

Ausräumungs-Verkauf

für den Monat Juli

ist noch immer in vollem Gange und trotzdem bereits sehr Viele die Gelegenheit wahrnehmen und sich

vorteilhafte Bargains

sicherten, sind doch noch massenhaft Waaren vorhanden, mit denen aufzuräumen wir gezwungen sind und deshalb wird der Ausräumungsverkauf fortgesetzt. Bedenkt, daß Ihr

20% sparen

könnt an Euren Einkäufen und besucht uns, ehe Andere Euch zuvorkommen.

FRED SCHMIDT AND BRO.

917-921 O, OPPOSITE POST OFFICE.

Choate in Aniehsen.

An kaiserlicher Unterwürfigkeit vor den Engländern übertrifft unser derzeitiger Votschafter Choate jeden seiner Vorgänger, und das will doch, wenn man sich erinnert, was J. B. Herr Hay darin geleistet hat, sehr viel heißen.

Bei der letzten Feier des Unabhängigkeitstages hat aber sein Verhalten sogar bei britenfreundlichen Amerikanern in London große Entrüstung erregt. Schon am 3. Juli wurde aus London gemeldet: „Nach einer Besprechung zwischen dem Votschafter Choate und Herrn J. C. Van Duzer von der Amerikanischen Gesellschaft in London wurde verkündet, daß in Anbetracht der Krankheit König Edwards bei dem Bankett der Amerikanischen Gesellschaft im Hotel Cecil morgen Abend keine Reden gehalten werden sollen.“

Und so ist es auch zum großen Mißfallen vieler Amerikaner geschehen. Nur ein kurzer Toast auf den Präsidenten und den König fanden statt.

Wäre König Edward noch in Lebensgefahr gewesen, so wäre die Anordnung über der Wunsch des Herrn Choate ganz in Ordnung gewesen; aber der König war nicht mehr in Gefahr. Die ihn behandelnden Ärzte hatten das Gegenteil erklärt und die Engländer, und zwar die treuesten „Subjekte“ des Königs feierten an dem nämlichen Viertel Juli sogar selber große Brunkfeste. Da war das Fortgeheiß des Herrn Votschafters doch wohl übertrieben.

Aber was denn auch wirklich die zarte Rücksicht auf den kranken König, welche unseren Votschafter eine stille Feier des „Viertels“ fordern ließ?

In Londoner Depeschen vom 4. Juli finden wir die Antwort auf diese Frage. Da heißt es nämlich: „Unmittelbar nach den beiden Toasten eilte der amerikanische Votschafter mit dem Votschafterssekretär White davon, um sich für den Empfang der indischen Fürsten in Hoftracht zu werfen.“ Und dann heißt es in den Depeschen über die nie dagewesene Pomphaftigkeit und Großartigkeit des vom englischen Thronerben zu Ehren der Fürsten aus Indien veranstalteten Schaugespranges:

Die Unterhaltung in der Indian Office war eine der brillantesten, der Londons oberste Gesellschafts-Schicht jemals beigewohnt. Königin Alexandra und die sämtlichen Mitglieder des königlichen Hauses sahen in Logen, von denen aus sie den ganzen Saal überblicken konnten. Die Gäste (des Prinzen und der Prinzessin von Wales) bestanden aus sämtlichen, zur Krönung nach London gekommenen Vertretern von Fürsten und Staaten, aus dem englischen Hochadel und sonstigen Notabilitäten des Landes. Die Dekorationen, Möblierung und Draperien, die für diesen

Abend extra beschafft wurden, kosteten die Kleinigkeit von 50,000 Pfd. St. (eine Viertel Million Dollars); für Blumenstücke allein wurden 3000 Pfd. St. (15,000 Dollars) ausgegeben. 3000 elektrische Lampen erleuchteten das Gebäude und 3000 Gäste — die Herren in Hoftracht, die Damen in exquisitester Toilette — bewegten sich in seinen Räumen. Seit dem Besuche des Sultans vor 30 Jahren sah London ein derartiges Prachttheater nicht. Der Prinz und die Prinzessin von Wales, welche im Auftrage des Königs dieses Fest zu Ehren der in London anwesenden indischen Fürsten veranstalteten, eröffneten dasselbe mit einem Paradezug zum Baldachin, wo die indischen Potentaten ihre Degen dem Thronerben überreichten. Dann folgte allgemeiner Empfang, Souper und musikalische Unterhaltung bis zu später Stunde.

Der Prinz von Wales, der Sohn des Königs Edward, hält den Gesundheitszustand seines Vaters für gut genug, um in dessen Namen, den asiatischen Wästen einen prunkhaften Empfang zu geben. Der amerikanische Votschafter Choate fordert dagegen seine Landsleute auf, den Gedanktag der amerikanischen Unabhängigkeit mit einem Trauer-Commerz zu begehen. Er selber aber lacht diesen möglichst abzuführen, damit er in Aniehsen und Schnallenschuhen recht früh zu dem üppigen Fest eilen konnte, welches von dem Sohne des „kranken Königs“ veranstaltet war und in dessen Glanz er nicht fehlen wollte. Es war eine große Blamage für Amerika, die auch von den in London weilenden Amerikanern als solche empfunden wurde. Wird Herr Roosevelt sie ebenfalls empfinden?

Die verklopften Engländer haben das Prahlerei noch nicht verlernt. In London ist gleichzeitig mit dem hergestellten Frieden ein Buch erschienen, in welchem der Verfasser schildert, wie England mit den vereinigten Flotten- und Landarmeen von Deutschland, Rußland und Frankreich fertig wird. Das Buch ist recht spaßig zu lesen und wird den Gefühlen des armen John Bull wohlthun. Aber auch große Londoner Blätter, denen man mehr Verstand zutrauen sollte, ergeben sich in einer lächerlichen Großmäuligkeit, um die Bureaukratie vergessen zu machen. So J. B. schreibt die „Morning Post“: „Ohne eitle Prahlerei sich hinzugeben, können die „Britannier“ mit Vertrauen auf dem Fundamente ihrer Macht sich ausruhen. Wir haben Schiffe, Mannschaften und Geld. Und wenn je wir der Unterstützung und des Beistandes bedürftig sein sollten, werden wir solche, ohne daß wir darum zu bitten brauchen, von der großen und unbeflegbaren westlichen Republik erhalten. Wer auch immer re-

gieren mag, das britische Volk herrscht.“

Unsere republikanischen Freunde prahlen gewöhnlich so ungeheuer über die tiefste „Prosperität“ im Lande und rechnen die zahlreichen „Streiks“ die jetzt herrschen jedenfalls auch dazu, doch können wir mit dem besten Willen darin nichts „Prosperierendes“ entdecken ausgenommen für die verschiedenen Trübsal, die dabei wieder einmal beweisen, wie ohnmächtig der Arbeiter gegen sie ist.

Die Anarchistenfurcht, über welche vor einigen Jahren, als sie sich noch auf einige europäische Länder beschränkte, hier weiblich gelacht wurde, hat sich jetzt fast des ganzen amerikanischen Volkes bemächtigt. Für die Pittsburgreise des Präsidenten Roosevelt sind Sicherheitsmaßregeln getroffen, wie sie ausgedehnter für den Zaren in Rußland nicht getroffen werden. Der Unterschied ist der, daß in Rußland solche Schutzmaßregeln mit Ruhe und in der Stille etangerichtet werden, während hier viel Geschrei darüber gemacht wird. Die Angelegenheit wird in den Zeitungen von allen Seiten besprochen und gründlich breitgetreten. Dadurch aber wird die Gefahr, wenn sie wirklich vorhanden, nur noch vermehrt, denn ein Schwachkopf kann durch das Getöse leicht verblüfft genug werden, um ein Attentat zu unternehmen.

Die ältesten Blizableiter. Die Erfindung der Blizableiter wird gewöhnlich Benjamin Franklin zugeschrieben, von dem Turgot betontlich sagte: „Er entriß dem Himmel das Licht und den Tyrannen das Szepter.“ Daß aber schon lange vor Franklins Zeit eine Art Blizableiter bekannt war, geht aus einer Stelle in dem Werke der Werke des römischen Naturforschers Plinius hervor, der uns aufbewahrt wurde. Plinius erzählt hierin, daß Numa, der zweite König in Rom, die Nacht befehlen hat, den Bliz in die Erde abguleiten. Er berichtet ausbrüchlich, daß Numa Pompilius die Art seiner Anwendung kannte und daß er sie seinen Nachfolger Tullius Hostilius lehrte, dieser aber bei der falschen Benutzung der Methode sein Leben verlor. Es heißt bei Plinius: „In dem Augenblick, als Tullius Hostilius den Bliz nach Numas Anweisung, aber in falschem Verständnis, abzuleiten versuchte, wurde er von dem Blizschlag getroffen.“ Eine ähnliche Andeutung findet man in Lucans Werken. Dieser erzählt von einem, in Strurien lebenden Naturforscher, Namens Aruns, „daß er in Weste der Bewegungen des Blizes sehr erfahren gewesen sei“ und an einer anderen Stelle berichtet er von demselben Aruns, „daß er das Feuer des Blizes, das in der Luft verteilt war, gesammelt und in der Erde vergraben habe.“ Diese Stellen lassen sich nun dadurch erklären, daß hier die eine oder andere Methode der Blizableitung vorgelegen haben muß. Später ist sie aber wieder verloren gegangen, und erst Benjamin Franklin hat ganz selbstständig den Blizableiter erfunden, den wir noch heutigen Tages in zwar etwas veränderter Form in Anwendung bringen.

Big Horn Basin
A rich but undeveloped tract in Northwestern Wyoming. Contains wonderfully good openings for small ranches along good streams. A million acres of land open for settlement under U. S. land laws. Big Horn Basin Folder free on request. J. Francis, G.P.A., Omaha.

ON CREDIT.

Century Stool Range, No. 80-A-18
Has six 6-inch lids, oven 17x21x18, splendid reservoir and warming closet, lined throughout with asbestos, burns anything, best bakers and roasters on earth. Guaranteed 10 years. Weight 275 lbs. Only \$22.90. Terms \$6.00 cash, balance payable \$3.00 a month, no interest. Shipped immediately on receipt of \$2.00 cash payment. We trust honest people located in all parts of the world. Cash discount \$1.50 on Range. Freight averages \$1.95 for each 300 lbs. Range for free catalogue, but this is the greatest bargain ever offered. We refer to Southern Illinois National Bank.
CENTURY MANUFACTURING CO.
Dept. No. 631, East St. Louis, Ill.

The Assessment of Railroad Property.

How it is Arrived at by the State Board of Equalization. The Method Prescribed by Law for its Apportionment to the Several Counties and Municipalities.

The Distribution of Railroad Value a Benefit to Outside Counties. (ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE RAILROADS OF NEBRASKA)

Some complaint is made in cities regarding the manner in which State Boards of Equalization are obliged to distribute the values of railroad property throughout the various counties, not allowing cities with great terminal facilities and fine depot accommodations to assess that property locally within the cities, but obliging its value to be distributed along the lines of the road in accordance with a mileage basis.

property has been virtually exempted from municipal taxation. An investigation of the matter will readily show that this charge has no foundation in fact.

In pursuance of the requirements of law, the railroad companies have each year submitted for the consideration of the Board, sworn statements or schedules of their tangible property, setting forth in detail the mileage of main and side tracks in each county, the number of depots, station houses, tool houses, stock yards, etc., and complete lists of the rolling stock and moveable property on the right of way and depot grounds. They have also made to the State Auditor, statements under oath of the revenues of the companies, gross and net, their capitalization and the interest paid on their bonded indebtedness.

The principal reason that this is done is the fact that it is the law; the Board of Equalization is directed in its action by that provision in the law relating to revenue, Sec. 40 of the Statute. After providing for a system of returns to be made by the railroads of Nebraska each year, the following provision is plain and explicit:

The valuations reported in the property schedules have been recently criticised, but the valuations in such valuations are easily explained by the fact that some companies report what they believe to be the proper assessable value of the various items, in conformity with the assessment of other property in the state, while other companies approximate the actual value of the items, depending upon the board to fix the scale of uniformity.

“As soon as practicable after the Auditor has received the said return, or procured the information required to be set forth in said return, a meeting of the State Board of Equalization, consisting of the Governor, State Treasurer and Auditor, shall be held at the office of the said Auditor, and the said Board shall then value and assess the property of said corporation at its actual value for each mile of said road or line, the value of each mile to be determined by dividing the sum of the whole valuation by the number of miles of such road or line.”

The board has never relied upon the valuations reported in the railroad schedules as a guide in fixing its assessments, but has always diligently sought the most accurate sources of information within its reach. It has in some cases had before it the data showing actual cost of construction of the properties, and in others, the carefully prepared estimates of expert engineers. For several years past, the respective boards have had access to and have considered the testimony in the maximum rate cases, where the roads were not likely to show diminutive valuations.

Now, does this manner of distribution of railroad property injure the cities having these terminal facilities?

In the case of the Union Pacific, the record shows that the present assessed valuation of its main line represents more than 25 per cent of the cost of reproduction as given in the testimony in the Nebraska “rate case,” and as 10 per cent has been shown in recent controversies to be amply sufficient for the equalized valuation of the tangible property, the additional 15 per cent, or thereabouts, is either excess assessment, or it may be said that this three fifths additional assessment may cover all possibilities of intangible values that may pertain to the property as a “going concern,” its earning capacity, good will, etc.

In the first place, the terminal facilities would be of no value to the railroads were they not taken in conjunction with the balance of their property. The distribution of property in this manner is a general rule adopted by most of the States of the Union, and in a great many instances, suits have been inaugurated attempting to separate this value, and assess the same within the localities where located, but courts have universally decided that this would not be the proper way of making such an assessment. Exactly such a case as this was made in the State of Colorado, taken to the Supreme Court and decided within the past few years. The assessor in Arapahoe County desired to assess the terminal facilities of the railroads centered there within that county, not giving credit for this valuation to the outside counties. The people of the State representing the outside counties took issue on the matter and it was decided that this value should be distributed throughout the State, and this was a case in which the railroads themselves would have been benefited by the change proposed, from the fact that the rate of taxation in the County of Arapahoe is less than what it is in the outlying counties.

So in the same estimates or testimony relating to the Union Pacific line from Kearney to the Wyoming state line, which comprises over one-half of the mileage across the state, the testimony shows that the assessed valuation of \$9,800 per mile through those counties represents about 40 per cent of all the tangible property of the railroad on that section of the line. It is, however, incorrect and misleading to state that any single portion of the road either in Douglas County or in Cheyenne or Kimball County is assessed at \$9,800 per mile.

In every instance where the terminals of railroads are located in cities, the railroads are a benefit to the cities much greater in proportion than the cities are a benefit to the railroads. The terminal cities and the railroads should work together in the development and assistance of the counties tributary to these places. The distribution of value in accordance with the law assists the poorer counties in carrying on their schools and making those necessary improvements which induce settlers to locate there, and in return for this assistance their future business and interests naturally assist in building up the terminal localities as well as the railroads. While at first glance, this distribution of property would not look fair to Omaha, for instance, the citizens of Omaha certainly should know that almost any city in the State would gladly trade positions with that city, in case the railroads would do as much for their locality as they have done for the City of Omaha. The distribution of valuation of terminal facilities along the lines of the railroad, thus helping the whole state in the future, is a help for Omaha as well.

This rate per mile, as entered on the tax lists, represents merely the distributive share accruing to the county or municipality, of the entire valuation of the whole road, which distributive share is explicitly designated by the laws of the state as a ratable mileage proportion of the valuation of the entire line. In this way the terminals in Omaha (except headquarters, shops and vacant terminal lands, which are assessed locally) are distributed and taxed in every city, village and school district along the whole line from the eastern to the western boundary of the state.

While it might be popular in Omaha to advocate a change in this system of distribution, it certainly would create an antagonism against that city through the whole state, and would run counter to the general rule regarding railroad taxation. In case railroads were obliged to accede to such a proposition, any thinking man would know at once that the great shops, the yard facilities, the car repairs and all of the features that make up this value, would naturally go to those cities that would make it an object for the roads to construct at their respective places.

This method of apportionment is upheld by the Supreme Court in a recent decision, relating to the Rulo bridge, in the following language:

For the purpose of increasing the population of their localities, cities would gladly forego this tax, as an inducement to the railroads to locate such institutions there.

“What was the purpose of the legislature in requiring the right of way, roadbed and superstructure of a railway to be assessed as a unit? The common-sense view of the subject would seem to be that such purpose was to enable the proper authorities to distribute the avails of taxation equitably among all the municipal subdivisions through which a road may pass, in the ratio which the number of miles within such subdivision bears to the total number of miles of road within the state, treating each mile as equal in value to every other mile, and regardless of whence came the power under which any particular portion of the road is constructed. A railroad might have vast terminals at one point, worth as much as the remainder of the line, though it extended through a dozen counties. The subdivision in which these terminals are located is not, under this law, permitted to reap an advantage over other localities by reason of the mere accident of location, but must share its advantages with these others pro rata. That, evidently, is the reason behind and under this legislation.”

In Wisconsin, neither cities nor counties receive tax from railroad corporations; it all goes to the state, but this would hardly be popular in Nebraska, where the railroads in many instances pay from 50 to 75 per cent of the taxes collected in the counties along their roads.

It has been alleged that the outside counties have been “buncoed” by this method of distribution. A careful study and analysis of the foregoing statement of facts and figures must convince the people of those counties that this form of buncoing leaves little to be desired except more of the same kind.

It has been charged that the State Board of Equalization has for years pursued a haphazard method in fixing the assessed valuation of railroad property for state and county taxation, and that such

W. H. Thompson, Advoakal und Nolar.

Praktizirt in allen Gerichten.
Grundbesitzverwaltungs- und Kollektions- eine Spezialität.
Dr. G. Roeder, Deutscher Arzt.
Kopf und Mundarzt des St. Francis-Hospital.
Office über Buchheit's Apotheke.
Grand Island, Neb.

FRED OTTENS Wein u. Bier.

Wirthschaft!
Feine Weine und Liqueure stets vorrätig.
Die Bros Bier wird hier verabreicht.
1955 D St. Lincoln, Neb.

Don't Be Fooled!

The market is being flooded with worthless imitations of ROCKY MOUNTAIN TEA...
To protect the public we call special attention to our trade mark, printed on every package. Demand the genuine. For Sale by all Druggists.