

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 9 (1933)  
**Heft:** 38

**Artikel:** Alt und neu begegnen sich!  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-752518>

### **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.](#)

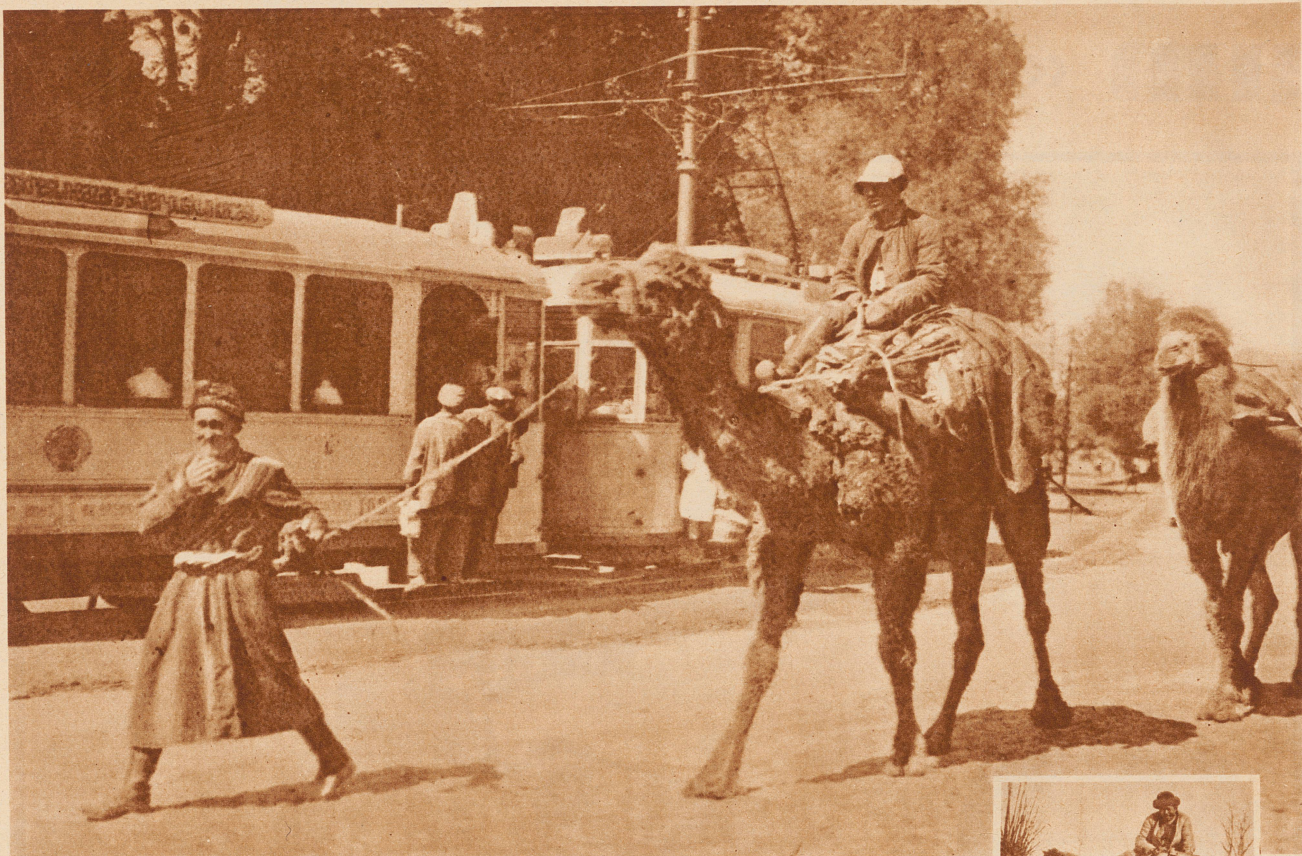
### **Terms of use**

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:** 01.04.2025

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





Romantik und Technik: Straßenbahn und Kamel begegnen sich in einer Straße von Taschkent

## ALT und NEU begegnen sich!

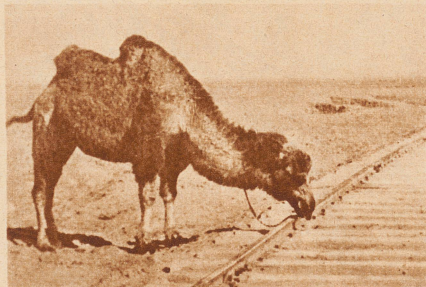
Es gibt noch einige Gegenden auf unserer Erde, da ist die Zeit scheinbar stehengeblieben, und die Technik hat keine Triumphe feiern können. An den Rändern der großen Steppen und Wüsten Asiens und Afrikas hat der Siegeszug des modernen Verkehrs Halt gemacht. Seit uralter Zeit, seit den Tagen Abrahams, war es das Kamel allein, das in diesen unwirtlichen Erdräumen die Reise des Menschen und den Austausch der Handelsgüter ermöglichte. Die Produkte aus Innerafrika, die Teppiche aus Persien, die Baumwolle aus Turkestan und Kaschmir, alle diese Güter wurden Jahrhunderte lang nur auf dem Rücken des Dromedars und des Trampeltiers ihren Konsumenten zugeführt. Jedoch: die Kamelkarawane ist ein

Beförderungsmittel, das sich mit den Bedürfnissen der modernen Weltwirtschaft nicht mehr ganz in Einklang bringen läßt. Mit ihr läßt sich kein Massenverkehr einrichten und vor allem ist sie zu langsam. So kommt es, daß in immer steigendem Maße doch auch die Wüsten dem Eisenbahn- und Automobilverkehr sich erschließen und damit die Karawanen verschwinden. Die Bagdad-Bahn, die Anatolische Bahn, die Turksib, die Raupenautomobil-Linie durch die Sahara haben Tausende von Transport-Kamelen überflüssig gemacht. Bestimmt wird einmal der Tag anbrechen, da kein melancholisches Glockengebimmel eines Leitkamels mehr zu hören sein wird, da alle diese Schiffe der Wüste arbeitslos und dann nur

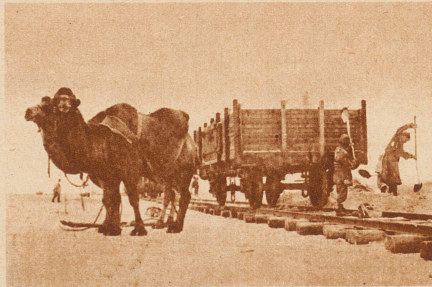


Ist es nicht paradox? Benzin und Oel sind in Innerasien ein wichtiger Handelsartikel geworden, aber diese Betriebsstoffe, die sonst selbst die Kraft zum Warentransport abgeben, müssen hier erst mühselig auf Kamelrücken herbeifördert werden

noch in einigen Exemplaren in unsern zoologischen Gärten zu sehen sein werden. Aber so weit ist es noch nicht, denn selbst da, wo nun auch Schienenwege und Automobilpisten die ausgedehnten Sandwüsten durchqueren, kommt man doch nicht ohne die Hilfe des Kamels aus.



Das Kamel macht Bekanntschaft mit seinem neuen Konkurrenten, an dessen Bau es tapfer mitarbeiten mußte. Mehrere Eisenbahnbauten in Afrika und Asien, die anatolische Bahn, die Bagdad-Bahn, die Turksib, konnten nur mit Hilfe des Kamels gebaut werden. Riesige Mengen an Baumaterial und Wasser mußten bei diesen Unternehmungen mittelst Kamelkarawanen zur Baustelle geschafft werden



Die Eisenbahn ist fertiggestellt, dennoch bleibt das Kamel als Zugtier unentbehrlich. Auf vielen Stationen der Turksib wird es an Stelle der Rangierlokomotive zum Manövrieren der Wagen verwendet. Dieses Bild stammt von einer Salzgewinnungsstelle am Baskutschak-See im Südruralgebiet. Was da verladen wird, ist nicht Sand, sondern Salz



Das Kamel und die Straßenwalze. Von Aschchabad, der Hauptstadt von Turkmenien, wird jetzt nach der fruchtbaren Ferghana eine viele hundert Kilometer lange Automobilstraße gebaut. Wie bei vielen andern großen Bauten dieser Art - zum Beispiel beim Suezkanal - arbeiten Tausende von Kamelen als Tragtiere beim Bau mit. Auf der Strecke wo sie seit uralter Zeit jeden Verkehr bewältigten, werden bald Kraftwagen kursieren