

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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.04.2026

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



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 Tuat-Oasen liegt. Am 14. Dezember ging die Reise bis Reggan. Dort lagerte der vorausgeschickte Brennstoff, und wir nahmen mit Hilfe der schwarzen Soldaten 1400 Liter ein. Bereits am nächsten Tag überwand unsere Maschine die große 1200 Flugkilometer messende Strecke von Reggan nach Gao am Bogen des Nigerflusses. Sieben Flugstunden ging über das vollständig wasserlose, menschenleere und gefährdete Gebiet der Hamadas von Tanesrouit, mit neuen, ungewohnten Gefahren für Maschine und Mensch: plötzlich einsetzende Sandstürme, neuartige atmosphärische Verhältnisse, welche die Orientierung erschweren, ungeründete Karren und unter uns eine ungeheure Wüste bald aus Fels, bald aus Sand. — Es gibt von Reggan nach Gao eine Autopiste, angelegt von einem kühnen französischen Offizier, unter großen Gefahren und Anstrengungen. Diese Autospur, bald verweht, bald unauffindbar, wenn sie über felsiges Gebiet führt, ist die einzige Stelle im Umkreis von Hunderten von Kilometern, in der wir im Falle einer Notlandung allenfalls auffindbar wären. Jede Landung außerhalb dieser Autopiste bedeutet den sicheren Tod. — Unsere dreimotorige Maschine gibt uns durch ihren großen Aktionsradius allerdings stärkere Sicherheiten, als jene Versuche sie aufwies,



Oberst Trinquet, Kommandant der Region von Colomb Bechar, den wir für seinen außerordentlich liebenswürdigen Empfang zu Dank verpflichtet sind. Von Colomb Bechar nehmen wir 60 Kilo Post für die französischen Truppen in den Oasen mit. — Rechts von ihm Kapitan Paolacci, ein Korsar, der mit Hilfe der Autopiste mit einem Militärflugzeug die erste Transversierung der Sahara ausführte.



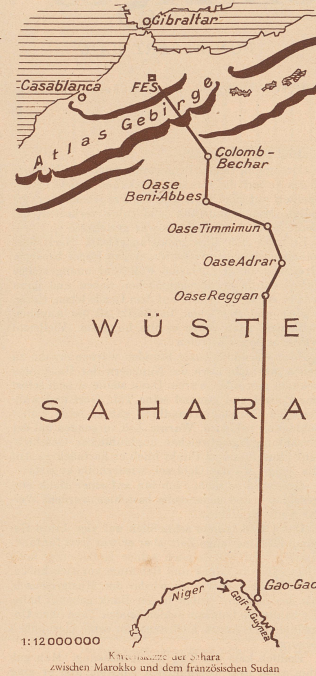
Ein Offizier und zwei Unteroffiziere der «Trailleurs Sahariens», die uns in Beni Abbas bei der Zwischenlandung mit unverholten Entzauern empfingen. Sie verbrachten hier zwei Dienstjahre, tragen weite Pfadloschoten und Sandalen und errögen im Sommer Temperaturen bis 50° am Schatten.

Ueber den Sanddünen in der Gegend von Beni Abbas. Der Fiegepand ist hier in Bergen bis zu 200 m Höhe aufgeschüffelt. Wie ein Meer liegen in blendendem Glanz die gelben Wellen unter uns und sowohl die Blöcke reichen, in einer Breite von zickel 200 km und 500 km in der Länge dehnt sich hier das Sandmeer.

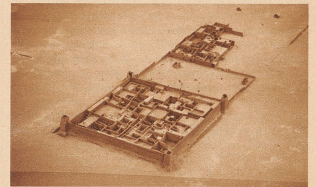


Die Oase von Beni Abbas, eine der schönsten Sahara-Oasen, wie es heißt. Aber jedem Wüstenfahrer wird nach Hitze und Sand das Palmengrün das er erblickt, als das Schönste erscheinen, das er sich denken kann.

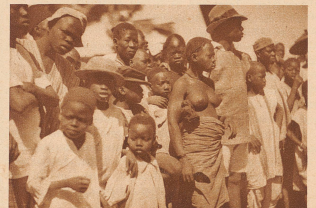
die von kühnen französischen Militärfliegern im einmotorigen Flugzeug gemacht worden sind und bei denen viele der Tapferen spurlos verschwanden. — Die Bestrebungen zu einer regelmäßigen und sichern Ueberfliegung der Sahara sind keine rein sportlichen Angelegenheiten, sondern sind die ersten Schritte zur Erschließung eines Verkehrsweges von Zentralafrika nach Europa, der in Zukunft wahrscheinlich noch eine außergewöhnlich große Rolle spielen wird.



In der Luft zwischen Reggan und Gao, Um Sandstürmen und Gegenwinden gewachsen zu sein, haben wir noch vier Fässer Benzin in die Kabine hineingetragen. Kapitän Wood und Mechaniker Wegmann pumpen es in die oberen Flügeltränke. Die Luft ist dreckig, es ist schwer, die Flughöhe zu bestimmen und die Horizontalen ohne Instrumente genau einzuhalten.



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



Die Anstufung in Gao — Welcher Gegensatz zu allem was wir hinter uns haben. Welcher Gegensatz zu den Menschenrassen der Oasen und welcher Kontrast in Bezug auf Landschaft und Vegetation! Auf den schwarzen Leibern findet man allerlei Kleidungsstücke europäischer Herkunft, etwas mangelhaft und abgetragen, aber hier doch als Ausdruck der Eleganz gemeint.