

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 7 (1931)
Heft: 5

Artikel: Sahara-Flug
Autor: Mittelholzer, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-752721>

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.](#)

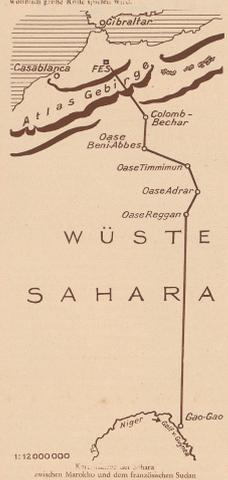
Download PDF: 14.03.2025

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



SAHARA-FLUG

die von kühnen französischen Militärliegern im einstorigen Flugweg gemacht worden sind und bei denen viele der Tapferen verblieben sind. — Die Besteigungen zu einer regelmäßigen und sicheren Überbrückung der Sahara sind keine rein sportlichen Angelegenheiten, sondern sind die ersten Schritte zur Erschließung eines Verkehrsnetzes von Zentralafrika nach Europa, aber im Zukunft wahrscheinlich noch eine zugehörig wichtige Rolle spielen wird.



In der Luft zwischen Reggan und Gao. Um Sandstürmen und Gegenwinden zu weichen, haben wir auch von Fes her in die Kabine hineingekommen. Kapitän Wood und Mechaniker Wignam prüfen es in der oberen Flugkabine. Die Luft ist dünn, es ist schwer, die Flughöhe zu bestimmen und die Horizontale über Instrumente genau einzustellen.



Eingeborenen-Stellung in den Oasen von Reggan. Die Häuser sind aus luftgetrockneten Lehmziegeln gebaut.



Die Ankauf in Gao. — Welcher Gegenstand zu allem was wir hinter uns haben. Welcher Gegenstand zu den Menschenreizen der Oasen und welcher Kontrast in Bezug auf Landschaft und Vegetation! Auf den schwarzen Leibern findet man allerlei Kleingegenstände europäischer Herkunft, etwa Messer und Äxte, aber hier doch als Ausdruck der Eleganz gemeint.



Von Fes nach dem Niger Von Walter Mittelholzer

Am 12. Dezember flogen wir von Fes ab, überquerten den mittleren Atlas und landeten nach zweieinhalb Stunden in Colomb-Bechar, bereits mitten in der Wüste. Wir setzten am folgenden Tag die Reise fort, machten eine Zwischenlandung in der Oase Beni Abbas, überflogen die Palmen der Oase Timminun und waren am Nachmittag bereits in Adrar, das in der Gruppe der Tost-Oasen liegt. Am 16. Dezember ging die Reise bis Reggan. Dort lagerte der vorangeschickte Brennstoff, und wir nahmen mit Hilfe der schwarzen Soldaten 1600 Liter ein. Bereits am nächsten Tag überwand unsere Maschine die große 1200 Flugkilometer messende Strecke von Reggan nach Gao am Ufer des Nigerflusses. Sicher Flugstunden sind über das vollenmäßig wasserlose, menschenleere und gefährlichste Gebiet der Kanadas von Timminun, mit seiner ungewöhnlichen Gefahren für Maschine und Mensch: plötzlich auftretende Sandstürme, unregelmäßige atmosphärische Verhältnisse, welche die Orientierung erschweren, ungenügende Karten und nur ein einzigbare Witzte bald mit Fes, bald am Saïb — 10 jäh von Reggan nach Gao eine Autopiste, angelegt von einem kühnen französischen Offizier, unter sehr bald verfehlt, bald unzulänglich. Diese Autopiste führt, in die düstere, Stelle in dem Kreis von Hunderten von Klammern, in die wir im Falle einer Notlandung, allzufalsch aufzufahr wären. Jede Landung außerhalb dieser Autopiste bedeutet den sicheren Tod. — Unsere dreimotorige Maschine geht uns durch ihren großen Akkumulator allmählich stärkere Substanzien, als jene Versuche die aufzuweisen.



Abene Timminun, Karamanien der Region von Colomb-Bechar, das ist die zweite abendliche Überfliegen der Flugweg zu Adrar, voroffen sind. Von Colomb-Bechar entfernt wir 200 km bis zu der nächsten Gruppe von Oasen — Adrar von dem Karamanien, am Ende, der im 1910 die Autopiste mit einer vollständigen der eine Transversale der Sahara verläuft.



Ein Offizier auf einer Unterstation der 'Transit-Sahara', die was in Beni Abbas bei der Zwischenlandung zu unterhalten. — Die Maschine wird, die verbrannt hier von Durschichte, unge wolle Pflanzung aus Sandstein mit zerlegt im Sommer. Temperatur bis 50° im Schatten.

Über den Sandstürmen in der Gegend von Beni Abbas. Der Flugweg ist hier in Bergen bis zu 200 m Höhe angelegt. Wie ein Meer liegen in bläulichen Glise die gelben Wellen unter uns und soweit die Blicke reichen, in einer Breite von circa 200 km und 300 km in der Länge fließt sich hier das Sandmeer.



100 Jahre. Die Oase von Beni Abbas, eine der schönsten Sahara-Oasen, wie sie heute. Aber jedem Wüstendörfer sind nach Hitze und Sand die Palmen, die es erquicklich, als die Sehnsucht erschaffen, das es sich denken kann.