**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

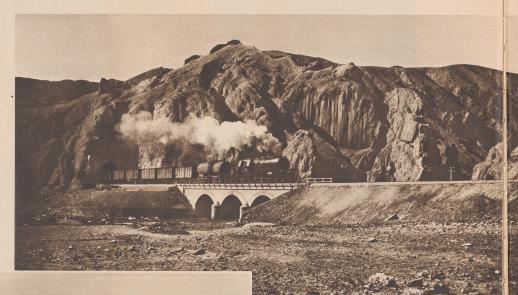
#### Terms of use

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:** 03.12.2025

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

# Schnee- und Sandsturmfahrten durch Persien



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-Chahpur am Persischen Golf und Bender-Chah ma Kaspischen Meer. Am der Strecke liegt, die Haupstadt Teheran und eine Anzahl größerer Orte. Die Bahn fährt rund 500 Kilometer durch aussgesprochenes Wütsengeibet und überwindet zwei Gebinge, im Norden die Elburskette, im Säden den Silachor. Am Fruskuhpaß im Elburs klettert die Bahn auf eine Höhe von 1209 Meter hinauf, im Silachor liegt der höchste Punkt 2173 Meter höch. Die Gebrigstrecken machten eine große Zahl von kühnen Kunstbauten Rotig gleich wie auf unserer Gorthardeoute. B i 1d : Beginn der Bergstrecke am Stalbahang des Hourgedirges.

Partant de la tête de ligne de Bender-Chah, sur la mer Caspienne, le trans-iranien traverse le pays pour aboutir à Bender-Chahpur, sur le golfe Perà Bender-Chabpur, un le gosse Persique. Sur son parcous qui traverse le désert pendant 500 km, il deuer le désert pendant 500 km, il deuer longueur totale de 1438 km, la nouvelle oute de 1438 km, la nouvelle oute ferrée traverse deux chaines de montages, celle de 128 lour dans le mord à 2109 m. et le Silkova au sud, dont le fait haur point attein 2137 m. de plut haur point attein 2137 m. de pied de la chaîne de FEBura.

Das Muster einer Station der Trans Das Muster einer Station der Trans-iranischen Bahn. Es ist die kleine Station Sepid-Dasht auf der Süd-strecke. 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 wire 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 Keise aughen. Bei Sonnenutergang hat der Lokosen Bewilligung haben und den Zweck seiner Keise aughen. Bei Sonnenutergang hat der Lokosen der State und der Beispiere aussteigen und im Freien ihr Gebet zu Allah verrichten können. Es ist mir passiert, Adß ist. 28–30 Stunden ohne Unterbruch auf der Maschine stand. Der Obermaschinenneister und der Heizer waren längst vor. Erschöpfung eingeschläfen, und ich müßte auch die Arbeit est Heizerse bewähligen. Ungemütlich waren auch die mehrstnüngen Sandstrime auf der Nordserecke, die zweichen wie aus heterem Hümmel aufzauchten und Mensch und Maschine mit der Beispiere und der Arbeit der Schreiben wir aus heterem Hümmel aufzauchten und Mensch und Maschine mit der Beispieren Behaben wenn Amerikanden und beschen.

J. Huber, Zurich: «On pourrait conter beaucoup d'anecdotes sur l'exploitation du chemin de fer 1 responsable pour au contro desaccop à aneccaote un texponsable na exponsable na cremin de jet iranien: chaque congreg qui cue prembre le train doit être en possession d'une autorisation de la polite et doit induren la rasion de son déplacement. Au créputelle, le conducteur du train doit urrêter son como infraprote col, afin de permettre aux passages mahonitains de faire leur prière à Allah. Il est affort de faire un servoite de 28 300 beures sun décendre de ma machine, tandit que les chaques et mécantices invains parameter du report, vainces par la faitgue. Sieben Schweizer Lokomotivführer im Instruktionsdienst bei den Iranischen Staatsbahnen

Photos Hans Staub.

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-Lokomotiv-führer und Führergehilfen beurlaubt, um für ein Jahr als Instruktoren in den Dienst der Iranischen Staatsbahnen zu treten. Dort amteten die Lokomotiv-führer als Oberlokomotivführer, die Führergehilfen als Lokomotivführer, machten das iranische Loko-motivpersonal mit den Maschinen vertraut, führten den fahrplanmäßigen Verkehr auf der neuen Strecke den tahrplanmabigen Verkenf un der helben Streeten und überwahten den Werkstatteein, organisierten und überwahten den Werkstattedienst und lernten nebenbei ein wenig die persische 
Sprache. Sie entledigten sich ihrer Aufgabe mit echt 
schwiezerischer 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 Be-rührung kamen, waren kein Spaß. Vor einiger Zeit sind die Männer in die Heimat zurückgekehrt und befahren nun wieder die Strecken des schönen Schwei-zerlandes. Vier von ihnen haben wir über ihre Erlebnisse und Erfahrungen in Vorderasien befragt.



Der Transranische Expreß, der dreimal wöchentlich verkehrt, ist auf der Bergstrecke Pole Sefel-Bonokuh im Elbursgebirge in einen Schneesturm geraten. Bereits in der Ebene angelangt, trägt den Lokomotive immer auch die Spuren des Unwetters. Zwei Stunden später fährt der Zug durch eine Landschaft, in der heiße Sandstrüme 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 essayé une tempête de neige dans la traveriée de l'Elburz. Le parcours empranté par le transiranien et un prepleude contratte, car quelquas heure plus tard, il traverse une région où règne une chaleur tornide. On enregistre des différences de temperature de 30 d degré le mune jour.

## Mécaniciens suisses en Iran

Le Shih bear Bolten; qui accèda au trône inmieri il y a quelque; amées, est un homme d'action. Der con arrivée au pouvoir, il entreprit de grands au l'entreprit de grands au l'entre de l'entreprit de l'entreprit de la contruction de cette voie pérrée dont l'inauguration a en lieu il y a un peu plui d'une amée. Al a demande du chef du service de taction du nouveau chemin de Jer, M. Ringger, un suisse, un certain nombre de mécanitéen des Crequent un congé d'une amée afin de se rendre en lara et d'y intée le personnel du pays à l'entretten et à la conduite des locsonitées. Ce lus une critain de le prais liverit statent d'obstacle à un armonter, Après avoir mené à bien cette mission, no compatiriets viennent de rentrer au pay et quatre d'entre exts, que nous avous pur tencontrer, out bien voulu nous confier quelque; souvenirs et nous conter quelque; anecdotes de leur séjour en Iran.





ich nicht mehr viel um mein Lebens.
R. Eichenberge, Arau: «En compagnie de mon
tolligne, Haber, da defini de Zurich, nous avon
treis lerziani Buden-Chobapu, nu le golf pertique, de e 63 locomotivoe: allemandes destinies au
trafic, arrives par mer de Hambourg, jusqu'au
port de Bender-Chobapu. Puis nous avons commence l'instruction du personnel frante et le
controle des ateliers de véparations. C'est parlois
avec une température de 50 degrés au sobele e 29
d. 24 degrés à l'omotive l'un le let et consommant
de 10 à 20 liter de libre principale de 10 avoir de la principale
et 10 a 20 liter de libre principale
et exerce-prinsi p'assospierne to sobblièrent de princer
en decemdant dans la vallés, si bier que le train;
dévalant à grande viteuse, brâld quelques stations.

H. Briner, Zürich: elch hatte stets die Führung der gleichen Lokomotive inne und mufte einen irnsichen Heizer, einen Schmierer und schließlich den zukünftigen Führer in die Geheimnisse der Maschine einweihen und mit der Fährdisziplin vertraut machen. Im Hodssommer fuhr ihr den Schah im Hofozug vom Teheran in die Ferien nach Mannen ungeschlitzten Niewulbergung, bei dem auch einen Machalen vom der Schreibergung bei dem aben unter heite der vielgestaltigen iranischen Natur entschäftigte mith sets wieder für die Strappzendie der Dienst in diesem Land und Kranisch auch den Stimpfen der Persischen Golfes habe ich kein each Europa mitgebracht, dafür einige riesige Käfer, bunte Schmetzfleige und ein par Giftschlangen-

Gittchlangen»

M. H. Briner, Zuich» e l'ai initié à l'entretien et

à la conduite de la locomotive un chauffeur, un
graissen et un fram réacuicien. J'ai conduit le
train, conduisant le Shab de l'Ébéran à sa résidence de vocances. Si fexorpe un accident avavoens à un passage à nivoau et dans lequel buit
chameaux et quatre ânes pueren tués, îl un résitent arrivé d'important, le vià pas ranned d'ours
de l'Élary, mais par contre de nombreux searabées, des papillon multicolores et même une
paire de repent vocimence.



O. Rüegg, Winterthur: «Ich war wie meine Kollegen Briner aus Zürich und leeli aus Romanborn instruierender Führer auf der Fahrt. Nach fünf bis sechs Tagen Dienst kehrten wir geweils hungrig und midte im Oben der Statten und der Berner wir geweils hungrig und midte im Oben Greichten und der Statten der Statten

M. O. Ruegg, Winterthour: « l'étais avec m. O. Ruegg, wintertoom: "2 class accerments of collègues Briner et Iseli instructeur-conducteur. Après cinq ou six jours de service, nous rentames affamés et patigués au dépôt de l'ébéran-Les épouses des mécaniciens, si elles eurent quelques surprises et des difficultés culinaires, l'accommodèrent fort bien de la vie exotique.

