

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte

**Band:** 7 (1931)

**Heft:** 9

**Artikel:** Von Niger zum Senegal und nach Rio de Oro

**Autor:** Mittelholzer, Walter

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-752757>

#### **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:** 07.02.2026

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

# VOM NIGER ZUM SENEGAL UND NACH RIO DE ORO

Von Walter Mittelholzer

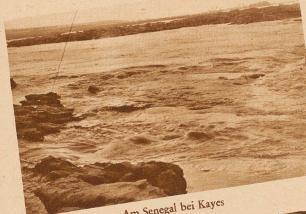
## 8. Bilderfolge seines dritten Afrikafluges



Karte von Westafrika mit der Flußroute Mitelholz und der besonder markierten Strecke E mako-Kap Juby, auf welche sich die heutigen E der beziehen

Cleistner. Sie sind jetzt in der spanischen Kolonie Rio de Oro. Wir hatten die Absicht, am 7. bis Agadir durchzufliegen und starteten um 4 Uhr morgens nach vier Stunden sind wir über Kap Juby immer noch in Rio de Oro. Der mittlere Motor arbeitet unruhig. Wir landen. Der feine Sand der Sahara und der Sand des Harmattanwindes in Nigerien haben die Kolben der Zylinder angefressen. Wir müssen sie gegen neue tauschen, die wir telegraphisch aus Zürich anfordern. Das bedeutet zirka zwei Wochen Aufenthalt auf Kap Juby.

Bamako am Niger. Blick von den Anhöhen der European University über das fruchtbare Stromland des Nigers. Seine bewasser Flüsse aber besitzt ein fahrlässiges Flußüberflutung, was in Afrika immer noch eine große Bedrohung darstellt. Die Fahrzeuge im Auto, monatlich der Überhang, 400 Meter unter den Wassersassen beginnen. In der Stadt sind die üblichen Verhältnisse nicht ohne Wahrheit für diesen kleinen Abschnitt nehmlich geworden. Afrika, denn am nächsten Tag werden wir im Atlantischen Ozean und wieder im Bereich der Zivilisation sein



## Am Senegal bei Kaye:



Von Franzosen  
heute Kolonie für schwarze senegalesische Soldaten



Nebenstehendes Bild ist  
Maurischer Dolmetsch  
der Aeropostale

Vom Ouagadougou fliegen wir am 3. Januar westwärts in 4½ Flugstunden nach Bamako am Niger. Unsere Maschine übernachtet nach langer Zeit wieder einmal in einer Halle. Am folgenden Tag nehmen wir endgültig Abschied vom Niger. Schon nach 2½ Stunden erreichen wir Kayes am Senegal, nehmen Brennstoff auf, wenden uns hernach nach Senegal ab und fliegen nach etwa zwei Stunden über den Flussleichten des Gambia in der englischen Kolonie Gambie. Gegen Mittag leuchtet über dem grünen Tiefland im Westen der Atlantik, Ocean, und das Städtchen Bathurst an der Mündung des Gambia kommt in Sicht. Schon ungefähr um 2 Uhr nachmittags landen wir in Dakar. Es ist der bedeutendste Hafen von Westafrika, Sitz des Generalgouverneurs von Französisch Westafrika, der von hier aus über ein gewaltiges Gebiet regiert. Die Fluglinie der Compagnie Générale Aeropostale verbindet in regelmäßigem Dienst in circa 50 Flugstunden Dakar mit Toulouse. Wir landen in Dakar und fliegen weiter östlich von Dakar auf einem neuen Flugplatz, der für Dakar für unsere große Maschine zu klein ist. Am 5. Januar fliegen wir bis Port Etienne, an der kleinen Küste. Vom 5. bis zum 8. Januar sind wir in Port Etienne, wo wir die ersten drei Tage in einem kleinen Hotel übernachten.

Villa Cisneros. Wir sind jetzt in der spanischen Kolonie Rio, am 7. bis Agadir durchzufliegen und starteten um 4 Uhr morgens. Der Kap Juby immer noch in Rio de Oro. Der mittlere Motor arbeitete in der Sand der Sahara und der Sand des Harmattanwindes in Nigrerien angefressen. Wir müssen sie gegen neue umtauschen, die ich ordere. 7. Das bedeutet zirka zwei Wochen Aufenthalt auf Kap Juby.



Ueber dem Umlauf des Gambias der englischen Kolonie gleichen Namen. Wir sehen den Fluss im Hintergrund. Die Ufer sind sumpfig, Träger Wasserfälle durchdringen die Laubwälder mit ihren Bäumen. Große Vogelschwärme gehen darüber hin.



Dakar am Atlantischen Ozean mit dem Gouvernementgebäude. Der Machtbereich des französischen Generalgouverneurs reicht von hier bis zum Tschadsee und weit in die Sahara hinein über gewaltige Strecken. In diesem Riesenreich leben heute etwa 13 Millionen Menschen. Was mag die Zukunft aus ihm machen?

St. Louis, das Venedig der Sene-  
palmeinsel mit einer Innen-  
stadt, mit dichtgedrängten  
Häusern an geraden Straßen. Eine  
Brücke führt über die trennende  
Lagune zum sümpfigen Festland.  
Blick auf Villa Cimbrone in Spanisch Rio de Ouro. Wir betrachten den Abfall des kurvigen Wogen. Sehnsucht zum  
Meer. Wie wir über der Küste gefühlvoll gewandert sind. Althicks. Jedes Flugzeug, das den zäheren Marmorsitz  
in die Hände fällt, wird ausgestoßen. Alle französischen Flieger waren vor dieser Küste. Die Piloten der Aeroco  
postale können abenteuerliche Geschichten erzählen. Jedes Flugzeug führt einen Mauern als Dolmetscher, der im  
Falle einer Notlandung mit seinen Stammesgehörigen zu verhandeln instande ist. Große Lösgeläge  
werden gefordert. Tiefliegende Flugzeuge sind schwächer, die eine Notlandung erzwingen sollen, nicht sicher.