

ALFONS GABRIEL:

MITTEILUNG ÜBER ZWEI LUTFAHRTEN

Der österreichische Handelsvertreter in Iran Dr. K. PFEIFFER übersandte Prof. Dr. G. STRATIL-SAUER einen Bericht mit Lichtbildern über zwei Kundfahrten, die er 1962/63 mit seinem Begleiter M. HABSBURG-LOTHRINGEN in einem einzelnen Wagen (Landrover Station Car) in die Südl. Lut durchführte. Der Bericht der couragierten Reisenden ist leider allzu kurz, aber er ist beachtlich, da die Fahrten durch ein terrestrisch bisher nur äußerst mangelhaft untersuchtes Gebiet gingen.

Die folgenden Einzelheiten auf den beiden Reisen erscheinen bemerkenswert:

Die erste Fahrt wurde zwischen 22. XII. 1962 und 2. I. 1963 durchgeführt. Ihr Ziel war eine Querung der Lut von Shahdad nach Deh-Salm. Sie gelang nicht, doch konnten die Murghabkuhwüste durchstoßen und die südöstlichen Grenzräume der Wüste besucht werden.

Eine Piste, die nördlich von Shahdad nach E abzweigt, wurde irrtümlich für den Pfad nach Deh-Salm gehalten und 6 km weit durch Kalutformation bis zu einer Stelle verfolgt, wo Salz gebrochen wird. Die Angaben älterer Reisender [KHANYKOV 1859] von einem Salzlager in der Südl. Lut, das die Bewohner von Shahdad ausbeuten, wurde damit bestätigt. Eine Höhenmessung des Gudar-Barut ergab 250 m [GABRIEL: 260 m]. Die Autospuren, die jenseit des Gudar-Barut gesichtet wurden, waren vermutlich die von STRATIL-SAUER's Unternehmung 1933, ein neuerlicher Beweis, wie lange Spuren in extrem-ariden Gebieten bei Fehlen von Sand sich frisch erhalten. Auf der Weiterreise wurde die richtige Einfahrt nach E verfehlt, und da man bereits auf der Breite des Murghabkuh im W war, auf die Lutquerung nach Deh-Salm verzichtet und die Richtung auf Germab eingeschlagen. Wie ein Photo zeigt, ist die Ansicht, daß die Murghabkuhwüste ein einziges ausgedehntes Steinpflaster deckt, nicht richtig, und es gibt auch Strecken aufgeworfener Schollenkawir.

Zwischen 26. und 29. XII. wurde über Birdjand, Neh, Schahr Zabul und Zahedan gefahren und südwestlich von Nasratabad-Sipih im Raum der Kučeh abermals gegen das Innere der Südl. Lut abgebogen. Baločab und den Schurgez-Hamun und damit den Zugang zum Kern der Lut von dieser Seite her zu erreichen, erwies sich wegen des Auftretens von Sanden als unmöglich.

Auf der zweiten Lutfahrt, die zwischen 16. und 26. III. 1963 durchgeführt wurde, gelang es, die Lut von Deh-Salm nach W zu queren. In umgekehrter Richtung die Geländestufen zu überwinden, wie es STRATIL-SAUER nur durch außergewöhnliche Glücksfälle möglich war, erscheint selbst im Vierradantrieb und mit Hilfsgetriebe ein Risiko zu sein. Auf der ersten Strecke jenseits von Deh-Salm konnte der Wagen nur mit Hilfe von unterlegten Drahtrollen sehr mühsam davor bewahrt werden, im sandigen Boden einzusinken. Bei Puseh Guschqal, wo GABRIEL alte Tonscherben fand, wurde eine Meereshöhe von 290 m gemessen. Die Senke des Namakzar mußte in weitem Bogen nach N umfahren werden. Auch hier waren wieder wahrscheinlich 30 Jahre alte Wagenspuren von STRATIL-SAUER's Reise zu sehen. Bei Gudar-Barut wurde der Wagen verlassen und zu Fuß dem Lauf des Kalschur flußabwärts etwa 5 km weit gefolgt. An der Stelle, an der umgekehrt wurde, zeigte der Höhenmesser 190 m. Es ist dies die niedrigste je im abflußlosen Iran registrierte Meereshöhe.

Die beiden Luftfahrten von PFEIFFER und HABSBURG-LOTHRINGEN haben ergeben, daß eine nähere bodengebundene Erforschung des Inneren der Südlichen Lut zur Ergänzung der Luftaufnahmen, auf Grund derer BOBEK ein (noch unveröffentlichtes) geschlossenes Bild der Südl. Lut zeichnete, auf technisch größere Schwierigkeiten stößt, als angenommen wurde. Ein Vorstoß im Kraftwagen von W her ist wegen der windzerschnittenen Korridorlandschaft der Kalut und von E her wegen der losen Sandaufschüttungen nicht durchführbar. Durch das Eingangstor im N entlang dem Lauf des Kalschur ist nach den oben gebrachten Erfahrungen flußabwärts des Gudar-Barut im Auto nicht mehr weiterzukommen, und im S ist die Sandlücke im Raum von Baločab höchstens von Bam aus zu erreichen. PFEIFFER und HABSBURG-LOTHRINGEN bezweifeln aber, ob das Gelände um Baločab überhaupt für den Kraftwagen befahrbar ist. Unter diesen Umständen ist zu erwägen, ob für weitere Untersuchungen nicht der Hubschrauber oder das Kamel auch dem geländegängigsten Wagen vorzuziehen sind. Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß auf den zwei Luftfahrten bestätigt werden konnte, daß bereits in der zweiten Märzhälfte Hitze und Sturm in den innersten Senken so erschöpfend sind, daß ein längerer Fußmarsch nicht mehr in Frage kommt.

J. F. TRIFUNOSKI, Skoplje:

NEUE STADTRANSIEDLUNGEN IN SKOPLJE

Nach dem katastrophalen Erdbeben vom 26. Juli 1963 waren ungefähr 200.000 Einwohner von Skoplje obdachlos. Zur Lösung des Problems der Unterbringung der Bewohner der nun zerstörten Häuser faßten die Behörden den Entschluß, neue Stadtrandsiedlungen zu errichten.

In diesem Augenblick gibt es in Skoplje bereits 17 solcher neuer Stadtrandsiedlungen, und zwar: Aerodrom, Lisiče, Staklara, Dračevo, Madžari und Sindjelič im südöstlichen Teil der Stadt; Taftalidže, Kapištec, Kozle, Ždanec, Donje Nereze, Vlaje, Djorče Petrov I, Orizare und Djorče Petrov II im nordwestlichen Teil der Stadt; Butelj und šuto Orizare im nordöstlichen Teil der Stadt.

Die Entfernung der einzelnen Randsiedlungen vom Zentrum der Stadt ist verschieden. Am nächsten ist die Siedlung Aerodrom (1.600 m) und am weitesten die Siedlung Dračevo (ungefähr 11 km). Die Entfernungen einiger weiterer Siedlungen sind wie folgt: Staklara 2,6, Lisiče 3,4, Kapištec 3,4, Kozle 4,4, Ždanec 4,4, Vlaje 5,7, Djorče Petrov I 8,1, Orizare 8,6 km usw.

In allen obgenannten Randsiedlungen gibt es 12.645 Wohnungen für ungefähr 50.000 Bewohner. Nach der Zahl der Wohnungen sind besonders groß die folgenden Siedlungen: Vlaje, Butelj, Sindjelič, Madžari und Taftalidže. In jeder dieser Siedlungen gibt es im allgemeinen über 1.000 Wohnungen. Die Zahl der Wohnungen in den übrigen Siedlungen ist geringer. Am kleinsten sind die Siedlungen Ždanec, Kozle und Staklara.

Die Stadtrandsiedlungen von Skoplje, welche von Unternehmen aus verschiedenen Teilen Jugoslawiens erbaut werden, bestehen aus Montagehäusern von sehr verschiedenartigem Typus und von verschiedenen Größen. Die meisten Häuser bestehen aus ein- und zweizimmerigen Wohnungen. Die Zahl von drei- und vierzimmerigen Wohnungen in diesen Montagehäusern ist gering. Letztere sind hauptsächlich in den Siedlungen Aerodrom, Vlaje, Butelj und Madžare zu

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1964

Band/Volume: [106](#)

Autor(en)/Author(s): Gabriel Alfons

Artikel/Article: [Mitteilung über zwei Lutfahrten 229-230](#)