

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. 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>

Schnee- und Sandsturmfahrten durch Persien



Sieben Schweizer Lokomotivführer im Instruktiondienst bei den Iranischen Staatsbahnen

PHOTO HOUB BROS,
EICHENBERGER WERKE

Seit vor ein paar Jahren durch einen mildernden Handreich, 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 ungefähr Jahrelang wurde die Linie dem Betrieb übergeben. Wiederrum waren es Schweizer, die die ersten Züge über die neue Strecke fuhren. Auf Veranlassung des Chefs des iranischen Zugsführerpersonals, der ein Schweizer, namens Ruggier, im Vorstand 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 neubeiweilen ein wenig die persische Sprache. Sie erledigen sich ihrer Aufgabe mit sehr bewundernswürdiger Geduld und der nötigen Ausdauer, denn der strenge Dienst, 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 befehlen nun wieder die Strecken des schönen Schweizerlandes. Vier von ihnen haben wir über ihre Erfahrungen und Eindrücke in Vordrucken befragt.



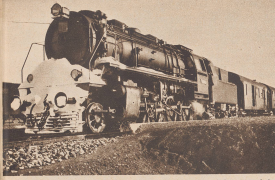
Die Transiranische Bahn durchzieht in nordöstlicher Richtung das Küstengebiet Persiens oder Irans. Die Strecke mit etwa 1450 Kilometern. Die beiden Endstationen sind Bender-Charpur am Persischen Golf und Bender-Charab am Kapasiden Meer. An der Strecke liegt die Hauptstadt Teheran und eine Anzahl großer Orte. Die Bahn führt rund 500 Kilometer durch unzugänglichen Wüstengebiet und überwindet zwei Gebirge, im Norden die Elbharke, im Süden das Sillach. Am Frankokuh im Elbharke-Gebirge ist die Höhe von 2109 Meter hinauf, im Sillach liegt der höchste Punkt 2172 Meter hoch. Die Gebirgsregionen machen eine große Zahl von kleinen Kurvenstücken aus, gleich wie auf unserer Gotthardstrasse. In 114 Kilometern der Bergstrecke am Südrand des Elbhargebirges.

Parsons de la ville de Bender-Charpur, sur le mer Caspien, le transiranien traverse le pays pour aboutir à Bender-Charpur, sur le golfe Persique. Sur son parcours qui mesure le kilomètre produit 500 km, il dessert la capitale Teheran et traverse de centres importants. Dans l'ensemble, la nouvelle voie ferrée traverse deux chaînes de montagnes, celle de l'Elbhar dans le nord à 2109 m et le Sillach au sud, dont le plus haut point atteint 2172 m d'altitude. Photos: La voie ferrée au point de la chaîne de l'Elbhar.

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. La petite gare de Sepid-Dahle, au centre d'une oasis.

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 aussteigen und am Morgen ihr Gebet an Allah verrichten können. In ist mir passiert, daß ich, 74-20 Stunden ohne Unterbruch auf die Maschine stand. Der Obermaschinenmeister und der Heizer waren taglang vor Ermüdung eingeknickt, und ich mußte auch die Arbeit des Heizers übernehmen. Unglücklich waren auch die nachrichtlichen Sandstürme auf der Nordstrecke. Ich wurde wie ein lebender Hamel aufhauen und Mensch und Maschine mit einer dicken Kruste feinstaubigen Wüstenstaubs bedeckt».

J. Huber, Zürich: «On pourrait citer beaucoup d'anecdotes sur l'exploitation du chemin de fer iranien, chaque voyage qui est prendre le train doit être en possession d'une autorisation de la police et doit indiquer la raison de son déplacement. Au caspazelle, 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 38 à 30 heures sans descendre de ma machine, tandis que les chauffeurs et mécaniciens, toujours pressés de repos, sautaient par la fatigue».



Die Transiranische Strecke, die dreimal wöchentlich verkehrt, ist auf der Bergstrecke Pole-Sepid-Kohak im Elbhargebirge in einem Schneesturm geraten. Bereits in der Ebene angefangen, trat die Lokomotive immer noch die Spuren des Unwetters. Zwei Stunden später über die Zugschleife eine Landschaft, in der heute Sandstürme keine Selbsten sind. Auf dieser Strecke quer durch Iran kann ein drittel Tag Temperaturschwankung von 50-60 Grad erfolgen.

Les deux trains, qui circulent trois fois par semaine, ont été surpris par un orage de neige dans la traversée de l'Elbhar. Le parcours emprunté par le transiranien est un véritable corridor, sur quelques heures plus tard, il traverse une région où règne une chaleur torride. On envisageait des différences de température de 50 à 60 degrés à peine.

Mécaniciens suisses en Iran

Le Shah Reza Pahlavi, qui se crut à peine vaincu il y a quelques années, est un homme d'action. Dès son arrivée au pouvoir, il entreprit de grands travaux, l'amélioration des voies de communication du pays et la construction du chemin de fer transiranien. De mer Caspienne au golfe Persique, ce que 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 à la demande du chef du service de locomotives de la Compagnie de fer, M. Rogger von Salzen, un certain nombre de mécaniciens de C. F. F. reçurent un congé d'une année afin de rendre au Iran en 1927. Ils ont servi dans le pays iranien jusqu'à la fin de l'année dernière. Ce fut une expérience qui leur a permis de constater que les conditions de travail dans ce pays sont très différentes de celles de leur pays. Ils ont aussi pu constater que les conditions de travail dans ce pays sont très différentes de celles de leur pays. Ils ont aussi pu constater que les conditions de travail dans ce pays sont très différentes de celles de leur pays.



R. Eichenberger, Aarau: «Mit J. Huber und Deppe Züri sind ich während einer Aufbruchzeit in Iran die Funktionen eines Oberlokomotivführers übernahm. Das erste, was wir nach unserer Ankunft in Iran taten war natürlich den Betrieb der neuen Strecke herzustellen. Die Maschinen waren auf dem Seeweg in einem sehr sorgfältigen Schutze transportiert worden. Dann begannen wir mit der Instruktion des iranischen Lokomotivpersonals im Fahren, Bremsen, der Einrichtung und Wartung der Maschinen und kontrollierten die Wartungsarbeiten. Häufig waren wir bei 10-12 Stunden für 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 Geraden abblühte worden und auf dem Talboden zu bremsen verfiel, so daß der Zug im Stillstand ein paar Sekunden zu weit fuhr. Ich erlebte Augenblicke, da gab ich nicht mehr viel um mein Leben».



R. Eichenberger, Aarau: «En compagnie de mon collègue J. Huber, du départ de Zurich, nous avons été affectés à Bender-Charpur, sur le golfe Persique, dans les 60 locomotives allemandes arrivées par voie de mer de Hambourg jusqu'au port de Bender-Charpur. Nos premiers travaux consistèrent à remettre les machines en état et à contrôler le personnel iranien et les 124 départs de Teheran qui ont été effectués avec un empressement de 50 degrés au nord et 20 à 24 degrés au sud. C'est que nous étions déjà installés, un long voyage par la mer et économiquement de 20 litres de thé par jour. Il arrive que les freins se détachent au sautoir de frein en descendant dans la vallée, si bien que le train, dévalant à grande vitesse, brève quelques stations».



H. Briner, Zürich: «Ich habe neue die Führung der gleichen Lokomotiven übernommen. Bereits in der Ebene angefangen, trat die Lokomotive immer noch die Spuren des Unwetters. Zwei Stunden später über die Zugschleife eine Landschaft, in der heute Sandstürme keine Selbsten sind. Auf dieser Strecke quer durch Iran kann ein drittel Tag Temperaturschwankung von 50-60 Grad erfolgen».

M. H. Briner, Zürich: «J'ai initié à Teheran et à la conduite de locomotives suisses, par les routes et au fer mécanicien. J'ai conduit le train, commandé le Shah de Teheran et le régime de sa capitale. Si l'exception me permet de dire que j'ai pu assister à deux reprises à la cérémonie de l'inauguration de la voie ferrée de l'Elbhar, mais par contre de nombreuses occasions de juger les conditions de travail dans ce pays».

O. Rügge, Winterthur: «Ich war wie meine Kollegen Briner aus Zürich und Keli aus Rorschach inwärtiger Führer auf der Fahrt. Nach fünf bis sechs Tagen Diensten haben wir jeweils lang und wurde ins Depot Teheran an der Schweizerpost in die Obhut unserer Franzosen. Die Lokomotivführerpersonale sind in der iranischen Gesellschaft zu Hause, das ist selbst mit allen Schwierigkeiten der Schaffens, die das Management selbst nicht gut kriegern konnten, anderen aber dankbar zu sein, wie im März November alle Trauben und andere köstliche Früchte aufzuheben».

M. O. Rügge, Winterthur: «J'ai été avec mes collègues Briner et Keli, instructeur-conducteur. Après cinq ou six jours de service, nous sommes rentrés dans le pays au départ de Teheran. Les épreuves des mécaniciens, si elles sont quelque peu surprises et des difficultés diverses, l'accomplissement fut bien de la vie européenne».