



## Centralasiens Jærnbaner.

Geografisk Tidsskrift, Bind 24 (1918)

Link til pdf:

[http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/gto/gto\\_0024-PDF/gto\\_0024\\_67860.pdf](http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/gto/gto_0024-PDF/gto_0024_67860.pdf)

Link til webside:

<http://tidsskrift.dk/visning.jsp?markup=&print=no&id=67860>

pdf genereret den : 22/5-2008

## Mindre Meddelelser.

### Centralasiens Jærnbaner.

Siden Russerne satte sig i Besiddelse af det saakaldte russiske Mellem- og Centralasien: Transkasprien, Khiva, Bokhara, Vest Turkestan og Pamir har Bygningen af Jærnbaner i disse Egne taget et betydeligt Opsving.

Allerede i Halvfjerserne byggede General Annenkof den berømte transkaspiske Jærnbane, et Foretagende, der vakte Beundring i Evropa, idet den jo gennemkrydser Ørkenen Kara Kum (sort Sand) og satte den berygtede turkomanniske Røverrede Merv og Bokhara, Muhammedanismens Centrum i disse Egne, i Forbindelse med Evropa, hvad ellers tidligere kun skete med Karavaner under store Vanskeligheder fra forskellige Sider. Indtil 1898 gik Banen kun til Samarkand, og denne var altsaa i mange Aar Centralasiens eneste Jærnbane. Dens Udgangspunkt ved Kaspiahavet var først Usun Ada midt i den sydligste Del af Balkhanbugten, Øst for Petroleumsoen, Tscheleken, men dette Punkt var meget uheldig valgt, idet Indsejlingen for Dampene foregik imellem et Mylder af smaa Sandøer, hvor Vandstanden var lav, og Navigationen meget vanskelig. For Turister og Rejsende var Indsejlingen højst interessant, de mange gule Sandøer i det dyblaa Vand afgav et højst malerisk Skue i den straalende Sol, der dominerer her de 9 Maaneder af Aaret, og man sejlede lige ind i Flyvesandørkenen, hvor en primitiv Banestation af Træ, omgivet af nogle turkomanniske Fiskeres Lerhytter syntes at have ondt ved at holde Hovedet over Flyvesandet, for ikke at tale om at Jærbaneskinnerne stadig maatte skovles fri for Sand. Paa min Rejse i 1896 landede vi om Foraaret i Usun Ada, men da jeg atter kom hertil i Foraaret 1898, skete Indsejlingen ved det nordligere liggende Krasnowodsk, og hertil var Landingsstedet allerede flyttet i Slutningen af 1897. Indsejlingen til Krasnowodsk er betydelig lettere end til Usun Ada, Havnen ligger vel beskyttet i Balkhanbugten, der begrænses af nøgne graagule Bjærgene i Nord, og Flyvesandsorken findes der ingen af her. I Nærheden af Emiren af Bokharas Hovedstad, Bokhara i Sherif (det ædle Bokhara) slog Jærnbanen en stor Bue om denne Oase. Det fortaltes, at Emiren havde frabedt sig paa det indstændigste at faa Satans Vogn, som Jærnbanen kaldtes af de Indfødte, i Nærheden af sine Fæstningsmure. Dog kan Grunden til denne paa Kortet tilsyneladende umotiverede Bue ogsaa være en anden, nemlig den, at det var billigere at lægge Banen udenom Oasen, end at føre den igennem stærkt irrigeret Oaseterræn.

Denne Bane var altsaa i mange Aar russ. Centralasiens eneste, først i 1898 om Efteraaret forlængedes den fra Samarkand over Kokand og Margelan til Andischan i Turkestan, samtidig med at der fra Djisak byggedes en Sidebane til Hovedbyen i russ. Turkestan, Taschkent. Med særlig Tilladelse befor jeg den allerede i Foraaret 1898, men først i Efteraaret indviedes den.

I mange Aar havde man tænkt sig den russiske Linje ført videre østpaa fra Andischan over Osch til Kaschgar, Hovedstaden i den kinesiske Provins Øst-Turkestan eller Kaschgarien og videre igennem hele Kina, men de mægtige Alaibjærgene

og Tianschan-Bjærgene dristede man sig dog ikke til at føre en Bane igennem, hvad ogsaa vilde kræve uhyre Omkostninger. Til Dato er altsaa Endepunktet i Bomulds-Byen Andischan.

I 1905 gjordes Banen fra Orenburg til Taschkent færdig, og denne Bane har taget meget af Luven fra den transkaspiske Bane. Thi medens man før fra Rusland maatte helt sydpaa over Kaukasus og Kaspiahavet for at naa ind i Mellem- og Centralasien, kunde man nu langt hurtigere gaa over Moskva, Orenburg og Taschkent ind i Asiens Indre.

Allerede tidligere var der fuldført en Bane med udelukkende militære Formaal for Øje fra Merv langs Murghabfloden til Kuschik c. 25 Mil fra Herat i Afghanistan, og et Par Aar efter sattes Bokhara, By med c. 120,000 Indbyggere, ved en Stikbane i Forbindelse med den transkaspiske Bane, en Længde af kun c. 12 Km. igennem et frugtbart Terræn, som jeg har befaret i Vogn utallige Gange.

I 1915, altsaa midt under Krigen er en Bane fra en Station i Nærheden af Bokhara fuldført igennem Riget Bokhara helt sydpaa til Termez ved Amu Darja, den afghanske Grænse.

En Bane, der allerede for c. 20 Aar siden var projekteret, og som nu atter staar paa Dagsordenen, er en Sidebane fra den transkaspiske lange Amu Darjas Vestbred over Khiva og nordvest om Kaspiahavet til Sydrusland.

Naar man ser paa Kortet, er det ikke saa underligt, at de allerede færdige Baner i russisk Asien, som alle har Retning ned imod Sydøst, frister til en Forbindelse med de indiske Baner. Ligesom de russiske stopper ved Afghanistans Nordgrænse, saaledes stopper de indiske ved det samme Lands Sydgrænse. Der mangler kun Forbindelseslinjer igennem Jordens mindst kendte Land og det mest lukkede Land, Afghanistan, for at man kan tage Billet pr. Bane direkte fra Petrograd til Kalkutta eller Kurachee.

Fra Induslandet er de indiske Baner ført igennem Belutschistan til New Chaman sydøst for Kandahar i Afghanistan og med Nordbanen langs Indus til Peschawar ved det berømte Khajberpas eller Khyberpas, som Englænderne skriver det.

De udmærkede politiske Forhold, som længe har hersket imellem Rusland og England, og som bl. a. gav sig Udslag i den commercielle Deling af Persien i en russisk og engelsk Interessensfære, har bragt Planerne om Forbindelsesbaner imellem de russisk-asiatiske Baner og engelsk-indiske stærkt i Forgrunden, og Evropakrisen har intet Skaar gjort i Planerne, medens den maaske nok kan sinke deres Realisation,

Planerne bestaar i at forbinde Bokhara-Termez-Banen med Banen til Peschawar ved en Linje over Hindukusch enten ved Tunnel igennem Bamian- eller Khavakpasset, der henholdsvis er 11,770 Fod og 11,640 Fod høje og gaaende over Kabul igennem Khajberpasset til Peschawar. Muligvis skulde Merv-Kuschik-Banen forbindes med New Chamen over Herat og Kandahar.

I Marts 1916 forhandtes den russiske Bane fra Araxesfloden med Tæbris i Nordpersien, og længe vil det vel ikke

vare, før Residensen for Shah-in- Shah (Kongernes Konge) Teheran, ogsaa naas af Satans Vogn, som da helst skulde gaa videre over Ispahan igennem hele Persien følgende den britiske Telegraflinje ad Postvejen igennem Beluschistans Ørkener til New Chaman.

Kommer hertil Bagdadbanen, mulig med Forbindelse til den persiske Længdebane, vil man derved opnaa, at den store kompakte Masse af gamle Kulturlande kommer i bekvem Forbindelse med Evropa.

Betydningen heraf kan blive ganske enorm. Det drejer sig her om Handelsforbindelser med Lande, der til Tider har været særdeles produktionsdygtige, men som nu i Aarhundre-

der eller et Aartusinde og mere har været i Forfald. Der er ingen Tvivl om, at en mægtig Kultur ved evropæisk Dygtighed atter kan rejse i disse Lande. En Genoplivelse af de gamle Kanalanlæg (Irrigationen) i Mesopotamien, Persien og Afghanistan vil uden Tvivl blive et lukrativt Foretagende, ligesaavel som en Forbedring af de samme Forhold i russisk Centralasien, der staar paa et altfor primitivt Standpunkt, vilde give gode Renter. Hertil kommer endvidere en Undersøgelse af de Skatte, som Afghanistans Bjerge uden Tvivl skjuler i deres Indre og meget andet, som det vil føre for vidt at komme ind paa i denne korte Oversigt.

*Ole Olufsen.*

### Literaturanmeldelser.

**Ernst von Hesse-Wartegg. Die Balkanstaaten und ihre Völker.** Reisen, Beobachtungen und Erlebnisse. Mit 33 Abbildungen, Verlag Friedrich Pustet, Regensburg. 8°, 389 Sider 1917.

E. v. H-W. er Forfatter af en betydelig Række populære geografiske Værker. Han har rejst viden om i alle Verdensdele, hvor der findes civiliserede Kommunikationsmidler og brugt sine Øjne godt. Resultaterne af sine Oplevelser har han for hvert Afsnit af sine Rejser nedlagt i en Rejsebeskrivelse, der dog ikke er Rejsebeskrivelse i bogstavelig Forstand, men snarere en Blanding af Rejsebeskrivelse og del, Tyskerne kalder Landeskunde. Pionerarbejde i Geografiens Tjeneste har Forf. ikke udført og heller ikke bragt noget egentlig geografisk Nyt, men hans Bøger har alligevel deres store Berettigelse, og man maa være glad over Fremkomsten af dem, da de altid giver en hel Mængde Oplysninger eller snarere gode Oversigter over mondæne Forhold paa Jordkloden. Disse kommer de skolede Geografer sjældent ind paa, og der hører forøvrigt hertil ogsaa en anden Træning end den, den videnskabelige Geograf gennemgaar.

Bogen om Balkanstaterne er i samme Stil som Forf's, mange tidligere udgivne Værker: Rejseindtryk, der er stivet af med en god Del geografiske og historiske Positiviteter og tilsat en begejstret Lyrik over Landenes Naturskønheder. Forf. har rejst paa mange væsentlige Hovedruter i Bosnien, Herzegovina, Serbien, Rumænien, Bulgarien, Græ-

kenland, Albanien, Montenegro og Tyrkiet, og fra sin Vogn, sit Kupévindue, Dampskibets Dæk eller Hotellets Altan giver han en livlig Beskrivelse af hvad, der ligger indenfor hans Horisont. Forf. skriver fængslende, og man følger ham med Interesse, hvad enten det gælder en Beskrivelse af Balkans mange herlige Dale med Floder og Søer og gamle Borge, Bosphorus og Prinseøerne, eller et malende Billede af Livet i Monastir, Nisch, Bukarest, Sofia, Konstantinopel etc.

Folk der ønsker en let fordøjelig Oversigt over Balkanlandene, der, kan man vel nok sige, altid er aktuelle, kan meget anbefales at læse E. v. H-W's Bog, idet man nok kan se bort fra Forf's germanske og dog ikke ultra-germanske Synspunkter i politisk Henseende. Det skal tilføjes, at de mange historiske Data, Bogen indeholder, er af Værdi at finde samlet paa et Sted.

Man maa som Forf, meget beklage, at Turisterne ikke i nogen væsentlig Grad har lagt deres Vej igennem disse vidunderlig skønne og minderige gamle Kulturlande. Om Aarsagen hertil behøver man ikke at spørge, og Bogen giver ogsaa Oplysning herom. Om det nogensinde lykkes at skabe Ro i dette Virvar af evropæiske og asiatiske Vædsker, som her flyder sammen, er et stort Spørgsmaal. Saalænge man ikke kan faa Menneskene vænnet af med den Tanke, at Samfundenes Bestaaen og Trivsel i sidste Instans skal afgøres af fysisk Magt, saa længe kan man her som andre Steder lade Spørgsmaalet staa in mente.

*Ole Olufsen.*