

belige Opdagelser, at den kulturelle Udvikling er foregaaet, tværtimod er det næsten, som var det Opgaven med Løsningen af Opklaringerne af Mord og Lovbrud mellem Eskimoerne, der mere end noget andet drev Politiet frem til at anlægge den ene Station (Fort) efter det andet, indtil det tilsidst naaede helt op til Ellesmere Land, hvor den nordligste Station blev lagt i Bache's Fjord ved Smithsund.

Intet Under, at *Knud Rasmussen* i sit Foredrag i Rigsdagen 1924 udtalte, at af de canadiske Eskimoers Kolonisation kunde vi danske intet lære.

*H. Bistrup.*

**Georges le Fèvre: Over Himalaja til Peking i Beltebil.** Oversat efter »La Croisière jaune« av Bjørn Hansen. Oslo (H. Aschehoug) 1934.

Hvor har ikke den moderne tekniske Udvikling af Samfundsfærdsesmidlerne i de sidste Aartier forandret Rejsemetoderne for Udforskningen af de endnu ukendte eller kun delvis kendte Egne af Jordens Overflade. Langsomt og møjsommeligt maatte man tidligere slæbe sig frem gennem de store Verdensdele alene eller med indfødte Bærere, med Kameler eller Hunde. Og hvor forholdsvis let gaar det ikke nu. Ganske vist var Begyndelsen ikke lovende. I Aarene umiddelbart før 1920 havde man flere Steder gjort Forsøg paa Fremtrængen med Automobiler, men de blev stikkende i Sandet eller Sneen eller standset af Bjerglandenes uvejsomme Terræn.

Da gjorde den franske Ingeniør Adolphe Kégresse, ansat i Automobilfirmaet Citroën i 1921 en Opfindelse, som skulde faa den allerstørste Betydning, en Opfindelse, som skulde revolutionere Samfærdselsforholdene over store Strækninger af Jorden, der ellers havde været utilgængelig for rullende Befordringsmidler. Han overførte Ideen fra Verdenskrigens Tanks til almindelige Motorvogne, og Resultatet blev det saakaldte Larvefodsautomobil (norsk Beltebil), der hverken lod sig standse af Klitter, dybe Grøfter eller stejle Bakker.

Efter vellykkede Forsøg i Frankrig bestemte André Citroën sig til at sende en Ekspedition, bestaaende af 5 saadanne Vogne gennem Sahara. Under Ledelse af Direktør Georges Marie Haardt og Kaptajn Louis Audouin-Dubreuil gennemførtes Ekspeditionen, der startede fra Touggourt i Algérie og gik over Insalah, Mouydir, Ahaggar til Tombouctou, paa 22 Dage i Vinteren 1922—23 — d. v. s. samtidig med den danske Ekspedition under Ledelse af Professor O. Olufsen. Rejsen er beskrevet i „La première traversée du Sahara en automobile“. Paris 1923 (af Lederne).

Opildnet af den Begejstring, der havde slaaet Ekspeditionen i Møde baade i Tombouctou og i Paris, bestemte André Citroën sig til at sende en ny Ekspedition af Sted og denne Gang gennem hele det afrikanske Kontinent fra Nord til Syd. Haardt og Audouin-Dubreuil var ogsaa Ledere af dette Krydstogt, der startede fra Colomb Bechar i Algérie og endte i Kapstaden og paa Madagascar (Oktober 1924—Maj 1925), og har beskrevet det i „La croisière noire“, Paris 1927.

Saa gik nogle Aar. I 1929 forelagde André Citroën Haardt og Audouin-Dubreuil en ny gigantisk Plan: med Ingeniører, Videnskabsmænd og Kunstnere at foretage et Krydstogt gennem Asien fra Middelhavet til Stillehavet. Ekspeditionen blev foretaget 1931—32 og er beskrevet af Georges le Fèvre i „La croisière jaune“.

Den oprindelige Plan gik ud paa at starte fra Beyrouth i Syrien og at lægge Ruten gennem russisk Centralasien, videre gennem Kina til Bagindien, derfra tilbage gennem Forindien til Beyrouth.

Den sovjetrussiske Regering stillede sig i Begyndelsen noget afvisende, men gav dog til sidst Rejsetilladelse. I Kina havde man endnu større Vanskeligheder at overvinde. Den vaagnende Nationalfølelse har fremkaldt et voldsomt Fremmedhad; ikke helt uden Grund ser man med Mistænksomhed paa fremmede Foretagender. Paa et Tidspunkt saa det ud, som det hele maatte opgives; men ved at gaa ind paa at tage nogle kinesiske Videnskabsmænd med og at kalde Ekspeditionen den kinesisk-franske Ekspedition, lykkedes det endelig at opnaa Nankingregeringens Tilladelse til at rejse gennem Kina.

Disse Forhandlinger havde taget næsten 2 Aar — i Mellemtiden var ogsaa opnaaet Støtte fra The National Geographical Society i Washington — og man var lige i Begyndelsen af 1931 klar til Start. Da erklærede Sovjetrusland pludselig, at den givne Rejsetilladelse kun havde haft Gyldighed i 1930, men ikke i 1931.

For at det hele ikke skulde strande bestemte Haardt sig resolut til at lægge Vejen over Indien og Himalaja, men dette betød, at han maatte dele Ekspeditionen saaledes, at der blev en Hovedgruppe — ogsaa kaldet Pamirgruppen, som under Ledelse af ham selv og Audouin-Dubreuil skulde forsøge at traversere Himalaja med nogle lettere Biler — og en anden Gruppe — Kinagruppen —, som under Victor Point skulde trænge frem fra Peking til Kashgar i Sinkiang, for der at støde til Pamirgruppen. Kinagruppen raadede over 7 Automobiler af sværere Konstruktion.

Den 4. April 1931 forlod Hovedgruppen Beyrouth og naaede uden alt for stort Besvær i Løbet af et Par Maaneder gennem Syrien, Iraq, Persien (nu Iran) og Afghanistan til Srinagar i Indien. I Afghanistan

besøgte man bl. a. Bamyandalen med de mærkelige græsk paavirkede Buddhafigurer og Grottetempler, som blev undersøgt og opmaalt af Ekspeditionens Arkæolog Joseph Haskin. Med Indien begyndte for Alvor Vanskelighederne. Himalajas Passer ligger i en Højde af 4—5000 m. Man maatte køre med yderste Forsigtighed ad smalle Stier, som pludselig kunde skride under de tunge Vogne. Mange Steder maatte man sprænge sig Vej frem med Dynamit. Bjergstrømmene blev forceret direkte eller ad Broer, som man selv maatte bygge. Undertiden blev Forholdene saa umulige, at Vognene maatte skilles ad og bæres i Smaastumper over de vanskeligst tilgængelige Steder. Midt i Pamir maatte man endelig give op for saa hurtigt som muligt at komme Kinagruppen til Undsætning.

Denne Afdeling havde fra første Færd været ude for ekstraordinære Vanskeligheder. Den var startet fra Peking Dagen efter Hovedgruppen var taget fra Beyrouth, men i lang Tid maatte den vente i Nærheden af den store kinesiske Mur. Rejsetilladelsen blev skiftevis givet og annulleret. De kinesiske Videnskabsmand lod vente paa sig, og efter at de var kommet, faar man nærmest det Indtryk, at de kun søgte at besværliggøre Rejsen. Efterhaanden som man rykkede vestpaa, kom man til Omraader, hvor Befolkningen havde gjort Oprør, og hvor Guvernører og Generaler brød sig fejl om Nankingregeringens Bestemmelser. Passene blev frataget Ekspeditionen, der i flere Maaneder blev holdt fangen i Urumchi, Sinkiangs Hovedstad. Efter endeløse Forhandlinger fik 4 Biler Lov til at køre videre for at træffe Pamirgruppen, der i Mellemtiden havde foretaget den trælsomme Vandring over Himalajas Bjerge.

Da endelig hele Ekspeditionen var samlet og stod klar til at fortsætte, var det Vinter. Paa Vejen gennem Gobis og Mongoliets Ørken sank Temperaturen til 33° under Nul, og først den 12. Februar 1932 naaede man Peking (Peiping).

Herfra blev Bilerne med Skib sendt til Bagindien paa Grund af Uroligheder i det egentlige Kina. Haardt fulgte efter via Shanghai til Hønkong, hvor han, da han følte sig træt, gik i Land, blev indlagt paa Hospitalet og faa Dage efter døde af Lungebetændelse. Paa Ekspeditionsmedlemmerne virkede dette Dødsfald som en Bombe, og man bestemte sig straks til at opgive den paatænkte Tilbagerejse gennem Sydasiens. Det gule Krydstogt var endt.

Den særdeles velskrevne Bog, der giver et godt Indtryk baade af Ekspeditionens Forløb i det hele og de vanskelige Forhold, hvorunder Videnskabsmændene (Arkæologer, Geologer, Naturhistorikere) maatte arbejde, er illustreret med talrige Fotografier og ledsaget af 3 Kort.

*Einar Storgaard.*