Der frühere Gouverneurspalast in Warschau.

Warschauer Momentbilder.

G. Nypels veröffentlicht im „Amsterdamer Algemeen Handelsblad" folgende interessante Schilderung seiner Eindrücke, die er während eines mehrmöchigen Aufenthaltes in Warschau gewonnen hat:

Nach dem starken Schneefall der letzten Wochen sehen die Straßen Warschaus merkwürdig aus. Man räumt nämlich hier den Schnee erst weg, wenn allmählich zu viel gefallen ist, daß die Schneemassen nicht mehr in hohen Haufen längs der Trottoire aufgeschichtet werden können. Aber vorläufig ist das noch nicht der Fall und so ziehen sich auf den Trottoiren und in breiten Straßen auch mitten auf der Fahrbahn Schneebarrikaden hin, in denen in gewissen Zwischenräumen Oeffnungen angebracht sind, so daß man von einer Straßenseite zur anderen gelangen kann. Was von der Fahrbahn übrig bleibt, glättet sich unter den Tausenden Schlitten zu einer spiegelblanken Fläche. Solch ein Schlitten ist übrigens nur für altertümliche Flache, nicht aber für die modernen gewölbten gemacht, auf denen er stets gegen den Trottoirrand gleitet und erst von der Schneebarrikade aufgehalten wird.

Die Menschen hier leiden viel mehr unter der Kälte und Nässe als die Fremden, lieben den Schnee nicht und bleiben zu Hause. Müssen sie jedoch ausgehen, dann wagen sie sich nur mit Filzschuhen auf die Straße. Und doch darf man sich in Polen mit einem Zylinder, einem Schirm und selbst wenn man eine ängstliche alte Dame ist, auf die Straße getrauen, denn man kennt das Vergnügen des Schneeballwerfens nicht. Es fällt keinem einzigen Gassenjungen ein, sich daraus einen Spaß zu machen, einem unvermutet einen Schneeball nachzuwerfen. Als ich eines Abends nach Hause ging, flog aber plötzlich ein Schneeball an mir vorüber und zerplatzte an der Häuserwand. Ich drehte mich erstaunt um und sah, daß ihn ein junger französischer Leutnant gegen einen Kameraden geschleudert hatte. Bald entspann sich in Warschaus belebtester Straße vor Kopernikus Standbild ein Schneeballgefecht zwischen französischen Offizieren, an dem sich ihre polnischen Freundinnen ungeschickt beteiligten.

Je länger ich in Warschau verweile, desto mehr erinnern mich die Polen an die Spanier, die „aristocratie du monde". Auf einem Spaziergang durch die Villenstraßen Warschaus blieb ich kürzlich vor einer der schönsten Villen überrascht stehen. Mitten in dem Garten vor dem Wohnhaus erhob sich im Schnee ein wundervolles Bronzestandbild: ein David von Donatello, eine selten herrliche Kopie. Eine schwere Schneehaube lag auf dem breiten Helm und gab dem Bild einen fremdartigen Charakter, aber es war jedenfalls eine besonders schöne Kopie. Ich fragte meinen polnischen Freund, wie die Kopie von Donatellos Meisterwerk hieher komme. „Was, Kopie? Keine Spur von einer Kopie, das ist das Original. Das soll eine Lehre für Sie, lieber Freund, sein, nie einen Bädeker oder irgendeinen anderen Führer zu kaufen. Das Standbild steht hier im Garten schon lange, es gehört dem Bewohner der Villa, dem Grafen Pranicti, der dieses unschätzbare Kunstjuwel hier am öffentlichen Wege aufzustellen wagt. Gefährlich, meinen Sie? Ach, so sind nun einmal unsere polnischen Edelleute! Aber diese Geste ist doch schön? Nicht? Solch ein herrlicher David, nicht in einem Museum versteckt, mit einem Plättchen, auf dem der Name des Eigentümers oder Spenders zu lesen ist, sondern am Wege der Villa, wie ein anderer eine alte Sonnenuhr hinsetzen würde."

Noch eine Aehnlichkeit mit Spanien. Das schreckliche Wort, das Spanien zugrunde gerichtet hat, das Wort manana, spukt auch in Polen in bedenklicher Weise. Mit derselben Gastfreundlichkeit wie der Spanier macht der Pole alles für dich, was du nur willst. Du brauchst nur anzudeuten, und dein Wunsch wird erfüllt: morgen! Wenn ich eine Liste aller Informationen, Bücher, Karten, Pässe, Reiseerleichterungen, die man mir sofort mit dem charmantesten polnischen Lächeln für „morgen" versprochen hatte, ohne daß ich bisher etwas von diesen Dingen weiter hörte, angelegt hätte, dann würde sie sehr lang geworden sein. Der Pole tut leider entsetzlich viel „morgen". Ich betrat heute ein Geschäft, in dessen Auslage ich eine Thermoflasche gesehen hatte. Das Geschäft war voll von Leuten und es dauerte lange, bevor ich an die Reihe kam, denn alles, was man verkaufte, mußte erst eine Viertelstunde lang gesucht werden. Die Flasche, die ich wollte, war gut, hatte aber keinen Kork. Er mußte erst gesucht werden. Der Angestellte konnte keinen finden. Er würde jedoch einen für mich suchen: morgen! Ueberall und immer morgen! Als der Mann die Thermoflasche aus der Fabrik bekam, nahm er sich wahrscheinlich fest vor, „morgen" Korke zu suchen. Jetzt standen die Flaschen, mit einer dicken Staubschichte bedeckt, in der Auslage und warteten noch immer auf die Korke.

Unter den vielen Dingen, deren Bekanntschaft man mir in Warschau „morgen" vermitteln wollte, war das berühmte polnische Nationalgetränk „Miod", sprich Miud. Das Wort ist eines der wenigen polnischen, die der Fremde bequem auszusprechen vermag. Miod muß man in dem alten Miodhaus von Tulier auf dem Markt im alten Warschau getrunken haben, wie man Sherry erst richtig kennt, wenn man in Jerez zwischen den Tonnen der Bodega von Gonsalez Byaß oder von Pedro Domecq gesessen ist. Ich bin gestern abend in dem aus dem Jahre 1610 stammenden Hause auf dem prächtigen alten Marktplatz bei einem großen Holzfeuer gesessen und habe Miod getrunken. Ich verzeihe den Polen zwar viel, denn sie sind schließlich doch reizende Menschen und besitzen Grandezza und Rasse, aber daß sie mich mit ihrem verfluchten „morgen" nicht gleich am ersten Tage in das alte Miodhaus geführt haben, werde ich ihnen nie vergeben. Miod ist ein Honigwein oder Honigalkohol, dick wie Syrup, der noch nach Honig riecht und der auf wunderbare Weise in deine Adern übergeht, daß du durch deine erstarrten Glieder im Nu eine wohlige Wärme strömen fühlst. Ich habe Miod aus dem Jahre 1873 getrunken. Ich bekomme meinen Paß und meinen Schlafwagen zur Reise an die Bolschewikenfront erst übermorgen, aber es macht nichts, ich verspreche, daß ich nicht erst morgen, sondern noch heute und morgen Miod im Riesenkeller von Tulier trinken werde.

Kohle und Torf.

Von Dr. Ludwig Staby.

Der schon seit längerer Zeit in Deutschland ständig gewordene Kohlenmangel, der infolge von Streiks und Transportschwierigkeiten immer bedenklicher wird, hat die Aufmerksamkeit weiter Kreise auf das letzte Ersatzmittel für Kohle, den Torf, hingelenkt, der bis vor kurzem in Deutschland eine viel zu geringe Beachtung fand und nur dort, wo er gestochen wurde, zur Verwendung kam. Die Heizkraft des Torfes wurde vielfach unterschätzt, und da sie fraglos geringer ist, als die der Stein- und Braunkohle, so konnte man bei Deutschlands Reichtum an Kohlen diesen Ersatz gut entbehren. Das ist aber in den letzten Jahren ganz anders geworden, und daher hat jetzt der Torf nicht nur als Hausbrand, sondern auch für die Industrie erhöhte Bedeutung, die um so größer ist, als man gelernt hat, die Heizkraft des Torfes voll auszunutzen.

Werfen wir zunächst einen Blick auf den Heizwert der Steinkohle, so kommen wir zu Ergebnissen, die dem großen Publikum im allgemeinen ganz unbekannt sein dürften. Wir wissen, daß unsere Oefen, die zur Erwärmung der Zimmer dienen, fast alle ungeheure Verschwender sind, da die Heizkraft des Brennmaterials nur zu einem geringen Teile ausgenutzt wird; der andere Teil fliegt ungenutzt zum Schornstein hinaus. Viel besser wird der Brennstoff bei den modernen Maschinen verwertet durch Anlage zweckentsprechender Feuerungen und Verbrennung und Ausnutzung der entstehenden Gase. Sehr rationell verarbeiten die großen Ueberlandzentralen und Kraftwerke die Kohlen: bei ihnen liefert ein Zentner Kohlen durchschnittlich eine elektrische Energie von 43 Kilowattstunden. Mit dieser Energie kann zum Beispiel ein nicht zu schwerer Wagen der elektrischen Straßenbahn ungefähr 110 Kilometer weit fahren. Ist der Wagen mit 30 Personen besetzt, so kommen auf diese lange Strecke auf jeden Fahrgast nur 3⅓ Pfund Kohlen, er durchfährt also einen Kilometer mit einer Kraft, die durch die winzige Menge von etwa 15 Gramm Kohle, also so schwer wie ein gewöhnlicher Brief, erzeugt worden ist. Mit dem Verbrauch eines einzigen Zentners Kohle auf seine Person kann also ein Fahrgast bei voll besetztem Wagen über 3000 Kilometer weit fahren, etwa eine Strecke von Königsberg i. Pr. bis nach der Südspitze von Italien.

Ein D-Zug der Eisenbahn verbraucht auf ebener Strecke durchschnittlich einen Zentner Steinkohle auf 4 Kilometer Fahrt. Ist der Zug mit 500 Personen besetzt, so kommen auf jeden Fahrgast und Kilometer nur 20 Gramm Kohle, der Fahrgast verbraucht also im D-Zug einen Zentner Kohle erst auf einer Fahrt von 2500 Kilometern, also von Berlin bis Madrid. Mit der Schnelligkeit der Fahrt steigt allerdings der Kohlenverbrauch in viel höherem Maße, denn ein Zug, der hundert Kilometer in der Stunde fährt, braucht nicht doppelt, sondern vier Mal so viel, als ein Zug mit fünfzig Kilometer Stundengeschwindigkeit.

Erheblich größer ist der Kohlenverbrauch bei den Dampfern, was zum größten Teil darin seinen Grund hat, daß das dichte Wasser der Fortbewegung des Schiffes einen viel bedeutenderen Widerstand entgegensetzt, als die Reibung auf den Schienen und die Luft bei den Eisenbahnzügen beträgt; außerdem ist die fortzubewegende Last verhältnismäßig größer. Einer der deutschen großen Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd oder der Hamburg-Amerika-Linie, die in ihren riesigen Maschinen 4500 Pferdekräfte entwickeln, verfeuerten pro Stunde die ungeheure Menge von 600 Zentnern Kohlen, sie nahmen für eine Fahrt von Europa nach New York über 100,000 Zentner Kohlen in ihren Bunkern ein. Da ein solches Schiff eine Schnelligkeit von über 23 Seemeilen, das sind 43 Kilometer in der Stunde, entwickelte, so verbrauchte es also etwa 15 Zentner Kohle pro Kilometer. Das Schiff faßte mit Besatzung 2500 Personen, wovon 600 Mann Besatzung waren, darunter allein 230 Mann für die Kessel- und Maschinenbedienung. Für jeden Fahrgast wurden also für die Fahrt 60 Zentner Kohle verbraucht; mit einem Zentner Kohle legte also der Fahrgast auf dem Schnelldampfer nur 60 Seemeilen oder rund 110 Kilometer zurück. Der Energieverbrauch ist also 20 resp. 30 mal so groß, als bei einer Fahrt im D-Zuge oder in der elektrischen Straßenbahn. Die Leistung eines Zentners Steinkohle ist demnach sehr erheblich, und sie wird weder von der Braunkohle noch vom Torf erreicht; und doch gibt es Fälle, wo die Heizkraft des Torfes dicht an die der Steinkohle heranreicht. Wir wenden uns also jetzt diesem bisher mindergeachteten Heizmaterial zu.

Der Torf besteht bekanntlich aus Pflanzenresten, die aus Mangel an Sauerstoff nicht verwest, sondern in einer sehr langsamen Zersetzung begriffen sind. In den breiten Sumpf- und Moorgebieten, die wie Jeder weiß, in der norddeutschen Tiefebene, vor allem in Hannover, Oldenburg und Ostpreußen anzutreffen sind, lagern ganz gewaltige Mengen von Torf, denn er überzieht in einer Mächtigkeit, die im Durchschnitt drei Meter dick ist, aber in vielen Fällen bedeutend mehr, weite Flächen der Moore: sind doch allein in Deutschland etwa drei Millionen Hektar Torfmoore vorhanden, von denen Bayern 70,000 Hektar besitzt, aber die Provinz Ostpreußen allein über 330,000 Hektar. Daraus geht klar hervor, welche ungeheuren Mengen dieses Brennmaterials Deutschland besitzt; man hat die Gesamtmenge an Trockentorf auf über elf Milliarden Tonnen allein in Preußen berechnet. Seit undenklichen Zeiten wird in den Moorgegenden der Torf als Brennmaterial verwendet. In den Torflagern wird mit scharfen Spaten der Torf gestochen, die einzelnen Stücke, die Sorben, werden auf einem trockenen Platz aufgeschichtet und an der Luft getrocknet, wobei der große Wassergehalt des Torfes, der achtzig Prozent und darüber beträgt, bis auf ungefähr zwanzig Prozent zurückgeht. Die Sorben werden durch diese Lufttrocknung um die Hälfte ihres Umfanges kleiner. Aus diesem Stichtorf haben wir noch Streichtorf und Maschinen- oder Preßtorf. Bei Mooren, die sich nicht entwässern lassen, wird der Torf als dicker Schlamm mit Schaufeln gewonnen, dann durch Mischen mit den oberen trockenen Teilen verdichtet und nach Art des Ziegellehms in Formen gestrichen, die ebenfalls an der Luft getrocknet werden. Der Maschinentorf wird durch große Bagger- und andere Maschinen gewonnen und die einzelnen Sorben werden unter gewaltigem Druck gepreßt, wodurch das Wasser entfernt wird. Dieser Preßtorf ist naturgemäß dichter und fester als die beiden anderen Torfsorten.

Guter Torf enthält im lufttrockenen Zustande etwa 50—60 Prozent Kohlenstoff, 5—6 Prozent Wasserstoff, 30—35 Prozent Sauerstoff, 12—20 Prozent Wasser und 5—12 Prozent Asche. Der Torf verbrennt mit rußender Flamme, entwickelt aber nur wenig Rauch; je nach seiner Güte erzeugt er 3—4000 Wärmeeinheiten. Der Torf hat die niedrigste Entzündungstemperatur aller unserer Brennstoffe, er entzündet sich schon bei 225 Grad Celsius, während Steinkohle 100 Grad mehr braucht und Koks sogar 700 Grad. Für industrielle Zwecke hat der Torf erst neuerdings in Deutschland Verwendung gefunden, und dabei hat es sich herausgestellt, daß es am wirtschaftlichsten ist, den Torf zu vergasen. In den Maschinen mit Sauggasbetrieb hat sich ergeben, daß dabei ein Kilo Torf dieselbe Leistung hervorbringt, wie ein Kilo Kohle unter dem Kessel. Die Industrie verwendet am zweckmäßigsten den Preßtorf, während die anderen Sorten mehr für den Hausbrand in Frage kommen; für Bäckereien hat sich dieses Brennmaterial sehr gut bewährt, so werden z. B. in Bremen 95 Prozent aller Backöfen mit rauchfrei brennendem Torf geheizt. Gerade dieser geringen Rauchentwicklung wegen verdient der Torf in den Städten die größte Beachtung. Ein sehr billiges Brennmaterial ist der Torf auch für die elektrischen Kraftwerke, und nur aus diesem Grunde ist eine große Ueberlandzentrale mitten in dem Moorgebiet bei Aurich erbaut worden.

Holland, das ausgedehnte Torflager, aber gar keine Kohlenfelder besitzt, benutzt den Torf schon seit geraumer Zeit für industrielle Zwecke. Die Torfdampfkessel sind in Holland eine gewöhnliche Erscheinung. Der Feuerungsraum ist derselbe wie bei Steinkohlen, nur der Rost ist in anderer Höhe eingebaut und die Oeffnung der Feuertür ist größer, um eine bequeme Beschickung mit den Torfsorten zu haben. Das Rostreinigen und Abschlacken, das bei der Steinkohle viel Arbeit und Zeit kostet, braucht bei Torf nur einmal innerhalb 24 Stunden vorgenommen zu werden. Die holländischen Dampfkessel erreichen bei Torfheizung einen Wirkungsgrad von 70—80 Prozent, sie sind übrigens meistens auch so eingerichtet, daß sie auch Steinkohle feuern können. In Schweden hat man neuerdings Versuche mit Torfheizung auf der Eisenbahn gemacht, und zwar mit recht gutem Erfolge. Man benutzte Torfpulver, womit dieselbe Wirkung erzielt wurde, wie mit Steinkohle bei geringeren Kosten.

Wir sehen also hieraus, daß für die Verwendung des Torfes als Heizmaterial noch ganz ungeheure Möglichkeiten vorliegen; er ist geradezu dazu berufen, den Mangel an Kohlen zu ersetzen und Deutschland damit wieder leistungsfähig zu machen. Für Gewerbe und Industrie ist er von ebenso großer Wichtigkeit, wie für den Hausgebrauch, und die Steinkohle wird ihn auch späterhin nicht wieder verdrängen, wenn erst hinreichend zweckentsprechende Maschinen und Oefen gebaut worden sind, die die Heizkraft des Torfes nach Möglichkeit ausnutzen. Wie sehr jetzt der Brenntorf gesucht ist, beweist am besten der ungeheuer hohe Preis des Torfes, der den in Friedenszeiten üblichen um mehr als das zehnfache übersteigt.

Rasch geheilt.

Eine ältere Dame kommt zu einem Tierarzt: „Ach, Herr Doktor, möchten Sie mir nicht den Fisch wieder gesund machen?" Und dabei packt sie ein Glasgefäß aus, in dem ein fast schon verendeter Goldfisch ist.

Der Tierarzt stutzt und entgegnet nach kurzem Besinnen: „Lassen Sie das Tier hier und kommen Sie morgen wieder."

Dann geht er in ein Geschäft und kauft einen Goldfisch für ein paar Cents. Die Dame ist hochbeglückt, einen gesunden Fisch anzutreffen und fragt:

„Was bin ich schuldig?"

„Drei Dollars."

Das Briefmarkenjahr 1919.

Das in so vieler Hinsicht denkwürdige Jahr 1919 ist jedenfalls für den Briefmarkensammler das denkwürdigste, das er bisher erlebt hat. Niemals sind vorher auch nur annähernd so viele und so verschiedenartige Marken ausgegeben worden, und die Zeitgeschichte spiegelt sich sehr deutlich in den Postwertzeichen der Völker. Mehr als 2500 verschiedene Marken sind während der letzten zwölf Monate ausgegeben worden, und so manche dieser Marken sind von einem Typ, wie er bisher den Briefmarkensammlern unbekannt war. Neben Frieden und Sieg, neben Waffenstillstand und Wiederaufbau spielt besonders die Eroberung der Luft eine Hauptrolle in dieser bunten Briefmarkenwelt. Neufundland machte bei dieser Hochflut von Neuschöpfungen den Anfang, indem es am 1. Januar 1919 die erste Marke des Jahres einführte, eine Erinnerungsmarke an die Taten der Soldaten des Landes. Im Laufe des Jahres erschienen dann die ersten Markenausgaben der neuen Staaten Europas; die Tschecho-Slowakei mit der malerischen Morgenröte, die über dem Prager Hradschin aufgeht, Polen mit dem gekrönten weißen Adler und dem Reiterbildnis König Sobieskis, Jugoslawien mit einer Karyatide des Sieges. Sogar Fiume gab am 28. Januar eigene Briefmarken aus. Die erste Siegesmarke gab die Post der Vereinigten Staaten am 13. Februar 1919 aus, eine Figur der Siegesgöttin darstellend. Danach stellten sich mit ihren ersten eigenen Marken die baltischen Staaten ein, meist in sehr primitiver Form gedruckt. Die Marken von Lettland, die drei Kornähren im Sonnenaufgang zeigen, wurden in Riga auf die Rückseite deutscher Generalstabskarten und in Libau auf Zigarettenpapier gedruckt. Die ersten Ausgaben der litauischen Marken erschienen auf gewöhnlichem Papier, und auch als man die Zeichnung eines reitenden Engels Michael von Berlin erhalten hatte, mußte zeitweilig noch auf Papier gedruckt werden, das ursprünglich für die deutschen Brotmarken bestimmt war. Der erste Flug über den Atlantischen Ozean wurde in der Briefmarkenwelt dadurch verewigt, daß Hawker, der aber nicht bis zum Ziele kam, 93 Briefe mitnahm, die mit englischen 3-Cent-Marken mit dem Ueberdruck „Erste atlantische Luftpost April 1919" frankiert waren. Bei seinem glücklichen Flug verwendete Alcock für seine Post englische 15-Cent-Marken mit dem Ueberdruck „Transatlantische Luftpost. 1 Dollar". Serien von Luftpostmarken wurden im Laufe des Jahres von der Schweiz, von Tunis, Japan, Columbien und Deutschland ausgegeben. Die rote Hand des Bolschewismus hat ihr Kennzeichen auch auf den Marken des Jahres 1919 zurückgelassen. Die ungarische Sowjet-Regierung gab prächtige Marken aus mit den Bildnissen von Marx, Engels, Petöfi, Doza und Martinowitsch, die sie in unbeschränkten Mengen verkaufte, um sich damit eine Einnahmequelle zu verschaffen. Aus Mangel an Papier mußte sie aber bald die noch vorhandenen Marken der früheren Regierungen mit Ueberdruck versehen. Die russische Sowjet-Regierung hatte zwar eine futuristische Zeichnung für ihre neuen Marken herstellen lassen, diese kam aber nicht zur Ausführung, weil die freie Post eingeführt wurde. Die erste Friedensmarke wurde am 1. Juli in Japan ausgegeben, Uruguay folgte am 17. Juli, und am 1. August erschienen drei Friedensmarken in der Schweiz.

Briefmarken-Versteigerung.

Vor kurzem hielt das „Marken- und Ganzsachenhaus G. m. b. H." in Berlin eine größere Versteigerung von Briefmarken ab, die interessante Preise zeitigte. Es zeigte sich, daß die Nachfrage nach seltenen Postwertzeichen unvermindert stark anhält, es werden teilweise ganz ungewöhnlich hohe Preise erzielt, besonders auch für die sogenannten klassischen deutschen Marken. Ich verzeichne in folgendem einige der Versteigerungserlöse und füge in Klammer denjenigen Preis bei, den, vor knapp Jahresfrist der Europakatalog der Firma Hugo Michel (Weimar) für die in Betracht kommende Marke ansetzte. Es wurden bezahlt für einen Dreierstreifen Baden Em. 1851 1 Kr. bräunlich 1125 Mark (Katalogwert für die einzelne Marke 185 Mark), Baden Em 1853, 12 Kr. gelb, 7300 Mark (225 Mark), Bayern Em. 1849 1 Kr., tiefschwarz, 1400 Mk. (225 Mk.), Bayern Em. 1879, 1 Mark rötlich lila, Wasserzeichen: wagrecht Wellenlinien 1025 Mark (350 Mark), Deutsch-Kamerun Em. 1914, 5 Mark schwarz und rot auf Briefstück 4300 Mk. (1200 Mark), Braunschweig Em 1864 bogenförmig durchstochen, ½ Silbergroschen, schwarz auf grün 4700 Mark (1200 Mark). Einzelne Bergedorfmarken erzielten Preise zwischen 1200 und 6800 Mark (höchster Katalogpreis Frühjahr 1919 1000 Mark), Bremen-Marken bis zu 5600 Mark, letzteres für die Em. 1867, 7 Gr., gelb (2000 Mark), Mecklenburg-Strelitz Em. 1864 ¼ S. Gr. rotorange auf Briefstück, 4200 Mark (600 Mark), Oldenburg Em. 1858 1/ Gr. schwarz auf grün, 4200 Mk. (150 Mark), die bekannte 3 Pf. rot, Sachsen Em. 1850, die gesuchteste der altdeutschen Kleinstaatmarken, in je einem Exemplar 11,200 Mark und 9900 Mark (1750 Mark). Auch sonst wurden sehr hohe Preise erzielt, so wurde z. B. für ein „Basler Täubchen" (Basel 1845) 9000 Mark (Katalog 1919: 1150 bis 2500 Mark bezahlt. Diese Preise erklären sich zunächst aus der ungeheuren Verstärkung, die die Schar der Markensammler in den letzten Jahren in allen Ländern zugenommen hat.

Thorn unter polnischer Herrschaft.

Das Geschäftsleben. — Wirkung der polnischen Valuta. — Loyalitätserklärungen der Regierung.

Thorn, 23. Januar. Eine Woche lang steht Thorn unter polnischem Regiment und die hochgehenden Wogen der polnischen Begeisterung beginnen sich zu glätten. Das Straßenbild hatte sich in den ersten Tagen der neuen Herrschaft völlig geändert. Der Zustrom von außerhalb war zu den Einzugstagen außerordentlich stark. Auf vielen Wegen waren auch aus der weiteren Umgebung polnische Bewohner zu den Festlichkeiten herbeigeeilt, und polnische Gutsbesitzer hatten Leiterwagen ihren Arbeitern zu Massenbesuchen zur Verfügung gestellt. Je mehr die Ausschmückungsarbeiten fortschritten, desto mehr hielten sich die deutschen Bewohner von den Straßen fern, und so hörte man dann zuletzt fast ausschließlich die polnische Sprache. Nachdem die Fremden aber Thorn wieder verlassen haben und die meisten Truppen weiter marschiert sind, hat das Straßenbild fast ganz seine frühere Gestalt angenommen. Erhebliche Neuerungen hat das neue Regiment bisher nicht gebracht. Nur die schon vorher angekündigte, von amtlicher Stelle erlassene Gleichwertigkeitserklärung der polnischen Markt mit der deutschen beginnt unangenehme Wirkungen auszuüben. Verschiedene Geschäfte haben, um den entstehenden Verlust wettzumachen, die Preise für ihre Waren entsprechend erhöht. Andere haben kurzerhand ihre Geschäfte geschlossen. Welche unheilvollen Wirkungen diese Valutafrage hinsichtlich der Pacht- und Mietbeträge, der Zinsen- und Kapitalszahlungen noch auslösen wird, ist noch gar nicht abzusehen. Einstweilen leidet der geschäftliche Verkehr sehr unter dem vollständigen Mangel polnischen Kleingeldes.

Einen sehr unheilvollen Einfluß scheinen die neuen Verhältnisse auf das Theater auszuüben. Der Besuch der Vorstellungen ist in letzter Zeit so schlecht geworden, daß zu befürchten steht, das Theater wird geschlossen werden müssen.

Bei der Uebergabe der Stadt Thorn erklärte der polnische Oberst Strzynski, daß das Regierungshaupt und der Oberbefehlshaber zusammen mit dem ganzen polnischen Volk auf dem Standpunkt aufrichtiger und wahrhaftiger Loyalität gegenüber allen Bürgern des polnischen Staates ohne Unterschied des Standes und der Nationalität stehen. Er sei überzeugt, daß es der Minderheit der dem loyalen kulturellen polnischen Staate untertan seienden Deutschen in Polen nicht schlimmer ergehen werde als seinen Landsleuten, die Untertanen des kulturellen Deutschen Reiches verbleiben. Keinem Bürger des polnischen Staates deutscher Nationalität werde ein Unrecht zugefügt werden, das garantiere er.

In einem Aufruf der Regierung der Republik Polen an die Bürger der abgetretenen Gebiete wird gesagt:

„Polen wird niemand knechten. Die Republik Polen wünscht, eingedenk ihrer Ueberlieferungen und ihrer Duldsamkeit in allen Bewohnern dieser Länder, die sie jetzt übernimmt, ohne Rücksicht auf Nationalität und Glaubensbekenntnis, gut und zufriedene polnische Staatsbürger zu sehen. Indem sie vollkommenen Schutz des Lebens und des Besitzes und Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung zusichert, verlangt sie gleichzeitig unbedingte Erfüllung aller staatsbürgerlichen Pflichten und Gehorsam gegenüber den Gesetzen und den Verordnungen der Behörden. Polen wünscht für alle seine Bürger eine gute und gerechte Mutter zu sein und wird jede Unternehmung gegen ihre Sicherheit streng bestrafen, jede Unterstützung in Ausübung ihrer Regierungsgewalt gerecht belohnen.

Und der Wojewode von Pomerellen Dr. Laszewski schließt eine öffentliche Ansprache an die Deutschen folgendermaßen:

„Euch aber, Mitbürger deutscher Abstammung, welche ihr mit Zweifel und Ungewißheit in die Zukunft blickt, kann ich die Versicherung geben, daß wir euch nicht Haß und Rache, sondern Frieden entgegenbringen. Wir sind die Vollzieher des Friedensvertrages, der auch durch eure Beauftragten unterschrieben wurde. Wir werden bestrebt sein, mit euch gemeinsam zu arbeiten zum Wohle des Landes, dessen Bürger ihr seid. Wir verlangen jedoch ausdrücklich ein loyales Benehmen, eure Mitarbeit, eine Ablehnung alles dessen, was den Frieden stören und Hader verursachen könnte. Ihr habt gleiches Recht, aber gleiche Pflichten erwarten euch. Zeigt uns euren guten Willen, wie wir auch den unseren weisen."

Geschwindigkeit der Gedanken. Interessante Mitteilungen über die Geschwindigkeit der Gedanken macht ein englischer Gelehrter. Er schreibt: Unser Denken, Empfinden und Wollen braucht unendlich mehr Zeit, bis es uns zum Bewußtsein oder bis es zur Wirkung kommt, als man gemeinhin annimmt. Nach Helmholtz pflanzt sich die Nachricht von einem Eindruck auf das Hauptende empfindender Nerven nur mit einer Geschwindigkeit von etwa fünfzig Metern in der Sekunde fort! Das ist fast sechsmal langsamer als der Schall. Selbst bei gespannter Aufmerksamkeit vergeht bei der Ausführung einer Muskelbewegung etwa eine Zehntelsekunde bis der Gedanke, der Anreiz dazu, ins Hirn gelangt. Von hier aus geht nun die Nachricht erst zu den betreffenden Muskeln, was fast dieselbe Zeit erfordert, aber auch der Muskel antwortet nicht sofort, sondern wartet zirka eine Hundertstelsekunde, ehe er die gewollte Bewegung ausführt.

Im belagerten Petrograd.

Von Heinrich Alter.

Der Verfasser war im vorigen Jahre im Auftrag der Kriegsgefangenenangehörigen mit Ermächtigung der österreichischen Regierung nach Sowjetrußland gereist.

(Der Morgen.)

Am 17. Oktober 1919 fuhr ich von Moskau nach Petrograd. Es war ungewiß, ob wir Petrograd noch erreichen werden, da die Kämpfe sich bis auf vier Kilometer an die Eisenbahnlinie Moskau—Petrograd herangeschoben hatten und jede Stunde die Einstellung des Verkehrs zu erwarten war. Ein Großteil der Reisenden bestand aus Intelligenz, die ebenso wie ich mit der Absicht nach Petrograd fuhren, die Einnahme Petrograds abzuwarten und so automatisch aus Sowjetrußland hinauszukommen. Auf welchen Umwegen und mit welchen Mitteln die Mehrheit der Passagiere die ungeheuren Schwierigkeiten einer Ausreisebewilligung aus Moskau überwunden haben, ist ein Rätsel. Wir kamen glücklich am 18. Oktober in Petrograd an. Dasselbe zeigte auf den ersten Blick das Gepräge einer Etappenstadt knapp hinter der Front. Ununterbrochene Transporte mit Verwundeten, Lebensmitteln, Monturstücken, unter Musikbegleitung an die Front abgehende Regimenter, dazwischen hörte man aus naher Entfernung Kanonendonner, über der Stadt kreuzten ununterbrochen Aeroplane. Judenitsch ging unaufhaltsam vor. Nach Jamburg war Krasnoje Selo genommen, dann Zarskoje. In dem Schloß des getöteten Zaren residierte Judenitsch mit seinem Stab. Weiter ging der Vormarsch, fast ohne Widerstand bis zu den Pulkowster Höhen, zirka zwölf Kilometer von Petrograd. Trotzky hatte den Oberbefehl über die Roten Truppen übernommen. Bei den Pulkowster Höhen blieb Judenitsch unerklärlicherweise zwei Tage unätig stehen. In diesen beiden Tagen entschied sich sein Geschick. Was da Trotzky mit seinem Stab und Zinowjew mit dem Petrograder Sowjet leisteten, grenzt an das Unmögliche. In Frontbefehlen hieß es: „Unsere Kavallerie gelang es, mit gezogenem Säbel die zurückflutende 7. Armee zum Stehen zu bringen." Keinen Augenblick wurde der Bevölkerung die kritische Lage der Stadt verheimlicht. Es erschienen ununterbrochen Anschläge wie: „Das Rote Petrograd in Gefahr!" „Der Feind bedroht die erste Stadt der Revolution!" „Der Feind vor den Toren Petrograds!" usw. Man beschäftigte sich mit dem Gedanken, Petrograd „zeitweilig dem Feinde zu überlassen". Da blieb Judenitsch zwei Tage lang untätig. In einer Nachtsitzung des Petrograder Sowjets wurde beschlossen, es auf Straßenkämpfe in der Stadt selbst ankommen zu lassen. Alle Fabriken waren schon früher eingestellt worden, die Arbeiter bewaffnet. Nun wurde die ganze Bevölkerung mobilisiert. Waffenunfähige Männer, alle Frauen, Kinder über vierzehn Jahre wurden gezwungen, in der Stadt selbst Schützengräben auszuheben, auf allen Straßen wurden Barrikaden aus Sandsäcken errichtet, Geschütze, Maschinengewehre fuhren auf, strategisch wichtige Eckhäuser wurden von den Bewohnern geräumt, befestigt, armiert. Nach zwei Tagen glich die Stadt einem Schlachtfeld. All dies wurde mit Hilfe der tödlich gefürchteten und gehaßten „Außerordentlichen Kommissionen" durchgeführt. Jeder Bezirk bekam eine „außerordentliche Troika", bestehend aus drei Personen, die die allerweitesten Vollmachten besaßen. Es wurden schnell einige Leute wegen geringer Vergehen erschossen, um der Bevölkerung den Ernst der Situation vor Augen zu führen und sie an ihre Pflicht zu erinnern. „Belagerungszustand", ein gefürchtetes Wort. Tag und Nacht mußten die Bewohner abwechselnd vor jedem Haustor wachen, ab 8 Uhr abends war der Verkehr in den Straßen untersagt.

Nach Ablauf der erwähnten zwei Tage begann es an der Front lebendig zu werden. Trotzky verhaftete einen Teil des Generalstabes, derselbe wurde schnell die Roten Matrosen bekamen Geld (man sprach von 10,000 Rubeln pro Mann), die Kursanten (Rote Offiziersschüler) wurden an die Front geschickt — die Gegenoffensive setzte ein —, es folgte die Vernichtung der Judenitsch-Armee.

Ich werde allgemein gefragt: „Ist es wirklich nur die Tüchtigkeit und Disziplin der Roten Armee, daß sie von Sieg zu Sieg schreitet?" — Nein! Tüchtig sind in der Roten Armee, wie überhaupt in Sowietrußland, nur die obersten Spitzen, und die Disziplin ist Terror. Einen Großteil ihrer Erfolge hat die Rote Armee den Fehlern der Führer der Weißen Armee zu verdanken.

Jedem einzelnen Truppenteil der Roten Armee ist ein sogenannter „Politischer Kommissär" beigegeben, der die Aufgabe hat, den Kommandanten, der bei den höheren Kommandanten fast immer ein gewesener Offizier ist, zu überwachen, und ohne dessen Unterschrift kein Schriftstück ausgegeben werden kann. Dieser Mann ist ein erprobter Kommunist. Außerdem kann man annehmen, daß auf je zwanzig Rotgardisten ein Kommunist kommt. Bekanntlich werden alle Kommunisten, Kommissäre usw. von den „Weißen" sofort erschossen, wenn sie in Gefangenschaft geraten. Daß die Sowietregierung bei ihrer, auf einer idealen Stufe stehenden Propaganda dies genügend und überzeugend verbreitet, ist selbstverständlich. Benimmt sich der Kommunist im Kampfe feige oder kämpft er nicht, so wird er unbarmherzig von der eigenen Außerordentlichen Kommission erschossen. Fällt er in Gefangenschaft, so wird er von den „Weißen" erschossen. Was bleibt ihm daher übrig? Er muß auf die zwanzig zwangsmobilisierten, kampfesmüden nichtkommunistischen Rotgardisten einen Druck ausüben, sie zum Kampfe anspornen, und zwar aus Selbsterhaltungstrieb, da nur die Abwehr des Feindes sein Leben rettet.

Es kommt aber trotzdem oft vor, daß die Rotgardisten in Massen zum Feinde überlaufen. Sie werden hier in die Weiße Armee eingereiht und kommen wieder unter die straffe Offiziersdisziplin und lernen wieder den ungeheuren Unterschied zwischen Mannschaft und Offizier kennen. Der gewesene Rotgardist wird wieder beschimpft, es wird ihm befohlen in einem ungewohnten Ton. In der Roten Armee hatte er die Macht, sich von einem unangenehmen Kommandanten durch Beschluß der Mehrheit zu befreien, dort gibt es keinen Unterschied zwischen Mann und Offizier in den kleinen Formationen. Er ging zum Feinde über, um nicht mehr kämpfen zu müssen. Wenn er aber schon kämpfen muß, dann lieber bei der Roten Armee, wo er gewisse Rechte hat — bei der ersten Gelegenheit desertiert er wieder zur Roten Armee zurück.

Der Hauptfehler der „Weißen Führer" ist der, daß sie keine Agitation in der Roten Armee treiben. Wenn die Aeroplane Judenitsch'