

hätten. Sie hofften, die gekauften Sklaven durch Erythräa zu bringen und sie an der arabischen Küste landen zu können.

Während ich mich so auf dem Schiff umtat, allerlei sah und hörte, fragte ich mich, ob die kleineren Fahrzeuge — Segel- oder Ruderboote —, die auf dem Roten Meere hin und her fuhren, tatsächlich mehr Romantik in sich bargen als der italienische Frachtdampfer, der im Zickzack die afrikanische und die arabische Küste berührte.

Assab war der erste erythräische Hafen, den wir anliefen. Diese früheste italienische Niederlassung auf äthiopischem Boden ist noch heute ein Dorf. Weniger als hundert runde Grassütten beherbergen die eingeborene Bevölkerung. Aber auch ohne daß man die im Winde flatternde Fahne auf dem Gouvernementsgebäude sieht, erkennt man, daß man sich in einer italienischen Besizung befindet: Die nackten schwarzen Kinder in den krummen Gassen erheben die Hände zum römischen Gruß. Das villenartige Haus des Gouverneurs, ein riesiges Zollgebäude nebst Warenlager, ein Gefängnis mit hohen grauen Mauern bilden den ganzen italienischen Teil des Ortes. Zwei oder drei weiße Lehmbauten dienen als Kauf- und Lagerhäuser für die Händler. Aber Assab ist nicht ganz ohne Industrie. Gleich jenseits des Dorfes befindet sich an der Küste eine Salzsiederei, und hinter dieser erblickt man eine Anzahl kleiner Anpflanzungen von Dattelpalmen. Da wir nur anhielten, um Fracht auszuladen und einzunehmen, waren wir bald wieder auf Fahrt. Eine Woche später landeten wir in Massaua, dem Heimatsort der „Somalia“ und dem Hafen, in dem der ganze Handel von Abessinien und dem Sudan, auf seiner letzten Wegstrecke durch fremdes Land behindert, das Rote Meer erreicht. Mit seinen 2500 Einwohnern wirkt Massaua im Vergleich mit