

# Aden.

Von Friedrich J. Bieber.

Mit 3 Bildern auf Tafel XV und XVI.

Vor dem Seefahrer, der Arabien von Süden her naht, steigt die Halbinsel Aden an der Südspitze Arabiens als ein Gewirr schwarzer Felsgrate, Zacken und Klippen aus dem blauen Meere auf, zur Rechten der Kamm des Dschebel Schamscham, zur Linken der steile, zackige Dschebel Ihsan, der Dschebel Mozulghum und der Dschebel Ghadir oder „Klein-Aden“. Sie umschließen ein weites, seeartiges, im Norden von dem weißen Sandufer des arabischen Festlandes abgeschlossenes Becken, die Reede von Aden. Sobald unser Dampfer der schmalen Einfahrt, die Bender Tuai genannt wird, naht, zeigen sich am Fuße der schwarzen Felsberge nette, ockergelb und weiß getünchte Hauswürfel. Und schon jagt uns auch ein von halbnackten, kaffeebraunen Burschen gerohtes, langes Boot entgegen, das einen ebenfalls braunen und in einen blauen Kittel gekleideten Lotsen an Bord bringt, der uns, an grau gestrichenen britischen Kriegsschiffen vorbei, auf den Ankerplatz vor Steamer Point führt.

Als der Franzose Lesseps daranging, den Plan des Österreichers Negrelli, die Landenge von Suez durch einen Schiffahrtskanal zu einer neuen Welthandelsstraße zu machen, in die Tat umzusetzen, handelte es sich selbstverständlich für England darum, an der werdenden neuen Straße nach Indien sich festzusetzen. Und kein Ort eignete sich dazu besser als das einst äthiopische, dann portugiesische und osmanische, seit dem 18. Jahrhundert aber herrenlose Stadtsultanat Aden. Im Jahre 1835 besuchte Kapitän Haines die Stadt. Und richtig strandete auch zur rechten Zeit ein arabisches Segelboot, das die englische Flagge führte, an der adensischen Küste. Böse Zungen behaupteten freilich, daß dieses Schiff gestrandet „wurde“. Es wurde auch, wie erwartet, nach gutem, altem Strandrecht von den Adensern geplündert. Dies bot der Regierung Ihrer Majestät, d. h. der Regierung der Ostindischen Kompagnie in Bombay, Gelegenheit, den Kapitän Haines mit einem Kriegsschiffe an jene weltverlassene Küste zu senden, das den Sultan des Landes zur Leistung einer Entschädigung für die dem britischen Eigentum angetane Unbill und die angebliche Mißhandlung der schiffbrüchigen Engländer verhalten sollte. Im Juli 1838, wenige Monate nach dem „Schiffbruch“, ankerte auch schon eine britische Fregatte vor Aden. Der Sultan, Abdalis Muhamed Hussein, der gar nicht in Aden selber, sondern in Lahadsch,

weitab von der Küste, Hof hielt und von der Plünderung überhaupt nichts wußte oder wissen wollte, gab kein Geld her und ließ sich die ganze Felsenwildnis abnehmen. Seine Kadi zwangen ihn zwar bald, gegen die Besitzergreifung zu protestieren, aber nun kamen zwei Kriegsschiffe, der „Volage“ mit 28 und der „Cruizer“ mit zehn Kanonen, die die Häuser von Aden in Trümmer schossen. Am 9. Jänner 1839 eroberten Truppen der „Ostindischen Kompagnie“, 300 Europäer und 400 Inder, unter Major Baillie mit einem Verlust von 15 Toten die ganze Halbinsel im Sturm und am 2. Februar 1839 wurde sie in aller Form an die Ostindische Kompagnie abgetreten, von der sie später mit Indien selber an die britische Krone überging. Im November 1839 versuchten die Araber die Wiedereroberung. Sie wurden aber in zwei blutigen Gefechten besiegt und haben sich bis jetzt in das Unabänderliche geschickt. Im Jahre 1868 wurde dann noch die Halbinsel des Dschebel Ihsan mit dem Becken des Chor Bir Ahmed dem Sultan von Lahadsch abgekauft, 1882 der Küstenstrich erworben, der die beiden Halbinseln verbindet und 88 km<sup>2</sup> umfaßt. Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts wurden mit einer Anzahl der kleinen Araberfürsten an der Küste Verträge und mit dem Sultan von Lahadsch ein Schutzbündnis abgeschlossen, so daß das der britischen Oberhoheit im Jemen unterstehende Gebiet gegenwärtig rund 20.000 km<sup>2</sup> umfaßt, von denen aber nur 30 km<sup>2</sup>, und zwar von 130.000 Einwohnern besiedelt sind. Auf Aden selber entfallen davon rund 42.000 Einwohner. Diese Einwohnerschaft ist ein buntes Gemisch von dunkelfarbigen Jemeniten und Arabern aus dem Jemen, Hadramaut und Mahra, aus Oman, Hedschas und aus Nordarabien, aus jemenitischen Juden, Habeschi, Somali, Oromo und Negeren von der afrikanischen Seite des Golfes von Aden, von Sokotraern, Goanesen, Hindu, Persern, Chinesen, Maltesern, Türken und Europäern aller Nationen, die sich in Muslimin, Hindu, Juden, Parsen oder Feueranbeter, in Christen und Buddhisten scheiden, aber alle zusammen vor allem geldhungrige Verehrer des Goldenen Kalbes sind.

Aden liegt unterm 12° 17' n. Br. und 45° 10' ö. L. v. Gr., 1308 Seemeilen von Suez und 1819 Seemeilen von Bombay. Die 20 km<sup>2</sup>, mit der Dschebel Ihsan-Halbinsel 24'2 km<sup>2</sup> umfassende Halbinsel Aden ist eigentlich nichts anderes als der ungeheure, der Küstenebene des Süd-Tehama vorgelagerte Krater eines längst erloschenen Vulkans, der ein weites Becken einschließt, in das der Wadi Toban oder Wadi el Khebir mündet. Die steilen Ränder dieses Vulkans steigen in den von Nordwest nach Südost streichenden Felsbergen des Dschebel Schamscham 576 m hoch über die Meeresebene empor. Diese Halbinsel ist durch eine flache, sandige und etwa 2000 Schritte breite Landzunge mit dem Festlande von Arabien verbunden.

In die Felsenwildnis Adens verlegt die Überlieferung der Araber das Grab Kains. Als solches gilt ein Steinhäufen auf einer zerklüfteten Felskuppe am Main-Paß, in Wirklichkeit wohl ein Opferrigehügel aus der Zeit des Geisterglaubens der Ureinwohner. Auch in der Bibel, im 27. Kapitel des Klageliedes des Hesekiel über Tyrus

wird Aden, das in jenen Zeiten *E d e n* hieß, genannt. Bis 750 v. Chr. herrschten die Minäer, dann die Könige von Sabäa über Aden, denen dann die Hymjaren und schließlich die Habaschat folgten. Es war ein wichtiger Platz für den Handel mit dem Lande Punt an der afrikanischen Ostküste und mit den Kolonien der Sabäer und Habaschat in dem späteren Habesch und selbst mit Kusch, dem alten Äthiopien am Nile. Von Ptolomaios, der den Seeweg von Ägypten nach Sabäa erschloß, *Arabia Emporium* genannt, kam Aden im dritten vorchristlichen Jahrhundert unter die Herrschaft Ägyptens. Die Römer und Griechen kannten Aden, das die schönste und reichste Handelsstadt der Sabäer war, deren Reichtum mit Gold beschlagene Inschriftsteine heute noch bezeugen, unter den Namen *A d a n a* und *A t h a n a*. Zur Zeit der Cäsaren galt Aden als die Metropolis des *Arabia Felix*, des „Glücklichen Arabien“. Seit 100 v. Chr. wurde sie von dem aus den Kolonien der Habaschat und dem Kuschitenreiche am Nile emporgewachsenen Reiche von Aksum, dem neuen Äthiopien, beherrscht. Dann wurde der Jemen eine römische Provinz und Aellus Gallus, einer der Statthalter Roms in Ägypten, trug 24 v. Chr. auf seinem Feldzuge gegen die Sabäer die römischen Adler bis an jene ferne Küste. Im 2. oder 3. Jahrhundert n. Chr. wanderten die Juden im Jemen ein, die die Habaschat vertrieben. Die bis 525 währende Herrschaft der jüdischen Könige von Sabäa ging dann an die Könige der Hymjaren über, deren einer 342, zur Zeit Konstantins des Großen, der die von den Römern unter Claudius zerstörte Stadt wieder aufrichtete, Christ geworden war und in Aden ein nestorianisches Bistum begründet hatte, bis, um 525, das jüdisch-sabäische Reich eine Statthalterschaft des ebenfalls christlich gewordenen Reiches von Aksum oder Äthopiens wurde. An die Stelle der Aksumiten, die Rom und Byzanz, d. h. das Christentum vertraten, setzten sich schließlich 575 die Perser, die der hymjarische Adel ins Land gerufen hatte und deren heiliges Feuer noch heute im Parsi-Tempel in Aden lodert. Im Jahre 629 machte der Islam allen Kämpfen um die Vorherrschaft an den Gestaden des Golfes von Aden ein Ende. Nur Aden selber blieb nach wie vor der Stapelplatz der Erzeugnisse Asiens. Wie zur Zeit der Sabäer und Aksumiten wetteiferte es an Reichtum und Pracht mit den Städten Indiens. Ägypten, Indien und selbst China standen im 11. bis zum 13. Jahrhundert mit Aden in unmittelbarer Handelsverbindung. Von Aden aus erst gingen die Gewürze Insulindens, die Spezereien des Weihrauchlandes, das Gold und die Edelsteine Indiens, die Seide Chinas und dann auch die kostbare Frucht des kaffaischen Bohnenbaumes, die Kaffa-Frucht oder der Kaffee, ins Abendland. Ungeheure Reichtümer wurden in der betriebenen und prächtigen Stadt angehäuft, die, seit dem Altertum der Endpunkt der durch Arabien führenden Handelsstraßen, noch zur Zeit der Kreuzzüge nicht weniger als 30.000 Reiter zum Entsatz der belagerten Stadt Joppe stellen konnte. Nach der ersten Umschiffung Afrikas, im Jahre 1503, erschienen die Portugiesen vor Aden. Sie hielten es von 1513 bis 1551 besetzt. Der neue Seeweg nach Indien aber be-

raubte Aden allmählich seiner Stellung als Vermittlerin des Handels zwischen dem fernen Osten und den Mittelmeerländern, vor allem mit Venedig. Die auf die Portugiesenzeit folgende Herrschaft der Osmanen im Jemen vernichtete den Wohlstand Adens endgültig. Im Jahre 1609 erschienen zum ersten Male englische Schiffe vor Aden. Schließlich, 1630, überließen die Türken die für sie wertlose ferne Besitzung ihrem Schicksale, d. h. den arabischen Fürsten, als deren mächtigster der Sultan von Lahadsch, das Oberhaupt des Stammes der Abd Ali, 1735 die Halbinsel und Aden in Besitz nahm. Vorher, 1708, hatten auch die Franzosen in Aden eine Faktorei angelegt. Die Zahl der Einwohner Adens war um 1800 auf wenige Tausende, die in elenden Hütten neben den Ruinen der alten Stadt siedelten, und auf ein halbes Hundert indischer Kaufleute gesunken, die mit Fischfang und einem kümmerlichen Kleinhandel ihr Leben fristeten, bis mit der Besitzergreifung durch die Ostindische Kompagnie und England und der Vollendung des Suezkanales eine neue Blütezeit für Aden begann, das heute wieder, wie vor zweitausend Jahren, als der Stapelplatz nicht nur der Erzeugnisse Südarabiens und Nordostafrikas, vor allem Äthiopiens und Kaffas, sondern auch zwischen den Häfen der Südsee und des Indischen Weltmeeres, zwischen Amerika, China, Australien und Afrika, ein Mittelpunkt des Welthandels und der wichtigste Handelshafen zwischen Alexandrien und Bombay geworden ist. Auf der Reede von Steamer Point, d. h. im „inneren Hafen“, der der einzige natürliche Hafen Arabiens ist, vor der von den Engländern erbauten und zum Freihafen erklärten neuen Stadt an der Nordseite der Halbinsel ankerten im Rechnungsjahre 1912/13 rund 1535 Dampf- und Segelschiffe aller Nationen und zahllose jener kleinen, offenen und einmastigen Küstenschiffe, die den Verkehr mit den ostafrikanischen, arabischen und südpersischen Küstenstädten vermitteln. Die wichtigsten Ausfuhrwaren Adens sind Kaffee aus Harar und Kaffa, Harz, Gummi, Straußfedern, Rohgummi, Federharz, Perlen und vor allem Häute und Felle aus Gallaland. Eingeführt werden Steinkohlen, Getreide, Tabak, Baumwollenzug, Petroleum und Stückgüter aller Art. Denn da in der Trockenzeit auf der ganzen Halbinsel außer wenigen Flecken dürrer Grases nur da und dort etliche giftgrüne Sodomsapfelbüsche gedeihen, muß alles, was an Lebensbedürfnissen gebraucht wird, viele tausend Meilen weit hergebracht werden. Der Handel Adens selber ist wie im Altertum meist Durchfuhr und Verfrachtung und zum größten Teile, bis zu acht Zehnteln, in den Händen amerikanischer Handelshäuser, zum andern Teile wird er von Deutschen, Juden aus Österreich und Indern vermittelt. Der Gesamthandel Adens betrug im Jahre 1912/13 198 Mill. Kronen, darunter 105 Mill. Kronen Einfuhr und 93 Mill. Kronen Ausfuhr. Vertreter des britischen Königs ist ein Resident, der der Präsidentschaft Bombay untersteht, dem aber seiner abgesonderten Stellung wegen seit 1864 besondere Machtbefugnisse zustehen. Die Besatzung besteht teils aus britischen Söldnern, teils aus indischen Truppen. Die Felsen Adens sind auf allen Seiten und bis zu den

höchsten Schroffen hinauf mit Batterien und Sperren gespickt, teils schon recht altertümlich anmutenden klobigen Mauerwerken, teils aber nur dem Auge des Kundigen erkennbaren, mit den neuesten militärischen, maschinellen und elektrischen Einrichtungen ausgestatteten und mit den stärksten Geschützen bespickten Stellungen, durch die Aden in ein zweites Gibraltar verwandelt worden ist. Seine strategische Bedeutung liegt nicht darin, den Golf von Aden zu sperren, was dessen Breite ja von vorneherein ausschließt, sondern als Stützpunkt für Flotten und einzelne Kreuzer, da es auf tausende Seemeilen hin der einzige Ort zwischen Suez und Bombay ist, wo für die Dampfer Kohlen und Süßwasser zu haben sind . . .

Wie eine verzauberte Märchenstadt liegt Steamer Point da. Die Sonnenglut scheint alles Leben zwischen den braunen Felsen und der spiegelnd bis zu dem weißen Dünenwall im Norden sich breitenen Wasserfläche des Hafens ertötet zu haben. Alles hat sich hinter die Mauern verkrochen. Nur vom Zollhause herüber tönt der eintönige Gesang, mit dem die Eingeborenen jede Arbeit begleiten, und dann und wann rollt auch ein Karren über den schattenlosen Platz oder schleicht ein Wanderer träge an den Häusern hin.

Steamer Point, das eigentlich Tawahi heißt und etwa 5000 Bewohner zählt, besteht aus ungefähr dreißig ein oder zwei Stockwerke hohen Steinhäusern, deren mit schattigen Bogengängen und hölzernen Vorlauben versehene Schauseiten einen zirkelgenauen Halbkreis bilden und einschließen, einen Platz, der durch einen Holzzaun gegen das hier seichte Wasser der Bucht, d. h. des „inneren Hafens“, abgeschlossen ist, an dem die Strandstraße entlang läuft. Die Rückseite dieser dreißig Häuser lehnt sich teils an die Felswände, teils aber münden zwischen ihnen schmale Gassen in einige mit dem Halbkreis des Platzes gleichlaufende, vornehmlich aus ebenerdigen und grellweiß getünchten Steinwürfeln bestehende Straßen, die fast nur von Afrikanern, vornehmlich Hafenarbeitern bewohnt werden. Auf dem weiten Rund des Platzes sind zehn mannshohe Drahtkäfige aufgestellt. Sie schützen winzige Palmbäumchen, die einst Steamer Point verschönern und außerdem Schatten spenden sollen, vor dem Ersticken im knöcheltiefen Straßenstaub. Sie waren aber 1909, als ich das letzte Mal in Aden war, nicht höher als 1892, da ich das erste Mal nach Aden kam. Die Mitte des Platzes nimmt eine Halle ein, die der Standplatz der Adener Droschken ist. Es sind dies winzige Sitzkästchen mit Leinwanddach auf vier nahezu klafferhohen Rädern. Die vorgespannten Klepper tragen als Schutz gegen den Sonnenbrand große weiße Korkhelme, während sich der braune Kutscher die Sonne ruhig auf den kahl gescherten Schädel brennen läßt. Unter den Bogengängen befinden sich etliche Handelskontore, Schiffsagentsagentien, Konsulate, italienische und griechische Schenken, Bar-Rooms, ein „Café“ und indische Laden, in welchen altehrwürdige Konservenbüchsen, noch zweifelhaftere Schnäpse, Kaffee, Tee und Raritäten, wie Felle und Waffen aus dem Innern Arabiens, aus Indien oder von der afrikanischen Küste feil-

gehalten werden und an den Fahrgästen der Überseedampfer gutzahlende Käufer finden.

Gegen Westen schließt eine niedere Mauer den Platz ab. Jenseits der Mauer, längs der zum Ras Morbat führenden Strandstraße und auf dem hügeligen Gelände an der Sappers'-Bay zwischen dem von einem Glockenturme bekrönten Ras bin Jarbain und dem Ras Morbat liegen die Hafenamter, Ladeplätze, Klubhäuser, Kasernen, Spitäler, die Verwaltungsgebäude, Kirchen und Tempel, und weiterhin auf dem Ras Tarschyn über dem „äußeren Hafen“ der Palast des Residenten. Die Straße selber führt über die Hügelhöhe bis zum Ras Boradll weiter, an die offene See hinaus, bis ans Goldmoretal. Die Südseite der Halbinsel, vom Ras Boradll bis zu der im Osten von einer Landzunge, dem Marshag, abgeschlossenen Fisherman's-Bay an der Südostspitze der Halbinsel, ist unwegsame Felswildnis. Steil, zerrissen und zerklüftet fällt hier der Dschebel Schamscham ins Meer ab.

Gegen Osten, am andern Ende von Steamer Point, breiten sich unter einem niederen Felskap die Kohlenlager aus, die die großen Indienfahrer und Chinadampfer mit Brennstoff versorgen. Förmliche schwarze Gebirge sind da aufgetürmt, in deren Klüften vom Kohlenstaub nachgedunkelte Afrikaner herumwühlen, bei einer Temperatur von 35° oder 40° C. eine Beschäftigung, die eben nur die Söhne der ostafrikanischen Steppen ertragen. Auf Felsklippen in der Bucht, der Flint-Insel, der Twin-Insel, der Alia-Insel und der Sklaven-Insel liegen die Quarantänestationen.

Mein Gasthof war das letzte Haus des halbrunden Stadtplatzes von Steamer Point und unmittelbar an den den ganzen lieben Tag von der Sonne durchglühten Felsenhang gebaut. Mittags betrug die Zimmerwärme tagtäglich 39° C, um 10 Uhr abends noch 35° C! Um die Hitze halbwegs erträglich zu machen, werden in den Stuben der Europäer überall Ponkha oder Windmaschinen in Bewegung gehalten. Es sind dies schwere Vorhänge, die in einen Rahmen gespannt sind, der mit Schnüren an die Decke gehängt ist und mittels einer Leine von einem in irgendeiner Ecke hockenden Somali-Jungen geschwungen wird, so daß ein kräftiger Luftzug entsteht, der als ein wahres Labsal in der vom frühen Morgen bis zum späten Abend alle Räume gleichmäßig erfüllenden Glut empfunden wird.

Eine sehr gut gehaltene Fahrstraße führt von Steamer Point durch die Kohlenlager und an Schiffswerften vorbei und über den Hedfuff-Paß in einen Talkessel zwischen der Bucht und den Felsen des Dschebel Schamscham, dessen höchste Spitze eine Signalstation und ein mächtiges Kreuz trägt, nach den Dörfern Ma'alla und Minna. Diese von Somali bewohnten Dörfer bestehen aus etlichen Reihen Hauswürfeln, die aus großen weißen Steinen aufgeschichtet sind. Einer dieser Würfel ist durch ein Schild und eine rote Laterne als Polizeistube bezeichnet. Vor dieser faulenzten etliche braune Polizisten in blauen Leinenkitteln, ein Käppi auf dem kahlen Scheitel und mit einem kurzen Prügel bewaffnet, redlich ihre Wachstunden ab. Hinter den Dörfern beginnt die Straße zu steigen. Sie führt in steilen

Schlangenzügen an der Freimaurerloge und dem alten Judenfriedhof vorbei, an den die Bucht im Osten abschließenden Felswänden hinan, und schließlich in einen finsternen Schlund, den Main-Paß, hinein. Dieser Schlund, eine Spalte in der Kraterwand, wird durch hoch oben an den Felsen hängende Batteriemauern beherrscht und ist in seiner Mitte durch die wuchtigen Mauern eines Forts gesperrt. Wie viel Arbeit und gebrochene Glieder von braunen Arbeitern mag es wohl gekostet haben, diese Steinmengen und Geschützrohre auf die schroffen und scheinbar unersteiglichen Berge zu bringen! An den Toren des Sperrforts stehen indische Söldlinge mit riesigen Turbanen auf den schwarzbärtigen Köpfen in englisch-praktischen Khaki-Uniformen, die das Soldatenspiel ziemlich ernst zu nehmen scheinen. Durch den Felsenpaß führt dann die Straße in die an der Ostseite der Halbinsel, inmitten des 37 m über dem Meere liegenden Kratergrundes sich ausbreitende Stadt hinab, in das eigentliche Aden.

Bevor wir die Stadt mit ihren rechtwinkelig sich kreuzenden Straßen weiß getünchter Häuser besichtigen, wenden wir uns nach rechts zu den Wasserwerken am Fuße des Dschebel Schamscham. Noch vor der Stadt selber, rechts von der Fahrstraße, liegt die älteste der berühmten Zisternen Adens. Sie wurde von den Sabäern erbaut, der Überlieferung nach von den Baumeistern des Königs Salomo, d. h. des mit diesem Judenkönig verwechselten Hymjaren-Königs Amr'. Diese uralte, jedenfalls aus der Zeit des Persereinfalles um 600 n. Chr. stammende Zisterne ist 140 m tief. Sie darf nur im Falle der äußersten Wassernot benutzt werden. Es wird daher das sie umgebende Gemäuer geschlossen gehalten. Einige andere Zisternen sowie einen längst in Ruinen liegenden Aquädukt, der das Wasser des Bir Hamed nach Aden brachte, ließ Abdul Wahab, der Herrscher des Jemen, am Ende des 15. Jahrhunderts erbauen. Diese Überreste aus der Glanzzeit Adens genügten aber nicht, als unter der britischen Herrschaft die Bevölkerung zunahm. Die Engländer mußten Rat, d. h. Wasser schaffen, und sie wurden dieser Aufgabe meisterhaft gerecht. Sie haben die Schluchten und Felsspalten des Dschebel Schamscham nach allen Richtungen hin mit einem Netz von fächerartig auseinanderlaufenden Rinnen umzogen. Tausende Felsritzen und Runsen wurden mit Zement ausgekleidet und ganze Täler durch Mauerdämme gesperrt. Dieses ganze Netz von Sammelkanälen und Rinnsalen läuft in etwa fünfzig staffelweise übereinander liegende und ineinander übergehende Becken zusammen. Diese Becken sind zum großen Teile uralt. Sie wurden von den Sabäern erbaut, die wahre Meister in der Anlage von Wasserwerken waren, wie die Ruinen derartiger Sammelbecken im Jemen und in Habesch bei Koloö bezeugen. Beruhte doch das ganze Wirtschaftsleben der Sabäer auf ihren Wasserwerken und mit dem berühmten Dambruch von Marib fand auch die alte Fruchtbarkeit des Jemen ihr Ende. Die Römer schon fanden 200 Jahre vor Christo die Wasserbecken verfallen vor und besserten unter großen Kosten daran herum. Ihre Herstellung durch die Engländer kostete nahezu eine Million Kronen. Wenn es nun in Aden regnet, gewöhn-

lich alle zwei Jahre einmal, aber dann mit solcher Gewalt, daß die von den Bergen herabstürzenden Wassermassen alles wegreißen, was ihnen im Wege steht, dann geht kein Tropfen des kostbaren Wassers verloren. Sind alle Becken gefüllt, so reicht der etwa 200.000 hl umfassende Vorrat für zwei, zur Not für drei Jahre. Der Wasserverkauf wird immer für eine gewisse Zeit an den Meistbietenden versteigert. Er ist ein einträgliches Geschäft, denn ein Liter Wasser kostet 25 Heller, ein Kubikmeter fast ebensoviele Kronen. Nur darf dem Unternehmer ein unvorhergesehener Regenfall keinen Strich durch die Rechnung machen. Hunderte von Eseln mit Fellschläuchen am Rücken und kleine, von Kamelen gezogene Faßkarren besorgen die Verteilung des Wassers über die ganze Halbinsel. Auch die Eisfabrik gedeiht. Sie liefert köstliches Eis, die Tonne zu  $22\frac{1}{4}$  Kronen unserer Währung. Das zwischen den Felsen und während des gemächlichen Transportes auf den Eselrücken aufgewärmte Wasser wäre sonst ohne Eis für Europäer bei allem Durste ungenießbar. Von November bis März ist übrigens die Hitze erträglich, und wenn nach einem Regenfall sich die Felshänge mit freilich nur kurzlebigen Grün, mit Gräsern, blühenden Kräutern und Stauden bedecken, soll Aden, das die Engländer „Äden“ nennen, fast einem Eden gleichen. Die ungastlichen Felsenhöhen bergen aber auch eine etwa ein Dutzend Arten umfassende Vogelwelt, Füchse, Schakale, Wildkatzen und Affen sowie zahlreiche Insekten. Die Wasser um Aden aber wimmeln von Fischen aller Art, vom Hai bis zur Sardine, während auf den unterseeischen Felsbänken eine ganze Welt von Muscheln und anderen See-tieren lebt.

Ein weiter, von dem Talkessel, in dem die Wasserwerke liegen, nach Norden gerichteter und von niederen Mauern eingefasster Platz, der ein Regenfußbett ist, das zu Zeiten die Überfallwasser der Wasserwerke dem Meere zuführt, scheidet die Stadt Aden in zwei Teile. Der westliche Stadtteil, der zum größten Teile von Europäern bewohnt ist, bietet mit seinen weiß- oder ockerfarbig getünchten Bungalows, die mit ihren Laubengängen, flachen Dächern und grünen Fensterläden nahezu behäbig aussehen, ein Bild freundlicher Ordnung. An der Nordostecke dieses Stadtteiles liegt das Gefängnis und an der Fahrstraße selber ein Franziskanerkloster, dessen Friedhof mit seinen weißen Grabsteinen in seiner trostlosen Kahlheit fast traurig stimmen könnte. Hinter dem Klosterbau erhebt sich auf einem Felsen, dem Munsoori-Hügel, eine anglikanische Kirche in — gotischem Stil. Auf dem Platze wird wöchentlich zweimal Markt gehalten. Auf ihm lagern auch die Kamelkarawanen aus dem Innern. Im Süden des westlichen Stadtteiles liegen die Baracken der indischen Truppen und das Khussafu-Tal mit Spielplätzen. Die östliche Hälfte der Stadt, das sogenannte „Kamp“, bewohnen Araber, Perser, Hindu, Juden und ein halbes Dutzend anderer Völker und Völkchen Europas und des Ostens. Die gegen Norden, gegen den arabischen Hafen gewendeten Häuser der Strandseite bergen zahlreiche Läden, einige Konsulate und Handelskontore. Hier befindet sich auch das Schatzamt und der

Gerichtshof. Auch in diesem Stadtteile sind die Straßen rechtwinkelig angelegt, doch verleihen die vielen mit Stuckzierat und Holzschnitzereien geschmückten Häuser der Araber und Hindu der Stadt hier eine orientalisch-bunte Eigenart. Die bemerkenswertesten Baulichkeiten sind die große Moschee, der Hindutempel, der Feuertempel der Parsi am Eingange zu den Wasserwerken, das Krankenhaus und der „Turm des Schweigens“ auf einem Felshügel des Dschebel Schamscham, in dem die Parsi ihre Toten aussetzen, damit sie von den Aasgeiern, der Luft und der Sonne vernichtet werden.

Das bunte Treiben des Orients herrscht auch vom frühen Morgen bis zum späten Abend in den Straßen und Gassen Adens. Da stolzieren vornehme Araber in goldgesticktem Mantel und kostbarem Turban mit einem Gefolge von Dienern, richtiger Sklaven, durch die herumlungernde und ihnen ehrerbietig Platz machende Menge; Somali, in das malerisch um Schultern oder Lenden gelegte schlohweiße oder gelbe Manteltuch gehüllt, ziehen schlürfenden Schrittes in stolzer Haltung, als Zeichen ihrer Unabhängigkeit in der Rechten den Gangstock wiegend, rudelweise nach ihrem Dorfe; dort keuchen ihre Frauen unter dem Gewichte riesiger Tonkrüge oder einiger auf den Hüften im Reitsitz hängender Bälge, den kaffeebraunen, schlanken Leib ebenfalls in das Manteltuch gebunden und über und über mit schwerem Silberschmuck und Glasperlen behangen; hier plagen sich etliche bärtige, melancholisch dreinblickende Oromo oder Galla mit schweren Lasten; Hindu aller Kasten; schmutzige, übelduftende jemenitische Juden mit Augen bald voll Leid und bald voll Pffiffigkeit in ihren von Ringellocken eingefassten Händlergesichtern; magere, spitzbübische Perser; behäbige Gebern oder Parsen, die, das Feuer anbetend, sich noch heute zur Lehre Zoroasters bekennen; Armenier, Griechen, Italiener, Goanesen, Japaner, Laskaren, deutsche Seeleute und dalmatinische Heizer, britische Soldaten, weißes, schwarzes, gelbes und braunes Volk; das alles eilt und stößt und drängt unter der mitleidlos auf Aden herabglühenden Tropensonne geschäftig durcheinander. Zwischen der nackten und halbnackten schwarzen und braunen, sich bald gegenseitig prügelnden, bald einträchtig gröhlenden Straßengugend trotten in Reih und Glied indische Soldaten zur Wacheablösung, jagt hoch zu Kamel ein Postbote landeinwärts, oder schlendern blondhaarige, Stöckchen schwingende, königlich-britische Artilleristen unbekümmert durch das Gelärme. Lange Züge bedächtig stapfender, speichelschleudernder Lastkamele zwängen sich zwischen die Menschen. Daneben traben endlose Eselkarawanen, mit vielem Geschrei und Geprügel vorwärts getrieben, von und zu den Zisternen. Hier stiebt die Menge vor dem daherrasenden Gig irgendeines Gentleman schreiend auseinander, dort schart sie sich um einen Herold, der, das Gong schlagend, in wohlgesetzter, langsamer Rede eine Verordnung kundmacht. Vor den Kaffeeschenken hocken Araber, behaglich an ihrer Wasserpfeife schmauchend und das süße Nichtstun genießend. Und vor den Buden des Bazars drängt sich das Volk, lärmend und feilschend, als gälte es das Leben.

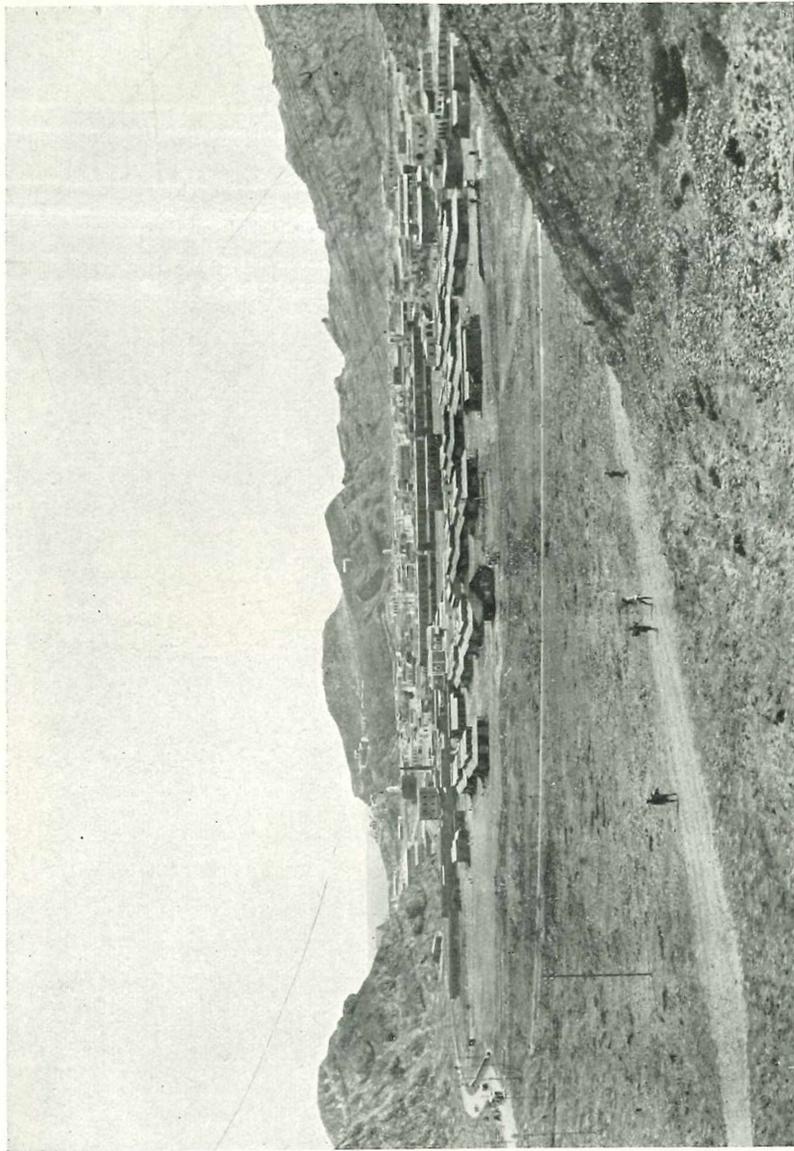
Herzlich froh sind wir, da wir aus all dem Trubel wieder hinauskommen und durch das stille Felsentor nach Steamer Point zurückfahren. Es ist um die Zeit des Abendgebetes und der Strand mit frommen Moslimin besetzt, Somali und Oromo oder Arabern, meist Hafenarbeitern, die, auf ihren Manteltüchern oder Gebetteppichen kniend, das Antlitz gegen Mekka gewendet, beten, während über dem Dschebel Ishan in roten Gluten die Sonne sinkt.

Eine zweite Fahrt nach Aden bringt uns erst nach den Baracken am Fuße der Munsoori-Hügel im Nordosten der Stadt, wo die britische Infanterie haust. Auf dem schmalen Dünengürtel liegen da einige Dutzend langgestreckter gelber und durch riesige Matten gegen die Sonnenstrahlen geschützter Bauten. Die luftigen Mannschaftszimmer sind sauber gehalten. Vor jedem hockt ein Somali, der unermüdlich die Ponkha zieht. Welch ein Gegensatz sind diese blauäugigen, blonden Riesen zu dem Rassengemisch drüben in der Stadt. Hie und da sitzt einer, seine Uniform flickend, ein anderer Flinten putzend oder ein schwermütiges Lied von Wald und Wiesengrün und Quellengemurmel summend, andere an ihren kurzen Pfeifen paffend. So gelangen wir an das dem offenen Meere zugekehrte Ostufer der Halbinsel, das oberhalb der Bucht des Arabischen Hafens kapartig vorspringt. Die grüne, klare Flut verlockt zu einem erfrischenden Bade. Die Brandung hat da in Jahrzehntausenden eine Grotte ausgespült, in der die wild heranwogenden Wellen langsam verebben. Vor uns und der Bucht steigt die Insel Sira auf, ein kahles Felseneiland. Sie ist nach der Überlieferung der Araber der Eingang der Hölle. Von der Bucht läuft eine Straße über den Südpasß an der Holkars-Bai entlang zum Marshag-Leuchtturm auf der Südostspitze der Halbinsel.

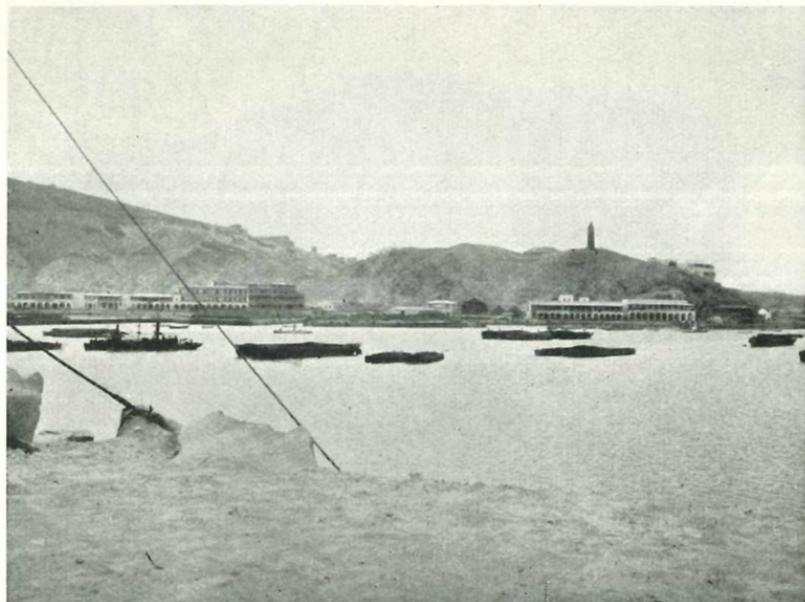
Unser Rückweg aber führt über den Felsen, an der gotischen Kirche vorbei in das 250 Schritte lange Tunnel, in dem die Straße durch die Munsoori-Hügel in ein kleines, stilles Tal und zu den Isthmusbefestigungen hinabzieht. Von der Höhe des Tunnelausganges blickt man weit hinaus, gegen Osten in die See und gegen Norden über die Landbrücke, die Aden mit dem Festlande verbindet, auf die in der Ferne verdämmernde Ebene der Landschaft El Engris. In langgezogenen Linien rollen die weiß bekrönten Dünungen wider die Sandbarre. Dann und wann trägt ein feuchter Hauch den Donner der hochaufgitschend niederbrechenden Wogen herüber, die aus der blauen Unendlichkeit, die sich dort ungemessen bis an das ferne Märchenland Indien breitet, in ewiger Wiederkehr heranrollen. Eine zyklonische, dreifache Zinnenmauer schließt das Tälchen unter uns ab. Sie schützte in den ersten Jahren der britischen Herrschaft Aden gegen Angriffe der Araber vom Festlande her, zuletzt, 1840, gegen den Ansturm des Mahdi El Muntazar. Auf der Landenge führt die Straße weiter nach Karmaksor, wo eine kleine Besatzung britischer Reiterei liegt, und nach Scheik Othman, wo die in den Salzwerken beschäftigten Araber und Somal wohnen, und über Bir-Ahmed, wo noch Nachkommen des Propheten Muhamed und seiner Frau Fatima leben, nach El Hota Lahadsch, der Hauptstadt des Sultans. Das Land ist öde

Sandsteppe, nur in Scheik Othman, der 1882 erbauten Musterstadt, gibt es Gärten, und man meint sogar, die Wedelkronen hochschäftiger Palmen dort im Winde schwanken zu sehen. Neben der Straße zieht der alte Aquädukt nach Norden.

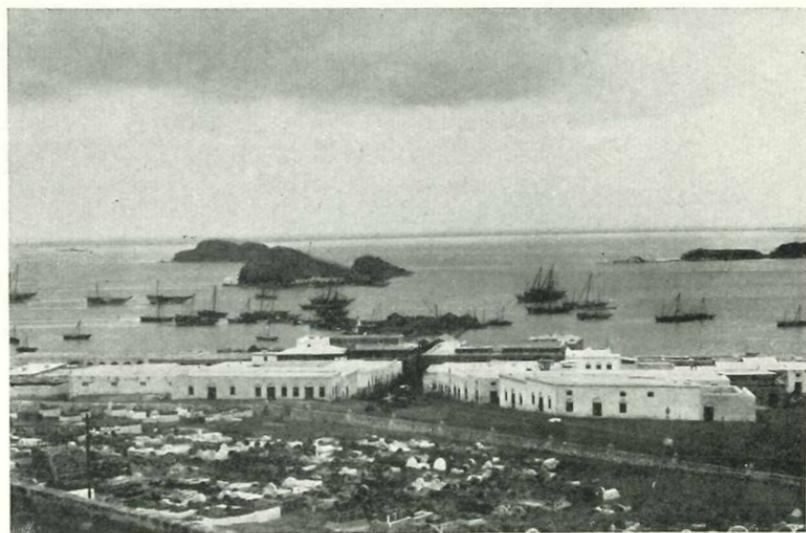
Durch ein zweites, 140 Schritte langes Tunnel gelangen wir dann in ein zweites, nach Norden offenes Tälchen, das ebenfalls durch ein Mauerwerk mit wahren Riesengeschützen und hoch an den Bergen klebenden Geschützstellungen befestigt ist. Es dient als Schießplatz der Besatzung. Auch hier befinden sich Baracken. Ein schmaler Steig führt uns schließlich am Hügel „Letzte Zuflucht“ vorbei und durch das Barriere-Tor an das Ufer des „inneren Hafens“ und an diesem entlang über Minna und Malla nach Steamer Point zurück.



Aden, Blick von Westen.



Reede von Steamer Point, innerer Hafen.



Mallah (Aden).

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1917

Band/Volume: [60](#)

Autor(en)/Author(s): Bieber Friedrich Julius

Artikel/Article: [Aden. 524-534](#)