

Durch Sand und Sonnenbrand

Autor(en): **Heim, Arnold**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **10 (1934)**

Heft 38

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-754865>

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.

Durch Sand und Sonnenbrand

Text und Aufnahmen von Arnold Heim

Der folgende 2. Bericht über die letzte Reise von Prof. Dr. Arnold Heim durch Westafrika ist ein Auszug aus seinem noch dieses Jahr im Verlag Hans Huber in Bern erscheinenden reichillustrierten Buches «Negro Sahara».

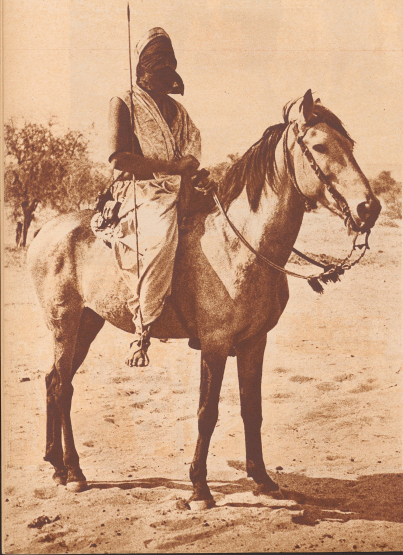
Von der Elfenbeinküste herkommend, wollten wir als erste der Ersten von Senegal, Franzosen-Sudan auf dem Trasse von B a n d i a g a z a über H o m b o r i nach G r a s am Niger zu durchmessen. Daß diese Strecke dem Ausdrucker wegen des Unmöglichen besondere Schwierigkeiten bietet, hatten wir längst von einem Beamten vernommen. Als aber auf unsere schriftliche Anfrage beim Administrator von Bandagara die Antwort eintrat: «vous n'avez rien à craindre», waren wir nach zu dem Wagnis entschlossen, denn nach allem, was zu erfahren war, versprach dieses erst kürzlich geöffnete Terrain, durch die interessantesten der noch fast unbekanntesten Gegenden zu führen. — Wir mußten zunächst den Umweg nach M o p o r i am Niger fahren, um dort unseren Wagen sicher mit Benzinstoff zu beladen. Denn auf der weiten Strecke von dort bis Gao, einer in gerader Linie gemessen 200 Kilometer langen Seite des Nigerbecken, war nirgend mehr Benzin zu finden.

Nachdem wir die salzhaften Felshäuser der Halbe-Niger besichtigt hatten, gelangten wir am 6. Februar dieses Jahres nach H o m b o r i, einem großen Dorf oder Städtchen von vierhundert auf einer Felsen-terrasse, dem Sitz des Sultans-Songha B a l o b o M i l e z. Zum Unterschied der beiden Negerstämmen der südlichen Gegenden hatte hier der Islam Eingang gefunden, und so freundlich uns der König empfing und uns zum Tee nach seiner Art einlud, so mußten wir uns in acht nehmen, mit keinem Schritt die Seite seiner kleinen Burg zu berühren, in der seine sechs Frauen und acht Kinder untergebracht waren.

Zu unserer Ueberraschung sprach Babo Maigi ein fließendes französisch. Mit Soho erzählte er uns, daß er als Gast der französischen Regierung 1911 die Kolonialausstellung in Paris besucht habe. Auf Hombori folgte die sawanerie Strecke. Schon nach einstündiger Fahrt konnte von einer Strecke nicht mehr die Rede sein. Die

Spuren gingen weit auseinander. Da die Räder in den tiefen Furchen einsanken und wir daran stecken blieben, saßen jeder Wagen seine neuen Spuren zu fahren. Unwillkürlich gelangt man dabei zwischen die dortigen Akazienbüsche der Sandsteppe. Anlässlich der Fahrt, noch nicht von dem Dorf ab, über mehte und mehte erregten diese bei der Reibung des Fahrens kleine Risse. Und so wurden uns die Dörner zum Verhängnis.

Mitten in der ständigen Steppe nordöstlich Hombori liegt der mir anstehende See von Gao. An seinen Ufern hat die französische Regierung die Lärnterritorien für die Palastbauern, d. h. ursprünglich für die französische Militär, ein «Kolon» errichten lassen. Wir waren nur noch etwa mehr als zwei Kilometer davon entfernt, als wir zum zweitenmal ein Pneu platt fiel. Wir hatten nicht kein Konvalesz mehr und mußten einen



Ein Hutzug-Chef. Er trägt ein Halmstrichmähle die Leinwand, von Gao, die er im folgenden Gebirge verliert. Links im Hintergrund ist der See von Gao im Französischen Sudan leicht sichtbar.



Versteuerte Abfälle in der Gegend von Bandagara im Französischen Sudan. Ein halbes Hundert Eingeborene haben zu Stricken den Wagen fest, um auf der ständigen Piste am besten die Gelenke zu verbinden.



Eine heroische Landschaft, die Granitfelsen der Halbwüste. Es sind die Garmittelle bei Hombori, ein Überbleibsel einer im übrigen verwiterten Gebirgsbildung. Die Türme sind 350 bis 400 Meter hoch.

neuen Schlauch einsetzen. Als es dann nach stundenlanger Arbeit meinen Gaste Kollegen Gras gelungen war, den neuen, noch harten Pneu loszuwickeln und mit dem Schlauch darin wieder einzusetzen, da hatte sich bei der Arbeit in der Dunkelheit des Halbelbens derartig eingeklemmt, daß der neue Schlauch durchlöcher war. Er blieb also nicht anderes übrig, als den Wagen zu verlassen, durch den Sand zum Bord zu waten, und dort mit Flicken der mangelgeprüften Schläuche zu beginnen. Bis nach Mitternacht arbeiteten wir vergeblich, denn mit dem Metz-Apparat, der uns bisher seine guten Dienste geleistet hatte, wollte bei der außerordentlichen Trockenheit der staubigen Luft kein Pflaster mehr halten. Endlich mußten wir uns schließlichen ergeben und legten uns, von Dutzenden von Fiebermäusen umschwert, in unsere Decken.

Schon bei Tagesanbruch waren wir wieder an der Arbeit, bis das letzte Pflaster erfolglos ausgebracht war. Was jetzt? Gras meinte, wir werden trotzdem heute noch Gao erreichen, und stopfte den Pneu mit Heu. So fahren wir los. Aber schon nach drei Kilometern blieben wir im Sande stecken. Das Heu war zu Pulver zerdrückt und der Pneu entleert. Nun suchten wir nach alten Hemden in unseren Handkörbchen, um damit zu stopfen. Ich schnittete den Kopf. Aber Gras, ein erfahrener Afrika-Autofahrer, wollte in seinem Optimismus weiter fahren. Bald blieben wir wieder im Sande stecken. Der platte Pneu drehte sich jetzt

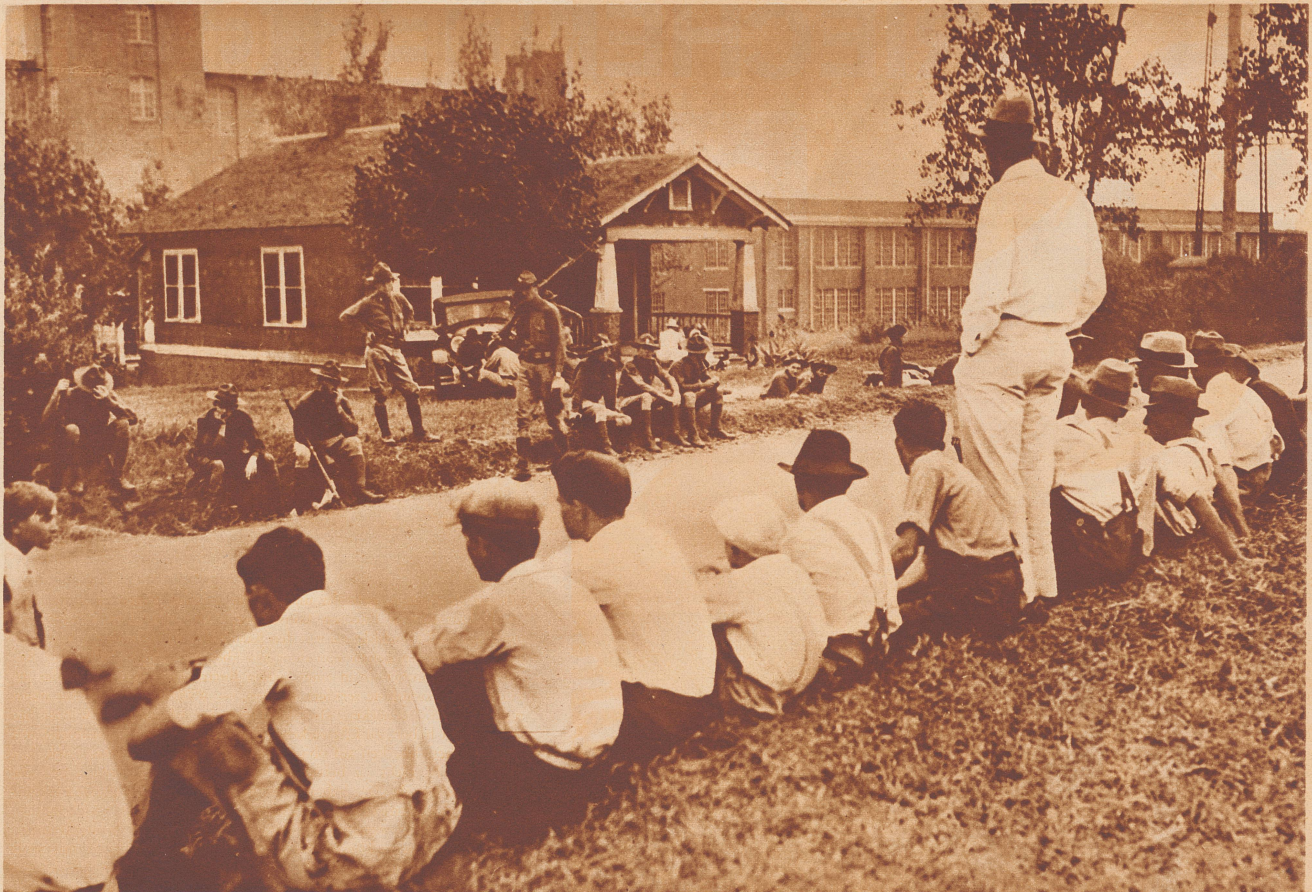


Die Dampfboote am Niger, sechs Kilometer unterhalb Gao. Der Niger ist hier 400-600 Meter breit.



Der Sultans-King Babo Maigi (der rechte von links) mit der Neben seiner Stammes, vor seiner Residenz in Hombori (Französisch-Sudan).

(Fortsetzung Seite 127)



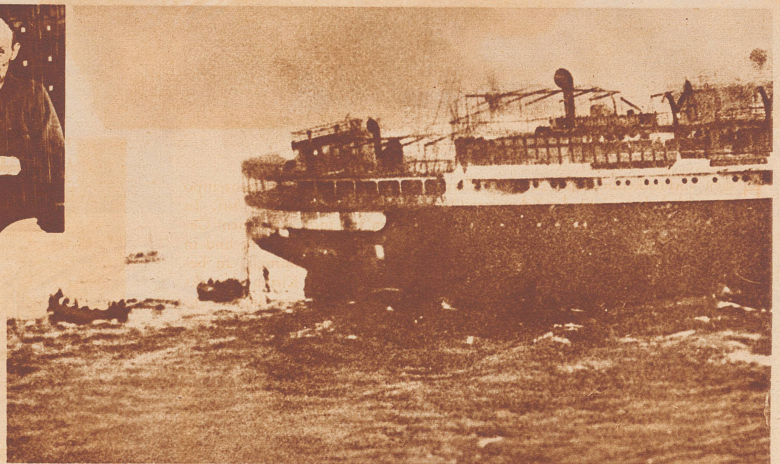
Hüben — Drüben Die Streikwelle, die über die Vereinigten Staaten geht, ist die größte, die Amerika je erlebt hat. Mehr als eine halbe Million Textilarbeiter streiken. In einigen Städten kam es zu Ausschreitungen. Zur Bewachung der Fabriken ist Militär herangezogen worden. Unser Bild zeigt eine Spinnerei in der Stadt Seneca in Süd-Karolina, bewacht von einem Detachement Infanterie. Am Straßenrand sitzen die streikenden Arbeiter der Fabrik, ihnen gegenüber, auf der andern Seite der Straße, die aufgebotenen Soldaten.

Die Katastrophe des «Morro Castle»

Aus bis jetzt ungeklärter Ursache geriet am 8. September der 11 500 Tonnen-Dampfer «Morro Castle» der Ward-Line an der Küste von New-Jersey in Brand. An Bord waren 318 Passagiere und 240 Mann Besatzung. 197 Menschen kamen ums Leben.



Eine der überlebenden Frauen wird in völlig erschöpftem Zustande, jeglicher Habe beraubt, vom Rettungsboot auf das Hilfsschiff gebracht.



Ein dramatisches Bild des brennenden Dampfers «Morro Castle», das vom Deck des Rettungsschiffes «Monarch of Bermuda» aufgenommen wurde. Deutlich vermag man zu erkennen, wie sich aus dem brennenden Schiff Menschen an der an der Steuerbordseite befestigten Strickleiter zu den zwei Rettungsbooten hinunterlassen. Bild links oben: Der erste Offizier des «Morro Castle», Warmts, macht seine Aussagen vor dem Bundesgericht. Nachdem der Kapitän des Dampfers, Wilmott, während des Brandes an einem Herzschlag gestorben war, übernahm Warmts die Leitung der Rettungsarbeiten.

(Fortsetzung und Schluß von Seite 1209)

um das Eisenrad, nachdem bereits ein Hemd verlorengegangen war. Schmachend im Sonnenbrand arbeiteten wir jetzt mit der Schaufel, bis wir schließlich rückwärts wieder auf weniger weichen Sand gelangten. Jetzt war es klar genug, daß wir nach Gossi zurückkehren mußten. Schließlich erreichten wir auch das Bordj am Nachmittag dieses unglücklichen Tages. Das Resultat war: einer der zwei Reservepneus unbrauchbar gemacht, und der Benzinvorrat geschmälert.

Wir wußten nun, daß seit einigen Monaten ungefähr alle acht Tage ein Spezialwagen die Post auf unserer Trasse befördert und hatten keine andere Wahl, als geduldig auf Rettung zu warten. Unsere spärlichen Nahrungsvorräte wurden eingeteilt.

Was in der folgenden Nacht geschah, steht wie folgt in meinem Tagebuch vom 9. Februar:

«Nachts gegen zwei Uhr schreit Graz auf: «Ho ho, Auto!». Ich beruhige den Träumenden: «Non non, ce n'est rien.» Da knattert in der Tat ein Auto daher; der Courier, ein Postwagen mit drei Negern: Chauffeur, Gehilfe und Postmann aus Gao. Sie hatten unser Signal, die aufgeplanzte Schaufel mit Aufschrift, an der Wegkreuzung gesehen. . . . fahren die schlimme Sandstrecke bei Nacht, weil dann der Sand weniger beweglich ist. Kalte Sternennacht, der große Bär mit dem Polarstern ebenso frei wie das südliche Kreuz. Die Leute sind sehr freundlich, helfen uns mit Reparieren, Demontieren, Montieren, und überlassen uns sogar ihre Dose mit Klebstoff,

um dann, noch vor Tagesanbruch, wieder weiter zu fahren.» Diesem glücklichen Zufall haben wir es zu verdanken, daß wir wieder flügge wurden und nach mehreren weiteren Pannen und Mühsalen den Niger 10 Kilometer unterhalb Gao erreichten, wo die telegraphisch bestellte Dampffähre auf uns wartete. Nun waren wir geborgen. Aber noch ernster gestaltete sich jetzt die Frage der Weiterreise durch die Sahara. Denn von der Garage mit Kaufmagazin in Gao, von der man uns gesprochen hatte, war keine Spur vorhanden, und zudem kamen wir einen Tag zu spät, um dem Omnibus der Co. Trans-Saharienne voranzufahren. Ein Einzelwagen aber wird der Gefahren in der Wüste wegen von der Regierung aus nicht zugelassen.