

Auf Irans «Gotthardlinie» ans Meer

Sieben Stunden packende Zugfahrt durch Wüstengebiete quer durch das Alborz-Gebirge und mit Schuss über eine technisch faszinierende Linienführung 2000 Höhenmeter hinunter ans Kaspische Meer.



Im Zug südöstlich von Teheran, vorbei an Schafherden.



Farid ist froh, dass er eine Arbeit hat.

© ALLEFOTOS: MONIKA NEIDHART

«Âmâdeh budan», gibt der Herr im dunkelblauen Anzug mit vier goldenen Streifen auf den Ärmeln via Funkgerät durch. Ein Hupen der Diesellokomotive. Der Zug mit neun Wagen setzt sich langsam in Bewegung. Schon bald erscheint im Rückblick die Weltstadt Teheran mit ihren rund 15 Millionen Einwohnern, eine riesige Ansammlung von grauen und sandfarbenen Häusern mit Flachdächern. Dahinter die schneebedeckte Bergkette mit ihrem höchsten Berg, dem Damavand mit 5671 Metern. Klar zeichnet sich die kegelförmige Silhouette dieses erloschenen Vulkans an diesem Frühlingstag am Horizont ab. Auch wenn wir in unserem Sechserabteil mit Schiebetüre das Kopftuch und die lange Bluse, die den Hintern verdeckt, weglegen könnten, behalten wir die Kleidung nach iranischer Vorschrift an. Zu faszinierend ist der Blick nach draussen, den wir uns nicht mit dicken Vorhängen versperren wollen. Rechts und links des doppelspurigen Geleises eine kleinräumige Landwirtschaft in der Ebene südöstlich von Teheran. Unter Folien und

Tunneln werden unter anderem Blumen und Erdbeeren angebaut. Auf einem Getreidefeld arbeiten zwanzig Männer. Viel Handarbeit. Dann und wann ziehen Schafherden bedenklich nah am Geleise vorbei. Nach knapp einer Stunde biegt unser Zug in Garmsar von der Hauptstrecke, die Richtung Mashad weitergeht, ab. Die Landschaft ändert sich merklich. Das Grün und die grosse Fläche werden abgelöst durch zerfurchte Hügel, karge Vegetation mit einzelnen Wüstengräsern, rotgelben Sand.

Unkomplizierter Kontakt mit Einheimischen

Wir fahren Richtung Norden durch das Alborz-Gebirge auf einem Abschnitt, der unter Resa Shah in den 30er-Jahren mithilfe von deutschen Ingenieuren erbaut wurde. Die Zugstrecke ist hier eingeleisig, wie der Grossteil des knapp 10000 km langen Streckennetzes der Iranischen Eisenbahn. Beim Hinunterlassen des Fensters erblicke ich auf dem Fensterrahmen in

dänischer Sprache die Aufforderung «Nicht hinauslehnen». Das Schienenmaterial ist staatlich, während die Züge privaten Anbietern gehören. Unser Zug fuhr einst in Dänemark. Zwar sieht man der Einrichtung das Alter inzwischen an, doch die Fahrt ist recht bequem. Bedenkt man, dass Iran durch das Embargo seit Längerem von der Hightech-Entwicklung abgeschnitten ist, erstaunt es, was die robuste einheimische Wirtschaft möglich macht. Das Schienennetz wird laufend ausgebaut. Rund 3000 km sind in Planung. Das Stellwerk zwischen Mashad und Yazd ist ein Eigenfabrikat. Unterschiedliche Standards mit klingenden Namen wie «Simorgh» (für geflügeltes Wesen) oder «Ghasal» (für Gazelle) bieten u. a. Aircondition, kleines Orchester im Speisesaal, Filme. Eine Reservation, auch via Internet möglich, ist auf iranischen Zügen obligatorisch. Da das Zugfahren für Iraner relativ günstig ist, sind beliebte Reisstrecken (so zum Wallfahrtsort Mashad) jeweils Tage voraus ausgebucht.



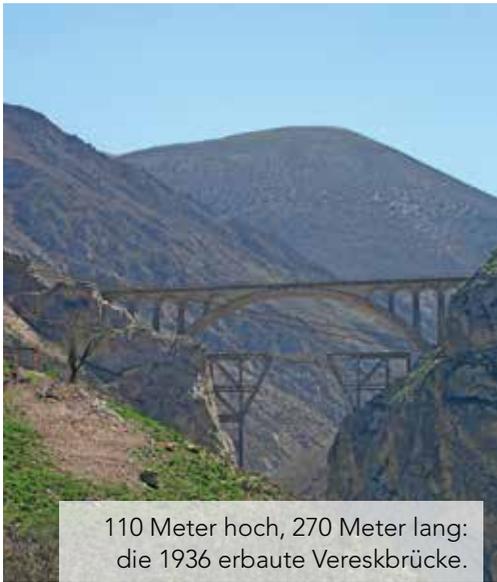
Traditionell gekleidete Iranerinnen im Speisewagen. Auch wenn mit der älteren Generation kaum Englisch gesprochen werden kann, die Begegnungen sind wortlos herzlich.

Oasendörfer und blühende Baumgärten

Inzwischen schlängelt sich der Zug mitten durchs Gebirge, entlang eines Flusses, der natürlich mäandriert, an anderen Stellen in ein grosses Betonflussbeet gezwängt wird. Da und dort führt das Geleise über Brücken, dann durch Tunnels.

Mal sind die Bergflanken zackig auserdriert, mal sanft abgerundet. Die Gesteinsaufschlüsse zeigen Töne in Rot und Gelb. Da verläuft das Farbband parallel zum Horizont, dort diagonal. Dazwischen kleine

santer Fahrt fährt der Zug nun auf der Nordseite des Gebirges hinunter. Der Wagen schaukelt hin und her. Der Blick ist frei auf den weit unten liegenden Talböden. Mindestens vier Kehrtwenden erblicke ich, die der Zug nehmen muss, um die Höhendifferenz zu überwinden. Farid serviert inzwischen das Mittagessen. Ich aber lehne den Kebab mit Reis und das Fladenbrot ab. Das Joghurt esse ich später. Die faszinierende Szenerie lässt mich keinen Hunger spüren. Der Zug braust über hohe Viaduktbrücken und durch Tunnels. Wie



110 Meter hoch, 270 Meter lang: die 1936 erbaute Vereskbrücke.



Der alte Mann lehnt am Fenster und schaut auf den Bahnhofsplatz.



In der Stadt werden die Kleidervorschriften für Frauen legerer beachtet, wie diese Fotografin belegt, die auch Touristen gerne vor die Linsen nimmt.

Iraner sind herzliche, offene Leute, die gerne und unkompliziert den Kontakt mit uns Touristen suchen. So bleiben wir nicht lange alleine, wenn wir die Abteiltüre offen lassen. Farid, der junge Koch vom Zug, streckt seinen Kopf herein: «Welcome to Iran», und strahlt dabei uns zwei Frauen mit einem breiten Lachen an. Er schwärmt von dieser Eisenbahnstrecke und davon, was uns noch erwarten wird. Trauriger werden seine Augen, wenn er gefragt wird, ob ihm diese Arbeit gefällt: «Nein, doch die Realität ist so», erklärt er in knappem Englisch. Früher war er Lehrer, dann Tourguide.

Bei einer Arbeitslosenquote von 20 Prozent ist er froh, dass er sein Auskommen hat. Später setzt sich ein alter Mann mit dunkler Wollmütze und Hörgerät zu uns ins Abteil. Mit seinen traurigen Augen schaut er uns liebevoll an. Wir unterhalten uns wortlos. Mehr als die persische Begrüssung «Soob be-kheir» und «mérsi» für Danke kann ich nicht. Er spricht kein Englisch.

Oasendörfer mit leuchtend orangen, roten oder gelben Dächern. In den Baumgärten blühen Apfel-, Kirschen- und Aprikosenbäume. Es gibt kein ruhiges Sitzen mehr. Einheimische und Touristen kleben an den Fenstern. Die Fotoapparate können die Einmaligkeit und die Dimension dieses Naturschauspiels kaum abbilden. Die Dieselwolken der Lokomotive, die Dunkelheit in Tunnels schmälern die Begeisterung nicht. «Da jubelt das Herz», ruft mir eine Mitreisende im Wind- und Zugsgeratter zu, während sie ihr Kopftuch hält. 20 Minuten Verschnaufpause in Firuzkuh. Männer werden von wartenden Männern mit drei Küssen auf die Wange begrüsst. Gläubige Moslems nutzen den Halt für ihr Mittagsgeset in der kleinen Moschee. Ich mache ein paar Schritte durch das belebte Dorf.

Wie das «Chileli» von Wassen

Spektakulär geht die Fahrt weiter. Der höchste Punkt der Reise liegt auf dem Pass Guduk auf 1818 Metern über Meer. In ra-

beim «Chileli von Wassen» staunen wir, wie die Fahrtrichtung immer wieder wechselt. «Die Ingenieure haben sich von der Gotthardstrecke inspirieren lassen», weiss Erich Gysling, der mit einer Gruppe Schweizer Touristen diese Strecke auf einer zweiwöchigen Reise fährt.

Noch einmal wechselt die Vegetation dramatisch. Aus der Wüstenregion kommend, mutet das Nebelmeer weit unten im Tal wie eine Fata Morgana an. Die Feuchtigkeit zeigt sich im Grün der Natur; Mischwälder, Reisfelder. Ein sprudelnder Bergbach unter der Eisenbahnbrücke.

Wir lehnen uns zurück, atmen durch und schwärmen weiter von den eindrücklichen knapp 300 km, die am Endbahnhof Sari am Kaspischen Meer und nach sieben Stunden hinter uns liegen werden; zuerst landschaftlich reizvoll, dann technisch anspruchsvoll. Ein Fahrgast aus der Schweiz fasst es so zusammen: «Albulastrecke und Gotthardlinie in einem.»

Infos: www.raja.ir, www.iranrail.net
Monika Neidhart