

Sahara-Flug

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

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

Heft 5

PDF erstellt am: **30.06.2024**

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 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 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 einzige Stelle im Umkreis von Hunderten von Kilometern, in der wir im Falle einer Notlandung, allzufalls, aufzufahr wären. Jede Landung außerhalb dieser Autopiloten bedeutet den sicheren Tod. — Unsere dreimotorige Maschine geht uns durch ihren großen Akkumulator allmählich stärkere Substanzien, als jene Versuche die aufweisen.



Abene Timminun, Kommandant der Region von Colomb-Bechar, dem wir die ersten Luftverbindungen über den Flugweg zu Adrar, veröffentlicht. Von Colomb-Bechar entfernt wir 200 km von der französischen Gruppe in der Sahara — Adrar von dem Kafilas Palast, am Rande, der im 1910 die Autopiloten mit einer vollständigen der eine Transversale der Sahara verläuft.



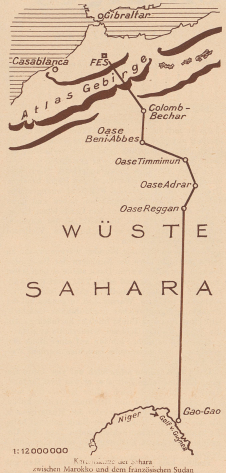
Ein Offizier auf einer Luftmaschine der "Frontiers Sahariens", die wir in Beni Abbas bei der Zwischenlandung mit unvorhergesehenen Schwierigkeiten, die vorliegen hier und Dreibunde, unge wolle Piloten und endlich mit Erfolg im Sommer Temperatur bis 50° im Schatten.

Über den Sandhühen 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 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 wir heute. Aber jedem Wüstendünen sind nach Hitze und Sand die Palmen, die es erquicklich, als die Sehnsucht erschaffen, das er sich denken kann.

die von kühnen französischen Militärliegern im einstorigen Flugweg gemacht worden sind und bis dahin viele der Tapferen verabschieden. — Die Besteigungen zu einer regelmäßigen und sicheren Überbrückung der Sahara sind keine rein sportlichen Angelegenheiten, sondern sind die ersten Schritte zur Erschließung eines Verkehrsweges von Zentralafrika nach Europa, der in Zukunft wahrscheinlich noch eine außerordentlich große Rolle spielen wird.



In der Luft zwischen Reggan und Gao. Um Sandstürmen und Gegenwinden gerudert zu sein, haben wir auch von Feser her in die Kabine hineingekommen. Kapitän Wood und Mechaniker Wignam prüfen es in die obere Flugkammer. Die Luft ist dünn, es ist schwer, die Flughöhe zu bestimmen und die Horizontalen oder Vertikalen genau einzustellen.



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 kindgemächtige europäischer Herkunft, etwa inausgesprochen und ägyptischer, aber hier doch als Ausdruck der Eleganz gemischt.