

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 10 (1934)  
**Heft:** 47

**Artikel:** Wie reist man in Persien?  
**Autor:** Schwarzenbach, Annemarie  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-754962>

### **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:** 17.03.2025

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

# WIE REIST MAN IN PERSIEN?

BILDBERICHT VON ANNEMARIE SCHWARZENBACH



Eine Kamelkarawane vor dem Karwanen hat sich vor Reis im Khan niedergelassen.



Der Vorfuhrer in der Hauptstraße dieses Dorfes steht still. Gelegentlich muß man in der einen Ortschaft warten, bis eine Haasche abgehakt ist, damit man in die nächste Gasse einbezogen kann.

Blick auf Hamadan, die alte Eghbata, die Residenz der Mederkinge und eine der Hauptstädte des alten Persien. Auf der Höhe von Bagdad nach Teheran ist Hamadan gewöhnlich die zweite Station. Die Aufnahme wurde im Monat März gemacht; die Ebene liegt noch im tiefen Schnee, denn Hamadan liegt 1 020 m ü. N. Der Berg im Hintergrund erreichen eine Höhe von 3 275 m.

Jedenfalls in allergrößter Sicherheit denn an jedem größeren und kleineren Ort findet bei der Einfahrt eine genaue Polikontrolle statt — sind bei der Ausfahrt eine zweite. Auf den großen Straßen patrouillieren Reiter, je zwei und zwei und nicht allzuweit auseinander stehende Gendarmenposten, Türme und kleine Kastelle auf weitschüssigen Hügeln. An den Kontrollstellen zeigt man seinen Paß, zweites ein für jede Fahrt ein einforderns Papier, Jawab genannt, welches einen temporären und für eine einzige Strecke gültigen Einlaß-Paß verleiht. Er lautet also etwa: Teheran-Mahab — und man darf darauf von Mahab auch wieder zurückreisen bis in die Hauptstadt. Aber daß man sich nicht einfallen läßt, vom direkten Weg abzuweichen! — Die großen Straßen — es gibt deren mehrere, nämlich eine in jeder Richtung — sind uralte Karawanenwege, auch Heerstraßen, auf denen einst Darius gegen die Griechen zog und Alexander gegen Darius.



Zellwächter an der irakisch-persischen Grenze. Sie tragen die »Kula«, die zusammengehörige persische Kopfbedeckung.

Es gibt in Persien auch Strecken, die man mit dem Auto nicht befahren kann. Hier befinden wir uns am Rande der großen Salzflur, der gefürchteten »Akw«-Die Kamelkarawane von den Kasapschen Toren, der berühmten Einfahrtspforte der asiatischen Völker.



Überland-Ordnung auf der großen persischen Heerstraße.



Über den Sefid Rud, einen Fluß in Mazandran, fährt eine Filze. Pferde ziehen sie ein Stück aufwärts, dann stößt man sie mit langen Stangen in die Pfahlnägel und gegen das andere Ufer zu. Die Stewang ruft das Ufer, soll man leicht wieder unter, etwa gegenüber der Akbarstraße.



Ein Sonderfall in Persien: Mehrmal gibt es gute Brücken. Das ist die berühmte gebrückte Rosenbrücke vor den Toren Isfahans.

Mit dem Auto braucht man drei Tage für Strecken, für die die Kamelkarawanen zwanzig benötigen. Es gibt auch noch zahlreiche Gegenden, wohin man nur mit Karawanen oder im Gebirge auf Maultieren und Eseln gelangen kann. Da lernt der Europäer dann eine ganz neue und nicht reizlose Geduld. Was aber ein Auto insande ist zu ertragen, das erfährt man in Persien im Hochland-Frühling, wenn das Wasser in breiten Bächen von den Bergen herabstürzt und sich über die Straßen ergießt. Oder in den Ortschaften, wo die Gassen die Eigenschaft von Tümpeln haben, und man gelegentlich eine Haasche abhadern muß, um in die nächste Gasse einzubiegen — oder auf den kleinen steilen Bogenbrücken, wo der Wagen anwärtig mit dem Busch, will helfen mit der Oel-

wanne, auf der höchsten Stelle des Bogens aufsteht. Aber vor allem ist doch das Wasser interessant: es gibt eine Technik des Wassers, eine des Flußüberganges, eine des Schlammnetzes — und eine wichtige wie man in strömendem Regen einen im Fluß mitgewordenen Magen am besten wieder rückwärts. Das alles lernt man auf Reisen im iranischen Hochland. So fährt man also — nicht beliebig und ins Blaue — sondern von Nabastan zu Nabastan, ganz wie bei uns zu Zeiten der Postkutsche. Man schläft im »Hotel de France« oder die Kaiser, trinkt zehnmal im Tag Tee, isst gelegentlich Reis und Eier in einem »Tschukh-bate« an der Straße. Eine zweite Art des Reisens erfordert mehr Umstich und Erfahrung: man nimmt ein Zelt mit und Fellbetten,

eine Feldküche und viele Vorratskisten. Der Wagen sieht dann wie ein richtiger orientischer Reisewagen aus, die Türen sind zugebunden, man steigt über den Fahrertritt ein und hat wenig Platz für die Füße. — Während der Nacht zu fahren, ist ganz, alle Karawanenstraßen. Man setzt sie mit dem Auto fort und erlebt im langen Ablauf der Stunden des Reises der großen Strecken, der Flüsse und Ebenen, und man hört weiter das dumpfe Dröhnen und Glockenklagen einer entgegenstehenden Kamelkarawane. Der Nachfahren wegen und weil Persien ein Hochland ist, gehört der gelbe Schalpel, der »Pant«, zu den unentbehrlichen Gegenständen, ohne den sich ein rechter Perserreisender bald in seiner Haut nicht wohl fühlt.