



<https://publications.dainst.org>

iDAI.publications

DIGITALE PUBLIKATIONEN DES
DEUTSCHEN ARCHÄOLOGISCHEN INSTITUTS

Das ist eine digitale Ausgabe von / This is a digital edition of

Wenig, Steffen – Smidt, Wolbert

In kaiserlichem Auftrag: die Deutsche Aksum-Expedition 1906 unter Enno Littmann.

der Reihe / of the series

Forschungen zur Archäologie außereuropäischer Kulturen; Bd. 3,1

DOI: <https://doi.org/10.34780/ep4c-c3e4>

Herausgebende Institution / Publisher:
Deutsches Archäologisches Institut

Copyright (Digital Edition) © 2022 Deutsches Archäologisches Institut
Deutsches Archäologisches Institut, Zentrale, Podbielskiallee 69–71, 14195 Berlin, Tel: +49 30 187711-0
Email: info@dainst.de | Web: <https://www.dainst.org>

Nutzungsbedingungen: Mit dem Herunterladen erkennen Sie die Nutzungsbedingungen (<https://publications.dainst.org/terms-of-use>) von iDAI.publications an. Sofern in dem Dokument nichts anderes ausdrücklich vermerkt ist, gelten folgende Nutzungsbedingungen: Die Nutzung der Inhalte ist ausschließlich privaten Nutzerinnen / Nutzern für den eigenen wissenschaftlichen und sonstigen privaten Gebrauch gestattet. Sämtliche Texte, Bilder und sonstige Inhalte in diesem Dokument unterliegen dem Schutz des Urheberrechts gemäß dem Urheberrechtsgesetz der Bundesrepublik Deutschland. Die Inhalte können von Ihnen nur dann genutzt und vervielfältigt werden, wenn Ihnen dies im Einzelfall durch den Rechteinhaber oder die Schrankenregelungen des Urheberrechts gestattet ist. Jede Art der Nutzung zu gewerblichen Zwecken ist untersagt. Zu den Möglichkeiten einer Lizenzierung von Nutzungsrechten wenden Sie sich bitte direkt an die verantwortlichen Herausgeberinnen/Herausgeber der entsprechenden Publikationsorgane oder an die Online-Redaktion des Deutschen Archäologischen Instituts (info@dainst.de). Etwaige davon abweichende Lizenzbedingungen sind im Abbildungsnachweis vermerkt.

Terms of use: By downloading you accept the terms of use (<https://publications.dainst.org/terms-of-use>) of iDAI.publications. Unless otherwise stated in the document, the following terms of use are applicable: All materials including texts, articles, images and other content contained in this document are subject to the German copyright. The contents are for personal use only and may only be reproduced or made accessible to third parties if you have gained permission from the copyright owner. Any form of commercial use is expressly prohibited. When seeking the granting of licenses of use or permission to reproduce any kind of material please contact the responsible editors of the publications or contact the Deutsches Archäologisches Institut (info@dainst.de). Any deviating terms of use are indicated in the credits.

Ueli Brunner

Aden und seine Tanks

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war Aden eine lebendige Stadt mit internationaler Bevölkerung. Der Suezkanal war seit über dreißig Jahren geöffnet und so führte der Weg von Europa in die Kolonien Asiens vom Mittelmeer direkt ins Rote Meer und durch die Enge des Bab El-Mandeb hinaus in den Indischen Ozean. Doch bevor die Dampfschiffe auf das offene Meer hinaus fuhren, legten sie in Aden an. Damals dauerte die Reise von Bremen nach Schanghai noch 45, von Bremerhaven nach Sydney sogar 53 Tage. In Aden wurden die Vorräte an Kohle und Wasser aufgefüllt und die Passagiere genossen vor der großen Überfahrt die paar Stunden auf festem Boden. Hier stiegen auch neue Passagiere zu oder es galt, sich von lieb gewonnenen Mitreisenden zu verabschieden, die mit kleineren Schiffen ans Horn von Afrika hinübersetzten oder sich noch weiter nach Ostafrika begaben.

Von 1904 bis 1906 war Generalmajor H. M. Mason der politische Resident in Aden. Er unterstand nicht direkt der britischen Krone in London, sondern der Kolonialverwaltung in Bombay. Er regierte eine geschäftige Stadt mit starken Verteidigungsanlagen, einer tatkräftigen Garnison, einer reichen, modern gesinnten Geschäftswelt und einer gut ausgebauten Infrastruktur. 1905 konnte er mit der Unterzeichnung des osmanisch-britischen Vertrags die Grenzstreitigkeiten mit dem osmanischen Reich, das den nördlichen Jemen beherrschte, beilegen. Er war für die ordentliche Abfertigung von etwa anderthalb tausend Überseeschiffen verantwortlich mit einem Umschlag von einer Viertel-million Tonnen und einem Wert von 94 Mio. Rupien im Geschäftsjahr 1905/06 (Gavin 1975: 446). Die wichtigsten Güter waren Baumwolle, Häute und Felle, Getreide, Kaffee und Kohle. Daneben wurden Tabak, Zucker, Tiere, Elfenbein, Gummi und Datteln gehandelt. Zur gleichen Zeit bezog die Stadt aus dem Hinterland

Waren im Wert von nur 2,3 Mio. Rupien und lieferte dorthin auch nur Güter im Umfang von 3,8 Mio. Rupien.

Nicht nur das Verhältnis Seehandel zu Landhandel zeigt die internationale Ausrichtung der Stadt, sondern auch die Liste der wichtigsten Destinationen der Aus- und Einfuhr: Somalia, Indien, Hedschas und Jemen, USA, Großbritannien, übriges Europa, Äthiopien, Ägypten und übriges Asien. Die Vorteile von Aden lagen in seiner günstigen geographischen Lage, dem hervorragenden natürlichen Hafen, der durch die Briten garantierten Sicherheit und der Zollfreiheit beim Umschlag (Hickinbotham 1958: 25).

Die Zusammensetzung der Bevölkerung widerspiegelte die Kosmopolitität des Hafens. Rund die Hälfte der 40.000 Einwohner waren Araber. Die größten Minderheiten stellten die Somalier mit 8000 und die Inder mit 7000 Personen, dann folgte die jüdische Gemeinde mit 3000 und die Europäer kamen auf etwa 2000 Personen. Die letzten drei Gruppen beherrschten den Handel, die Araber und Somalier stellten die Hilfskräfte. Die ansässigen Araber stammten nur zur Minderheit aus dem Stamm der 'Abdali, zu dessen Territorium Aden früher gehört hatte. Ländliche Arbeitskräfte strömten aus einem weiten Umfeld in die Stadt und gehörten so zu verschiedenen Stämmen. Ihre Verbundenheit mit der heimatlichen Scholle blieb bestehen. Dies zeigte sich während der Erntezeit oder bei kriegerischen Ereignissen, wo sie kurzerhand den Arbeitsplatz verließen, um zu Hause Hand anzulegen. So herrschte immer wieder für einige Zeit ein Arbeitskräftemangel am Hafen. Bereits losgelöst von ihrem tribalen Umfeld waren die vielen Familien, die vom niedergehenden Hafen Mokha ins aufstrebende Aden übersiedelten.

Mokha hatte während zwei Jahrhunderten vom Kaffeehandel profitiert. Kaffee gedieh vor allem am westlichen Gebirgshang des jemeniti-

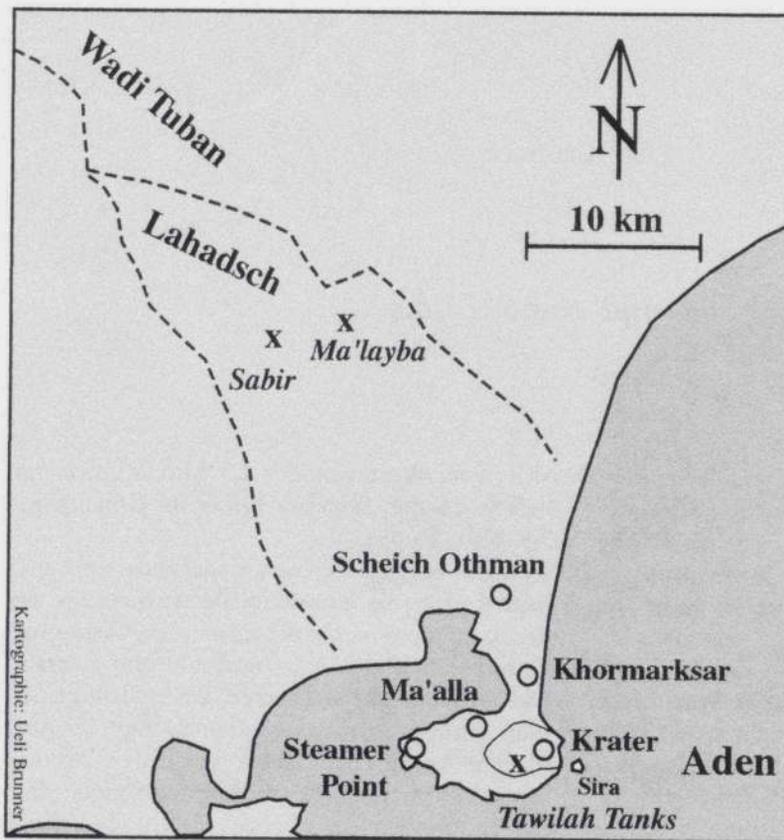


Abb. 1. Kartenskizze von Aden und seinem Hinterland.

schen Berglandes und so hatte sich der Ort Mokha als logischer Hafen angeboten. Doch am seichten Sandstrand konnten keine großen Schiffe anlanden. In dieser Beziehung bot Aden eindeutige Vorzüge, die in der Geologie begründet sind. Der Golf von Aden ist eine junge tektonische Form, die erst im Tertiär durch das Aufbrechen von Arabien und Afrika entstand (Brunner 1999: 10). Dieser Vorgang war begleitet von ausgedehntem Vulkanismus, der Ende des Tertiär weitgehend zum Erliegen kam. Nur in wenigen Regionen setzte er sich bis ins Quartär fort. Diese späten Eruptionen werden als Aden-Vulkanismus bezeichnet. Tatsächlich ist der Berg, auf dem Aden liegt, ein Vulkan. Er entstand wahrscheinlich als Insel in offener See. Durch die Deltaschüttung der Flüsse und das Aufschütten einer Nehrung wurde er allmählich ans Land angeschlossen. Über den Zeitpunkt herrscht keine Einigkeit, doch überwiegt die Meinung, dass dies erst in historischer Zeit geschah. Jeder im Meer entstandene Vulkan zeigt wegen der schnellen Abkühlung der Lava steile Flanken und tiefe Buchten; die besten Voraussetzungen für einen Tiefseehafen. Der Vulkan wurde vom Passatwind von Osten her

allmählich so weit erodiert, dass der zentrale Krater eine Öffnung zum Meer hin bekam.

Damit hatte die Natur eine ideale Arena geschaffen. Im nur leicht zum Meer hin abfallenden Kraterboden bot sich eine gute Siedlungsfläche an, die auf drei Seiten besten Schutz bot. Selbst der Küstenstreifen war durch einen stehen gebliebenen Rest des Kraterrandes, heute Sira genannt, gegen die offene See geschützt (Abb. 1). Doch was nützt die beste Hafenanlage, wenn kein Hinterland existiert. Aber auch in dieser Beziehung war Aden vom Glück begünstigt. Vom jemenitischen Bergland her fließt von Norden eines der größten und wasserreichsten Wadis Südarabiens, das Wadi Tuban, in die weite Küstenebene. Etwa in der Mitte der Ebene gabelt es sich und streckt so zwei Arme gegen den Felsen von Aden aus, wie wenn es ihn umfassen möchte. Wie wir gesehen haben, ist dem Wadi Tuban in den letzten Jahrtausenden dieser Wunsch erfüllt worden. Seine Aufschüttungen wurden von der Meeresströmung verfrachtet, so dass heute das Wadi durch eine Nehrung auf subtile Weise mit Aden Verbindung aufgenommen hat. Damit ist die Einheit dieser Region noch nicht fertig gezeichnet. Sein

Herz liegt knapp unterhalb der Bifurkation zwischen den Wadiarmen; es ist die Oase von Lahadsch. Bis dorthin ergießt sich permanent Wasser. Damit können kleine Felder ganzjährig bewässert werden. Die größten Teile der Oase erhalten nur zwei Mal im Jahr Wasser, nämlich während der Regenzeit im Gebirge im April/Mai und im Juli/August. In regenreichen Jahren ergießt sich dann das Wasser ins Meer. Stetig vorhanden ist ein Grundwasserstrom, der das Brackwasser bis zur Küste zurückdrängt. Deshalb liefern die Brunnen in Scheich Osman gutes Trinkwasser.

Archäologisch gesehen ist Aden ein weißer Fleck. Nicht so das Hinterland. Hier manifestiert sich eine durchgehende Besiedlung vom frühen Paläolithikum bis in die Gegenwart. Auffallend sind lange, mehrere Meter hohe Muschelwälle im Küstenbereich. Diese Abfallhaufen datieren vom frühen Neolithikum des 8. Jt. bis mindestens in frühnachchristliche Zeit (Vogt 1999: 43). In der Oase Lahadsch ist die Bronzezeit gut dokumentiert. Früheste Bewässerungskanäle im Ort Ma'layba datieren aus dem späten 3. Jt. v. Chr. und die Stadt Sabir mit den rechtwinkligen Gebäudegrundrissen und gewaltigen Mengen an Keramik florierte im späten 2. Jt und frühen 1. Jt. v. Chr. (Vogt / Sedov 1999: 61 f.). Vor allem Bewässerungssedimente belegen eine kontinuierliche Nutzung der Oase während der südarabischen Periode wie auch für die ganze islamische Zeit.

Aden ist kaum erforscht. Dafür ranken sich endlose Mythen um diese Stadt. Die Gräber von Kain und Abel sollen sich auf dem nördlich gelegenen Kraterand, dem Dschebel Kadid, befunden und Noah seine Arche hier gebaut haben (Daum 1980: 125). In der Bibel erwähnt Ezechiel Aden als Handelspartner von Tyros. In römischer Zeit hieß die Stadt Eudaimon Arabia, also glückliches Arabien. Allerdings bezog sich dieser Name bereits auf die Vergangenheit, denn Aden erlebte damals einen der vielen Rückschläge; es war zu einem unbedeutenden Fischerhafen gekommen. Doch im Mittelalter blühte die Stadt wieder auf. Zeitweise sollen bis 80.000 Leute dort gewohnt haben. Auch Marco Polo berichtete von ihr. Er war beeindruckt von ihrem Reichtum und ihrer Größe. Der Niedergang setzte mit dem Aufkommen des Kaffeehandels in Mokha ein.

Als die Briten im Januar 1839 Aden besetzten, war es wieder ein kleines Fischerdorf mit lediglich 600 Einwohnern. Am 18. Juni des gleichen Jahres unterschrieb Sultan Muhsin, der Chef der 'Abdali, einen Vertrag mit den Briten,

dass er die Siedlung für 6500 \$ abtritt¹. Die Grenze lag in Khormarksar, also dort, wo die Nehrung an den Vulkanberg anschließt. Mit geschickter Politik gelang es den Briten, ihre kleine Enklave abzusichern. Einerseits schlossen sie mit immer mehr lokalen Herrschern einen Beistandspakt ab, der mit jährlichen Geldzahlungen und Waffenlieferungen belohnt wurde. Andererseits nutzten sie das Netzwerk der Juden aus, um über bezahlte Spione frühzeitig von Angriffen auf die Stadt Kunde zu erhalten (Kour 1981: 120).

Die Briten investierten auch viel Geld in den Aufbau der Stadt. 1856 wurden alle alten Strohhäuser abgerissen, der Kraterboden ausgeebnet, ein rechtwinkliges Straßennetz angelegt und neue Steinhäuser gebaut (Abb. 2). Etwa zur gleichen Zeit reifte der Entschluss, auf der Westseite der Halbinsel in Tawahi einen neuen Hafen zu bauen. Er wurde später unter dem Namen *Steamer Point* bekannt. Damit begann die Ausdehnung der Stadt über den Krater hinaus. Als Littmanns Mitarbeiter Th. von Lüpke, D. Krencker und E. Kaschke in Aden landeten, bedurften sie also einer kleinen Reise, um die Araberstadt im Krater zu besichtigen. Die Stadtteile Ma'alla und Khormarksar gab es noch nicht und die Siedlung Scheich Osman (Othman), die sie auf dem Festland besuchten, war erst 1882 vom Sultan von Lahadsch gekauft worden. Aden war also zur Zeit Littmanns immer noch ein kleiner Stadtstaat.

Eines der schwierigsten Probleme, die es zu lösen galt, war das Wasserproblem. Regen ist äußerst selten, im Jahreschnitt fallen nur etwa 50 mm mit Schwankungen von 0 bis 200 mm/Jahr. Oft sind es heftige Gewitterregen, die eine enorme Zerstörungskraft besitzen. Aus der Anfangszeit der britischen Siedlung sind Verwüstungen aus den Jahren 1842, 1846, 1859 und 1860 überliefert. Dieser wenige Regen genügt, damit sich im Kraterboden Grundwasser bildet, das mittels Brunnen angezapft werden kann. Allerdings sind sie wenig ergiebig und reichen nur für die Versorgung einer geringen Bevölkerungszahl. Bald mussten über 10.000 l Trinkwasser pro Tag mit Kamelen und Booten vom Festland nach Aden transportiert werden.

Die britischen Behörden gingen das Problem ganzheitlich an. Unter anderem deshalb verwarfen sie die Idee, eine mittelalterliche, in Ruinen liegende Wasserleitung, die vom Festland nach

¹ Mit Dollar sind Maria Theresientaler gemeint. Der Begriff Dollar stammt bekanntlich vom Taler.



Abb. 2. Ausschnitt aus der um 1860 von den Briten neu erstellten Stadt Aden im Vulkankrater (Foto: MBA 2213.3).

Aden führte, zu renovieren. Sie erkannten ein in Trümmern liegendes, phantastisches Wasserschutz- und Wassersammelsystem in den Abhängen des Kraters. Playfair (1857: 7) entdeckte weit gestreut rund 50 Zisternen, mit denen einmal das Wasser gezähmt und zurückgehalten worden war. Ihre Kapazität belief sich auf etwa 90 Mio. Liter. Bereits 1854/5 wurden drei höher gelegene Zisternen probeweise instand gesetzt. Das Resultat befriedigte und so ging es 1856 an die Renovierung von dreizehn Zisternen in der Schlucht des Wadi Tawilah oberhalb der Stadt. Noch vor der Fertigstellung füllte ein kräftiger Regen am 23. 10. 1857 erstmals die zwölf Zisternen mit rund 16 Mio. Liter Wasser. 1861 waren die zwölf Zisternen erneuert (Abb. 3 und 4). Bereits während der Bauphase zeigte sich, dass sie nicht funktionierten. Der Niederschlag blieb geringer als erwartet, so waren sie öfter leer als voll. Zudem waren sie schlecht abgedichtet und verloren das Wasser in kurzer Zeit (Kour 1981: 55). So stoppten die Behörden das Experiment, vergaben aber den Bau der 13. Zisterne an Privatpersonen, welche diese größte Zisterne, heute bekannt als *Playfair Tank*, im untersten Bereich des Tales als kreisrundes Bassin erstellten. Es besaß alleine eine Kapazität von 19 Mio. Liter. Damit bestand im Wadi Tawilah ein Rückhaltevermögen von 35 Mio. Liter.

Das Ziel des Hochwasserschutzes war erreicht, aber die Trinkwasserversorgung blieb ungenügend. Die Briten schafften bis 1868 sechs Kondensatoren an, die sie in Khormarksar aufstellten. Mit ihnen konnte der feuchtschwülen Luft Wasserdampf entzogen und zu Wassertropfen kondensiert werden. Sie erreichten eine Tagesleistung von rund 55.000 Liter, was im Jahr ungefähr der Kapazität des *Playfair Tank* entsprach. Noch immer war die Wasserversorgung ungenügend. Schließlich entschlossen sich die Briten, ihre Angst vor einer Abhängigkeit vom Sultan von Lahadsch zu überwinden. Sie schlossen mit ihm einen Vertrag über die Lieferung von Wasser ab. Im Dezember 1868 weihten sie den renovierten Aquädukt ein, der fortan rund 150.000 Liter Wasser nach Aden lieferte. Zum Verdruss der Briten kauften die Araber das Wasser weiterhin von ihren Landsleuten, die sie mit Kamelen zu Hause belieferten, viel billiger ein (Abb. 5). So blieben alle Maßnahmen der Briten zur Wasserversorgung der Stadt finanziell ein Misserfolg.

Archäologisch sind die Zisternen kaum untersucht worden. Norris / Penhey (1955) nahmen sich der Tanks an, ohne schlüssige Ergebnisse zu erhalten. Dies war und ist auch sehr schwierig geworden. Ingrams (1952: 89) schreibt zu den Tanks: „They have been so restored and

Abb. 3. Die Tanks von Aden im oberen Wadi Tawilah. Sie dienten als Zisternen und dem Hochwasserschutz (Foto: MBA 2213a.2).

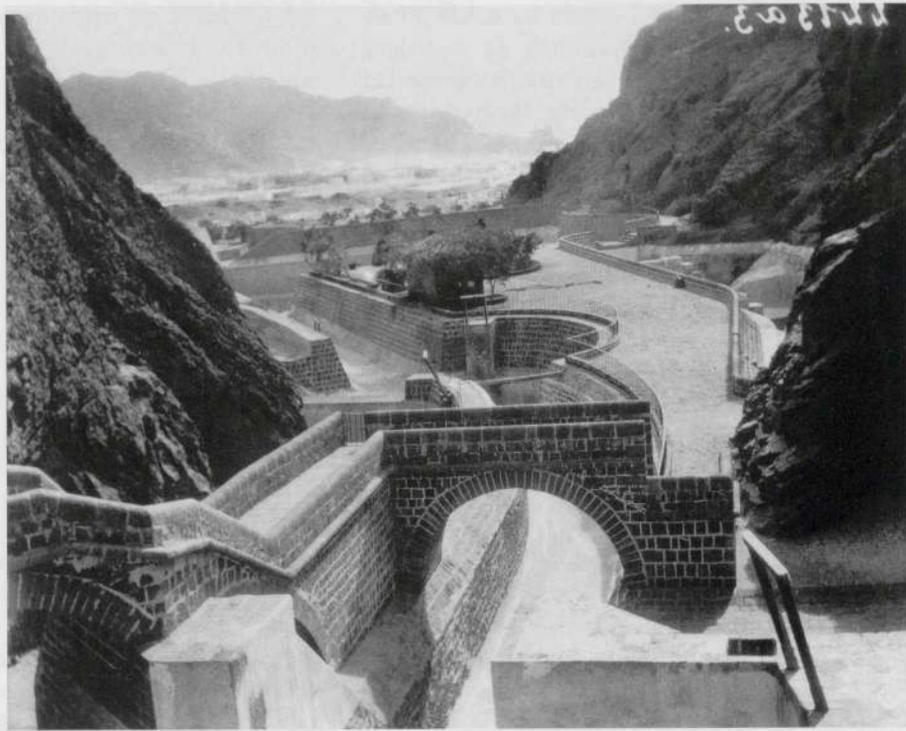


Abb. 4. Die Tanks von Aden im unteren Wadi Tawilah mit Blick in den Krater mit der Stadt mit der Stadt (Foto: MBA 2213a.3).

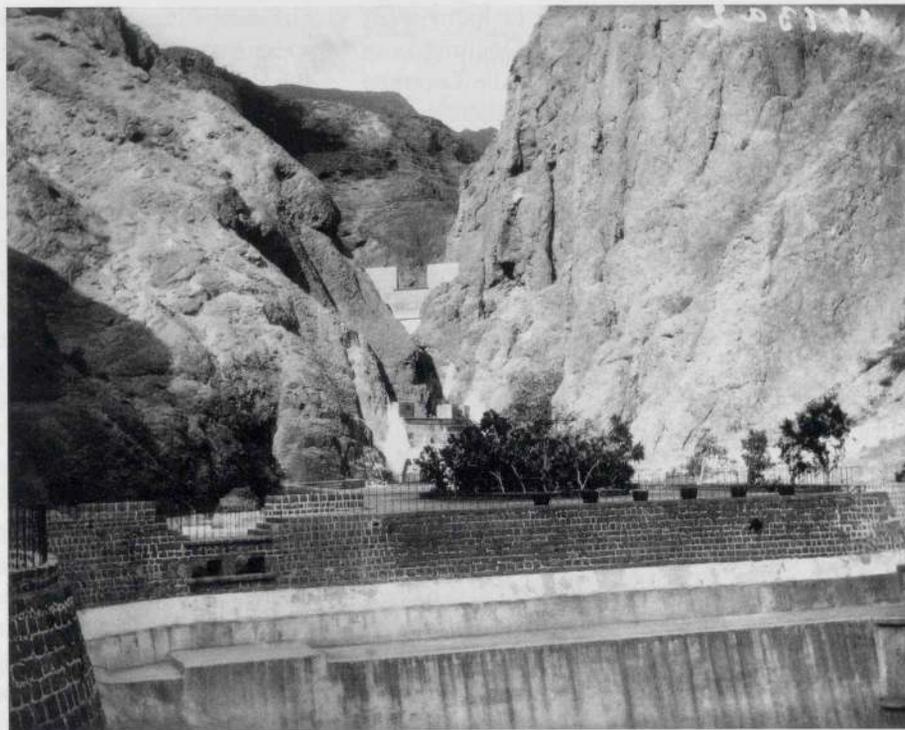




Abb. 5. Kameltransport bei Khormark-sar (Foto: MBA Sep. 210.2).

built up and fenced in by a tidy-minded military administration that it is difficult to know what they looked like originally". Eine Deutung kann deshalb nur gegeben werden, wenn die Zisternen von Aden in den Kontext der Wasserversorgung jemenitischer Bergdörfer gestellt werden. Dort bilden Zisternen oft die einzige Möglichkeit der Wasserversorgung. Dazu werden die Berghänge von jeglichem Schutt gereinigt, damit möglichst viel Oberflächenwasser gesammelt werden kann. Dieses fließt zunächst in ein Sedimentationsbecken, in dem sich mitgeführte Schmutzteilchen absetzen. Mittels Überlauf gelangt das gereinigte Wasser in die Dorfzisterne, wo es aufbewahrt wird. Wichtig bei den Zisternen ist, dass sie weder von Schmutzwasser noch von Exkrementen von Tieren verunreinigt werden. Eine anschauliche Zeichnung der ursprünglichen Verhältnisse in Aden in Muheirez (1987: 12) lässt den Schluss zu, dass die Zisternen nach diesem Muster funktionierten. Ein weiterer Punkt, der Beachtung verdient, ist die Verdunstung. Bei großer Meereshöhe ist sie durch die niedrigeren Temperaturen auch in den Tropen nicht allzu hoch. Anders ist dies in Aden. Hier ist die Verdunstungsrate trotz der recht hohen Luftfeuchtigkeit sehr groß, da die Temperaturen in einem Bereich liegen, wo die Luft viel mehr Wasserdampf halten kann. Die Lage und Bauweise der Zisternen trägt dieser Tatsache Rech-

nung. Sie liegen im engen Wadi Tawilah, das nur für wenige Stunden Sonne hat und die Tanks weisen eine große Tiefe bei kleiner Oberfläche auf.

Die schwierigste Aufgabe beim Bau einer Zisterne ist ihre Abdichtung. Selbst wenn sie in den festen Fels gehauen werden, sind immer wieder Risse vorhanden, durch die Wasser versickern kann. Wie schwierig die Abdichtung ist, zeigt das Scheitern der Briten. Ihre renovierten Tanks waren undicht. Wie konnten die Jemeniten ihre Zisternen dicht machen? Im Jemen ist ein dunkler Mörtel weit verbreitet. Er tritt bei den sabäischen Wasserbauten in Ma'rib auf, bei frühislamischen Moscheen in den zugehörigen Wasserbecken und beinahe jede Zisterne im Bergland zeigt diesen Mörtel. Der sabäische Mörtel von Ma'rib ist im Labor untersucht worden. Es handelt sich um einen gebrannten Kalk, also einen Weißkalk, mit blasig-porösen, glasigen Basaltbröcklein als Zuschlagstoffen. Diese vulkanischen Zuschläge werden als Puzzolane bezeichnet und machen diesen Mörtel latent hydraulisch, das heißt, er bindet auch unter Wasser ab. Er wird im Wasser sogar stabiler als an der Luft (Brunner 1989: 38). Die Rohmaterialien für die Mörtelherstellung waren überall leicht greifbar. Die Puzzolane besaßen die Leute von Aden in Form von Lavagrus vor Ort, Kalke bester Qualität zum Brennen standen

in den mesozoischen Schichten am Südabfall des Berglandes an und hochwertiges Holz zum Brennen des Kalkes gab es im Wadi Tuban genügend.

Der Mörtel bietet in meinen Augen auch die beste Datierungsmöglichkeit. Der Bau von Zisternen in der Größe, wie sie in Aden auftreten, macht nur Sinn, wenn ein hervorragendes Dichtungsmittel vorhanden ist. Der latent hydraulische Mörtel fand im römischen Reich verbreitete Anwendung. In Südarabien scheint er im 1. oder 2. Jh. n. Chr. eingeführt worden zu sein. Zu dieser Zeit war Aden ein unbedeutendes Fischernest, das keinen Bedarf für so große Zisternen aufwies. Der Aufschwung kam erst wieder unter den Zuray'iden im 11. Jh., setzte sich im 12. Jh. unter den Ayyubiden fort und erreichte den Höhepunkt im 13. und 14. Jh. unter den Rasuliden. Daraus kann geschlossen werden, dass die Zisternen in Aden wohl kaum vor mehr als tausend Jahren angelegt wurden.

Die Zisternen von Aden sind nicht einmalig. Dank der Renovierung durch die Briten boten sie Littmanns Fotografen von Lüpke ein eindruckliches Anschauungsbeispiel für die Wasserversorgung einer Stadt in den ariden Tropen. Sicherlich erinnerte er sich bei der Betrachtung der Zisterne von Safira auf dem Plateau von Qohayto (s. dazu den Beitrag in vorliegendem Band) in der italienischen Kolonie Eritrea an die Tanks von Aden. Noch heute werden diese Zisternen von Aden von Einheimischen und Touristen gerne besucht und bilden neben dem parsischen Turm des Schweigens die größte Attraktion.

Seit dem Aufenthalt von Littmanns Mitarbeitern hat sich vieles verändert. Bis in die sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts stieg die Bedeutung des Hafens stetig an, bis er der drittgrößte Hafen der Erde nach New York und Liverpool war. Eine Viertelmillion Leute kamen jährlich in Aden vorbei. Die Stadt war auf 200.000 Personen angewachsen. Ma'alla und Khormarksar waren als neue Stadtquartiere am Nordrand der Halbinsel entstanden. Doch 1967 kam alles anders. Zuerst wurde der Suezkanal geschlossen, im November zogen die Briten gezwungenermaßen ab und Aden wurde Hauptstadt der Volksrepublik Jemen. Die Schiffsbewegungen gingen drastisch auf ein Viertel der Rekordzahl zurück. Dennoch wuchs die Bevölkerung weiter an. Seit der Vereinigung der beiden Jemen zur Republik Jemen im Mai 1990 bemüht sich die Regierung, Aden den alten Glanz zurück zu geben. Ein großes Zollfreigebiet wurde ausgeschrieben und mit modernen Anlagen wird ver-

sucht, Aden zu einem Zentrum des Containerumladens zu entwickeln. Kaum mehr wird es gelingen, Aden zu einem so bedeutenden Umschlagplatz zu machen, dass Forschungsreisende hier ihre erste Brise tropischer Eindrücke aufnehmen, wie dies Krencker, von Lüpke und Kaschke noch taten.

LITERATURVERZEICHNIS

- Brunner, U.
1989 Bausteine der Sabäer. Münchner Beiträge zur Völkerkunde 2: 27–42.
1999 Jemen – Vom Weihrauch zum Erdöl. Wien.
- Daum, W.
1980 Jemen – Das südliche Tor Arabiens. Tübingen.
- Doe, B.
1975 Südarabien – Antike Reiche am Indischen Ozean. 2. Auflage. Bergisch Gladbach.
- Gavin, R. J.
1975 Aden under British Rule 1839–1967. London.
- Hickinbotham, S. T.
1958 Aden. London.
- Ingrams, W. H.
1952 Arabia and the Isles (2nd Edition). London.
- Kour, Z. H.
1981 The History of Aden 1839–1872. London.
- Muheirez, A. A.
1987 Saharidsch Aden (arabisch). Aden.
- Norris, H. T. / Penhey, F. W.
1955 An Archaeological and Historical Survey of the Aden Tanks. Aden.
- Playfair, R. L.
1857 A Memoir on the Ancient Reservoirs Lately Discovered, and now on the course of Restauration at Aden. Aden.
- Vogt, B.
1999 Frühe Kulturen an der Küste des Roten Meeres und des Golfs von Aden. In: Staatliches Museum für Völkerkunde München (Hrsg.): Im Land der Königin von Saba: 42–46. München.

- Vogt, B. / Sedov, A. V.
1999 Die Sabir-Kultur und die jemenitische Küstenebene in der 2. Hälfte des 2. Jahrtausends v. Chr. In: Staatliches Museum für Völkerkunde München (Hrsg.): Im Land der Königin von Saba: 61–65. München.