

Sächsische Radfahrer-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

VIII. Jahrg.

Leipzig, 4. März 1899.

No. 5.

Erscheint aller 14 Tage Sonnabends.

Für die Schriftleitung verantwortlich: In Vertretung: Robert Weniger, Leipzig, Hohestrasse 48.  No. 5752.
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Julius Mäser, Leipzig-Reudnitz, Senefelder-Strasse 13.  No. 235.

Alle redaktionellen Einsendungen

sind nur an die Schriftleitung der Sächsischen Radfahrer-Zeitung Leipzig-Plagwitz, Ernst Mey-Strasse 29, 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 13maliger Aufgabe 25%, bei 26maliger 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 aller 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.

Adresse für alle die Bundesverwaltung, den Zeitungsversand usw. betreffenden Schriftstücke: Geschäftsstelle des Sächsischen Radfahrer-Bundes, Leipzig-Plagwitz, Jahnstrasse 44. Telephon: No. 5468.

Entscheidung des Kgl. Sächs. Ministerium des Innern, den Nummerzwang betreffend.

Das Ministerium des Innern verkennt nicht die Nützlichkeit der vom Stadtrate zu Leipzig angeregten und von einer grossen Zahl anderer Verwaltungsbehörden des Landes befürworteten Massnahme, wonach jeder Radfahrer verpflichtet sein soll, an seinem Rade eine weithin lesbare, polizeilich eingetragene Nummer zu führen. Insbesondere würde es sich von einer solchen Vorschrift auch eine gewisse erzieherische Wirkung auf die Radfahrer versprechen können, so dass durch deren Einführung nicht bloss eine leichtere und sichere Feststellung der Persönlichkeit ordnungswidrig Fahrender ermöglicht, sondern für die Zukunft voraussichtlich auch die Zahl der betreffenden Uebertretungen selbst und der damit verbundenen Gefährdungen und Unfälle verringert werden würde. Indessen ergeben sich bei näherer Erwägung und auf Grund der angestellten Erörterungen so viele praktische Schwierigkeiten hinsichtlich der Durchführung jener Massnahme, dass das Ministerium des Innern sich doch für deren Ablehnung hat entscheiden müssen. Diese Schwierigkeiten liegen einestheils in der äusseren Beschaffenheit des Verkehrsmittels selbst, bei dem schon die Anbringung einer nach allen Seiten hin sichtbaren und leicht erkenntlichen Nummer, noch mehr aber deren ausreichende Beleuchtung während der Dunkelheit technisch nur schwer zu erreichen ist, andernteils aber und hauptsächlich in der grossen Zahl der Radfahrer, welche durch Nummern kenntlich gemacht werden müssten. Letzterer Umstand würde bedingen, dass die Nummerschilder äusserlich nicht bloss nach den vier Kreishauptmannschaften, sondern auch nach den einzelnen untern Verwaltungsbezirken (Amtshauptmannschaften und Städten mit revidierter Städteordnung) durch verschiedene Formen oder Farben und durch Zusätze von Buchstaben zu unterscheiden wären. Dabei würden immer noch für einzelne Verwaltungsbezirke mit grosser Einwohnerzahl, insbesondere die grösseren Städte und Amtshauptmannschaften, die Nummern eine so hohe Zahl erreichen, dass hier noch

besondere Unterscheidungsmerkmale für Reihen von je 1000 angebracht werden müssten, wenn man nicht zu 4- und 5stelligen Ziffern gelangen wollte. Durch dies alles würde aber der Zweck der Massnahme, ein einfaches Merkzeichen für die Radfahrer zu schaffen, welches jeder Beteiligte leicht und sicher erkennen und im Gedächtnisse behalten kann, erheblich beeinträchtigt, wo nicht ganz vereitelt werden. Diese Bedenken neben verschiedenen andern untergeordneter Art haben auch einen grossen Teil der hierüber gehörten untern Verwaltungsbehörden, sowie die Kreishauptmannschaften Dresden und Leipzig dazu geführt, sich gegen die angeregte Massnahme zu erklären. Dazu kommt noch, dass, wie von den meisten Polizeibehörden, insbesondere auch vom Stadtrate zu Leipzig, anerkannt wird, die Massnahme einen ausgiebigen Erfolg nur dann haben würde, wenn sie nicht bloss für das Königreich Sachsen, sondern auch für andere Teile des Reichs, wenigstens für die angrenzenden Bundesstaaten, einheitlich getroffen würde, dass aber in diesem Falle die der Durchführung schon für Sachsen allein entgegenstehenden praktischen Schwierigkeiten nur noch in verstärktem Masse hervortreten würden.

Im übrigen mag noch bemerkt werden, dass der Nummerzwang für Radfahrer in staatlichen Radfahrordnungen, mit ganz vereinzelt Ausnahmen, bisher noch nicht eingeführt, dass er insbesondere auch in der für das Königreich Preussen entworfenen einheitlichen Radfahrordnung und auch in der neuerdings für die Stadt Hamburg erlassenen Verordnung für den Radfahrverkehr vom 30. September 1898 nicht vorgesehen, dass er endlich in einigen österreichischen Städten und Bezirken, insbesondere in Wien, wo er früher bestanden hat, als unzweckmässig wieder aufgehoben worden ist.

Wenn nun, abgesehen von der vorher erörterten Frage, die überwiegende Mehrzahl der in der Angelegenheit gehörten Verwaltungsbehörden sich dahin ausgesprochen hat, dass die Vorschriften der Verordnung über den Verkehr mit Fahrrädern auf öffentlichen Wegen vom