

Was die Ver. Staaten dem Auto zu verdanken haben!

Was Anregung zur systematischen Verbesserung der Landstraßen. — Im letzten Jahre wurden \$250,000,000 für Landstraßenbau verausgabt. — John R. Willys von der Willys Overland Automobile Co. unterbreitet interessante Statistiken.

Bekanntlich hat der Staatsverband Nebraska auf seiner letzten Versammlung in Omaha beschlossen, die Staatslegislatur zu ersuchen, dem Bau von Landstraßen größere Aufmerksamkeit zu schenken und den Lincoln Automobilweg durch den Staat Nebraska mit Hilfe von Staatsgeldern zu bauen.

„Die Erweckung des öffentlichen Interesses für den Bau guter Landstraßen in diesem Lande ist hauptsächlich der allgemeinen Einführung des Automobils zu verdanken,“ sagte dieser Tage Herr John R. Willys, von der Willys Overland Co., der das Problem guter Landstraßen zum Gegenstand eingehender Studien gemacht hat.

Der Gesamtbetrag, der im letzten Jahre in diesem Lande für Landstraßenbau und für Verbesserung bestehender Straßen verausgabt wurde, beträgt etwa \$250,000,000, aber tatsächlich haben die Straßen den angrenzenden Bewohnern wenig gefolgt, weil der Wert des Landes infolge der Straßenverbesserungen um 100 bis 400 Prozent stieg, nachdem die Verbesserungen an den Fahrwegen vorgenommen worden waren.

Wenn eine ähnliche Summe Geld alljährlich für zehn Jahre angelegt werden sollte, so wird dies Land sich rühmen können, 500,000 Meilen guter Straßen zu besitzen, die \$2,500,000,000 gefolgt, aber den Wert des umliegenden Landes um \$25,000,000,000 erhöht haben.

Die großen Chausseen wie der Lincoln Highway und der Dixie Highway wurden nie unternommen worden sein, wenn die Befürworter von Automobilen nicht für dieselben agitiert haben würden. Und diese Landstraßen werden nur als Beginn umfassender Landstraßen, die das Land bald in jeder Richtung durchqueren werden, betrachtet.

Wenige Leute machen sich einen Begriff von den Vorteilen, die der Kraftwagen dem Lande gebracht hat, indem er die Landbewohner anregte, ihre Landstraßen zu verbessern. Wenn man bedenkt, daß ein Motorwagen auf je 50 Bewohner der Ver. Staaten entfällt, wird man das Interesse für bessere Wege erklärlich finden.

Die Zahlen zuverlässiger Statistiker zeigen, daß nur zehn Prozent der öffentlichen Landstraßen verbessert sind; ja, in vielen Gegenden beträgt der Prozentfuß nur fünf. Wenn das Automobil nicht so allgemein eingeführt worden wäre, würde der Prozentfuß noch niedriger sein, da wir in den letzten Jahren mehr Landstraßen gebaut haben als je in der Geschichte der Republik.

Landwirte verlieren infolge schlechter Straßen jährlich \$250,000,000.

Herr Willys weist dann auf einen kürzlich veröffentlichten Bericht des Bundes-Arbeits-Departements hin, in welchem abgeklärt wird, daß die Landwirte der Ver. Staaten jährlich \$250,000,000 verlieren, weil sie in gewissen Zeiten des Jahres infolge schlechter Wege ihre Erzeugnisse nicht auf den Markt bringen können.

Die Vermeidung dieses Verlustes hätte genügt, um für die ganzen im letzten Jahre verbesserten Landstraßen zu bezahlen. Der nächste Bericht wird offenbar in jenen Gegenden, die Straßenverbesserungen vornehmen, eine Abnahme jener Verluste aufweisen.

Gegenden, die ihre Landstraßen nicht verbessern, besonders kleinere Städte und Dörfer, spüren heutzutage die Folgen sehr bald, da die Automobilbesitzer, die gewöhnlich gute Kunden abgeben, ihre Einkäufe in Ortschaften machen, die bequem zu erreichen sind. Sie lassen die Städte, die nicht für Fahrwege sorgen, links liegen. Die Rivalität zwischen Landstädten zwingt diese an sich, für die Verbesserung der Landstraßen zu sorgen, wodurch nicht nur den Auktoren, sondern auch den Landwirten im allgemeinen geholfen wird.

Zum Schluß soll Herr Willys den Zeitungen und Zeitschriften, welche Projekte zur Verbesserung der Landstraßen fördern, hohes Lob. Die Veröffentlichung von Landkarten, welche die besten Wege zeigen, habe schon manches Gemeinwesen, vor dem wegen der schlechten Straßen ruhmlos wird, veranlaßt, für Landstraßenbau zu sorgen. Und diejenigen, die die Warnung nicht beachten, gehen zurück, anstatt Fortschritte zu machen.

Achtung, Deutsche! Kommt zu J. F. C. Kamohr für besten Limburger Käse, geräucherter ostfriesischer, Kaiserpfister. Bier und Schokolade haben wir auch zu verkaufen. 207 südliche 13. Straße, Omaha, Neb.

Großer Renn-Sieg der Overland!

Wing als dritte durchs Ziel und ließ erprobte Renner hinter sich.

Die von einer Overland-Car vom gewöhnlichen Lager in dem kürzlich

in Phoenix abgehaltenen Arizona-Grand-Prix-Rennen dargebotene Leistung brachte 20,000 Zuschauer der 150 Meilen - Veranstaltung auf die Beine.

Im Wettstreit mit einem glatten Jugend-Cars, die besonders für Rennen gebaut und von Rennfahrern von nationalem Ruf geleitet wurden, ging die Overland als dritte durchs Ziel. Carl Cooper ge-

wann den ersten Platz in einem Windwind-Finish, indem er die Linie einige Sekunden vor den führenden Cars passierte.

Die Overland genoss die Auszeichnung, die einzige Mono-side Lager-Car im Rennen zu sein. Der Motor, das Chassis, die Transmission und alle übrigen Teile waren reguläre Ausrüstung. Mit Ausnahme einer Aluminium-Karosserie war es

genau dieselbe Car, die täglich hundertweise von der großen Fabrik verfertigt wird.

Ihre Leistung im Rennen war umso bedeutungsvoller, als tatsächlich alle übrigen am Rennen teilnehmenden Cars besonders entworfen und gebaute Rennmaschinen waren, die bereits in früheren Rennen ihre Sporen verdient hatten und von erprobten Rennfahrern geleitet wurden.

Ed. Waterman war der Pilot der Overland und hatte erprobte Klappen, wie Cooper, Oldfield, Parsons, Stabile, Wood, Turland und ein halbes Duzend andere gegen sich. Alles, was von Waterman's besten Freunden unter diesen Umständen erwartet wurde, war höchstens ein Achtungserfolg, und doch ließ er 9 berühmte Rennfahrer hinter sich. Die Over-

land hatte die Führung beim Start und während der ersten 60 Meilen, mußte jedoch wegen eines kleinen Reifensumfalles einen Augenblick die Bahn verlassen, wodurch die beiden nächsten Gelegenheit hatten, sie zu überholen. Nebenfalls war Waterman's Leistung eine durchaus bemerkenswerte. Sein Mechaniker war ein Angestellter der Garage am Platz.

Overland

TRADE MARK REG.

SIX

\$ 1145

Model 86-f. o. b. Toledo

Der größte „Sechser“ für den Preis

Lassen Sie sich nicht zu dem Irrtum verleiten, diese Overland mit den kleineren „Sechsern“ zu verwechseln, an die Sie denken, wenn Sie von einer „Sechser“ für \$1145 hören.

Die Overland „Sechser“ ist eine große geräumige Maschine, reichlich groß für sieben erwachsene Personen.

Da wir die größten Erzeuger von Sechsern und Bierern der Welt sind, können wir die größte Maschine für das Geld liefern.

Zu dem Preis, \$1145.

Sie hat die größte Radbasis — 125 Zoll.

Die größten Reifen — 35 bei 4 1/2 Zoll.

Die größte Anerkennung Ihrerseits wird dieser perfekte Overland-Motor wegen seiner blitzschnellen Geschwindigkeit, seiner ruhigen Lauf, sowie seiner ununterbrochenen Kraftentfaltung finden.

Die Annehmlichkeit der elektrischen Kontrollklöpfe am Steuerad wird allgemein anerkannt.

Wenn wollen Sie uns Gelegenheit geben, Ihnen zu beweisen, daß Sie beim Kauf dieser Overland mehr für Ihr Geld erhalten, als bei irgend einem anderen Sechser für ungefähr denselben Preis?

Overland Omaha Co., Distributors

Douglas 2643

2043-45 Farnam Str., Omaha

The Willys-Overland Company, Toledo, Ohio

Made in U. S. A.