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 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

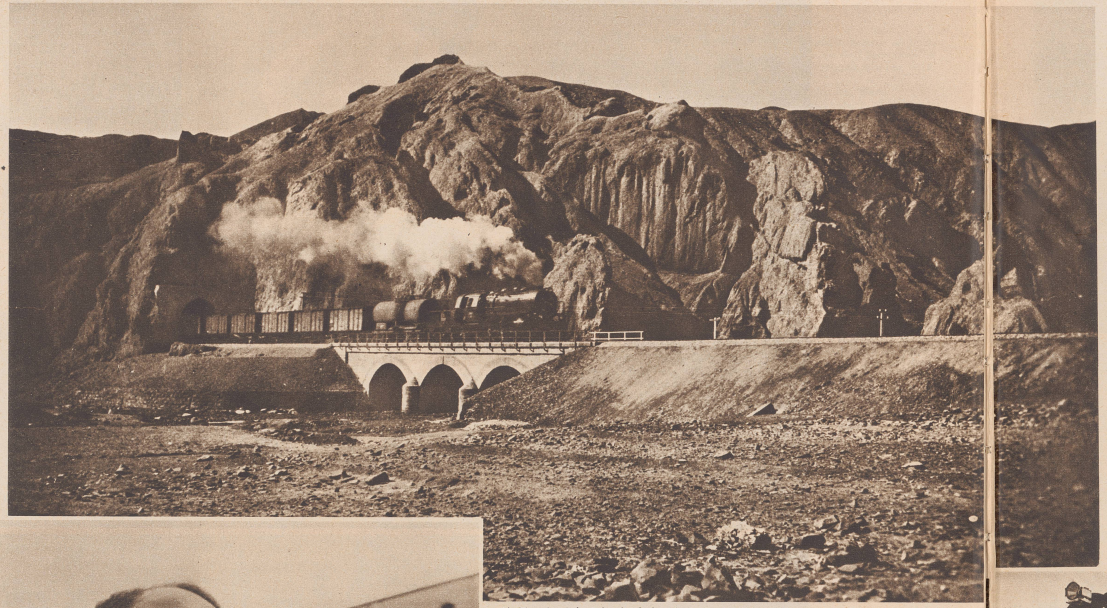
Download PDF: 12.07.2025

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

Schnee- und Sandsturmfahrten durch Persien

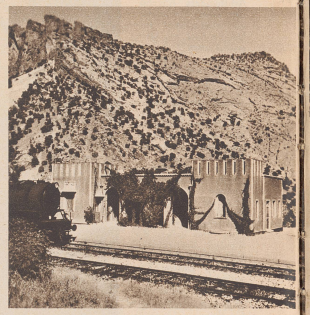
Sieben Schweizer Lokomotivführer im Instruktionsdienst bei den Iranischen Staatsbahnen

Photos Hans Staub, Eichenberger und Huber



Die Transiranische Bahn durchschneidet in nordsüdlicher Richtung das Kaiserreich Persien oder Iran. Die Strecke mißt genau 1435 Kilometer. Die beiden Endstationen sind Bender-Chahpur am Persischen Golf und Bender-Chah am Kaspischen Meer. An der Strecke liegt die Hauptstadt Teheran und eine Anzahl größerer Orte. Die Bahn fährt rund 500 Kilometer durch ausgesprochenes Wüstengebiet und überwindet zwei Gebirge, im Norden die Elburskette, im Süden den Siladchor. Am Firuskuhpaß im Elburs klettert die Bahn auf eine Höhe von 2109 Meter hinauf, im Siladchor liegt der höchste Punkt 2173 Meter hoch. Die Gebirgsstrecken machten eine große Zahl von kühnen Kunstbauten nötig, gleich wie auf unserer Gotthardroute. Bild: Beginn der Bergstrecke am Südabhang des Elbursgebirges.

Partant de la tête de ligne de Bender-Chah, sur la mer Caspienne, le transiranien traverse le pays pour aboutir à Bender-Chahpur, sur le golfe Persique. Sur son parcours qui traverse le désert pendant 500 km., il dessert la capitale Téhéran et nombre de centres importants. D'une longueur totale de 1435 km., la nouvelle voie ferrée traverse deux chaînes de montagnes, celle de l'Elburz dans le nord à 2109 m. et le Silachor au sud, dont le plus haut point atteint 2173 m. d'altitude. Photo: La voie ferrée au pied de la chaîne de l'Elburz.



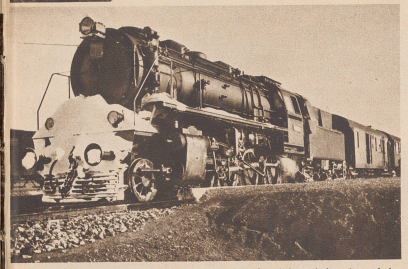
Das Muster einer Station der Transiranischen Bahn. Es ist die kleine Station Sepid-Dasht auf der Südstrecke. Fast alle Stationen sind in diesem orientalischen Stil erbaut — kleinen marokkanischen Kasbas nicht unähnlich.

La petite gare de Sepid-Dasht, au curieux style oriental.

J. Huber, Zürich: «Es wäre manche Merkwürdigkeit über den iranischen Bahnbetrieb zu erzählen. Zum Beispiel muß in Iran jeder, der die Staatsbahn benützen will, eine polizeiliche Bewilligung haben und den Zweck seiner Reise angeben. Bei Sonnenuntergang hat der Lokomotivführer — selbst auf offener Strecke — den Zug anzuhalten, damit die mohammedanischen Passagiere aussteigen und im Freien ihr Gebet zu Allah verrichten können. Es ist mir passiert, daß ich 28—30 Stunden ohne Unterbruch auf der Maschine stand. Der Obermaschinenmeister und der Heizer waren längst vor Erschöpfung eingeschlafen, und ich mußte auch die Arbeit des Heizers bewältigen. Ungemütlich waren auch die mehrstündigen Sandstürme auf der Nordstrecke, die zuweilen wie aus heiterem Himmel auftauchten und Mensch und Maschine mit einer dicken Kruste fuchsroten Wandersandes bedeckten.»

J. Huber, Zurich: «On pourrait conter beaucoup d'anecdotes sur l'exploitation du chemin de fer iranien: chaque voyageur qui veut prendre le train doit être en possession d'une autorisation de la police et doit indiquer la raison de son déplacement. Au crépuscule, le conducteur du train doit arrêter son convoi n'importe où, afin de permettre aux passagers mahométans de faire leur prière à Allah. Il m'est arrivé de faire un service de 28 à 30 heures sans descendre de ma machine, tandis que les chauffeurs et mécaniciens iraniens prenaient du repos, vaincus par la fatigue.»

Seit vor ein paar Jahren durch einen militärischen Handstreich Reza Schah Pahlevi auf den Thron kam, hat sich manches im Iran geändert. Das lange Zeit abgeschlossene Hochland modernisiert sich rasch und gründlich. Zu den kühnsten Unternehmungen des neuen Staates gehört der Bau der Transiranischen Bahn, eines Schienenstranges, der den Persischen Golf mit dem Kaspischen Meer verbindet. Eine Anzahl Schweizer Ingenieure haben an dem gewaltigen Werk mitgearbeitet. Vor ungefähr Jahresfrist wurde die Linie dem Betrieb übergeben. Wiederum waren es Schweizer, die die ersten Züge über die neue Strecke führten. Auf Veranlassung des Chefs des iranischen Zugförderungsdienstes, der ein Schweizer, namens Ringger, ist, wurden eine Anzahl SBB.-Lokomotivführer und Führergehilfen beurlaubt, um für ein Jahr als Instruktoren in den Dienst der Iranischen Staatsbahnen zu treten. Dort amteten die Lokomotivführer als Oberlokomotivführer, die Führergehilfen als Lokomotivführer, machten das iranische Lokomotivpersonal mit den Maschinen vertraut, führten den fahrplanmäßigen Verkehr auf der neuen Strecke ein, organisierten und überwachten den Werkstättedienst und lernten nebenbei ein wenig die persische Sprache. Sie entledigten sich ihrer Aufgabe mit echt schweizerischer Gründlichkeit und der nötigen Ausdauer, denn der strenge Dienst, das ungewohnte Klima des Landes und der fatalistische Gleichmut der iranischen Menschen, mit denen sie dienstlich in Berührung kamen, waren kein Spaß. Vor einiger Zeit sind die Männer in die Heimat zurückgekehrt und befahren nun wieder die Strecken des schönen Schweizerlandes. Vier von ihnen haben wir über ihre Erlebnisse und Erfahrungen in Vorderasien befragt.



Der Transiranische Expreß, der dreimal wöchentlich verkehrt, ist auf der Bergstrecke Pole Sefid-Bonekuh im Elbursgebirge in einen Schneesturm geraten. Bereits in der Ebene angelangt, trägt die Lokomotive immer noch die Spuren des Unwetters. Zwei Stunden später fährt der Zug durch eine Landschaft, in der heiße Sandstürme keine Seltenheit sind. Auf dieser Strecke quer durch Iran kann man am gleichen Tag Temperaturunterschiede von 50—60 Grad erleben.

L'express iranien, qui circule trois fois par semaine, a essuyé une tempête de neige dans la traversée de l'Elburz. Le parcours emprunté par le transiranien est un perpétuel contraste, car quelques heures plus tard, il traverse une région où règne une chaleur torride. On enregistre des différences de température de 50 à 60 degrés le même jour.

Mécaniciens suisses en Iran

Le Shah Reza Pahlevi, qui accéda au trône iranien 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 communications du pays et la construction du chemin de fer transiranien, de la mer Caspienne au golfe Persique, est due à son initiative. Plusieurs ingénieurs suisses collaborèrent à la construction de cette voie ferrée dont l'inauguration a eu lieu il y a un peu plus d'une année. A la demande du chef du service de traction du nouveau chemin de fer, M. Ringger, un Suisse, un certain nombre de mécaniciens des C. F. F. reçurent un congé d'une année afin de se rendre en Iran et d'y initier le personnel du pays à l'entretien et à la conduite des locomotives. Ce fut une tâche ardue, car le climat et la configuration du pays, comme le fatalisme oriental des Persans furent autant d'obstacles à surmonter. Après avoir mené à bien cette mission, nos compatriotes viennent de rentrer au pays et quatre d'entre eux, que nous avons pu rencontrer, ont bien voulu nous confier quelques souvenirs et nous conter quelques anecdotes de leur séjour en Iran.

R. Eichenberger, Aarau: «Mit J. Huber vom Depot Zürich teilte ich während unseres Aufenthaltes in Iran die Funktionen eines Oberlokomotivführers. Das erste, was wir nach unserer Ankunft in Iran taten: wir nahmen im Hafen von Bender-Chapur am Persischen Golf die 65 deutschen Lokomotiven in Empfang, die für die neue Strecke bestimmt waren. Die Maschinen waren auf dem Seeweg in eigens dazu eingerichteten Schiffen von Hamburg nach Bender-Chapur transportiert worden. Dann begannen wir mit der Instruktion des iranischen Lokomotivpersonals im Fahren, Bremsen, in der Unterhaltung und Wartung der Maschinen und kontrollierten die Werkstattarbeiten. Häufig waren wir bei 50° im Schatten 20 bis 24 Stunden unterwegs, ein nasses Tuch um den Kopf geschlungen und 10—20 Liter Tee pro Tag trinkend. Es kam vor, daß die Bremser auf den Güterzügen schläfrig wurden und auf den Talfahrten zu bremsen vergaßen, so daß der Zug im Höllentempo ein paar Stationen zu weit fuhr. Ich erlebte Augenblicke, da gab ich nicht mehr viel um mein Leben.»

R. Eichenberger, Aarau: «En compagnie de mon collègue J. Huber, du dépôt de Zurich, nous avons pris livraison à Bender-Chahpur, sur le golfe Persique, des 65 locomotives allemandes destinées au trafic, arrivées par mer de Hambourg jusqu'au port de Bender-Chahpur. Puis nous avons commencé l'instruction du personnel iranien et le contrôle des ateliers de réparations. C'est parfois avec une température de 50 degrés au soleil et 20 à 24 degrés à l'ombre que nous avons dû travailler, un linge mouillé sur la tête et consommant de 10 à 20 litres de thé par jour. Il arriva que les serre-freins s'assoupirent ou oublièrent de freiner en descendant dans la vallée, si bien que le train, dévalant à grande vitesse, 'brûla' quelques stations.»

H. Briner, Zürich: «Ich hatte stets die Führung der gleichen Lokomotive inne und mußte einen iranischen Heizer, einen Schmierer und schließlich den zukünftigen Führer in die Geheimnisse der Maschine einweihen und mit der Fahrdisziplin vertraut machen. Im Hochsommer fuhr ich den Schah im Hofzug von Teheran in die Ferien nach Mazanderan. Mit Ausnahme eines Unfalls auf einem ungeschützten Niveauübergang, bei dem acht Kamele und vier Esel getötet wurden, ist mir im Dienste nichts Ungeschicktes passiert. Das bunte Wechselspiel der vielgestaltigen iranischen Natur entschädigte mich stets wieder für die Strapazen, die der Dienst in diesem Lande mit sich bringt. Bären aus dem Elbursgebirge und Kraniche aus den Sümpfen des Persischen Golfes habe ich keine nach Europa mitgebracht, dafür einige riesige Käfer, bunte Schmetterlinge und ein paar Giftschlangen.»

M. H. Briner, Zurich: «J'ai initié à l'entretien et à la conduite de la locomotive un chauffeur, un graisseur et un futur mécanicien. J'ai conduit le train, conduisant le Shah de Téhéran à sa résidence de vacances. Si j'excepte un accident survenu à un passage à niveau et dans lequel huit chameaux et quatre ânes furent tués, il ne m'est rien arrivé d'important. Je n'ai pas ramené d'ours de l'Elburz, mais par contre de nombreux scarabées, des papillons multicolores et même une paire de serpents venimeux.»

O. Rüegg, Winterthur: «Ich war wie meine Kollegen Briner aus Zürich und Iseli aus Romanshorn instruierender Führer auf der Fahrt. Nach fünf bis sechs Tagen Dienst kehrten wir jeweils hungrig und müde ins Depot Teheran an der ‚Schweizergasse' in die Obhut unserer Frauen zurück. Den Lokomotivführers-Gattinnen gefiel es gut in der exotischen Großstadt. Zuweilen kam es vor, daß sie selbst mit allen Schikanen das zähe Schaffleisch für das Mittagessen einfach nicht gar kriegen konnten, anderseits aber brachten sie es fertig, uns Mitte November süße Trauben und andere köstliche Früchte aufzutischen.»

M. O. Ruegg, Winterthour: «J'étais avec mes collègues Briner et Iseli instructeur-conducteur. Après cinq ou six jours de service, nous rentrâmes affamés et fatigués au dépôt de Téhéran. Les épouses des mécaniciens, si elles eurent quelques surprises et des difficultés culinaires, s'accommodèrent fort bien de la vie exotique.»