

1892.	Nach Deutschland	97	Stück
	„ Russland	91	„
	„ dem Oriente	182	„
	„ übrigen Ländern	25	„
	Zusammen:	495	Stück
1893.	Nach Deutschland	181	Stück
	„ Russland	20	„
	„ dem Oriente	185	„
	„ übrigen Ländern	66	„
	Zusammen:	452	Stück
1894.	Nach Deutschland	256	Stück
	„ Russland	34	„
	„ dem Oriente	275	„
	„ übrigen Ländern	136	„
	Zusammen:	701	Stück
1895.	Nach Deutschland	1115	Stück
	„ Russland	148	„
	„ dem Oriente	262	„
	„ Italien	307	„
	„ übrigen Ländern	113	„
	Zusammen:	1940	Stück
1896.	Nach Deutschland	—	Stück
	„ Russland	—	„
	„ dem Oriente	—	„
	„ Italien	—	„
	„ übrigen Ländern	—	„
	Zusammen: ca.	3500	Stück.

(Diese Ziffern sind amtlich noch nicht festgestellt.)

Bis 1890 war die Einfuhr englischer Fahrräder nach Oesterreich erheblich grösser, als die Einfuhr deutscher. Von 1891 ab überflügelte Deutschland Grossbritannien. Seit 1895 ist der Fahrradimport im Fallen begriffen. Oesterreichs Ausfuhr an Fahrrädern geht hauptsächlich nach Deutschland, Russland, nach dem Orient und Italien. Nach Deutschland hat sich der Export seit 1895 erheblich gesteigert.

Auch die Schweiz hat ihre Fahrradindustrie aufzuweisen. Doch ist dortselbst entsprechend den schwierigen Terrainverhältnissen des grösseren Teils des Landes, dann aber hauptsächlich wegen des Vorwiegens der Landbevölkerung und nicht zuletzt wegen der einfachen Lebensweise der Bewohner der Bedarf an Fahrrädern kein grosser. Schon um Mitte der 80er Jahre gab es in der Schweiz mehrere Mechaniker, die sich mit dem Zusammensetzen von bezogenen Fahrradteilen befassten. Von den jetzt bestehenden Fahrrad-Fabriken verdienen genannt zu werden: Saurer & Co. in Arbon, F. Schönfeld in Zürich, Th. Schilt & Co. in Madretsch bei Biel, Gebr. Gaeng in Basel, Weber & Co. in Uster und Ernst Stortz in Winterthur. Diese Fabriken zusammen erzeugen in diesem Jahre ca. 5000 Stück Fahrräder. Ein Export von diesen Fabrikaten findet nur in bescheidenem Masse statt. Dagegen wird die Einfuhr von Fahrrädern nach der Schweiz von Deutschland, England, Frankreich und Oesterreich ziemlich lebhaft betrieben. Der Einfuhrzoll beträgt 70 Frcs. per 100 Kilo.

Es mögen hier auch die Einfuhrzölle jener Länder, nach welchen die deutsche und österreichische Fahrradindustrie hauptsächlich ihre Absatzgebiete haben, und deren Grenzen von den Radfahrern am häufigsten passiert werden, aufgeführt werden.

Einfuhrzoll:

Russland	38. —	Mk. per Fahrrad,
Italien	33.50	„ „ „
Frankreich	2.20	Frcs. per Kilo
Belgien	12 0/10	vom Werte
Holland	5 0/10	„ „
Schweden	15 0/10	„ „
Norwegen	27 0/10	„ „
Dänemark	13.50	Mk. per 100 Kilo
Spanien	57. —	„ „ „ „
Portugal	27 0/10	vom Werte
Serbien	—	—
Bulgarien	10 1/2 0/10	vom Werte
Rumänien	5.50	Mk. per Fahrrad
Griechenland	20 0/10	vom Werte
Türkei	8 0/10	„ „
Aegypten	8 0/10	„ „

In jüngster Zeit macht die amerikanische Konkurrenz den Fahrradfabriken in England und auf dem Kontinent viel Sorgen. Unter den deutschen, desgleichen unter den österreichischen Fahrradfabrikanten wurde sogar eine Vereinbarung getroffen, in Fachblättern, welche Inserate von amerikanischen Firmen aufnehmen, keine geschäftlichen Ankündigungen zu veröffentlichen. Auch in die Tagespresse wurden gegen die transatlantische Konkurrenz gerichtete Artikel lanciert. Im Grunde genommen ist diese Furcht total ungerechtfertigt und es bilden alle gegen die Einfuhr der Amerikaner unternommenen Schritte nur eine indirekte Reklame für dieselbe. Zudem hat sich die amerikanische Fahrradindustrie, obwohl jünger wie die englische und deutsche Fahrradindustrie, trotzdem schon wesentliche Verdienste um die Verbesserung unserer Fahrräder erworben. Bei der Konstruktion seiner Fahrradmodelle entwickelte der Amerikaner einen ganz aussergewöhnlichen Scharfsinn. Auf Grund der richtigen Beobachtung, dass der Mensch beim normalen Gehen seine Beine eng aneinander geschlossen hält — selbstverständlich ist hier nur der von Mutter Natur mit gerade geformten Beinen ausgestattete Mensch gemeint — passte er die Fussbewegung beim Radfahren jener beim Gehen möglichst an durch die Konstruktion von engen Kurbelgetrieben. Ebenso richtig erkannte der amerikanische Fahrradkonstrukteur, dass komplizierte Federn am Sattel oder gar federnde Rahmen einen Kraftverlust beim Fahren mit sich bringen und der Stoss selbst nur direkt bei seinem Angriffspunkte am Boden abzuschwächen sei. Er baute deshalb den Rahmen möglichst steif, den Sattel hart und fest, legte jedoch besonderes Augenmerk auf den Pneumatikreifen. Ist dieser nämlich elastisch und gut, so fährt man nicht nur angenehm und leicht, sondern es wird auch die ganze Maschine geschont. Was dagegen die Fabrikation betrifft, so warf sich