

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 16 (1940)  
**Heft:** 25

**Artikel:** Schnee- und Sandsturmfahrten durch Persien  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-757511>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

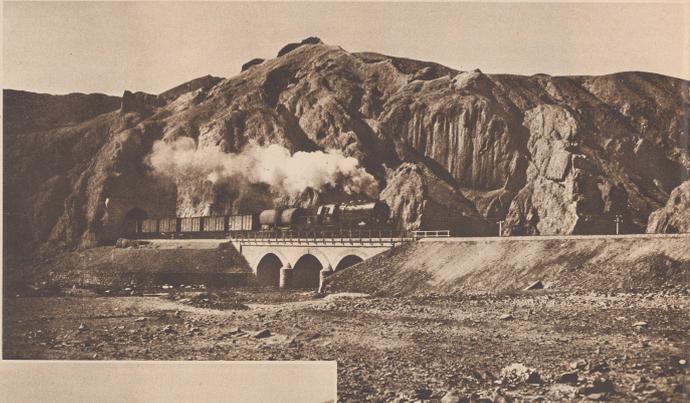
### **Terms of use**

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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

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

# Schnee- und Sandsturmfahrten durch Persien



## Sieben Schweizer Lokomotivführer im Instruktiondienst bei den Iranischen Staatsbahnen

PHOTO HOUB BROS,  
EICHENBERGER WERKE

Seit vor ein paar Jahren durch einen mildernden Handstreich Keren Saha Pahlavi auf den Thron kam, hat sich manches in Iran geändert. Das lange Zeit abgeschlossene Hochland modernisiert sich auch und gründlich. Zu den kühnsten Unternehmungen des neuen Staates gehört der Bau der Transiranischen Bahn, einer Schienenstrasse, die den Persischen Golf mit dem Kapasiden Meer verbindet. Eine Anzahl Schweizer Ingenieure haben an dem gewaltigen Werk mitgearbeitet. Vier ungefähre Jahrestage wurde die Linie dem Betrieb übergeben. Wiederrum waren es Schweizer, die die ersten Züge über die neue Strecke fuhren. Auf Veranlassung des Chefs des iranischen Zugsführerpersonals, der ein Schweizer, namens Ruggier, im Rahmen einer Anzahl 588-Lokomotivführer und Führergehilfen berief, um für ein Jahr als Instrukteure in den Diensten der iranischen Staatsbahnen zu treten. Dort assistieren die Lokomotivführer als Oberlokomotivführer, die Führergehilfen als fahrplanmäßigen Verkehr auf der neuen Strecke ein, organisieren und überwachen den Wartungsdienst und lehren nebstbei ein wenig die persische Sprache. Sie erledigen sich ihrer Aufgabe mit sehr bewundernswürdiger Geduld und der nötigen Ausdauer, denn der strenge Dienst, das ungewohnte Klima des Landes und der isolierte Charakter der iranischen Menschen, mit denen sie dienstlich in Verbindung kommen, waren kein Spaß. Vor einiger Zeit sind die Männer in die Heimat zurückgekehrt und befrachten nun wieder die Strecken des schönen Schweizerlandes. Vier von ihnen haben wir über ihre Erfahrungen und Eindrücke in Vordrucken befragt.



Die Transiranische Bahn durchzieht in nordöstlicher Richtung das Küstengebiet Persiens oder Irans. Die Strecke mit etwa 1430 Kilometern. Die beiden Endstationen sind Bender-Charpur am Persischen Golf und Bender-Charab am Kapasiden Meer. An der Strecke liegt die Hauptstadt Teheran und eine Anzahl größerer Orte. Die Bahn führt rund 500 Kilometer durch ungesprochenen Wüstengebiet und überwindet zwei Gebirge, im Norden die Elbroskette, im Süden das Sillakoh. Am Frankokuh im Elbros-kette die Bahn auf eine Höhe von 2109 Meter hinauf, im Sillakoh liegt der höchste Punkt 2172 Meter hoch. Die Gebirgsregionen machen eine große Zahl von kleinen Kurvenstücken aus, gleich wie auf unserer Gotthardstrasse. In 114 Kilometern der Bergstrecke am Südsilang des Elbrosgebirges.

Parsons de la ville de Bender-Charpur, sur le mer Caspienne, le transiranien traverse le pays pour aboutir à Bender-Charpur, sur le golfe Persique. Sur son parcours qui mesure le kilomètre produit 500 km, il dessert la capitale Teheran et traverse de centres importants. Dans l'ensemble, la nouvelle voie ferrée traverse deux chaînes de montagnes, celle de l'Elbros dans le nord à 2109 m et le Sillakoh au sud, dont le plus haut point atteint 2172 m d'altitude. Photos: La voie ferrée au point de la chaîne de l'Elbros.

Das Master einer Station der Transiranischen Bahn. In ist die kleine Station Sepid-Dasht auf der Südstrecke. Fast alle Stationen sind in diesem orientalischen Stil erbaut — kleinen moslemischen Kuppeln nicht unähnlich. La petite gare de Sepid-Dasht, au centre d'une oasis.

J. Huber, Zürich: «Es wäre manche Merkwürdigkeit über den iranischen Bahnbetrieb zu erzählen. Zum Beispiel muß in Iran jeder, der die Staatsbahn besitzen will eine politische Bewilligung haben und den Zweck seiner Reise angeben. Bei Sonnenuntergang hat der Lokomotivführer — selbst auf offener Strecke — den Zug anzuhalten, damit die mitmachenden Passagiere aussteigen und am Morgen ihr Gebet an Allah verrichten können. In ist mir passiert, daß ich, 74-80 Stunden ohne Unterbruch auf die Maschine stand. Der Obermaschinenmeister und der Heizer waren taglang vor Ermüdung eingeknickt, und ich mußte auch die Arbeit des Heizers übernehmen. Unglücklich waren auch die nachrichtlichen Sandstürme auf der Nordstrecke. Ich wurde wie ein lebender Hamel aufhauen und Mensch und Maschine mit einer dicken Kruste feinstaubigen Wüstenstaubes bedeckt».

J. Huber, Zürich: «On pourrait citer beaucoup d'anecdotes sur l'exploitation du chemin de fer iranien, chaque voyage qui est prendre le train doit être en possession d'une autorisation de la police et doit indiquer la raison de son déplacement. Au caspique, le conducteur du train doit arrêter son convoi n'importe où, afin de permettre aux passagers musulmans de faire leur prière à Allah. Il m'est arrivé de faire un service de 38 à 30 heures sans descendre de ma machine, tandis que les chauffeurs et mécaniciens, toujours pressés de repos, sautaient par la fatigue».



Die Transiranische Strecke, der dreimal wöchentlich verkehrt, ist auf der Bergstrecke Pole-Sepid-Kuhak im Elbrosgebirge in einem Schneesturm geraten. Bereits in der Ebene angefangen, trat die Lokomotive immer noch die Spuren des Unwetters. Zwei Stunden später führte der Zug durch eine Landschaft, in der beide Sandstürme keine Schelleht sind. Auf dieser Strecke quer durch Iran kann ein drittel Tag Temperaturschwankung von 50-60 Grad erfolgen.

Le train iranien, qui circule trois fois par semaine, a traversé une tempête de neige dans la traversée de l'Elbros. Le parcours emprunté par le transiranien est un véritable carrousel, les quelques heures plus tard, il traverse une région où règne une chaleur torride. On enregistre des différences de température de 50 à 60 degrés à peine.

## Mécaniciens suisses en Iran

Le Shah Reza Pahlavi, qui se crut à peine vaincu il y a quelques années, est un homme d'action. Dès son arrivée au pouvoir, il entreprit de grands travaux, l'amélioration des voies de communication du pays et la construction du chemin de fer transiranien. De mer Caspienne au golfe Persique, ce que à son initiative. Plusieurs ingénieurs suisses collaborèrent à la construction de cette voie ferrée d'immense portée. A la fin de l'année dernière, M. Ruggier en Suisse, un certain nombre de mécaniciens de C. F. furent envoyés en Iran pour assister à la mise en service de la ligne. Ils ont travaillé pendant un an et demi à la construction de la voie ferrée. Ils ont vu de près les difficultés de la construction de la voie ferrée en Iran. Ils ont vu de près les difficultés de la construction de la voie ferrée en Iran. Ils ont vu de près les difficultés de la construction de la voie ferrée en Iran.



R. Eichenberger, Aarau: «Mit J. Huber und Deppe Züri nach Teheran unter Aufsicht des iranischen Oberlokomotivführers. Das erste, was wir sahen, waren die 65 deutschen Lokomotiven im Empfang. Die für die neue Strecke bestimmten Maschinen waren auf dem Seeweg in einem dazu improvisierten Schiffsboot worden. Dann begannen wir mit der Instruktion des iranischen Lokomotivpersonals im Fahren, Bremsen, der Umstellung und Wartung der Maschinen und kontrollierten die Werkstattarbeiten. Häufig waren wir bei 10-12 Stunden für 24 Stunden unterwegs, ein massives Tüdd um den Kopf gezeichnet und 10-20 Liter Tee pro Tag trinkend. Es kam vor, daß die Bremse auf dem Güterzug abbröckelte und wir auf dem Talboden zu bremsen verweigert, so daß der Zug im Stillstand ein paar Sekunden zu weit fuhr. Ich erlebte Augenblicke, da gab ich nicht mehr viel um mein Leben».



H. Briner, Zürich: «Ich habe heute die Führung der gleichen Lokomotive mit dem neuen iranischen Heizer, einem Schweizer, beobachtet. Der Heizer hat sich die Geheimnisse der Maschine erwehnt und mit der Fehlfunktion verfahren. Im Hochsommer fuhr ich den Schah im Hofzug von Teheran in die Provinz nach Masanderan. Mit Ausnahme eines Unfalls auf einem ungebauten Nirvansahenberg hat dem sehr Kälte und vier viel geteuer wurden, ist mir im Dienste iranischer Eisenbahnen passiert. Die neue Weltanschauung der vollständig iranischen Natur erweckt mich sehr wieder für die Sorgen der der Dürren in diesem Lande mit sich bringt. Bienen am Elm-Hofgebirge und Krasse aus dem Sümpfen des Persischen Golfs habe ich keine das Europa mitgebrachten, dafür einige junge Kiffer, bunte Schmetterlinge und ein paar Goldschnecken».



M. O. Ruggier, Zürich: «J'ai initié à Teheran et à la conduite de la locomotive en chauffeur, au garage et au laboratoire. J'ai conduit le train, commandé le chauffeur et l'élève de la conduite de la machine. Si l'exception me rendait un peu plus à l'aise et dans lequel j'ai travaillé, au long mois de la vie et économiquement à 20 litres de thé par jour. Il arrive que les rails soient ébranlés au point de faire en premier en descendant dans la vallée, si bien que le train, dévalant à grande vitesse, brève quelques secondes».

M. H. Briner, Zürich: «J'ai vu de près les difficultés de la construction de la voie ferrée en Iran. Ils ont vu de près les difficultés de la construction de la voie ferrée en Iran. Ils ont vu de près les difficultés de la construction de la voie ferrée en Iran.»

O. Ruggier, Winterthur: «Ich war vier Monate Kollegen Briner am Zürich und teilte am Rumbacher inwärtigen Führer auf der Fahrt. Nach fünf bis sechs Tagen Dürren haben wir jeweils langweilig und wurde ins Depot Teheran an der Schweizerpost in die Obhut unserer Franzosen. Die Lokomotivführer-Gattinnen gütlich gut in der europäischen Gesellschaft. Zwischen kam es vor, daß ich selbst mit allen Silberrufen des Schaffens, bei das Matagessen selbst nicht gut kriegten konnten, anderen aber dankbar um es fertig, um Mitte November alle Trauben und andere köstliche Früchte aufzuheben».

M. O. Ruggier, Winterthur: «J'ai vu de près les difficultés de la construction de la voie ferrée en Iran. Ils ont vu de près les difficultés de la construction de la voie ferrée en Iran. Ils ont vu de près les difficultés de la construction de la voie ferrée en Iran.»