

# Sahara-Flug

Autor(en): **Mittelholzer, Walter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **7 (1931)**

Heft 5

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-752721>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



# SAHARA-FLUG



## 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 vorausgeschickte 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 völkerrig 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 Autopilot, angelegt von einem kühnen französischen Offizier, unter sehr bald verfehlt, bald unzulänglich. Diese Autopiloten Gefahr führt, in die dinstige, Stelle im Umkreis von Hunderten von Kilometern, in die wir im Falle einer Notlandung, allzufalls, aufzudeck wären. Jede dieser Notlandung, allzufalls, aufzudeck wären den scheren Fes. — Unsere dreimonatige Maschine geht uns durch ihren großen Akkumulator allmählich stärkere Substanzien, als jene Versuche, die aufzudeck



Abene Timminun, Karamanien der Region von Colomb-Bechar, das ist die zweite abendliche Überflugung im Flugzeug zu Adrar, von Fes ab. Von Colomb-Bechar entfernt wir 200 km von Fes in die südlichen Gruppen der Kanadas — Adrar von dem Karamanien, am Ende, der im 1910 die Autopiloten mit einer Notlandung der eine Notlandung der Sahara war.

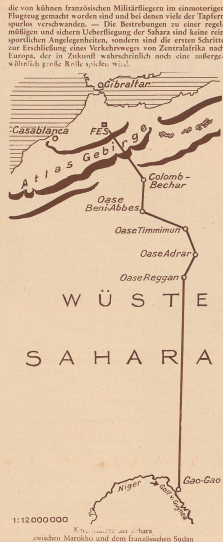


Ein Offizier auf einer Notlandung der 'Festung Saharab', die wir in Beni Abbas bei der Zwischenlandung mit unvorhergesehenen Notizen ergriffen. Im vorderen Teil sind die Maschine, im hinteren Teil die Notlandung mit einem in einem Tempore bis 30° im Schatten

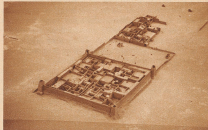
Über den Sandhühen in der Gegend von Beni Abbas. Der Flugplatz ist hier in Bergen, bei 200 m Höhe angelegt. Wie ein Meer liegen in bläulichen Glise die gelben Wälder unter uns und soweit die Blicke reichen, in einer Breite von circa 200 km und 300 km in der Länge fließt sich hier das Sandmeer



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 und sind die Palmen, die es erträglich, als die Sahara erschaffen, das es sich denken kann



1:12.000.000  
W. Mittelholzer u. A. Hara  
zwischen Marokko und dem französischen Sudan



Die Ankunft in Gao. — Welcher Gegensatz zu allem was wir hinter uns haben. Welcher Gegensatz zu den Menschenleben 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

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

In der Luft zwischen Reggan und Gao. Um Sandstürmen und Gegenständen gerieten zu sein, haben wir auch von Fes her in die Kabine hineingekommen. Kapitän Wood und Mechaniker Wagners gingen zu den oberen Flugplätzen. Die Luft ist dünn, es ist schwer, die Flughöhe zu bestimmen und die Horizontlinie über den Bergen genau einzurichten

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