

Ifølge Landets Natur bestod Chamriget af en Mængde Smaaenheder, klemt inde mellem Kysten og det utilgængelige Bagland. Forbindelsen med andre indisk paavirkede Folk var meget vanskelig over Land. Champaerne var overladt til sig selv, deres Forbund med de efterhaanden stærkt svækkede Khmerfolk hjalp intet, og skønt de længe modstod Folkemasserne, der pressede paa fra Nord, maatte de dog tilsidst bukke under 1444 e. Kr. Med dem forsvandt ogsaa den indiske Kultur fra Annams Kyster.

Det nuværende Tonkin, der oprindeligt vel nok har været beboet af Slægtninge til Giao-Chi, der nu bor i Haut Tonkin (Sproget nærmest Môn-Khmer), kom tidligt under kinesisk Herredømme, — der var jo let Forbindelse til Sletterne omkring den hvide Flod. En fra Jangtsekiang kommende kinesisk Stamme: »Ngannam« undertvang Giao-Chi, og fik en Mængde Laaneord fra deres Sprog. Disse Ngannams var snart fri, snart afhængige af Kina —, og fra Syd blev de trængt af Cham-Folkene, der fra deres af Naturen befæstede Land gjorde Røvertog til de rige Deltalande. Det blev en Nødvendighed for Ngannams at uskadeliggøre Cham, og efter den sidste Krig blev de næsten helt udslettet. Resten af dem flygtede til Kambodja, en Del (om man tør tro Leclère) til Sumatra. Nogle faa lever den Dag i Dag i Provinsen Kanh-Hoa. Nominelt er de Mu-

ammedanere, reelt er de Brahmatilbedere, Naga- og Aandedyrkere.

I Cochinchina mødes og brydes nu de to Kulturstrømme, den vestfra kommende indiske, den nordfra kommende kinesiske.

At den sidste er kommet langs Kysten og ikke over f. Eks Jünnan, kan forklares ved, at Kalkbjergene er vanskelige at overskride, — Først sent har Kineserne faaet Foden indenfor i de sydlige kinesiske Provinser. Og Jünnans Dale byder en for brat Overgang i klimatisk Hensende.

Annamplateauerne har dannet en Ø i det skylende Hav af Kulturstrømme og Folkevandringer. Afgrænset af stejle Brudrande, øde Omraader med »forêt clairière« og vanskeligt tilgængelige Regnskove og Tornskove, — oversaaet med Moradser og tornet Kratskov — har de beskyttet deres Beboere mod stærk Fremmedindflydelse. De rummer en mosaikagtig Blanding af Folk paa forskellige Kulturtrin og med forskelligt Sprog- og Racepræg. —

Maaske vil man her finde Nøglen til Løsning af nogle af de sproglige, racemæssige og kulturelle Spørgsmaal, der i stort Tal vælter sig ind paa den, der har forsøgt — paa Afstand — at betragte og beundre de Rigdomme, Bagindien indebærer.

Bolivias Trafikforhold.

Skønt Bolivia maa siges at være den af Sydamerikas Republikker, der er mest favoriseret af Naturens Haand, det være Mineral-, Plante- eller Dyreriget, ligger dens Rigdomme dog saa godt som urørt hen.

Grunden hertil er følgende: absolut Mangel paa Søhavne, den ringe Befolkningstæthed, (mindre end 2 Indbyggere pr. km²) Mangel paa Kapital, men først og fremmest de overordentlige vanskelige Trafikforhold, der møder den Rejsende for at naa og befare dette bjerg- og flodrige Land (1.400.000 km²).

Fra Atlanterhavet kan man sejle til Bolivia benyttende de 2 vidtforgreneede Flodsystemer, som former Amazon- og La Platafloden.

Fra Para ved Udløbet af Amazonfloden følges

denne og Madeirafoden til Villa Bella, (Grænseby mellem Brasilien og Bolivia) en Sejlads paa ca. 3000 km. Herfra kan sejles paa Bifloderne Beni og Mamoré langt ind i Republikken.

Paa den anden Rute over Atlanterhavskysten løder der Floddampere paa Rio La Plata fra Buenos Aires op til Asuncion i Paraguay. Herfra er den bolivianske Biflod Pilcomayo kun lidet befærdet paa Grund af, at den hurtig udtørres udenfor Regntiden. —

— De Floder, der fødes i Bolivias Højcordillera og falder udi Pacifichavet, er faa og lidet vandrige og følger ikke tjenlige for Skibsfart. —

For at udnytte Landets Rigdomme har den bolivianske Regering længe været klar over, at et

udstrakt Jernbanenet var nødvendigt, og der eksisterer ogsaa flere storslaaede Studier og Projekter, men Verdenskrigen og dens Konsekvenser har hidtil gjort det umuligt at realisere disse.

For Tiden løber der 3 Jernbanelinier fra Pacifickysten op til Bolivias Residensstad La Paz. Den ældste er Antofagasta—La Paz Ruten, hvoraf den chilenske Sektion Antofagasta—Ollagüe er 437 km og den bolivianske Sektion (Ollagüe—Uyuni—Rio Mulatos—Oripo—Viacha—La Paz) er 725 km Total. 1162 km. Det internationale Tog gør denne Strækning i 42 Timer og gennemløber Størstedelen af den bolivianske Højslette, som ligger i c. 3800 m's Højde.

Den mest interessante Linie er Mollendo—La Paz Ruten, der fra den peruanske Kyst passerer Arequipa op til Puno, Havneby ved den mæglige Indsø: Titicaca 8340 Kvadratkilometer. (Peruansk Sektion 521 km), Herfra sejles til den bolivianske Havnestad Guaquí med smaa Dampere, som tilbage lægger de 237 km i 12 Timer. Ovennævnte Sejlur er vel nok den mest interessante, man kan foretage paa nogen Indsø Jorden over. Fra Titicacasøens Vande, som ligger i 3800 Meters Højde, har man et pragtfuldt Panorama af Bolivias Højcordillera, hvis sneklædte Toppe passerer 6600 m. Den bolivianske Sektion Guaquí—La Paz er kun 96 km lang og passerer gennem de præinkaiske Ruiner i Tihuanaco, hvis mæglige Stenmonoliter Jernbaneentreprenørerne anvendte som Bygningsmateriale.

Den hurtigste Rejse byder Arica—La Paz Ruten med 439 km i 18 Timer. I den chilenske Sektion Arica—Charana (206 km) stiger Banen fra Pacifickysten over 4000 m i faa Timer og er delvis Tandhjulsbane. Den hurtige Stigning i denne betydelige Højde giver hjertesvage Passagerer Sorroche (Aandenød) ikke sjældent med dødeligt Udfald. Arica—La Paz Ruten har en Stikbane til de rige Kobberminer i Corocoro.

Fra Buenos Aires kan man rejse til La Paz med Bane til den bolivianske Grænse Station La Quiaca. Strækningen La Quiaca—Uyuni (Uyuni er Station paa ovennævnte Antofagasta—La Paz Ruten) er i Konstruktion og 90 km i Brug, de resterende 200 km vil blive færdig i faa Aar.

Fra Uyuni udgaar ligeledes en 38 km lang Jernbane til Minerne i Huanchaca tilhørende; La Compania Huanchaca de Bolivia,

For at rejse fra den bolivianske Højslette — som i en Udstrækning af ca. 800 km løber fra Syd til Nord — til det Indre af Republikken er det nødvendigt at passere den mægtige Stenmur, som hedder La Cordillera Real, hvis laveste Bjergpas ikke gaar under 4000 m.

Den første Bane i Bolivia, som passerede Højcordilleraen, udgik fra Rio Mulatos — Station paa Antofagasta—La Paz Ruten — op til de verdensberømte Sølvminer i Potosi. Denne Linie er 174 km lang og løber oppe i 4782 m og er saaledes Verdens højst beliggende Jernbane (NB. med 1 m Sporvidde). Fra Potosi gaar Banen videre til Republikkens Hovedstad; Sucre, 178 km, hvoraf der hidtil kun er konstrueret 60 km.

Fra den samme Hovedstamme (Antofagasta—La Paz) udgaar den nyindviiede Bane Machacamarca—Uncia, 96 km. Uncia er Centret for de rigeste Tinminer i Verden. Saavel Minerne som Jernbanen tilhører señor S. I. Patiño, der kaldes Tin kongen.

En meget interessant Bane forbinder Byerne Oruro Cochabamba, 205 km, der skal forlænges til Santa Cruz yderlig ca. 400 km. I Cochabamba Dalen findes desuden et privat Jernbaneselskab med ialt 87 km Linie. Sporvidde 75 cm.

I det nordlige af Republikken findes kun en enkelt isoleret Jernbane Guayamerin—Riberalta 85 km, som forbinder de 2 store Vandaarer Rio Marmoré og Rio Beni. Guayamerin ligger i Brasilien, hvorfra Banen fortsætter ind i denne Republik.

Paa Grund af de betydelige Konstruktionsomkostninger er Taksterne for saavel Person- som Godstransport særdeles høje. Naar det drejer sig om lettere Transport for Eks. Metal, kan Indianeren med sine Lamaer med Lethed konkurrere. En Lama transporterer 1 Quintal (46 kg) om Dagen. Ganske vist er en Lamas Dagsrejse kun 15 km; men da Tid og Foder ingen Værdi har for Indianeren, har han alle Fordelene paa sin Side. Vejene er i en elendig Forfatning og i Regntiden ofte impassable eller kun farbare med Okseforspand.

Først naar Bolivia engang har sit veludviklede Jernbanenet, gaar Republikken sin store Fremtid i Møde.

Cochabamba, Oktober 1921.

R. Hofman-Bang.