Tägliche Omaha Tribüne

TRIBUNE PUBLISHING CO.—VAL. J. PETER, President.

Preis des Tageblatts: Durch den Träger, per Woche 10c; durch die Post, per Jahr $5.00; einzelne Nummern 2c. — Preis des Wochenblatts: Bei strikter Vorausbezahlung, per Jahr $1.50.

1307-1309 Howard Str. Telephon: TYLER 340. Omaha, Nebraska.

Des Moines, Ia., Branch Office: 407—6th Ave.

Entered as second-class matter March 14, 1912, at the postoffice of Omaha, Nebraska, under the act of Congress, March 3, 1879.

Omaha, Nebr. Samstag, den 10. August 1918.

The Tägliche Omaha Tribüne is a strictly American newspaper, read by Americans of German blood. The Tribune recognizes the fact that no publication in this country has a right to exist if it does not devote its entire energy to the best interest of the United States of America, particularly the cause for which the United States entered this war. If any one should find anything in our columns which he believes is at variance with this principle, we would be grateful to have it called to our attention. The Tribune is nothing else than an all-American newspaper.

Für die Schiffe der Handelsflotte

Mit der Schiffsarmut der amerikanischen Handelsflotte ist es ein für alle Mal vorbei. Die Zeiten sind gewesen, wo sich unter einem Dutzend einlaufender Handelsdampfer kaum einer befand, der die Sterne und Streifen vom Mast flattern ließ. Keine Woche vergeht jetzt, ohne daß Schiffe, die der Handelsflotte angehören sollen, vom Stapel gelassen werden.

Schiffe allein tun's nicht. Zu den Fahrzeugen müssen auch die Mannschaften gefunden werden, wenn nicht die Geburtsstunde einer großen amerikanischen Handelsflotte hinausgeschoben werden soll. Früher waren selbst die wenigen amerikanischen Schiffe meistens mit Nichtamerikanern bemannt. Verschiedene Umstände trugen dazu bei. So abenteuerlustig auch der amerikanische Junge im allgemeinen ist, er war nicht dazu zu bringen, sich in erheblicher Zahl für den Dienst auf den Kauffahrteischiffen anwerben zu lassen. War es die Gebundenheit des Seelebens, oder die nicht sehr glänzende Bezahlung der Seeleute — genug, die Amerikaner hielten sich vom Seeleben fern.

Auch das ist nun durch den Krieg ganz anders geworden. Nicht nur die Kriegsflotte, auch die Handelsflotte zieht die Leute an. Bessere Lebensbedingungen und der in der Nation erwachte Drang, die amerikanische Flagge über die Meere zu tragen, haben viele Tausende der Handelsflotte zugeführt. Die Bundes-Schiffsbau-Behörde hat umfassende Pläne ausgearbeitet, um in die Ausbildung und Beschaffung der Mannschaften ein System zu bringen.

Innerhalb der nächsten 12 Monate gedenkt die rührige Behörde durch ihre Vorbereitungsschulen 36,000 fertige Matrosen auszubilden. Diese Zivil-Mannschaften werden durch Leute der Kriegsflotte ergänzt werden, so daß für die Transportschiffe mindestens 100,000 Mann zur Verfügung stehen werden.

Das System der Ausbildungsschulen für Seeleute ist auch eine neue Errungenschaft. Seit Monaten ist daran gearbeitet worden, jetzt aber dürfte es vervollständigt genug sein, um gute Dienste zu leisten. Es gibt zehn Uebungsschiffe, denn ein guter Matrose kann natürlich nicht auf dem trockenen Lande ausgebildet werden, muß vielmehr auf das salzige Element gebracht werden, um seefest zu sein.

Außer den Schiffen und Mannschaften ist eine Vermehrung der Lademöglichkeiten und Hafeneinrichtungen in allen amerikanischen Gewässern nötig. Auch daran wird schon gearbeitet, und so wird bald eine Handelsflotte mit allem Zubehör da sein, so groß und tüchtig, wie die irgend eines anderen Landes.

An der Spitze

Wie wir einer Fachzeitung, der „Insurance Preß", entnehmen, marschieren die Ver. Staaten im Versicherungswesen, das heißt hinsichtlich der praktischen Durchführung des Grundgedankens, die Hinterbliebenen in finanzieller Beziehung durch Aufnahme einer Lebensversicherung nach Kräften sicherzustellen, an der Spitze aller Nationen. Und zwar nicht nur absolut, also bezüglich der Gesamtsumme der Versicherungsbeträge, sondern auch relativ, bezüglich der Zahl der Versicherten im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung und bezüglich des durchschnittlichen Betrages der individuellen Versicherungspolicen.

Am Schlusse des Jahres 1917 waren im ganzen Lande Versicherungspolicen in Kraft, deren Nennwert ungefähr 37,500 Millionen Dollar betrug, also beinahe dreimal soviel, als das Land einschließlich der den verschiedenen alliierten Mächten gewährten Anleihen bis jetzt für den Krieg verausgabt hat. Ueber siebzig Prozent dieser Versicherungssumme entfallen auf Policen bei den sogenannten Old Line Versicherungsgesellschaften, das heißt denjenigen, welche das Geschäft nur zu Gewinnzwecken betreiben, der Rest auf Versicherungsgesellschaften, die in Verbindung mit Logen, Vereinen, Genossenschaften usw. betrieben werden.

Zu dieser Zivilisten-Versicherung, wenn man sie so nennen will, kam dann seit dem Eintreten der Ver. Staaten in den Krieg auch noch die von Bundeswegen eingeführte und durchgeführte Versicherung der Angehörigen des Heeres und der Kriegsflotte. Die Versicherungsbeträge dieser letzteren Art beliefen sich am Ende des Rechnungsjahres 1917—1918, am 30. Juni 1918, auf rund 22,000 Millionen Dollar, so daß in den Ver. Staaten gegenwärtig Versicherungsverträge in Kraft bestehen, die auf ungefähr sechzigtausend Millionen Dollar lauten.

Unser Land ist das erste, das seine Streitkräfte von Regierungswegen versichert hat, und General Pershing hat mit seiner kürzlichen Erklärung, daß „diese Versicherung unsere Soldaten ermutigt und anfeuert und das Band stärkt, das Volk und Heer vereinigt", sicherlich den Nagel auf den Kopf getroffen.

Der Bund greift ein

Eine der Segnungen, welche die Uebernahme der Eisenbahnen des Landes in den Bundesbetrieb mit sich gebracht hat, ist in den energischen Maßnahmen zu erblicken, die zur Ausrottung des Uebels der Beraubung von Frachtwaggons unternommen werden. Dasselbe hat einen Umfang angenommen, von welchem das große Publikum trotz gelegentlicher Erwähnungen in der Tagespresse gar keine Vorstellung hat, und zeigt in den letzten paar Jahren eine Zunahme, die der Tätigkeit und Wirksamkeit der staatlichen, bezw. städtischen Behörden kein besonders schmeichelhaftes Zeugnis ausstellt. So betrug im Jahre 1914 der Wert der aus Frachtwaggons gestohlenen Waren rund zehn Millionen Dollar, im Jahre 1917 aber schon das dreifache und würde im laufenden Jahre, wenn die Bundesregierung als Bahnverwalterin nicht so energisch einzuschreiten begonnen hätte, nach der Schätzung von Sachverständigen wahrscheinlich die Höhe von vierzig Millionen Dollar erreicht haben. Heute handelt es sich nicht mehr um vereinzelte Beraubungen, sondern um ein regelrechtes System, um ganze wohlorganisierte und reichlich mit Geldmitteln versehene Banden von Bahndieben, die besonders in den großen Verkehrszentren des Landes ihr Gewerbe mit unglaublicher Frechheit betreiben, sich zum Wegschleppen der gestohlenen Waren sogar des Automobils bedienen und selbst vor offenen Kämpfen mit der Polizei und den Angestellten der Bahnen und vor deren Ermordung nicht zurückschrecken. Am ärgsten wird es in Chicago, St. Louis und Memphis, vor allem aber in New York getrieben.

Die Sache wurde schließlich so ernst, besonders da die Bahndiebe sich auch an Frachtgütern vergriffen, welche dem Bunde, dem Roten Kreuz usw. gehörten, daß sich die Regierung veranlaßt sah, die Angelegenheit in die eigene Hand zu nehmen, einen eigenen Sicherheitsdienst für die Eisenbahnen zu organisieren und eine großangelegte gleichzeitige Razzia auf die Bahndiebe im ganzen Lande zu veranstalten. Mehrere hundert Mann sind bis jetzt verhaftet und unter Anklage gestellt worden, und vielen wurde bereits ihr Urteil gesprochen, das in besonders flagranten Fällen bis zu zwanzig Jahren Zuchthaus lautete; unter den Verurteilten befanden sich auch zwei Polizisten, die in voller Uniform an den Bahndiebstählen teilgenommen hatten und natürlich die volle Strenge des Gesetzes zu verspüren bekamen. An der Spitze des von der Bundesregierung eingeleiteten Feldzugs steht Herr Doherty von New York, der es sich zum Ziele gesetzt hat, die Beförderung von Fracht auf dieselbe Stufe unbeschränkter Sicherheit zu heben wie die Beförderung von Postsachen.

Nach seinem Plane werden die städtischen, staatlichen und Bundesbeamten, im ganzen Lande ungefähr 17,000 Mann, gemeinsam vorgehen und versuchen, das Uebel gänzlich auszurotten. Am meisten Erfolg verspricht sich Herr Doherty von der Idee, die Bahndiebe, wenn irgend möglich, nicht den staatlichen, sondern den Bundesgerichten zur Aburteilung zu überweisen. Seiner Ansicht nach hat die übel angebrachte Milde, mit welcher häufig in den Staatsgerichten gegen Bahndiebe vorgegangen wird, und die in der Verhängung von Geldstrafen statt Haftstrafen ihren Ausdruck findet, nicht wenig dazu beitragen, daß die Beraubungen von Frachtwaggons einen so riesigen Umfang angenommen haben. Würden man gegen die Verüber von Bahndiebstählen in den staatlichen Gerichten ebenso rücksichtslos eingeschritten sein, wie dies die Bundesbehörden bei Verletzungen der postalischen Gesetze und bei Diebstählen an der Bundespost getan haben und tun, so hätte nach Herrn Dohertys Dafürhalten das Unwesen der Beraubung von Güterwagen niemals eine solche Ausdehnung erreicht.

Wenn auch die Bahnen den Absendern von Waren für deren Verlust durch Diebstahl haftpflichtig sind, so hat doch die natürlicherweise etwas langsame Erledigung derartiger Schadenersatzansprüche stets allerlei Unzukömmlichkeiten im Gefolge und verursacht häufig Verluste, die auch durch vollen Wertersatz nicht wieder gutgemacht werden können. Die Geschäftswelt des Landes wie auch die Bahnen selber dürften es daher mit Freuden begrüßen, daß die Bundesregierung die Bekämpfung des Unwesens in ihre eigenen Hände genommen und schon in den ersten Wochen so vielversprechende Ergebnisse erzielt hat.

Sparsamkeit als Angewohnheit

Die folgende Vorrede zum Almanach des Armen Richard für das Jahr 1758 ist der berühmteste Teil des Almanachs und ist unter den Titel „Der Weg zum Reichtum" vielleicht die bekannteste Schrift Benjamin Franklin's geworden. Sie entstand zu einer Zeit, da sich die hohen Steuern und schlechter Geschäftsgang fühlbar machten. Die hausbackenen Wahrheiten, die darin ausgesprochen sind, sollen merklich dazu beigetragen haben, Sparsamkeit und gutes Haushalten zu fördern und das Volk aufzumuntern.

Geneigte Leser!

Ich kam neulich bei einem großen Ausverkauf von Waren vorbei, zu dem sich eine große Menschenmenge angesammelt hatte, und hielt mein Pferd an. Da der Verkauf noch nicht angefangen hatte, so unterhielten sich die Leute über die schlechten Zeiten und schließlich wandte sich einer aus der Menge an einen ehrsamen, alten Mann mit weißen Locken: „Sagt, Vater Abraham, was haltet ihr von den Zeiten? Werden die hohen Steuern das Land nicht ruinieren? Wie sollen wir sie denn je bezahlen? Was denkt ihr, was wir tun sollen? Vater Abraham erhob sich und erwiderte: „Wenn ihr meinen Rat haben wollt, so will ich ihn euch kurz geben, denn für den Weisen genügt ein Wort und viele Worte füllen doch kein Bushel". Der Wunsch, ihn sprechen zu hören, wurde nun allgemein. Alles umringte ihn und er begann also:

„Freunde und Nachbarn, die Steuern sind allerdings sehr hoch, dennoch könnten wir sie leicht bezahlen, wenn die Steuern, die die Regierung uns auferlegt, die einzigen wären. Aber es gibt noch eine ganze Reihe anderer Steuern, die uns zum Teil bedeutend lästiger sind. Wir werden doppelt besteuert durch unsern Müßiggang, dreifach durch unsern Stolz, und vierfach durch unsere Dummheit, und von dieser Steuer kann uns keine Kommission befreien, noch kann sie uns eine Ermäßigung geben. Laßt uns also einem guten Rat Gehör schenken, dann kann vielleicht etwas für uns geschehen. Gott hilft denen, die sich selbst helfen, heißt es im Armen Richard für das Jahr 1733.

Es wäre ein strenges Regiment, das verlangen würde, daß die Bevölkerung ein Zehntel ihrer Zeit in seinem Dienste arbeiten müßte. Der Müßiggang besteuert aber viele von uns viel höher, wenn wir die Zeit, die wir in vollständiger Faulheit mit Nichtstun verbringen, mit der zusammenrechnen, die wir mit unnützen Beschäftigungen oder Vergnügungen verbringen. Trägheit frißt wie Rost schneller, als die Arbeit hält, aber ein gebrauchter Schlüssel ist immer blank, wie der Arme Richard im Almanach von 1737 sagt.

Wenn die Zeit von allen Dingen das kostbarste ist, so muß Zeitvergeudung, wie der Arme Richard sagt, die größte Verschwendung sein, da man, wie er uns anderswo erzählt, verlorene Zeit nie wieder finden kann. Und was wir „Zeit genug" nennen, beweist meist wenig genug. Wohlauf denn und planmäßig ans Werk, denn mit Ordnung richten wir mehr aus als mit Unordnung. Faulheit macht Alles schwer und Fleiß Alles leicht. Und wer spät aufsteht, muß sich den ganzen Tag eilen und wird am Abend kaum mit seinem Geschäft auf dem Laufenden sein, denn die Trägheit reist so langsam, daß sie bald von der Armut überholt wird, wie wir im Armen Richard lesen, der hinzufügt: treibe dein Geschäft, aber laß dich von ihm nicht treiben, und „Morgenstunde hat Gold im Munde."

Was kommt dabei heraus, wenn wir hoffen und wünschen, daß bessere Zeiten kommen. Wir können die eiten selbst besser machen, wenn wir uns aufraffen. Ohne Mühe kein Preis; da heißt es also zuzufassen, denn ich habe kein Land, und wenn ich welches habe, so ist es hoch besteuert. Und, wie der Arme Richar wiederum sagt, wer ein Geschäft hat, der hat ein Vermögen, und wer einen Beruf hat, der hat ein Amt, das Geld und Ehren einbringt, aber das Geschäft muß betrieben werden, und dem Beruf muß man folgen, sonst versetzt uns weder das Vermögen noch das Amt in die Lage, unsere Steuern bezahlen zu können.

Solange wir fleißig sind, werden wir nicht verhungern, denn der unger schaut beim Arbeiter wohl durchs Fenster, aber er darf nicht herein. Noch dürfen der Gerichtsvollzieher und der Konstabler hinein, denn Fleiß tilgt die Schulden, während Verzweiflung sich vermehrt, wie der Arme Richard sagt. Wenn ihr also auch keinen Schatz gefunden habt, und kein Verwandter euch eine reiche Erbschaft hinterlassen hat, so wißt, Regsamkeit ist die Mutter des Glücks und dem Fleißigen bescheert Gott Alles. Tut, was ihr heute tun könnt, heute, denn ihr wißt nicht, was euch morgen daran hindern mag; ein heute ist zwei morgen wert; darum, wenn ihr morgen etwas zu tun habe, so tut es heute. Wenn ihr Bediente wäret, würdet ihr euch nicht schämen, wenn euch der Hausherr beim Müßiggange erwischen würde. Seid ihr euer eigner Herr, so schämt euch erst recht, wenn ihr euch beim Müßiggange ertappt!

Wo soviel für euch, eure Familie und euer Land zu tun ist, solltet ihr bei Tagesgrauen aufstehen; laßt die Sonne nicht auf euch herunterschauen und sagen, da liegt er schmählich da. Sicherlich ist viel zu tun, doch vielleicht seid ihr schwach, macht nichts, bleibt nur beständig dabei, und ihr werdet wunderbare Wirkungen sehen, denn, wie der Arme Richard sagt, der ständige Schaffende wird goldene Ernten haben.
ten haben!"

Belebung der Wasserwege

Die Empfehlung, die Kommissär Pronty dem Sekretär McAdoo gemacht hat, daß die Eisenbahn-Administration $8,200,000 für den Bau von 50 stählernen Flachbooten und sieben Schleppdampfern bewillige, die auf dem Mississippi zwischen St. Louis und New Orleans gebraucht werden sollen, ist eine hochwichtige. Wir werden hoffentlich bald eine Mississippi-Abteilung, eine Atlantikküste-Abteilung, eine Nordwest-Abteilung, eine California-Abteilung haben, und alle diese Abteilungen werden zusammen eine Hauptabteilung der Eisenbahn-Verwaltung bilden, die mit und unter den Bahnen selbst betrieben und geleitet wird. Die Natur hat uns mit so herrlichen Wasserwegen ausgestattet, wie sie kein anderes Land besitzt. In den großen Seen haben wir ein Mittelmeer im Inlande. In Verbindung mit dem St. Lawrence-Fluß und dem nun vollendeten Barge-Kanal in New York bilden die Großen Seen die billigste Frachtbeförderung auf weite Entfernung für die Produkte des Mittelwestens. Der Mississippi bildet Möglichkeiten, die fast ebenso groß sind. Dieser Strom und seine Nebenflüsse haben 25,000 Meilen Wasserwege von etwa 6 Fuß Tiefe. Um sich klar zu machen, was mit einem solchen 6 Fuß tiefen Wasserwege gemacht werden kann, muß man sich nur vorstellen, daß der Rhein bis nach Mannheim nur sechs Fuß tief ist, und der Rhein hat den bedeutendsten Wasserfracht-Verkehr in ganz Europa.

Wenn dieser Krieg vorüber ist, so wird die Frachtbeförderung in den Vereinigten Staaten ihren gegenwärtigen Umfang bedeutend übertreffen. Es wird nicht nur eine gewaltige Wiederherstellungsarbeit in allen Ländern nötig werden, um die Verwüstungen des Krieges gut zu machen, sondern auch die normalen Unternehmungen der Nationen, die durch diesen ungeheuren Krieg seit Jahren eingedämmt waren, werden wieder zum Leben erwachen. So müssen z. B. die Farmen in den Ver. Staaten gedüngt werden. Das bedeutet die Beförderung von Tausenden von Tonnen von Kali, Phosphor und Salpeter. Massenfracht wie diese, ebenso die großen Beförderungen von Kohlen, Erz, Weizen, Bauholz nach dem Inland kann den Wasserwegen überlassen werden seitens der Eisenbahnverwaltung, die diese kontrolliert, so daß die Bahnlinien für die Beförderung besserer Frachtgüter frei bleiben.

Das Zusammenarbeiten von Eisenbahnen und Wasserwegen war niemals möglich, solange die Eisenbahnen sich im Privatbesitz befanden. Es war nicht möglich—vielleicht war es verfassungswidrig—die Bahnen zu zwingen, sich auf den kürzeren Verkehr zu beschränken und die Fracht für die nächsten Wasserwege zu beschaffen. Heutzutage ist dieses Verfahren möglich, und es wird sich erhalten, solange die Verwaltung der Bahnen und der Wasserwege in einer und derselben Hand ruht. Die Einheitlichkeit sollte nie wieder aufhören. Man darf wohl behaupten, daß die $8,200,000, die für die neue Flachboot-Linie zwischen St. Louis und New Orleans ausgegeben werden sollen, mehr dazu beitragen werden, die Bahnen der Ver. Staaten zu entlasten, als die Ausgabe eines gleichen Betrages für irgend einen anderen Zweck, den die Eisenbahn-Verwaltung im Auge hat.

Neue Enthüllungen

Trotz allem, was im Laufe der Jahre über die schmachvolle Behandlung der Indianer in unserem Lande durch die Weißen veröffentlicht worden ist—Frau Helen Hunt Jacksons „A Century of Dishonor" zählt die schlimmsten Erscheinungen auf diesem Gebiete auf—, kommen immer noch Tatsachen zum Vorschein die den älteren, bekannten nur als Bestätigung dienen. So berichtet die jüngst im Verlag der Univerfity of Chicago erschienene Biographie des General-Leutnants Adna R. Chaffee, daß dieser in seiner Eigenschaft als Indianer-Agent auf der San-Carlos-Reservation in Arizona eine schmähliche Benachteiligung der Indianer aufgedeckt habe.

Der Vertreter des Fleischlieferanten hatte Löcher in die auf der Wage verwendeten Gewichte gebohrt, und infolge dieser „Erleichterung" derselben die Mündel der Regierung bei dem Wiegen jeder Tonne Fleisches um 200 Pfund betrogen. Der Verfasser der Biographie Chaffees berichtet, daß jener saubere Vertreter des Fleischlieferanten später—Bundessenator geworden sei!

Er hat wahrscheinlich auf der San Carlos-Reservation nur seine Lehrjahre durchgemacht! Sein Meisterstück wird er wahrscheinlich erst in Washington abgelegt haben.; möglicherweise hat er die Bundesdomäne dann um Land und Mineralschätze bestehlen helfen. Roosevelt hat seinerzeit als Präsident über diesen Gegenstand dem Volke in sehr offener und dankenswerter Weise Aufschluß erteilt.

— Beruft Euch bei Einkäufen auf die „Tribüne".

Feindliche Ausländer und das Bürgerrecht.

1. Alle Angehörigen der Zentralmächte, Männer, wie Frauen, können sich ohne weiteres um das „erste Papier" bewerben.

2. Bedingung für Erwerbung des Bürgerrechts ist in allen Fällen Loyalität den Vereinigten Staaten gegenüber.

3. Das „zweite Bürgerpapier" erhalten feindliche Ausländer, die das „erste Papier" vor dem 6. April 1915 erworben haben, in derselben Weise, wie alle anderen Ausländer

4. Angehörige der Zentralmächte, die das „erste Papier" am 6. April 1915 oder später erhalten haben, bedürfen einer Bestätigung des Justiz-Departements über ihre Loyalität und müssen Präsident Wilson um Streichung aus der Liste der „feindlichen Ausländer" ersuchen. Die hierzu nötigen Korrespondenzen erledigen gewöhnlich die Nationalisierungs-Beamten.

5. „Erste Papiere„, die älter als sieben Jahre sind, haben unter keinen Umständen für Naturalisierungszwecke Gültigkeit. Wenn das „erste Papier" über sieben Jahre alt ist, muß der Inhaber sich ein neues besorgen und mit der Bewerbung um das „zweite" zwei Jahre warten.

6. Niemand kann sich um das „zweite Bürgerpapier" bewerben, dessen „erstes Papier" noch nicht zwei Jahre alt ist.

7. Wer die Bewerbung um das „zweite Papier" bereits eingereicht, es aber die Krieges wegen noch nicht erhalten hat, soll abwarten, bis er wieder von den Behörden hört.

Die Ehrenliste der Täglichen Omaha Tribüne

Tatkräftigere Unterstützung der Baustein-Kampagne der Täglichen Omaha Tribüne geboten

Der Fortschritt der Baustein - Kampagne für das Eigenheim der Omaha Tribüne geht nur recht langsam voran. Es stehen bisher nur 383 Namen auf dem Verzeichnis derer, die ein zweijähriges Abonnement im Voraus bezahlten. Doch hier darf die Kampagne nicht zum Stehen kommen. Es muß vorwärts gehen auf dem Wege zum vierten Hundert, damit der vierte Markstein bald erreicht werde. Es scheint uns unmöglich, daß unter den Tausenden von Lesern unserer Zeitung sich nicht mehr finden sollten, die ihr Abonnement auf zwei Jahre hinaus im Voraus bezahlen werden. Wir sind überzeugt, daß noch viele Leser Bausteine beitragen werden, wenn sie ernsthaft folgende Fragen erwägen.

Ist Ihr Name auf der Ehrenliste verzeichnet? Wenn das der Fall ist, so nehmen Sie unseren Dank dafür hin. Ist es aber noch nicht der Fall, denn fragen Sie sich nach dem Grunde. Ist es, weil Sie das nötige Geld nicht erübrigen können, oder weil Sie es vergessen oder übersehen haben, diesem Ihrem Freund, Ihrer Täglichen Omaha Tribüne, in der jetzigen schweren Zeit hilfreich zur Seite zu stehen? Andere Gründe werden wohl nicht geltend gemacht werden können, da wir dessen sicher sind, daß die Tägliche Omaha Tribüne allen unseren Lesern unendlich viel mehr wert ist, als wir an Abonnementsgeld verlangen und ein Jeder, den die Mittel es erlauben, sollte daher postwendend seinen Baustein einsenden.

Wer ist der Nächste, der mithilft, auf dem Wege zum vierten Hundert voranzuschreiten? Wie viele neue Namen werden in den nächsten Tagen auf der Ehrenliste zu verzeichnen sein?

THE ROYAL HOTEL Excelsior Springs, Missouri

Feuerfest—Amerikanischer Plan.

— Das führende Erholungs-Hotel in Excelsior Springs. —

150 Zimmer mit oder ohne Bad.—Hochmodern in jeder Beziehung. — Elektrische Aufzüge. — Elektrisches Licht. — Dampfheizung, laufendes heißes und kaltes Wasser.

Das Haus der Zuvorkommenheit und Zufriedenheit

— Mäßige Raten —

Die am besten ausgestatteten Mineralbäder von Excelsior Springs.

Wir bemühen uns, Sie zufrieden zu stellen. „Zuvorkommenheit" ist unser Motto.

F. E. Crandall, Geschäftsführer. Geo. F. Morrow, Eigentümer.

AN STRASSENBAHN-PASSAGIERE!

I.

Die Gesellschaft hat Regeln, deren Durchführung zur der Verbesserung im Verkehr zu fördern statt zu hindern guten Bedienung absolut notwendig sind. Der gute Bürger, wünscht, sollte willig diese Regeln beachten.

OMAHA & COUNCIL BLUFFS STREET RAILWAY COMPANY

Das gründliche Studium, welches Dr. Weiland Ihren Augen widmet, verbürgt für dieselben die beste Erhaltung, sowie Brillen, welche den Augen angenehm und wohltuend sind.

Politische Anzeigen. Politische Anzeigen. Politische Anzeigen.

THOMAS O'CONNOR

Kandidat für

County-Kommissär

Vierter Distrikt

Unterworfen der Entscheidung der demokratischen Primärwahl am 20. August

Herr O'Connor, ein Omaha'er seit 32 Jahren, ist ein Mitglied des gegenwärtigen Rats der County Supervisoren.

Während seiner Amtszeit hat das County $430,000 Bonds abgetragen. Als Vorsitzer des Finanzkomitees hat er darauf bestanden, daß das County auf eine Barbasis gebracht wurde. Rechnungen werden prompt bezahlt, sodaß Leute, die mit dem County Geschäfte machen, nicht, wie früher, von 6 bis 12 Monaten auf ihr Geld warten müssen.

Herr O'Connor hat einen aktiven Anteil im Bau des neuen Gerichtsgebäudes gehabt, — eines der besten westlich von Chicago — und zwar ohne „Extras." Er ist verantwortlich, daß Colorado Marmor ausgewählt wurde—eine der schönsten Marmore der Welt—für das Court Haus.

Er hat aktiven Anteil genommen an all den County-Wohltätigkeitsfällen. Er ist eines der Mitglieder, die für den neuen Anbau an das County Spital verantwortlich sind, das schon bezahlt ist.