

# Sächsische Radfahrer-Zeitung.



Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

VII. Jahrg.

Leipzig, 17. September 1898.

No. 20.

Erscheint alle 14 Tage Sonnabends.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Bernhard Böhm, Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20.  Amt III, 5752.  
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Julius Mäser, Leipzig-Reudnitz, Senefelder-Strasse 13.  Amt I, No. 235.

## Alle redaktionellen Einsendungen

sind nur an die Schriftleitung der Sächsischen Radfahrer-Zeitung  
Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 20, zu richten.

—\*

Nachdruck von Original-Artikeln der Sächsischen Radfahrer-Zeitung  
bei genauer Quellenangabe gestattet.

—\*

Schluss der Schriftleitung: Dienstag vor dem Erscheinungstage.

## Anzeigen-Bedingungen:

die zweigespaltene Petitzeile 60 Pf.;  $\frac{1}{2}$  Seite M. 80;  $\frac{1}{3}$  Seite M. 45;  
bei 6maliger Aufgabe 15%, bei 12maliger Aufgabe 25%, bei 24maliger  
Aufgabe 33 $\frac{1}{2}$ % Rabatt.

Alle die Inserate betreffenden Einsendungen sind nur an die  
Expedition der Sächsischen Radfahrer-Zeitung, Leipzig-Reudnitz,  
Senefelder-Strasse 13, zu richten.

Schluss der Anzeigen-Aufnahme: Mittwoch vor dem Erscheinungstage.

Die Zeitung erscheint alle vierzehn Tage (Sonnabends) und wird allen Mitgliedern des Sächsischen Radfahrer-Bundes und auf Wunsch jedem Fahrrad-Fabrikanten sowie Fahrrad-Händler Deutschlands und Oesterreich-Ungarns kostenlos zugesandt.

## Der Radfahrer im Strassenverkehre.

Wenn auch ursprünglich für Breslauer Verhältnisse geschrieben, passt doch der Artikel: „Radfahrnfälle und andere Gefährdungen im Strassenverkehre,“ den die No. 13 des 4. Jahrganges der Vereinszeitung des „Ersten Breslauer Radfahrer-Vereins“ enthält, so treffend auf die gegenwärtigen Verhältnisse in den grösseren Städten Sachsens, dass wir denselben unverkürzt hier zum Abdruck bringen. Der „Breslauer Radfahrer-Schutzverband“ schreibt in erwähntem Artikel:

„Im Mai dieses Jahres ging, wie auch früher schon, eine scharfe Warnung durch die Blätter, dass wegen des Ueberhandnehmens der durch Radfahrer verursachten Unglücksfälle das Radfahren in der inneren Stadt wieder verboten werden würde. Auf dieses Signal erhob sich eine lebhaft erörterte Tagespresse über die Gemeingefährlichkeit der Radfahrer, in welcher mit guten Gründen, aber ohne jede zahlenmässige Unterlage mehrfach behauptet wurde, dass die Sicherheit für Leib und Leben durch den Radfahrverkehr aufs höchste gefährdet sei, während die Radfahrer und ihre Freunde diesen Vorwurf mit ebenso guten Gründen, aber auch mit ebenso wenig Belegen zurückzuweisen suchten. Eine Entscheidung konnte dieser Streit natürlich nicht bringen, da von den Gegnern keiner die Gründe des Anderen für stichhaltig fand und die Unbeteiligten von beiden Seiten nur Behauptungen, aber keine Beweise vorgelegt erhielten.

Deshalb wurde damals im Vorstand des Breslauer Radfahrer-Schutzverbandes, welcher die Förderung des Radverkehrs, aber auch die Abstellung von Missständen in demselben auf seine Fahne geschrieben hat, beschlossen, statt der Fortführung des unfruchtbaren Meinungsstreites zunächst eine zahlenmässige Feststellung der wirklich in einem bestimmten Zeitraum vorgekommenen Unfälle, nach Ursachen gesondert, zu erstreben. Der Schutzverbands-Vorstand wandte sich zu diesem Zweck an die Redaktion des „Breslauer General-Anzeigers,“ als an eine wohl informierte und gänzlich unparteiische Stelle, mit der Bitte um Aufstellung einer Strassen-Unfallstatistik. Von der Ueberzeugung durchdrungen, dass eine solche Statistik für Behörden, Fuhrwerksbesitzer, Radfahrer und Fussgänger, also für die gesamte Bürgerschaft von gleich

grossem Interesse sein würde, unterzog sich die Redaktion gern der gestellten Aufgabe und liess in äusserst mühevoller und zeitraubender Arbeit alle Unfälle, welche vom 1. Januar 1897 (dem Beginn der Freigabe des Radfahrens) bis zum 1. Mai 1898 überhaupt zur öffentlichen Kenntnis gekommen waren, gewissenhaft und unparteiisch zusammenstellen, unter Beifügung des Datums und der genaueren Umstände jedes einzelnen Unfalls und bewahrt dieses gesammelte Material zum Beweise der Richtigkeit der daraus genommenen Zahlen bei sich auf. — Diese höchst gemeinnützig und dankenswerte Arbeit setzt uns in den Stand, nunmehr uns selbst ein Urteil über die Gemeingefährlichkeit der Radfahrer zu bilden und auch allen Unparteiischen ein solches zu ermöglichen.

Gerechterweise muss vor Anführung der Statistik noch hervorgehoben werden, dass die gewählte Prüfungszeit eine für die Radfahrer sehr ungünstige war, da sowohl der Beginn des Stadtfahrens überhaupt, als auch das Frühjahr 1897 und das Frühjahr 1898 mit den vielen Neulingen, welche jedes Frühjahr dem Verkehr zuführt, in die Prüfungszeit fielen, also drei besonders gefährdete Zeitabschnitte, in vier Drittel Jahren.

Die Zusammenstellung ergiebt:

- a) Unfälle von Fussgängern durch Radfahrer herbeigeführt: 21 Fälle.
- b) Unfälle von Radfahrern durch Strassenbahnen und andere Fuhrwerke: 6 Fälle.
- c) Unfälle von Radfahrern aus anderen Ursachen: 17 Fälle.
- d) Unfälle von Fussgängern durch Strassenbahnen und Fuhrwerke: 199 Fälle.
- e) Unfälle von Führern oder Insassen von Strassenbahnen oder Fuhrwerken durch ihr eigenes oder ein anderes Gefährt: 170 Fälle (darunter 30 Fälle beim unzeitigen Auf- und Abspringen von Strassenbahnwagen).
- f) Strassenunfälle anderer Art, z. B. durch Handwagen, durch Tiere, beim Laden von Lasten, durch Gedränge, durch Ausgleiten, durch Ueberfälle etc.: 891 Fälle (wobei nur die im Strassenverkehr entstandenen Unfälle mitgezählt sind, nicht aber z. B. Abstürze von Bauerngerüsten, aus Fenstern, in Gruben etc. Auf offener