Werk

Titel: II. Miszellen

Ort: Tübingen

Jahr: 1917

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?345616871_0073|log58

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

II. MISZELLEN.

Volkswohnungen mit Montessorischulen.

Von

Leopold Katscher.

Das Modernste, Fortschrittlichste und zugleich Bahnbrechendste, was Italien im Gebiete des Wohnungswesens aufzuweisen hat, dürfte wohl die Unternehmung »Bene Stabili« in Rom sein. Der schon jetzt sehr geglückte Versuch wird sicherlich auch der umfangreichste italienische werden, denn er ist so weitausgreifend, daß er zweifellos viel zur Veränderung des Aussehens der Ewigen Stadt beitragen wird. Eine Schöpfung des bekannten Ingenieurs Talamo, der sie auch leitet, zeichnet sich die Gesellschaft »Bene Stabili« (d. h. »wohlbegründet«) auch noch dadurch aus, daß sie es trotz der außerordentlichen Gemeinnützigkeit ihrer Tätigkeit verschmäht, sich das Mäntelchen der Philanthropie umzuhängen. Sie gibt sich als geschäftliches Unternehmen, und Talamo ist zugleich Vertreter der betreffenden Teilhaber. Diese wollen aus ihrer Kapitalanlage eine wenngleich bescheidene Verzinsung ziehen, und ihr Erfolg beweist von neuem, was sich in anderen Ländern so oft erwiesen hat: daß ein humanitäres Ideal durchaus nicht unvereinbar ist mit wohlverstandenen Geschäftsinteressen, — eine Wahrheit, welche von den Wohnungsreformern allenthalben leider nur zu oft vergeblich betont wird, wenn es sich darum handelt, reiche Leute zum Bau gemeinnütziger Volks- und Arbeiterwohnungen zu veranlassen.

Die »Bene Stabili« verdanken ihre Entstehung einer Finanzkrise, welche die Bank von Rom sehr gegen ihren Willen in den Besitz einer beträchtlichen Anzahl von Häusern brachte, in denen sie Hypothekengelder stecken hatte. Bei den nachherigen Zwangsverkäufen erwarben die »Bene Stabili« viele dieser Bauten zu sehr niedrigen Preisen, um sie teils entsprechend umzugestalten, teils niederzureißen und durch neue zu ersetzen. Die letzteren waren zwar kaum dreißig Jahre alt, aber dennoch bereits in sehr schlechtem Zustande, da die Besitzer an-

gesichts der Minderwertigkeit der betreffenden Mieterkreise und der Geringfügigkeit der Verzinsung des Anlagekapitals nicht nur jede Verbesserung, sondern auch die dringendsten Ausbesserungen abgelehnt hatten, wozu noch ein sehr verbreitetes Aftermieter- und Schlafstellenunwesen getreten war, das, wie ja auch in andern Ländern, eine arge Uebervölkerung dieser Arbeiterhäuser und damit eine weitere Verschlechterung der Wohnungen nach sich zog, in denen von Hygiene ohnehin keine Rede war. Es handelt sich hier um das Elendviertel San Lorenzo mit seinen schauderhaften Behausungszuständen und seinem Mangel an Gärten oder auch nur Bäumen.

In diesen römischen »slums« entfalteten die Bene Stabili eine überaus gründliche Erneuerungstätigkeit. Hier konnten sie sich nicht, wie in den in anderen Stadtteilen erworbenen Häusern, auf das Umbauen beschränken; hier galt es, wie gesagt, einreißen und neubauen — moderne, gesunde, reine, den Bedürfnissen kinderreicher Arbeiterfamilien angepaßte Wohnhäuser erstellen. Das Werk ist schon soweit gediehen, daß bereits rund 500 Familien untergebracht sind. Auf keinen der Wohnräume dürfen mehr als zwei Personen entfallen. Von falscher Sparsamkeit keine Spur. Für den Zutritt von Luft, Licht und Sonnenschein ist reichlich gesorgt, und zwar nicht nur durch eine praktische Lage der Häuser, sondern auch durch breite Erker und in die Mauer eingelassene Lüftungsvorrichtungen.

Diese ganze Häusergruppe bildet ein gewaltiges Doppelviereck mit einem blumen- und baumbepflanzten Riesenhof. Die Mitte der Gesamtgruppe wird von einem Gebäude eingenommen, welches ein völliges Novum bildet, wenngleich ich einzelne Züge davon bereits früher in den Londoner Volkswohnungsgruppen des »Guinneß Trust« und in den vorbildlichen Bauten der Wiener Kaiserjubiläumsstiftung angewendet gefunden habe. Ich spreche von einer Einrichtung, die ich das »soziale Herz und Hirn« der »Bene Stabili« nennen möchte, denn in diesem Hause sind die Wohlfahrtseinrichtungen untergebracht, auf welche der ebenso menschenfreundliche wie geschäftskluge Talamo für seine Mieter bedacht war und auf die ich noch zurückkomme.

Zu ebener Erde befinden sich: die Loge und die Wohnung des Pförtners, ein Aufbewahrungsraum für Fahrräder und Kinderwagen, ein Lese- und ein Plaudersaal für die Mieter, sowie ein Teil der Wohnungen. Die übrigen Wohnungen verteilen sich auf die oberen Stockwerke. Zu jeder Wohnung, umfasse sie nun 1, 2 oder 3 Stuben, gehört eine helle Küche und ein eigenes Klosett. Die Mietpreise sind sehr mäßig: nur 20—48 Lire monatlich, wobei die unentgeltliche Benutzung aller vorhandenen Wohlfahrtseinrichtungen einbegriffen ist. Jede der beiden Wohnungsgruppen, in welche das Ganze geteilt ist, hat zwei Stiegenhäuser, in deren Wände kurze und eindrucksvolle Aussprüche eingefalzt sind, welche die Bestimmung haben, sich den Mietern

dauernd ins Gedächtnis zu prägen; sie sollen sie immer wieder an das große Interesse erinnern, das sie daran besitzen, ihre Wohnungen gut instand zu halten und dauernd in ihnen zu bleiben.

Diese Tendenz bringt Talamo »seinem« Völkchen noch durch manche anderen Mittel bei, die teilweise praktischer Art sind und sich teilweise an das Gefühl wenden. Hierher gehören in erster Reihe die beträchtlichen sozialen und wirtschaftlichen Vorteile, die er ihnen in dem schon erwähnten Wohlfahrtshaus bietet. Die Lese- und Sprechräume habe ich bereits gestreift. Dazu kommen die mit chirurgischen Instrumenten, einer Apotheke und Desinfiziervorrichtungen versehenen ärztlichen Räume, in denen täglich mehrere Stunden lang ein Arzt zur Verfügung der Mieter und ihrer Familien steht; nötigenfalls besucht er bettlägerige Kranke in ihren Wohnungen. Für ansteckend kranke Patienten ist ein Isoliersaal vorhanden. In einem geräumigen, hellen, im Winter geheizten Saal ist ein Dutzend Nähmaschinen untergebracht deren sich die weibliche Einwohnerschaft ohne Entgelt zur Herstellung oder Ausbesserung von Wäschestücken und Kinderkleidern bedienen darf; erleichtert wird die Arbeit durch eine elektrische Vorrichtung, welche die beliebige Regelung des Maschinenganges gestattet.

Die fortschrittlichste und glücklichste Einrichtung des Wohlfahrtsgebäudes sind die auf den Grundsätzen der berühmten Erzieherin und Aerztin Montessori beruhenden »case dei bambini«. Jeder der beiden Blocks hat sein eigenes »Kinderhäuschen«. An diese Neuerung knüpft Talamo mit Recht die allerbesten Hoffnungen auf die Hebung des Geistes- und Gefühlsniveaus der Mieter und mittelbar auch ihres Sinnes für eine gute Wohnungspflege. Auch hier wird sich die so häufig gemachte Erfahrung bewähren — sie bewährt sich teilweise schon jetzt — daß man die Eltern am besten durch die Kinder erzieht. Deshalb haben die Bene Stabili daran wohlgetan, zu bestimmen, daß auch jede ihrer künftigen Häusergruppen mit einem »Kinderhäuschen« auf Montessorischer Grundlage, deren hoher Wert fraglos ist, werde versehen sein müssen.

Der Hauptbestandteil jeder »casa dei bambini« der Bene Stabili ist ein heller heiterer Saal mit kleinen Tischchen und losen Stühlchen, die von den Kindern nach Belieben hin und her getragen werden dürfen. Passende Bilder schmücken die Wände, und eine Menge der verschiedensten Gegenstände steht den Kleinen zu beliebigem begucken und experimentieren zur Verfügung. Die Erziehung der Sinne spielt hier eine große Rolle; selbst im Lesen und Schreiben wird unter planmäßiger Ausbildung des Tastsinnes und der Muskeltätigkeit unterrichtet. Der Hauptsaal grenzt an einen Garten, dessen Beete nicht nur dem häuslichen Gemüsebau dienen, sondern auch von den Kleinen unter Anleitung zu gärtnerischen Versuchen benützt werden dürfen. Nebenan befindet sich ein Zimmer für den Arzt und dessen Hausapotheke,

ferner eine Kleiderkammer, in welcher jedes Kind jeden Morgen seinen bestimmten Platz mit einem Motto oder einer Blume geschmückt findet. Wohldurchdachte Geschicklichkeits- und Bewegungsübungen bringen die Kleinen bald dazu, ihre Ueberkleider ohne Hilfe an- und auszuziehen. Ein Wasch- und Toilettenraum vervollständigt die »casa dei bambini«, in welcher außer den Vorschulpflichtigen auch die anderen, wenigstens in der schulfreien Zeit, fesselnden und nützlichen Beschäftigungen nachgehen können, die sie von der Straße und schlechter Gesellschaft fernzuhalten vermögen.

Das Vorhandensein dieser trefflichen Einrichtung — einer Mischung von Krippe, Kindergarten und Volksschule — bietet den Eltern überdies den Vorteil, sorglos ihrer auswärtigen Arbeit nachgehen zu können. Ein weiterer Vorzug ist, daß die Leiterin dieser Anstalt im Hause wohnt und jederzeit bereit ist, die Mieter oder deren Frauen mit Ratschlägen, Winken und Anregungen zu unterstützen. Die Wohnungen werden den Eltern durch die Heiterkeit und Sonnigkeit der in so mustergültiger Weise erzogenen Kinder doppelt verschönt und daher doppelt lieb gemacht, sodaß sie bestimmt sie und die Treppen reinhalten, sich vielleicht auch um die Blumenanlagen des Riesenhofes bekümmern und sehr wahrscheinlich die vor ihren Fenstern angebrachten Blumenkästchen nicht ohne Füllung und Pflege lassen werden. All dies umsomehr, als Talamo — nach dem Vorbilde der bekannten Daytoner Nationalregistrierkassenfabrik — eine große Anzahl von Preisen geschaffen hat, welche alljährlich für die am besten gehaltenen oder am schönsten geschmückten Wohnungen verteilt werden. Preise gibt es auch für diejenigen Frauen oder Mädchen, die den Leiterinnen der case dei bambini am meisten an die Hand gegangen sind. Seit einigen Jahren ist, ebenfalls wie bei der genannten amerikanischen Gesellschaft, die Preisverteilung mit einem eigenartigen »Bürgerfest« verknüpft, an dem sich auch Nichtmieter, die in San Lorenzo wohnen, in großer Zahl beteiligen. Die Preise sind verlockend genug; einige erstrecken sich sogar auf die Erlassung einer Monatsmiete.

Von der Wohnungspflegepolitik Talamos kann man im Punkte der Erziehung armer Mieter nicht weniger lernen als von derjenigen der 1912 verstorbenen Wohnungsreformerin Oktavia Hill. Möchten die Lehren dieser beiden ausgezeichneten Persönlichkeiten immer mehr beherzigt werden! Dann wird das Wohnungselend der großstädtischen Arbeiterklasse sehr abnehmen . . .

Wirtschaftliches aus Aden.

Von

Bruno Simmersbach, Ingenieur in Wiesbaden.

Das Land Arabien, welches seinem Klima nach fast ganz der heißen Zone angehört, ist in seinem Innern größtenteils ein ebenes Hochland, welches im Norden mit der syrischen Wüste zusammenhängt, im Westen, Süden und Osten aber durch felsige Bergketten und eine vorliegende schmale Küstenebene vom Meere getrennt ist. Da alle Flüsse dieses weithin ausgebreiteten Landes, welches über viermal so groß wie Deutschland ist, nur Regenbäche sind, welche in gewissen Jahreszeiten gänzlich versiegen, und da es in manchen Strichen nur während einiger Monate, in andern dagegen oft jahrelang nicht regnet, so besteht der größte Teil des Bodens aus Wüsten oder nackten Felsenhöhen, und nur einige wenige Gegenden tragen eine bleibende Vegetation. Zu diesen begünstigten Strichen gehört das Land Yemen, welches eben deshalb von Alters her den Namen des glücklichen Arabiens führt. Es liegt im äußersten Südwesten der Halbinsel, landeinwärts von der Straße Bab el Mandeb, welche aus dem Roten Meere in den Golf von Aden führt, und bildet denjenigen Teil von Arabien, welcher von jeher der am meisten bevölkerte war.

Weiter nordwärts besteht die Küste des Roten Meeres aus einer schmalen, überaus heißen und meist wüsten Ebene und aus einem öden Gebirge, in welchem nur ein Teil der Täler mit Pflanzen bewachsen und kulturfähig ist. Dieser Teil wird das Hedschas oder das wüste Arabien genannt und in ihm liegen die zwei berühmtesten arabischen Städte Mekka und Medina. Das nördliche Ende dieses Hedschas wird von dem peträischen, d. h. nach der Stadt Petra benannten oder, wie man sich weniger zutreffend ausdrückt, von dem steinigen Arabien begrenzt, einem wüsten Berglande, dessen Höhenzüge mit dem Sinai im Süden beginnen.

Arabien ist also seinem Klima und seiner Bodenbeschaffenheit nach ein zum Wohnsitze nomadischer Stämme geschaffenes Land; nur einzelne Gegenden eignen sich zu festen Ansiedelungen und zur Entwicklung einer auf Ackerbau, Industrie und Handel beruhenden Kultur. Deshalb dreht sich auch die arabische Geschichte lediglich um die Bewohner dieser Gegenden, denn die Nomaden haben als solche keine Geschichte, weil sie, solange sie ihre ererbte Lebensweise beibehalten, keinen Wechsel in ihren Zuständen erleiden. Die das Land bewohnenden Araber gehören ihrer Sprache nach zu den semitischen Völkerstämmen und stehen durch ihre Volkssagen über ihre Abstammung in mehrfacher Weise mit der ältesten jüdischen Geschichte in Ver-

bindung. Unstreitig der wichtigste Handelsplatz des ganzen südlichen Arabiens ist der große englische Flottenstützpunkt Aden.

Auf dem Wege nach Indien bildet Aden den am meisten nach Osten vorgeschobenen englischen Flottenstützpunkt, zudem nahe am Ausgang des Roten Meeres gelegen, welcher gleichfalls durch eine englische Besitzung, die Felseninsel Perim, gesperrt wird. Ebenso steht die ganze Südküste Arabiens bis nach Maskat im Osten unter englischem Schutz. Schon seiner natürlichen Lage nach bildet Aden den gegebenen Mittelpunkt im Handelsverkehr zwischen Afrika, Arabien, Vorderasien und Indien. Zahllose Schiffahrtslinien, selbst solche über Kapstadt, treffen hier zusammen und tragen alle dazu bei, Aden zu einer überaus wertvollen Station aller handeltreibenden Nationen und zu einem hervorragend wichtigen Stützpunkte der englischen Kriegs- und Handelsflotte zu gestalten.

So besitzt Aden für England zugleich eine hohe militärische und wirtschaftliche Bedeutung. In einzelnen Jahren haben Einfuhr und Ausfuhr schon 100 Millionen Mark erheblich überschritten und die Bevölkerungsziffer weist dementsprechend ein fortwährendes Wachsen auf. Infolge politischer Wirren und anderer nachteiliger Verhältnisse war die Bevölkerungszahl von Aden im Jahre 1838 auf kaum mehr als 600 herabgesunken, betrug aber vor reichlich fünfundzwanzig Jahren schon wieder an 44 000, darunter 24 000 Araber, 2300 Engländer und andere Weiße, Kaufleute sowohl wie Soldaten. Der Rest von rund 27 000, also die Mehrzahl, bestand meist aus Indern und afrikanischen Somalis. Heute schätzt man die Bevölkerung der Stadt, wohl nicht zu hoch, nahezu an 50 000 in Friedenszeiten, davon $^2/_3$ Männer und nur $^1/_3$ Frauen. Politisch ist das südarabische Schutzgebiet, welches am Roten Meere entlang auch das Kaffeegebiet von Mokka einbegreift, an die Präsidentschaft Bombay angeschlossen.

Aden besteht ähnlich wie Gibraltar aus einem Berge, dem Dschebel Schum Schum, welcher dem Festlande vorgelagert ist und mit diesem nur durch einen schmalen flachen Landstreifen in Verbindung steht. Ein zweiter, ganz ähnlicher, jedoch unbewohnter Berg, der Dschebel Ihsan, auch Little Aden genannt, liegt westlich davon und schließt mit Aden selbst eine weite Bucht ein, zu welcher nur eine verhältnismäßig schmale Einfahrt zwischen Aden und Little Aden vom Ozean aus hinführt.

Die eigentliche Stadt Aden, das alte Adana, liegt inmitten eines erloschenen alten vulkanischen Kraters, dessen randliche Erhebungen die Stadt umschließen. In diesem Vulkankrater oder Camp wohnt auch heute noch die Hauptmasse der Bevölkerung; hier haben auch die Import- und Exportgeschäfte ihren Sitz und ihre Lagerhäuser. Da der eigentliche Hafen mehrere Kilometer weit von der Stadt entfernt liegt, so müssen alle Waren mittels Leichter vom Ankerplatze der

großen Ozeandampfer nach dem Krater und wieder zurückgeschafft werden. Die Bedeutung der Stadt beruht, abgesehen von ihrem militärischen Werte für England, fast gänzlich auf Handel und Schiffahrt. Eine industrielle Tätigkeit ist nur durch vorhandene Salzwerke und einige kleine Zigarettenfabriken vertreten, die aber ihren Tabak von auswärts her beziehen. Sonst ist höchstens noch das Zurechtmachen von Fellen für den Export zu erwähnen, insbesondere deren Desinfektion, sodann das Enthülsen von Kaffee, soweit dieser nicht schon enthülst aus Mokka in Aden ankommt.

Die Stadt Aden liegt 170 km östlich von Bab el Mandeb an der Nordostseite der 20 qkm großen Halbinsel Aden, die im Osten mit dem eigentlichen Festlande durch einen nordwärts gerichteteten 2 km breiten, sandigen und sehr niedrigen Isthmus zusammenhängt, welcher selbst wieder mit einer zweiten westlicheren Halbinsel, Dschebel Hassan oder Ihsan, den $5^1/_2$ km weiten Hinterhafen von Aden, Bender Tuwaï bildet. Beide Halbinseln sind vulkanischer Natur, überaus stark zerklüftet und zeigen nur in einigen wenigen Felsspalten spärlichen Graswuchs sowie einzelne halbdürre Balsamstauden. Am Südostrande der Einfahrt in den Hafen von Aden, den besten ganz Arabiens, der ganze Flotten zu bergen vermag, befinden sich bei Steamer Point, Râs Tarschain, die Kohlenlagerplätze, Werften, einige Faktoreien und die Bureaus der in der Stadt wohnenden Kaufleute. Aden selbst ist in dem Kesseltale als regelmäßige Stadt angelegt, hat aber völligen Mangel an brauchbarem Trinkwasser. Man hat zur Behebung dieses Kardinalübelstandes über 150 Brunnen von 36,6 bis 56,4 m Tiefe niedergebracht, doch ergeben nur der dritte Teil davon trinkbares Wasser. Außer diesen modernen Tiefbrunnen sind noch etwa 30 vor alten Zeiten angelegte Zisternen vorhanden, in denen sich das vom Gebirge herabkommende Regenwasser ansammelt. Schon die Griechen und Römer kannten den Ort unter dem Namen Adana oder Athana, auch als Arabia Eudaemon oder Arabia felix. Aus jenen Zeiten scheinen die alten in Fels gehauenen Wasserzisternen herzurühren. Zwar spielte auch im Mittelalter Aden eine nicht unwichtige Rolle, doch ließ der neue Seeweg um das Kap der guten Hoffnung seine Bedeutung fast völlig eingehen; erst seit der Eröffnung des Suezkanals hat Aden wieder einen Aufschwung in seinem wirtschaftlichen Leben zu verzeichnen, nachdem bereits am 11. Januar 1839 die Engländer es in ihre Gewalt gebracht, neu befestigt und zu einem Freihafen gemacht hatten.

Klimatisch ist für Aden, wie für alle übrigen Küstenplätze in der Umgegend, die Regenarmut kennzeichnend, und die Frage der Wasserversorgung ist daher für die Stadt von größter Wichtigkeit. Unter der früheren Eingeborenenherrschaft hätte eine Ansiedlung von rund 45 000 Bewohnern an dieser Stelle gar nicht bestehen können. Die großen römischen Zisternen, welche jedenfalls schon über 1000 Jahre alt sind,

spielen heute für die Wasserversorgung Adens keine Rolle mehr, da sie sich bei dem geringen und höchst unregelmäßigen Regenfall in Südarabien nur äußerst selten füllen. Die modernen Tiefbrunnen im Kratergebiete sind hier das wichtigste Mittel zur Trinkwasserbeschaffung geworden. Ferner führt eine Wasserleitung von Schech Othmann nach dem Fuße des Berges hin, aber das Wasser aus beiden Quellen ist immerhin schwach salzig und daher nur zum Waschen, nicht aber als Trinkwasser verwendbar. Der größte Teil des erforderlichen Süßwassers wird in Aden durch Verdampfen von Meerwasser gewonnen, welches man in großen Kesselanlagen erhitzt und den Dampf in Kühlschlangen destilliert, worauf das destillierte Wasser in großen Behältern gesammelt wird. Das kalte Seewasser, welches eine Zeit lang die Kühlschlangen umspült hat, wärmt sich durch den Destillationsvorgang allmählich an und wird dann ebenfalls in den Kesseln der Destillation unterzogen. Solcher Wasserbeschaffungsanlagen bestehen in Aden mehrere, die von der Regierung für den Bedarf der Truppen, von der P. u. O., von der Aden Coal Co. und von der Firma Luke Thomas u. Co. betrieben werden. Eine Wasserleitung, im gewöhnlichen Sinne des Wortes, gibt es in Aden nicht. Das Wasser wird vielmehr in Tonnenwagen, die von Kamelen gezogen werden, in der Stadt herumgefahren und so verkauft. Man hatte in den letzten Friedensjahren die Absicht, von Lahej aus nach Aden hin eine Leitung zu bauen, da bei Lahej wasserführende Schichten vorhanden sein sollen. Dieser Plan hat indessen damals schon sehr viel Widerspruch gefunden.

Außer der Ansiedlung im Krater sind in dem Gebiete von Aden noch eine Anzahl kleinerer Ortschaften entstanden, so Schech Othmann, ein Oasendorf mit mehreren Brunnen und Gärten, im innersten Winkel des Hafens gelegen. Ferner liegt am Fuße des Kraters Mala die Landungsstelle für die Leichterschiffe mit den Piers und Speichern, von wo aus die Waren nach dem Camp hinaufgekarrt werden. Die meisten Kohlenlager befinden sich in Hedjif; Tawahi oder Steamer Point ist der Landungsplatz für die Passagiere. Dieses Steamer Point ist das eigentliche moderne Aden, denn hier liegen die Befestigungen zum Schutze der Hafeneinfahrt, die Kasernen und Hospitäler für die englischen Truppen, die Wohnungen der englischen Offiziere, Beamten, des Residenten, die Dampferagenturen, die Läden und die Hotels.

Aehnlich, wie für die Wasserversorgung der Stadt, besteht schon seit Jahren ein Projekt elektrischer Bahnverbindung, da die räumlich weite Trennung der verschiedenen Stadtteile eine große Unbequemlichkeit für den Handel Adens darstellt. Man beabsichtigt Tawahi, Hedjif und Mala durch eine elektrische Straßenbahn zu verbinden, die dann später nach Schech Othmann und nach dem Krater hin verlängert werden soll. Durch den Bau der erforderlichen elektrischen Zentrale würde Aden dann gleichzeitig auch elektrisches Licht und elektrisch

betriebene Windfächer erhalten. Aber auch dieses Projekt ist, ebenso wie das der modernen Wasserversorgung, noch nicht zur Ausführung gelangt.

Trotz des Fehlens der Wasserleitung und der vielfachen damit im Zusammenhange stehenden anderen sanitären Einrichtungen ist dennoch das Leben in Aden nicht ungesund. Das Klima ist hier im Winter ganz angenehm zu nennen; selten beträgt die Temperatur im Freien über 20° R, und 22° R im Zimmer. Der Nordost, welcher vom November bis Ende April weht, wirkt allerdings oft sehr kühlend und da die Sonne heiß, so ist dies die Zeit der Erkältungen. Das durch die Temperaturunterschiede bewirkte plötzliche Zurücktreten des Schweißes hat dann oft Rheuma, Katarrh, Dysenterie und Wechselfieber zur Folge. Die schwächlichen Ostindier leiden dann auch vielfach an Keuchhusten. Indes sind alle diese Krankheiten nach von *Maltzan*s Beobachtungen mehr lästig als gefährlich. Bei kräftiger Nahrung, viel Bewegung, kalten Bädern im Hause, sind die Europäer meist gesund und ihre Kinder gedeihen in Aden besser als in Ostindien und brauchen nicht nach Europa geschickt zu werden. Die gesundeste Jahreszeit ist, trotz seiner sehr großen Hitze, der Sommer, doch wird diese Hitzeperiode durch den oft heftig auftretenden Südwestwind von Ende Mai bis Anfang Oktober wesentlich gemildert. Da in Aden keine Miasmen herrschen, schläft im Sommer alles ohne Gefahr im Freien. Unerträglich heiß sind nur die beiden windstillen Monate Mai und Oktober, welche die Monsunperioden trennen. Groß ist allerdings im Sommer die Gefahr des Sonnenstichs, die Soldaten bleiben darum meist von 9—5 Uhr in den Kasernen, doch kommt auch hier sehr vieles auf die körperliche Disposition an.

Die Einwohnerzahl Adens ist seit langem fast unverändert geblieben. Sie betrug im Jahre 1911 45000, davon zwei Drittel Männer und nur ein Drittel Frauen, weil die vielen fremden Hafenarbeiter ihre Familien nicht mitbringen. Die Mehrzahl der Bewohner sind Araber aus dem Innern, die teilweise auch dorthin wieder zurückkehren; auch einige Tausend Juden kommen aus dem Hinterlande nach Aden, wo sie Tagelöhner, Maurer und dergl. werden. Aus Afrika kommen Somalineger als Hafenarbeiter, während die nicht sehr zahlreiche indische Bevölkerung meist bemittelt und als Kleinhändler tätig ist. Der Ein- und Ausfuhrhandel liegt in den Händen von Deutschen, Franzosen, Amerikanern, Italienern, Griechen, Indern und Juden. Eine rein deutsche Firma gibt es in Aden nicht, wohl aber Firmen, die fast nur Deutsche beschäftigen. Die Engländer selbst treten dagegen im Handel wenig hervor, sie stellen vielmehr die Garnison, die Offiziere und die höheren Beamten. Aden ist stark befestigt und besitzt eine Garnison von einem britischen Regiment und zwei Eingeborenenregimentern, zwei Batterien Artillerie und eine Kompagnie Pioniere (engineers). Der die Verwal-

tung leitende politische Resident ist auch gleichzeitig militärischer Kommandant.

Eines der wichtigsten Inlandsprodukte, die in Aden selbst gewonnen werden, ist das Salz. Schon seit mehr als dreißig Jahren bestehen in der engeren Umgebung von Aden Salzwerke, in denen ganz ansehnliche Mengen von Meeressalz gewonnen werden[1]). Diese Meersalzgewinnungsstätten stehen im Eigentum eines Sizilianers, A. Burgarella Ajola aus Trapani, der die Anlagen durch seinen Direktor Lombardo verwalten läßt. Nach einem Berichte war der Erbauer dieser Seesalzwerke ein deutscher Ingenieur des Namens Friedrich Schmidt, der die Werke zu den leistungsfähigsten im Küstengebiete des Roten Meeres entwickelte. Die technisch modern ausgestatteten Werke besitzen Dampfmaschinen, Mahlgänge und Pumpenanlagen, ferner eine Dampfpinasse und verschiedene Leichter, um das gewonnene Salz längsseits der zu beladenden Dampfer zu bringen. Die Ajolaschen Salzwerke liegen etwa 15 km von dem Adener Hafen Steamer Point entfernt in der Ortschaft Schech Othmann. Auf diesen Aden Salt Works genannten Anlagen wurden schon zu Beginn des laufenden Jahrhunderts jährlich gegen 100000 t Meersalz gewonnen und die Erzeugung ist neuerdings noch weiter gestiegen. So wurden im Jahre 1902 von den Salzwerken an 72000 t Meersalz nach Kalkutta und andern indischen Hafenplätzen ausgeführt. Im Jahre 1912 aber versandten die Aden Salt Works schon 162000 t im Werte von 1 Million Mark, wovon 117000 t nach Kalkutta, 8500 t nach Rangoon und 5700 t nach Sansibar gingen.

Das Salz wird in Indien mit Erde vermischt und bildet dann ein vielfach zur Verwendung gelangendes Düngemittel. Teilweise wird das Adener Salz auch zum Salzen der Fische und als Kochsalz benutzt. Die Gewinnung von Meersalz ist denn auch in Aden, da an das Fertigprodukt im allgemeinen keine großen Qualitätsansprüche gestellt werden, eine recht einfache und auch nur deshalb konnte sich Salz zu dem einzig nennenswerten Produkte entwickeln, welches in Aden selbst gewonnen wird. Schon bei der Einfahrt in den Hafen sieht man im Hintergrunde der Bucht die großen weißen Salzstapelhaufen, welche von weitem den Eindruck eines Zeltlagers erwecken.

Infolge seines heißen Klimas, seiner trockenen Luft und des beachtenswert hohen Salzgehaltes des Meerwassers ist Aden besonders zur Gewinnung von Salz durch Verdunstung aus dem Meere geeignet. Das Verfahren ist demzufolge ein überaus einfaches. Man pumpt mittels einfacher Pumpen, die durch Windmühlen betrieben werden, das Meerwasser in große flach ausgeworfene Teiche, wo nach längerem Stehen ein Teil des Wassers verdunstet und sich dann schon bald die Salzkristalle aus der Sole ausscheiden. Das Salz wird dann aus diesen

1) Berichte über Handel und Industrie. Bd. 6. Berlin 1904.

flachen Kristallisationsteichen herausgekratzt, darauf gemahlen und gewöhnlich ohne jede weitere Behandlung oder Verpackung lose in den Schiffsraum verladen.

Infolge des einfachen Betriebes sind die Herstellungskosten des Meersalzes in Aden auch dementsprechend niedrige. Da die Arbeitslöhne sich auf nicht mehr als etwa 4 1/2 Rupien für die Tonne grobes Salz und auf knapp 5 Rupien für die Tonne gemahlenes Salz belaufen, so sind die Selbstkosten äußerst geringe. Man unterscheidet im Handel drei Sorten von Adener Meersalz, nämlich grobes, halbgrobes und feines, wobei der Preisunterschied jeweils etwa 1/2 Rupie für die Tonne bei jeder Sorte beträgt. Hinsichtlich seiner Güte soll das Adener Salz auf dem Markte in Kalkutta zu einer der bevorzugten Sorten zählen und dort fast durchweg einen höheren Preis erzielen als andere Sorten Meersalz, die ebenfalls aus den Küstenstrichen des Roten Meeres stammen.

Neben den Aden Salt Works des A. Burgarella Ajola von Trapani besteht bei Aden noch eine zweite Gewinnungsstätte für Meersalz, die von Indern betrieben wird. Dieses zweite Salzwerk liegt etwa 20 engl. Meilen von den Ajola'schen Werken entfernt und entstand etwa um 1900. Es gehört einem indischen Scheich Palatia und dem Sultan von Lahej als Gründern. Der Betrieb dieses Salzwerkes bewegte sich indessen stets nur innerhalb bescheidener Grenzen, mehr wie einige wenige tausend Tonnen Meersalz wurden niemals jährlich erzeugt. Es scheint demnach, daß bei dieser geringen Jahresmenge die Anlagen sich nicht rentierten und deshalb der Betrieb zeitweilig wohl wieder eingestellt werden mußte, doch waren um 1912 die Werke wieder in Tätigkeit gebracht worden.

Auch sonst gibt es noch an verschiedenen Stellen des Roten Meeres kleinere Meersalzgewinnungsstätten, die aber fast durchweg lediglich zur Deckung des örtlichen Bedarfs dienen. Man könnte aus der Zahl dieser Salzwerke noch diejenigen von Salif nennen, wo man an 40 bis 60 000 t im Jahre erzeugte und die ganze Produktion nach Kalkutta verkaufte. Diese Salzwerke von Salif stehen im Eigentum eines Engländers, während die anderen kleinen Produktionsstätten meistens von Arabern als Eigentümern auch selbst betrieben werden. Die Einrichtungen dieser arabischen Salzwerke sind natürlich die denkbar primitivsten und daher ist auch ihr Produkt in keiner Weise konkurrenzfähig oder überhaupt in der Lage, größere Transportkosten tragen zu können. Im übrigen ist das Recht der Salzgewinnung absolut frei und es ist jedermann erlaubt, eine solche Meersalzgewinnung zu beginnen.

Außer dem Salz werden nur noch Milch und Eier als einheimische Waren in der Stadt gewonnen, alles andere aber muß nach Aden eingeführt werden und zwar kommt es teils aus dem Innern Arabiens, wie Gemüse, Datteln, Hirse, Stroh, Heu, Brennholz; das meiste jedoch

wird über See eingeführt, und zwar im Jahre 1912 für rund 79 Millionen Mark. Für diese letzteren Warenmengen ist jedoch Aden meist nur Durchfuhrhafen; man kann daher nicht die Einfuhr von 79 und die Ausfuhr mit 70 Millionen Mark zusammenrechnen und daraus einen Gesamthandel Adens von rund 150 Millionen Mark herleiten wollen, das wäre verkehrt. Man muß, um das richtige Bild von Adens handelswirtschaftlicher Bedeutung zu erhalten, vom Außenhandel völlig den Handel mit dem arabisch-afrikanischen Hinterlande trennen. Nimmt man diese Trennung vor, so erhält man über die Verteilung des Handels von Aden im Jahre 1912 folgendes Bild (nach Berichte über Handel und Industrie, Bd. 21. Berlin 1914).

I. Handel Adens mit dem wirtschaftlichen Hinterland; Afrika und Arabien.

	Einfuhr 1912 in je 1000 M.	Ausfuhr 1912
Karawanenhandel mit Arabien	4 800	3 500
Handel mit den arabischen Häfen	9 000	17 000
Handel mit den afrikanischen Häfen	18 000	22 000

II. Außenhandel Adens

mit Indien	22 500	4 000
mit den Vereinigten Staaten	9 700	8 500
mit England	8 000	6 500
mit dem Festland von Europa	7 000	9 000

Der Handel Adens wird also nur zu einem sehr geringen Teile von seinem Hinterlande aus versorgt, überhaupt beträgt der ganze Landhandel nur etwa 5%, der Handel mit den Häfen des türkischen Yemen nur ungefähr 10% des Gesamthandels. Das Hinterland ist größtenteils Wüste und darum nur dünn bevölkert; ohne Straßen und allein auf Kameltransporte angewiesen, hat es deshalb hohe Frachtsätze. Im Jahre 1912 passierten die Grenze des unmittelbar englischen Stadtgebiets bei Schech Othmann 191 000 Kamele, davon je 77 000 mit Futter und mit Brennholz, 14 000 mit Gemüse und 6890 mit Kaffee. Eine Kamellast Kaffee besteht aus 2 Ballen, die zusammen 250 kg wiegen bei unenthülstem und 190 kg bei enthülstem Kaffee. Von obigen 4,8 Millionen Mark Wert der ganzen Landeinfuhr deckt die Kaffeeeinfuhr über Land allein 1,6 Millionen Mark. Rückfrachten nach dem Innern Arabiens sind größtenteils Baumwollgarn, Baumwollwaren, Gewürze und Tabak. Die Karawanen von Kamelen, täglich über 500, sind eine bemerkenswerte Erscheinung im Straßenleben von Aden. Während der Karawanenhandel mit dem Hinterland also sehr bescheiden zu nennen ist, hat dagegen der Küstenhandel mit den arabischen Häfen schon größere Bedeutung. Die arabischen Küstenplätze schicken vor allem Kaffee nach Aden. Hierbei zeigt sich die überaus lebhafte Handelsverbindung zwischen Aden und Hodeida, denn ein großer Teil der in Hodeida ein- und ausgeführten Waren gelangt früher oder später doch nach Aden, um von hier aus erst seinem eigentlichen Verbrauchs-

gebiete zugeführt zu werden. Hodeidas Handelsverkehr mit Aden ist wichtiger als jener mit den näher gelegenen Mokka und Dschedda, der Hafenstadt Mekkas.

Wichtiger als Arabien ist für den Adener Handel schon die gegenüberliegende Küste Afrikas. Vom Gesamthandel Adens 1912 entfielen auf Massaua etwa 8,2, auf Dschibuti 13,4 und auf Somaliland 12 Millionen Mark. Die Hälfte der afrikanischen Einfuhr nach Aden bilden Häute und Felle, die andere Hälfte stellen Kaffee, Elfenbein, Gummi, Harze, Wachs. Der Handel Adens mit seinem Hinterlande Yemen und auch mit der afrikanischen Küste ist nicht groß, das zeigt sowohl die Statistik des Verkehrs in Aden und in Hodeida. Dr. W. Schmidt [1]) schreibt dazu: Die Natur des Landes und die durch diese bedingten Wirtschaftsformen verlangen keine allzugroße Ergänzung der heimischen Erzeugnisse. Die Bedürfnisse des Arabers sind von europäischer Kultur noch nicht angereizt und wenig gesteigert. Nahrung und Kleidung halten sich in altüberlieferten, einfachen Grenzen. Die industrielle Betätigung im Lande ist gering. Rohprodukte fremder Erdteile werden kaum eingeführt. Im Lande selbst aber fehlen mineralische Schätze, die eine günstige Ausfuhr bedingen könnten. Die wirtschaftlichen Verhältnisse haben sich noch nicht zu jener Höhe entwickelt, daß eine reichere Ausnutzung des Bodens eine gesteigerte Ausfuhr herbeizuführen vermöchte. Wenn der Handel des Yemen auch heute noch minimal ist, so ist doch nicht ausgeschlossen, daß er späterhin einen bei weitem größeren Umfang anzunehmen vermag. Die bis jetzt noch wenig bekannten geologischen Verhältnisse lassen ein Auffinden von Mineralschätzen durchaus nicht als unmöglich erscheinen. Zwar sind die klimatischen Schwankungen der einzelnen Jahre im Adener Hinterland einer geregelten Bodenbenutzung hinderlich, aber einer gesteigerten technischen Ausbildung wird es gelingen, die in den Bergen fallenden Wassermengen rationeller auszunützen und der Landwirtschaft dienstbar zu machen.

Im überseeischen Außenhandel Adens fällt, nach der oben mitgeteilten kurzen Statistik, der bedeutendste Anteil auf Indien, welches besonders baumwollene Stoffe und Garne, ferner Reis, Weizenmehl und Tabak liefert, während Aden dorthin Salz, Perlen, Gummiharze, Häute und Felle verkauft. Nächst Indien folgen die Vereinigten Staaten, die überwiegend ungebleichte Stoffe und Petroleum gegen Felle und Kaffee liefern. Das Petroleumgeschäft in Aden liegt fast ganz in den Händen der Standard Oil Co., welche in Aden durch die Aden Coal Co. vertreten wird. Die Einfuhr erreichte im Jahre 1912 63000 hl, alles in Blechkisten, wovon etwa die Hälfte in Aden verbraucht, die andere weiter

1) Das südwestliche Arabien. Angewandte Geographie IV. 8. Frankfurt a. M. 1913.

verschifft wird. Rußlands Petroleumeinfuhr nach Aden war vor zehn Jahren gar nicht unbedeutend, ist aber immer mehr zurückgegangen. England selbst steht, obwohl Besitzerin von Aden, im Außenhandel desselben erst an dritter Stelle, und zwar auch hier nur infolge seines starken Kohlengeschäfts. Englische Baumwollstoffe werden in Aden, infolge der indischen Konkurrenz, nur wenig abgesetzt. Aden liefert an England besonders Felle und Häute. Unter den Festlandsstaaten hatte Frankreich den größten Handel mit Aden, woher es, wie Nordamerika, Felle und Kaffee bezog. Oesterreich liefert Zucker, und Deutschlands Handel mit Aden muß als ziemlich unbedeutend bezeichnet werden. Man ersieht aus dieser kurzen Zusammenstellung, daß die Lebensmittel in der Ein- und Ausfuhr Adens im allgemeinen keine bemerkbare Rolle spielen.

Besondere Bedeutung fällt Aden als Kohlenumschlagshafen zu. Früher war Aden die einzige Kohlenstation zwischen Indien und Suez, und der Ort ist auch heute noch der wichtigste Platz dafür. Die Kohleneinfuhr nach Aden betrug 1912 135000 t im Werte von etwa 3,8 Millionen Mark, fast alles englische Kohle aus Wales. Nur etwa 10000 t Kohle kommen aus Indien und etwa 6700 t aus Japan. Aden selbst verbraucht nur wenig Kohlen, teils zur Herstellung von Trinkwasser und Eis, teils für den Leichterverkehr im Hafenbetrieb. Alle übrige Kohle, die auf reichlich 120000 t angegeben wird, dient lediglich als Bunkerkohle für die Ozeandampfer. Das ganze Kohlengeschäft Adens liegt in den Händen weniger Firmen, hauptsächlich: Cory Bros. in Cardiff, die in Aden unter dem Namen The Aden Coal Co. vertreten sind, dann Luke Thomas & Co. in London, die Parsenfirma Cowasjee, Dinshaw & Bros. Ferner haben in Aden noch eigene Kohlenlager: die englische Regierung, die Peninsular and Oriental und die Messageries Maritimes.

In seinen wichtigsten Waren nahm der Einfuhr- und Ausfuhrhandel Adens in den Jahren 1909 bis 1912 (nach Berichte über Handel und Industrie, Bd. 21. 1914) folgende Entwicklung:

Wert der wichtigsten Einfuhrwaren in je tausend Mark.

	1909	1910	1911	1912
Baumwollengarn	1400	1500	1880	2000
Ungebleichte Baumwollenstoffe	7600	9500	10200	13000
Gebleichte Baumwollenstoffe	1000	1000	1300	1700
Bunte Baumwollenstoffe	2600	2400	3100	3500
Reis	2900	3100	4000	4000
Weizenmehl	1300	1100	1300	2500
Datteln	1100	800	1000	1600
Raffinierter Zucker	1600	2400	1060	3400
Rohtabak	2600	3200	3400	3400
Petroleum	460	670	760	950
Steinkohlen	3000	3000	4400	3700

Wert der wichtigsten Ausfuhrwaren in je tausend Mark.

	1908	1910	1911	1912
Kaffee	8300	8200	8300	10800
Felle	12000	11000	10800	11300
Häute	2000	2600	2200	3000
Harze	1000	1300	1500	1500
Perlen	600	800	1700	1200
Salz	400	540	880	1100
Muscheln	350	430	420	600
Elfenbein	1500	1000	800	500
Wachs	600	300	440	250

Im Jahre 1912 betrug somit der Wert der Gesamteinfuhr nach Aden 39,750 Millionen Mark, davon entfallen 20,2 Millionen Mark allein auf Baumwollstoffe und -garne. Unter den Ausfuhrwaren Adens nehmen Felle und Häute mit 14,3 Millionen Mark den ersten Platz ein, es ist fast nur afrikanische Ware, hauptsächlich vom Somaliland her. Da in den trockenen Gebieten am Roten Meere Ziegen und Schafe besser gedeihen als Rindvieh, so kommt den Fellen ein viel größerer Anteil im Handelsverkehr Adens zu, als den Häuten. Die Ein- und Ausfuhr zur See betrug:

		1909	1910	1911	1912
an Fellen in Millionen	Stück				
	Einfuhr	7,5	7,4	8,—	7,1
	Ausfuhr	8,—	8,2	8,4	8,4
an Häuten in tausend	Stück				
	Einfuhr	260	322	216	279
	Ausfuhr	297	368	312	334

An Fellen kommen mit Karawanen zu Lande jährlich nur etwa 300 000 Stück nach Aden, ferner muß man noch an 90 000 Schaffelle hinzurechnen, deren Träger jährlich vom Somaliland lebend nach Aden zum Schlachten gebracht werden. An Häuten beträgt die Einfuhr auf dem Landwege kaum über 32 000 Stück. Man ersieht hieraus, daß Aden bei seinem bedeutenden Fell- und Häutegeschäft, im Grunde genommen, lediglich den Spediteur für die afrikanische Küstenproduktion abgibt, wozu Aden eben infolge seiner geographischen Lage und seines guten Hafens von Natur aus berufen ist.

Der Kaffee bietet in Ein- und Ausfuhr fast das gleiche Bild; auch hier ist die Ausfuhr stets nur um ein weniges höher als die Einfuhr. Dieser geringe Ueberschuß muß (nach Dr. *W. Schmidt*, loc. cit. 103) als die Menge angesehen werden, die aus dem Serat zu Lande nach Aden gelangt, abgesehen von dem, was hier selbst verbraucht wird. Die Hauptmenge des eingeführten Kaffees stammt von den Hafenplätzen des Yemen am Roten Meere und aus Abessynien. Folgende Tabelle gibt über Adens Einfuhr und Ausfuhr von Kaffee für die Jahre 1909 bis 1912 Aufschluß.

Einfuhr von Kaffee in tausend Doppelzentner.	1909	1910	1911	1912
Aus Mokka .	11	7	5	20
Hodeida	24	21	23	17
Djibouti	19	27	21	22
Zusammen	60	61	55	70
Ausfuhr				
nach Nordamerika	12	10	17	18,2
Afrika	7	9	11	16,3
Frankreich	21	22	12	15,5
England	6	6,5	3	4,3
Deutschland	4	4	3	2,3
Zusammen	68	66	64	76

Etwa die Hälfte des Kaffees wird in Aden enthülst und gereinigt, ehe er zur Weiterverschiffung gelangt, insbesondere der aus Arabien mit Karawanen herangebrachte Kaffee, welcher 1912 jedoch nur 3640 Kamellasten enthülsten Kaffees im Werte von rund 1 Million Mark und 3250 Kamellasten unenthülsten Kaffee im Werte von 650000 Mark ausmachte. Die Einfuhr über Land erreichte 1912 demnach etwa 15000 dz, über See aber 70000 dz. Um die Wende des Jahrhunderts geriet der Kaffee Arabiens durch einige unlautere Handelsmanöver malaiischer und amerikanischer Händler in Mißkredit. Man brachte damals Kaffee aus Brasilien und Java nach Aden und packte ihn hier in die beim Kaffeehandel in Hodeida üblichen besonderen Kaffeesäcke um, die das kennzeichnende Merkmal des Mokkakaffees sind. Die Handelskammer in Aden hat sich aber sehr bald mit diesem Vorkommnis befaßt und es als eine ihrer wichtigsten Aufgaben angesehen, dem arabischen Kaffee seinen alten Ruf zu bewahren und wiederzugewinnen. Eine Einfuhr aus Amerika und dem malaiischen Archipel ist, wie *Schmidt* schreibt, heute nicht mehr gestattet, ebenso ist die Ausfuhr von Kaffeesäcken aus Aden verboten. Wenn trotzdem noch fremder Kaffee, in yemenisches Gewand gekleidet, auf dem Weltmarkte erscheint — es kann dies nur sehr wenig gewesen sein —, so liegt das darin begründet, daß eine Ausfuhr von Kaffeesäcken aus Hodeida immer noch auf Schmugglerwegen versucht wurde, ohne daß die türkische Verwaltung dies völlig verhindern konnte.