



Med Murmanskbanen til Ishavet.

Geografisk Tidsskrift, Bind 34 (1931)

Link til pdf:

http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/gto/gto_0034-PDF/gto_0034_67752.pdf

Link til webside:

<http://tidsskrift.dk/visning.jsp?markup=&print=no&id=67752>

pdf genereret den : 22/5-2008

Med Murmanskbanen til Ishavet.

Af

Lektor Sophie Petersen.

Murmanskbanen er den Banelinje, som forbinder Leningrad med Byen Murmansk paa Kolahalvøens Nordkyst. Den er anlagt for at skaffe Rusland Adgang til en isfri Kyst; dette er nemlig Tilfældet med Murmankysten (russisk Form for Nordmandkysten), fordi den beskylles af en Gren af Golfstrømmen, der imidlertid herfra fortsætter mod Øst og *ikke* gaar ind i Hvidehavet, som er tilfrosset i mange Maaneder hvert Aar.

Banen er ret ny; den blev først anlagt under Verdenskrigen, da baade Sortehavet og Østersøen blokeredes, og det derfor var af største Vigtighed saavel i strategisk Henseende som af Hensyn til Eksporten, at faa en isfri Oceanhavn.

Den byggedes i 1916, — 1450 km Jærnbane paa godt og vel eet Aar! Man anvendte ved Anlæggelsen Krigsfanger, især tyske og østrigske Ingeniører samt ogsaa i høj Grad Kinesere. Arbejdet med Anlæggelsen var meget besværligt, og mange af Arbejderne døde; man siger, at hver Svelle har kostet et Menneskeliv.

Hver Eftermiddag Kl. 16 forlader et Tog Leningrad for at køre til Murmansk, og samtidig kører et Tog fra Murmansk. Rejsen tager 42 Timer; Togene bestaar væsentlig af Vogne med „haarde Sæder“ svarende til 3die Klasses Kupéer; der er kun een Vaggon med „bløde Sæder“, den bestaar af Kupéer med Plads til 2 eller 4 og er indrettet saaledes, at alle kan faa Liggeplads, idet Sofaernes Rygge kan slaas op og blive til Hylder, der danner udmærkede Sovepladser. Billetter maa man sørge for at skaffe sig i Forvejen gennem Sovjets officielle Rejsbureau „Intourist“, ellers kan man risikere at komme til at staa mindst ½ Døgn i Kø foran et Billethul paa Banegaarden eller foran Banernes Billetudsalg paa Oktoberprospektet.

Der er altid en Mængde rejsende paa „haarde Sæder“, og de maa ligefrem slaas om at faa Plads og faa anbragt alle de Sager: Kurve,

Dyner, Kedler og Samovarer, som den rejsende Russer sædvanlig er belæsset med. Saa kører Toget, og Rejsen ad Ruslands interessanteste Jærnbanelinje er begyndt.

Paa det første Stykke følger Banen den østpaa gaaende Linje, indtil den nær *Volchovstroj* drejer nordpaa. Volchovfloden, der kommer fra Valdajhøjene, danner her et lavt Vandfald; nu er der bygget en Granitdæmning og lavet en mægtig Kraftstation, som forsyner et stort Omraade med Elektricitet. Omkring Kraftstationen ligger en velindrettet Arbejderby med Hospital, Badeanstalt, Theater, Biograf, Børnehave og Sportsplads.

Snart overskrider Banen Floden Svir og kører ind i *den karelske Republik*, der er en af de mange autonome Republikker under Storrusland. Østkarelen, som man i Almindelighed betegner den i Modsætning til finsk Karelen, strækker sig fra Ladoga til Hvidehavet og er 3 Gange Danmark i Areal, men kun beboet af 245,000 Indbyggere, væsentligt Karelere og Russere.

Karelerne har bevaret deres finske Bondekultur trods lange Tidens Undertrykkelse og forlangte i 1917 Selvstyre. Det fik de ikke og gjorde saa i 1922, støttet af Finland, Oprør; de blev imidlertid slaet af Russerne, og deres Land er altsaa nu en Republik under Sovjet med lignende Stilling som f. Eks. Volgatyskernes eller Bashkirernes Republik.

Paa alle Jærnbanestationerne staar Navnene baade paa Finsk og Russisk, en vis Hensyntagen til Landets finske Kultur.

Karelernes Landsbyer bestaar af smukke Træhuse med en Del Ornamentik. Befolkningen lever af Skovbrug og Landbrug og driver ogsaa lidt Jagt, da der endnu er mange Pelsdyr i Skovene. 70 pCt. af Indbyggerne er Analfabeter.

Klokken 2 om Natten er Toget naaet frem til Byen *Petrosavodsk*, Karelens Hovedstad, der ligger paa en Terrasse ved Onega Søen. 1703 anlagde Peter den Store her et Jærnværk, hvori der skulde udsmeltes Jærn fra en Forekomst i Nærheden. Det blev i 1777 til Byen *Petrosavodsk*, som nu er en Stad paa over 26,000 Indbyggere, og Jærnværket er blevet til det metallurgisk-mekaniske Onegaværk. Langs *Onega* ligger en Række Terrasser betegnende tidligere højere Vandstand, den højeste ligger 150 m over Søen, og det er paa en af disse Terrasser, at Byen ligger.

Der udfolder sig her som altid i Rusland et muntert Folkeliv, naar Toget gør Holdt ved en Station. Folk styrter ud af Kupéen med deres Kedler i Haanden for at hente varmt Vand til The fra de Haner i Stationsbygningen, som altid er fast Inventar. Inde ved Buffeten myldrer det ogsaa med Folk, man trænges og puffes for at komme hen og faa

The, det eneste, der kan faas, og vistnok Verdens tyndeste The! Citroner er ikke til at opdrive, de er deres Vægt værd i Guld i Øjeblikket i Rusland.

Madvarer findes for Tiden overhovedet ikke ved Jærnbanebufferterne. Folk maa enten selv proviantere hjemme fra, hvor det for Resten heller ikke er helt let at opdrive Fødevarer, eller benytte den meget primitive Spisevogn, som paa et Stykke følger Toget.

Efter et Ophold paa næsten en Time kører Toget videre og passerer i den følgende Tid en Del nye Landsbyer, som er vokset op, efter at Banen er anlagt. De bestaar alle af pæne Træhuse, hvoraf hvert eneste er forsynet med Antenne — Radioens uhyre Betydning i et Land med saa mange Analfabeter og saa stærk en Propaganda!

Der er dog ofte langt mellem Landsbyerne, og det er først og fremmest en Tur gennem endeløse Skovstrækninger med Naaletræer og Birk. Store Sumpe ser man ogsaa ofte til begge Sider for Banelegemet ligefra Karels Sydgrænse til Hvidehavet.

Man forstaar, hvor vanskeligt det maa have været at anlægge Banen: Først byggedes der en vældig Bro langs hele Strækningen over Sumpe, Fjæld og Tundra, den var lavet af Stammer, som holdtes sammen med Remme. Stykker af denne Bro, der brugtes som Køretøj, ses mange Steder endnu, og rustne Dele af Skovle, Trillebøre og Tipvogne ligger rundt om. Saa afbrændte man Skoven til begge Sider i en Afstand af en Kilometer, hvor Brandtomterne endnu tydeligt ses, og skaffede paa den Maade Plads til selve Banelegemet.

Da Banen var færdig, fik Folk Hjælp til at flytte derop og begynde at opdyrke Jorden, og paa den Maade voksede Byerne frem omkring Stationerne.

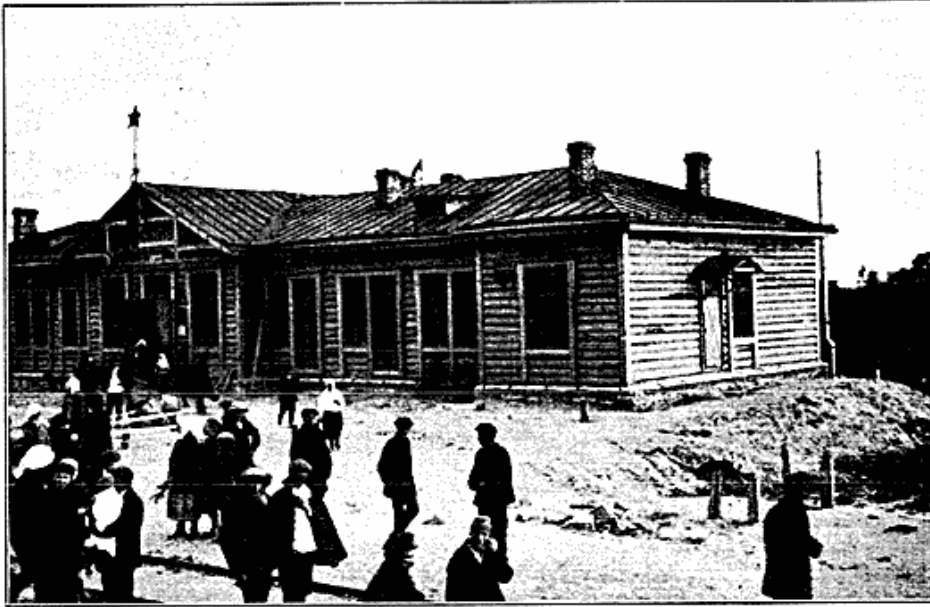
Hvidehavet skærer sig ind mellem Kolahalvøen og Karelen og danner de to store Bugter: Onegabugten og Kandalaksbugten. Ved dennes vestlige Del ligger Byen *Kemj*, som har store Savværker og driver Fiskeri i Hvidehavet.

Træets Betydning for Rusland faar man et levende Indtryk af i disse Egne, næsten ved hver Station holder store Godsvogne fyldte med Stammer, og ned ad Floderne sejler vældige Tømmerflaader.

Hele Natten og største Delen af den følgende Dag kører man gennem Skove, paa de mere sandede Arealer dominerer Fyrren, ellers er det Gran, og jo længere man kommer mod Nord, mere og mere aaben Skov af Birk. I de store Sumpe trives Myggene vel, og blot Toget holder et Øjeblik paa en Station, har man straks de glubske Røvere i Massevis inde i Kupéen. Et Sted maa Toget vente meget længe inde i en Skov, og der udfolder sig straks et muntert Folkeliv langs Skinnerne. Man staar af, plukker Blomster og Birkegrene, og da jeg senere

paa Vej til Spisevognen passerer Vaggonerne med „haarde Sæder“, ser jeg, at Folk har pyntet Vinduerne med Løv og Blomster og har lavet Birkekoste, hvormed de fejer den snavsede Vogn.

Karelen er et smaabakket Land af Grundfjæld dækket med Moræne. Nord for Kemj begynder Terrænet at stige, og vi nærmer os nu Vandskellet mellem Hvidehavet og Barentzhavet, hvorfra *Nivafloden* løber mod Syd og *Kolafloden* mod Nord. I Floderne her lever mange Perlemuslinger, hvis Perler dog kun har ringe Værdi; men



Stationen Apatit.

fot. Sophie Petersen.

man er begyndt at anvende Skallernes Perlemorslag til Fabrikation af Knapper.

I Byen *Kandalaks* lidt Nord for Polarkredsen er der dels store Savværker, dels Hermetikfabrikker, hvor Hvidehavets Fiskerigdom udnyttes.

Ved Hvidehavet er vi ved Karelens Nordgrænse og kører nu ind i Guvernementet Murmansk. Grundfjældet i disse Egne er rigt paa Mineraler: Glimmer og Feldspat brydes flere Steder, og Nefelinsand opsamles langs Bredderne af Imandrasøen og sendes til Moskva, hvor det anvendes i Glasindustrien. Det er i det hele taget interessant at se, hvor meget man i Rusland har faaet ud af at udsende geologiske Ekspeditioner til Rigets forskellige Dele for at finde produktive Stoffer, et Samarbejde mellem Videnskaben og det praktiske Liv synes her at føre til store Resultater med Hensyn til en Udnyttelse af Landets Mineralrigdomme. Ganske overrasket bliver man, naar man

saaledes lidt Syd for Imandrasøen, der ligger paa Vandskellet, passerer en Station ved Navn „Apatit“ opkaldt efter det fosforholdige Mineral af samme Navn, der bl. a. anvendes til Kunstgødning. Dette Mineral findes her i stor Mængde i de nærliggende Bjerge og endda i en særdeles fin Varietet. En hel By er vokset op omkring Bruddet, der ligger ved en Sidebane. Byen bestaar af mægtige Træbaracker og siges at huse op imod 40,000 Mennesker.

Ved Kandalaks har Banen krydset Nivafloden og følger nu paa et langt Stykke *Imandrasøen*, der er en vældig Polarsø omgivet af ret højt Terræn; i Øst ses saaledes *Chibinskbjærgene*, hvis højeste Punkt, *Umptekfjældet*, er 1220 m o. H. Ved Stationen Imandra findes en landøkonomisk Forsøgsanstalt, vel nok den nordligste i Verden.

Vest for Imandrasøen ligger vældige Skovstrækninger rige paa vilde Dyr: Elg, Ren, Urhøns og Svaner findes her i Mængde. Man vil nu frede dette Omraade og gøre det til en Nationalpark. De mange Træstammer, der ligger opstablede ved alle Stationerne langs Murmanskbanen, og de mægtige Godstog med Tømmer kunde vel nok tyde paa, at det var rigtigt at gribe ind og frede nogle Skovstrækninger mod den Rovhugst, som øjensynligt for Tiden finder Sted her. Yderligere har store Skovbrande i de sidste tørre Aar ødelagt meget. Man vil tillige prøve i disse Egne, som er gennemtrukket af Søer og Elve, at udsætte Bæver og Bisamrotte (*Ondatra'en*) for derved at op-hjælpe Pelsavlén.

Efterhaanden ser man mere Tundra og nøgent Fjæld, og Skovgrænsen ligger længere og længere nede paa Fjældene. Banen følger nu paa et langt Stykke Kolafloten og passerer lige før dennes Udmunding i Kolafjorden den gamle By *Kola*. Det er en af Ruslands ældste Byer; den havde i Middelalderen stor Betydning for de Sørejser, som udgik fra Byen Novgorod. Fra Toget ser man dens smukke gamle, broget malede Trækirke, der nu naturligvis er lukket.

Og saa endelig efter 42 Timers Kørsel ruller Toget ind paa Bane-gaarden i *Murmansk*, som ligger ved Kolafjorden 1450 km fra Lenin-grad. Murmansk er anlagt samtidig med Banen og er derfor en ny By bestaaende af lige Gader, som skærer hinanden under rette Vinkler. Husene er lave, pæne Træhuse; midt i Byen knejser en stor kooperativ Bygning, hvis Butik dog er sørgelig tom, som alle Butikker for Øjeblikket er det i Rusland.

Byen har over 9000 Indbyggere væsentlig Fiskere eller Folk, der arbejder i de derværende Tran- og Hermetikfabrikker eller er beskæftiget med Udslibning af Apatit og Bygning af de nye Bro- og Kaj-anlæg, der særlig skal tjene til Fremme af Apatiteksporten. En Del Kinesere ses paa Gaderne, de er blevet i Murmansk fra dengang, de

under Verdenskrigen arbejdede med Anlæggelsen af Banen. Om Vinteren, naar Archangelsk Havn fryser til, kommer en Mængde Skibe til Murmansk, og mange forskellige Nationers Skibe kan da ses i Havnen.

Fra Murmansk sejlede jeg med en Damper, som skulde til Archangelsk, ud gennem Kolafjorden til den lille By *Alexandrovska*, der ligger omtrent helt ude ved Fjordmundingen. Alexandrovska, eller som den nu skal hedde: Polarnøje, er trods sin gode Havn, Katarinahavnen, efter Anlæggelsen af Murmansk kun en lille By paa 400 Indbyggere. Halvdelen af disse er Fiskere, og Resten er knyttet til den biologiske Station, som er Alexandrovska's store Seværdighed.

Stationen er allerede oprettet for mange Aar siden og laa først paa de som Deportationssted fra gammel Tid berygtede Solovetzkøer i Hvidehavet, men flyttedes saa til Kolafjorden; i de sidste 22 Aar er den blevet bestyret af Zoologen Professor Dr. Kljuge. Den bestaar af et større Antal Bygninger: Laboratorier, Bibliotek, Musæum med Barentzhavets og Kolafjordens Dyreformer samt et Saltvandsakvarium. I dette svømmede Ishavets Fisk rundt, og pragtfulde Søanemoner strakte sig op langs Glasvæggene.

En Mængde russiske Biologer, hvoraf særlig mange kvindelige, var beskæftiget paa Stationen. Denne har to Formaal: dels at arbejde rent videnskabeligt, dels — og det er for Tiden det vigtigste — at arbejde paa at undersøge Mulighederne for et større Fiskeri i Ishavet.

Som Led i Femaarsplanen vil man ogsaa ophjælpe Ruslands Fiskeri, der skal saaledes bygges 300 Trawlere til Brug i Barentzhavet, og i Samarbejde med Karelen vil man foranstalte Undersøgelser af Sildefiskeriet i Hvidehavet. Der vil da i høj Grad blive Brug for den biologiske Stations Arbejde, og allerede nu saa man, hvor stærkt dette udnyttedes af Kystens Fiskere, som atter og atter søger ind til Alexandrovska for at hente gode Raad eller faa Oplysninger om en eller anden mærkelig Fangst, de har gjort.

Efter at jeg havde set Stationen og hørt om dens Arbejde, gik Professor Kljuge med mig op i Fjældet til et Højdepunkt, hvor der skal anlægges en meteorologisk Station. Gennem Birkekrat, over Tundra og nøgent Fjæld arbejdede vi os, trods Myggeplagen, op til Toppen, hvorfra vi dels kunde se ud over et vildt arktisk Fjældlandskab, dels ud over det aabne Barentzhav, der laa belyst af en straalende Midnatssol.

Og saa gik det nedad igen over de blomsterspættede Tundraer, hvor Muldebær, lappisk Troidurt, Grønlandslyng og Hønsbær dannede et pragtfuldt Flor, ned til et sent Maaltid bestaaende af Ishavslaks, Risengrød med Gedemælk og The, og Søvn blev der ikke megen Tid til i den sollyse Sommernat.