

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 6 (1930)  
**Heft:** 34

**Artikel:** Afrika-Flugdienst  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-755926>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# AFRIKA-FLUGDIENST



Wüstenflugplatz  
in der Sahara

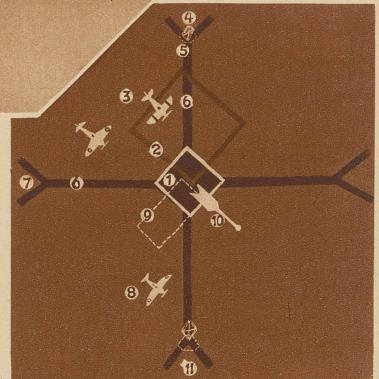
REPORTAGE FÜR DIE  
ZÜRCHER ILLUSTRIERTE  
VON JACK AWAY

Die meisten unserer Leser werden sich wundern, von einem ständigen Flugdienst in Afrika zu hören, wo noch in aller Erinnerung die sensationellen Flugleistungen unseres Landsmannes Mittelholzer in Afrika sind. Tatsächlich existiert aber ein solcher Flugdienst, der von englischen, französischen und belgischen Gesellschaften durchgeführt wird.

Schon im Jahre 1919 wurde die «Société des transports aériens guyanais» gegründet, die neben den englischen Fluggesellschaften eine der ersten war, die den ausschließlichen Kolonial-Flugdienst

zu ihrem Ziele machte. Durch private Initiative wurden dann 1922 in Frankreich gleich zwei Gesellschaften ins Leben gerufen, die den Afrikaflugdienst systematisch auszubauen versuchten. Die erste und ständige Flugroute wurde zunächst zwischen Dakar und Kayes

Bild rechts: Schema eines Wüstenflugplatzes. Die Zahlen bezeichnen: 1. Raum für Dienstpersonal. 2. Unterirdisches Ersatzteillager. 3. und 8. Parkende Flugzeuge, die hinter den Windschutzmauern stehen. 4. und 11. Funkpeilgeräte für ankommende Flugzeuge. 5. und 6. Windschutzmauern, die den feinen Flugsand von den Apparaten fernhalten sollen. 7. Winkelmauern gegen Staubwirbel. 9. Unterirdische Tankanlage für Betriebsstoffe. 10. Windrichtungsanzeiger.



Fliegeraufnahme der Etappenstation Colomb-Béchar am Rande der Sahara. Links neben den Flugzeughallen sieht man eine Autokolonne, die die letzten Vorbereitungen für eine Durchquerung der Wüste trifft

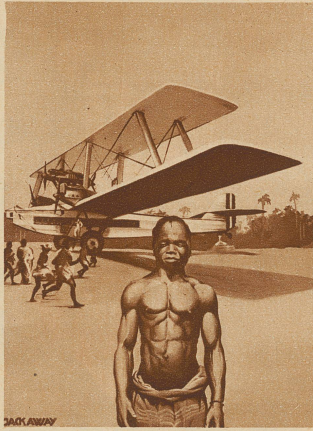
betrieben. Durch die Erfolge ermutigt, die in dem regelmäßigen Flugdienst dieser Strecke zu verzeichnen war, wurde dann 1923 durch die «Société du réseau aérien transafricain» die 355 km lange Strecke Algier - Biskra in Betrieb genommen, die kurz darauf über Biskra hinaus, bis Uargla verlängert wurde. Diese Strecke ist dann zur ersten Etappe der riesigen Transsaharalinie geworden, die heute quer durch ganz Afrika führt. Sie verbindet die nördlichen Saharagebiete mit Zentralafrika und dem belgischen Kongo. — Durch die «Compagnie Générale Aéropostale» ist die wirtschaftlich wichtige Strecke Casablanca—Dakar geschaffen worden, die in Casablanca Anschluß an die Fluglinie nach Paris hat. Die ebenso bedeutende Verbindung Casablanca-Oran-Algier konnte aus wirtschaftlichen Gründen erst im letzten Jahre ständig aufgenommen werden. Eine Verlängerung dieser Linie ist projektiert, die dann Algier noch mit Tunis verbinden würde. — Vielleicht dürfte aus gewissen politischen Gründen aber gerade dieses Projekt noch längere Zeit auf seine Erfüllung warten. Welche Wichtigkeit den genannten Flugverbindungen zukommt, kann man ohne weiteres aus den staatlichen Subventionen erkennen, die den einzelnen Gesellschaften zum Ausbau ihrer Betriebsstrecken gewährt werden.

Die Linie der «l'Aéropostale», die in Dakar endet, soll in nächster Zeit große Erweiterungen erfahren. Es sind dies die projektierten Linien von Dakar bis Brazzaville, dann Dakar - Kayes-Bamako, von da aus sich verzweigend einmal nach Bassam resp. nach Gao, wo das Flugzeug wieder Anschluß an die Transsaharalinie bekäme. Der Zubringerdienst und kleinere wichtige Verbindungen werden heute durch die «Compagnie générale transsaharienne» mit ihren Schnell-Kraftwagen regelmäßig durchgeführt. Auf allen Linien einschließlich der Autolinien wird auf genaue Einhaltung der fahrplanmäßigen Zeit geachtet, und die Statistiken beweisen, daß der Sicherheitskoeffizient dem Europas ebenbürtig ist.

Belgien betreibt mehrere Linien in seinen Kongo-gebieten, die Boma mit Elisabethville, und durch verschiedene Nebenlinien auf dieser Strecke Bandundu, Coquilhatville, Luebo, Tschikapa, Luluaburg, Kongolo, Albertville usw. miteinander verbinden. Projektiert sind die Linien Coquilhatville-Libenge, Coquilhatville-Stanleyville-Kasenyé und die Verlängerung der Linie Luluaburg-Kongolo bis Astrida. Eine der Transsaharalinie ebenbürtige Verbindung wird die von der englischen «Imperial-Airway» projektierte Linie sein, die Kairo mit Kapstadt verbinden wird. Diese Flugroute folgt mehr oder minder dem transafrikanischen Eisenbahnprojekt Englands und wird wohl in kurzer Zeit in Betrieb gesetzt werden. Diese Linie kreuzt bei Tété die Transsaharalinie, wo die Reisenden nach Madagaskar umsteigen müssen. Die Transsaharaverbindung, die in Tulear auf Madagaskar endet, wird in Tananarive (Madagaskar) unterbrochen, wo jeweils das Anschlußflugzeug nach Indien und Indochina bereitsteht.

Die Bedeutung dieser Flugverbindungen erklärt sich aus der ungeheuren Zeitersparnis. So braucht z. B. ein Brief von Gao, im innersten Afrika, bis nach Zürich etwa eineinhalb Monate, trotz der Flugverbindung, die bis nach Dakar führt. Nach Eröffnung der Linie Dakar-Gao wird derselbe Brief

Übersichtskarte von Afrika mit den bestehenden und projektierten Fluglinien. 1. Bestehende französische Linien (gestrichelt). 2. Projektierte französische Linien (gestrichelt). 3. Belgische Kongolinien. Die Projekte sind punktiert. 4. Die projektierte große englische Linie von Kairo nach Kapstadt. Stückweise ist sie schon im Betrieb. 5. Die mit großer Regelmäßigkeit betriebene Transsaharalinie von Algier nach der Südspitze von Madagaskar



Typisches Bild von einem Landplatz im Innern Afrikas



per Luftpost nur noch etwa 4 Tage bis Zürich benötigen. Dasselbe Zeitverhältnis kann man beliebig auf alle anderen Strecken anwenden, die alle einen unverhältnismäßig langen Landweg aufweisen.

Zu der wirtschaftlichen Bedeutung, die diesen Fluglinien zukommt, gesellt sich eine wissenschaftliche. Man versucht nun eine genaue photokartographische Aufzeichnung von Afrika systematisch durchzuführen.

Zu den größten Vorteilen zählen jedoch die schnelle Transportmöglichkeit von Kranken, die Zubringung frischer Medikamente usw. Momente, die der weißen Kolonisationsbevölkerung wesentlich günstigere Vorbedingungen zu einer Ansiedlung schaffen.

Es ist natürlich, daß gute Verkehrsverbindungen gleichzeitig einen wirtschaftlichen Aufschwung nach sich ziehen. Wirtschaftlicher Aufschwung wiederum zieht neue Menschen an. Neue Menschenmassen aber verlangen mehr Verkehrsmöglichkeiten. Das ist der ewige Kreislauf, der sich auch in den nächsten Jahrzehnten in Afrika bemerkbar machen wird.



JACK AWAY

Wo Flüsse und Seen es ermöglichen, verwenden die Gesellschaften Wasserflugzeuge. Das Bild zeigt einen solchen Apparat einer englischen Linie