

og paalidelig, og der er samlet en umaadelig Mængde Stof, som giver de bedst mulige og meget detaillerede Oplysninger om det behandlede Omraades Geografi.

*M. Vahl.*

**Marco Polos Rejser**, genfortalt af Aage Krarup Nielsen. 25 × 18 cm. Ill., 205 S. Gyldendal, København 1935.

Det må sikkert rent forretningsmæssigt set betragtes som en dristig tanke at omplante Marco Polos berømte værk på dansk, for som bekendt er det ikke så meget en fortælling om den gamle venezianske opdagelsesrejsendes mangeårige færd og ophold i Asien som en almindelig beskrivelse af de lande, han enten selv kom igennem eller hørte om. Under disse omstændigheder er der imidlertid dobbelt grund til at være forlag og udgiver taknemlig, selv om værket foreligger i stærkt forkortet skikkelse. Krarup Nielsen har foretaget den nødvendige beskæring med nænsom hånd, idet alt mindre interessant stof er fjernet eller genfortalt, men således at læseren stadig er klar over, når det er originalens ord, og når det er udgiverens, han har for sig. Bogen er overdådigt udstyret med illustrationer, især af gamle, persiske eller kinesiske billeder; af de sidste er mange første hånds gengivelser efter sager i ingeniør Sophus Blacks righoldige privatsamling i Rungsted.

*Kaj Birket-Smith.*

**O. A. Rygaard: Mellem Tyrker og Kurder.** En dansk Ingeniørs Oplevelser i Lilleasien. Gyldendal, København 1935.

Forfatteren er en af de danske Ingeniører, der har arbejdet ved de Jærnbaneanlæg i Tyrkiet, som „Nohab“, et svensk Selskab og to danske Ingeniørfirmaer, har ledet for den tyrkiske Regering. Bogen skildrer kun et begrænset Tidsrum af Forfatterens årelange Ophold i Orienten. Men det Kendskab til Landets Forhold, som det langvarige Arbejde på Stedet medfører, giver Bogens Fremstilling et solidere Fundament end mange andre Rejseskildringer.

Bogen begynder med nogle af Forfatterens Oplevelser i Stambul, indflettet i mere almindelige Skildringer af Forholdene i Tyrkiet. Så følger vi ham med Jærnbane gennem Anatolien til Stationen Fevzi Pasha NV. for Aleppo. Her finder han sin trofaste Tjener Tyrk-Araberen Ramazan, og herfra går Turen mod Nordøst ind i Kurdistan langs den kommende Jærnbanelinie. Forfatteren arbejder blandt andet ved Eufkrat i Egnen Nordøst for Malatia og gør Strejftog ind i det berygtede Dersim. Til sidst følger vi ham i Begyndelsen af 1929 på et Ridt over høje, sneklædte Passer ud til Sortehavet. De almindelige Skildringer er måske Bogens mindst

værdifulde Del. Jo mere Forfatteren kommer ind på, hvad han selv har hørt og set, med jo større Interesse læser man ham. Bogen har ingen litterære Præentioner, men Forfatteren er en god Fortæller og formår at sætte Småtræk i Relief.

Den, der ønsker at vide noget om, hvorledes de skandinaviske Ingeniørers Liv former sig i disse afsides Egne, vil finde gode Oplysninger derom i denne Bog. Men tillige synes det, som den danske Ingeniør — måske skyldes det det jævne Væsen hos Folk fra „Lighedens Land“ — har gode Betingelser for at komme på Talefod med den indfødte Befolkning. Forfatteren skriver et Sted: „den, der har levet alene mellem de anatolske Bønder, talt med dem om deres Forhold, søgt at hjælpe og forstå dem og nydt deres fattige Gæstfrihed, vil aldrig glemme Samværet med denne nøjsomme, trofaste og selvbevidste Befolkning, hvis usammensatte Tilværelse, rolige Livsførelse og værdige Optræden står i skærende Modsætning til det hæsblesende, rastløse Kapløb i Vestlandene.....“ Man kan gennem Forfatterens Skildringer få et godt Indblik i, hvordan det Menneskemateriale er, som Kemal Pasha — eller som han nu hedder Atatyrk — og andre af Orientens Reformatorer arbejder med.

Bogens talrige Gengivelser af udmærkede Fotografier er anbragt på indskudte dekriderede Blade, der fuldt ud lader Billederne komme til deres Ret.

*C. G. Feilberg.*

---