

Zunächst fällt auf, daß die Anzahl der Automobilfabriken, die in Deutschland Personenwagen herstellen, stark zurückgegangen ist. Teilweise mag dies auf Verschmelzen einer Anzahl von Werken zurückzuführen sein, zum anderen Teil darauf, daß sich bei den stabilen Währungs- und Wirtschaftsverhältnissen herausgestellt hat, daß eine Fabrikationsanlage und ein Kredit von einigen hunderttausend Mark doch nicht genügen, um heute Kraftfahrzeuge herzustellen. Diese Industrie ist nämlich in der Welt so bedeutend geworden, daß in fast jedem Lande Werke entstanden sind, die sich zwar nur diesem Spezialfach widmen, dabei an Kapital, Arbeiterzahl und Umsätzen unsere größten deutschen Werke, wie beispielsweise die A. E. G. und Siemens, übertreffen. So wird sich in Deutschland auf die Dauer wohl auch nur das halten, was durch Namen und zeitgemäßen Fortschritt auch ohne Zollmauern sich gegen die ausländische Industrie halten kann.

Im Luna-Park ist eine Auswahl amerikanischer, englischer, italienischer, belgischer und französischer Wagen ausgestellt. Diese Schau ist naturgemäß weniger repräsentativ, da die in Frage kommende Händlerschaft fast durchgängig nur normale Serienwagen zeigt. Immerhin sind auch technisch einige Leckerbissen zu sehen, wie bei den Italienern der kleine Sechs-Zylinder Alfa-Romeo, der Lancia und das große Isotta-Chassis, von den Belgiern ein achtsteuerpferdiger ventilloser Minerva, von den Franzosen ein kleiner Amilcar mit Kompressor, der trotz seiner Zwergausmaße das Wahnsinnstempo von 170 Kilometern pro Stunde erreicht. Besonders bei den lateinischen Fabriken findet man ein Einsehen für die Bedürfnisse der kraftfahrenden Dame.

Kleine Selbstfahrer-Kabrioletts sind die besonderen Lieblinge der Lady, infolgedessen hat sich beispielsweise die Vertretung eines amerikanischen leichten Sechs-Zylinders, des Essex, entschlossen, solche in Deutschland bauen zu lassen.

Angesichts der deutschen Ausstellung sind bei den ausländischen Fabriken ernste Erwägungen im Gange, wie der neuen Situation, das heißt der niedrigen Preisstellung guter deutscher Werke, Rechnung zu tragen ist. Der ausländische Mittelwagen unterliegt einer Zollbelastung von 50 bis 80 Prozent auf den Einkaufspreis; das bedeutet naturgemäß auf die Dauer der Zeit Einfuhrverhinderung. Der Vertreter einer der führenden amerikanischen Automobilfabriken äußerte in diesen Tagen, daß der amerikanische Geschäftsmann, wenn er einen Schlag ins Genick bekommen hat, sich möglichst schnell wieder aufrichtet und versucht, die Scharte auszuwetzen. Es ist zu vermuten, daß zur Vermeidung der hohen Zollsätze sich ein erheblicher Teil der ausländischen Automobilfabriken in deutsche verwandeln wird.

Dem deutschen Verbraucher ist dieser Kampf erwünscht, denn er wird Preisabbau bringen und damit weiteren Klassen die Möglichkeit der Anschaffung.

Aus der Froschperspektive sieht man eine Ausstellung als Beschäftigter eines Standes. Der Horizont wird dann begrenzt durch die Seile, die den eigenen Stand abschließen, und das Interesse endet mit den eigenen Geschäftsmöglichkeiten. Im Rahmen der heutigen deutschen Wirtschaftsmöglichkeit soll es ein Mittelgeschäft gewesen sein. Neben dem wirklich am Kauf interessierten Publikum war natürlich viel erschienen, wofür die Froschperspektive ihren eigenen Ausdruck hat: „Sächsische Marine“ (Schleute).