

Telephone Nr. 53.

Inserate finden durch die Neuz-Grevenbroicher Zeitung die weiteste Verbreitung und haben bei dem lauffähigsten Lesepublikum unseres Blattes die beste Wirkung. Preis für die neungespaltene Zeile oder deren Raum 15 Pfg., außerhalb der Kreise Neuz u. Grevenbroich 20 Pfg., für die viergespaltene Reflektzeile 70 Pfg. Anzeigen erbeten an die Expedition bis 6½ Uhr abends für die Nummer des folgenden Tages. Annoncen-Aufnahme durch alle benachbarten Annoncen-Expeditionen. Expedition: Neuz, Niederstraße 46.

40. Jahrgang.

Erwidert man noch die zahlreichen nationalen und internationalen Festlegungen des drahtlosen Verkehrs, die Organisation des drahtlosen Hilses und die mannigfachen Anwendungen der drahtlosen Telegraphie zu militärischen Zwecken, obwohl zu Lande und zu Wasser, als auch in der Luft zwischen Ballons und Flugmaschinen, so sind die wichtigsten Kapitel dieser neuen Technik behandelt, die sich in 17 Jahren aus bescheidensten Anfängen zu einer die Welt umspannenden Macht entwickelt hat. Ein Bild auf die dem drahtlosen beigegebene Weltkarte zeigt, daß alle civilisierten Gebiete heute mit mächtigen Funkstationen besetzt sind und daß kein Punkt des Erdballs heute mehr außerhalb des drahtlosen Verkehrs liegt.

Inzwischen konfertierte Danev mit allen Parteichefs in seinem Salon — er zeigte hierbei das Gebahren des weitsichtigen Politikers, der dies alles hatte kommen gesehen. In dieser Stunde wurde wohl in das Exposé des Ministerpräsidenten jene Stelle eingefügt, welche von Fehleken des strategischen Aufmarsches sprach — ein vergifteter Pfeil gegen den Generalissimus Savoin. Ich habe es nicht gehört, aber glaubwürdige Persönlichkeiten erzählten mir, daß einer der Oppositionsführer sich die Frage an Danev erlaubt hat, ob denn auch zu der schicksalsschweren Depeschenabschrift auch der augehörige Morsettstreifen vorhanden sei. Dieser soll sich bis heute nicht gefunden haben und aus der Umgebung Kovalewitsch erfuhr ich, daß dieser auf das entschiedenste abgelehnt hat, als Autor der Depesche zu gelten! Bis heute ist man selbst in eingeweiheten

Reifen Soßas nicht einig darüber, ob jene Depesche Danew echt gewesen ist.
Doch verdient hervorgehoben zu werden, daß Dr. Danew selbst mit Hilfe dieser Depesche von den Parteichefs nicht die Zustimmung zur Annahme der Intervention Rußlands erhalten konnte.

Stadt-Nachrichten.

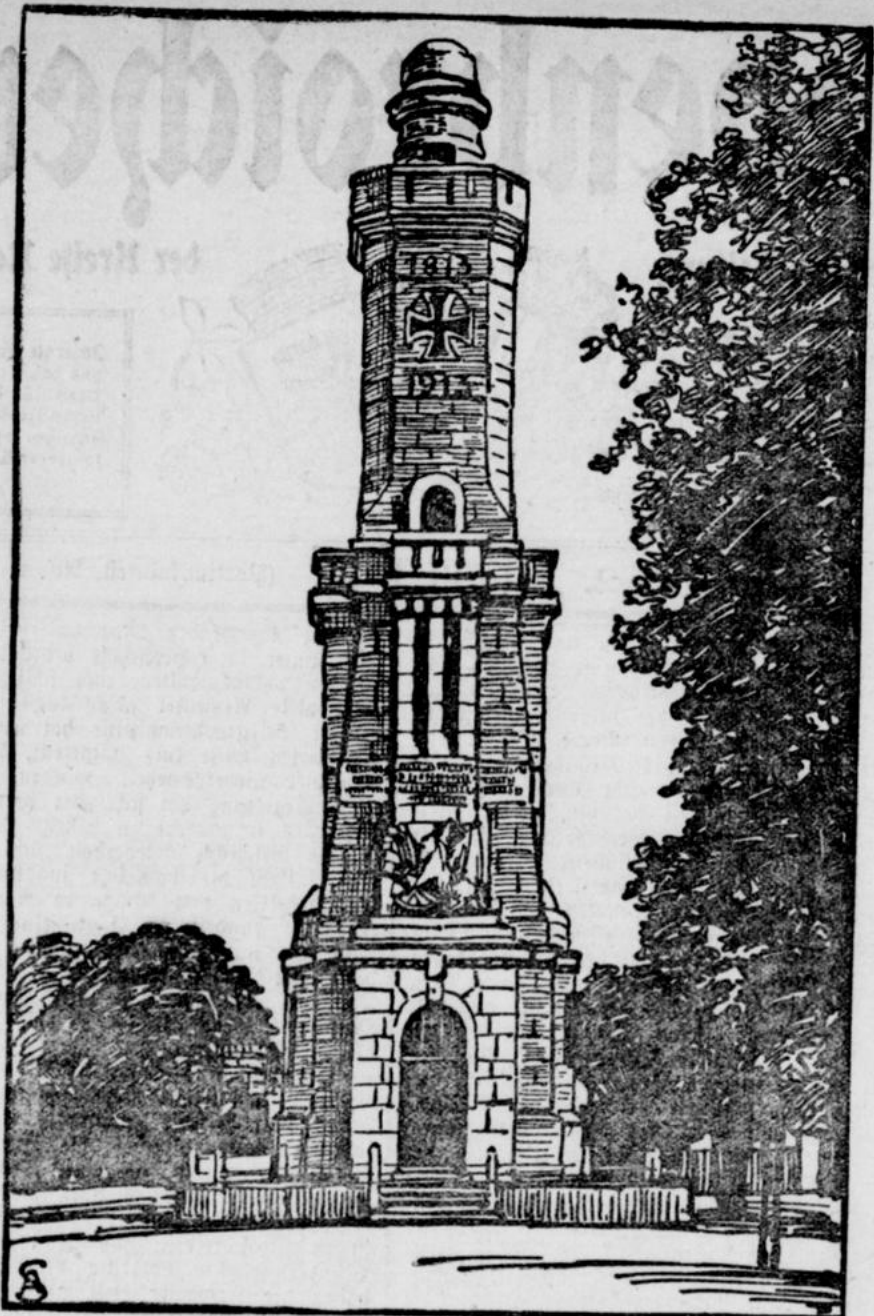
Neuß, 2. August.

Warnung vor zweifelhaften Zithern-Verkaufshäusern. Dringende Vorsicht ist vor den Verkaufshäusern geboten, die ihre hochpreisigen Zithern „verschleichen“. Der Verkäufer muß sich verpflichten, eine Serie Notenblätter zu 10 Pf. das Stück von der Firma zu beziehen. Die Zithern sind minderwertig. Bei den Notenblättern muß der Verkäufer herauspringen. Bevor man sich auf das „günstige“ Angebot einläßt, soll man den Bestellschein, den man unweigerlich unterschreiben muß, ehe man die Zither ausgehändigt erhält, genau durchlesen. Hieran darf man sich auch nicht durch die redigierten Reklamen, die Preis Gille vorschreiben und den nächsten Zug erreichen müssen, hindern lassen. Viel besser ist es aber, man läßt sich gar nicht auf das Angebot ein und kauft die Zither, sofern man sie haben will, am Plage. Dort hat man sie vor Augen und beachtet vor allem außer den „verschleichen“ Reklamen nicht noch die Provision für die Reisenden, denen es vielfach an der erforderlichen Gewissenhaftigkeit fehlt, zu zahlen. Beschwerden gegen zweifelhafte Verkaufshäuser wolle man der Zentralstelle zur Bekämpfung der Schwindelfirmen in Lübeck, Parade 1, vortragen.

Warnung vor einer Verbindung mit ausländischen Firmen. In jüngster Zeit erlassen verschiedene auswärtige, besonders holländische Firmen mit hochtönenden Namen, wie „Verzollungs-Lichtpunkt“, „Carbonitindustrie“ usw., in den deutschen Tageszeitungen Inserate, in denen sie lohnenden Nebenverdienst durch schriftliche Arbeiten anbieten. Man vermeide jegliche Verbindung mit diesen Firmen genau wie eine Verbindung mit den ausländischen Darlehns-, Pensions- und Leihgeschwindelfirmen. Es kommt ihnen lediglich auf die Erlangung von Vorkäufen an, für die sie eine nennenswerte wirtschaftliche Leistung nicht vollbringen. Aber auch im Inlande gibt es leider noch sehr viele Schwindler auf den genannten Gebieten. Bevor man sich mit einer unbekannten Firma einläßt und an sie einen Geldbetrag einsetzt, fragt man zweckmäßig zuerst über den Ruf der Firma bei der Zentralstelle zur Bekämpfung der Schwindelfirmen in Lübeck, Parade 1, an, der ein reichhaltiges Material über Schwindelfirmen des In- und Auslandes zur Verfügung steht. Bei der genannten Zentralstelle wolle man auch etwaige Beschwerden gegen betrübte Firmen anbringen.

Aus dem Landkreis Neuss.

Uedesheim, 30. Juli. Vergangenen Sonntag fand hier eine große, bedeutungsvolle Versammlung der Industriearbeiter und Landwirte statt. Es handelte sich darum, Klarheit zu bekommen über die durch die aufstrebende Industrie veränderten Zeitverhältnisse und die daraus entspringenden neuen Aufgaben. Herr Kartellsekretär H. S. aus Düsseldorf, vorbereitete sich in jündenden Worten über die Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Organisation für die Industriearbeiter. Der Interessengegensatz zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern in der heutigen Industrie zwingt dazu, da der einzelne Arbeiter



Ein neuer Gedenkstein in Großbeeren zur Erinnerung an die Schlacht am 23. August 1813.

dem Fabrikherrn gegenüber nur eine Zahl bedeute, die leicht durch hundert andere Zahlen ersetzt werden könne, während die gewerkschaftliche Organisation der Arbeiter eine Bewegung gebende Größe darstelle, die ihre berechtigten Forderungen durchsetzen könne. Alle Stände seien organisiert, die Unternehmer am allerersten, da bliebe für den wirtschaftlich schwächsten, weil kapitalarmen Stand der Industriearbeiter nichts anderes übrig, als sich auch zu organisieren. Die Landwirte ihrerseits möchten doch den neuen Forderungen der Industriearbeiter kein Mißtrauen entgegenbringen; denn eine gütliche Schiedsweltende Industrie bringe der Landwirtschaft große Vorteile. Man könne geradezu sagen: Landwirtschaft und Industrie gehören zusammen, sind auf Gedeih und Verderben miteinander verbunden. Wenn es der Industrie schlecht gehe, müsse auch die Landwirtschaft darunter leiden; nur eine lauffähige Industrie könne die landwirtschaftlichen Erzeugnisse gut bezahlen. Industrie und Landwirtschaft müßten auch zusammenstehen gegenüber

dem gemeinsamen Feinde der Sozialdemokratie, die der Redner in ihren verderblichen Zielen treffend kennzeichnete.

Herr Gewerkschaftssekretär Meißner aus Düsseldorf ging sodann auf die speziellen Verhältnisse und Aufgaben von Uedesheim näher ein. Wie in der Industrie der Reichtum und die Macht des deutschen Volkes beruhe, so werde die industrielle Entwicklung in der Nähe von Uedesheim auch hier einen großen wirtschaftlichen Aufschwung bewirken. Boden und Bodenprodukte werden im Werte steigen, die Verkehrsverhältnisse werden bequemer; dadurch erleichtert sich der Abzug der Bodenerzeugnisse in den benachbarten Städten; die Arbeiter sind schneller zur Arbeitsstätte hin und zurück und sparen dadurch Zeit für private Arbeiten in Haus und Garten. Die Industrie schafft auch neue Einnahmequellen, indem sie z. B. den Wert der Wohnungen steigert. Auf jeden Fall hat es gar keinen Zweck, mit verächtlichen Armen und mißmutig der neuen Entwicklung entgegenzusehen. Denn sie ist nicht mehr aufzuhalten; sie

wird ihren Weg nehmen auch gegen unsern Willen, dann aber leicht zu unserm Schaden, wenn wir nicht klug den Augenblick benutzen. Was ist nun zu überlegt zu tun? Dasselbe, was auch der erste Redner betonte: Die Industrie-Arbeiter müssen allesamt hinein in die christlichen Gewerkschaften. Was heißt das? Die Arbeitsverhältnisse nur dann zum Besten der Arbeiter geregelt werden können, wenn die Arbeiter organisiert sind. Die nicht organisierten Arbeiter müssen mit dem Lohne zufrieden sein, der ihnen angeboten wird, auch wenn er unter der tarifmäßigen Höhe bleibt. Die organisierten Arbeiter finden in der Gewerkschaft Rechtsschutz in allen Fragen des wirtschaftlichen Lebens, sie erhalten in der Krankheit und vielfach auch bei Arbeitslosigkeit und in besonderen Notfällen Unterstützung. Also hinein in die christliche Gewerkschaft!

Der Präses des Arbeitervereins dankte im Namen des Herrn Pfarrers und im Namen der ganzen Versammlung den beiden Herren aus Düsseldorf für ihre lehrreichen, begeisterten Ausführungen.

Zum Schluß wurde festgesetzt, sämtliche Industriearbeiter sollten am kommenden Sonntag, dem 3. August, um 11 Uhr morgens im Saale von Herrn Konrad Verding sich einfinden zwecks eingehender Besprechung mit Herrn Gewerkschaftssekretär Meißner.

Humoristisches.

— Was Blinde malen können. Sie: „Es muß doch schrecklich sein, blind zu werden, vor allem für einen Maler.“ Er: „Ja, aber das ist besser geworden, heute kann man dann immer noch klobig malen.“

Zivilstand der Stadt Neuss.

Bei Anmeldungen auf dem Standesamte sind Familienbücher eventuell sonstige Personalpapiere vorzulegen, die ärztliche Totenscheine möglichst gleichzeitig bei Erstattung der Sterbeanzeige.

Anträge auf Erlass des Aufgebots werden an jedem Werktage während der Dienststunden von 9—12 Uhr vormittags und von 3—5 Uhr nachmittags entgegengenommen.

Es starben in der Woche vom 25. Juli bis einschließlich 31. Juli: Am 26.: Christian Rabener, Rentner, 78 J. — Am 27.: Franz Johann Wilhelm Büßten, Polizei-Sergeant a. D., 75½ J. — Wilhelmine Epstump, Ordensschwester, 31 J. — Am 28.: Maria Sibilla Panzer, Witwe, 69 J. — Am 31.: Maria Ralisch, Ordensschwester, 20 J. — Am 30.: Bernhard Reintgen, Berg-Invalide, 73 J.

Es wurden 26 Geburtsfälle angemeldet; darunter waren 13 Knaben und 13 Mädchen. 9 Fehlgeburten wurden abgefohlen und 8 Scheingeburten entgegengenommen.

Geschäftliches.

Bowlen als Gefährdungsgefahr. Die Bowlen spielen bei uns im Sommer eine große Rolle. Die Anwendung des Bismuths als Bowlenkugel ist bis weit ins Mittelalter zurück. Im Jahre 1680 hat der kaiserliche Medicus Jakobus Theodorus Tabernaemontanus (aus Vergabern) ein „Kräuterbuch“ herausgegeben, worin bereits unter Bismuth mit folgenden Worten gewarnt wird: „Wenn das Strahlenwerk ist und blühet, pflügen es viele Leute in Wein zu legen und zu trinken; soll auch das Herz stärken und erfreuen.“

IX. Was Brindjone beim Fliegen denkt.

Der glückliche Vollbringer des Flugfluges durch Europa Brindjone der Moulinats ist jetzt der Held des Tages; aber der junge Ruhm hat dem jungen Mann nichts von seiner Bescheidenheit und Natürlichkeit genommen. Das beweist ein interessantes Gespräch mit dem erfolgreichen Flieger, das Andre Armvölbe in den Annales veröffentlicht. Der Besucher fragte Brindjone, was er während der langen Stunden in der Luft denke und ob er überhaupt dabei denken könne. „Aber gewiß denke ich“, antwortete der Held der Luft. „Nur müssen Sie in Rechnung ziehen, daß das Fliegen dem Aviatiker auf seinem Apparat Sinne oder wenigstens einen absolut neuen Sinn verleiht. Die Schnelligkeit, mit der wir fliegen, beschränkt allerdings unser Kenntnis der Welt. Wir kommen mit ziemlich kurzen Unterbrechungen von einem Regen in den andern. Sie müssen wissen, daß es in der Atmosphäre wenigstens alle 60 Kilometer eine Wolke gibt, und 50 Kilometer sind für den Flieger kaum 20 Minuten. Dann ist man in Rasse gefüllt, und die Welt erscheint in solchem Augenblicke nicht mehr in wechselnden Landschaften, Bäumen, Wasserläufen, Dörfern und Kirchdörfern, sondern in Hagregen und Hagelschauern, in durchbrechenden Sonnenstrahlen, neuen Regengüssen und neuen aufblühenden Sonnenstrahlen. Gott weiß, durch wieviel Regen ich zwischen Paris und Warschau geflogen bin! Und dann, ja dann gibt es noch etwas vor einem, um einen, das Unbekannte. . . Der stets mögliche Unglücksfall, in jeder Sekunde, Aussehen, Explodieren des Motors, Reizen eines Seiles. Und endlich. . .“ Er zögert einen Moment und fährt dann fort: „Und endlich, stets, der Tod.“ Aber dieses ewige Bewußtsein, daß der Tod mit ihm fliegt, hat für den kühnen Flieger keine Schrecken. Er ist seines Apparates sicher und er weiß, daß die klare Geistesgegenwart ihn nie verlassen wird. Bei jedem Landungsversuch, erzählt er, habe ich mich über die Ursachen des Unfalles genau unterrichtet; so bin ich dahin gekommen, daß ich den größten Teil aller Möglichkeiten eines Absturzes übersehe und vorantreibe und ihnen mit Kaltblut begegne. Man darf sich nur nie verlieren geben. Eines Tages, im vollen Fluge, explodiert mein Motor. Wenn ich den Kopf verloren hätte, wäre ich ohne jeden Zweifel tot gewesen. Ich war in eine große Flamme eingehüllt, Trümmer flogen rings um mich her. Ich tat, was man tun mußte: ich sperrte

die Flügel ab und verhinderte so jede weitere Brandgefahr. Dann ging ich im Gleitflug zur Erde nieder. Das ganze Geheimnis, sehen Sie, liegt nicht in irgendwelchem Geheimnis, sondern in der steten Bewahrung der Geistesgegenwart. Diese Notwendigkeit, stets ruhig und geistesgegenwärtig zu sein, ist überhaupt im Leben sehr nützlich. Ich war nervös, wie jedermann; ich geriet öfters in Wut. Nun wohl, das Fliegen hat mich gelehrt, mich zu beherrschen. Jetzt, wenn ich wieder einmal die Selbstbeherrschung verlieren will, sage ich mir: „Bist Du wohl ruhig geblieben?“ Sie verstehen, ein ruhiger Mann ist immer stärker als einer in Wut. In dieser Hinsicht hat mir das Fliegen wirklich einen großen Dienst geleistet.“ Brindjone lehnt es ab, für einen Helden erklärt zu werden. „Ich bin kein Held“, meinte er, „ein Held, das ist der, der nichts von der Gefahr weiß, der er trohen muß und der ihr doch trotzt. Ich weiß, daß ich keine besondere Gefahr laufe. Ich fühle mich auf meinem Apparat in der Luft vollkommen sicher.“ Bleriot dagegen nennt er einen Helden, denn als er über den Kanal flog, wußte er nicht, welchen Gefahren er entgegen ging. Und sein Flug über die Ostsee? „Ich bin die 403 Kilometer des Ostseegewässers im dichten Nebel geflogen. Dabei konnte ich eine städtische Straße an den Küsten entlang fliegen. Aber dennoch gab es 160 Kilometer auf offener See. Dabei war ein sehr harter Augenblick. Ich hatte jeden Zusammenhang mit dem Torpedos verloren. Vor mir, rings um mich herum nur Nebel. Ich dachte gerade, daß ich nun wohl die Hälfte des Weges hätte, als mein Motor aussetzte. Ja, da glaubte ich: alles ist zu Ende. Keine Hoffnung auf Rettung. Aber ich dachte noch und erkannte rasch den Grund für das Aussetzen des Motors. Die Feuchtigkeit der Atmosphäre hatte als Wasser auf den Mechanismus niederschlagen müssen. Die Hitze des Motors mußte das Wasser auslaugen. Der Motor mußte wieder in Gang kommen. Und wirklich, nach 3 Sekunden ging er wieder. Ich war gerettet, aber ich gestehe, daß diese drei Sekunden mir lang vorliefen.“ Die Triumphe, die dem Flieger überall bereitet wurden, haben ihn wohl ein wenig eitel gemacht. In seiner naiven Weise gestand er, welche Gefühle ihn nach den großen Empfangsfestlichkeiten in Warschau befielen: „Am Abend, als alle die hohen Herren fort waren, als ich endlich allein war, da — leuchte ich. Ich betrachtete mich im Spiegel meines Zimmers und sagte zu mir: „Bin ich das?“ Ja,

ich muß es gestehen, ich was ein wenig stolz, und war sehr zufrieden, wenn ich der Nationen gedachte. Und ich sagte zu mir: „Auf jeden Fall, da gibt's nichts zu sagen, ich bin kein großer Junge mehr.“ Und indem er den Besucher offen anfas, schloß er sein Geheimnis mit den Worten: „Nun sagen Sie mir einmal offen, mache ich Ihnen den Eindruck eines Kindes oder eines Mannes?“

Was die Eroberung der Pole gekostet hat.

Die erst im 20. Jahrhundert gelangene Entschleierung des Geheimnisses der beiden Pole hat nicht nur Hunderte von Menschenleben gekostet, sondern auch ganz gewaltige Geldausgaben erfordert, und es ist von Interesse, die Berechnung kennen zu lernen, die ein Aufschluß im neuen Feste der Lectures pour Tous über die Kosten der Eroberung des Nord- und Südpols aufstellt.

Am zunächst vom Nordpol zu sprechen, so sind zu seiner Entdeckung während des 17. und 18. Jahrhunderts 15 Expeditionen unternommen worden, während von 1800 bis 1909 nicht weniger als 79 Nordpolfahrten ins Werk gesetzt worden sind. Diese lange Reihe von Reisen hat natürlich große Summen verschlungen. Die berühmte Franklin-Expedition unglücklichen Andenken hat allein über 2 Millionen gekostet, aber viel teurer kamen dann noch die Unternehmen, die ausgerüstet wurden, um die verunglückte Expedition zu retten oder wenigstens ihre Reste aufzufinden. Für diesen Zweck hat die englische Regierung nach und nach 16 Mill. Mark ausgegeben — nicht gerechnet die fünf Kriegsschiffe, die bei diesen Expeditionen die Opfer des Eises geworden sind. Auf der anderen Seite hat auch Amerika zur Auffindung der Reste des „Grebe“ und „Terror“ etwa 2,5 bis 3,2 Millionen Mark ausgegeben. Den Hauptposten jeder Polarexpedition bildet der Ankauf eines geeigneten Schiffes, und dieser Posten ist in den jüngsten beiden Jahrzehnten ständig gewachsen, weil man in dieser Zeit dazu übergegangen ist, dem Eisdruck und den sonstigen Gefahren der arktischen Meere besonders gewachsene Fahrzeuge eigener Konstruktion für arktische Unternehmungen zu bauen. Hier hat Hansen mit seiner „Fram“ bahnbrechend gewirkt. Dagegen sind die Kosten für die Mannschaft in derselben Zeit ständig gesunken, weil man mehr und mehr von einem großen Personale abgesehen und die Zahl der Teilnehmer auf das unumgänglich

notige Mindestmaß herabgesetzt hat. So ist schließlich Hansen's ruhmreiche Fahrt (1893—1895) doch nur auf noch nicht ganz 500 000 Mark zu stehen gekommen, weil er eben nur zwölf Leute mit sich nahm. Die Expedition Wellmann an Bord des „Friedhof“ im Jahre 1898 bestand aus neun Personen und kostete 560 000 Mark, und die letzte schließlich siegreiche Expedition Pearys erforderte, allerdings abgesehen von dem Preise des Expeditionsschiffes, der „Roosbeek“, einen Aufwand von 400 000 Mark. Man hat in Norwegen eine Gesamtstatistik über die Kosten der Polarexpeditionen von 1898 bis 1909 aufgestellt, und ist zu dem Ergebnisse gekommen, daß sie zusammen 54½ Millionen Mark betragen haben. Zieht man hierzu noch die älteren Fahrten nach dem Nordpol seit dem 16. Jahrhundert, so läßt sich der Gesamtaufwand an Geld, den die Eroberung des Nordpols erfordert hat, auf ungefähr 72 Millionen Mark berechnen.

Ganz erheblich billiger ist die Eroberung des Südpols gewesen, als die man auch erst später festgestellt hat. Die Expedition Gerlachs hat nur 240 000 Mark gekostet, die von Nordgrönländ 400 000 Mark, die des Schotten Bruce an Bord der Scotia 680 000 Mark. Die teuersten aller Südpolfahrten waren die von Dringalshy, die erste Expedition von Scott und die von Shackleton. Für die Expedition Dringalshy mußten 1,2 Millionen aufgewandt werden, wovon allerdings die Erbauung der „Gauß“ allein 480 000 Mark und die Errichtung einer elektrisch erleuchteten wissenschaftlichen Station auf Kaiser-Wilhelm-II.-Land, 40 000 Mark, erforderte. Scott hatte für sein Expeditionsschiff, die „Discovery“, allein 1 Million zu zahlen: Löhne und Gehälter für die Mitglieder der Fahrt betrugen 400 000 Mark, Nahrung und Lebensmittel kosteten 200 000 Mark, und die Gesamtkosten beliefen sich hiernach auf 2 Millionen. Shackleton, der zu seiner Reise einen gewöhnlichen Walfischfänger, den „Nimrod“, benutzte, hat für seine Expedition im ganzen nur 900 000 Mark ausgegeben. Schließlich sind noch die Kosten der beiden französischen Südpolarexpeditionen von Charcot zu berücksichtigen, die 360 000 Mark und 640 000 Mark betrugen haben. Zieht man die Summe zusammen, so beläuft sich der Gesamtaufwand für Südpolfahrten von 1772 bis 1912 — von Cook bis zu Scott — auf ungefähr 11,2 Millionen; und sonach wird man sagen dürfen, daß im Laufe von etwa Jahrhunderten für die Eroberung der beiden Pole erheblich über 100 Millionen Mark ausgegeben worden sind. — Ob die „Eroberung“ das wert gewesen ist!

