

„Če hočete potovati v Adrianopol, morate imeti teškeré“, nadaljuje oni pri blagajnici. Prepirava se nekaj časa semintja. Izvlečem denarnico, položim na desko 70 piastrov in pravim: „Tukaj je denar za vožnjo v Adrianopol. Dajte mi vozni list!“

Mož nekam izgine; v par trenutkih se vrne in pripelje še nekoga s seboj. „Če nimate teškeré, si ne morete kupiti voznega lista do Adrianopola“, mi razlaga le-ta; „vzeti morate direktno karto do Avstrije.“ — „A jaz bi še rad izstopil v večjih mestih“, ga prosim. — „Saj lahko izstopite, če hočete“,



Carigrad: Arabec igra na dingalo.

mi odgovori; „vozni list velja deset dni; ustavite se lahko, kjer hočete, samo da ste v desetih dneh čez mejo.“ — To je pa kakor nalašč zame! V desetih dneh sem že desetkrat v Avstriji. Kupim si torej listek do Belgrada za dve zlati turški liri, t. j. 45 frankov v zlatu, veljaven za III. razred.

„III. razred orientške železnice mora biti slabši kot hlev!“ si misliš morda. Ne boš, prijatelj! Ne dobiš izlepa tako čednega III. razreda, kakor je na Balkanu. Saj so vozovi narejeni po angleškem ali, če hočete, ameriškem načinu: dolgi so in široki. Počejeni so pa tako, da pri nas ne dobiš tako

lepih vagonov. Tudi razsvetljeni so izborno. Od turških železnic bi ne bil nikdar pričakoval kaj takega.

Proga Dunaj-Carigrad je dolga 1707 km. Ekspresni vlak jo prevozi v 40 urah; „konvencionalni“ vlak, ki na Balkanu nadomešča brzovlak, vozi nekaj ur več. Vedeti je namreč treba, da na Balkanu vlaki vozijo počasneje kot pri nas; sicer bi ekspresni vlak, ki pride n. pr. z Dunaja v London v 29 urah, ne potreboval celih 40 ur, da prevozi to sicer dolgo pot. — Zgradili so železnico večinoma nemški in avstrijski inženirji l. 1873. Oni del, ki spada pod turško cesarstvo, je še sedaj v oskrbi „Akcijske družbe za orientške železnice“, katero imajo v rokah večinoma Nemci. V Bolgariji in Srbiji je proga državna. Pri turški železnici je še sedaj nastavljenih mnogo nemških uradnikov in sprevodnikov. Še sedaj slišiš mimo turškega „tamam“ tudi še nemški „fertig“, in vsled tega imenujejo Turki železniške sprevodnike „fertigči“.

Spravimo se v vagone. Dasi je bil vlak kratek, vendar ni bilo prevelike gneče. Tudi so bili potniki III. razreda vsi opravljeni čedno in lepo. Vlak zapiska, oddrdramo tja v temno noč — proti domu. Z Bogom, divni Carigrad! Mir s teboj: Selam aleikum! „Vidimo li se še kedaj?“

Proga od Carigrada do Adrianopola je menda zelo pusta in dolgočasna. Nizki griči, nerodovitna ravnina, revne hišice: to je vse, kar vidiš, če se voziš podnevi. Tukajšnje postaje pač nimajo nikalih znamenitosti. Izvzeti moramo samo vasico San Stefano, ki je znana vsled svetoštefanskega miru iz l. 1878. To je druga postaja zunaj Carigrada. Leži ob morju in sestoji iz samih vil.

Zleknil sem se po klopi, dejal si pod glavo havelok, potegnil si fes prav do ušes, in sladki Morfej me je sprejel v svoje naročje.

XXXIX.

Solnce še ni priplavalo na nebosklon, tudi zarja še ni naznanjala dneva, ko nas zbudi glas sprevodnikov: „Edirné, Adrianople!“ Pomencam si zaspane oči, vzamem