

wehnmäßig zu erwägen, die ihren Zweck erfüllen, diese unerwünschte Konkurrenz auf ein gesundes, unserer Industrie nicht zu abträgliches Maß zurückzuführen.

Zu diesem Behufe ist es opportun, sich vorerst darüber Rechenschaft zu geben, worin die Verführungskunst, die der amerikanische Wagen auf breite Interessentenschichten unknugbar ausübt, im Wesentlichen besteht. Es ist eine stattliche Anzahl von Lockmitteln und Anreizen, deren hervorsteckendste hier aufgezählt seien:

1. Der im Verhältnis zur Motor- und Wagenabmessung niedere Preis.
2. Die ohne Zuschlag mitgelieferte komplette Ausrüstung.
3. Die jederzeitige Bezugsmöglichkeit passender Ersatzteile.
4. Die prompte Lieferung des Wagens.
5. Das Vereisungsmoment.
6. Der Probefahrtsbluff.

Da wir uns nun Klarheit verschafft haben, wo die Hebel anzusetzen wären, um den inländischen Mittelstandswagen auf das Käufer animierende Niveau des amerikanischen Autos zu bringen, sei auch das „wie“ näher erläutert.

Wo von der durch ihre niedere Preislage bedingenen Konkurrenz der amerikanischen Wagen noch immer die Sprache war, regelmäßig tönte echogleich das Schlagwort von der Massenfäbrifikation entgegen. Dieses unvermeidliche Wort, zu dem sich hier und da „weitgehende Normalisierung, Anwendung des Taylor-Systems, Erzeugung einer österreichischen Einheitsstipe“ und andere ähnlich fachlich klingende Phrasen hinzugesellen, bilden in ihrer Gesamtheit das vielgepriesene Universalheilmittel, sozusagen den Impfstoff, der uns gegen eine etwaige Epidemie überseeischer Wagen immunisieren soll. Durchwegs prächtige Schlagworte, aber leider nur solche, die sich, wenn überhaupt, so keinesfalls von heute auf morgen, realisieren lassen, ergo für die kritische Zeit der Uebergangswirtschaft bedeutungslos sind.

Eine österreichische Fabrik, die sich zur Auflage von Laufender-Serien, gleichgiltig welcher Type, entschließt, könnte, ohne sich einer Voreiligkeit zeihen zu müssen, gleichzeitig um Einleitung des Konkursverfahrens ansuchen. Fäbrifikation in Massen verlangt als *conditio sine qua non* auch einen Absatz in solchen, der uns, wie genugsam bekannt, abgeht. 7000 unverkaufte Autos involvieren für einen Betrieb à la Studebaker noch kein drohendes Gefährdungsmoment, aber 700 unveräußerliche Chassis genügen, den Niederbruch einer österreichischen Fabrik herbeizuführen. Uebrigens ist die Herstellung in großen Serien der jeder Auto-Erzeugungstätte voranschwebende Idealzustand, dessen Erreichung jedoch kein Forcieren verträgt. Massenerzeugung muß sich, wie dies bei den gigantischen Fabriken jenseits des Ozeans nicht anders der Fall war, allmählich und automatisch aus dem Massenkonsum herauskristallisieren. Einer Fabrik, die bisher für knapp 500 Chassis — notabene dreier grundverschiedener Typen — Absatz finden konnte, anzuempfehlen, sie möge ohne Zwischenstufe eine 5000er Serie einer populären Type in Angriff nehmen, um die unliebsame amerikanische Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen, wäre demnachbarer Unsinn.

Disputabler ist der von autoritativer Seite gemachte Vorschlag, analog der österreichischen Postautothipe ein *Einheitsauto* herzustellen, an dessen Erzeugung sich alle inländischen Fabriken von Rang und Namen beteiligen sollen, etwa in der Form, daß nach einem einheitlichen Konstruktionsentwurf der einen die Erzeugung des Motors, der zweiten die des Wechselbetriebes, der dritten die des Differentials usw. übertragen wird. Wir verkennen nicht, daß die Herstellung einer solchen Einheitsstipe auch beim vierplätigen Mittelstandswagen (die zitierte Anregung betrifft bekanntlich das zweisitzige Kleinauto) so ziemlich der einzige, zur risikofreien Potenzierung der jetzt üblichen Serien führende Weg ist, gegen jedoch gleichzeitig Bedenken gegen dessen Einschlagung. Die feinerzeitige, als nachahmenswertes Vorbild empfohlene Postautothipe wurde für den Staat geliefert, und zwischen Staat und Privatländschaft muß differenziert werden. Während bei der erstgenannten nur ökonomische Motive die Markenwahl beeinflussen, sind bei der zweiten auch psychologische ausschlaggebend. Kurz gesagt, der Staat verlangt nur einen rationalen, die Privatlände auch einen individuellen Wagen.

Dem österreichischen Selbstfahrer behagt kein Wagen, wie ihn Hinz oder Kunz führen, kein Charakter- und seelenloses Gebilde, das des Sonntags vor dem Semmeringer „Erzherzog Johann“ gleich rudelweise auftritt, so daß beim Hotelverlassen die Agnoszierung des eigenen Behikels Detektivtalente voraussetzt; bei uns ist das „an Charakter hab'n“ nicht nur ein Wertmesser für Menschen, sondern auch für Autos. Der Hauptvorwurf, der dem wohlfeilen Wagen gegenüber allenthalben erhoben wird, besteht eben in diesem, mit unserer Geschmacksrichtung kontrastierenden Sichgleichen wie ein Eierfas dem anderen. Wir wünschen, so wir uns schon keinen besseren Wagen leisten können als unsere teuren Verwandten, lieben Freunde und werten Klubkollegen, so zumindest einen anders gearbeteten. Eine schnittige Köhlerfässon, eine schmiefige Karosserielinie oder ein reumäßig geschwungener Kotflügel, kurzum jene ins Auge springenden Extravaganzen, um die uns die lieben Freunde... beneiden, sind die mächtigsten Triebfedern unseres Autostolzes. Es wäre ein von Haus aus verfehltes Beginnen, einen jeder persönlichen Färbung baren Wagen auf den Markt zu bringen, nur um die Serie vervielfachen zu können. Denn selbst angenommen, daß sich nach Friedensschluß sechs österreichische Fabriken, dem Zuge der Zeit folgend, zur Herstellung eines 12 bis 16 HP-Leichtautos aufraffen werden, so ergäbe die Zusammenfassung ihrer diesbezüglichen Produktion immer erst eine oberstellige Ziffer, die von den uns vorgaukelnden 100.000 nach wie vor respectable Distanz hielte. Der aus der Massenerzeugung resultierenden Vorteile würden wir auch in dem Annahmefalle nicht teilhaftig, wohl aber die im Kampfe gegen überseeische Eindringlinge erprobteste Waffe aller österreichischen Autofabriken, die individuelle Note, nutzlos strecken.

Eine immerhin nennenswerte Reduktion der Erstellungspreise ließe sich erzielen, so sich unsere Konstrukteure

Fremd

Die Uebergangswirtschaft.

Abwehr der amerikanischen Gefahr.

Die Studebaker Corporation dementierte kürzlich das die New-Yorker Börse alarmierende Gerücht, demzufolge sie 20.000 unverkaufte Autos auf Lager hätte, und stellte gleichzeitig fest, daß es sich nur um 7000 Stück handle. Schätzen wir die Wahrheit als in der Mitte liegend, also mit 13.000 Wagen, ein, da es erfahrungsgemäß angebracht erscheint, amerikanischen Dementis etwas skeptisch gegenüber zu stehen, so wäre dies für uns, die wir an amerikanischen Automobilwerten ziemlich desinteressiert sind, durchaus keine Sensationsmeldung, wenn diese eben nicht schon heute herübergebracht würde. Dieser sich schon jetzt, wenn auch in gemäßigter Form, geltend machenden Ueberproduktion ist symptomatischer Charakter beizumessen und sie ist dazu angehan, auch den hartnäckigsten Beugnern einer amerikanischen Auto-Invasionsmöglichkeit die Augen zu öffnen und sie dahin aufzuklären, daß die überseeischen Riesenfabriken bei Stornierung der Entente-Kriegslieferungen gezwungen sein werden, den Markt der Mittelmächte mit ihrer Duzendware in verstärkter Auflage als in der Vorkriegsperiode zu beschicken.

Mit einem Radikalmittel, wie dem oft in Vorschlag gebrachten Schutzwall hoher Einfuhrzölle, wird sich die amerikanische Gefahr kaum bannen lassen, da unsere aktuellen Feinde sich bei der Abfassung der Zoll- und Handelsverträge schwerlich passiv verhalten werden und kaum geneigt sein dürften, uns etwa Rohgummi und daraus verfertigte Endfabrikate (für welche uns niedere Zollsätze genehm sein werden) zu liefern, um den Absatz unserer Automobilproduktion zu erleichtern und ihrerseits den Ueberfluß an Waren, mangels ausreichender Exportmöglichkeit, uns zu Gefallen einzuschmelzen oder als Altmaterial nach Gewicht abzustößen.

Mit dem Wiederauftreten des Amerikaners auf unserem Automarkte ist demnach zweifelsohne zu rechnen und erachten wir es nicht für verfehlt, heute bereits erfolgsversprechende Ab-