

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 12 (1936)
Heft: 23

Artikel: Von Teheran zum Kaspischen Meer
Autor: Clark, Annemarie
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-756935>

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: 30.03.2025

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

Die neue Schalusstraße, die in sechs Autostunden die iranische Hauptstadt Teheran mit dem Kaspischen Meer verbindet, eine technisch wichtige Tat, die aber auch ein außergewöhnliches Erlebnis vermittelt, denn zwei geographisch und kulturell völlig verschiedene Landschaften, das Iranische Hochplateau und die tropische Kaspische Senke, sind durch die neue Straße einander zum erstenmal nahegerückt.



Annemarie Clark:

Von Teheran zum Kaspischen Meer

Eine moderne Paßstraße in Iran



Wasserbüffel am Kaspischen Meer. Eben befand man sich noch im Iranischen Hochland, wo riesige Schafherden rastlos über riesige Steppenweiden zogen, und Kamelkarawanen den neuen Lastwagen Konkurrenz machen. Hier unten ist mit einem Schlage alles verändert. Es gibt keine Kamele, dafür begegnet man großen Herden von Wasserbüffeln, die in der feuchten, schweren Mittagshitze in träger Ruhe am Meeresufer stehen ...

Die Ebene der iranischen Hauptstadt Teheran ist zwölfhundert Meter hoch, die Paßhöhe von Schalus erreicht über dreitausend, das Kaspische Meer jenseits davon liegt dreißig Meter unter dem Meeresspiegel. Das Elbrusgebirge trennt zwei Welten: das aride, kontinentale, iranische Hochplateau mit seinem typisch östlichen Gepräge, seinen Lehmbauten, flachen Dächern, riesigen Karawanenstraßen, weitausgedehnten Städten, — und die Kaspische Senke, einen äußerst fruchtbaren Landstrich mit tropischem Klima, reichem Pflanzenwuchs, mit Häusern aus Holz und mit strohgedeckten Dächern. Früher war die Trennung fast vollständig: auf zwei langen Straßen, dem Kasvin-Paß und dem Paß von Firuskuh, spielte sich ein langsamer Karawanenverkehr ab, das war alles. Gilan und Mazandaran, die reichsten persischen Provinzen, lagen abseits, an der ganzen kaspischen Küste gab es einen einzigen Hafen, Enzeli-Pehlevi. Das hat sich in den letzten zehn Jahren geändert. Die Erschließung des Landes durch neue Verkehrswege gehört zu den wichtigen Aufgaben der Regierung, die unter bewundernswertem Aufwand an

Energie und Klugheit das asiatische und rückständige Persien in einen neuen, technisch und kulturell fortschrittlichen Staat umwandelt: das moderne Iran. Wir haben schon über den Bau der Transiranischen Bahn berichtet, jener großzügigen Unternehmung, die das Kaspische Meer mit dem Persischen Golf verbinden wird. Die neue Schalusstraße dient einem verwandten Zweck. Ohne Rücksicht auf geographische Schwierigkeiten hat man die kürzeste Strecke zwischen Teheran und dem Kaspischen Meer gewählt und eine Paßstraße gebaut, die an technischer Kühnheit und landschaftlicher Schönheit ihresgleichen sucht. Da die Paßhöhe einen großen Teil des Jahres von Schnee bedeckt ist, wird sie durch einen Tunnel durchstochen, und die Hauptstadt Irans ist jetzt nur noch sechs Autostunden vom Meer entfernt. Am nördlichen Ausgangspunkt, wo bereits ein Sommerpalast des Schahs und ein modernes Hotel stehen, wird von holländischen Ingenieuren der Hafen Deno gebaut, der für den Handelsverkehr mit der Sowjetrepublik und für den transrussischen Verkehr mit Europa gleich wichtig sein wird.