

# Schnee- und Sandsturmfahrten durch Persien

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **16 (1940)**

Heft 25

PDF erstellt am: **03.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-757511>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Schnee- und Sandsturmfahrten durch Persien

## Sieben Schweizer Lokomotivführer im Instruktiondienst bei den Iranischen Staatsbahnen

PHOTO: HANS BÄHR, EICHENBERGER WERKE

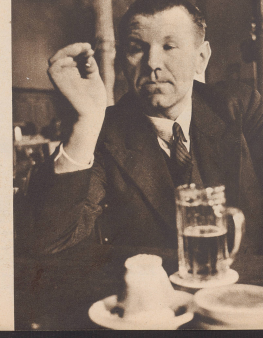
Sie vor ein paar Jahren durch einen mildernden Handstreich, Kereh Saha Pahlavi auf den Thron kam, hat sich manches in Iran geändert. Das lange Zeit abgeschlossene Hochland modernisiert sich nach und gründlich. Zu den kühnsten Unternehmungen des neuen Staates gehört der Bau der Transiranischen Bahn, einer Schienenstrasse, die den Persischen Golf mit dem Kapasiden Meer verbindet. Eine Anzahl Schweizer Ingenieure haben an dem gewaltigen Werk mitgearbeitet. Vier ungefähre Jahrzehnte wurde die Linie dem Betrieb übergeben. Wiederum waren es Schweizer, die die ersten Züge über die neue Strecke fuhren. Auf Veranlassung des Chefs des iranischen Zugführerpersonals, der ein Schweizer, namens Ruggier, im vorigen Jahre eine 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 neubeiweilten ein wenig die persische Sprache. Sie erledigen sich ihrer Aufgabe mit sehr schwerer Arbeit und unter sehr schwierigen Umständen, denn der extreme Dürre, 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 behalten nun wieder die Stellungen der sieben Schweizer. Vier von ihnen haben wir über ihre Erfahrungen und Eindrücke in Vordrucken befragt.



R. Eichenberger, Aarau: «Mit J. Huber und Deppe Züri nach 18 Jahren unsere Aufstellungen in Iran. Die Funktionen eines Oberlokomotivführers. Das erste, was wir nach unserer Ankunft in Iran taten, war nach dem Golf die 65 dieselpunktierten Lokomotiven zu transportieren. Die Maschinen waren auf dem Seeweg in einem dazu improvisierten Schiffsboot transportiert worden. Dann begannen wir mit der Instruktion des iranischen Lokomotivpersonals im Fahren, Bremsen, der Umstellung und Wartung der Maschinen und kontrollierten die Wartungsarbeiten. Häufig waren wir bei 10° im Schatten zu sein. 24 Stunden unterwegs, ein massives Tüch um den Kopf gebunden und 10-20 Liter Tee pro Tag trinkend. Es kam vor, daß die Bremse auf dem Gefälle nicht abblätzte, wurde uns auf dem Talboden zu bremsen verhalten, so daß der Zug im Stillstand ein paar Sekunden zu weit fuhr. Ich erlebte Augenblicke, da gab ich nicht mehr viel um mein Leben.»



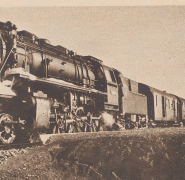
H. Briner, Zürich: «Ich habe heute die Führung der gleichen Lokomotiven übernommen. Bereits in der ersten Lokomotive wurde die Getriebebox der Maschine erneuert und mit der Fehlfunktion versehen. Im Hochsommer fuhr ich den Schah im Hofzug von Teheran in die Provinz nach Masanderan. Mit Ausnahme eines Unfalls auf einem ungebauten Nebenbahnstück bei dem sehr Kälte und vier viel geteuer wurden, ist mir im Dienste iranischer Eisenbahnen passiert. Die neue Weltanschauung der vollständig iranischen Natur, einschließlich der vielen Länder mit sich bringenden, hat mich dem Ehrgeiz und Kräfte aus den Sümpfen des Persischen Golfs habe ich keine Idee Europa mitzubringen, dafür einige junge Koffer, bunte Schmetterlinge und ein paar Glühwürmer.»



M. O. Ruggier, Winterthur: «Ich war vier weitere Kollegen Briner aus Zürich und ich aus Romschoren interessanter Führer auf der Fahrt. Nach fünf bis sechs Tagen Diensten haben wir jeweils langweilig und müde ins Depot Teheran an der Schweizerpost in die Obhut unserer Frauen zurück. Das Lokomotivführerpersonals gütlich ist es in der iranischen Gesellschaft. Zwischen kam es vor, daß ich selbst mit allen Silberrufen des Schahs fuhr. Die Matrasen sind nicht gut gegen Kälte, sondern, anderen aber heutzutage es fertig, um Mitte November alle Trauben und andere köstliche Früchte aufzuheben.»



M. C. Baep, Winterthur: «Hati avec mes collègues, Briner et Deppe, instructeur-conducteur. Après cinq ou six jours de service, nous rentrons en Iran et nous sommes en dépôt de Teheran. Les épreuves des mécaniciens, il elles sont quelque peu surprises et des difficultés diverses, l'accomplissement fort bien de la vie européenne.»



Die Transiranische Espech, der dreimal wöchentlich verkehrt, ist auf der Bergstrecke Pol-Sepid-Bokhah im Elburzgebirge in einem Schneesturm geraten. Bereits in der Ebene angefangen, trägt die Lokomotive immer noch die Spuren des Unwetters. Zwei Stunden später haben die Züge durch eine Landschaft, in der heute Sandstürme keine Selbsten sind. Auf dieser Strecke quer durch Iran liegen ein dreistündiger Temperaturbereich von 50-60 Grad Celsius.

### Mécaniciens suisses en Iran

Le pays iranien, qui vivait très loin par son climat, a cessé son temps de vivre dans la traversée de l'Elburz. Le parcours emprunté par le transiranien est un véritable enfer, les quelques heures plus tard, il traverse une région où règne une chaleur torride. On envisage des sécheresses de température de 50 à 60 degrés à la même nuit.

Le Shah Reza Pahlavi, qui se leva à notre arrivée il y a quelques années, est un homme d'action. Dès son arrivée au pouvoir, il entreprit de grands travaux, l'amélioration des routes de communication du pays et la construction de chemins de fer nouveaux. De la mer Caspienne au golfe Persique, ce fut 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'un an. C'est la demande du chef du service de locomotives de la Compagnie de l'Etat, M. Ruggier, un Suisse, un certain nombre de mécaniciens de C. F. F. respectivement un congé d'une année afin de rendre en Iran et d'y offrir le personnel du pays. Ils furent acceptés et la construction des locomotives. Ce fut une grande aventure, car le climat et la complexité des machines. Ce fut une aventure de l'Iran. J'ai été nommé à l'inspection à Teheran. Après avoir mené à bien cette mission, nos compatriotes vinrent de toutes les provinces et furent en, qui nous avons pu rencontrer, ont bien voulu nous conter quelques anecdotes et nous conter quelques anecdotes de leur séjour en Iran.



Die Transiranische Bahn durchdringt in nordöstlicher Richtung das Küstengebiet Persiens oder Irans. Die Strecke mit etwa 1450 Kilometern. Die beiden Endstationen sind Bender-Charpur am Persischen Golf und Bender-Charb am Kapasiden Meer. An der Strecke liegt die Hauptstadt Teheran und eine Anzahl großer Orte. Die Bahn führt rund 500 Kilometer durch ungesprochenen Wüstengebiet und überwindet zwei Gebirge, im Norden die Elburzgebirge, im Süden das Silachur. Am Frankokuh im Elburz-kette der Bahn auf eine Höhe von 2109 Meter hinauf, im Silachur liegt der höchste Punkt 2170 Meter hoch. Die Gebirgsregionen bestehen eine große Zahl von kleinen Karststeinen, gleich wie auf unserer Gotthardstrasse. In 114 Kilometern der Bergstrecke am Südschloß der Elburzgebirge.

Parfois de la tête de ligne de Bender-Charb, sur la mer Caspienne, le transiranien traverse le pays pour aboutir à Bender-Charpur, sur le golfe Persique. Sur son parcours qui traverse le désert pendant 500 km, il dessert la capitale Teheran et traverse de grands centres industriels. Dans l'ensemble, la nouvelle voie ferrée traverse deux chaînes de montagnes, celle de l'Elburz dans le nord à 2109 m et le Silachur au sud, dont le plus haut point atteint 2170 m d'altitude. Parfois la voie ferrée se passe de la chaîne de l'Elburz.

Das Matter einer Station der Transiranischen Bahn. In ist die kleine Station Sepid-Dahle auf der Südstrecke. Fast alle Stationen sind in diesem orientalischen Stil erbaut — kleinen moslemischen Kuppeln nicht unähnlich.

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 müsstigen und im Freien ihr Geben zu Allah verrichten können. In ist mir passiert, daß ich, 74-76 Stunden ohne Unterbruch auf die Maschine stand. Der Obermaschinenmeister und der Heizer waren bereit vor Erschöpfung eingeknickt, und ich mußte auch die Arbeit übernehmen. Unglücklich waren auch die mehrstündigen Sandstürme auf der Nordstrecke. Ich wurde wie aus letztem Himmel aufsteigend und Mensch und Maschine mit einer dicken Kruste feinstaubigen Wüstensandes bedeckt.»

J. Huber, Zürich: «On pouvait contre beaucoup d'accidents sur l'exploitation des chemins de fer iraniens, chaque voyage qui veut prendre le train doit être en possession d'une autorisation de la police et doit indiquer la raison de son déplacement. Au caspahlé, 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 39 à 30 heures sans descendre de ma machine, tandis que les chauffeurs et mécaniciens, vaincus par le repos, sautaient par la fenêtre.»