

theilte sich mit mehr als der Hälfte, Said Pascha mit einem Viertel der Summe; der Rest ward von Rußland und Oesterreich aufgebracht, während England und Deutschland fast gar keinen Antheil nahmen. England fürchtete die Vortheile, welche die französische Seemacht durch die Eröffnung des Suez-Kanals davon tragen würde, da letztere nun viel schneller in die indischen Gewässer gelangen konnte.

Der Bau ward im Jahre 1859 begonnen. Said Pascha hatte sich verpflichtet, 20,000 Fellahs (Leibeigene) zur Arbeit zu stellen, die sich monatlich ablösten; doch diese Legionen nackter Frohnarbeiter wären unzureichend gewesen, das Riesenwerk zu vollenden, wenn nicht die stärkeren Arbeiter, die unsere neuere Technik in Dienst genommen, Dampf und Eisen nämlich, die schwersten Arbeiten übernommen hätten. Freilich waren noch im Jahre 1868 bei den Bauten 12,000 Menschen und gegen 20,000 Pferde beschäftigt; aber durch Dampf wurden in Bewegung gesetzt: 10 mechanische Bodenzermalmer, 20 Erdhöhlen, mehr als 70 Baggermaschinen, 18 Schutt- und Schlammheber, 60 Lokomobilen, 15 Lokomotiven und über hundert Schiffe zur Abfuhr von Bodenmassen.

Es kam dem Riesenunternehmen sehr zu statten, daß der in kürzester Linie etwa 16 geographische Meilen breite Isthmus drei große Einsenkungen hat. Nahe der vom mittelländischen Meer bespülten Nordküste, wo zwischen Damiette und den Ueberresten des alten Pelusium die neue Hafenstadt Port Said entstanden ist, dehnt sich der seichte Mensalah-See aus, nur durch eine schmale Sandnehrung vom Mittelmeer getrennt. In der Mitte des Isthmus liegt der Timsah- (Krokodil-) See, der früher eine mit Binsen und Rohr bewachsene Salzflache bildete, nur aber wieder frisches Meerwasser erhalten hat. Sandige Hügel, die bei Tussum und Serapeum eine Höhe von 10 bis 12 Meter erreichen, trennen ihn von den südlicher gelegenen Bitterseen eine ehemalige Lagune des rothen Meeres, das sich jedoch über eine Stunde weit zurückgezogen und eine mehr als 1 Meter hohe Salzschiebt zurückgelassen hat.

Diese Becken ersparten einen guten Theil der Aushebungsarbeiten, aber die zu besiegenden Schwierigkeiten waren dennoch ungeheuer; denn es mußte die neue Wasserstraße, falls sie für große Schiffe zugänglich sein sollte, mindestens 8 Meter tief, 100 Meter oben am Wasserspiegel breit sein. Und nicht bloß die Sand-, Stein- und Schlammmassen des Festlandes, auch die seichten Uferstrecken der Meere, welche die Seeschiffe hinderten, ihnen nahe zu kommen, mußten ausgetieft und mit Häfen versehen werden, um günstige Einfahrten zu gewinnen. Auch das ist, bei Port Said wie bei Suez, glücklich vollbracht. Man hat für die Steindämme künstliche Felsblöcke geschaffen. Jeder dieser Blöcke mißt 10 Kubikmeter und wiegt 400 Centner. Er besteht aus der Mischung von einem Theil hydraulischen Kalk (aus Frankreich) und sieben Theilen Wüstensand, welche Mischung mit der nöthigen Menge Wasser befeuchtet in eine große Holzliste gefüllt wird und in wenigen Tagen erhärtet. Auf Schienengeleisen wurden diese Blöcke an den Ort ihrer Bestimmung gebracht; ein Krahn hob sie empor; trug sie in's Boot, wo sie zu zwei oder drei auf einer schiefen Ebene durch Hemmblöcke befestigt wurden; an Ort und Stelle gelangt, wurde die Hemmung entfernt, die schweren Blöcke rutschten mit wachsender Gewalt über den Rand des Bootes hinab und stürzten mit gewaltigem Schlage ins Wasser.

Der Geist des Menschen, der alle Naturkräfte in seinen Dienst zu nehmen versteht, ist der Zauberer, welcher auch aus den Einöden der Wüste, aus Sumpfniederungen und Salzseen fruchtbare Gärten und Felder, Städte und Dörfer hervorzurufen vermag. Port Said, der Hafentort am Mittelmeer, ist in wenigen Jahren eine Stadt geworden, die in ihren meist