

**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](#)

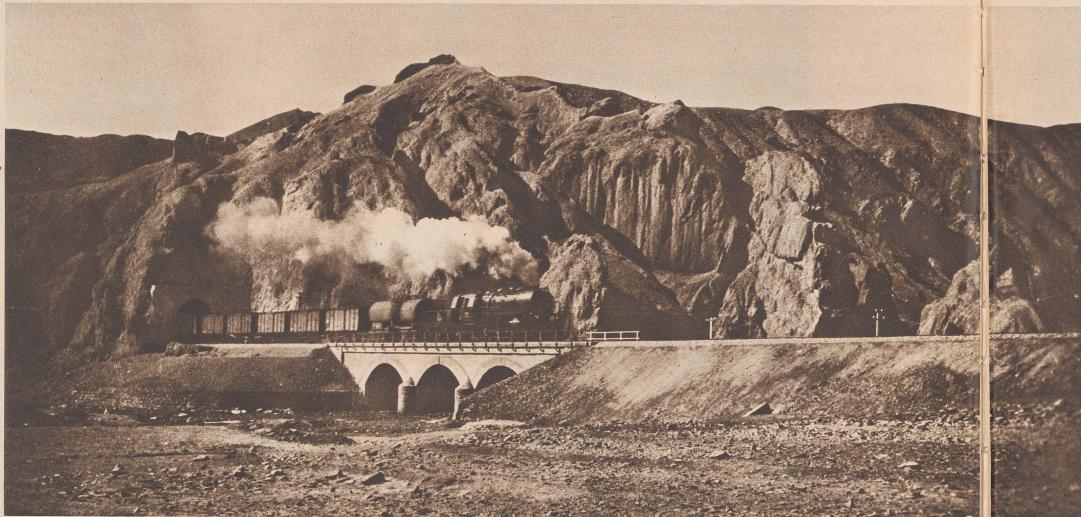
#### **Terms of use**

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:** 21.01.2026

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

# Schnee- und Sandsturmfahrten durch Persien



Die Transiranische Bahn durchschneidet in nördlicher Richtung das Kaiserreich Persien oder Iran. Die Strecke misst genau 1435 Kilometer. Die beiden Endstationen sind Bender-Chapur am Persischen Golf und Bender-Chapur am Kaspiischen Meer. An der Strecke liegt die Hauptstadt Teheran und die Autobahn verbindet die Bahn mit dem Kaspischen Meer durch aussichtsreichen, wüstenartigen und überwundetem Gelände. Im Norden des Elburskamms im Süden des Silachor liegt der höchste Punkt 2173 Meter hoch. Die Gebirgsstrecken machen eine große Zahl von kühnen Kunstbauten nötig, gleich wie auf unserer Gotthardroute. Bild: Beginn der Bahnstrecke am Silachor des Elbursgebirges.

Partant de la tête de ligne de Bender-Chapur, sur la mer Caspienne, la transiranienne traverse le pays pour aboutir à Bender-Chapur, sur le golfe Persique. Sur son parcours qui traverse le désert pendant 500 km, il desserte la capitale Téhéran et nomme de centres importants. D'une longueur totale de 1435 km., la nouvelle voie ferrée traverse deux chaînes de montagnes, celle de l'Elbouz dans le nord à 2173 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'Elbouz.

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

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

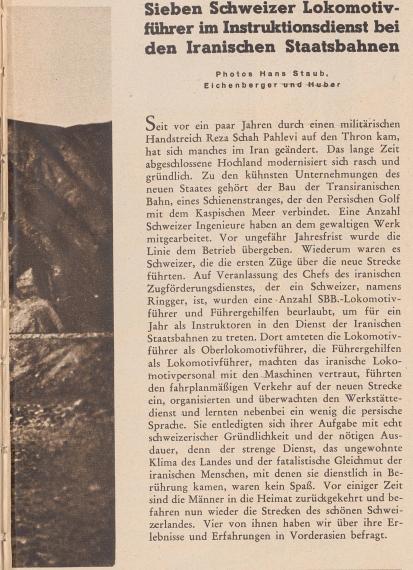
J. Huber, Zürich: «Es wäre manche Merkwürdigkeit über den iranischen Bahnbetrieb zu erzählen. Zum Beispiel muß in Iran jeder, der die Staatsbahn benützen will, eine polizeiliche Beauftragung haben. Und wenn sie einen Motorwagen auf offener Strecke fahren, müssen die Passagiere aussteigen und im Freien 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 längere Vorschriften eingeschläfert, und ich mußte auch die Arbeit des Heizers begleiten. Ungemütlich waren auch die unerträglichen Sandstürme auf der Nordstrecke, die auwärts fuhren. Himmel, aufstehen und Mensch und Maschine mit einer dicken Kruste fudhersand Wandersand bedeckten.»

J. Huber, Zürich: «On pourra tout ce que vous voulez 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 musulmans 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.»

## Sieben Schweizer Lokomotivführer im Instruktionsdienst bei den Iranischen Staatsbahnen

Photos Hans Staub,  
Eichenberger und Huber

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 modernisierte sich rasch und gründlich. Zu den kühnsten Unternehmungen des neuen Staates gehört der Bau des Transiranischen Kanals, eines Schleusenkanals, der den Persischen Golf mit dem Kaspiischen 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 Ringer, ist, wurden eine Anzahl SBB-Lokomotivführer und Werkstättentechniker bestellt, um für die Bahnstrecken im Dienst der Iranischen Staatsbahnen zu treten. Dort antreten die Lokomotivführer als Oberlokomotivführer, die Führer gehilfen als Lokomotivführer, machten das iranische Lokomotivpersonal mit den Maschinen vertraut. Führten den fahrläufigen Verkehr auf der neuen Strecke ein, organisierten und überwachten den Werkstättendienst und lernten nebenbei ein wenig die persische Sprache. Sie entledigten sich ihrer Arbeit mit einer schweizerischen Fertigkeit, die der nötigen Ausdauer, dem strengen Dienst, das ungewohnte Klima des Landes und der fatalistische Gleichmut der iranischen Menschen, mit denen sie dienstlich in Beziehung 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.



Die Transiranische Express, der decimal wöchentlich verkehrt, ist auf der Bergstrecke Pold-Sefid-Bonekah im Elbursgebirge in einen Schneesturm geraten. Bereits in der Ebene angelangt, sah die Lokomotive immer noch die Spuren des Unwetters. Zwei Stunden später fährt der Zug durch eine Landschaft, in der die Sandstürme keine Seltenheit sind. Auf dieser Strecke kann man an gleichen Tag Temperaturen von 50–60 Grad erleben.

L'express iranien, qui circule trois fois par semaine, a croisé une tempête de neige dans la traversée de l'Elbouz. Le parcours emprunté par le transiranien est un périple contrasté, 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 de voies de communication, la partie de la construction du réseau 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. Ringer, un certain nombre d'ingénieurs suisses, dont le chef du P. F. récemment son cœur d'acier, afin de rendre en Iran et d'y instruire 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 Persiens 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 contenter quelques anecdotes de leur séjour en Iran.



R. Eichenberger, Aarau: «Mit J. Huber vom Depot Zürich teilte ich während unserer Aufenthalte in Iran die Funktion eines Oberlokomotivführers. Das erklärte war, nach unserer Meinung, in Iran tatzen wir nicht mehr 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 eigenen eingerückten Schiffen von Hamburg nach Bender-Chapur transportiert worden. Dann begannen wir mit der Instruktion des iranischen Lokomotivpersonals im Fahren, den Maschinen zu kontrollieren und die Werkstattarbeiten. Häufig waren wir bei 50° im Schatten 20 bis 24 Stunden unterwegs, ein nasses Tuch um den Kopf geschlagen, um nicht zu viel Tee pro Tag trinken zu müssen. Das kam vor, daß die Bremser und die Güterzüge 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 mehr Leben.»

R. Eichenberger, Aarau: «Ensuite, lorsque mon collègue J. Huber du dépôt de Zurich nous avons pris le train à Bender-Chapur, sur le golfe Persique, des 65 locomotives allemandes destinées au trafic, arrivées par mer de Hambourg jusqu'au port de Bender-Chapur. Puis nous avons commencé l'instruction du personnel iranien à l'exploitation de nos opérations. 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 humide sur la tête et comment de 10 à 20 heures de travail par jour. Il arrivait que les hommes fatiguent ou oublient de freiner en descendant dans la vallée, si bien que le train, dévalant à grande vitesse, brûlait quelques stations.»



H. Ringer, Zürich: «Ich hatte sechs die Führung der gleichen Lokomotive inne und mußte einen iranischen Heizer, einen Schmied und schließlich den zukünftigen Führer in die Geheimnisse der Maschine einweihen und mit der Fahrtechnik vertraut machen. Hierzu wurde ich in Schahzadé Hafen von Teheran in die Ferien nach Mazandaran. Mit Ausnahme eines Unfalls auf einem acht geschwungenen Niveauübergang, bei dem acht Kamelle und vier Esel getötet wurden, war ich bis dahin nicht in soviel Schwierigkeiten geraten. Das bunte Wechselspiel der vielfältigen iranischen Natur ent-schädigte mich stets wieder für die Strapazen, die der Dienst in diesem Lande mit sich bringt. Bereits auf dem Elbursgebirge unter Kasbas und den Sumpfen des Persischen Golfs habe ich keine nach Europa mitgebrachte, dafür einige riesige Käfer, bunte Schmetterlinge und ein paar Giftdschlangen.»

M. H. Briner, Zürich: «J'ai initié à l'entretien et à la conduite de la locomotive un chauffeur, un graisseur et un serrurier. J'ai également fait faire à l'atelier de Shabzéh le réaménagement du Shabzéh de Téhéran. J'ai résidé dans le Shabzéh de Téhéran pendant une période de vacances. Si j'excepte un accident survenu à un passage à niveau et dans lequel huit chevaux et quatre ânes furent tués, il ne m'est rien arrivé d'important. D'ailleurs, par rapport à de nombreux papillons, de nombreux escargots, de papillons multicolores et même quelques serpents, connaisseurs.»



O. Ruegg, Winterthur: «Ich war wie mein Kollegen Briner aus Zürich und Iseli aus Romanshorn instruierender Führer auf der Fahrt. Nach fünf bis sechs Tagen in der Reise, wir jeweils müde und müde ins Depot Téhéran, in der Schweizergasse, in die Obhut unserer Frauen zurück. Den Lokomotivführers-Gattinnen gefiel es gut in der exotischen Großstadt. Zuweilen kamen von den anderen seien allen Städten des zahlt Schaffner für das Mittagessen einfach nicht sehr kriegen konnten, anderseits aber brachten sie es fertig, uns Mitte November süße Trauben und andere köstliche Früchte aufzutischen.»

M. O. Ruegg, Winterthur: «J'étais avec mon collègue Briner et Iseli instruiseur du dépôt. Après une ou deux semaines de service, nous rentrions à Téhéran, dans la Schweizergasse, dans l'épicerie des mécaniciens, si elles eurent quelques surprises et des difficultés culinaires, s'accordèrent fort bien de la vie exotique.»