Der Kampf um den Suezkanal.

Von **Stefan Zweig.**

Um den deutschen Haß gegen England voll zu verstehen, muß man einmal weltwärts gefahren sein. Von welchem Hafen Deutschlands oder Oesterreichs nach welchem Erdtheil, ob Asien, ob Amerika, ob Australien, wohin immer man wollte, immer kam nach schöner Fahrt im unendlichen Meer irgendeine demüthigende Stunde, wo man vorbei mußte an den englischen Kanonen. An allen Engpässen des Meeres aufgestellt, recken sie tags dem Seefahrer die hochmüthige Warnung entgegen, er sei nur Gast auf englischem Meer, geduldeter Wanderer, und nachts umtastet frech der hastige Griff der Scheinwerfer das fremde Schiff. Vor dieser Demüthigung gab es kein Entrinnen, wo immer man weltwärts fuhr. Ueberall war das kaudinische Joch dem deutschen Seefahrer errichtet: bei den Kreidefelsen in Dover, bei den Schroffen von Gibraltar, den nackten Felsen von Aden und der Palmenstraße von Singapore, überall wo das Weltmeer, das freie, unendliche, sich zur Binnenstraße verengte, stand die englische Zwingburg. Die Briten gaben das Gesetz, die Fremden mußten sich fügen, sie waren die Herren des freien Wassers, die Deutschen geduldete Gäste.

Generationen englischer Staatsmänner hatten das grandiose Gebäude dieses Imperium maris nach einheitlichem Plane durch die Jahrhunderte gebaut, so wie im Mittelalter ganze Geschlechter von Baumeistern die großen katholischen Kathedralen. Jede einzelne Handlung ihrer Politik war bestimmt durch diesen Willen zur Seeherrschaft, aus jedem Kriege, ob aus eigenem oder fremdem, nahmen sie am liebsten als Gewinn einen jener Stützpunkte, wo der eiserne Hammer ihres Willens die Dauben einschlagen konnte, die schließlich den ganzen Erdkreis umspannten. Der erste Engpaß, der Aermelkanal, war ihnen geschenkt, die zweite Weltstraße, Gibraltar, nahmen sie gewaltsam als Dank von Spanien, die dritte und vierte mit List und Politik. In drei Jahrhunderten war das Werk vollendet, alle Pässe besetzt, die Herrschaft errungen. Denn sie wußten, daß wer die Enge beherrscht, auch Herr der Weite ist, und wer die Wege zur Welt sperrt, auch ihr Erträgnis empfängt. In drei Jahrhunderten hatte das kleine Inselland alle Straßen gesperrt zu allen Inseln und Kontinenten, und es gab keinen Weg weltwärts mehr, als vorbei unter dem Drohblick der britischen Kanonen.

* * *

Aber das englische Register hatte ein Loch. Alle Straßen hatten sie besetzt, die die Natur dem Meer gegraben hatte, daß Ozean mit Ozean sich vereine, die See in unendlicher Einheit umgürte. Aber da war eine Straße noch, die nicht der ursprüngliche Wille der Natur, sondern die menschliche Energie sich aufgesprengt, der Kanal, mit dem ein kühner, einzelner Mensch die dünne Membran von Suez zu zerreißen und den indischen Ozean mit dem mittelländischen Meer zu einen unternahm. Uralt war dieser Gedanke, so alt wie die Geschichte der Menschheit. Schon die Pharaonen hatten viele Jahrhunderte vor Christi Geburt ihre Sklaven zur Frone geschickt, daß sie die Wüste aufwühlten und das Wasser in die Rinne schöpften. Aber die Wüste, stärker damals noch als Menschenwille, hatte bald die blaue Straße wieder eingeschluckt und in der Ferne der Zeiten war das Gewesene wieder zum Mythischen, wieder zum Unmöglichen geworden.

Als dann zu Ende der Sechziger Jahre Lesseps den Plan aufnahm, die hundert Kilometer Land zu durchstoßen und den Weltweg nach Indien auf ein Drittel zu kürzen, standen die Engländer abseits. Sie sahen zu und zweifelten. Initiative war niemals ihre Sache gewesen. So hatten sie die Holländer Amerika erobern lassen, die Franzosen Canada, die Portugiesen Indien, um erst dann, wenn die größten Schwierigkeiten ausgerodet waren, den Ermatteten ihre That zu entreißen. Ihr System der Ausnützung fremder Energien, nicht unähnlich der fast physiologischen Intelligenz mancher niederer Thierarten, die Nester und Vorräthe listig von anderen aufbauen und sammeln lassen, um sich dann plötzlich in jähem Ansprung der fremden Mühe zu bemächtigen, gebot ihnen auch diesmal Zurückhaltung, solang das Gelingen noch nicht verbürgt war. Sie sahen zu, schadenfroh, als sich Schwierigkeiten bei der Ausgleichung der Niveauunterschiede der beiden Meere und der Binnenseen ergaben, und mißtrauisch, als der entschlossene Wille der Ingenieure den Widerstand der Natur bewältigte. Im Jahre 1869 war das gigantische Werk endlich vollendet, die Meere vereinigt, die Welten einander verbrüdert. Indien, Japan, die so legendären Länder, schienen durch die fast dreifache Verkürzung des Weges mit einem Male nah, der Geist hatte über die Natur, der Wille über das Mißtrauen triumphirt. Europa jubelte auf, mit glänzenden Festen wurde die That gefeiert, Kaiser Franz Josef, Kaiserin Eugenie, der zukünftige Kaiser von Deutschland wohnten der Eröffnung bei, Tausende strömten zusammen. Verdi's „Aida" war der Triumphgesang der Gründung, ein Rausch von Begeisterung erfaßte alle Nationen. Nur die Engländer standen abseits. Sie jubelten nicht, sie rechneten und warteten.

* * *

Die große Kurve El Ferdan im Suez-Kanal.

Und sie mußten nicht lange warten, denn ein paar Monate später begann der deutsch-französische Krieg. Die Welt hallte wieder von Lärm, man verlor das gigantische Werk aus dem Blick, genau so wie man heute in der Schreckniß der Stunde das größte Ereignis der Zeit, die Eröffnung des Panamakanals, vergessen hat. Das Interesse an der Unternehmung sank und die Kurse der Aktien mit. — Frankreich, belastet durch die fünf Milliarden, hatte kein Geld, Deutschland, mit der Festigung seines neuen Staatsgebildes beschäftigt, kein Interesse, Oesterreich war seiner Weltmachtstellung nicht bewußt, keiner der europäischen Staaten hatte acht auf das gewaltige Werk und seine politischen Möglichkeiten. Nun war die Beute reif zum Griff. Disraeli-Beaconsfield, der weitblickende Staatsmann, erkannte rasch den Vortheil der Stunde und kaufte heimlich dem Khediven seinen ganzen Bestand an Aktien ab, ohne das Parlament vorher zu befragen. Als die Kammer die rasche That erfuhr, war sie in Aufruhr, das Unterhaus und die Zeitungen riefen Sturm. Man beschuldigte Disraeli des größten nationalen Verbrechens in England: ein schlechtes Geschäft gemacht zu haben. Disraeli rechtfertigte nur das Geschäft, ohne laut den ungeheuren politischen Gewinn zu betonen, den England damit erzielte, daß es nun auch diesen letzten Riegel aller Meere an sich gerissen. Und er siegte in doppeltem Sinne. Bald stiegen die Einnahmen, und in England erkannte nun der Geringste die Bedeutung des Werkes und verstand denn Sinn seiner That. Nun waren sie alle einig, so kostbare Beute zu sichern. Die Staatsmänner begriffen bald, daß der Kanal nur England gehöre, wenn er eingebettet sei in britischer Erde. Um den Wasserweg ganz zu besitzen, brauchten sie nun auch das Land. Ein Aufruhr in Aegypten wurde geschickt geschürt und zum Vorwand einer Einmischung genommen, nach Aegypten der Sudan erobert, und schon griff der Blick begehrlich weiter, die Hetze gegen Belgien und die Kongogreuel wurden begonnen (mit Dokumenten des Hasses, an die sich die Belgier und Engländer heute nur ungern erinnern ließen), Südafrika erobert, ein ganzer Erdtheil im Drittel eines Jahrhunderts unterjocht. — Aber nichts von diesem ungeheuren Besitz war der englischen Weltherrschaft so wichtig, wie dieser kleine Wasserstreif von Port Said nach Suez, die stärkste Wegsperre des Weltmeeres. Und wäre England dankbar, so müßte es Disraeli dort unten ein Denkmal setzen, gegenüber jenem andern Standbild des Lesseps, den Eroberer entgegenstellen dem Erbauer. — Lesseps steht dort aufrecht in seinem bronzenen Kleide, mit offener Hand nach Süden weisend, weltwärts, in die Richtung des Werkes. Disraeli müßte am andern Ende stehen, in Suez, die Hand zusammengeballt zum Griff und nordwärts weisend nach England, dem aller Nutzen und Verkehr jener fremden That nun zuströmt, der Eroberer Stirn zu Stirn gegen den Erbauer.

* * *

Fährt man von Europa her zum erstenmal durch den Suezkanal, so sieht man nur die Landschaft. Die Fahrt durch das Mittelländische Meer ist ja meist voll Unruhe gewesen; in Port Said dann hat das Schiff die ganze Nacht gedröhnt vom Einladen der Kohle, Hunderte und Hunderte halbnackte Araber waren wie gespenstische Schatten im unruhigen Fackelschein vom Landungssteg mit Kohlenkörben auf und nieder gestürmt — kaum aber, daß man in den Kanal geglitten ist, fühlt man auf einmal Stille und hat Raum und Ruhe für den Blick. Ganz langsam gleitet der Dampfer auf der schmalen, tiefblauen Wasserstraße, kaum spürt man das Schüttern der Maschine, und in diesem sanften Gleiten ist die Vorbedingung sanften Genießens. Wenig Einzelnes ist dem Blick gegeben: Sandfläche, Sandhügel, Sandfläche, Sandhügel, gelb, gelb, gelb, gelb rechts und links, manchmal eine Palme, manchmal ein paar Lehmhütten, manchmal ein ägyptisches Boot, ganz das gleiche in den Formen wie jene auf den Mumiensarkophagen, dann wieder Fellahs, neugierig starrend oder am Schöpfeimer beschäftigt. Eine Monotonie ist in allem, die aber großartig wird durch die Besonderheit der Atmosphäre und eine magische Tönung der Luft. Denn dieses ungeheure Nichts von Wüste und Himmel, diese räumliche Unbewegtheit ist beseelt von den zauberhaften Farbenübergängen im Auf- und Niedersteig der Sonne. Alle Nüancen der Farben, vom schrillen Ockergelb durch ein zartes Orange, durch Rosa, Lila und Purpur endlich zu stahlharter Blauschwärze verklingend, sind auf diesem Riesenfächer aufgespannt, den Nachts zahllose Sterne, fremde, nie gesehene Sterne wie Diamanten besticken. In dem Ungeheuren dieses Raumes wird das Kleinste wunderbar flächenhaft, jede Gestalt schneidet sich klar, jede Palme in tausend Zacken als Silhouette von dem ungeheuren Hintergrund. Und der Kanal selbst mit seinem stockenden Wasser wird wunderbar als reflektirender Spiegel aller Farbenspiele. Nachts rinnen grün und roth die Lichtsignale gleißend über ihn her, vom Bug des Schiffes streckt der Scheinwerfer einen ungeheuren weißen Fühler in die Nacht hinaus, und wie in der Fläche eines Mikroskops kleines Gewürm und Gethier sich seltsam krümmt, so zucken in dem runden Lichtkreis erschreckte Fledermäuse und Eulen taumelnd hin. Und manchmal tastet von der Gegenseite der Fühler eines fremden Schiffes ihm suchend entgegen. Es blitzt und blinkt im ruhenden Wasser vom wandernden Licht und vom Widerschein des ruhenden Mondes. Darüber aber ist ungeheuer die neue Nacht des Orients mit ihrer sanften Wärme aufgebaut. Den ganzen Zauber der Tropen beginnt man zu ahnen, gleitet man zum erstenmal die sachte Straße des Kanals, und nur träumerisch fühlt man den ganzen Weg von der heimischen Wirklichkeit bis zum Lande der Legenden, bis Suez, wo der Sinai, der mythische Berg, über dem Rothen Meere sich erhebt.

* * *

Bei der zweiten Durchfahrt achtet man der Landschaft nicht mehr. Die Wüste wirkt bald monoton, ihr Farbenspiel klingt nicht wieder im Herzen, man hat tausend Palmen gesehen und oft und oft den sternbesäten Himmel des Südens. — Nicht träumerisch mehr, sondern wach fährt man durch den Kanal und achtet nun auf andere Dinge, auf die merkwürdigen Gebräuche der Schifffahrt vor allem, und bald erkennt man das Künstliche und Gefährliche dieses Wasserweges, denn der Suezkanal ist keine einzige, abgeschlossene einmalige That, sondern eine beständige. Immer wieder ist Mühe und Vorsicht geboten, um diese Straße fahrbar zu erhalten, ihn täglich zurückzugewinnen von der Natur, die ihre ursprünglichen Formen zurückgewinnen will gegen den Willen der Menschen. Uralte Feindschaft ist ja zwischen Wasser und Wüste und unablässig streut der heiße Sand Milliarden feiner Körner auf die fließende Straße, die steile Fläche, saugt mit durstigem Mund an der dünstenden Fläche. — Unablässig, Tag um Tag, muß gebaggert werden, um die Fahrrinne in ständiger Tiefe zu erhalten, jede Welle, jede Erschütterung der Flanken ist Gefahr. Fast überall sind die Ufer mit Pfählen dicht bestockt, damit die Kielwellen nicht den Sand ablockern und die Fahrrinne verebben. Und nur ganz langsam, mit geringster Geschwindigkeit darf jedes Schiff vorwärts gehen: unendlich vorsichtig, gleichsam mit verhaltenem Athem, wie Menschen durch ein Krankenzimmer, schleichen sich die gigantischen Ozeanriesen durch die schmale Straße hin. Vorne achtet ein eigener Lotse, daß der Kiel nicht abirre und auf eine Untiefe gerathe, rückwärts steht doppelte Bewachung beim Steuer, damit die Richtung getreu gehalten werde, und Befehle klingeln telephonisch unablässig herüber und hinüber. Wenn zwei Schiffe einander begegnen, giebt es immer eine lange Zeremonie des Ausweichens. Stunden vorher schon spritzen die blauen Funken vom Top aus den drahtlosen Stationen sich Verständigungen entgegen; endlich treffen sich die beiden Dampfer an den Ausweichstellen. Dort müssen die Schiffe halten, das eine wird sorgsam vertaut und festgelegt, dann schleicht erst das andere, Bord an Bord langsam und vorsichtig vorbei. Die Lotsen rufen sich an, die Araber schreien, jede Begegnung ist immer eine Aufregung, denn ein Zusammenstoß im Kanal wäre eine Katastrophe. Zu eng, um den Schiffen Wendungen zu gestatten oder Umkehrungen, zu wenig fest im lockeren Sand, um rasches Fortschreiten zu ermöglichen, fordert er in jeder Sekunde die volle Verantwortlichkeit des Lotsen, die Gelassenheit des Kapitäns und die Geduld der Passagiere. Aus aller Vorsicht fühlt man die Kostbarkeit des Kanals und zugleich seine leichte Verletzlichkeit. Behutsam, Schritt für Schritt zögern die Schiffe dort vorwärts, sie schreiten nicht hin wie Wanderer auf offenem Felde, sondern wie Schmuggler auf einem Schleichpfad.

Und da begreift man plötzlich die ganze Unruhe, die England erfaßt hat, seit in Konstantinopel die grüne Fahne des Propheten entrollt war. Ihre anderen Wege in die Welt sind leicht zu vertheidigen. — Gibraltar und der Aermelkanal sind Wassertiefen, die keine irdische Kraft ausschöpfen kann, Pässe, die keine Flotte ganz zu sperren, keine Armee jemals zu zerstören vermag. Auch sie sind Herzadern im Organismus ihrer Herrschaft, aber auch gleichsam unterirdische, die der Panzer ihrer Flotte, der Gurt ihrer Festungen zu schützen vermag. Aber der Suezkanal ist gleichsam die Schlagader ihrer Seeherrschaft, offen an der Oberfläche laufend und leicht verletzlich durch einen einzigen geschickt geführten Stoß. Ein flüchtiges Stocken des Verkehrs in dieser schmalen Ader kann schon zur Apoplexie des englischen Imperiums führen. Als vor zwei Jahren einmal ein einzelnes mit Dynamit beladenes Schiff dort unterging und den Eingang verlegte, würgte ihr ganzer Welthandel nach Luft. Man mochte es nicht zu sprengen aus Furcht, die Ufer zu gefährden, viele Tage waren nöthig, um es auszuräumen und zu beseitigen. — Und in all diesen Tagen lag der Handel brach, Indien mußte warten und Europa wegen dieses einzigen Schiffes, dieses kleinen Pfropfens in der schmalen Röhre. — Ein einziges Schiff, an richtiger Stelle versenkt, eine rasche Niederlegung der Uferpfähle, die Verlegung einer Ausweichstelle, solche kleine geringe Thaten an dieser verletzlichen Stelle können unendliche Folgen zeigen. Indien, Australien, alle die Länder ihres Imperiums werden mit einem Male dann meilenfern und militärisch fast unerreichbar. Die ganze Blutzirkulation ihres Handels kann stocken, wird hier die Ader geschickt geschnürt oder der Puls gesprengt. Hier oder nirgends ist die entscheidende Stelle, wo das maritime England getroffen werden kann.

Die Türken wissen es, die Engländer wissen es auch. Auf dem seichten Gewässer, wo sonst Handelsschiffe arglos kreuzten, stehen jetzt wohl ihre Panzer auf Wacht, und englische Offiziere lugen aus, ob nicht am fernen Horizont die ersten Silhouetten der Beduinen erscheinen, ob nicht im Lande der erste Unwille der niederzwungenen Aegypter sich rege. Dort wird Begegnung zur Schicksalsstunde, ein Kampf zur Entscheidung. Und seltsam mag ihnen zumuthe sein in jener zauberischen Stunde des Abends, wenn aus dem trügerischen Dunst der Flachlande drohend sich die rothe Sichel des Halbmonds hebt, das uralte Wahrzeichen Mohammeds, und dann dieselben Sterne des Orients ihnen zu Häupten flammen, die hier fühllos schon andere Weltreiche zugrunde gehen sahen, die Pharaonen, die Perser und das gewaltige Rom.

Erheiternder Unsinn. Die spanische Zeitung „El Probe" aus Santander in der südamerikanischen Republik Columbien enthält die folgenden „Kriegsnachrichten" (vom 8. August): London, 5. Belgien und die Schweiz werden von englischen Kreuzern blockirt. London, 6. Man versichert, die Deutschen seien in Belgien eingedrungen, indem sie Breslau und die Küsten von Algier beschossen. Panama, 7. Der deutsche Kreuzer „Dresden" versenkte in der Nähe des Hafens von Straßburg den Transatlanter „Lusitania". Diese Blüthenlese ist ein traurigs Zeugnis für die Unkenntnis und Urtheilslosigkeit der Durchschnitts-Südamerikaner.

Der Entscheidungs-Kampf im Osten.

Die Festung Warschau, ihre Lage und Befestigung.

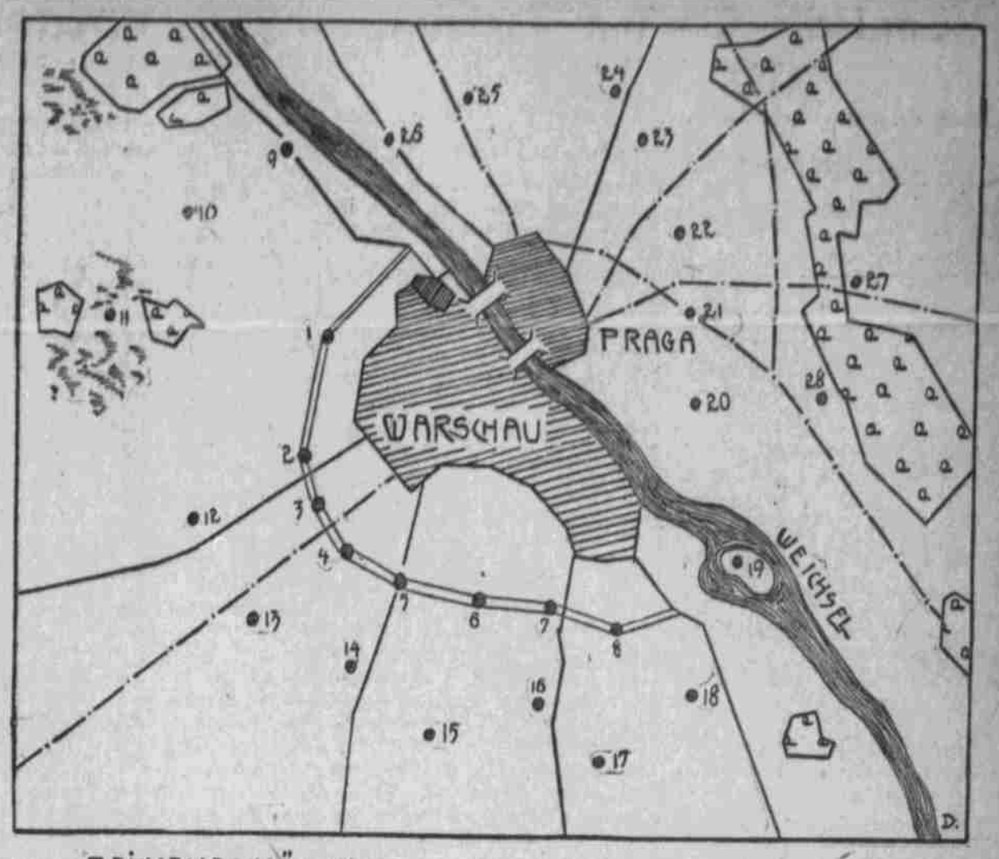
Von einem aktiven Offizier der österr.-ung. Armee.

Die in den letzten Tagen hier eingetroffenen amtlichen Bekanntmachungen aus Berlin und Wien schildern die Lage so günstig, daß man hoffen darf, daß die Belagerung von Warschau, die als Endziel der Winterkampagne zu betrachten ist, vor der Thür steht. Die folgende Situation beweist die Richtigkeit dieser Annahme: Die deutschen Streitkräfte, welche entlang der Eisenbahnlinie Danzig-Warschau, von Soldau aus in der Richtung über Ziechanow gegen Warschau vorgerückt waren, mußten vorübergehend, angesichts der numerischen Uebermacht des Gegners ihre alten Stellungen in der Linie Biezun-Mlava wieder beziehen. Eine sehr baldige Verstärkung dieser Gruppe ist zu vermuthen. Das z. Z. eingestellte Vorrücken wird nach Eintreffen der erwähnten Verstärkung wieder fortgesetzt werden. Die siegreiche Gruppe von Hindenburg steht mit dem rechten Flügel angelehnt an die Eisenbahnlinie Warschau-Petrikau, östlich in der Höhe von Lodz, über Lowicz bis zur Weichsel. Die Südgruppe hat den geplanten russischen Vorstoß geworfen und behauptet die Linie Petrikau - Nowo - Radowsk-Wolbrom-Rajbrot. Da die russischen Angriffe gegen die Festung Krakau fehlschlugen, ist der ganze russische Kriegsplan, — bei Zenstochau durchbrechend über Breslau nach Berlin vorzurücken — umgestoßen. Wie aus Wien offiziell bekanntgegeben wurde, entspricht die kühne russische Behauptung, daß Przemysl wieder belagert ist, nicht den Thatsachen, da sich die „Belagerer" außerhalb des Wirkungsbereichs der schwersten Festungsgeschütze befinden; so kann im besten Falle nur von einer Zernirung die Rede sein. Wie aber die Kriegsgeschichte lehrt, kann der Angreifer durch die bloße Zernirung keine Festung nehmen. Zweimal ist dem Belagerer der Weg nach Rußland gezeigt worden, indem er durch gelungene Ausfälle der Vertheidiger nach der Heimath getrieben wurde, so ist anzunehmen, daß sie den Heimweg auch zum dritten Male, auch ohne Wegweiser finden werden.

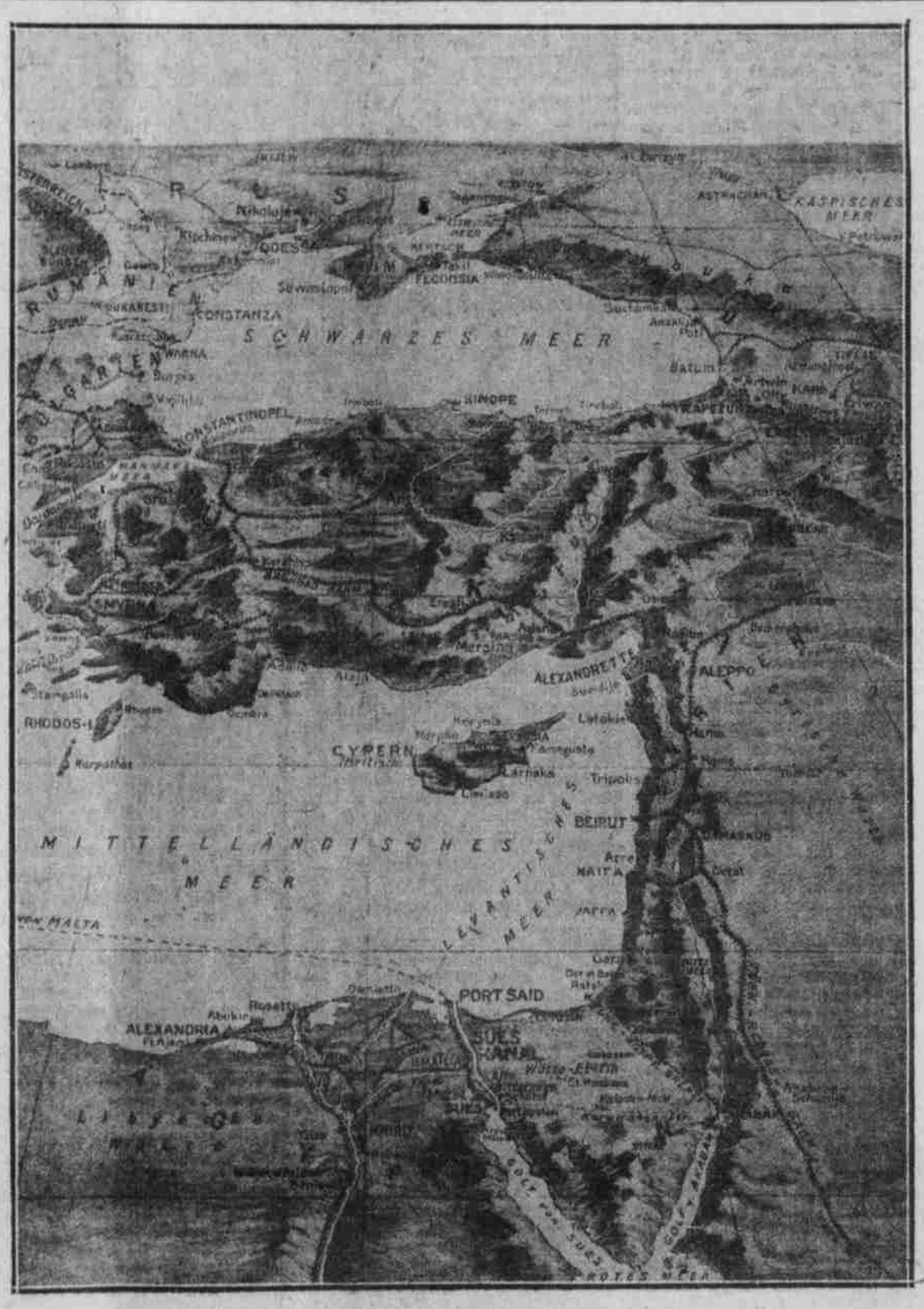
Da, wie eingangs erwähnt, der eigentliche Kampf um Warschau demnächst zu erhoffen ist, wird es vielleicht nicht uninteressant sein, das Endziel des titanischen Ringens näher zu beschreiben. Die Stadt Warschau liegt am linken Weichselufer auf einem 90 Fuß über dem Wasserspiegel erhöhten Plateau. Auf dem rechten Ufer der Weichsel gegenüber befindet sich die Vorstadt Praga. Warschau ist die größte, wichtigste und reichste Stadt Russisch-Polens, bildet die Zentrale des politischen Lebens und der Verkehrslinien. Hier vereinigen sich sieben Landstraßen und fünf Eisenbahnlinien. Sie ist auch Mittelpunkt von wichtigen militärischen Anstalten. Die Stadt Warschau ist mit der Vorstadt Praga durch zwei eiserne Brücken verbunden. Das Gelände westlich der Weichsel ist wellenartig, erhöht sich der Weichsel zu stetig und bildet dort einen steilen 60—90 Fuß hohen Abfall. In der nahen Umgebung der Stadt befinden sich ausgedehnte Wälder und kleine Waldparzellen, von denen die in nördlicher und nordöstlicher Richtung liegenden 6 Meilen entfernt, während die in südlicher und westlicher Richtung befindlichen 7 bis 14 Meilen entfernt sind. Die Wälder sind unkultivirt, mit Unterholz bewachsen, sogar für den Fußgänger schwer, stellenweise gar nicht passirbar, ja sogar an vielen Stellen versumpft. Das Gelände rechts (östlich) der Weichsel ist eine sandige Ebene, und die Eintönigkeit wird nur durch die ausgedehnten Wälder belebt. Die Wälder beginnen ungefähr 6 Meilen entfernt vor der Vorstadt Praga und umgeben die Stadt halbkreisförmig. Die Weichsel ist stellenweise regulirt, bildet aber an vielen Stellen noch Nebenarme, das Flußbett ist aber absolut vernachlässigt. Auf beiden Ufern laufen parallel mit der Weichsel erstklassige Fahrwege. Die Stadt Warschau bildet als Festung einen doppelten Brückenkopf und sie ist den modernen Anforderungen entsprechend gebaut und eingerichtet. Sie ist laut dem geheimen Dienstbuche der russischen Armee als eine erstklassige Festung klassifizirt. Die Defensivlinie der Festung ist 32 Meilen lang, die Forts, welche von der Stadt 3½ bis 4 Meilen entfernt sind, haben unter einander einen Zwischenraum von 1½ bis 3 Meilen. Die Festung besteht aus der Alexander-Zitadelle als Zentrale, dann aus der Noyeau (eigentlicher „Kern" der Festung, in der Skizze mit den Nummern 1—8 bezeichnet), ferner aus der Defensivlinie der äußeren Forts 9—28. Die Festung ist insgesammt mit 1500 Geschützen versehen. Die Besatzung beträgt angeblich nur 50,000 Mann. In der Stadt Warschau ist ein dichtes Netz von Telegraphen- und Telephonlinien. Sie ist außerdem mit elektrischer Kraftstation, Scheinwerfern, Fesselballonen, mit einer Fliegerabtheilung und einer Brieftauben-Abtheilung ausgerüstet. Für eventuelle rasche Bewerkstelligung von Uebergängen, des weiteren für Legung von Stromsperren und Flußminen wurden dem Festungskommandanten vier Pionierkompagnien beigegeben.

Verpflegungsvorräthe sind in der Festung für 100,000 Mann für die Dauer von sechs Monaten sichergestellt. Außerdem sind noch im Bereiche der Festung bedeutende Dampf-Brotbäckereien, ferner Zwieback- und Konservenfabriken.

Die Zukunft wird zeigen, ob die aufgestapelten Verpflegungsvorräthe sechs Monate lang benöthigt werden .....



Warschau mit seinen Befestigungen.



Der türkische Kriegsschauplatz.