

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 10 (1934)
Heft: 38

Artikel: Durch Sand und Sonnenbrand
Autor: Heim, Arnold
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-754865>

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: 24.01.2026

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

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 einige der Ersten versuchen, Französisch-Sudan auf dem Trasse von Bandiagara über Hombori nach Gao am Niger zu durchmessen. Daß diese Strecke dem Autotfahrer wegen des Dünenandes besondere Schwierigkeiten bietet, hatten wir längst von einem Beamten vernommen. Als aber auf unsere telegraphische Anfrage beim Administrateur von Bandiagara die Antwort eintraf: «route praticable», waren wir rasch zu dem Wagnis entschlossen, denn nach allem, was zu erfahren war, versprach dieses erst kürzlich geöffnete Trasse, durch die interessantesten der noch fast unbekannten Gegenden zu führen. — Wir mußten zunächst den Umweg nach Mopti am Niger fahren, um dort unseren Wagen schwer mit Treibstoff zu beladen. Denn auf der weiten Strecke von dort bis Gao, einer in gerader Linie gemessen 500 Kilometer langen Sehne des Nigerbogens, war nirgends mehr Benzin zu finden.

Nachdem wir die fabelhaften Felsenwohnungen der Habbo-Neger besucht hatten, gelangten wir am 6. Februar dieses Jahres nach Hombori, einem großen Ort oder Städtchen von Steinhütten auf einer Felsenterrasse, dem Sitz des Sonrai-Königs Balobo Maiga. Zum Unterschied der beduinischen Negerstämme 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 betreten, in der seine sechs Frauen und acht Kinder untergebracht waren.

Zu unserer Überraschung sprach Balobo Maiga ein fließendes Französisch. Mit Stolz erzählte er uns, daß er als Gast der französischen Regierung 1931 die Kolonialausstellung in Paris besucht habe. Auf Hombori folgte die schwierige Strecke. Schon nach einstündiger Fahrt konnte von einer Straße nicht mehr die Rede sein. Die

Spuren gingen weit auseinander. Da die Räder in den alten Furchen einsinken und oft darin stecken bleiben, sucht jeder Wagen seine neuen Spuren zu fahren. Unwillkürlich gelangt man dabei zwischen die dornigen Akazienbüsche der Sandsteppe. Anfänglich spürt der Fahrer noch nichts von den Dornen, aber mehr und mehr erzeugen diese bei der Reibung des Fahrens kleine Risse. Und so wurden uns die Dornen zum Verhängnis.

Mitten in der sandigen Steppe nordöstlich Hombori liegt der nie austrocknende See von Gossi. An einem Ufer hat die französische Regierung als Unterkunftslokal für die Passanten, d. h. ursprünglich für die französische Militär, ein «Bordj» errichten lassen. Wir waren nur noch etwas mehr als zwei Kilometer davon entfernt, als uns zum zweitenmal ein Pneu platt fiel. Wir hatten jetzt kein Reserverad mehr und mußten einen

Ein Tuareg-Chef. Er trägt als Hoheitszeichen die Lanze. Sein Gesicht ist aus religiösen Gründen verschleiert. Links im Hintergrund ist der See von Gossi im Französischen Sudan leicht sichtbar.



Schwierige Abfahrt in der Gegend von Bandiagara am französischen Sudan. Ein halbes Hundert Eingeborene halten an Stricken den Wagen fest, um auf der sandigen Piste am steilen Hang das Gleiten zu verhindern.



Eine heroische Landschaft, die Granitzähne der Halbwüste. Es sind die Garmitürme bei Hombori, ein Ueberbleibsel einer im übrigen verwitterten Gebirgstafel. Die Türme sind 350 bis 400 Meter hoch.

neuen Schlauch einsetzen. Als es dann nach stundenlanger Arbeit meinem Genfer Kollegen Graz gelungen war, den neuen, noch harten Pneu loszuwickeln und mit dem Schlauch darin wieder einzusetzen, da hatte sich bei der Arbeit in der Dunkelheit das Hebeleisen derartig eingeklemmt, daß der neue Schlauch durchlöchert war. Es blieb also nichts anderes übrig, als den Wagen zu verlassen, durch den Sand zum Bordj zu waten, und dort mit Flicken der mitgeschleppten Schläuche zu beginnen. Bis nach Mitternacht arbeiteten wir vergeblich, denn mit dem Meta-Apparat, der uns bisher seine guten Dienste geleistet hatte, wollte bei der außerordentlichen Trockenheit der staubigen Luft kein Plaster mehr halten. Erschöpft mußten wir uns schließlich ergeben und legten uns, von Dutzenden von Fledermäusen umschwirrt, in unsere Decken.

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

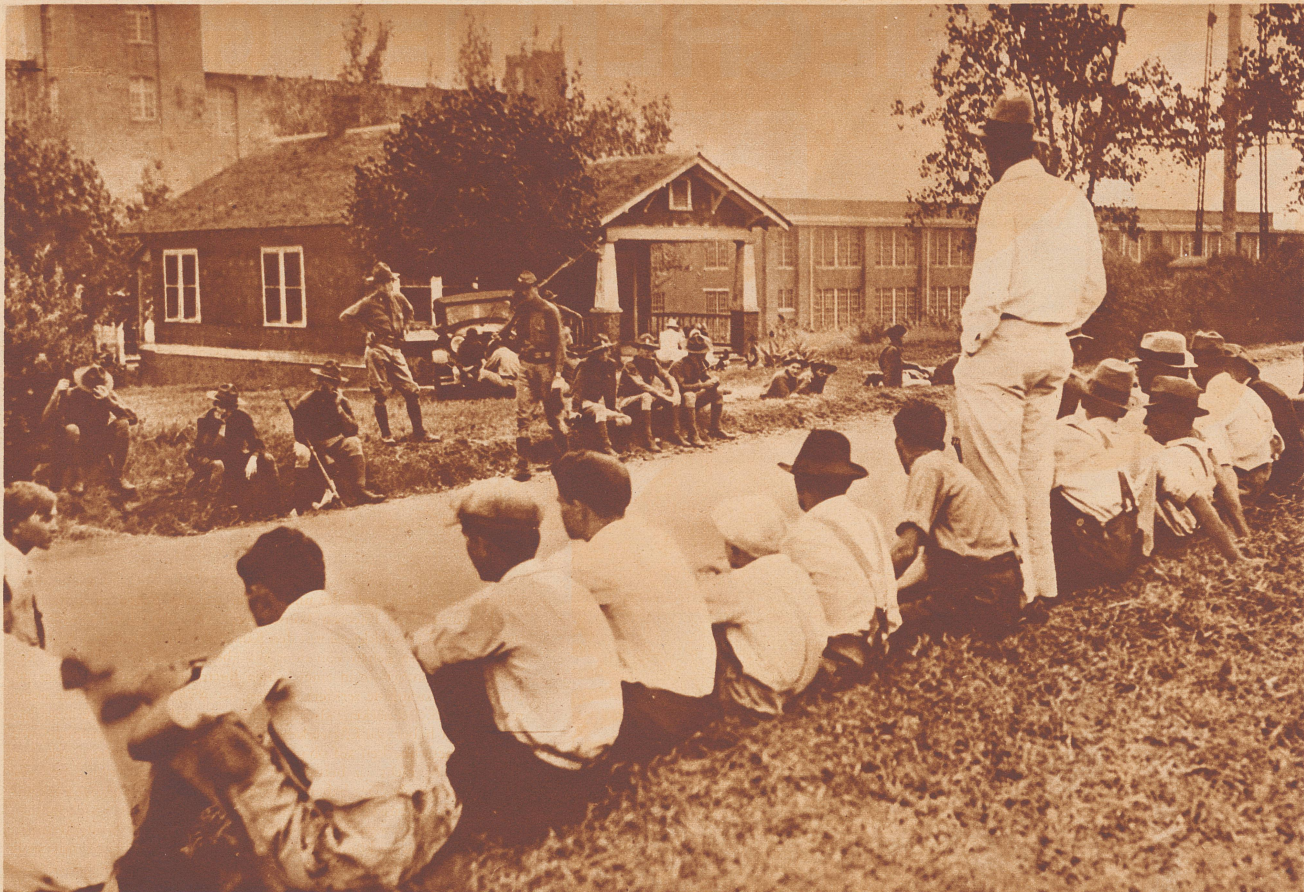
(Fortsetzung Seite 1211)



Die Dampffähre am Niger, zehn Kilometer unterhalb Gao. Der Niger ist hier 400–600 Meter breit.



Der Sonrai-König Balobo-Maiga (der zweite von links) mit der Noblesse seines Stammes, vor seiner Residenz in Hombori (Französisch-Sudan).



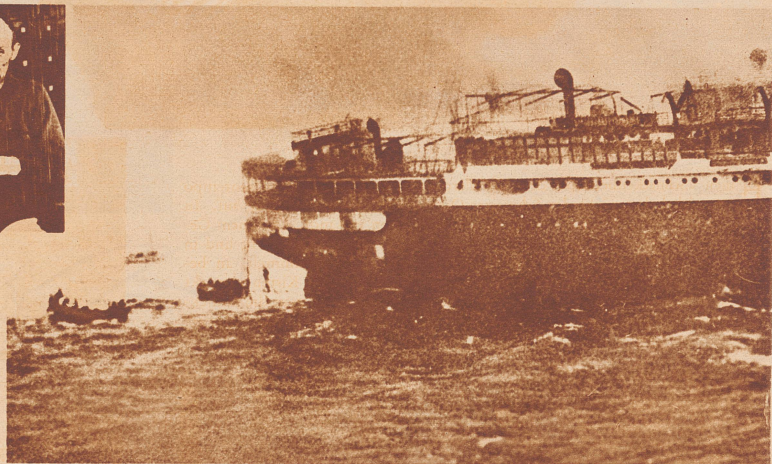
Hüben — Drüben Die Streikwelle, die über die Vereinigten Staaten geht, ist die größte, die Amerika je erlebt hat. Mehr als eine halbe Million Textilarbeiter streiken. In einigen Städten kam es zu Ausschreitungen. Zur Bewachung der Fabriken ist Militär herangezogen worden. Unser Bild zeigt eine Spinnerei 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», Wilmott, macht seine Aussagen vor dem Bundesgericht. Nachdem der Kapitän des Dampfers, Wilmott, während des Brandes an einem Herzschlag gestorben war, übernahm Wilmott die Leitung der Rettungsarbeiten.

(Fortsetzung und Schluß von Seite 1209)

um das Eisenrad, nachdem bereits ein Hemd verlorengegangen war. Schmachkend 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 Benzin-vorrat 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 aufgepflanzte 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.