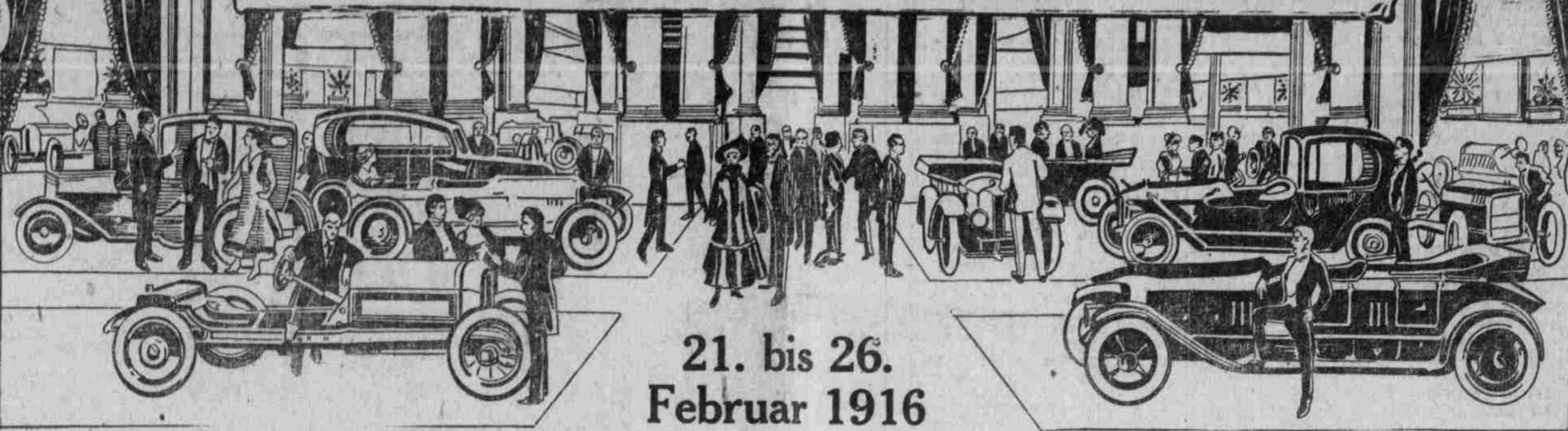


AUTOMOBIL AUSSTELLUNG

IM OMAHA AUDITORIUM NÄCHSTE WOCHE



21. bis 26.
Februar 1916

Die Automobil-Industrie in den Vereinigten Staaten.

Ihre Ausdehnung und ihre Bedeutung. — Ihre Rückwirkungen auf andere Industrien und Betriebe. — Ihr Einfluss auf Kapitalbewegung und auf allgemeine Lebensführung.

Mit dem Wachstum und der Größe der Automobil-Industrie in den Vereinigten Staaten hält nur eine einzige andere Industrie, nämlich die elektrische, einen Vergleich aus. Beide zusammen haben unser Gesellschaftsleben, man möchte keine sagen, auf den Kopf gestellt, und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung ist von durchgreifender Macht. Von der Automobil-Industrie, die angeblich im Anfange des einundzwanzigsten Jahrhunderts im Vordergrund des allgemeinen Interesses steht, soll hier die Rede sein. Nicht sowohl durch eine Anknüpfung von Zahlen und Statistiken, als durch eine Betonung ihres Einflusses auf das ganze gesellschaftliche Leben und auf die Volkswirtschaft.

Nur in aller Kürze sei hier erwähnt, daß der Wert der im letzten Fiskaljahr verkauften Automobile sich auf \$925,000,000 stellte. Die Ausfuhr betrug rund \$100,000,000. Die Industrie konsumierte 13,000,000 Gallonen Gasolin und 20,000,000 Gallonen Schmieröl. Acht Millionen Reifen wurden verbraucht, und nur in einem einzigen waren 51,000 Arbeiter in Automobilfabriken beschäftigt.

Genügen diese Ziffern, um mit ein paar Strichen den gewaltigen Umfang der Auto-Industrie zu zeichnen, so wird das Bild noch lebhafter durch die Strahlen, mit denen sie in andere Industrien hineinleuchtet. Man hat berechnet, daß in der oben angegebenen Zeit Motorwagen zehn Milliarden Meilen zurückgelegt, angenommen, daß nicht mehr als drei Passagiere auf jedes Gefährt kamen, so ergibt sich das betriebl. Millionen Passagier-Meilen. Die Eisenbahnen beförderten in dem nämlichen Jahre 1,032,000,000 Passagiere auf Strecken von durchschnittlich je 34 Meilen, was eine Passagier-Meilenzahl von 34,000,000 ergibt. Kein Wunder, daß die Eisenbahnen eine Automobil-Konkurrenz merklich fühlen, und daß infolge der Konkurrenz die ihnen die „Jahres“ machen, manche elektrische Bahnen am Hungertode sterben.

Das Automobil und das Telefon haben mehr als alle Predigten und Exhortationen für Verbesserung menschlicher Lebensverhältnisse, von Horace Greeley bis zu den heutigen Sozialisten der Radikalbewegung von der Stadt aufs Land, herab gelistet. Farmer in großer Zahl wohnen jetzt in Städten oder größeren Ortschaften und gehen auf ihre Farmen wie die Geschäftsleute nach ihren Geschäftslagen gehen. Farmer bleiben auf ihren Farmen wohnen, wenn sie eine bewusste Verbindung mit einer Stadt haben. Vorläufig wachsen ins hohe Land hinein, und das flache Land wächst in die Städte hinein, so daß in der Umgebung von Städten die Grenze zwischen Stadt und Land immer mehr verschwindet und Grund und Boden in solchen Gebieten erschaulich im Werte steigt. Mit dem Zug aufs Land geht aber der Bedarf an Automobilen Hand in Hand. Wer sich dort aufhält, schlägt die Ausgabe für ein Automobil zum Kaufpreis des Landes, um sich unabhängig von Dampf- und Troch-Bahnen zu machen, wie er sich aus den benachbarten Mäuren der Stadt befreit hat.

Wiederum wirkt die stetig zunehmende Benutzung von Automobilen fördernd auf die Verbesserungen für Beförderung von mehr und besseren Landstrassen. Man berechnet, daß gegenwärtig auf jeder Meile Landstrasse ein Automobil kommt, und nahezu ein Automobil auf jede Quadratmeile des Gebietes der Vereinigten Staaten. Und weiterhin bewirkt bessere Landstrassen eine Steigerung im Werte aller Farmländereien. Man hat immer behauptet, daß Farmer, die weiter als zehn Meilen von einer Eisenbahn entfernt sind, wertlos sind, weil die Kosten der Wagenfuhr den Profit aus der Ernte verschlingen. Mit dem Ausbau und der Weiterführung von Landstrassen nach den Formen hin ändert sich das, und die Transportkosten der Farmprodukte nach den Märkten verringern sich ganz wesentlich, namentlich wenn man die größere Billigkeit der Beförderung durch Lastautos in Betracht zieht.

Eine Veranschaulichung von Kapitalien im Betrag von \$925,000,000, die im letzten Rechnungsjahr zum Kauf von Automobilen verwendet worden sind, läßt sich nach

Das Gewicht der Car wurde reduziert. Motoren wurden zuverlässiger gebaut. Abnehmbare Motorzüge ermöglichten dem Fahrer, einen Reifen ohne Zuhilfenahme eines ganzen Rettungskörpers zu wechseln. Die einfache Konstruktion und Betriebsbequemlichkeit der modernen Car hat Tausende von Neulingen zu Wintermotoren bekehrt.

Geschlossene Cars, wie das Willys-Knight-Coupe und die Limousine derselben Marke, haben für die Popularisierung der Motor-Car für Winterverkehr Wunder gewirkt. Wenn auch nicht in solcher Zahl verkauft wie die offene Tourenkar, wurden die geschlossenen Karosserietypen ein bedeutender Faktor im Geschäft eines jeden Automobil-Fabrikanten.

So hat, wenn man alle Verbesserungen in Erwägung zieht, keine andere Entwicklung mehr dazu beigetragen, das Automobil zu einem Winterfahrzeugs zu machen, als das abnehmbare Dach, welches die Overland-Tourenkar, Modell 88-B, und der Roadster desselben Modells in kurzer Zeit in weitestgehend geschlossenen Cars verwandelt.

Sobald die erste kalte Welle sich einstellt, kann dieses abnehmbare Dach auf die offene Car gesetzt werden, und der Fahrer erhält eine elegante geschlossene Car, welche ihm alle Bequemlichkeiten einer Limousine

oder eines Coupés bietet. Die Limousine dieses abnehmbaren Daches Tournekar und des Roadster, da beide zur selben Zeit entworfen wurden. Durch ihren Gebrauch sind die Fahrer imstande gewesen, Winter wie Sommer mit gleichem Komfort bei geringen Auslagen zu fahren.

Andere ein bekannter Fachmann und fügte die Frage hinzu: „Wo kommen alle diese Wagen hin, und wie können die Leute sie unterhalten?“

Indem er dann selbst auf die Beantwortung dieser Frage einging, macht er darauf aufmerksam, daß, insofern es 1910 in den Vereinigten Staaten 10 Millionen Motorfahrzeuge gab, sicherlich noch viel lauter für Kraftwagen vorhanden ist. Die Produktion an letzteren überstieg in dem letzten vollständigen Jahr 892,000 Wagen, und im Gesamtjahr 2,400,000 Wagen, die die 2,373,000 Meilen Strahlen in diesem Lande befuhren. Nur 10 Prozent dieser Meilenzahl ist in gutem Zustand. Diese Ziffern geben ein Bild von dem Wachstum der Automobil-Industrie, deren Produktion im Jahr 1894 nur auf 37,000 Wagen beschränkt und 1903 erst auf 11,000 gelangte, während der letztjährigen Produktion wurden für mehr als \$100,000,000 exportiert, darunter Lastautos im Werte von \$63,700,000. Der größte Teil der letzteren wurde exportiert.

Was der immer zahlreicheren Anschaffung der Motorwagen Vorhand ist, zeigt, ist zunächst der Umstand, daß Pferde immer teurer werden, nicht so bequem unterzuzüchten und nicht so billig zu erhalten

Anschaffungs- und Betriebskosten eines Automobils.

Verschnäuelde Freizeiterhebung nur durch Massenproduktion ermöglicht. — Eine \$1000-Car kann für 3/4 Cents per Meile operiert werden.

Schätzt man im Gesichtsbuch der Motorwagen-Industrie zwölf Seiten zurück — jede Seite ein Jahr darstellend — so kann man lesen, daß für einen 4 Zylinder, 24 Pferdekräfte, 92 Zoll Hubenohnd-Tourenkar-Motorwagen zwischen \$4000 und \$7000 bezahlt wurden. Ein solches Automobil war mit Hupen, 2 Ventilen- und 3 gewöhnlichen Ventilen, und einem Verfahrapparat versehen, sonst nichts. Wollte der Käufer seine Kutsche gehörig ausstatten, so mußte er die erforderlichen Stücke einzeln dazu kaufen. Für eine Rede mußte er je nach Qualität \$70 bis \$150 bezahlen, und dann pflegte beim Kauf oder Niederlegen die Sache gewöhnlich nicht zu klappen. Dann verfiel er auf die Idee, einen anderen Geschäftsinhaber um ein solches Automobil zu kaufen, und er erfuhr, daß ein solches Automobil für einen halben Hundert Dollar anlag. So ging es weiter von einem Geschäftsinhaber zum anderen, und wollte er sein Auto mit allen wünschenswerten Verbesserungen und Bequemlichkeiten versehen, so konnte er mit Leichtigkeit \$1500 los werden.

Für \$1500 bekommt der Käufer heute einen 6 Zylinder, 30 Pferdekräfte, 120 Zoll Hubenohnd-Tourenwagen mit samt dem vollständigen Zubehör — Storage Battery, Strommesser, Deitregulator, Gasolinregulator, Geschwindigkeitsmesser, elektrisches Horn, demontierbare Reifen, dreifaches Windefschloß, Motorbremse, Robe und Fußböden, Tennenausrüstung, Reifenträger und vieler anderer mehr.

Die ist das möglich! Ein altes Geschäftsprinzipien sagt: Die Masse muß es bringen. Es liegt auch die Lösung dieses Rätsels. Kein Fabrikant konnte eine bestimmte Anzahl derartig ausgestatteter Autos zu dem gegenwärtigen Durchschnittspreis ohne ruinösen Verlust abgeben. Ein Fabrikant hätte vor zehn Jahren an dreifachen Preise und noch vor fünf Jahren am doppelten Preise nichts verdient. Es ist die Massenproduktion allein, die den heutigen billigen Preis möglich macht. Im Jahre 1904 belief sich die gesamte Motorwagen-Produktion in den Vereinigten Staaten auf 21,700 Stück. Wenn heutzutage ein einzelner Fabrikant es auf nicht mehr als diese Ziffer brächte, so würde das für ihn ein Geschäftserfolg bedeuten, der ihm bankrott machen würde. Massenproduktion verbilligt das Erzeugnis in jeder Industrie, aber auf seinem industriellen Gebiete hat gesteigerter Bedarf eine so erstaunliche Wirkung auf den Kaufpreis gehabt wie im Automobilgeschäft.

Ein Automobil stellt eine Kapitalanlage dar. Sei es ein Betanilhaus oder ein und sich langamer vorwärts demanzen; ferner die Tatsache, daß Automobils leicht so einfach sind, daß jeder sie führen kann, und daß die Unterhaltungskosten kaum mehr betragen als das Frägen auf den öffentlichen Verkehrsmitteln. Außerdem sind die Vergaser in einer Weise vervollständigt worden, daß das Gasolin viel teurer ist, und die Wagen selbst sind in der Konstruktion derartig verbessert worden, daß ihre Dauerhaftigkeit die sich früher auf drei oder vier Jahre beschränkte, um eine Reihe von Jahren verlängert worden ist.

Es ist, wie Herr Reeves weiterhin ausführt, nicht leicht gewesen, das Automobilgeschäft auf seine gegenwärtige Höhe zu bringen. Einige wenige große Fabrikanten haben große Profite erzielt, aber monche haben Mühe, sich über Wasser zu halten, und in fünf Jahren sind in der Automobil-Industrie über 400 Bankrotte zu verzeichnen gewesen. Trotz alledem liegt dieser Industrie noch ein großes Heil im Lande. Die Hälfte davon ist schuldenfrei, und der allmähliche Betrag der 10 bis 12 Millionen Pferdekräfte durch Kraftwagen ist nur eine Frage der Zeit. Die größte Gefahr für die Automobil-Industrie erblickt Herr Reeves in der geplanten Bundessteuererhöhung. Sie wird jetzt schon von den einzelnen Staaten in der Form von Registrierungs- und Versteuern von \$14,000,000 das Jahr betruert und kann eine Steuererhöhung kaum ertragen.

Mancher fährt zwei oder drei Jahre, ohne einen Cent für Reparaturen ausgeben zu brauchen; ein anderer hat noch und noch immer und immer wieder in die Tasche greifen. Jedes wird auf Grund statistischer Erhebungen die Summe von \$30 das Jahr als Durchschnittsausgabe für Reparaturen angenommen, was den Kostenpunkt der Meile auf 1/2 Cent bringt. Die tatsächlichen Betriebskosten stellen sich darnach — bei 13 Cents für Meilen, 1 Cent für Gasolin, 1 Cent für Öl, 1 Cent für Reparaturen — insgesamt auf 3 1/2 Cents per Meile.

Auf dieser niedrigen Ziffer können die Betriebskosten natürlich nur gehalten werden durch sorgfältigste Beobachtung aller Lebensbedingungen und Vorkehrungsregeln und wohl auch nur so lange, als ein Automobil verhältnismäßig neu ist. Letzteres gilt unter allen Umständen für mindestens zwei Jahre, wobei selbstverständlich nicht ausgeschlossen ist, daß ein behutsamer Fahrer seinen Wagen noch einmal so lange neu erhalten kann oder daß ein infelicitiger ihn in einem Jahre zum Abbruch erzieht. Zweijährige Dauerhaftigkeit gilt allgemein auch für die meisten der Zubehörteile, die nach Ablauf dieser Zeit repariert werden müssen. Eins oder mehrere mit unbedeutender Sicherheit aus dem vorstehenden Durcheinander, nämlich daß das Automobil das billigste unter allen Hybriden ist und zugleich das bequemste und stärkste.

Das verteilbare Steuerrad der „Cadillac“.

Eine der beliebtesten Neuerungen an der „Cadillac“ ist das verteilbare Steuerrad, welches so beschaffen ist, daß man es ohne jede Anstrengung herabdrücken kann und dann bequem von jeder Seite an den Führersitz herankommen kann, da auch die Geschwindigkeitshebel derartig eingeregelt sind, daß sie nicht absolut im Wege stehen.

Diese Neuerung kommt besonders fortpulanten Fahrern zugute, die auf dieser Maschine in aller Ruhe ihren Sitz einnehmen können und erst dann das Steuerrad in die richtige Lage bringen.

Geschäfts-Ausblick für 1916.

Bedingungen der Verbraucherverrechnung. — Es gibt immer noch 10 Millionen Pferdekräfte und 5 Millionen Farmen. — Das Geschäft von 1915.

Wenn nicht ein Mangel an Material hindernd wirkt, so dürfte die Produktion in der Automobil-Industrie im Jahre 1916 die Grenze von einer Million Wagen erreichen.“ er-

Sicherlich Sie kommen!

Wie können Sie sich gestatten, die größte und vollständigste Automobil-Ausstellung, die je außerhalb New York's und Chicago's veranstaltet wurde, nicht zu besuchen? Sensation auf Sensation! Neuheit auf Neuheit! Eine Welt von Wundern! Machen Sie Ihre Pläne für einen mehrtägigen oder wöchentlichen Besuch der

OMAHA Auto-Ausstellung

IM AUDITORIUM

Vom 21. bis 26. Februar 1916

Montag — Eröffnungstag
Dienstag — Washington-Tag
Mittwoch — Farmers Tag
Donnerstag — Gesellschafts-Abend
Freitag — Musikalischer Abend
Samstag — Schluß-Tag

Gut bezahlte Solositz und vollständige Militär-Kapelle täglich in Nachmittag- und Abendkonzerten. Immerzu etwas los! Effekt von 9:30 vorm. bis 10:30 abends.

Eine Million Dollar Neuheit! Eine Schau für Jeden!

Wegen weiterer der Ausstellung betreffender Information wende man sich an Clark G. Rowell, Manager, 2051 Farnam Str., Omaha, Neb.

Wiederum wirkt die stetig zunehmende Benutzung von Automobilen fördernd auf die Verbesserungen für Beförderung von mehr und besseren Landstrassen. Man berechnet, daß gegenwärtig auf jeder Meile Landstrasse ein Automobil kommt, und nahezu ein Automobil auf jede Quadratmeile des Gebietes der Vereinigten Staaten. Und weiterhin bewirkt bessere Landstrassen eine Steigerung im Werte aller Farmländereien. Man hat immer behauptet, daß Farmer, die weiter als zehn Meilen von einer Eisenbahn entfernt sind, wertlos sind, weil die Kosten der Wagenfuhr den Profit aus der Ernte verschlingen. Mit dem Ausbau und der Weiterführung von Landstrassen nach den Formen hin ändert sich das, und die Transportkosten der Farmprodukte nach den Märkten verringern sich ganz wesentlich, namentlich wenn man die größere Billigkeit der Beförderung durch Lastautos in Betracht zieht.

Eine Veranschaulichung von Kapitalien im Betrag von \$925,000,000, die im letzten Rechnungsjahr zum Kauf von Automobilen verwendet worden sind, läßt sich nach

Das Gewicht der Car wurde reduziert. Motoren wurden zuverlässiger gebaut. Abnehmbare Motorzüge ermöglichten dem Fahrer, einen Reifen ohne Zuhilfenahme eines ganzen Rettungskörpers zu wechseln. Die einfache Konstruktion und Betriebsbequemlichkeit der modernen Car hat Tausende von Neulingen zu Wintermotoren bekehrt.

Geschlossene Cars, wie das Willys-Knight-Coupe und die Limousine derselben Marke, haben für die Popularisierung der Motor-Car für Winterverkehr Wunder gewirkt. Wenn auch nicht in solcher Zahl verkauft wie die offene Tourenkar, wurden die geschlossenen Karosserietypen ein bedeutender Faktor im Geschäft eines jeden Automobil-Fabrikanten.

So hat, wenn man alle Verbesserungen in Erwägung zieht, keine andere Entwicklung mehr dazu beigetragen, das Automobil zu einem Winterfahrzeugs zu machen, als das abnehmbare Dach, welches die Overland-Tourenkar, Modell 88-B, und der Roadster desselben Modells in kurzer Zeit in weitestgehend geschlossenen Cars verwandelt.

Sobald die erste kalte Welle sich einstellt, kann dieses abnehmbare Dach auf die offene Car gesetzt werden, und der Fahrer erhält eine elegante geschlossene Car, welche ihm alle Bequemlichkeiten einer Limousine

oder eines Coupés bietet. Die Limousine dieses abnehmbaren Daches Tournekar und des Roadster, da beide zur selben Zeit entworfen wurden. Durch ihren Gebrauch sind die Fahrer imstande gewesen, Winter wie Sommer mit gleichem Komfort bei geringen Auslagen zu fahren.

Andere ein bekannter Fachmann und fügte die Frage hinzu: „Wo kommen alle diese Wagen hin, und wie können die Leute sie unterhalten?“

Indem er dann selbst auf die Beantwortung dieser Frage einging, macht er darauf aufmerksam, daß, insofern es 1910 in den Vereinigten Staaten 10 Millionen Motorfahrzeuge gab, sicherlich noch viel lauter für Kraftwagen vorhanden ist. Die Produktion an letzteren überstieg in dem letzten vollständigen Jahr 892,000 Wagen, und im Gesamtjahr 2,400,000 Wagen, die die 2,373,000 Meilen Strahlen in diesem Lande befuhren. Nur 10 Prozent dieser Meilenzahl ist in gutem Zustand. Diese Ziffern geben ein Bild von dem Wachstum der Automobil-Industrie, deren Produktion im Jahr 1894 nur auf 37,000 Wagen beschränkt und 1903 erst auf 11,000 gelangte, während der letztjährigen Produktion wurden für mehr als \$100,000,000 exportiert, darunter Lastautos im Werte von \$63,700,000. Der größte Teil der letzteren wurde exportiert.

Was der immer zahlreicheren Anschaffung der Motorwagen Vorhand ist, zeigt, ist zunächst der Umstand, daß Pferde immer teurer werden, nicht so bequem unterzuzüchten und nicht so billig zu erhalten

Mancher fährt zwei oder drei Jahre, ohne einen Cent für Reparaturen ausgeben zu brauchen; ein anderer hat noch und noch immer und immer wieder in die Tasche greifen. Jedes wird auf Grund statistischer Erhebungen die Summe von \$30 das Jahr als Durchschnittsausgabe für Reparaturen angenommen, was den Kostenpunkt der Meile auf 1/2 Cent bringt. Die tatsächlichen Betriebskosten stellen sich darnach — bei 13 Cents für Meilen, 1 Cent für Gasolin, 1 Cent für Öl, 1 Cent für Reparaturen — insgesamt auf 3 1/2 Cents per Meile.

Auf dieser niedrigen Ziffer können die Betriebskosten natürlich nur gehalten werden durch sorgfältigste Beobachtung aller Lebensbedingungen und Vorkehrungsregeln und wohl auch nur so lange, als ein Automobil verhältnismäßig neu ist. Letzteres gilt unter allen Umständen für mindestens zwei Jahre, wobei selbstverständlich nicht ausgeschlossen ist, daß ein behutsamer Fahrer seinen Wagen noch einmal so lange neu erhalten kann oder daß ein infelicitiger ihn in einem Jahre zum Abbruch erzieht. Zweijährige Dauerhaftigkeit gilt allgemein auch für die meisten der Zubehörteile, die nach Ablauf dieser Zeit repariert werden müssen. Eins oder mehrere mit unbedeutender Sicherheit aus dem vorstehenden Durcheinander, nämlich daß das Automobil das billigste unter allen Hybriden ist und zugleich das bequemste und stärkste.

Das verteilbare Steuerrad der „Cadillac“.

Eine der beliebtesten Neuerungen an der „Cadillac“ ist das verteilbare Steuerrad, welches so beschaffen ist, daß man es ohne jede Anstrengung herabdrücken kann und dann bequem von jeder Seite an den Führersitz herankommen kann, da auch die Geschwindigkeitshebel derartig eingeregelt sind, daß sie nicht absolut im Wege stehen.