



wurde. Einen Ersatz konnte unsere Industrie durch die Belieferung der Auslandsmärkte nicht finden, da die deutschen Fahrzeuge durch das jahrelange Fernbleiben vom Ausland und durch die minderwertigen Kriegsfahrzeuge mit den ausländischen Marken, namentlich den amerikanischen nicht mehr erfolgreich konkurrieren konnten.

Es dauerte mehrere Jahre, bis ganz langsam die deutschen Fabriken wieder in Gang kamen, und bis es vor allen Dingen gelang, die verlorenen 4 Jahre wenigstens einigermaßen wieder einzuholen. Leider aber zeigte es sich, daß das Ausland, namentlich das vom Kriege fast garnicht berührte Amerika, inzwischen zu ganz neuen Fabrikationsmethoden übergegangen war, die eine bisher ungeahnte Verbilligung der Herstellungskosten ermöglichten. An Stelle der bisher bekannten Serien- und Massenfabrikationen trat die Fließarbeit, zu der die deutschen Fabriken sich umzustellen genötigt waren. Aber auch die vorhandenen und durch die Kriegszeit arg mitgenommenen Werkzeugmaschinen und Werkzeuge mußten vollständig erneuert werden.

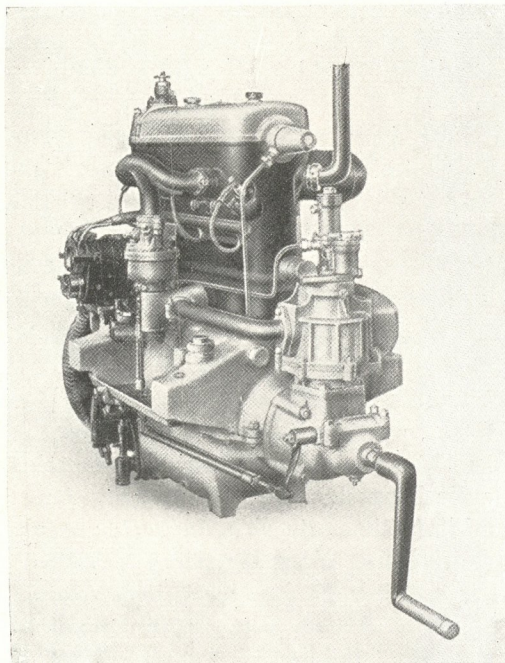


Bild 39. Daimler-Vierzylinder mit Kompressor

Hinzu kam noch, daß die gesamte deutsche Wirtschaft und so auch die Automobilindustrie durch die gewaltige Scheinblüte der Inflation sich dem falschen Glauben hingab, daß die Rückschritte des Krieges längst wieder eingeholt seien, und daß alles zum besten ginge. Bis dann der über Erwarten traurige Rückschlag und fast völlige Niedergang der Konjunktur durch die Deflation eintrat. Erst jetzt, seit wenigen Monaten, fängt die deutsche Automobilindustrie wieder an, Hoffnung zu hegen, normalen Zeiten, wenn auch nur langsam aber doch mit ziemlich sicherer Aussicht, entgegensehen zu können. Erschwert wird ihr die Gesundung außerordentlich dadurch, daß seit einem Jahr die Grenzen der ausländischen Konkurrenz geöffnet wurden, so daß das Ausland trotz nicht unerheblicher Einfuhrzölle in der Lage ist, nach Belieben die deutschen Automobilverkaufspreise zu regulieren.