

"Legitimationskarte" für Bozner Radfahrer 1895

Wer im 19. Jahrhundert ein *Velociped* fuhr, musste über Geschick, Erfahrung und schnelle Reaktionen verfügen. Die rund 40 Kilogramm Gewicht des Eisenrahmens, die an der Vorderachse befestigten Pedale und die unebenen Straßen erschwerten die Kontrolle über das Fahrrad. Die größte Herausforderung zeigte sich im Stadtverkehr.

Auf den belebten Straßen von Bozen, wo Fußgänger, Fuhrwerke und Pferde aufeinandertrafen, nahm die Zahl dieser neuen, damals noch „exotischen“ und schnellen Verkehrsmittel immer weiter zu. Allerdings berichteten die Zeitungen immer häufiger von **Unfällen und Zusammenstößen mit Fahrrädern**. Am 26. Mai 1891 lief ein achtjähriges Kind in der Nähe des damaligen Hotels Badl, dem heutigen 4. November-Platz, unbeaufsichtigt auf die Straße und wurde von einem Radfahrer angefahren. Dabei erlitt es Kopfverletzungen. „Der Radfahrer hatte zwar mit der Glocke das Zeichen gegeben und zugleich gerufen, war aber nicht mehr im Stande das Reitrad zum Stillstehen zu bringen.“ Ein weiterer Unfall ereignete am 26. August 1895 in Meran: „eine ältere Frau, im Begriffe Wasser über die Gasse zu tragen, wurde von einem Radreiter angefahren und zu Boden geschleudert“, der mit zu hoher Geschwindigkeit durch die Laubengasse fuhr. Sie erlitt Verletzungen, die ärztlich behandelt werden mussten.

Mit der Verbreitung dieses neuen Verkehrsmittels entstand auch die Notwendigkeit, seine Nutzung zu regeln. Da es noch keine einheitliche nationale Straßenverkehrsordnung gab, erließen die einzelnen Gemeinden eigene Vorschriften. So wurde in Bozen 1894 die „**Radfahr-Ordnung für das Stadtgebiet Bozen und den politischen Bezirk Bozen-Umgebung**“ verabschiedet. Sie trat am 15. Januar 1895 in Kraft.

Nach der neuen Regelung musste jeder angehende Radfahrer seine Geschicklichkeit vor einer Kommission erfahrener Radfahrer unter Beweis stellen. Wer die Prüfung bestand, erhielt eine Erlaubnis, die bereits einige Merkmale eines späteren Führerscheins hatte.

Ein solches Dokument befindet sich heute in der Sammlung des Museums: Die „**Legitimationskarte Nr. 320**“, ausgestellt am 2. August 1896 für den in Bozen lebenden Tischler Johann Weger.

Auf der Innenseite der Karte sind verschiedene Vorschriften festgehalten. Das Befahren der Gehsteige war verboten. In der Nähe von Kreuzungen und beim Überholen musste die Klingel benutzt werden. Bei Einbruch der Dunkelheit war das Fahrradlicht einzuschalten. In Orten mit besonderem Verkehr, etwa auf Märkten, auf stark befahrenen Straßen oder bei Prozessionen, musste besonders vorsichtig gefahren werden; gegebenenfalls musste der Radreiter absteigen und zu Fuß weitergehen. Besondere Aufmerksamkeit galt den Pferden: Der Radfahrer musste ihr Verhalten beobachten und die Anweisungen der Fuhrleute und Kutscher befolgen. Außerdem musste er auf der rechten Seite fahren



für das Stadtgebiet Bozen und den

§. 1.
Niemand darf auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen frei fahren, bevor er von einer hiezu eingesetzten Kommission, bestehend aus dem hiesigen Ortsfahrwarte des „Tiroler Radfahrer-Verbandes“ als Obmann und aus je einem Fahrwarte der hiesigen Radfahrer-Vereine, als fahrfähig erklärt, und mit einer auf seinen Namen lautenden Legitimationskarte, sowie der Kontrollnummer bezeugt worden ist. Dieselbe wird nach behördlich bestimmter einheitlicher Form angefertigt und bezweckt: die geeignete Kontrolle und Handhabung dieser Vorschriften.

Die Ausstellung der Legitimationskarte, in welcher die Bezeichnung der Kontrollnummer enthalten sein muß, sowie die Verabfolgung der letzteren geschieht nur durch die Prüfungskommission, welche die hierfür erlaufenden Kosten vom betreffenden Radfahrer einzubehalten befugt ist.

Jeder Radfahrer hat die Kontrollnummer an der Rückseite des Sattels stets deutlich sichtbar angebracht zu halten und sich auf Verlangen behördlicher Organe durch die Legitimationskarte auszuweisen.

Das fahren auf den Trottoirs und Gehwegen ist untersagt. Jeder Radfahrer hat an der Maschine eine Signalglocke und mit Eintritt der Dämmerung auch eine writhin sichtbare Lampe angebracht zu halten

Bei Fahrten auf den längs der Eisenbahnen gelegenen Straßen, sowie im Bereiche der Niveau-Kreuzungen dürfen zur Nachtzeit farbige Laternen oder Signallichter nicht angebradt werden. (Minist. Verordnung vom 13. Jänner 1893 R. G. Bl. Nr. 15.)

Bei anbrechender Dunkelheit und durch die Straßen der Stadt überhaupt ist mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren; bei großem Menschenverkehre aber, auf Märkten, bei Prozessionen und Erdenbegännissen, bei Bewegung größerer Viehtransporte u. s. w., muß in allen Fällen, wo offenbar auch durch langsames fahren Unfälle oder eine Unordnung hervorgerufen werden könnten, darf überhaupt nicht gefahren werden.

§. 5.
Nach hiesigem Gebrauche wird beim fahren rechts aus-
gewichen und links vorgefahren.

Das fahren zu Zweien oder Mehreren in einer Stirnreihe ist im Stadtgebiete und in dessen nächster Umgebung, sowie überhaupt auf stark frequentirten Straßen und Plätzen verboten.

politischen Bezirk Bozen-Umgebung.

Entgegenkommende Pferde, sowie überhaupt Zug- und Reitthiere sind genau zu beobachten und darf in deren unmittelbarer Nähe nur langsam gefahren werden; im Falle selbe ruhig zu werden scheinen, oder der Kutscher, beziehungsweise Reiter wegen Befahr des Scheitwerdens es verlangt, hat der Ausfahrer sofortlich abzufahren.

An jeder Strafen-Ein- und Ausmündung, sowie beim Begegnen und Einholen von Fußgängern oder von Fuhrwerken, sind mit der Signalglocke deutlich vernehmbar, erforderlichen Falles öfters zu wiederholende Zeichen zu geben.

Auf stärkerem Gefälle darf nie in zu raschem Tempo gefahren werden.

Bei gemeinsamen Fahrten sollen die Distanzen der einzelnen Fahrer hintereinander immer zum mindesten 6 Meter betragen, welche Distanzen beim fahren mit vermehrter Geschwindigkeit, über Gefälle u. s. w. bis auf 15 oder 20 Meter und mehr vergrößert werden sollen.

Den Anforderungen und Weisungen der Sicherheitsorgane, sowie den Zeichen und Bufen der Fuhrwerks-Inhaber ist unverzüglich Folge zu leisten.

Auswärts wohnende Radfahrer sind beim Fahren in
Höfen und Umgebung im Allgemeinen den Bestimmungen
dieser Fahrordnung unterworfen, während es jedoch in Ab-
sicht auf den Nachweis der Sachrichtigkeit (§. 1.) genügt,
dass sie diesfalls den an ihrem Wohnorte bestehenden Vor-
schriften entsprechen haben.

Uebertretungen der vorstehenden Anordnungen werden, soferne nicht die Strafbestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes Anwendung finden, nach Maßgabe der Minist. Verordnung vom 30. Sept. 1857 R. G. Bl. Nr. 198 geahndet. Uebertreter kann nach Erweisen der Behörde seitens derselben mit Entziehung der Legitimationskarte und des Fahrbefugniss vorgegangen werden.

Beisatz des Stadtmagistrates Bozen, am 6. Oktober 1892.
Der Bürgermeister: Dr. v. Bräunenberg u. p.

N. 18974
Genehmiget für den politischen Bezirk Umgebung Bozen.
Bozen, am 16. Oktober 1894
Der k. k. Bezirks-Hauptmann: Ebner v. p.

und Fußgänger sowie Fuhrwerke auf der linken Seite überholen. Fuhren mehrere Radfahrer in Kolonne, mussten sie einen Abstand von sechs Metern zueinander einhalten; bei einer Abfahrt vergrößerte sich der Abstand auf zwanzig Meter. Zur vorgeschriebenen Ausstattung gehörten eine Klingel und eine Laterne. Darüber hinaus musste jedes Fahrrad mit einer Kontrollnummer gekennzeichnet sein. Diese befand sich auf einem kleinen Blechkennzeichen, das hinten am Sattel befestigt war.

Das Fahrrad von Weger trug die Nummer 320, dieselbe Nummer, die auch auf seinem „Fahrschein“ vermerkt war. Dieses Detail veranschaulicht eindrucksvoll, wie schnell sich das neue Verkehrsmittel verbreitete: Bereits eineinhalb Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung waren 320 Genehmigungen ausgestellt worden.

In einer Stadt mit damals rund 12.000 Einwohnern gehörte das Fahrrad längst zum alltäglichen Straßenbild. Seine zunehmende Verbreitung wurde auch durch eine technische Weiterentwicklung begünstigt. Die neueren Modelle waren niedriger und handlicher und verfügten bereits über einen Kettenantrieb und Luftreifen. Ob Johann Weger ein modernes Fahrrad fuhr oder noch das unbequemere Veloziped, das scherzhaft „Knochenrüttler“ genannt wurde, ist nicht bekannt. In jedem Fall erzählt die kleine Karte von Johann Weger von einer neuen Form der Mobilität, die sich damals rasch verbreitete und nun auch in Bozen einer ersten Reglementierung unterzogen wurde.

Text: Paola Hübler

Quellen: «Unfall», in *Bozner Zeitung*, 27. Mai 1891, S. 3; «Verschiedenes: Radfahr-Ordnung», in *Bozner Zeitung*, 27. Mai 1893, S. 2; «Die neue Radfahr-Ordnung», in *Bozner Nachrichten*, 8. Jänner 1895, S. 5; «Unfall durch einen Radfahrer», in *Bozner Nachrichten*, 29. August 1895, S. 7.



Città di Bolzano
Stadt Bozen

Assessorato alla Cultura
Assessorat für Kultur

Oggetto del mese
Exponat des Monats
Exhibit of the Month

