrad genannt, vereinzelt taucht auch der Begriff Hochrad auf, der aber geschichtlich bedingt (denkt man an die penny farthings) zu vermeiden ist.



Abbildung 27 Werbeanzeige mit Darstellung des Frischauf- Einrads 1927

Das Einrad fand vor allem bei den eigenen Radsportclubs einige Abnehmer und im selben Jahr wurden noch 91 Stück verkauft.⁹⁸ Insgesamt fällt auch auf der technischen Seite auf, dass sich keine großen Verbesserungen oder Entwicklungen innerhalb eines langen Zeitraums durchsetzten, sieht man mal von der breiteren Einführung des Hocheinrads im Varietebereich ab.

4.2 Sportliches Kunstfahren ab 1920

Das Kunstfahren bestand weiterhin ohne wirkliches Einradfahren. Nach Kriegsende gab es eine kurze Hochphase des Saalsportes:

„Die Tatsache, dass in der kurzen Zeit von acht Monaten, nämlich vom 1.8.1920 bis 31.3.1921, die ganze erste Auflage der Broschüre „Der Saalradsport im Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität“, 4000 Stück, noch dazu abgefordert wurde, beweisen ein über alle Erwartungen

⁹⁸ Der Arbeiter Radfahrer 1927

großes Interesse vor allem der jüngeren Jahrgänge der Bundesmitglieder für den Saalsport und zwar für alle Zweige des Saalsports.“⁹⁹

Man erweiterte die Disziplinen; es gab Einer, Zweier und Sechser Kunstfahren, Gruppenfahren, Radpolo und Radball (mit in der Anzahl von 2 bis 6 differierenden Spielern).¹⁰⁰ Um 1920 trat verstärkt auch Rasenradball auf. 1932 wurden die Pflichtübungen bei Kunstfahrmeisterschaften auf die Hälfte verringert und die Kunstfahrer hatten so wieder mehr Einfluss auf die Auswahl ihrer Übungen.¹⁰¹

In der Vorkriegszeit 1933 wurde der A.R.B.S. vom Nazi Regime verboten und alle Ortsgruppen aufgelöst. Die der A.R.B.S. zugehörige Fahrradfabrik in Offenbach wurde enteignet, mit ihr zirka 20000 Kunsträder. Dies war eine schwarze Stunde für den SaalradSPORT, denn es betraf die Zahl von 291477 Mitgliedern.¹⁰² Der BDR wurde als alleiniger Radfahrbund in den Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen eingegliedert. Nach Kriegsende wurde der A.R.B.S wieder neu gegründet, startete jedoch nur mit zirka 18000¹⁰³ Mitgliedern und konnte in Folge der Enteignungen und dem Wechseln von Fahrern in den BDR nie mehr seine vorherige Größe und Bedeutung erreichen. In „Der HallenradSPORT“ 1938 gab es keine Hinweise auf separates Einradfahren. Im Vorwort stand jedoch zur Abgrenzung vom HallenradSPORT zum Artistischen:

„HallenradSPORT ist keine Artistik! Der Außenstehende kommt leicht in Versuchung, die Leistungen der Kunstfahrer mit denen von Artisten zu vergleichen und dabei zu der Meinung, dass ein Unterschied zwischen beiden kaum vorhanden ist. Dies ist ein großer Irrtum! Die Artisten zeigen erstens nur bestimmte, für das Auge des Zuschauers

⁹⁹ Dorf Müller, G. (1925) Vorwort

¹⁰⁰ Programmheft HallenradSPORT WM 1927

¹⁰¹ Bundeszeitung 1.1.1933 ohne Seitenangabe

¹⁰² Rabenstein, R. Cycle History 11 S. 165

¹⁰³ Rabenstein, R. Cycle History 11 S. 161

besonders gefällige oder schwierig wirkende Einzelleistungen. Zweitens benutzen sie für die verschiedenen Vorführungen extra für diese hergerichtete, mit besonderen Hilfsmitteln versehene Räder, wodurch die Ausführung derselben wesentlich erleichtert wird. Beim amateurmäßigen Kunstfahren fallen diese Vorteile alle fort, da hier nur Übungen gefahren werden dürfen, die der Forderung einer sportlichen Leistung entsprechen und als solche zugelassen sind.“¹⁰⁴

Hier zeigte sich wieder deutlich, wie stark der Wunsch war, nicht mit den Artisten verglichen zu werden. Leider zeigte es auch die Intoleranz bezüglich technischen Neuerungen wie Veränderungen am Fahrrad bzw. neuen Übungen außerhalb des normierten Bereiches des Saalsports. Neuerungen gab es vor und während der frühen Kriegszeit jedoch in der Geschlechterfrage.

„Zum Schutze der „angeblich“ kleinen Gruppe von Radfahrerinnen verbot der DRB jede Form von Renn- Veranstaltungen für Frauen. Das weibliche Geschlecht sollte sich ausschließlich solchen „Sportarten“ widmen, die den gängigen Vorstellungen der Männer von Weiblichkeit und Sittlichkeit entsprachen. Als typisch weibliche und moralisch verantwortbare Disziplinen galten Saal- Reigen- Corso- und Tourenfahren.“¹⁰⁵

So gab es um 1935 plötzlich Radpolo für Damen, was wie Kunstfahren und Radball ursprünglich auch eine Männerdomäne gewesen war. Man öffnete gewissermaßen die kleinsten Sparten im Radsportprogramm für die Frauen, um in den anderen „männlichen“ Sektoren weiter die alleinige Dominanz zu erhalten. Radball blieb daher auch weiterhin eine reine Männersportart und nur noch das Kunstradfahren wurde in den Veranstaltungen um Damenwettbewerbe erweitert.

Meisterschaften im Kunstradfahren fanden ab 1912 mit Unterbrechung von 1944 – 1947 nur auf europäischer oder deutscher Ebene statt. Im Radsport selber nahmen sie weiterhin eine

¹⁰⁴ Nationalsozialistischer Bund für Leibesübungen (Hrsg.) (1938) S. 11-12

¹⁰⁵ Kuhn, H. (1995) S. 54

Randstellung ein. Der erfolgreiche Kunstradfahrer Kurt Hilbig stellte im Hinblick auf die extremen Bedingungen des Trainierens fest:

„Das Kunstfahren wird sich daher auch wohl selten allgemein als Massensport volkstümlich durchsetzen.“¹⁰⁶

Um die Wertung der Wettbewerbe in der Gesellschaft zu verdeutlichen, möchte ich die Eintrittspreise einmal gegenüberstellen. 1954 kostet der Eintritt zu den Kunstradwettbewerben 2,50 DM, während gute Plätze bei den Steher Meisterschaften bis zu 14 DM kosten, also mehr als fünfmal so viel.¹⁰⁷ Die Wettbewerbe der Kunstfahrer schienen also bei weitem nicht so spannend, interessant und beliebt wie etwa die aufregenden Rennveranstaltungen. Hinweise auf sportliche Einradwettkämpfe in dieser Zeit konnte ich nicht finden.

4.3 Kunst- und Einradfahren im kommerziellen Bereich

Im Bereich der Showveranstaltungen, auf Varietébühnen, im Zirkus oder bei Radfahrfesten ging es weiter wie schon vor dem Krieg. Zahlreiche Anzeigen in den Radfahrzeitungen belegten dies. Hier sollen nur einige beispielhaft angeführt werden.¹⁰⁸ Einige von den Fahrern arbeiteten professionell als Berufsartisten. Als Beispiel kann hier Bruno Derrington angeführt werden. Sein Artistenausweis ist im internationalen Artistenmuseum Klosterfeld ausgestellt und bezeichnet ihn als Kunst- Radfahrer. Mit bürgerlichem Namen hieß er Bruno Grasse. Zur Zeit der Ausweisausstellung lebte er in Berlin, war aber Mitglied der Artisten Organisation in Wien.

¹⁰⁶ Zeitungsinterview Kurt Hilbig, Archiv Budzinski 116

¹⁰⁷ Programmheft Rad-Weltmeisterschaften 1954 Köln – Wuppertal – Solingen

¹⁰⁸ vgl. Der Arbeiterradfahrer 1927, Käte und Rudolf Benzinger, Familie Schieritz, Familie Enzesberger, Alwin Hothan u.a.

Leider war es mir nicht möglich, vollständige Unterlagen vom Varieté aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg zu bekommen, da diese zumeist vernichtet worden sind. Neben den Radsensationen setzte sich im Varieté und Zirkus immer mehr das Hocheinrad¹⁰⁹ durch. Es hat den Vorteil, dass der Fahrer bedingt durch die Trägheit vor allem bei Übungen auf der Stelle, wie Jonglieren oder Balancieren, mehr Ruhe dazu hat. Lediglich das Auf- und Absteigen ist erschwert. Für den Zuschauer sieht es natürlich schöner aus, da er den Artisten besser sehen kann und meint, dieser würde die große Gefahr des Absturzes eingehen. Ab einer Höhe von 3 Metern und mehr trifft dieses auch zu. So ist auf dem Bild von 1921 Fred Bradford zu sehen, der in Hamburg für den Circus Busch auf einem zirka 6m hohen Hocheinrad fuhr.



Abbildung 28 Foto des Artisten Fred Bradford im „Drei-Mann-Hoch“ neben seinem Hocheinrad posierend 1921

1925 wurde zum ersten Mal im Wintergarten Varieté Berlin Einradhockey gespielt. Die ausführenden Einradfahrer konnte ich leider nicht mehr ermitteln.



Abbildung 29 Foto zweier Einradfahrer aus dem Wintergarten Varieté mit Hockeyschlägern und einem Ball samt kleinem Tor 1925

Das Auftreten als Artist war für die meisten Künstler ein zeitlich begrenzter Lebensabschnitt, nur wenige arbeiteten als Vollprofis und bis an ihr Lebensende wie Josef Müller.

„1912 – 13 nannte ich mich bereits Altmeister ohne Konkurrenz in seiner Art... . Da ereilte mich 1923 als Sechzigjähriger nach vielen herben Schicksalsschlägen das Endschicksal.“¹¹⁰

Damit meinte er nach fast 40 Auftrittsjahren sein Ende als Kunstradfahrer, er arbeitet aber noch weiter als Kontorsionist.

1932 fuhr Jess Monefeldt ein Zig Zag Hocheinrad.¹¹¹ Nach den größeren Zerstörungen des zweiten Weltkrieges blieben zahlreiche Varieté Bühnen erstmals geschlossen. Aufgrund der flächendeckenden Einführung des Fernsehers, der zunehmend erschwinglicher wurde, schafften viele Varietés, z.B. das Wintergartenvariété Berlin, den Neustart nach dem zweiten Weltkrieg nicht mehr. Für die professionell arbeitenden Kunst- und

¹¹⁰ Müller, J.. Infoblatt zu seiner Person, zirka 1930

¹¹¹ Ein Hocheinrad mit mehreren Winkeln im Rahmen und dadurch bedingten vielfachen Ketten, vgl. Wiley, J. (1984) in deutsch Zick Zack Einrad

Einradfahrer bedeutete die Situation eine ernste Gefährdung ihrer Lebensgrundlage. Das Hansa Theater konnte nach einem Neuaufbau wieder Aufführungen präsentieren. Vom Jahr 1946 an habe ich das Glück, auf das vollständige Archiv dieses Varietés zurückgreifen zu können. Da das Hansa das einzige Variété in Deutschland war, welches auch in der Nachkriegszeit monatlich ein neues Programm mit 10 oder mehr Artisten vorstellte, ist es geradezu ideal für mich, um alle wichtigen Radnummern und Einradfahrer zu dokumentieren. 1946 startete das Variété mit 3 Kunstradnummern. Die 3 Bräuers, 2 Ravellos und Laveldy bereicherten das Programm.¹¹² 1947 folgte Paul Doon, der im Programm als „Komiker auf Fahrrädern“ angekündigt wurde. Er fuhr aber auch mit dem Einrad, wie man auf seiner Künstlerkarte sehen kann.

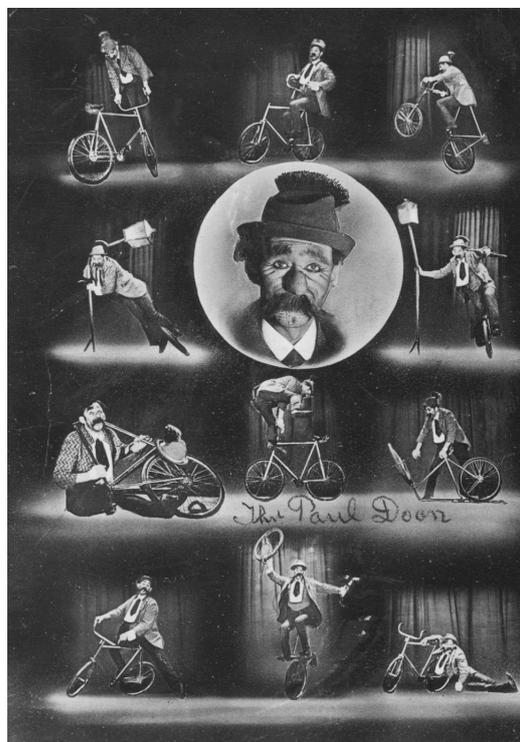


Abbildung 30 Werbefotocollage des clownesken Kunstradfahrers Paul Doon in verschiedenen Situationen seiner Bühnenpräsentation auf Spezialrädern

¹¹² Programmhefte Hansa Theater 1946

Das Kunstradfahren war so wie auch das Einradfahren zu dieser Zeit im Varieté sehr beliebt und gehörte mit zum Standardprogramm einer monatlichen Zusammenstellung. Die 2 Heinkes, welche auch schon vor dem Krieg aktiv waren, galten gegenüber Paul Doon eher als Zweiradfahrer. In ihrem Logo bezeichneten sie sich als Meisterfahrer.¹¹³ Dies ist insofern interessant, da es überhaupt keine Wettkämpfe für geschlechtlich gemischte Paare zu dieser Zeit gab. Der Titel ist somit eher als Werbetrick zu erklären.

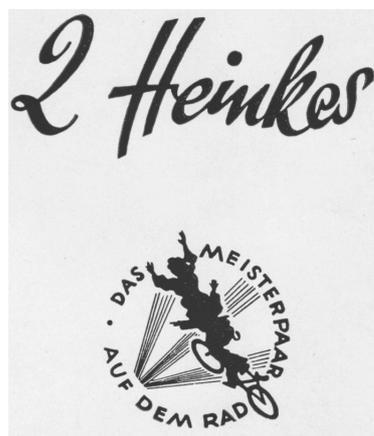


Abbildung 31 Schriftzug und Logo des Kunstradpaares 2 Heinkes



Abbildung 32 Foto des Artisten Hal Yaff auf einem Zick- Zack Einrad fahrend

Wie ich feststellen durfte, war es jedoch sehr häufig der Fall, dass sich Künstler mit Titel schmückten, die sie mehr oder weniger verdient, irgendwann bekommen oder erfunden hatten. Es traten 1948 die 4 Deblars, 1949 die 4 Chaludis, 1950 die Arthur-Klein-Familie, 2 Rassos, Bert Morris, 1951 Zwei Ricoris und die 5 Bellconas auf. Bert Morris wurde angekündigt als

¹¹³ Weihnachtskarte der 2 Heinkes an Varietédirektionen 1949

„Deutscher Amateurmeister 1947.“¹¹⁴ Auch dieser Titel ist zumindest anzuzweifeln, da in allen Listen der Verbände nachzulesen ist, dass in den Zeiten des zweiten Weltkriegs gar keine Meisterschaften stattgefunden haben. 1952 ging es mit den 3 Saytons und Hal Yaff weiter.¹¹⁵

Zirka zwei Drittel der Radnummern spielten mehrfach im Hansa Varieté und kamen fast jährlich wieder. 1953 Les Vidòr, Grasso, Artix, Larry Kemble und Norah Roberts, 1954 die 4 Frey's, the 2 Dormondè, 1955 2 Gurumlays, Les Gismos, The Ricoris, Maurice und May, 3 Bleckwenns, 1956 5 Marchitas, Reino, Les Romanys, Annel und Brask, 2 Arvings und the Chester Diek Girls.¹¹⁶ Anhand der 5 Marchitas kann man sehr gut sehen, wie häufig aus einer ursprünglichen großen Fahrradgruppe mit 5 Artisten am Ende ein Duo geworden ist. Reino war eigentlich ein Drahtseilartist gewesen. Sein Abschlusstrick ließ jedoch auch jeden Einradfahrer zu seinem erklärten Anhänger werden. Reino fuhr dazu im Handstand auf einem Rad ohne Gabel und Sattel auf seinem Schlappseil mehrere Meter.

¹¹⁴ Programmheft Hansa November 1950

¹¹⁵ Programmhefte Hansa Theater 1946 - 1952

¹¹⁶ Programmhefte Hansa Theater 1953 - 1956



Abbildung 33 Foto einer 4er Reihe der Marchita Gruppe auf Hocheinrädern



Abbildung 34 Foto von Reino beim Einradfahren

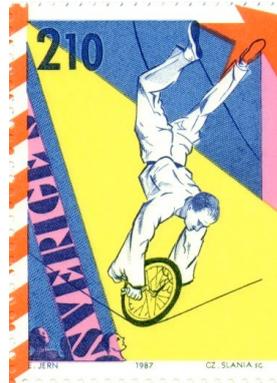


Abbildung 35 Briefmarke mit der Darstellung von Reinos Handstandeinradfahren auf dem Seil 1987

In seinem Heimatland Schweden wurde ihm zu Ehren eine Briefmarke gedruckt, die ihn bei seinem grandiosen Abschluss-trick zeigte.

1957 spielte das Duo Massetty, Jane und Jim Cuny, 1959 die Clementi Twins, 1960 die 4 Gerardis, 3 Renellis und die mittlerweile auch nur noch zu zweit auftretenden 2 Bleckwenns.¹¹⁷

¹¹⁷ Programmhefte Hansa Theater 1957 - 1960

Wie die Beispiele der Radartisten zeigen, waren viele davon Kunstrad- und Einradfahrer. Meist zeigten sie ihr Repertoire auf unterschiedlichen Rädern¹¹⁸ und mit diversen akrobatischen Tricks. So kombinierte das Duo Massetty Trapez und Kunstrad. Jane und Jim Cuny bauten das Tischtennispiel in ihre Einradnummer mit ein. Im Gesamtbild zeigte sich, dass Kunstrad- und Einradnummern meist Partnerarbeit bedeuteten. Ganz wenige Solokünstler schafften es, das Publikum alleine zu unterhalten.¹¹⁹ Nur wenige Kunstfahrer verzichteten ganz auf das Einrad und dessen Effekt, wie die Clementi Twins. Auch andere Artisten erweiterten ihre Nummern um den Effekt und die Schwierigkeit des Einrades, darunter viele Jongleure, aber auch Drahtseilläufer wie eben Reino. Das Einrad eroberte also im Bereich der Artistik nun auch andere Künstlergruppen und dehnte so seine Verbreitung aus. Zudem war die Benutzung des Fahrrades und des Einrades im Showbereich auch den Frauen durchaus zugänglich und erlaubt.

4.4 Zwischenfazit

In der Zeitspanne von 40 Jahren seit dem Ende des ersten Weltkriegs hat sich das Einradfahren nur wenig weiterentwickelt. Technisch ist nicht viel geschehen, lediglich der überflüssige Lenker wurde zusehends weniger verbaut und die durchschnittliche Radgröße dürfte wohl auf 26 Zoll gefallen sein.

Im Bereich Wettkampfsport gab es wohl schon Ansätze zum Vierer und Sechser Einradfahren, durch die Herstellung der Einräder des "Frisch – auf – Werkes" der A.R.B.S. vor allem auch in den Arbeiter Vereinen. Sportliche Wettkämpfe in dieser

¹¹⁸ Die Nummer von Annel und Brask wird gar als „Fahrradrevue“ bezeichnet

¹¹⁹ Anmerkung: z.B. Bert Morris, Hal Yaff

Zeitspanne sind jedoch nicht dokumentiert worden. Diese Art des Einradfahrens stellte jedoch nur eine Abwandlung der schon bekannten Disziplinen vom Kunstradfahren dar. Bei letzterem durften seit zirka 1935 nun auch in begrenztem Maßstab Frauen aktiv teilhaben.

Im Bereich des Varietés und Zirkus war das Einrad nun Standard, die Radfahrnummern hatten sich im Programm bewährt und erfreuten sich durchaus großer Beliebtheit. Hier wurde auch das Hocheinrad erfunden und häufig benutzt. Das künstlerische Radfahren im Wettkampfsport war nicht vollständig vom kommerziellen Radfahren zu trennen, wie die 4 Freys¹²⁰ und Bert Morris¹²¹ stellvertretend beweisen.

Während des Naziregimes musste vor allem der A.R.B.S. extrem leiden. Durch die Enteignung der Fabrik in Offenbach und die vollständige Zerstörung seiner Strukturen wurde der Hallenradsport langzeitlich um Jahre zurückgeworfen. Beispiele zeigten, dass das Kunstradfahren während des Krieges sogar zur Truppenunterhaltung eingesetzt wurde, wie das Beispiel von Willi Theiß aus Mörfelden zeigt. Jedoch kamen seine in Norwegen eingesetzten Einräder durch die Kriegswirren nie mehr zurück.¹²² Profitieren konnte durch die Nazis allenfalls der BDR, der in den Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen eingegliedert wurde und nach dem zweiten Weltkrieg nicht nur auf funktionierende Strukturen zurückgreifen konnte, sondern auch den A.R.B.S. als Konkurrenzverein sportlich wie politisch nicht mehr zu fürchten hatte.

¹²⁰ Max Frey Weltmeister im Kunstfahren 1938 (Quelle Archiv Gronen)

¹²¹ Bert Morris Deutscher Amateurmeister 1947 (Quelle Programme Hansa Theater)

¹²² Protokolle, Presseberichte, Abt. Unterlagen SKV Mörfelden

In der Meinung der Bevölkerung war das Einrad zu einem Begriff geworden. Es hatte 1930 die Aufnahme in die allgemeinen Lexika geschafft: „Einrad: ein Fahrrad mit nur einem Rad, das von Kunstfahrern benutzt wird.“¹²³ Diese Definition ist vor allem den Artisten zu verdanken und den sportlichen Kunstradfahrern, die das Einrad bei Showveranstaltungen einer breiteren Öffentlichkeit präsentiert hatten.

Jugendliche und Kinder hatten, so sie nicht in einem Radfahrverein waren oder aus einer Artistenfamilie stammten, keine Möglichkeit das Einradfahren zu erlernen oder auszuüben. Das Einrad war in der Gesellschaft nicht sehr verbreitet.

Motivationen für das Einradfahren waren in dieser Zeit entweder der Spaß an der sportlichen Beherrschung des ungewöhnlichen Rades auf Seiten der Kunstradsportler oder der Zweck des Broterwerbs bei Künstlern und Artisten.

Einen besonderen sozialen Status, wie zu den Anfängen des Radfahrens mit dem Hochrad genoss der Einradfahrer nun ebenso wie der Fahrradfahrer oder der Kunstradfahrer nicht mehr. Die vornehmere Gesellschaft hatte sich zu diesem Zeitpunkt längst anderen Statusobjekten wie dem Motorrad und dem Auto zugewandt.

¹²³ Brockhaus (1930)

5 Einradfahren zwischen 1960 und 1990

Dieser Zeitabschnitt ist wiederum bewusst gewählt, beginnt er doch mit vielen technischen Neuerungen und vor allem einer neu aufkeimenden Einradbewegung in den Vereinigten Staaten von Amerika.

5.1 Technische Fortschritte und Entwicklungen mit Bezug zum Einradfahren ab 1960

Im Bereich Technik erschienen einige Neuerungen. Eine wichtige davon stellte das „Occupant propelled Unicycle“ vom Erfinder Cornell da, welches er sich 1961 in den Vereinigten Staaten patentieren ließ.¹²⁴ Dieses Einrad war von seiner Konstruktion erstmals als Spielzeug ausgelegt, das bezog sich vor allem auf die Bauweise und den Preis für die Herstellung.

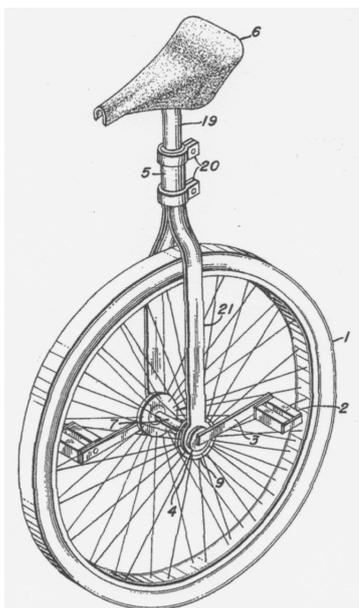


Abbildung 36 Patentzeichnung eines simpel konstruierten Einrades 1961 Cornell

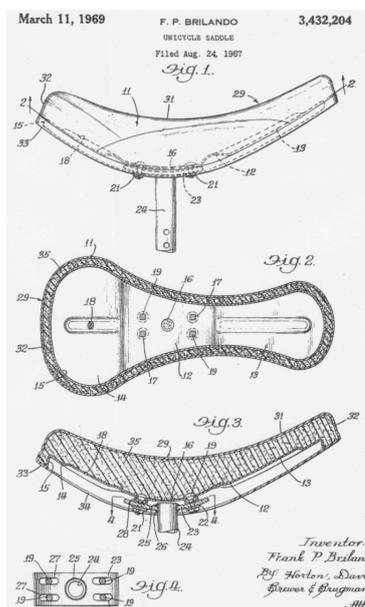


Abbildung 37 Patentzeichnung eines Sattels mit starker Biegung und Verbreiterung an Front und Heck 1967

¹²⁴ Cornell US 3,083,036

Dieses Einrad ging im Auftrag von Schwinn in die Serienproduktion und wurde aktiv vermarktet. Ein Prospekt von Columbia 1963¹²⁵ belegte das. Auch Zubehörteile für Einräder wurden nun vermehrt entwickelt, so z.B. der Einradständer 1966 von Saunders¹²⁶ oder auch der Bananensattel von Brilando 1967.¹²⁷ Frank Malick baute, fuhr und patentierte 1966 das wohl erste motorgetriebene Einrad.¹²⁸ Wiley (1984) schrieb dazu, dass es elektronisch gesteuert wurde und es leichter zu erlernen war als das normale Einradfahren. Unter der Marke Franklin Control wurden verschiedene Prototypen gefertigt und verkauft.¹²⁹ 1980 ließ sich Brilando eine Hocheinradgabel patentieren. Diese läuft ab dem Tretlager zweigeteilt bis zum Laufrad und wird seitdem bei fast jedem Hocheinrad verwendet.

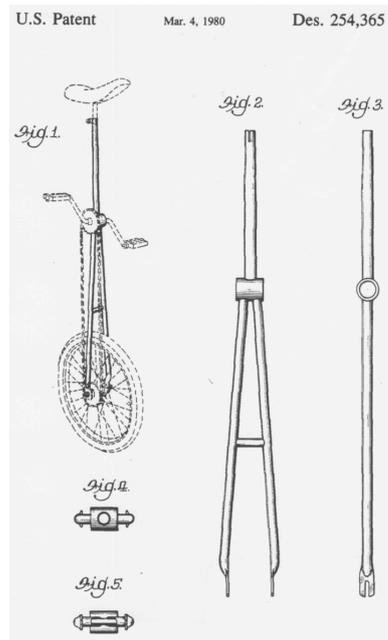


Abbildung 38 Patentzeichnung einer Hocheinradgabel in verschiedenen Ansichten
Neben diesen Patenten beschäftigten sich verschiedene Erfinder damit, das Einradfahren leichter erlernbar zu machen. Im Bereich der Neuanmeldungen sprachen dafür einige Einräder mit Lenker¹³⁰ und so genannte Einradtrainer. Als Einfluss aus dem Bereich des Fahrradfahrens muss erwähnt werden, dass

¹²⁵ Prospekt Archiv Gronen
¹²⁶ Saunders US 3,348,697
¹²⁷ Brilando US 4,342,204
¹²⁸ Malik US 3,399,742
¹²⁹ Wiley, J. (1984) S. 155
¹³⁰ Evans US 273,287

1964 das BMX Rad in den Vereinigten Staaten aufkam.¹³¹ Dieses Phänomen entwickelte sich daraus, dass Jugendliche die Motorrad- Crossfahrer nachahmen wollten und sich ihre Räder umrüsteten. 1972 gab es die ersten Rennen in Stingray, 1974 wurden die ersten Räder ab Werk von GT und anderen gebaut. Durch die Verwendung von 20 Zoll Rädern (wie auch bei späteren Einrädern üblich) und die technische Verbesserung einzelner Komponenten (Sattelklemmen, Felgen, Reifen und Pedalen) wurden erweiterte Grundlagen für den Bau und die Ausstattung von Einrädern geschaffen. 1980 entstand „Pichlerrad“ in Karlsruhe, als erster deutscher Einradhersteller. Der Maschinenbauer Kurt Pichler, der gerade fertig studiert hatte, fing nach der vergeblichen Suche nach einem Einrad an, selbst Einräder für sich und seine bekannten Künstler zu bauen. Darunter gab es auch einige Sonderkonstruktionen wie das Multiwheeler „Trice“ oder das „Walking Wheel“.¹³² 1983 fing auch „Pappnase“ als eines der ersten Jongliergeschäfte in Deutschland an, Einräder zu importieren.¹³³ 1984 folgte „Semcycle“ als Einradhersteller in den Niederlanden.¹³⁴ Diese Entwicklung brachte für die Einradfahrer neben der breiteren Verfügbarkeit vor allem eine Preissenkung und somit verbesserte finanzielle Möglichkeiten für jeden Bürger, um sich ein Einrad als Freizeitgerät anschaffen zu können.

¹³¹ Dodge, P. ((2001) S 201

¹³² Kurt Pichler Telefonat vom 21.5.2007

¹³³ Email von Katrin Dahm (Mitarbeiterin Jonglierladen Pappnase) am 22.3.2007

¹³⁴ <http://www.semcycle.de>

5.2 Sportliches Kunst- und Einradfahren ab 1960

Im Bereich des Kunstradfahrens blieb vorerst alles so wie es war. Ab zirka 1965 wurde im BDR das Vierer Einradfahren bzw. das Sechser Einradfahren im Kunstradfahren eingeführt¹³⁵. Dabei handelte es sich im Prinzip um genau die gleichen Übungen, wie beim Vierer und Sechser Kunstfahren auf dem Zweirad. Dazu schrieb Born (1976):

„Diese Disziplinen sind keine international anerkannten Disziplinen. Wettbewerbe werden nur auf nationaler Ebene ausgetragen.“ Er fuhr fort: „Das Fahren auf diesem Sportgerät ist einfach und schnell zu erlernen.“¹³⁶

Dieses Zitat zeigt deutlich, wie das Einradfahren angesehen und bewertet wurde. Auf die Idee, mit dem Einrad Sachen zu machen, die mit einem Kunstrad nicht auszuführen waren, kamen die Kunstradfahrer auf Seiten des BDR nicht. Vierer und Sechser Einradfahren wurden im HallenradSPORTbereich des BDRs weiter betrieben, jedoch ohne Änderungen oder gar mit neuen Disziplinen. Es fanden regelmäßig Deutsche Meisterschaften statt. Wann das Einradfahren für die Frauen verbindlich eingeführt worden ist, konnte ich nicht mehr genau recherchieren. Im Programm der Deutschen HallenradSPORT Meisterschaft von 1975 wird jedoch keine Klasse für Frauen ausgeschrieben. Es fanden lediglich Wettbewerbe für Männer, bzw. Jugend männlich im Einradfahren statt.¹³⁷ 1984 in Herzogenrath gibt es eine Wertung für Frauen und Männer in beiden Einraddisziplinen.¹³⁸ Eine außerhalb der traditionellen Kunstfahrwett-

¹³⁵ Radsport 3.1.1975 S. 14 Angabe in Bestenliste: Sechser Einradfahren der Männer Team Zuffenhausen 283,04 Punkte 11.5.69

¹³⁶ Böhm, L. / Born, H. (1976) S. 263

¹³⁷ Programmheft 52. Deutsche HallenradSPORTmeisterschaft 1975, Archiv Gronen

¹³⁸ Programmheft Deutsche HallenradSPORTmeisterschaft 1984, Archiv Gronen

bewerbe angeordnete Entwicklung, die ich im folgenden Modern Unicycling¹³⁹ nennen möchte, begann 1961 in den Vereinigten Staaten in San Diego. Dort wurde der San Diego Unicycle Club gegründet. Dieser richtete 1965 den „First Unicycle Rodeo“ aus. Wettbewerbe waren: Hula Hup, Golfball aufheben, Ball prellen, Staffelrennen, Stillstände und Schaukeln.¹⁴⁰ Da die Preise der Einräder deutlich billiger wurden, und die Räder nun in großer Stückzahl produziert wurden, gab es einen ersten kleinen Boom, was die Zahlen der Aktiven anging. 1962 stellte Columbia sein Einrad im American Bicyclist vor um, wie der Artikel besagte, den Fahrradhändlern zu helfen, ihre sinkenden Absatzzahlen zu verbessern. Besonders neuartig an dieser Vorstellung war, dass zur technischen Vorstellung auch gleich noch eine Bedienungsanleitung mitgeliefert wurde. So wurde in dem Artikel das Aufsteigen, Fahren und Absteigen erklärt. Das Einradfahren zu erlernen sei zwar mühselig, bedeute aber auch, mit Spaß belohnt zu werden.¹⁴¹ In einem Prospekt der IFMA von 1963 bewarb Columbia sein Einrad mit den Worten:

„meeting the demand of a new fun fad that may swept the country“¹⁴²

- *Das Einrad sollte das Land überrollen.*

¹³⁹ Wiley, J. (1984) S. 168 „Modern Unicycling“ soll die Ausübung des Einradsports von Hobbyfahrern bezeichnen, ich schließe zudem das Vierer und Sechser Einradfahren aus.

¹⁴⁰ Wiley, J. (1984) S. 180

¹⁴¹ American Bicyclist August 1962 S. 95

¹⁴² Sammlung Gronen

Columbia UNICYCLE

Meeting the demand of a new fun fad that may sweep the country. Complete, assembled and boxed unit with unicycle stand. True Columbia quality at moderate price.

Heavy-duty forged fork • Three-piece ball-bearing crank hanger • Grain leather full-suspension saddle • Adjustable seat post • Flamboyant Royal Blue baked-on enamel with decorations on fork and seatmast • PNEUMATIC INNER TUBE TIRE — 20" OR 24" WHEEL — CHROME RIM

BONUS!

Welded chrome wire folding Unicycle stand — a virtual necessity for safe, compact storage while machine is not in use. Included at no extra charge for the price originally established for the Unicycle alone!
PACKING: Compact carton includes Unicycle and stand. Fork and wheel assembled. Pedals and saddle separate in carton.

Model 0024 — 24" Wheel UNICYCLE
 Model 0020 — 20" Wheel UNICYCLE
 Color: Royal Blue

Abbildung 39 Werbeprospekt für das Columbia Einrad für die IFMA Köln 1963

Das Modell gab es in verschiedenen Farben und in 20 und 24 Zoll, es hatte Kugellager und eine solide Ausstattung, die es auch Erwachsenen erlaubte, sich im Einradfahren zu üben. Schwinn folgte dem Vorbild 1976 mit einem eigenen Einradmodell.¹⁴³

Ein weiterer wichtiger Schritt erfolgte durch Bill Jenack, der zum ersten Mal eine Interessensgruppe für Einradfahrer gründete. Er baute Kontakte in den Vereinigten Staaten und weltweit auf und wollte eine „non-profit“ Organisation errichten, um das Einradfahren weiterzuentwickeln. Nach einigen weiteren Treffen von Einradfahrern wie dem „First Unicycle Invitational“¹⁴⁴ 1971 in New York mit immerhin 61 Teilnehmern oder dem „Rockathon“ in Ohio, war es dann soweit und die Unicycling Society of America (USA)¹⁴⁵ wurde im Juli 1973 gegründet.¹⁴⁶ Seit

¹⁴³ John Foss (langjähriger Präsident der IUF) per Email vom 18.4.2007

¹⁴⁴ Wiley, J. (1984) S. 180

¹⁴⁵ Gründungsmitglieder: Bernard Crandall, Paul Fox, Nancy Fox, Peter Hangach, Patricia Herron, Bill Jenack, Gordon Kruse, Steve McPeak, Father James J.

dieser Zeit werden in den Vereinigten Staaten Einradtreffen abgehalten, bei denen verschiedene Wettkämpfe feste Bestandteile der Zusammenkunft sind und waren.

Zur selben Zeit wurde das Einradfahren auch in anderen Ländern populärer. Takafumi Ogasawarai spielte seit 1970 in Japan schon Einradhockey. Ein Zeitungsbericht mit Foto aus dem Jahr 1971 belegt das.¹⁴⁷

ただ今世界最強? チーム



Abbildung 40 Foto von japanischen Einradfahrern beim Einradhockeyspiel 1971

Einradfahren in Japan war zu dieser Zeit verbreiteter und populärer als in Europa, Miyata war als dort ansässiger Einradhersteller zu nennen. Um 1980 besuchte Jack Halpern¹⁴⁸ Einradfahrer in der ganzen Welt und begann, die Idee einer internationalen Einradgemeinschaft zu verbreiten. 1982 rief sich dar-

Moran, Dr. Miles S. Rogers, Charlotte Fox Rogers, Andy Rubel, Dr. Claude Shannon, Jim Smith, Jack Wiley, manchmal wegen der Verwechslungsmöglichkeit auch USoA abgekürzt

¹⁴⁶ Wiley, J. (1984) S. 180

¹⁴⁷ Einradhockeyarchiv, Rolf Sander 17.8.1971 Japanische Zeitung

¹⁴⁸ Privat engagierter Einradfahrer aus den Vereinigten Staaten

aufhin auch die international Unicycling Federation (IUF) ins Leben. Beim nationalen Einradtreffen 1983 in Syracuse bei dem 9 Einradfahrer aus anderen Ländern anwesend waren, wurde entschieden, ein erstes weltweites Einradtreffen abzuhalten. Organisatoren fanden sich mit Jean Paul Jenack, Meryl Schaffer, Al Hemminger und Ken Fuchs, der auch Gastgeber des ersten Unicon war.¹⁴⁹ So fand ein Jahr später ebenfalls in Syracuse auf dem Gelände der Universität die erste Unicon statt. Unicon steht als Abkürzung für Unicycle Convention und verdeutlicht auch, dass der Verein der IUF als informelle Vereinigung gedacht und unabhängig von Dachverbänden war. Zur ersten Unicon kamen zirka 100 Fahrer, als teilnehmende Länder waren die USA, Kanada, Portugal, England, Schweden, Israel, Niederlande und Puerto Rico¹⁵⁰ vertreten. Aus Japan kamen mehr als 20 Fahrer, was wiederum den Stellenwert des Einradfahrens zu dieser Zeit in Japan dokumentierte. Es wurden Rennen über verschiedenen Distanzen gefahren, aber auch Tricks auf dem Einrad im Freestyle¹⁵¹ präsentiert. Die ersten Gewinner und damit Weltmeister dieser Disziplinen waren Peter Rosendahl und Teresa Hemminger im Einzel- und John Foss zusammen mit Deborah Jones im Paarfahren, im Gegensatz zum Kunstfahren gab es keine geschlechtliche Trennung beim Paar- und Gruppenfahren. Von Anfang an gab es neben den Wettkämpfen einen regen Austausch der Einradfahrer unter-

¹⁴⁹ Foss, J. auf <http://www.unicycling.org/iuf/history>

¹⁵⁰ Puerto Rico wird in der IUF als eigene „Nation“ gewertet, warum dies so ist, konnte ich nicht genau herausfinden, ich denke aber, es lag daran, dass es viele sehr gute Einradfahrer aus Puerto Rico gab und man mit dieser Entscheidung das Starterfeld der USA verkleinern wollte.

¹⁵¹ Freestyle (Einzel und Paar): Es wird auf ebenem Boden und einer Zeitvorgabe eine Kür gefahren, Elemente der Wertung sind Show, Technik und Präsentation.

einander, der Name Convention (Brauch, Konferenz) sollte dafür stehen, dass es ein friedliches Miteinander mit einem erheblichen Anteil an Freude im Programm geben sollte. Es folgte 1986 mit der Unicon 2 in Long Island (USA) mit 50 Fahrern eine weitere Veranstaltung in den Staaten. Die Wettbewerbe wurden um Einradbasketball, Slalom und andere Disziplinen erweitert, die sich aber nicht durchsetzen konnten. Argentinien kam als ein neues Teilnehmerland hinzu. 1987 war es dann soweit, dass die erste Unicon außerhalb der USA in Japan stattfand. Die Teilnehmerzahl brach alle Rekorde, was damit zusammenhing, dass das zehnte jährliche Einradtreffen der Japaner mit den Meisterschaften zusammengelegt wurde. Es kamen 851 Fahrer, von denen aber nur 65 keine Japaner waren. Als neue Nationen wurden Australien, Chile, Korea und Spanien begrüßt. Die Wettbewerbe wurden erneut erweitert um den Standard Skill.¹⁵² Eine deutsche Mannschaft aus Dietzenbach konnte den Gruppenkürwettbewerb gewinnen. 1988 wurde mit Aguadill in Puerto Rico erneut das Treffen in den Staaten beheimatet. Es fand über 6 statt der bis dahin üblichen 3 Tagen statt und dokumentierte somit das Interesse und die Ausdehnung des modernen Einradfahrens. Downhill gliding¹⁵³, Coasting¹⁵⁴ und UMX¹⁵⁵ waren neue Wettbewerbe im Programm. Besonders die Einführung von UMX zeigte wiederum den Einfluss der Entwick-

¹⁵² Dem Kunstradfahren ähnlich müssen vorher eingereichte Übungen in exakter Körperhaltung und der Reihenfolge nach vorgefahren werden.

¹⁵³ Der Einradfahrer stellt die Füße von den Pedalen auf die Gabel und den Reifen, durch Druck auf das Rad kontrolliert er die Geschwindigkeit bei Herunterrollen des Berges.

¹⁵⁴ Der Einradfahrer darf keine drehenden Teile (Reifen, Pedale, Kurbeln) am Einrad mehr berühren, er hält die Kontrolle komplett durch Gewichtsverlagerung

¹⁵⁵ Unicycle Moto Cross (dem BMX nachgemacht): ein Querfeldeinrennen durchs Gelände.

lung im Fahrradfahren, da sich zu dieser Zeit das Phänomen BMX weltweit ausbreitete. Die häufig wechselnden Wettbewerbe der IUF zeigen, dass sich das moderne Einradfahren in der Startphase befand. Reglements wurden nahezu jährlich verändert, erweitert, verbessert und ergänzt. Die Fahrer waren zum größten Teil Amateure und trugen ihre Kosten wie Anreise, Unterkunft usw. selbst. Dies wird deutlich, wenn man die Teilnehmer und ihre Anzahl auf die Anreiseentfernung hin untersucht (Beispiel Japan). Diese Kosteneinschränkung veranlasste dann auch die IUF, die Unicons von nun an nur alle zwei Jahre stattfinden zu lassen, da sich die wenigsten die jährliche teure „Urlaubsfinanzierung“ leisten konnten.¹⁵⁶ Dass es bei den Teilnehmern Überschneidungen vom traditionellen Kunstradfahren und dem modernen Einradfahren gab, belegen die Beispiele von Peter Rosendahl und John Foss. Beide waren 1982 bei der Weltmeisterschaft des Hallenradsports in Wiesbaden gemeldet, John Foss sogar für die Unicycling Society of Amerika.¹⁵⁷ Peter Rosendahl sagte mir gegenüber:

„Es war eigentlich nur ein Versuch. Mein Vater hatte mir ein Kunstrad besorgt und es mir zum Probieren gegeben. Ich habe also geübt und startete dann tatsächlich auf der WM 1982. Kunstradfahren war mir jedoch immer zu normiert. Die Sportler dort waren zwar wirklich gut und haben unglaublich schwere Sachen gemacht, sie sind im Handstand auf dem Lenker ihre Achten gefahren, vom Sattel auf den Lenker gesprungen und so weiter, allerdings immer mit einer total ausdruckslosen Körperhaltung. Du weißt schon, ausgestreckte Arme, wenn Du die Finger nicht gerade hältst, gibt es direkt einen halben Punkt Abzug und den Scheiß. Ich habe genau meine eingereichte Punktzahl erreicht, aber das Kunstradfahren danach bleiben gelassen.“¹⁵⁸

¹⁵⁶ Foss, J. auf <http://www.unicycling.org/iuf/history>

¹⁵⁷ Weltmeisterschaften Hallenradsport 1982 Wiesbaden, Programmheft

¹⁵⁸ Peter Rosendahl, Bochum 25.3.2007

John Foss bestätigte mir, dass er zu der Zeit mehrmals auf Lehrgänge von Hans Born, der zu dieser Zeit für das Kunstradfahren vom BDR beauftragt war, eingeladen war und dreimal anreiste. Er bezeichnete Born damals als Bill Jenack des Kunstradfahrens, stellt jedoch fest, dass es das Kunstradfahren als Sport nie wirklich nach Amerika geschafft habe. Zum einen seien die Kunsträder unheimlich teuer und zum anderen sehr schwer zu besorgen.¹⁵⁹

5.3 Kunst- und Einradfahren im kommerziellen Bereich

Kommerzielles Einradfahren fand weiterhin in Zirkussen und Varietés statt. Im Hansa Theater gab es nun schon traditionell jeden Monat eine Kunstrad-, Einrad- oder Rollschuhnummer im Programm.

Im Februar 1961 trat Pamela Olliver im Hansa Theater auf. Dies war insoweit eine Besonderheit, da sie mit ihrer Solonummer in die Domäne der Männer trat.

„Pamela beherrscht als Frau Tricks, die Männerkraft erfordern und weiß jede Anstrengung charmant zu verbergen,“¹⁶⁰

Sie fuhr Einrad und Kunstrad. Charly Wood (Einrad und Jonglage), Les Pascalys (verschiedene selbst konstruierte Räder), Duo Rean, Hans und Maud folgten im Jahr 1961¹⁶¹. Cycling Kirks (Hocheinräder), Ola und Babro und Claus Beckers folgten 1962. Zu Ola und Babro ist zu erwähnen, dass sie bis 1986 als Duo aufgetreten waren, nach ihrer aktiven Artistenzeit gründeten sie den Ludvika Mini Circus und bildeten einige er-

¹⁵⁹ John Foss Email vom 18.4.2007

¹⁶⁰ Programmheft Hansa 2.1961

¹⁶¹ Programme Hansa 1961

folgreiche Einradfahrer aus.¹⁶²Aus Dänemark kamen 1964 2 Haddies (Kunstrad) und die Gruppe 4 Kent, was den Trend zeigt, dass verhältnismäßig viele Künstler aus dem Norden Europas kamen. 1965 kamen die 6 Therons, 1966 die Dorellos Sisters, 1967 4 Andrews und The Continents.¹⁶³ Die englische Namensgebung ließ nicht immer auch auf englischstämmige oder amerikanische Artisten schließen, vielmehr galt es zu der Zeit als modern und schick, sich einen englischen Namen zu geben.¹⁶⁴ 1968 gab es mit den 6 Biasinis mal wieder eine Großgruppe zu bestaunen. Allen Kemble und Christine 1969 hingegen traten nur als Duo auf, das Komik und Radfahrkünste verband. Anhand der Umbenennung der Therons in Theron Dollys lässt sich wieder die Tendenz zur englischen Namensgebung belegen. Im Oktober schlossen die 4 Bertis das Auftrittsjahr für die Kunst- und Einradfahrer in Hamburg ab. 1970 gab es einige neue Namen im Theater, darunter: Les Brockway, The Valnohas, The 4 Denys, 1971 The new Dollys, Valla Bertini, 1972 Michael et Renata, Bogino Brothers und The Connys. In den folgenden Jahren spielten ausschließlich schon bekannte Radnummern, was meiner Ansicht nach für die Qualität und die Beliebtheit des künstlerischen Radfahrens spricht. Erst 1976 schafften es The Findals als neue Radartisten ins Hansa Variete, 1977 dann die 5 Picards und two Safrany.

¹⁶² Achim Schlotfeld, Circus Zeitung S. 20

¹⁶³ Archiv Hansa Variete

¹⁶⁴ Achim Schlotfeld wörtliches Zitat am 28.3.2006 in Bremen



Abbildung 41 Foto von fünf Picards, drei Herren fahren auf Hocheinrädern, während die Damen um von den Fahrern getragene Stangen rotieren.



Abbildung 42 Foto des Einradfahrers der Luzianos, das ihn auf der höchsten Stufe eines mehrstufigen Treppenpodestes beim Seilspringen zeigt

1979 ergänzten die Luzianos und Lilly Yokoi das Ensemble, 1980 The Aranos, 1984 Katia Rachel, 1985 die Velons und schließlich 1989 die Quick Boys.¹⁶⁵

Außerhalb des Varietés gab es auch erwähnenswerte Aktivitäten von Einradfahrern. So fuhr Bernhard Munier 1971 mit einem Einrad die 1700 Stufen des Eiffelturmes hinunter. Er berührte dabei weder die Geländer noch stieg er ab; er war mit den Pedalen durch Pedalbügel verbunden.¹⁶⁶ Steve McPeak versuchte sich, nachdem er im Alter von 20 Jahren Einradfahren gelernt hatte, an immer höheren Hocheinrädern. Er wollte die welt-höchste Giraffe fahren. 1966 fuhr er eine 20 Fuss (6,10m) hohe Giraffe, 1969 erhöhte er seinen Rekord auf 31 Fuss (9,45m)

¹⁶⁵ Hansa Archiv, Programmhefte

¹⁶⁶ Wiley, J. (1984) S. 186

und 1980 erhöhte er ihn nochmals auf 100 Fuss (30,48m). Diese Spezialanfertigung kostete ihn 21000 Dollar (umgerechnet fast 15400 €).

In den USA erhielt die Jonglier- und Zirkusbewegung früher als in Europa Aufmerksamkeit. Die King Charles Troup wird 1986 gegründet und verband Basketball und Einrad zu einem Showprogramm. Die jungen Artisten stammten aus den Marginalsiedlungen von New York. Bis heute ist die Truppe mit wechselnden Darstellern erhalten geblieben.¹⁶⁷



Abbildung 43 Foto der King Charles Troup beim Basketballspiel auf dem Einrad in einer Circusmanege

5.4 Zwischenfazit

Die Anmeldung von Patenten für Zubehörteile zeigte den Glauben an die Marktfähigkeit des Einradfahrens.

Im Bereich des modernen Einradfahrens zeigte sich langsam, wie die Einradbegeisterung zum Breitensportphänomen wurde.

¹⁶⁷ <http://www.thekingcharlestroupe.com/main.html>

Diese fing jedoch in den USA und Japan deutlich früher an als in Europa. Bedingt durch den Drang nach neuen Betätigungsmöglichkeiten fingen immer mehr Personen aus Freude und Hobby mit dem Einradfahren an. Diese Bewegung fand nicht mehr ausschließlich in Zirkussen und Varietés, sondern auch in Sportvereinen oder als vereinslosgelöster Sport auf der Straße und im privaten Rahmen statt.

Einradfahren wurde auch von der Gesellschaft in Deutschland zunehmend als Freizeitbeschäftigung wahrgenommen. Im Bereich des Schulsports wurde auch über den Einsatz des Einrades nachgedacht. Im Fachblatt Sportpädagogik erschien im März 1987 eine Ausgabe, die den Bewegungskünsten gewidmet war. Es beinhaltete ein eigenes Kapitel zum Einradfahren, in dem der Autor feststellte:

„Das Einrad bietet die Möglichkeit, sich selbst zu erproben, Kreativität zu entwickeln, sein Können aus eigenem Antrieb ständig zu vervollkommen. Nach meiner Erfahrung fasziniert das Spiel mit dem Gleichgewicht, und es ist vor allem der selbst bestimmte Bewegungsdialog von Mensch, Gerät und Bewegungsraum, der den Einradkünstler einfängt und festhält.¹⁶⁸

Die breitere Einführung des neuen Einradfahrens begann sehr langsam. Einräder waren noch teuer und nicht überall verfügbar, daher konnte sich zu Beginn noch längst nicht jeder ein Einrad leisten. Auch aktuelle deutschsprachige Bücher über das Einradfahren waren noch nicht vorhanden. Vereinzelt nahmen Interessierte der Bewegungskünste das Einrad als neueres Betätigungsfeld auf. Vor allem gebildete Gesellschaftskreise begannen, durch die Motivation etwas anderes, neuartiges zu machen, mit dem Einradfahren in ihrer Freizeit. Zu dieser Zeit konnte man diejenigen, die außerhalb von traditionellem Rei-

¹⁶⁸ Gunnar Wenck in: Sportpädagogik 3 1987 Das Einrad S. 46

genfahren oder professionellem Circusleben mit dem Einrad herumfahren, durchaus als Individualisten bezeichnen. Auch in der Werbung bekam das Einrad nun einen Platz.



Abbildung 44 buntes Werbeplakat aus einer Zeitschrift mit einer jungen Einradfahrerin im Hintergrund eines Karamalzgetränks 1974



Abbildung 45 Jongleur auf einem Hocheinrad, dessen Rad aus einem VW Zeichen gebaut ist, Karikatur 1975

Nach wie vor wurden das Einrad und das Hocheinrad gerne von Karikaturisten verwendet, um auf Missstände hinzuweisen. Presseberichte wie auch die zunehmenden Rekordversuche befriedigten das „höher, schneller, weiter ... - Bedürfnis“ dieser Zeit. Die Gründungen von Einradimporteuren und Herstellern seit 1980 bewiesen die Marktfähigkeit des Produktes Einrad, dessen Preis in Folge des erhöhten Absatzes, besseren Produktionsbedingungen und des aufkommenden Wettbewerbs langsam anfang zu fallen. Waren bis dato nur Einzelanfertigungen von den Kunstradherstellern zu bekommen, die mit 160€

recht teuer waren, gab es ab zirka 1983 Standard- Import Räder zu 115€ zu kaufen. Die handwerklich gefertigten Räder wurden hingegen deutlich teurer. Das Walther Einrad kletterte bis 1990 stückweise auf einen Preis von umgerechneten 273 €, was mehr als doppelt so teuer war wie die zu dieser Zeit erhältlichen Räder von Semcycle, Pichlerrad, Siegmono oder Hadibe.¹⁶⁹

6 Einradfahren ab 1990

6.1 Technische Fortschritte und Entwicklungen mit Bezug zum Einradfahren ab 1990

Im Bereich der Technik gab es viele Neuerungen. Diese betrafen nun jedoch größtenteils nur noch einzelne Bauteile des Einrades. So versuchten die Erfinder, Teile wie die Laufräder, Achsen, Sättel und die Gabeln zu verbessern. Die Form des Einrades als solche hatte sich etabliert und wurde nicht mehr verändert. Immer noch versuchten einzelne Techniker Trainermodelle zu entwerfen, um das Einradfahren leichter erlernbar zu machen.¹⁷⁰

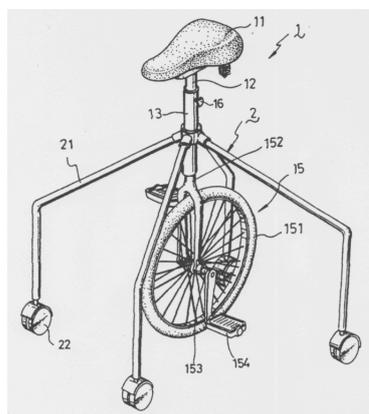


Abbildung 46 Einradtrainer

¹⁶⁹ Inventarlisten des SKV Mörfelden, Preislisten von Pappnase, Preislisten von Walther

¹⁷⁰ US 5,454,579 Patent Chen

Auch an neueren Werkstoffen versuchte man sich. Ein Beispiel dafür sind die Einzelstücke die in Großbritannien aus Carbon gefertigt wurden.¹⁷¹ Ab 1995 wurden die Einräder spezieller auf die Bedürfnisse der Fahrer ausgerichtet. Während Showeinräder in Kleinserien wie die Multi Wheeler, Giraffen oder Ultimates schon früher gebaut wurden, fing man nun an, auch Einräder für speziellere Disziplinen wie Einradrennen, Einradtouren und Einradtrial zu bauen. Als Beispiele hierfür sind die Cokeräder in 36 Zoll für Touren zu nennen. Aber auch das so genannte „Schlumpf“ ist in dieser Kategorie auf dem Weg, mehr als nur ein Kleinserienmodell zu werden. Seit 2004 wurde es hergestellt und stellte das erste käuflich zu erwerbende Einrad mit Schaltung, auf Basis eines Planetengetriebes, dar.¹⁷² Eine andere Entwicklungslinie zeigten diverse „Trial“ und „Street“ Einräder dar. Diese Einräder sind mit extrem dicken Reifen und Sätteln mit Griff für das Fahren über und auf unterschiedlichsten Hindernissen entwickelt worden und haben es nach Teststadien und Entwicklungen von Pionieren wie Kris Holm auch zur Serienreife geschafft, wie das nächste Kapitel zeigen soll. Nicht nur die Einräder selber wurden jedoch den individueller gewordenen Anforderungen angepasst, auch im Bereich des Zubehörs wurden nun zum ersten Mal Produkte nur für Einradfahrer entworfen. Als Beispiel möchte ich den Handschuh für Einradfahrer nennen. Er ist extra für die Bedürfnisse der Einradfahrer entwickelt worden, die sich häufig am Griff festhalten. Dies wurde notwendig, nachdem der Griff am Sattel bei vielen Einrädern zum Standard geworden war, um die Hand vor Ver-

¹⁷¹<http://www.unicycle.uk.com/Shop/shopdisplayproducts.asp?id=7&cat=Unicycles&ParentID=7&subcat=12>

¹⁷²<http://schlumpfdrive.com/?schlumpfdrive:home:willkommen:geschichte>

letzungen zu schützen. Hier differenzierte man sich auch von den Fahrradfahrer, deren meist fingerfreien Handschuhe waren nicht ausreichend für die extremen Einradfahrer.



Abbildung 47 Spezieller Einradhandschuh produziert von Kris Holm 2006



Abbildung 48 20 Zoll Ultimate der Marke Nimbus



Abbildung 49 20 Zoll Trialeinrad von Koxx aus Aluminium mit extrem dicken Reifen



Abbildung 50 Renneinrad mit schmaler Achse und Alugabel in 26 Zoll von Qu-ax



Abbildung 51 36 Zoll Schlumpf Getriebeeinrad



Abbildung 52 29 Zoll Kris Holm MUNI Einrad für Geländefahrten

6.2 *Weiterentwicklung und Fortbestand des sportlichen Einradfahrens ab 1990*

Im Bereich des Sports muss nun unterschieden werden, zwischen dem alten Einradfahren im BDR, womit ich das Vierer und Sechser Einradfahren bezeichne und dem modernen Einradfahren nach IUF bzw. GUF Regeln. Während in den traditionellen Wettbewerben keine Weiterentwicklung zu erkennen war, gingen die außervereinsmäßigen Aktivitäten und das moderne Einradfahren immer neuere Wege. Es entwickelten sich diverse Veranstaltungen und auch neue Strukturen, die ich der Übersichtlichkeit halber getrennt auführen möchte.

6.2.1 *Traditionelle Einraddisziplinen im Bund Deutscher Radfahrer ab 1990*

Im Bereich des traditionellen Einradfahrens passierte wenig. Das Einradfahren blieb weiter in der Sparte des Hallenradsports und somit unter der Obhut von Kunstradfahrern vom BDR. Es wurden regelmäßig deutsche Meisterschaften ausgerichtet und Siegerlisten veröffentlicht. Jedoch wurde die neue Einradbewegung aus den USA zumindest beobachtet. Die einzige Notiz, die ich im offiziellen Organ des BDR finden konnte, entstammt aus dem Jahr 1993:

„Im Vorfeld des Bundespokals gab es unter Bundesfachwart Josef Pooschen einen Meinungsaustausch zur Weiterentwicklung im Einradfahren. Dabei diskutierte der Teilnehmerkreis, der sich bereits bei den Deutschen Meisterschaften in Moers zusammengefunden hatte. Vor der Pokal Finalrunde wurden einige der neuen Disziplinen, so zum Beispiel Einrad Basketball, demonstriert.“¹⁷³

Michael Kirsch¹⁷⁴, der als aktiver Einradfahrer sowohl in den traditionellen Vierer und Sechser Disziplinen wie auch den neuen

¹⁷³ Radsport 4.11.93 S. 14

¹⁷⁴ zu dieser Zeit Beauftragter des Hessischen Radfahrer-Verbandes für den Einradsport

Wettbewerben startet, verfasst 1994 eine Informationsbroschüre des Hessischen Radfahrer Bundes. In diesem Heftchen wurden die IUF und die modernen Einrad- Disziplinen vorgestellt. Zu einer Übernahme der neuen Bewegung kam es zunächst jedoch nicht. Vielmehr wurden die Aktivitäten zunächst weiter beobachtet und die eigenen traditionellen Wettbewerbe unverändert ausgetragen. Auch wenn ich es nicht mit konkreten Zahlen belegen kann, ist anzunehmen, dass die Zahl aktiver Einradfahrer in den traditionellen Disziplinen abnahm. Dafür spricht, dass 1993 eine Altersklasse und zwar das Sechser Einradfahren der Männer vom Programm auf den Deutschen Meisterschaften gestrichen wurde, was wohl auf den Mangel an entsprechend qualifizierten Teilnehmern zurückzuführen war. „Der Nachwuchs fehlt hier ebenso wie im Sechser Kunstrad der Männer.“¹⁷⁵ Auch andere Autoren wie Schröder vermuteten dies. Daher fängt er seine Definition zum Kunstfahren mit folgendem Satz an: „Kunstfahren - Eine gegenwärtig weniger populäre Radsportdisziplin....“¹⁷⁶



Abbildung 53 Vierer Einrad Reigen, Foto David Weichenberger

¹⁷⁵ Bericht Wilfried Schwarz: www.rad-net.de/html/bdr/meisterschaften/04-bdr/halle-dm-elite-bericht-kunstradfahren.pdf

¹⁷⁶ Schröder, R. (2005) S. 210

6.2.2 *Entwicklung der Weltmeisterschaften und der Unicycle Conventions ab 1990*

Das weltweite Einradtreffen mit den frühesten internationalen Meisterschaften (zur Entstehungsgeschichte siehe Kapitel 5.2) fand weiterhin statt und wurde vorerst weiter jährlich veranstaltet. 1991 fand die Unicon in Hull, Quebec, Kanada statt. Durch kurzfristige Terminverschiebungen schafften es nur 85 Fahrer dort teilzunehmen.¹⁷⁷ 1992 fand die Unicon erneut in Kanada statt, diesmal allerdings in Quebec City. Dort einigte man sich, aufgrund der individuellen Kosten, ab 1992 die Unicon nur noch alle zwei Jahre zu feiern. 1994 ging sie nach Minneapolis USA und es wurde dort zum ersten Mal Einradhockey als offizieller Wettbewerb eingeführt. 1996 kam die Unicon zum ersten Mal nach Europa, genauer nach Guilfort in der Nähe von London. 1998 folgt noch eine Unicon in Europa, diesmal in Deutschland, ausgerichtet wie auch die offenen deutschen Meisterschaften vom Verein DJK Adler 07 Bottrop. Diese Ausrichtung der Weltmeisterschaft erzeugte erneut großes Medieninteresse und machte so auf die neu entstandene Einradsportbewegung in Deutschland aufmerksam. 2000 gab es die zehnte Unicon in Peking (China) mit 538 Teilnehmern aus 17 Nationen, 2002 in Washington (Vereinigte Staaten), 2004 erneut in Tokio (Japan) und die letzte Unicon fand 2006 in Langenthal (Schweiz) mit 904 Anmeldungen aus 26 Nationen¹⁷⁸ statt. Durch die Wahl des Austragungsortes durch die Landesvertreter der IUF ist eine regelmäßige Ausrichtung gesichert. Die IUF untersteht meines Wissens nach keinem weiteren übergeordneten Dachverband und bemüht sich derzeit auch nicht um eine Anerkennung in ei-

¹⁷⁷ <http://www.unicycling.org/iuf/history/>

¹⁷⁸ <http://www.unicon13.ch/registration/report.php>

nem solchen. Dennoch hat sie in ihren Zielen die Anerkennung des Einradfahrens als olympische Sportart aufgeführt. Sie ist demokratisch aufgebaut und ihre repräsentativen Direktoren werden auf den Unicons gewählt.¹⁷⁹ Durch die Möglichkeit der Mitwirkung und Verbesserung an Regeln werden Regelwerke erweitert, verbessert und neue Trends in die Liste der Wettbewerbe mit aufgenommen. Als Beispiele dafür sind Trial und Street sowie Einradhockey und Hochsprung zu nennen.

Die Veranstaltung Unicon vereinigt alle Einradfahrer bei einem gemeinsamen Treffen. Nur die traditionellen Reigenfahrer waren trotz Einladungen noch nie vertreten.

Die nächste Unicon wird 2008 in Kopenhagen (Dänemark) ausgetragen.



Abbildung 54 Einzelkür aus Japan, Unicon Schweiz 2006, Foto Janina Messinger



Abbildung 55 Junioren Gruppenkür, Unicon Japan, Foto Sonja Theiss

¹⁷⁹ <http://www.unicycling.org/iuf/>

6.2.3 *Erste Europäische Einradtreffen ab 1992 - Eurocycle*

1991 fand das erste Bremer Einradtreffen statt. An der Universität Bremen abgehalten stellte es die erste größere informelle Zusammenkunft von „modernen“ Einradfahrern dar. Das Bremer Einradtreffen wird als Vorläufer des Eurocycles angesehen. 1992 wurde es zum zweiten Mal am selben Ort veranstaltet. Ein Jahr später, nämlich 1993, fand wieder ein Einradtreffen statt, diesmal in Langenfeld und erstmals unter dem Namen Eurocycle. Es kamen immerhin 150 Einradfahrer.¹⁸⁰ Grundsätzlich ist zu erwähnen, dass das Eurocycle eine mehr gemeinschaftliche Zusammenkunft von Einradfahrern war.

„Mit dem deutschen Sport ist das so eine Sache. Besonders junge Menschen können mit den tradierten Strukturen häufig nichts mehr anfangen. So begeben sich immer mehr Sport-, aber nicht Vereinsbegeisterte auf die Suche nach eigenen, neuen, zukunftssträchtigen Modellen der Sportorganisation. Ein Beispiel dafür liefert die Szene der Einradfahrer ab. Europaweit bilden sich im Augenblick Gruppierungen, die Spaß am radeln auf dem Einrad haben, die daraus einen richtigen Sport machen.“¹⁸¹

Beim Eurocycle bildeten seit dieser Zeit Teamwettbewerbe wie die Mannschaftsportarten Einradhockey und Einradbasketball den Schwerpunkt. Im Bereich Einradhockey wird der Gewinn des Turniers auch als inoffizieller Europameistertitel angesehen. Es wurden zwar auch Rennen gefahren, doch meist nicht alle Strecken, geschweige den Altersklassen angeboten.¹⁸² Die Veranstaltung ist auf ein freundliches Miteinander ausgerichtet. Im Gegensatz dazu stehen die offenen deutschen Meister-

¹⁸⁰ Einradhockeyarchiv Rolf Sander

¹⁸¹ Andreas Rippi, Zeitungsartikel Juni 1994, Einradhockeyarchiv Rolf Sander

¹⁸² Anmerkung: Die IUF hat eine Anzahl von obligatorischen Einradrennen benannt, die bei jeder Unicon durchgeführt werden müssen.

schaften, wo es primär um die Rennen und Freestyle Darbietungen geht. Königstein 1994 war der Austragungsort des vierten Eurocycles, bei dem ebenso vor allem Einradhockey gespielt wurde.¹⁸³ 1995 fand der Eurocycle dann auch zum ersten Mal außerhalb Deutschlands in der Nähe von Nizza in einer Zirkusschule statt. Mit den Teilnehmerzahlen beim Eurocycle ging es in den folgenden Jahren 1997 in Nyon (Schweiz), 1999 in Haslev (Dänemark) mit 180 Teilnehmer, 2000 in Mörfelden (Deutschland) mit 350 Teilnehmer, 2001 in Plymouth (England), 2002 in Bremen (Deutschland), 2003 in Langenfeld (Deutschland) mit 500 Teilnehmer, 2006 in Altenstadt (Deutschland) twar tendenziell nach oben, jedoch nicht in dem großen Maßstab wie bei den deutschen Meisterschaften und mit einigen Schwankungen. Bedingt durch die Tatsache, dass es kein Gremium für die Vergabe des Eurocycles gibt, fand die Veranstaltung sehr unregelmäßig statt.



Abbildung 56 Eurocycle Bremen 2002: Einradfahrer bei dem Versuch, über eine mit Seifenlauge bespritzte Plane zu fahren, Surprising Obstacle, Foto Eurocycle CD

¹⁸³ Einradhockeyarchiv Rolf Sander

6.2.4 *Erste kommerzielle Einradschule in Deutschland ab 1993, Aufbau und Ende der GUF*

1993 kam es in Köln zur Gründung einer Einradschule. Sammy Hellwig, der Betreiber der „Tscha Tscha“ Schule nannte sie - die erste Einradschule Deutschlands. Dass er seine Ideen von der IUF nahm, zeigten seine Kombinationen aus Englisch und Deutsch für Bezeichnungen von Tricks und sich selbst als Unicycle Teacher. Im Alleingang gründete er die German Unicycle Federation (GUF). Unter diesem „Verband“ schrieb er 1994 die deutsche Freestylemeisterschaft aus und veranstaltete diese ebenfalls im Alleingang. Nachdem die Veranstaltung in Köln (70 Aktive) jedoch weniger Sportler bewegte als die Rennen von Adler Bottrop (175 Aktive¹⁸⁴), gab Sammy Hellwig seine Bemühungen um einen eigenen Einradverband (mit ihm als selbst erwählten Präsidenten) auf und widmete sich nur noch seiner



Einradschule. Sein im Selbstverlag verfasstes Informationsheft „Unirider“ indem er Wettbewerbe, Regeln und Aktivitäten seiner Einradschule und der IUF vorstellte, schaffte es auch nur, zwei Jahre zu bestehen. Daraufhin kündigte er seinen GUF Mitgliedern am 18. Juni 1995 die Mitgliedschaft, da „nicht genug Interesse für eine Einradzeitung und Veranstaltungen besteht.“¹⁸⁵

Abbildung 57 Titelblatt der Ersten Unirider, mit Foto von Sammy Hellwig, 1993

¹⁸⁴ Ergebnisliste 2. Offene Deutsche Einradmeisterschaft 1994

¹⁸⁵ Kündigungsschreiben vom 18.6.1995 Köln, Sammlung Hernandez

6.2.5 *Entstehung und Ausrichtung der offenen deutschen Meisterschaften im Einradfahren 1993 – DC*

Orientierungsläufer vom Verein DJK Adler 07 Bottrop die ursprünglich ebenfalls durch Sammy Hellwig (siehe Kapitel 6.2.4) von der Einradbegeisterung im Rahmen eines Workshops erfasst wurden, hatten Freude an dem für sie neuen Sportgerät gefunden und wollten sich nun auch mit anderen messen. 1993 fand daraufhin die erste offene deutsche Einradmeisterschaft in Bottrop statt. 1994 gab es eine Neuauflage und somit die zweite offene deutsche Meisterschaft im Einradfahren mit 175 Fahrern. Die Veranstaltung wuchs beständig in ihren Teilnehmerzahlen und in dem Umfang der Wettbewerbe. Bis 1997 verblieb der Austragungsort beständig in der Hochburg Bottrop. 1998 richtete der Verein die Unicon aus, daher gab es in diesem Jahr keine separaten deutschen Meisterschaften. Im Laufe der letzten Jahre wurden nur wenige Trends wie Hochsprung und Weitsprung aufgenommen. Im Jahr 1999 wurde die sechste offene deutsche Einradmeisterschaft in Langenselbold und damit an einem neuen Veranstaltungsort ausgetragen. Zudem schlossen sich viele Vereine dem Bund Deutscher Radfahrer an. Dieser änderte den Namen der offenen deutschen Meisterschaft und forderte die Umbenennung 2000 in Deutschlandcup, was auch umgehend geschah. Hintergrund war, dass sich so viele Fahrer zu den offenen deutschen Meisterschaften angemeldet hatten, dass man Überlegungen zur Teilnehmerreduktion anstellte. Dem System des Kunstradfahrens abgeschaut, sollten regionale Meisterschaften eingeführt werden, auf denen man sich für den Deutschlandcup qualifizieren konnte. Ungebrochen dadurch folgte nun jedes Jahr ein DC, der wieder-

um 2000 in Bottrop, 2001 in Dorsten und 2002 erneut in Bottrop ausgetragen wurde. Der regionale Schwerpunkt liegt dabei, wie deutlich anhand der ausrichtenden Vereine zu erkennen ist, im nördlichen Ruhrgebiet, wo mit Adler Bottrop, Grafenwald und Dorsten gleich drei große Einradvereine zu finden sind. In Hessen muss man Zuffenhausen (Deutschlandcup 2003, 2005), Rodgau (Deutschlandcup 2004) und Dudenhofen erwähnen. Auch diese hatten in ihrer Anfangszeit Kontakte zu Sammy Hellwig. 2006 fand der Wettkampf dann zum ersten Mal den Weg nach Warendorf und somit zu einem neuen Veranstalter. Wegen des enormen Teilnehmerzuwachses wurden Qualifizierungszeiten für Rennen und ein System der Könnensstandbewertung, Skill Levels,¹⁸⁶ als qualifizierende Faktoren eingeführt.



Abbildung 58 Expertrennen DC 2004,
Foto David Weichenberger



Abbildung 59 Einradrennen DC 2005
Stuttgart, Foto Carsten Pingel

¹⁸⁶ Skill Levels (Könnensstufen) sind ein ursprünglich von amerikanischen Einradfahrern entwickeltes System, welches das Niveau der Fahrer ausdrücken soll. Es reicht von 1-10 und setzt das Beherrschen von fest gesetzten Tricks voraus, die bei einer zugelassenen Prüfung vom Sportler abgelegt werden müssen. Ursprünglich waren sie als Strukturierungs- und Trainingsmöglichkeit sowie zur Motivationssteigerung beim Erlernen von Einradricks gedacht.

6.2.6 *Gründung und Entwicklung der ersten deutschen Einradhockeyliga ab 1995*

1990 gründete sich auf Initiative von Takafumi (siehe Kapitel 5.2) die erste Einradhockeymannschaft in Deutschland namens „LAHIMO“. Die Abkürzung steht als Zusammensetzung für die Orte Langenfeld, Hilden und Monheim und damit für die Wohnorte aller Gründungsmitgliedern. Nachdem sich verschiedene Einradfahrer auf dem Bremer Einradtreffen, dem Eurocycle oder auch der Unicon dem Einradhockeyspiel verschrieben hatten, gründeten sich die ersten Mannschaften in Deutschland. Eine Mannschaft bestand aus mindestens fünf Spielern, man spielte mit alten Tennisbällen, in England auch mit Streethockeybällen und einem Eishockeyschläger. 1995 gab es dann zum ersten Mal eine Deutsche Einradhockeyliga, die sich stolz EDEL abkürzte. An dieser nahmen vor allem Studenten teil. Bielefeld, Bochum, Radlos Frankfurt und die Uniwheeler Bremen stellten die Universitätsteams dar. Hinzu kamen Teams aus Langenfeld, München, Euskirchen, Mörfelden und Horwieden. Letztgenannte Mannschaften hatten ihre Ursprünge im traditionellen Einradfahren des Bundes Deutscher Radfahrer. Insgesamt spielten 13 Teams um die deutsche Meisterschaft. Da jeder gegen jeden spielen sollte, aber die Fahrwege sehr weit waren, kombinierte man die Spiele und legte sie zu Turnieren zusammen. 1996 verstärkten Glehn, Borken und Dietzenbach die Liga, Sven Wittdorf entwickelte ein Konzept zur Selbstorganisation der Liga. Er orientierte sich dabei vor allem an der Wertigkeit von Tennisspielern und deren Turnieren. Das System sollte ermöglichen, dass Mannschaften interessante Spiele haben und mindestens 6-mal zum Einsatz während ei-

nes Turniers kommen dürften. Das System ist mit einigen Verbesserungen und Ergänzungen bis heute im Einsatz. 1997 waren es schon 20 Teams, mit Bonlanden, Semd und Neuschmidten wiesen erstaunlicherweise alle drei neuen Teams Wurzeln aus dem traditionellen Kunstfahren auf. Deutscher Meister wurde jeweils der am Ende der Saison Tabellenführende. Dies wurde 1998 nun insofern geändert, dass es ein separates Abschlussturnier gibt, auf dem die bis dahin besten 6 Teams der Tabelle in einem extra dazu stattfindenden Turnier den Sieger ermitteln. Berlin und Darmstadt ergänzten die Liga auf 22 Teams. 1999 waren es 25 Teams in der Liga. Die Ligaleitung wurde zu einem Gremium, welches von allen Teams am Saisonanfang gewählt wurde. Die Anzahl der teilnehmenden Mannschaften wuchs beständig 2000 (25 Teams), 2001 (30 Mannschaften), 2002 (37 Teams), 2003 (42 Teams), 2004 (47 Teams), 2005 (51 Mannschaften) und in der letzten Spielzeit 2006 waren es gar 54 zur Einradhockeyliga angemeldete Mannschaften.¹⁸⁷

¹⁸⁷ Alle Zahlen entnommen aus den jeweiligen Abschlusstabellen der Jahre 1995 – 2007, Einradhockeyarchiv Rolf Sander



Abbildung 60 Einradhockeyfinale 2006, Swiss Power Team I - Remscheid, Foto Mike Penton

Aber auch Teams, die nicht in der Liga angemeldet sind, dürfen mit einem Gaststatus mitspielen. Geht man von einem durchschnittlichen Spielerstamm von 8 Spielern aus, so sind es schon über 400 Spieler, die regelmäßig und organisiert Einradhockey in Deutschland betreiben. Die Organisation der Liga ist ehrenamtlich und keinem Verband untergliedert. Der Verwaltungsaufwand ist durch konsequente Nutzung von Email und Internet auf ein Minimum reduziert. Die komplette Organisation, Turnierausschreibung, Anmeldung, Wahlen usw. finden über digitalen Medien statt.

6.2.7 *Erste Europäische Treffen für Einradfahrer mit Schwerpunkt Gelände und Hindernisfahren 2003 - GMTW*

Die Abkürzung steht für German MUNI und Trial Weekend. Erstmals traf man sich im Jahr 2003 in Fürth. Das Wochenende war gedacht, um dem neu aufgekommenen Einradfahren durchs Gelände und über Hindernisse eine Plattform zu geben. Der Organisator Roland Wende, selbst begeisterter Gelände-

Einradfahrer mit Wurzeln im Bereich Fahrradtrial, fing an, Mitstreiter zu suchen, die so wie er auf der Suche nach Austausch über Material und Techniken des Fahrens waren. Zu der Zeit steckte das Trial fahren mit dem Einrad in den Kinderschuhen und wurde von Seiten der IUF und vor allem des BDR's nicht weiter beachtet. Durch das erste Video Extreme Universe wurden viele Einradfahrer auf die Idee des Fahrens im Gelände gebracht und auch Personengruppen, die sich bisher nicht vom Einradfahren angesprochen fühlten (vor allem die männlichen) entdeckten nun das Individuelle, Coole am Einradfahren. Auch der Einradfahrer aus dem besagten Video, Kris Holm aus den Vereinigten Staaten, schaffte den Weg nach Fürth, ebenso wie einige Engländer, Spanier und Niederländer, so dass es von Beginn an ein internationaler Event wurde. Wettbewerbe gab es zwar, jedoch standen vergleichbar mit dem Eurocycle das Miteinander und der Austausch im Vordergrund. Durch den Erfolg wurden Neuauflagen dieses Treffens unvermeidlich. Privat organisiert wurde es 2004 in Zittau, 2005 in Zuffenhausen, 2006 in Radevormwald und 2007 in Hamburg. Auch bei diesen Treffen fällt auf, dass die Teilnehmerzahlen stetig wachsen und sich die Gemeinschaft von traditionellen Verbänden eher distanziert. Dennoch kommen viele Aktive aus Vereinen mit durchaus traditioneller Ausrichtung.



Abbildung 61 schwierige Abfahrt bei einem GMTW in der Gruppe

Man orientiert sich nur bedingt an den Regeln der IUF, wenn die Mehrheit der Teilnehmer sich einig ist, werden basisdemokratisch Regeln nach eigenem Ermessen aufgestellt. Die Fahrer haben ihre Plattform im Internet und entscheiden in Foren über die Ausrichtung des Treffens.¹⁸⁸ Das GMTW ist wie auch Eurocycle, Unicon und Einradhockeyliga keinem Dachverband Rechenschaft schuldig. Obwohl schon Gabriel (1888) in seinem Kapitel über das Einradfahren das Befahren von Stufen und Treppen aufgeführt und beschrieben hatte, gab es abgesehen von Künstlern im Circus keine Gruppierung, die sich dem Fahren im Gelände angenommen hatte.

¹⁸⁸ <http://www.unicyclist.com/forums/>

6.2.8 *Sportliches Einradfahren in anderen Verbänden und verbandsfreie Einradtreffen – Soli, BEV, Einradmarathon*

Neben diesen Veranstaltungen mit unterschiedlichen Interessen gibt es auch noch sportliche Einradaktivitäten außerhalb dieses Rasters. So ist noch der Einradmarathon in Düsseldorf zu erwähnen. Dieser findet jährlich im Rahmen des Marathonlaufes in Düsseldorf als extra gewertetes Rennen statt. Durch ein eigenes, recht unübliches Reglement, welches 28 Zoll Räder vorschreibt, ist er jedoch weniger bekannt und es verirren sich nur wenige Einradfahrer dorthin, um die 42 km anzutreten. Dieses Jahr waren es 17 Sportler, die sich an der Strecke versuchten.¹⁸⁹

Jährlich findet auch das internationale Einradhockeyturnier in Darmstadt statt.¹⁹⁰

Auf regionaler Ebene gibt es nun auch den Westfalencup, Hessencup, Bayerncup usw.. Diese Ausscheidungen finden innerhalb der vom BDR organisierten Vereine statt und sind in ihrem Programm stark am Deutschlandcup ausgerichtet.

Aktuell hat sich die Solidarität als Nachfolger des A.R.B.S. wieder verstärkt des Einradfahrens angenommen. In diesem Jahr haben sie eine eigene Deutsche Meisterschaft im Einradfahren nach IUF Regeln ausgerichtet. Ebenfalls dieses Jahr hat sich der Bayrische Einradverband (BEV) gegründet, diesem geht es ähnlich wie den Mitgliedern der Solidarität darum die Weiterentwicklung und Förderung des Einradsports in Deutschland zu beschleunigen.

¹⁸⁹ <http://www.einrad-marathon.de/index2.html>

¹⁹⁰ <http://www.dieschaubs.de/einrad/ieht/Da2006.htm>

Für die Einradtrialer gibt es nun schon das zweite Mal Fluck in Dänemark. Hier werden aus mehr als 1000 Paletten und diversen anderen Hindernissen wahre Paradiese für Hindernisfahrer mit dem Einrad erbaut und fünf Tage lang den Fahrern zum Ausprobieren übergeben.¹⁹¹



Abbildung 62 Joe Einradtrial 2006, Sprung vom Palettenstapel auf einen Baumstamm, Foto Mike Penton



Abbildung 63 Xavier Collos, Einrad Streetstyle Contest 2006, Unispin Variante, Foto Janina Messinger

Das Wunschkonzert ist eine Veranstaltung für Freestyle Fahrer, die jedoch wieder mehr dem gemütlichen Beisammensein gewidmet ist als dem Wettkampf. Es fand 2006 und 2007 in Dudenhofen statt. 2008 wird es voraussichtlich in Köln abgehalten.

¹⁹¹ <http://www.fluck.dk/php/news.php>

6.3 Kunst- und Einradfahren im kommerziellen Bereich

Im Bereich Varieté und Circus blieb vorerst alles so, wie es war. Im Hansa Varieté verkehrten regelmäßig Einrad- und Kunstradfahrer. Neben den immer wieder auftretenden Gruppen wie den Boginos, Haddies, Luzianos, Marchitas, Picards und Safranys schafften es auch immer wieder neue Radgruppen in das etablierte Haus. So 1993 die Biasinis aus einer italienischen Kunstrad- und Artistenfamilie oder 1994 die Whellies aus Schweden. Wie so häufig waren es persönliche Weitergabe und regionale Spezialisierungen, die dafür sorgen, dass Künstler häufig aus derselben Region oder derselben Familie kamen. Die Whellies sind ein Beispiel dafür, wurden sie doch von Ola und Barbo, die über Jahre aktive Kunstradfahrer waren, in dem von ihnen gegründete Ludvika Minicircus in Schweden ausgebildet. Die Gruppenmitglieder zeigten bis dahin nicht gekannte Tricks auf Ultimates, so zum Beispiel Sprünge über Hürden, während das Rad unter diesen durchlief, um anschließend direkt wieder auf den Pedalen zu landen. 1995 waren es das Duo Flaming aus der Tschechischen Republik die „mit vergoldeten Ein- und Zweirädern“¹⁹² das Publikum genauso wie Peter Rosendahl aus Schweden begeisterten. Peter Rosendahl ist ein gutes Beispiel für die Verbindungen zwischen den unterschiedlichen Betätigungsfeldern. So fuhr er 1982 schon bei den Kunstradmeisterschaften in Wiesbaden mit, nahm mit großem Erfolg an den ersten Unicons teil und verdiente sich dann ziemlich schnell weltweit Geld als professioneller Artist.

¹⁹² Hansa Archiv Schlotfeld, Artikel erschienen in Circuszeitung



Abbildung 64 Foto von Peter Rosendahl, Abfahrt von einem Treppenpodest auf einem Trice



Abbildung 65 Foto von Rob Alton bei einem Balanciertrick auf dem Vorderrad seines BMXs stehend im Hansa Varieté Hamburg

Bemerkenswert ist, dass es nun auch endlich ein künstlerischer Radfahrer neuer Art, ein BMX Fahrer, auf die Bühne des Theaters geschafft hat. So feierte 1996 Rob Alton mit seinem modernen Kunstrad dort eine Premiere. 1997 bereicherte das Duo Diana Aletchenko und Youri Chavro mit einer Akrobatik auf einem Einrad die Vorführungen. Es fällt auf, dass vor allem Gruppen mit mehr als zwei Teilnehmern häufig aus den östlicheren Ländern stammten, die Auftritte dieser Großgruppen nahmen jedoch bis heute beständig ab. Insgesamt ist ein Schwerpunkt bei Artisten aus dem skandinavischen Raum zu erkennen, was jedoch auch an der Lage von Hamburg zu erklären wäre. 1998 gab es den ersten Besuch von Ines Brunn, einer „wettbewerbserfahrenen Kunstradsportlerin¹⁹³, die ihr Debüt

¹⁹³ Hansa Archiv Schlotfeld, Artikel Circus Zeitung

als Bühnenartistin gab. 1999 zeigte Dave Blundell seine Geschichte des Fahrrads:

„Nach Akrobatik auf einem Rad der Jahrhundertwende bewältigt er ein sattelloses Einrad sowie nach einem weiteren Kostümwechsel ein BMX Rad, mit dem er sogar über eine Rampe setzt.“¹⁹⁴

2000 kamen die Laurettis neu ins Programm und 2001 noch mal eine Gruppe aus dem schwedischen Minicircus von Ola und Barbo, die Cycling Triss. Am 31.12.2001 war die Ära des Hansa Varietés in Hamburg zu Ende. Während deutschlandweit immer mehr Varietés (GOP Essen, GOP Bad Oeynhausen, Apollo Variété Düsseldorf, Et cetera Bochum) neu eröffneten, musste der Varietebetrieb in Hamburg durch Probleme im bahnhofsnah gelegenen Viertel und aufgrund von finanziellen Veränderungen eingestellt werden. Aktuell gibt es im Variétébereich vor allem die Farellos, Peter Rosendahl, Malte Knapp und Paul Chen, die diese Sparte der Equilibristik auf deutschen Varietébühnen vertreten. Einige BMX Fahrer sind noch im Showgeschäft aktiv, während die Kunstradfahrer, die nur klassisches Kunstfahren auf Kunsträdern zeigen, selten geworden sind.

¹⁹⁴ Hansa Archiv Schlotfeld



Abbildung 66 Foto der Farellos er springt mit dem Einrad vom Podest in ein Trampolin, während sie die Treppen herunterfährt



Abbildung 67 Foto von Paul Chen; Balanciertrick auf dem Sattel des Einrades liegt, während er das Rad mit den Händen ausbalanciert

Jedoch muss erwähnt werden, dass auch außerhalb des Circus und Varietés Einradfahren zunehmend kommerziell interessanter wurde. So wurde im Jahre 2000 ein Einradvideo mit dem Titel Extreme Universe veröffentlicht. Das anfangs nur in den USA erhältliche Video war ähnlich einem Skate Video sehr modern und ansprechend gestaltet. Es zeigte Einradfahrer im extremen Gelände, den North Shores¹⁹⁵ in Kanada. Diese bis dahin eher unpopuläre Disziplin rief, vor allem bei den männlichen, jugendlichen Einradfahrern einen neuen Boom zum Extrem-Einradfahren hervor. Weitere Videos mit „One tired Guy“, „Into the thunder dragon“, „Extreme Universe II“, „Spaced out“ und „Defect“ folgten und förderten den Trend zum extremen Einradfahren.

¹⁹⁵ Anmerkung: Gelände mit großem Gefälle im Wald, es wird auf bearbeiteten Baumstämmen gefahren und über Wippen, Treppen und Rampen manövriert

Ein neuer Hersteller kam mit Qu-ax¹⁹⁶ auf den Markt und Spezialläden, die sich ausschließlich auf die Zusammenstellung und den Vertrieb von Einrädern und Zubehör ausrichteten, entstanden ab 2002. Darunter sind z.B. Muncycle¹⁹⁷ und Ajata¹⁹⁸ in Deutschland, aber auch Unicycle.com¹⁹⁹ in England, Koxx²⁰⁰ in Frankreich und anderen Ländern zu nennen. Durch Zusammenarbeit mit den Herstellern und Importeuren wurde die Produktpalette erheblich erweitert und das Preis Leistungs- Verhältnis deutlich verbessert.

Auch kommerzielle Einradschulen sind tendenziell wieder im Kommen, wie das Angebot von Thomas Furtner aus München zeigt.²⁰¹

Seit Sommer 2006 gibt es auch wieder ein Einradmagazin, das regelmäßig die Events und Neuigkeiten aus dem Bereich vorstellt. Es erscheint unter dem Namen „Uni – the unicycle magazin“²⁰² und stellt im Gegensatz zu der „on one wheel“²⁰³ – der Zeitung der amerikanischen Einradfahrer - eine europäische Variante da. Es erscheint vierteljährlich und in englischer Sprache.

6.4 Zwischenfazit

In den letzten 17 Jahren passierte im Bereich des Einradfahrens mehr als je zuvor in einem solch kurzen Abschnitt. Nicht zu übersehen ist die Weiterentwicklung vor allem im sportlichen

¹⁹⁶ <http://www.qu-ax.de>

¹⁹⁷ <http://www.einradladen.net>

¹⁹⁸ <http://www.ajata.de>

¹⁹⁹ <http://www.unicycle.uk.com>

²⁰⁰ <http://www.koxx-one.com>

²⁰¹ <http://www.einradkurs.de>

²⁰² <http://www.unicyclemagazine.com>

²⁰³ <http://www.unicycling.org/usa/oow>

Betätigungsbereich. Hier ist eine wirkliche Differenzierung zu erkennen. Einradfahren kann nicht mehr nur als standardisierte Form des Reigens im Bereich Hallenradsport oder im Bereich des individuellen, aber meist auch professionellen Circusbereich betrieben werden, sondern auch in diversen anderen vereins- und verbandslosgelösten Organisationsformen.

Die Differenzierung in verschiedene Disziplinen ging einher mit einer Weiterentwicklung der Einräder für die unterschiedlichsten spezifischen Anforderungen.

Durch diese Entwicklung spricht Einradfahren nun auch eine insgesamt viel größere Zielgruppe an, wobei deutlich festzuhalten ist, dass einzelne Segmente ihre spezielle Zielgruppe haben. So ist das extreme Einradfahren wie Einradtrial für primär männliche Jugendliche ansprechend. Tourenfahren wird meist von Personen mittleren Alters betrieben, auch in diesem Bereich sind neue Veranstaltungen angedacht. Ride the Loobster 2008 soll in diesem Segment eine „Tour de France“ für Einradfahrer werden. In „Drei Personen Teams“ soll über 5 Tage eine Strecke von 800 km bewältigt werden.²⁰⁴ Einradrennen und die Küren sprechen fast ausschließlich vereinsgebundene Einradfahrer an, die in der Mehrzahl weiblich sind.

Es fällt auf, dass zahlenmäßig (absolut) die größte Gruppe von weiblichen einradfahrenden Kindern gestellt wird. Diese kommen aus allen Gesellschaftsteilen.

Neue Händler und Hersteller bedienen alle Gruppen mit viel Fachkompetenz und immer besseren Materialien.

²⁰⁴ <http://www.ridethelobster.com/>

Ansätze einer Professionalisierung sind vorhanden. So leistet sich Point schon ein eigenes Einradteam,²⁰⁵ welches sie unterstützen, aber auch Qu-ax und Koxx²⁰⁶ fördern einzelne Fahrer als Leistungs- und Imagerträger, um sich als Marke besser zu präsentieren.

Im Bereich Einradhockey, der sich komplett in diesem Zeitraum entwickelte, ist ein stetiger Vergrößerungsprozess zu beobachten. Eine Ligateilung der Deutschen Einradhockeyliga wird diskutiert, ist aber durch neue Verbesserungen im Wertigkeits- und Turniersystem derzeit noch vermeidbar. Die Mehrzahl der einstigen vereinsfreien Einradhockeyspielern hat sich aufgrund von Organisationserleichterungen nun doch örtlichen Sportvereinen angeschlossen und Unterabteilungen gebildet, um vor allem regelmäßig spielen zu können. In der Schweiz ist es nach einigen Turnieren in Schaffhausen auch zu einer Ligagründung gekommen. Ebenso gibt es schon Teams in Singapur und Hongkong. Nach der offiziellen Anerkennung von Einradhockey und anderen Disziplinen in der IUF gehe ich davon aus, dass der Eurocycle als Einradtreffen besonders für die Einradhockeyspieler nicht mehr regelmäßig stattfinden wird.

In anderen Ländern ist das Einradfahren als modernes Einradfahren vor allem bei unseren Nachbarn Schweiz, Niederlanden, Frankreich, Dänemark und Tschechien beliebt geworden. Aber auch in England, Schweden, Finnland, USA, Australien, Israel und Asien (Singapur, China, Hongkong und Japan) ist ein Aufwärtstrend in den letzten 15 Jahren zu verzeichnen. Seit 1992

²⁰⁵ http://www.pointbike.de/startseite/htm/frmset_start.html

²⁰⁶ <http://www.koxx-one.com/>

ist Einradfahren Schulsport in Japan und findet vor allem an Grundschulen, aber auch an einigen weiterführenden Schulen statt.²⁰⁷

„Heute gibt es schon über eine Millionen Einradfahrer in Japan, einige davon zählen zu den besten Trickfahrern der Welt.“²⁰⁸

In Deutschland gibt es ebenfalls an vielen Schulen schon Circus und Einrad- Arbeitsgemeinschaften, die sich förderlich auf den Einradsport auswirken.

In der Öffentlichkeit wird Einradfahren endlich auch als Sport und Freizeitbeschäftigung jenseits von Show und Circus wahrgenommen. Das Einrad ist quasi gesellschaftsfähig geworden.

„Früher ausschließlich als Zirkus- und Kunstfahrgerät verwendet, gewinnt das Einrad heute zunehmend Beliebtheit als Alltagsgag. Der praktische Nutzen ist vor allem durch die fehlende Übersetzung gering: je nach Radgröße beträgt die Entfaltung nur 1,5 -2 m, was in etwa den kleinsten Berggängen eines Mountainbikes entspricht.“²⁰⁹

Nimmt man jedoch ein 36 Zoll Rad mit einer Schlumpf Getriebeachse, werden schon 54 Zoll Durchmesser erreicht, das entspricht einer Entfaltung von 4,3 Metern, was schon eher einem mittleren Gang eines Mountainbikes entspricht. Ähnlich sieht es Schröder mit seiner Definition:

„Ein Velo, das aus einem Rad, einer Tretkurbel und einem Sattel besteht und das heute sowohl für artistische Darbietungen, als auch für verschiedene Wettbewerbe genutzt wird..... Neben akrobatischen Disziplinen wie Seil- und Treppenspringen gibt es auch Wettbewerbe wie Einradhockey und Einradbasketball sowie Sprintrennen (100m), Marathonrennen (10 km) und Crossrennen.“²¹⁰

²⁰⁷ mündliche Auskunft vom Organisator des Einradtreffens in Singapur vom 10.1.2007

²⁰⁸ Pavarno, S. (2005) S. 6

²⁰⁹ Smolik, H-C. / Etzel, S. (1997) S. 141

²¹⁰ Schröder (2005) S. 122

Die Differenzierung hat es auch in die neu aufgelegten und neu erschienenen Einradbücher geschafft. In den Medien werden vereinzelt, aber zunehmend, Disziplinen vorgestellt.

Teile der Medien sehen sogar eine Extremsportart im Einradfahren. So schrieb Georg Bleicher:

„Raus aus dem Zirkus und runter vom Berg – Als Muncycling wird das Einradfahren zur Extremsportart.....Ein Funsporttool, wie es im Bilderbuche steht: Verstärkter, dick gepolsterter Sattel, eine Gabel feist wie am Downhill- Bike und zwischen den Reifenstollen kann sich schon mal eine Karotte verstecken. Breite der Schläppen: bis zum Motorrad –Maß drei Zoll. Mountainbiker trauen ihren Augen nicht und räumen bloss die Trails, wenn die Munis daherrollen.“²¹¹

Das Jugendmagazin Floh schrieb schon 2000 „Einradfahren - eine neue Trendsportart.“²¹² Bei diesen Einstufungen bin ich persönlich jedoch noch skeptisch, da sie wohl eher aus dem laienhaften Verständnis der Autoren für diese Begriffe geschrieben worden sind. Nimmt man z.B. den Begriff Trendsport²¹³ und untersucht das Einradfahren anhand der unterschiedlichen Ansätze von Definitionsversuchen wie dem Quantitativen, dem Qualitativen, dem Quantitativ- qualitativen oder dem sozialen Ansatz,²¹⁴ so könnte man durchaus bei einigen Modellen Einradfahren als Trendsportart bezeichnen. Den umfangreichen wissenschaftlichen Beweis muss ich hier jedoch schuldig bleiben. Jedoch ist festzuhalten, dass sich das Einradfahren als besondere Form des künstlerischen Radfahrens in den letzten siebzehn Jahren eine gesellschaftliche Anerkennung auch außerhalb des Bereiches Circus und Varieté erwor-

²¹¹ Andreas Rippi, Zeitungsartikel Juni 1994, Einradhockeyarchiv Rolf Sander

²¹² Floh B 3918 D Domino Verlag und Zeitschriftenvertrieb Nr. 24 S. 28 / 29
16.10.2000

²¹³ Im Sportwissenschaftlichen Lexikon (2007) gibt es keinen Begriff Trendsport, ich habe mich an Breuer, C. / Michels, H. (Hrsg.) (2003) Trendsport orientiert.

²¹⁴ Breuer, C. / Michels, H. (Hrsg.) (2003) S. 13

ben hat. Dafür stehen auch prominente Stars wie Mika Häkkinen, der sich einradfahrend einem großen Publikum präsentierte. Er „fuhr mit dem Einrad zur Schule,“²¹⁵ schrieb der Kölner Express im Jahre 1998 Bezug nehmend auf einen Auftritt von Häkkinen bei Stars in der Manege.

Was die Bezugsquellen für Einräder angeht, ist es möglich geworden, überall Einräder zu kaufen. Dazu zählen auch kleinere Fahrradhändler, normale Sportkaufhäuser wie Decathlon oder Intersport. Sportfachhändler und Schulausstatter wie Sport Erhard und Sport Thieme haben Einräder im Sortiment. Vor allem im letzten Jahr ist zu beobachten, dass eigentlich total fachfremde Firmen das Einrad als gewinnbringendes Produkt erkannt haben. So waren Einräder bei Tschibo, Baumärkten und Discountern im Angebot zu erwerben. Mit dieser Entwicklung ist auch ein weiterer Preisverfall beobachtbar. So gibt es tatsächlich schon neue Einräder für weniger als 50 Euro zu kaufen. Auf dem Gebrauchtmart bekommt man fahrtaugliche Räder unter 10 Euro.²¹⁶ Daher ist es nun eigentlich allen Bevölkerungsteilen möglich, ein Einrad zu erwerben und das Fahren zu erlernen.

²¹⁵ Kölner Express 7.12.1998

²¹⁶ Ich selber habe ein Einrad für einen Euro am 10.5.2007 bei Ebay ersteigern können.

7 Fazit

Im Rückblick auf die lange Geschichte des künstlerischen Radfahrens unter besonderer Berücksichtigung des Einradfahrens stelle ich fest, dass Kunstrad und Einrad in den Pionierjahren eine sehr ähnliche Entwicklung aufweisen. Die Entwicklung der verschiedenen Bereiche wie Technik, Sport und Artistik weist viele Phasen auf. Dabei ist jedoch nie ein Bereich völlig unabhängig vom anderen Bereich gewesen, wie dies vor allem Personen aus dem Bereich des Kunstradfahrens gerne behauptet hätten.

Zusammen mit dem Aufkommen und der Durchsetzung der Fahrräder zunächst als Privileg für die bürgerliche Oberschicht und später als Verkehrsmittel und Mobilisationsfaktor für eine große Arbeiterklasse hatte das Einrad seine erste Hochzeit zusammen mit den Hochrädern (Ordinary Bikes / Penny farthing). Durch die Möglichkeit, das normale Fahrrad durch Abnahme des Hinterbaus zu einem Einrad zu machen, waren wohl viele engagierte Radfahrer zu dieser Zeit auch Einradfahrer. Man versuchte schon um die Jahrhundertwende Grenzen auszuloten, zu verschieben, neue Bereiche zu erschließen und sich und das Einrad weiter zu entwickeln. Aus dieser Pionierzeit stammten auch schon die späteren Disziplinen Einradrennen, Tourenfahrten und Trickfahrten sowie einige Spezialeinräder wie das Ultimate.

Der Glaube an das Einrad als Verkehrsmittel der Zukunft war wohl auch zu dieser Zeit am größten, wie man am Beispiel von

Scuri am besten nachvollziehen kann. Nach der Ernüchterung kam dann jedoch die Phase der Stagnation. Durch die Durchsetzung des Niederrades (Safety) wurde es schwierig, Einräder zu beziehen, bzw. dadurch bedingt das Fahren zu erlernen. Um die Wende vom neunzehnten zum zwanzigsten Jahrhundert wurde das bürgerliche Statuszeichen Kunstrad (wie das Fahrrad) dann zur Saalsportmaschine für eine Arbeiterschicht und ab und an, so wie auch das Einrad, zum Bühnenrequisit von Artisten im Circus und Variété.

Während das Kunstrad in der Folge als Sportgerät im Bereich vom DRB und auch dem A.R.B.S. eine kleine Anhängerschaft fand, wurde das Einrad mehr und mehr als Sportgerät vergessen. Wettkämpfe gab es nicht mehr und man benutzte es selbst in den Sportvereinen nur zu Showzwecken, bei Festauftritten oder Korsofahrten. Daran änderte auch die erste industrielle Herstellung des Werkes der A.R.B.S nicht viel.

Im Bereich Circus etablierte sich das Einrad als Zusatz- aber auch als Solorequisit und entwickelte sich weiter zum Hocheinrad (Stangenrad). Bis das Einrad wieder als zunächst alternatives Sportgerät anerkannt wurde, fristete es also relativ konstant als Fahrrad für Artisten sein Exil in diesem Bereich. Aus dieser Zeit lässt sich noch heute bei vielen Personen die Meinung erklären, Einradfahren sei nur etwas für das fahrende Volk.

Ab 1960 war es dann soweit, dass man wieder verstärkt auf das Einrad als alternatives Sport- und Bewegungsgerät aufmerksam wurde und auch das künstlerische Radfahren erhielt mit dem BMX Rad ab 1980 wieder frischen Wind. Interessanterweise kam der Trend des alternativen Einradfahrens nicht

aus Deutschland, was man von der führenden Kunstradfahrnation hätte erwarten können, sondern aus den Vereinigten Staaten und Japan.

Während der große deutsche Radfahrverband BDR das moderne Einradfahren zunächst nicht beachtete und weiter auf die eigene vom Kunstradfahren adaptierte Wettkampfform des Einradfahrens setzte, schaffte man in der Jonglier- Bewegungskunstszene Platz für die aufkeimende Freizeitsportbewegung. Ab 1993 folgte eine Phase der Beobachtung durch den BDR. Erst im jetzigen 21. Jahrhundert erhielt das alternative Einradfahren auch im Bund Deutscher Radfahrer stärkere Aufmerksamkeit und es wurden mit den Einradrennen und den offenen deutschen Meisterschaften im Einradfahren schon erste Veranstaltungsserien übernommen.

Im Vergleich zwischen Kunstrad und Einrad ist das Einrad gerade in den letzten Jahren extrem aufgewertet worden. Waren die Einräder des 19. Jahrhunderts eigentlich Ableger der Hochräder und speziell der Kunsträder, änderte auch die Einführung des Niederrades nichts an der geringeren Anzahl der Einräder im Vergleich zu den Kunsträdern, die zumindest ab 1920 in den Radsportvereinen zahlreich zu finden waren. Bis in die 60er Jahre änderte sich an der Relation zwischen Kunsträdern und Einrädern nicht viel. Erst nach der Einführung des Einrades als preiswertes Spielzeug änderte sich das. Zuerst in den Vereinigten Staaten, wo ohnehin der Kunstradsport nicht stark ausgeprägt war und ab 1990 auch in Deutschland. Heute kann man getrost behaupten, dass es mehr Einräder als Kunsträder gibt.

Wenn man die Preise vergleicht, weiß man auch sehr schnell, warum das so ist. Aber auch die Motivation, einen Sport auszuüben, der sehr traditionell ist, wenig eigene Spielräume zulässt und sehr trainingsintensiv ist, ist bei den Jugendlichen weniger vorhanden als der Wunsch, sich selbst verwirklichen zu können und ein neues Bewegungsgefühl mit dem Einradfahren zu erreichen.

Sieht man das Einradfahren unter der Geschlechterperspektive, so stellt man fest, dass wie in vielen Bereichen die Damen zumindest zahlenmäßig seit Einführung von Damenwettbewerben vor dem zweiten Weltkrieg die Führung übernommen haben. Dies trifft sowohl auf das Einrad- als auch auf das Kunstradfahren zu. Die männlichen Fahrer haben sich auf wenige Nischen wie extremes Einradfahren, Einradhockey oder Radball zurückgezogen, wo sie zahlenmäßig noch dominieren. Im Bereich Radball gibt es zudem noch immer keine Startmöglichkeit für Frauen, da man ihnen von Seiten des Radfahrbundes nur das Radpolospiel überlassen hat. Radpolo wurde nur bis zum Ende der 30er Jahre von Männern betrieben. Es ist also eine Profilierung der Geschlechter auch im kleinen Bereich des künstlerischen Radfahrens zu erkennen. Das Varieté stellt bei der geschlechterspezifischen Betrachtung eine Ausnahme da. Die überwiegende Anzahl von Artisten die Einrad fuhren, waren zwar auch männlich, aber im Bereich des Circus wurde die Domäne der Männer als erstes schon vor der Wende zum 20. Jahrhundert gekippt, denn immer wieder tauchten weibliche Radfahrerinnen in den Shows auf. Heute ist das Einradfahren ein Geschlechter und Schichtübergreifendes Phänomen, das,

wie ich meine, durchaus Trendsportpotenzial hat, zumal die Entwicklung noch längst nicht als abgeschlossen gilt.

Gesellschaftliche Anerkennung genießt es nicht mehr als Privileg der Reichen oder als Symbol für den Artist, sondern als allgemeines Sport- und Spielgerät. Nur auf die Anerkennung als Verkehrsmittel muss derzeit (ähnlich wie bei Rollschuhen oder dem Skateboard) noch verzichtet werden und es ist auch sehr fraglich, ob dieser Wunsch in Erfüllung gehen wird. Das Fahrrad hat gegenüber dem Einrad immer noch eine deutlich breitere Nutzungsmöglichkeit und die Beherrschung ist wesentlich leichter zu erlernen. Dennoch gibt es einzelne Gruppen, die sich für die Ernennung zum Verkehrsmittel stark machen und nicht länger mit einem verkehrsrechtlich einzustufenden Spielzeug auf öffentlichen Wegen fahren möchten.

IN der BMX- Sparte hat der Rennwettkampf 2008 zu olympischen Ehren geschafft, allerdings gibt es noch keine Freestyle-, Street- oder Halfpipe- Wettbewerbe. Diese eher künstlerischen Disziplinen der Sparte sind dafür aber schon seit längerem Bestandteil der X- Games.²¹⁷

Das Einradfahren im Varieté und Circus war in der gesamten untersuchten Zeitspanne eigentlich konstant, so sind nur Veränderungen bei der durchschnittlich auftretenden Gruppengröße zu erkennen. Hierbei ist deutlich der Trend zu Duo- oder So-

²¹⁷ Anmerkung: Die X-Games sind ein sportartübergreifendes Event, bei dem die besten Aktiven der als Extremsport einzustufenden Disziplinen eingeladen werden den besten Sportler aus ihren Reihen zu ermitteln. Sie finden jährlich im Sommer und im Winter statt.

lokünstlern seit etwa 1980 festzustellen. Dabei bestätigen Ausnahmen wie die King Charles Troup, die derzeit bei „Afrika Afrika“ auftritt, aber auch große Kunstradgruppen aus China, die Regel. Auch Einradtrial und Freestyle finden langsam den Weg in die Varietészene, so wie es häufig neuere sportliche Entwicklungen in das Variété geschafft haben.

Es ist festzuhalten, dass es immer Verbindungen zwischen den Bereichen Sport und Artistik gegeben hat und diese Einflüsse werden auch weiterhin bestehen bleiben, auch wenn sich viele Aktive von den anderen Bereichen nicht nur räumlich sondern auch inhaltlich absetzen wollen. Artistik ist Sport und Sport ist Artistik, gerade im Bereich des künstlerischen Radfahrens kann ich wirklich keine klare Trennung ausmachen, sieht man mal von der Motivation der Ausführenden ab. Das betrifft sowohl die Aktiven, wie auch die Tricks und Techniken. Die Grenzen zwischen dem sportlichen und kommerziellen Kunstradfahren verschwimmen weiterhin. So gibt es so genannte EinradSPORTler die mit dem Auftreten Geld verdienen, genauso wie Artisten, die aus Gründen der besseren Werbewirksamkeit aber auch aus persönlicher Freude an sportlichen Wettbewerben teilgenommen haben und werden.

Die industrielle Fertigung von Kunst- und Einrädern orientiert sich immer mehr an globalen Dimensionen. Lediglich die Herstellung und der Vertrieb von traditionellen Kunsträdern ist noch größtenteils Sache von wenigen tschechischen und deutschen Handwerkern. Wie die Beispiele von Discountern zeigen, kann man mit dem Einradverkauf heute auch in größerem Maßstab

Geld verdienen. Die enorme Weiterentwicklung in der industriellen Fertigung und damit der auf einen Tiefststand gesunkene Preis für ein Einrad hilft, eine noch breitere Basis an Personen zu bilden, die auch, wenn sie sich nicht als Einradfahrer bezeichnen würden, zumindest ein Einrad besitzen oder Einrad fahren können.

Die Differenzierung und Aufspaltung im Bereich der Einradaktivitäten war besonders in den letzten Jahren extrem gewesen und ist meiner Meinung nach nicht mehr zu einer gemeinsamen Bewegung zusammenzuführen. Welche Bereiche sich durchsetzen werden, ist dabei durchaus offen, die Entwicklung in allen Bereichen des künstlerischen Radfahrens ist noch längst nicht abgeschlossen. Das Einradfahren befindet sich in Deutschland momentan auf einer seit 17 Jahren aufwärts strebenden Erfolgsspur.

Vielleicht gibt es bald von der technischen Seite den nächsten Fortschritt zu verzeichnen. Ob die Studie von Bombardier überhaupt noch dem künstlerischen Radfahren zuzuordnen ist, möchte ich nicht beantworten, jedoch allein das Design wäre für mich die Einstufung „künstlerisch“ durchaus wert. Das Zukunftsprojekt mit geplanter Serienreife im Jahr 2005 soll sich elektronisch selbst ausbalancieren und so leicht zu fahren sein, wie ein Motorrad. Die beiden Stützräder sollen ab einer Geschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde, einem Flugzeugfahrwerk ähnlich, eingezogen werden und es soll mit Gewichtsverlagerung zu steuern sein. Mit einer zukunftssträchtigen Brennstoffzelle und modernster Elektronik ausgestattet, wäre dieses Einrad in meinen Augen nicht nur eine kleine technische

Sensation, sondern sogar wieder als Statusobjekt einer wohlhabenden Gesellschaftsschicht zu gebrauchen, womit wir wieder am Anfang der Fahrradfahrgeschichte angekommen wären.



Abbildung 68 Studie eines motorgetriebenen, selbstbalancierenden Einrades der Firma Bombardier, Modellfoto

Abkürzungen

A.R.B.S.	Arbeiter Radfahrerbund Solidarität
BDR	Bund Deutscher Radfahrer (vormals DRB)
BEV	Bayrischer Einrad Verband
BMX	Bicycle Moto Cross
DC	Deutschland Cup
DRB	Deutscher Radfahrer Bund (1884)
DTB	Deutscher Turner Bund
EDEL	Erste Deutsche Einradhockey Liga
EUROCYCLE	Europäisches Einradtreffen
FLUCK	Fakse Ladeplads Unicycle Klub, Einradtrialtreffen
GMTW	German Muni und Trial Weekend
GUF	German Unicycle Federation
IFMA	Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung
IUF	International Unicycling Federation
JUA	Japan Unicycling Association
MUNI	Mountain Unicycling, Mountain Unicycle
NUC	National Unicycling Championship (USA)
UMX	Unicycle Moto Cross
UNICON	Unicycling Convention (Weltmeisterschaften)
USA	Unicycling Society of America

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1 Etruskische Krieger im Handstand auf einem Rad in den Kampf rollend (zirka 5. Jahrhundert vor Christus).....9
Privatarchiv Gronen, nun Radsportarchiv Deutsche Sporthochschule Köln, im Ordner „Manuskripte“
- Abbildung 2 Bronzestatur einer einzelnen Klienträgerin auf einem Rad mit Achse rollend (um 540 vor Christus).....11
Fotoarchiv Archäologie des Landesmuseums Württembergs, Stuttgart
- Abbildung 3 Federzeichnung in Braun von Hieronymus Bosch mit einer Darstellung von Hexen, eine Hexe reitet auf einem Mühlstein13
Aus: Koleweij, J./ Vandenbroeck, P. / Vernet, B.: Hieronymus Bosch: Das Gesamtwerk, Belser Verlag, Stuttgart 2001, Abbildung 138 S. 159, Original im Musée du Louvre, Département des Arts Graphiques
- Abbildung 4 Großes Laufrad mit einer Achse und jeweils seitlich angeordneten Fahrern genannt Pédocaète 185115
Rauck, M./ Volke, G./ Paturi, F.: Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte, AT Verlag Aarau, Stuttgart 1979 S. 54
- Abbildung 5 Muskelkraftbetriebenes Monocycle mit einem Fahrer, Patent Hemmings 186916
Patent Hemmings US 92,528
- Abbildung 6 Fahrer auf einem Einrad mit Ausgleichsgewichten unter der Achse, Patent Ward 186917
Patent Ward US 88,683
- Abbildung 7 Fahrer auf einem Einrad mit einem verlängerten Pedalhebelmechanismus Patent Hobby 1870.....18
Patent Hobby
- Abbildung 8 Patentzeichnung von Scuris Einrad in einer frontalen und einer seitlichen Ansicht 1881.....19
Patent Scuri US 242,161
- Abbildung 9 Patentzeichnung von Ottos weiterentwickeltem übersetzten Einrad in der frontalen und seitlichen Darstellung 1881.....20
Patent Otto DE 16802
- Abbildung 10 Einrad mit Ausgleichsgewicht auf Schienen, Patentzeichnung Watson 1901.....21
Patent Watson US 684.328
- Abbildung 11 Fünf Fahrer vor dem Start bei einem frühen Rennen hinter ihren zu Einrädern umgebauten Hochrädern 188623
Privatarchiv Gronen, nun Deutsche Sporthochschule Köln, im Ordner „Manuskripte“
- Abbildung 12 Zeichnungsserie eines Zwerges mit einer Schnecke, die sich beim Reiten zum Einrad entwickelt, Karikatur 188726
Radfahrhumor 1.11.1887 S. 22, 23 Deutsche Sporthochschule Köln
- Abbildung 13 Mehrere Radfahrer bei Akrobatikfiguren auf ihren Hochrädern mit dem Titel Fietsacrobaten von 1881.....28

Bild aus der Broschüre: Fiets en fietser S. 27 Fietsacrobaten 1881 (Ausstellungskatalog). Das Exemplar ist jedoch beschädigt und es fehlen, die ersten Seiten, samt Herausgeber, Erscheinungsjahr usw. Privatarchiv Gronen, nun Deutsche Sporthochschule Köln, noch unsystematisiert	
Abbildung 14 Anzeige im Stahlrad 1893 mit einer Aufforderung von Kaufmann an Marschner zum Konkurrenzkunstoffahren	30
Stahlrad 1893 S. 203, Deutsche Sporthochschule Köln	
Abbildung 15 Scuri fährt mit zwei Knaben auf einem hohen Einrad in einer Aufführung	33
Der Radfahrer 1.3.1887 S. 82 Deutsche Sporthochschule Köln	
Abbildung 16 Anzeige von Focke zur Bewerbung seiner Spezialräder wie dem Einrad 1886	34
Walther Ulreich in: Cycle History 15, S. 152	
Abbildung 17 Werbeplakat mit Darstellungen vom Kunstradfahrer Kaufmann mit verschiedenen Kunst- und Einrädern	35
Radfahrhumor 1.9.1891, S. 670, Deutsche Sporthochschule Köln	
Abbildung 18 Kleinanzeige von Kaufmann zu Vermarktungszwecken seiner Kunstfahrdarbietungen	36
Radfahrchronik 1.10.1892 S. 15, Deutsche Sporthochschule Köln	
Abbildung 19 Foto vom ordensdekorierten Kaufmann auf einem rahmenlosen Einrad	36
Archiv Budzinski: Manuskript Radsport im Bild - Könige des Pedals 1890 – 1896, Signatur 213, S. 113, Deutsche Sporthochschule Köln	
Abbildung 20 Der Einradfahrer Hinting, vor der Abfahrt auf der Spitze einer so genannten Spirale stehend	38
Rüdiger Rabenstein in: Cycle History 9, S. 64	
Abbildung 21 Zeichnungen zum Aufsteigen auf das Einrad in einem Lehrbuch von Gabriel 1888	41
Gabriel, W.: Das Fahren und Kunstfahren auf dem Zwei- und Einrad. Leitfaden für Radfahrer, Selbstverlag 1888, Bildtafeln im Anhang	
Abbildung 22 Foto eines Fahrers auf einem speziell für das Fahren ohne Rahmen gebauten Einrades	42
Nitz, L.: Die hohe Schule des Rades, Selbstverlag 1907 Berlin, S. 224	
Abbildung 23 Foto eines in einem Ring sitzenden Jungen	42
Nitz, L.: Die hohe Schule des Rades, Selbstverlag 1907 Berlin, S. 226	
Abbildung 24 Zeichnung eines Clowns, der im Bruststand auf dem Sattel mit den Händen die Pedale des Rades bedient	47
Radfahrhumor 15.1.1888, S. 73, Deutsche Sporthochschule Köln	
Abbildung 25 Karikatur eines Einrades mit mehreren Fahrern aus unterschiedlichen Gesellschaftsschichten und einem Steuerjungen	47
Radfahrhumor 1.8.1888 S. 247, Deutsche Sporthochschule Köln	
Abbildung 26 Patentzeichnung eines für das Fahren auf Wasser geplanten Einrades 1943	49
Patent Nilsson US 254.365	

Abbildung 27 Werbeanzeige mit Darstellung des Frischauf- Einrads 1927	50
Der Arbeiter Radfahrer, Halberstadt ,Nummer 3. 33, Jahrgang 1.3.1927 Archiv der Friedrich Ebert Stiftung Bonn	
Abbildung 28 Foto des Artisten Fred Bradford im „Drei-Mann-Hoch“ neben seinem Hocheinrad posierend 1921	54
Quelle: Circusarchiv Familie Winkler, Berlin	
Abbildung 29 Foto zweier Einradfahrer aus dem Wintergarten Varieté mit Hockeyschlägern und einem Ball samt kleinem Tor 1925	55
Quelle: Einradhockeyarchiv Rolf Sander, Mainz	
Abbildung 30 Werbefotocollage des clownesken Kunstradfahrers Paul Doon in verschiedenen Situationen seiner Bühnenpräsentation auf Spezialrädern	56
Quelle: Circusarchiv Familie Winkler, Berlin	
Abbildung 31 Schriftzug und Logo des Kunstradpaares 2 Heinkes.....	57
Quelle: Circusarchiv Familie Winkler, Berlin	
Abbildung 32 Foto des Artisten Hal Yaff auf einem Zick- Zack Einrad fahrend.....	57
Quelle: Programmheft des Hansa Varieté, Archiv des Theaters, Hamburg	
Abbildung 33 Foto einer 4er Reihe der Marchita Gruppe auf Hocheinrädern	59
Quelle: Circusarchiv Familie Winkler, Berlin	
Abbildung 34 Foto von Reino beim Einradfahren.....	59
Quelle: Circusarchiv Familie Winkler, Berlin	
Abbildung 35 Briefmarke mit der Darstellung von Reinos Handstandeinradfahren auf dem Seil 1987	59
http://www.unicyclist.com/index.php?page=gallery&g2_itemId=161737 (Zugriff am 27.3.2007 8.25 Uhr)	
Abbildung 36 Patentzeichnung eines simpel konstruierten Einrades 1961 Cornell	63
Patent Cornell US 3,083,036	
Abbildung 37 Patentzeichnung eines Sattels mit starker Biegung und Verbreiterung an Front und Heck 1967	63
Patent Cornell US 3,432,204	
Abbildung 38 Patentzeichnung einer Hocheinradgabel in verschiedenen Ansichten.....	64
Patent Brilando US 254,365	
Abbildung 39 Werbeprospekt für das Columbia Einrad für die IFMA Köln 1963.....	68
Quelle: Privataarchiv Gronen, nun Deutsche Sporthochschule Köln, Ordner: Kataloge	
Abbildung 40 Foto von japanischen Einradfahrern beim Einradhockeyspiel 1971	69
Quelle: Einradhockeyarchiv Rolf Sander, Mainz	
Abbildung 41 Foto von fünf Picards, drei Herren fahren auf Hocheinrädern, während die Damen um von den Fahrern getragene Stangen rotieren.....	75
Quelle: Circusarchiv Familie Winkler, Berlin	

Abbildung 42 Foto des Einradfahrers der Luzianos, das ihn auf der höchsten Stufe eines mehrstufigen Treppenpodestes beim Seilspringen zeigt.....	75
Quelle: Circusarchiv Familie Winkler, Berlin	
Abbildung 43 Foto der King Charles Troup beim Basketballspiel auf dem Einrad in einer Circusmanege.....	76
Quelle: Circusarchiv Familie Winkler, Berlin	
Abbildung 44 buntes Werbeplakat aus einer Zeitschrift mit einer jungen Einradfahrerin im Hintergrund eines Karamalzgetränks 1974	78
Karamalz Werbung in der „Bunten“ 1974, Privataarchiv Gronen, nun Deutsche Sporthochschule Köln, noch unsystematisiert	
Abbildung 45 Jongleur auf einem Hocheinrad, dessen Rad aus einem VW Zeichen gebaut ist, Karikatur 1975	78
Zeitungsausschnitt einer Tageszeitung, Privataarchiv Gronen, nun Deutsche Sporthochschule Köln, noch unsystematisiert	
Abbildung 46 Einradtrainer	79
Patent US 5,454,579 Chen 1995	
Abbildung 47 Spezieller Einradhandschuh produziert von Kris Holm 200681 http://www.einradladen.net/shop/show_product.php/cPath/10/products_id/475 Zugriff am 4.5.2007 21.23 Uhr	
Abbildung 48 20 Zoll Ultimate der Marke Nimbus Nimbus.....	81
http://www.einradladen.net/shop/show_product.php/cPath/2_49/products_id/278 Zugriff am 6.6.2007 22.46 Uhr	
Abbildung 49 20 Zoll Trialeinrad von Koxx aus Aluminium mit extrem dicken Reifen	81
http://www.einradladen.net/shop/show_product.php/cPath/1_71/products_id/452 Zugriff am 6.6.2007 22.13 Uhr	
Abbildung 50 Renneinrad mit schmaler Achse und Alugabel in 26 Zoll von Qu-ax	81
http://www.einradladen.net/shop/show_product.php/cPath/2_46/products_id/459 Zugriff am 6.6.2007 22.24 Uhr	
Abbildung 51 36 Zoll Schlumpf Getriebeeinrad.....	81
http://www.unicyclist.com/index.php?page=gallery&g2_itemId=299893 Zugriff am 6.6.2007 22.32 (eingestellt am 1.1.2007)	
Abbildung 52 29 Zoll Kris Holm MUNI Einrad für Geländefahrten.....	81
http://www.einradladen.net/shop/show_product.php/cPath/1/product_s_id/300 Zugriff am 6.6.2007 23.57 Uhr	
Abbildung 53 Vierer Einrad Reigen, Foto David Weichenberger.....	83
Quelle: David Weichenberger, Linz Österreich	
Abbildung 54 Einzelkür aus Japan, Unicon Schweiz 2006, Foto Janina Messinger	85
Quelle: Janina Messinger, Rodgau	
Abbildung 55 Junioren Gruppenkür, Unicon Japan, Foto Sonja Theiss.....	85
Quelle: Sonja Theiss, Düsseldorf	
Abbildung 56 Eurocycle Bremen 2002: Einradfahrer bei dem Versuch, über eine mit Seifenlauge bespritzte Plane zu fahren, Surprising Obstacle, Foto Eurocycle CD.....	87
Quelle: Eurocycle 2002 Bilder CD, Foto Isabel Schuhmacher, Bremen	

Abbildung 57 Titelblatt der Ersten Unirider, mit Foto von Sammy Hellwig, 1993	88
Quelle: Unirider Titelseite, Unirider Team (Hrsg.): Gutenbergstr. 68, Köln, Kopie des Originals von Michael Hernandez, Köln	
Abbildung 58 Expertrennen DC 2004, Foto David Weichenberger	90
Quelle: David Weichenberger, Linz Österreich	
Abbildung 59 Einradrennen DC 2005 Stuttgart, Foto Carsten Pingel.....	90
Quelle: Carsten Pingel, Berlin	
Abbildung 60 Einradhockeyfinale 2006, Swiss Power Team I - Remscheid, Foto Mike Penton	93
Quelle: Mike Penton, London England, Hrsg. des Uni Magazine	
Abbildung 61 schwierige Abfahrt bei einem GMTW in der Gruppe	95
Quelle: Sonja Theiss, Düsseldorf	
Abbildung 62 Joe Einradtrial 2006, Sprung vom Palettenstapel auf einen Baumstamm, Foto Mike Penton.....	97
Quelle: Mike Penton, London England, Hrsg. des Uni Magazine	
Abbildung 63 Xavier Collos, Einrad Streetstyle Contest 2006, Unispin Variante, Foto Janina Messinger	97
Quelle: Janina Messinger, Rodgau	
Abbildung 64 Foto von Peter Rosendahl, Abfahrt von einem Treppenpodest auf einem Trice.....	99
Quelle: Pressefoto Hansa Varieté, Privatarchiv Achim Schlotfeldt	
Abbildung 65 Foto von Rob Alton bei einem Balanciertrick auf dem Vorderrad seines BMXs stehend im Hansa Varieté Hamburg	99
Quelle: Pressefoto Hansa Varieté, Privatarchiv Achim Schlotfeldt	
Abbildung 66 Foto der Farellos er springt mit dem Einrad vom Podest in ein Trampolin, während sie die Treppen herunter fährt	101
Quelle: Circusarchiv Familie Winkler, Berlin	
Abbildung 67 Foto von Paul Chen; Balanciertrick auf dem Sattel des Einrades liegt, während er das Rad mit den Händen ausbalanciert	101
Quelle: Pressefoto von Paul Mattheß	
Abbildung 68 Studie eines motorgetriebenen, selbstbalancierenden Einrades der Firma Bombardier, Modellfoto	115
Quelle: http://www.shark2.at/07_Links/Bombardier/Bombardier.htm Zugriff am 12.3.2007 14.23 Uhr	

Quellen- und Literaturverzeichnis

Darstellungen:

- Anders-Wilkens, A. / Mager, R. (2006). Einradfahren. Basics und erste Tricks. Aachen. Meyer & Meyer
- Beduhn, R. / Klocksin, J. (Hrsg.). (1995). Rad-Kultur-Bewegung. Essen Klartext Verlag
- Böhm, L. / Born, H. (1976). Das Kunstradfahren Verlag. Teningen. Kesselring
- Breuer, C. / Michels, H. (Hrsg.).(2003). Trendsport. Modelle, Orientierungen und Konsequenzen. Aachen. Meyer & Meyer
- Brockhaus (Hrsg.). (1930). Der große Brockhaus. 15 völlig neu überarbeitete Auflage. Leipzig. Brockhaus
- Bund Deutscher Radfahrer (Hrsg.). (1984). 1884 -1984 100 Jahre Bund Deutscher Radfahrer
- Dinklage, B. / Bardell, B. (1996). Die Kunst des Einradfahrens. 4. Auflage. Moers. Edition Aragon
- Dinklage, B. / Bardell, B. (2006). Die Kunst des Einradfahrens. überarbeitet Neuauflage. Moers. Edition Aragon
- Dodge, P. (2001). Faszination Fahrrad. 2 Auflage. Kiel. Delius Klasing Edition Moby Dick
- Dorf Müller, G. (1925). Der Radsport im Saale. 4 neubearbeitete Aufl.. Offenbach. Verl. des Arbeiter Radfahrerbund Solidarität (Erstausgabe 1909)
- Gabriel, W. (1888). Das Fahren und Kunstfahren auf dem Zwei- und Einrad. Leitfaden für Radfahrer. Mannheim. Selbstverlag
- Gronen, W. / Lemke, W. (1978). Geschichte des Radsports und des Fahrrads von den Anfängen bis 1939. Eupen. Edition Doepgen Verlag
- Herzog Ulrich (Hrsg.). (1984). Fahrradpatente. Erfindungen aus 2 Jahrhunderten. Kiel. Moby Dick Verlag
- Höfer, R. (1890). Leitfaden für das Kunstfahren beim Radfahrersport. Leipzig. Weber
- Höfer, R. (1890). Leitfaden für das Saalfahren beim Radfahrersport. 4. Auflage. Leipzig. Weber
- Höher, S. (2005). Einradfahren. 7.Aufl.. Reinbek bei Hamburg. Rowohlt
- Koleweij, J./ Vandenbroeck, P. / Vermet, B. (2001). Hieronymus Bosch. Das Gesamtwerk.Stuttgart. Belser Verlag
- Kuhn, H. (1995). Vom Korsett zum Stahlroß. Sankt Augustin. Academia-Verlag
- Maier, R. (1996). BMX – Race und Freestyle. Köln. Freedom Verlag
- Müller, J. (Hrsg.). (nach 1899). Der Kunst-Radfahrer. Leitfaden für jeden Freund des Radsports. Lucka. Selbstverlag
- Nationalsozialistischer Reichsbund für Leibesübungen (Hrsg.). (1938). Der Hallenradsport Lehrbuch mit Sonderbestimmungen und Wertungstabellen. amtlich zugelassene Fassung. Berlin
- Nitz, L. (1907).Die hohe Schule des Rades. Berlin. Selbstverlag

- Pavarno, S. (Hrsg.). (2005). Teach Unicycling. Selbstverlag von unicycle.com
- Rabenstein, R. (1996) Radsport und Gesellschaft. 2. Auflage. Hildesheim (u.a.). Weidmannsche Verlagsbuchhandlung
- Rauck, M./ Volke, G./ Paturi, F. (1979). Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte. Stuttgart. AT Verlag
- Röthig / Prohl u.a. (Hrsg.).2003. Sportwissenschaftliches Lexikon. 7., völlig neu bearbeitet Auflage. Schorndorf. Hofmann
- Schmidt, W. (1912). Miniatur- Bibliothek für Sport und Spiel; 43. Radballspielen im Saale. Leipzig. Grethlein (Original 1907)
- Schröder, R. (2005). Lexikon Radsport. Göttingen. Verlag die Werkstatt
- Signor, S. (1971). Das Artistentum und seine Geschichte. Reprint. ohne Ort. ohne Verlag (Original Leipzig 1910)
- Smolik, H-C. / Etzel, S. (1997). Das große Fahrradlexikon. Technik; Praxis; Material von A bis Z, 1. Aufl., Bielefeld, Bielefelder Verl. Anstalt
- Treiber, J. (1994). Artistisches. Mit Einrad, Ball und Seil. München. BLV
- Wiley, J. (1984). The complete Book of Unicycling. California. Lodi

Patente:

Die meisten Patente konnten im Internet recherchiert und beschafft werden. Die Datenbanken sind erreichbar unter:

<http://depatisnet.dpma.de:80/DepatisNet/depatisnet?window=1&space=unknown&content=index&action=index&session=c23b66f230d8b38aab4fe98241f19eb3b5821b644909&stamp=21126> oder:

<http://www.espacenet.com/index.en.htm>

Die nicht dort zu bekommenden Patentzeichnungen sind ausnahmslos der Sammlung von Herr Stephen Ransom, Bremen entnommen.

Hemmings US 92,528

Ward US 88,683

Scuri US 242,161

Otto DE 16802

Watson US 684.328

Nilsson US 254.365

Cornell US 3,083,036

Cornell US 3,342,204

Brilando US 254,365

Chen US 5,454,579

Gable und Pelton US 265,056

Tolcher US 734,109

Schutte US 627,596

Boes US 660, 835

Arnz DE 51623
Ganswind US 638, 963
Myers US 87,355
Morris US 914,597
Pentenado US 919,070
Ganswind DE 105126
Anderson US 550,399 und 550,400

Zeitschriften:

Allgemeine Sport Zeitung (1882), 8.10. S.604
Allgemeine Sport Zeitung (1883), 9.3. S.184
American Bicyclist (1962) August S. 95
Baudry de Saunier (1891) S. 231
Bundeszeitung (1933), 1.1.
Der Arbeiter- Radfahrer (1902 – 1907) (Mikrofilm MF 722 Friedrich Ebert
Stiftung Bonn)
Der Arbeiter- Radfahrer (1902), 13.2. (Mikrofilm MF 722 Friedrich Ebert
Stiftung Bonn)
Der Arbeiter Radfahrer (1903) Halberstadt A.R.B.S. (Mikrofilm MF 722
Friedrich Ebert Stiftung Bonn)
Der Arbeiter Radfahrer (1927) Halberstadt. A.R.B.S. (Friedrich Ebert Stif-
tung Bonn)
Der Radfahrer (1885), 1.2. S. 47
Der Radfahrer (1887) S. 81
Der Radfahrersport (1886), 15.11. S. 217
Deutscher Radfahrer Bund (1890), 1.1. 4 Jahrg. Nr. 1 S. 10
Deutscher Radfahrer Bund (1890), 1.1. S. 10
Deutscher Radfahrer Bund (1891) S. 181
Deutscher Radfahrer Bund (1891), 15.3. S. 360
Deutscher Radfahrer Bund (1892) 15.1. S. 123
Deutscher Radfahrer Bund (1892), 15.1. 5 Jahrg. Nr. 2 S. 123
Deutscher Radfahrerbund (1888) S. 514
Floh B 3918 D Domino Verlag und Zeitschriftenvertrieb Nr. 24
16.10.2000
Radfahrchronik (1890), 15.12. S. 158
Radfahrchronik (1891), 15.7. S. 575
Radsport (1975), 3.1. S. 14
Radsport (1993), 4.11. S. 14
Stahlrad (1893) S. 176
Velociped (1882) S. 57

Beiträge:

Lessing, H-E. in Cycle History 2 Proceedings, 2th international Cycling
History Conference, Saint Etienne. 1991. Rob van der Plas, San
Francisco S.49 - 56
Annie Hantner, A. / Croughton. Bicycles and Sidepaths. Rochester Histo-
rical Society Publication Fund Series 14 (1936): 327 „Death of
early trick Bicyclist in, Rochester Democrat and Chronicle 26, Juli
1914
Brucker, O.: Von Nickolaus Kaufmann bis Jürgen Kessler, in Olympi-

- sches Feuer 36 (1986) 5, S. 65-66
- Markham, S. in Cycle History 7 Proceedings, 7th international Cycling History Conference, Buffalo, New York, USA September 1998. Rob van der Plas, San Fransisco S. 65 - 73
- Rabenstein, R. in Cycle History 9, Proceedings, 9th international Cycling History Conference, 9. Ottawa, Canada 19-21.8.1998. Van der Plas Publications, San Fransisco S. 62-67
- Rabenstein, R. in Cycle History 11 Proceedings, 11th interantional Cycling History Conference, 11. Osaka, Japan 23-25.8.2000 Van der Plas Publications, San Fransisco S. 160 - 168
- Salvisberg, P. v. (Hrsg). (1897). Der Radfahrsport in Bild und Wort :Waentig- Haugh, Felix: Die grossen Radfahrer- Verbände in Salvisberg, von 1897
- Ulreich, W. in Cycle History 15, Proceedings, 15th international Cycling History Conference, Wien, Österreich 1-4.9.2004. Van der Plas Publications, San Fransisco S. 142 - 156
- Wenck G. in Sportpädagogik 3/87 (1987) Das Einrad S. 46 -50. Hannover. Erhard Friedrich Verlag

Archivalien:

Deutsche Sporthochschule Köln:

Cycle-Racing Programmes , Collection band 8 1880 Sign.: 31 806
Radwettfahr- Programme Sammelband 1886-1889 Sign.: 48 007
Reglement internationales Kunstradsport, Kriffel Taunus 1975 Sign.:
27751
Sport- Album der Rad Welt (1902) Ein radsportliches Jahrbuch, Verlag
der Radwelt 1902 – 18/15), Berlin1-16/17 KP025 Sign.: Z 715/6
oder P 323

Radsportarchiv Wolfgang Gronen:

nach seinem Tod aufgekauft und archiviert in der Deutschen Sporthochschule Köln

- Die Bestände sind noch nicht systematisiert

Fahrrad und Radfahrer S. 97, Buch oder Katalog, nur in Teilen (wenige lose Seiten) vorhanden

Müller, J.. Infoblatt zu seiner Person, zirka 1930

Niederländischer Ausstellungskatalog, nicht vollständig, Einband fehlt

Programmheft 52. Deutsche Hallenradsport- Meisterschaften 1975, Wolfsburg, Ordner „Deutsche Meisterschaften“

Programmheft Deutsche Hallenradsport-Meisterschaft 1984 Herzogenrath, Ordner „Deutsche Meisterschaften“

Programmheft Rad-Weltmeisterschaften 1954 Köln – Wuppertal – Solingen Ordner „WM“

Programmheft WM 82 Weltmeisterschaften Hallenradsport, Kunstfahren. Radball, Rhein – Main- Halle, Wiesbaden, Ordner „WM“

Programmheft: Weltmeisterschaften Rad Neunzehn Köln 1927, Ordner „WM“

1889 Programmheft zur Deutschen Kunst-Saalsport Meisterschaft 23.8 1889 Hamburg

Prospekt Archiv Gronen (Columbia)

Radsportarchiv Freddy Budzinski:

nach seinem Tod aufgekauft und archiviert in der Deutschen Sporthochschule Köln

Das Archiv wird gerade gesichtet und systematisiert

Zeitungsinterview Kurt Hilbig, Archiv Budzinski , Kiste 116

Friedrich Ebert Stiftung, Bonn:

1908 Handbuch für Mitglieder des Arbeiter Radfahrer Bundes Solidarität, Offenbach a. M., S. 16 MF 722

Hansa Theater - Variete, Privatarchiv, Achim Schlotfeldt, Bremen:

Herr Schlotfeldt ist privater Sammler und Redakteur für die Circus Zeitung, Organ der Gesellschaft der Circusfreunde in Deutschland. Er schrieb monatlich einen Bericht über das Programm im Hansa Variete und stand in gutem Kontakt zur Direktion, die ihm Fotomaterial der Künstler überlassen haben. Alle Kommentare sind aus seinen Berichten entnommen, die zu- meist in der Circus Zeitung veröffentlicht wurden.

Hansa Varieté Theater, Hamburg:

Im Gebäude des Varietés hatte ich durch Herrn Baldermann (Geschäftsführer) Einsicht in die vollständig gesammelten Programmhefte ab Ende 1942 und in einige Ausgaben der Zeit ab Gründung ab 1894

Einradhockeyarchiv, Rolf Sander, Mainz:

Zahlen der Eurocycle
Zahlen der Einradhockeyliga
17.8.1971 Japanischer Zeitungsausschnitt
Andreas Rippi, Zeitungsartikel Juni 1994

Michael Hernandez (Schüler der Einradschule Tscha Tscha), Köln:

- Ordner „Einrad“
Ergebnisliste 2. Offenen deutsche Einradmeisterschaft Bottrop
Brief Kündigungsschreiben der GUF Mitgliedschaft
Unirider 1-3, Organ der German Unicycling Federation
Zeitungsausschnitt Kölner Express vom 7.12.1998

Sport- und Kultur- Vereinigung 1879 e.V. Mörfelden:

Einsicht in die Protokolle, Presseberichte, Abteilungen – Unterlagen, Zusammengestellt von Erwin Geiss
Insbesondere Inventarlisten des Vereins Abteilung Kunstradsport ab 1947

Preislisten von Pappnase (Jongliergeschäft) (im Privatbesitz)
Preislisten von Walther (Kunstradhersteller) (im Privatbesitz)

Interviews:

Pichler, Kurt 15.5.2007 (Unternehmer), telefonisch
Rosendahl, Peter (Artist) 25.3.2007, Bochum
Schlotfeldt, Achim (Freiberufler) 28.3.2007, Bremen
Hui Fang Ong, (Student)10.1.2007, Singapur

Auskunft per Email:

Dahm, Katrin (Mitarbeiterin Jongliergeschäft Pappnase) 22.3.2007
Foss, John (langjähriger Präsident der IUF) 18.4.2007
Stork, Simone (Dr.) (Keltenmuseum Hochdorf) 20.3.2007

Internet:

<http://www.dieschaubs.de/einrad/ieht/Da2006.htm>
(2006, 9.November), Zugriff am 8.6.2007 12.24 Uhr
<http://www.einradhockeyliga.de/>
Wittdorf, S. (2007, 9 Mai) Zugriff am 10.5.2007 8.36 Uhr
<http://www.einradkurs.de/>
Furtner, T. (2006) Zugriff am 25.5.2007 15.28 Uhr
<http://www.einradladen.net/shop/index.php>
Wende, R. (2007) Zugriff am 15.6.2007 20.07 Uhr
<http://www.einrad-marathon.de/index2.html>
Zugriff am 5.3.2007 17.35 Uhr
<http://www.fluck.dk/php/news.php>
(2006, 19 September) Zugriff am 14.4.2007 23.56 Uhr
<http://www.koxx-one.com/>
Zugriff am 9.4.2007 17.09 Uhr
<http://www.krisholm.de/>
Zugriff am 25.2.2007 18.40 Uhr
http://www.pointbike.de/startseite/htm/frmset_start.html – sponsoring – point
team (2007) Zugriff am 26.5.2007 19.44 Uhr
<http://www.qu-ax.de/>
Zugriff am 25.2.2007 18.24 Uhr
[http://www.rad-net.de/html/bdr/meisterschaften/04-bdr/halle-dm-elite-
bericht-kunstradfahren.pdf](http://www.rad-net.de/html/bdr/meisterschaften/04-bdr/halle-dm-elite-bericht-kunstradfahren.pdf)
<http://www.ridethelobster.com/>
(2007) Zugriff am 9.6.2007 10.20 Uhr
<http://www.schlumpfdrive.com/?schlumpfdrive:home:willkommen:geschichte>
(2006) Zugriff am 11.6.2007 13.55 Uhr
<http://www.semcycle.com/index.php>
Sem Abrahams Engineering (2004) Zugriff am 25.2.2007 16.17 Uhr
http://www.shark2.at/07_Links/Bombardier/Bombardier.htm
(2006) Zugriff am 4.3.2007 19.57 Uhr
<http://www.thekingcharlestroupe.com/main.html> –how we began
Galio Designs (2005) Zugriff am 5.6.2007 10.27 Uhr
<http://www.unicon13.ch/registration/report.php>
registration report (2006) Zugriff am 2.6.2007 21.27 Uhr
<http://www.unicycle.uk.com/>
(2006) Zugriff am 5.4.2007 16.44 Uhr
<http://www.unicycle.uk.com/shop/shopdisplayproduct.asp?catalogid=100>
Davis, R. (2002) Zugriff am 22.4.2007 1.15 Uhr
<http://www.unicyclemagazine.com/>
(2006) Zugriff am 5.4.2007 17.24 Uhr
<http://www.unicycling.org/iuf/>
Gilbertson, K. (2006, 20 Oktober). Zugriff am 19.2.2007 21.24 Uhr
<http://www.unicycling.org/iuf/history/>
Foss, J. (1997, 28 August). History of IUF Zugriff am 23.2.2007 17.23 Uhr
<http://www.unicycling.org/usa/oww/>
Gilbertson, K. (2004, 9 September) Zugriff am 23.3.2007 13.07 Uhr
<http://www.unicyclist.com/forums/>
letzter Zugriff am 14.6.2007 16.47 Uhr

Danksagung:

Diese Arbeit hätte nicht entstehen können, wenn ich nicht auf die Mithilfe von vielen Personen und Institutionen erhalten hätte:

Achim Schlotfeldt, Bremen
Andreas Luh, Bochum
Artistenmuseum, Klosterfelden
Bibliothek der Sporthochschule Köln, Frau Gößnitzer und Frau Franz
Björn Dinklage, Hamburg
Carsten Pingel, Berlin
David Weichenberger, Linz
Deutsches Museum München
Elmar Brunner, Köln
Familie Winkler, Berlin
Frank Bonsch, Düsseldorf
Günther und Isabel Schumacher, Bremen
Hannah Kreis, Karlsruhe
Hansa Variete Hamburg
Henno Eichholz, Bottrop
Hui Fang Ong, Julian Lim, Singapore Unicyclist
Janina Messinger, Rodgau
Joachim Mühlmeier, Hong Kong
Joachim Pohl, Falkensee
Josef Poeschen, Willich
Lina Rick, Berlin
Michael Hernandez Springer, Köln
Paul Mattheß, Berlin
Petra Siegert, Berlin
Petra und Roland Wende, Fürth
Richard Salvermoser, München
Robert Mager, Frankfurt
Rolf Sander, Mainz
Sonja Theiß, Düsseldorf
Stephanie Dietze, Wien
Stephen Randsom, Bremen
Takafumi Ogasawara, Langenfeld
Tillmann Lambert, Bochum
Wanja Lindner, Mörfelden
Wolfgang Luft, Wuppertal

Meinen Eltern Dieter und Elvira Tilgen, sowie meiner Schwester und ihrer Familie genauso wie Nina und meinen Freunden gebührt ganz besonderer Dank, da sie mich nicht nur emotionell unterstützt haben sondern auch die ein- oder andere anstrengende Stunde mit mir zu überstehen hatten.