

Licenza di pedalare nella Bolzano di fine '800

Quando per andare in bicicletta serviva un'autorizzazione

Guidare un biciclo, la bicicletta dell'epoca, richiedeva sicuramente abilità, esperienza e prontezza di riflessi. I suoi circa 40 chilogrammi di peso, i pedali fissati sul mozzo della ruota anteriore e la necessità di mantenere l'equilibrio sulle superfici sconnesse mettevano a dura prova la capacità di controllo del ciclista. Ma le vere difficoltà sorgevano quando il "cavaliere della ruota", il *Radreiter*, si avventurava nel traffico cittadino.

A fine Ottocento, sulle strade di Bolzano, animate da pedoni, carri e cavalli, aumentavano sempre più questi nuovi, "esotici" e veloci mezzi di trasporto. Le cronache dell'epoca raccontano di numerosi **incidenti e collisioni** con biciclette lamentandone la crescente frequenza. Il 26 maggio 1891 un bambino di otto anni che era corso in strada nei pressi dell'allora Hotel Badl, oggi piazza IV Novembre, si scontrò con un biciclo, riportando ferite alla testa. Il ciclista aveva suonato più volte il campanello e gridato ma non era riuscito ad arrestare in tempo la bici. Un altro episodio, avvenuto a Merano il 26 agosto 1895 coinvolse un'anziana signora mentre attraversava via Portici trasportando dell'acqua. Un ciclista che percorreva la strada ad alta velocità la travolse, scaraventandola violentemente a terra, tanto che fu necessario l'intervento di un medico.

Con la diffusione di questo nuovo mezzo di trasporto nacque quindi la necessità di regolamentarne la circolazione. In assenza di un codice della strada nazionale, furono i singoli comuni a stabilire le prime norme. A Bolzano, nel 1894, venne approvato un apposito regolamento che disciplinava la conduzione delle biciclette **"Radfahr-Ordnung für das Stadtgebiet Bozen und den politischen Bezirk Bozen-Umgebung"** che entrò in vigore il 15 gennaio 1895.

Il regolamento stabilì che una commissione composta da ciclisti esperti dovesse verificare la capacità di guida del candidato. Il superamento della prova veniva attestato da una licenza di guida, una sorta di patente ante litteram. Il museo ne conserva un esemplare, la **"Legitimationskarte Nr. 320"** rilasciata il 2 agosto 1896, appartenente al falegname Johann Weger, abitante a Bolzano.

La tessera della licenza riporta all'interno diverse prescrizioni: era vietato circolare sui marciapiedi e occorreva utilizzare il campanello in prossimità degli incroci e per segnalare un sorpasso. Il fanale doveva essere acceso all'imbrunire e, in situazioni di particolare affollamento, come mercati, strade trafficate o processioni, era necessario procedere con prudenza oppure scendere dalla bicicletta e continuare a piedi.



Radfahr- 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 fahrtüchtig erklärt, und mit einer auf seinen Namen lautenden Legitimationskarte, sowie der Kontrollnummer be-
rheilt worden ist. Dieselbe wird nach behördlich bestimmter einheitlicher Form angefertigt und bezweckt die geeignete Kontrolle und Handhabung dieser Vorschriften.

§. 2.
Die Ausstellung der Legitimationskarte, in welcher die Bezeichnung der Kontrollnummer enthalten sein muß, sowie die Verabfolgung der letzteren geschieht nur durch die Prüfungs-Kommission, welche die hierfür erlaufenden Kosten vom betreffenden Radfahrer einzuhellen 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.

§. 3.
Das Fahren auf den Trottoirs und Gehwegen ist untersagt. Jeder Radfahrer hat an der Maschine eine Signalglocke und mit Eintritt der Dämmerung auch eine weithin 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 angebracht werden. (Minist. Verordnung vom 13. Jänner 1893 R. G. Bl. Nr. 15.)

§. 4.
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 Feiernbegängen, bei Bewegung größerer Viehtransporte u. s. w., kurz in allen Fällen, wo offenbar auch durch langsame Fahren Unfälle oder eine Unordnung hervorgerufen werden könnten, darf überhaupt nicht gefahren werden.

§. 5.
Nach hiesigem Gebrauche wird beim Fahren rechts ausgewichen und links vorgefahren.

§. 6.
Das Fahren zu Zweien oder Mehreren in einer Stirnreihe ist im Stadtgebiete und in dessen nächster Umgebung, sowie überhaupt auf stark frequentierten Straßen und Plätzen verboten.

Ordnung politischen Bezirk Bozen-Umgebung.

§. 7.
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 Gefahr des Scheiterns es verlangt, hat der Radfahrer sogleich abzuspringen.

§. 8.
An jeder Straßen-Ein- und Ausmündung, sowie beim Begegnen und Einholen von Fußgängern oder von Fuhrwerken, sind mit der Signalglocke deutlich vernehmbare, erforderlichen Falles öfters wiederholende Zeichen zu geben.

§. 9.
Auf stärkerem Gefälle darf nie in zu raschem Tempo gefahren werden.

§. 10.
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.

§. 11.
Den Anforderungen und Weisungen der Sicherheitsorgane, sowie den Zeichen und Rufen der Fuhrwerks-Inhaber ist unverzüglich Folge zu leisten.

§. 12.
Auswärts wohnende Radfahrer sind beim Fahren in Bozen und Umgebung im Allgemeinen den Bestimmungen dieser Fahrordnung unterworfen, während es jedoch in Ab-
sicht auf den Nachweis der Fahrtüchtigkeit (§. 1.) genügt, daß sie diesfalls den an ihrem Wohnorte bestehenden Vorschriften entsprochen haben.

§. 13.
Uebertretungen der vorstehenden Anordnungen werden, sofern nicht die Strafbestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes Anwendung finden, nach Maßgabe der Minist. Ver-
ordnung vom 30. Sept. 1887 R. G. Bl. Nr. 198 geahndet.

Uebertretungen nach Ermessen der Behörde seitens der-
selben mit Entziehung der Legitimationskarte und der Fahr-
befugniß vorgegangen werden.
Bl. 3651

Beschluß des Stadtmagistrates Bozen, am 6. Oktober 1891.
Der Bürgermeister: Dr. v. Braunenberg u. p.
§. 18924

Genehmigt für den politischen Bezirk Umgebung Bozen.
Bozen, am 16. Oktober 1892
Der k. k. Bezirks-Auptmann: Ebner u. p.

Bisognava prestare particolare attenzione agli animali da tiro e da sella: il ciclista doveva osservare il loro comportamento e attenersi alle indicazioni dei conducenti di carri e cavalli. Doveva inoltre mantenere la destra e sorpassare pedoni o carri sulla sinistra. Quando i ciclisti procedevano in colonna, dovevano mantenere una distanza di sei metri l'uno dall'altro, che diventava di venti metri in discesa. Tra le dotazioni obbligatorie non potevano mancare il campanello e il fanale. Inoltre, la bici doveva essere contrassegnata da un codice di controllo, una targa in lamiera da fissare dietro il sellino.

La targa della bicicletta di Weger riportava il numero 320, lo stesso indicato sulla sua "patente". Un dettaglio che restituisce bene la rapidità con cui il nuovo mezzo si stava diffondendo: a un anno e mezzo dall'entrata in vigore del regolamento erano già state rilasciate 320 autorizzazioni.

In una città che allora contava circa 12.000 abitanti, la bicicletta era ormai diventata una presenza sempre più familiare, favorita anche dalla rapida diffusione, proprio in quegli anni, della versione moderna, più bassa e maneggevole, con trasmissione a catena e pneumatici ad aria. Non è dato sapere se Johann Weger guidasse una bicicletta di questo tipo o il più scomodo biciclo, chiamato scherzosamente "scuotiossa". In ogni caso, la piccola carta di Johann Weger è testimonianza di una mobilità nuova, sempre più diffusa, alla quale anche Bolzano rispose con nuove regole.

Testo: Paola Hübler

Fonti: «Unfall», in *Bozner Zeitung*, 27 maggio 1891, p. 3; «Verschiedenes: Radfahr-Ordnung», in *Bozner Zeitung*, 27 maggio 1893, p. 2; «Die neue Radfahr-Ordnung», in *Bozner Nachrichten*, 8 gennaio 1895, p. 5; «Unfall durch einen Radfahrer», in *Bozner Nachrichten*, 29 agosto 1895, p. 7.



Città di Bolzano
Stadt Bozen
Assessorato alla Cultura
Assessorat für Kultur

Oggetto del mese
Exponat des Monats
Exhibit of the Month

