

»Kri, gospoda, kri!« je dostavil prepričevalno svetovalec, o katerem je bilo znano, da se v svobodnih urah peča z velikim veseljem z medicinskimi vedami.

»O, o, gospod svetovalec, izvestno nam morete zopet kaj o svoji medicinski teoriji povedati!« se je šalil Strel.

»Ata vizem — hereditarnost fizičnih in psihičnih lastnosti — kaj?« je vpraševal Pajk.

»Ej, čujmo, čujmo! — Izvestno nekaj zanimivega, gospod svetovalec,« je dejala Pajkovka ter sedla poleg soproga na usnjato zofo.

(Dalje prihodnjič.)



Sibirski železnica.

Spisal Simon Rutar.



godovina še ne pozna tako velikanskega podjetja, kakor je graditev sibirski železnice, ki bode najdaljša na celém svetu. Res je bila neizmerne važnosti prva pacifiška železnica (5315 *km*), in pri nje otvoritvi l. 1869. je vladalo tako veselje, da je na kolodvoru v Sanfrancisku zažvižgal brž 101. železniški stroj ter s tem naznanil, kolikega pomena je taka železnica, ki veže Atlantiški ocean s Tihim morjem. Sedaj že drče štiri pacifiške železnice od oceana do oceana, dokaz, da takšno delo ni tako silno težavno. Toda pomisliti je treba, da je severna Amerika mnogo bolj ljudnata, nego Sibirija. Tako velikansko podjetje more izvesti le ogromna Rusija s tisto železno vztrajnostjo in slepo pokorščino, po kateri se odlikuje ta država. Glede napravljanja cest, železnic in brzojavov se morejo Rusi z vso pravico primerjati starim Rimljanom, ki so imeli načelo: »Ubi Romanus vincit, etiam habitat,« t. j. vsako podjarmljeno deželo so si tako uravnali, da so mogli sami v njej zložno živeti. Tako so Rusi takoj po osvojitvi HIVE zgradili zakaspiško železnico, in iz istih, pa tudi trgovinskih vzrokov delajo sedaj velikansko sibirski železnico, ker je Ledeno morje večji del leta zamrzlo.

Groza obhaja marsikoga, in mrazčalice ga izprehajajo, če le sliši ali čita ime Sibirija. Pred oči mu stopijo vse tiste pomilovanja vredne žrtve, ki so morale po nedolžnem, le zaradi izprememb na prestolu ali pa iz prevelicega rodoljubja potovati v mrzlo Sibirijo in

tam naporno delati, dokler se jim ni posrečilo ubežati, ali pa dokler niso učakali pomiloščenja. Domišljija mu obuja vse tiste strahovite povesti, katere je v svoji mladosti čital iz nemških knjižic, in ki so s tako živimi bojami slikale rusko okrutnost in trdosrčnost ruskih uradnikov. Strah in groza!

In vendar je Sibirija dandanes Rusom že zaželena, da celo obljubljen dežela. Kar je zahodnim Evropecem Amerika, kamor vsakdo hiti, ki hoče v kratkem času obogateti, to je Rusom Sibirija, posebno jugovzhodni nje del. Tam je zdravo podnebje, premnogo rodovitne, še deviške zemlje; tam so neizmerni pragozdi z najlepšimi, orjaškimi drevesi, in vrhu vsega tega krije tam zemeljsko krilo še neprecenljive zaklade dragih kovin. Kaj čuda, da se cele družine Rusov selijo v Sibirijo — že sedaj cenijo do 50.000 izseljencev vsako leto — ki si iščejo nove domačije v vznožju Altaja ali ob bregovih Bajkala ali pa v rajskem Poamurju. Rusi so toliko na boljšem mimo zahodnih Evropecev, da tudi po izselitvi ostanejo v svoji domovini, pod isto vlado svojega mogočnega cara, a Evropci se selijo v popolnoma tuje kraje.

Koliko vrednost imajo deželni pridelki in obrtni izdelki v Sibiriji, se spozna lahko iz naslednjih števil. Vsako leto odpošljejo iz Sibirije poprečno 2000 kož sivih lisic, 18.000 hermelinskih kožuhov, 3000 modrih lisic, 20—30.000 sobljevih kožuhov, 3000 vider, 15.000 volčjih kožuhov, 1000 medvedov in 15.000 kun. Leta 1892, so izvozili za 15.000 rubljev mamutovih in za enoliko mroževih kosti.

L. 1891. je dala Sibirija 705 pudov (po 16,38 kg) zlata, 258 platin, 174.403 bakra, 48 milijonov pudov železa, 117.596 pudov magnezije, 15 milijonov pudov premoga, 20 milijonov soli in 189.000 pudov hromovega železovca, vse skupaj vredno 20 do 35 milijonov rubljev. Pri zidanju sibirski železnice pa so našli še 43 novih skladišč premoga, 15 zlata, 36 bakra, 10 železa, 2 grafita, potem pa še posamezna ležišča srebra, mangana in nafte.

Sibirija meri brez osrednje Azije okoli 125.000 Mm^2 ter se razprostira čez 25 širinskih in 120 dolžinskih stopinj ter je dvakrat tolikšna, kot evropska Rusija, in še večja, nego vsa Evropa. V srednjem in južnem predelu je še deviška, tako rodovitna zemlja, da bi lahko rodila brez gnojitve šest do sedem let zaporedoma, a daje že sedaj po pet milijonov kvintalov pšenice in rži. Pod rodovitno zemljo pa so neizmerni rudninski zakladi, in po gozdih je vse polno živali z drago kožuhovino. Vso to produktivnost odpre sibirski železnica svetovnemu prometu, ki gotovo naredi pravo revolucijo v evropski trgo-

vini, zlasti Angležem na škodo. Zlasti dva zelo dragocena predmeta, kitajski čaj in kitajska svila, se bosta pozneje prevažala le po železnici. Z najbržjim parnikom se pride sedaj z Angleškega na Kitajsko v 6 do 8 tednih, po zgradbi sirske železnice pa bomo potrebovali iz Čeljabinska do Tihlega oceana le 13 dni! Z Dunaja do Moskve (čez Podvoločisko) je 2390 *km*, vožnja traja 62 $\frac{1}{2}$ ure in stane v drugem razredu 80 gld.; iz Moskve do Čeljabinska je 2007 *km*, vožnja traja 51 ur in stane 64 gld. Če bode tudi sirska železnica tako hitro vozila, kakor evropske proge — in tega se je nadejati — tedaj se bo moglo narediti 7415 *km* dolgo pot iz Čeljabinska v Vladivostok v 13 dneh in desetih urah, a voznina bo znašala 280 gld. Vsa vožnja z Dunaja v Vladivostok bode torej trajala 19 dni in 15 $\frac{1}{2}$ ure ter stala 424 gld. Daljava med Petrogradom in Vladivostokom pa znaša 10.072 *km*.¹⁾

Dne 12. maja l. 1891. je prečital ruski carjevič (sedanji car Nikolaj II.) v Vladivostoku (ob Tihem oceanu) ukaz, da je zgraditi 7112 vrst (7415 *km*) dolgo železnico skozi vso Sibirijo. Oktobra meseca l. 1892. so jo začeli graditi v treh oddelkih od obeh strani, in sedaj je že gotova od Jakatarinburga čez Čeljabinsk in Omsk do Tomska ter od Vladivostoka do Grafskaje, a do jeseni l. 1896. bo gotova do Habrovskega. Prva se imenuje »zahodno-sirska železnica«, druga pa »usurska«, ker teče ob reki Usuri. Zahodno-sirska železnico so odprli začetkom oktobra lanskega leta. Točno opoldne se je odpeljal vlak z stavbinskim ministrom iz Petrograda in prišel tretji dan, čez mnogo strmin in skozi mnogo sotesk (najvišje mesto v Uralu leži 598 *m*), ob štirih urah in 28 minutah popoldne na azijsko (politično) mejo. Tu se vzdiguje na levi strani železniškega nasipa na strmem bregu med dvema brezama velik obelisk iz granita, ki ima na eni strani napis »Evropa«, na drugi pa »Azija«. Drugo jutro se je vzbudil minister že v Čeljabinsku, južno od Jakatarinburga (malo nad 55° s. š.). Usursko železnico so odprli dne 13. oktobra l. 1894.; zahodno-sirska (1411 *km*) pa konec avgusta l. 1895. Vso železnico se nadejajo, da odpro začetkom XX. stoletja, t. j. l. 1901. Stala bode baje okoli 420 milijonov goldinarjev.

Po tem splošnem pregledu si oglejmo malo natančnejše posamezne proge sirske železnice. Železnica ne bode nikjer niti približno tako daleč proti severu segala, kakor leži Petrograd, namreč do 60° s. š., da, niti toliko, kot Kodanj. Za vzgled naj postavim sem-le zemljepisno ležo nekaterih vašnejših postaj: Zlatoust 55° 10', Tomsk 56° 30', Krasnojarsk 56° 01', Irkutsk 52° 17', Nerčinsk 51° 19', Blago-

¹⁾ Vse avstrijske železnice merijo sedaj 16.900 *km*.

veščensk 43° 15' in Vladivostok 43° 09' (kakor Metković v Dalmaciji). Ob vsej progi se bodo lahko opazovale različne prirodne krasote. Podnebje je skozi in skozi celinsko in, čim dalje proti vzhodu, tem mrzlejš, n. pr. v Tomsku januarja — 20°, a julija + 19°2', v Krasnojarsku — 20°2' in 19°3', v Irkutsku — 20°5' in 18°8', v Nerčinsku — 29°5' in 18°3', v Vladivostoku — 15° in 20°8'. — Sibirsko podnebje je izključno celinsko, prestrogo celinsko.

Zaradi celinskega podnebja je nebo popolnoma jasno, sonce vzhaja zjutraj v vsem svojem veličastvu. Proti poletju je vzduh poln blage vonjave od cvetic, brez in smrek. Kukavica kuka tam ravno tako živahno, kakor pri nas. Železnica se vije okoli gričev, ki nosijo zelene gozde, in večkrat se vozi skozi bukovje po cele ure daleč, na drugem kraju pa zopet preko nepreglednih travnikov. Človeških bivališč je sedaj ob železnici še malo, ali ni dvoma, da nastanejo v kratkem času. Le tu pa tam se vidijo cela krdela delavcev in delavk, ki pridno izpirajo zlati pesek.

Tobolska gubernija je zelo bogata poljskih, obrtnih in surovin-skih pridelkov, s katerimi trguje daleč okoli, do sedaj seveda samo po veliki cesti in po plovni rekah, po katerih vedno vozijo parniki. Samo v Carigrad pošiljajo iz omenjene gubernije vsako leto milijon kilogramov masla; na semnje v Nižnji Novgorod pošiljajo blaga za 16 milijonov rubljev, iz Rusije pa dobivajo razne obrtne izdelke in mnogo več predmetov za razkoš, nego bi kdo mislil. Zlasti v »sibirskem Parizu«, v Irkutsku, se čuti Evropec tako domačega, kakor v svojem, bodisi še tako ugodnem stanovanju.

Iz Čeljabinska vodi železnica po pašnikih Kirgiške pustinje čez reke Tobol, Išim in Irliš v Omsk, ki je ob reki istega imena. Ta predel je bil v predpotopni dobi napolnjen z dolgim zalivom Severnega ledenega morja, in mnoge slane lokve še sedaj pričajo o tem. Povsodi je mnogo prodovin in ilnatih stopic, povsodi obsežna, slana močvirja. Vendar se nahajajo tudi obdelana zemljišča z mnogimi vasmi in celo tvornicami, ki so ravno tako osnovane, kakor v Evropi. Tudi njih notranja oprava, zlasti stanovanja lastnikov kažejo največji komfort. Vasi so sicer preproste, hiše majhne in s slamo ali deskami krite in nimajo ni dvorišč, ni vrtov; vendar so njih prebivalci premožni, ker jim daje zlasti žito premnogo dobička. V štirih okrajih med Tjunnom in Omskom rede 1½ milijon goved in imajo vsako leto 220 semnje. Poprej so tudi prevozniki mnogo zaslužili, in njih tovorni vozovi so se do sedaj v brezkončnih karavanah pomikali po prašni cesti. Iz Petrograda vodi namreč v Petropavlovsk na Kamčatki 14.363 km dolga

vojaška cesta, po kateri je vozila redna pošta s trójkami, a popotnike so prevažali lastni vozovi, le konje so menjavali na vsaki pošti. Treba pa je bilo to naprej naznaniti, in poštar je naročil konje pri kmetih, za katere se je plačalo po 3 kopejke (krajcarje) za vsako glavo in vsaki kilometer.

Omsk (50.000 preb.) je sedaj najvažnejše mesto v zahodni Sibiriji in je popolnoma prekosilo starejši Tobolsk, ki bode po sibirski železnici popolnoma osamljen. V Omsku je vojaška akademija, na kateri se izučí vsako leto najmanj 100 oficirjev in redarskih častnikov. Ulice so široke, nepotlakane, hiše ob njih večinoma lesene; zato se dogajajo vsaki dan požari, prav tako, kakor v Carigradu, čeravno so gasilci vedno pokonci — niti oblečeni niso popolnoma. Ustanovili so že davno mnogo zavarovalnih društev, ali kaj pomagajo ta na tolikšni daljavi? Zaradi tega namerava vlada vpeljati obvezno vzajemno zavarovanje.

Iz Omska drži druga polovica zahodnosibirske železnice do Oba; ta je 613 *km* dolga in se dogotovi še l. 1896. Od Oba do Irkutska bode vodila »srednesibirska železnica« (1850 *km*); začeli so jo že l. 1893. meriti, a do Tomska so že sedaj relze položene. Tomsk (70 *m* nad morjem) je po velikosti tretje mesto v Sibiriji, šteje 8000 hiš in 42.000 prebivalcev in ima električno razsvetljavo. Hiše so večinoma le lesene in so razpostavljene nekaj ob nizkih bregovih Toma, nekaj pa po razjedeni planoti. Vendar ima mesto tudi 250 modernih hiš z vrti, dalje 33 božjih hiš s pobarvanimi kupolami, tako da je prav originalnega lica. V Tomsku je vseučilišče z lepim poslopjem, 26 šol, katere obiskuje 2500 otrok in učencev, in izhajajo trije časopisi. Prebivalstvo je zelo mešano, večinoma so Tatarji, ki so se v mestu naselili zaradi različnih rokodelstev in trgovine; mnogo je pa tudi kitajskih trgovcev. Premožni ljudje se nosijo napol evropsko, napol orientalsko; poleg bogatih severnoevropskih kožuhov zapaziš tudi obleko iz kitajske svile in povoščene črevlje. Po hišah je mnogo več perzijskih preprog, nego pri nas v Evropi. Južni del pokrajine tomske je bogat žita, konopelj in tobaka. V bližnjem Altaju so tako bogati rudniki, da lahko plačuje marsikateri uradnik s 1000 rublji plače guvernanto za svoje otroke z 2000 rublji.

(Dalje prihodnjič.)



Sibirska železnica.

Spisal **Simon Rutar.**

(Konec.)



Vzhodno od Tomska bode vozila železnica po valoviti nižini, v katero se spuščajo nizka predgorja tam gori od Altaja. Po cele ure se vlečejo gozdi, polni brez, topolov, jelk in smrek, a za njimi obširni travniki in polja, ki so proti Ačinsku vedno bolj obdelana. Škoda, da so vasi tako primitivne in umazane, in da nimajo prav nič vrtov. Pokopališča so obdana z modrimi, rdečimi, zelenimi in rumenimi koli in posejana s črnimi križi. Do Krasnojarska ob gorenjem Jeniseju (4918 *km* od Petrograda) se nadejajo dodelati železnico že l. 1896., ako dogotove most črez reko Ob, daljnjo progo do Irkutska pa l. 1898.

Pri Ačinsku prestopi železnica razvodnico med Obom in Jenisejem. Dežela postaje zdajci divja in gorata. Med pogorji so močvirnate debri, predel je pa še vedno z gozdi obrasten. Tako se pride v Krasnojarsk ob Jeniseju (170 *m* nad morjem, 20.000 preb.), ki kaže zopet premnogo nasprotij v prirodi in ljudeh. V mestu bivajo trgovci in rudarji, ki ne ljubijo samo velike potratnosti, ampak so tudi nadarjeni, muzikalni in imajo velike zbirke knjig, slik i. t. d. Ti bogatini so si sezidali stolnico, ki je stala poldrug milijon rubljev. V okolici pa bivajo razni tatarski narodi.

Onkraj Jeniseja se razprostirajo obširna žitna polja. Prebivalci nosijo po leti žimnate krinke, da jih varujejo komarjev in drugih nadležnih mrčesov, katerih se izleže vse polno po lokvah in močvirjih, ki se vlečejo skozi vso severno Sibirijo. Zraven polja je po valovitih obronkih vse polno njiv za zelje, redkev in bob. Tem pridelkom nič ne škoduje zima, dasi je tako huda, da se v najtoplejšem poletju zemlja odtali samo za meter. Kljuba temu je ves predel zelo rodovit.

Od Krasnojarska do Irkutska se vozi železnica večinoma skozi nižino in brdje, ki je porasteno z velikanskimi macesnovimi, smrekovimi, topolovimi, jelševimi in brezovimi gozdi. Pozneje se prikaže tudi cedra; iz njenih orehov napravljajo cedrovo olje. Tudi opaziš na polju vedno več rabarbare, katero goje zlasti po visoki in vzhodni Aziji. Čim bolj se približujemo Irkutsku, tem bolj tudi visokemu sneženemu pogorju Tunka, ki se vleče od mongolske meje tja gori do

Bajkalskega jezera. Skozi rodovitno dolino ob Angari navzgor nas pripelje železnica (5914 km od Petrograda) v najvažnejše, največje in najobrtnejše sibirsko mesto.

Irkutsk (460 m nad morjem ob izlivu Irkuta v Angaro, ima že 50.000 preb.) je izza požara, ki je bil l. 1879, najlepše sibirsko mesto in napravlja že od daleč prav veličasten vtisk. Iznad neštevilnih hiš se vzdigujejo kupole in zvoniki šestnajsterih cerkva; a poleg teh je še mnogo lepih poslopij, n. pr. namestnikova palača, gledališče, trije veliki hoteli i. t. d. Zlasti mnogo pa je prodajalnic, v katerih so razloženi vsakršni predmeti za razkošje, evropski in kitajski, pa tudi mnogi obrtni izdelki iz Irkutska samega. V mestu je največ milarnic in žgalnic, potem kolarnic, papirnic, suknarnic i. t. d. Trgovci s kožuhi in kitajskim blagom imajo velika skladišča in elegantne pisarnice, a blizu stare smodnišnice je živahen semenj za domače potrebe. Glavni semenj je januarja meseca, kjer se neizrečeno veliko blaga kupi in proda. Dame nosijo po zimi sirske kožuhe, a po leti obleko iz kitajske svile. Mraz je po zimi včasih tolik, da živo srebro zmrzne, a vendar se vozijo gospodje in gospe na odprtih saneh. Burja (»purga«) le malokdaj piše, navadno pa je tiho, jasno in solnčno vreme. Solnce je včasih tako močno, da se taja sneg na južni strani streh pri 25° mraza. »Brozga« je v Sibiriji neznana in podnebje tako suho, da se odmevne deske evropskih klavirjev v kratkem času pokvarijo. Zima je sicer zelo ostra, toda prijetna in zdrava, tako da v vzhodni Sibiriji ne poznajo plućnih bolezni, pač pa trganje po udih. Premožni Sibirci nosijo včasih za več tisoč rubljev kožuhovine na sebi. Od spodaj imajo navadno lahek kožuh iz jančevine z bobrovim oslecem, po vrhu pa težek sobolji ali medvedji kožuh. Tudi črevlji in kapa so iz kožuhovine; vrhu tega pa se zavijajo na saneh še v kožuhovo odejo. Tudi gospe nosijo s kožuhovino obšito obleko in klobuke ter se zavijajo popolnoma v okožuhane šale. Sankanje, korzi, zbiranje, gostovanje s šampanjcem i. t. d. je v Sibiriji ravno tako v navadi, kakor po velikih mestih evropskih, tako da tujec prav nič ne opazi, da je že blizu kitajske meje.

Tudi za duševno izobrazbo je v Irkutsku vse dobro preskrbljeno. Tu izhaja glavni sibirski list »Sibir«, ki prinaša vedno mnogo spisov iz sirskega domoznanstva. Na gimnaziji uče tudi kitajščino in japonščino, za odrasle ljudi pa je javna knjižnica in stalno gledališče. Poleg vojaške in mornarske šole je še 28 raznih šol, med njimi tudi ena protestantovska.

Iz Irkutska bode vodila železnica ob Angari navzgor proti 85 *km* oddaljenemu Bajkalskemu jezeru, katero imenujejo »sibirsko morje«; saj je pa tudi dolgo toliko, kot Jadransko morje. Reka Angara teče tako brzo, da zamrzne šele v januarju. Parniki potrebujejo navzgor do jezera 6–8 ur, a navzdol le 2 uri. Jezero je le 30 *km* široko, tako da se lahko pregleda njegovo gorato vzhodno obrežje, a parnik potrebuje prek njega le štiri ure. Južno obrežje je skalnato in čisto strmo. Slikovita cesta drži torej precej visoko nad jezersko gladino. Tudi 214 *km* dolga bajkalska »pasna železnica« bo imela mnogo težav (in se za sedaj še ne bo zidala), tako da se bodo tujci gotovo tudi poslej rajši na parnikih prevažali na vzhodno obrežje; saj je vožnja po ladjah mnogo prijetnejša in tudi zabavnejša, ker lahko opazujemo razne tipe in nošnje.

Vzhodno od Bajkalskega jezera postaja dežela vedno bolj gorata in nerodovitna. Podnebje je zelo ostro, v mnogih predelih se zemlja nikoli ne odtali. Zato je tam neizrečeno težko železnico delati, zlasti je silno težavno dovažati gradivo in delavcem skrbeti za hrano.

Pri vzhodni postaji Misovskaja se začneja 1603 *km* dolga »zabajkalska železnica«, ki bode vodila skozi Davrijske gore do luke Pokrovskaja ob stočju Žilke in Arguna, ki se združena imenujeta Amur. Železnica se bode torej pomikala skozi kraje, ki imajo isto zemljepisno širino, kakor kraji med Berlinom in Prago; nazadnje se pa popolnoma proti jugu obrne in neha v isti zemljepisni širini, kakor leži Florenca.

Davrijske gore so polne prirodnih lepot, zlasti po dolini reke Selenge. Po dnevi je tod tudi še septembra meseca solnčno in toplo. Zrak je poln vonjav, zlasti po zrelih jabolkih. Po prisojnih obronkih cveto še cvetlice, tudi potočnice in gorski mak, ki je rumen kot citrona. Rastlinstvo okoli Irkutska je bogatejše, nego berolinsko, ker se nahajajo tam tudi arktične rastline. Na dobro ograjenih travnikih je vse polno senenih kopic, in povsodi opaziš lesene hišice in skednje tamošnjih prebivalcev. Tudi je na vzhodni strani Bajkala vse polno toplic in zdravnih studencev, katere že sedaj rabijo proti trganju. Sčasoma pa nastane tam vse polno kopališč in letovišč premožnih trgovcev iz Irkutska.

Tam, kjer Selenga od jugozahoda prihaja, pri Vrhnjem Udinsku, se odcepi stranska cesta proti Kjahti, mestu ob kitajski meji. Temu nasproti stoji Majmačin, kjer bivajo samo moški trgovci, ker se Kitajci boje, da bi jim tujci ženske pokvarili. Iz Majmačina vodi trgovinska pot v Urgo in potem dalje v Peking. Železniška

proga pa vodi iz Udinska naravnost proti vzhodu, po pusti dolini navzgor proti hrbtu Jablanovega pogorja, kjer je razvodnica med Severnim ledenim morjem in Tihim oceanom (1100 *m*). Onkraj pogorja se pride v Čito, glavno mesto zabajkalske gubernije, kjer že prodajajo ameriško blago, pripeljano iz Kalifornije po oceanu in Amurju navzgor. Potem pride Nerčinsk ob Žilki, imenitno rudarsko mesto (6000 pr.) v vzhodni Sibiriji, kamor so pošiljali poprej zlasti poljske pregnance. Mesto leži 660 *m* nad morjem, pod isto zemljepisno širino, kakor Lipsko, pa ima neizrečeno mrzlo zimo (v januarju do — 30° C.). Mesto ima okoli 60 štacun in proda vsako leto za milijon rubljev kožuhovine.

Ob levem bregu Žilke vodi železnica dalje čez valovito brdje, ki je precej golo, le redko z macesni in smrekami porasteno, ker so tla v neki globočini zamrzla. Tu se nahajajo bogati srebrni rudniki, v katerih so morali delati l. 1865. pregnani Poljaki. Rastlinstvo je zelo mnogovrstno; poleg sleča in lilij rastejo razne vrste rabarbare, divje breskve in mandlji, na gorah pa pritlikava breza. Tudi živalstvo je različno: Tunguzi jahajo severne jelene, Burjati velblode, in iz Kitajske se zaleti večkrat tiger med speče medvede. Ruski kmetje ujamejo večkrat tigre v amurski dolini in jih vodijo potem okoli za denar kazat.

Ob stočju Žilke in Arguna (Keruluna) se začneja »amurska železnica«, ki vodi vseskozi po severnem bregu Amurjevem (1500 *km* daleč). Amur je izmed najmogočnejših veletokov na svetu in je z svojimi dotoki plove 3000 *km* daleč, celo do Čite, toliko, kolikor je ves Dunav dolg. Le škoda, da je reka zamrzla od srede oktobra do srede maja, tako da se po zimi na saneh po njej vozijo. Železnica pa gotovo zelo povzdigne promet rodovitnega Poamurja, kjer že sedaj biva več ruskih naseljencev, nego domačinov. Amurjeva dolina je od začetka zelo stisnjena, potem pa se razširi pri Albasinu, kjer so se bojevali l. 1649. Rusi in Kitajci za Poamurje. Poslednji so bili tedaj zmagali in obdržali deželo do l. 1848., ko jih je general Muravjev prepodil. Ustanovil je potem Blagoveščensk, ki je glavno mesto Poamurja, in kateremu prinese železnica še veliko prihodnost. Mesto ima šele 5000 prebivalcev, skoro same lesene hiše, a zelo živahno kupčijo po leti. V okolici stanujejo majhai, suhi Tunguzi, ki rede konje ter s svojimi zaspanimi očmi in svojo kito že zelo spominjajo na Kitajce. Pod kožuhom nosijo obleko iz kitajskega bombaža, za pasom imajo paličice za obed, kakor Kitajci, in kleščice za pukanje bradnih dlak. Stanujejo pa večinoma v stožčastih »jurtah«.

ki so obložene s kožami. V novejšem času pa so si začeli napravljati tudi lesene hiše iz obtesanih brun, po ruskem vzgledu, in okoli hiš zasajajo vrte z bobom, omorkami in tobakom.

Vzhodno od Blagoveščenska se razširi Amurjeva dolina v puštinjo, v kateri leži premnogo manžurskih vasi, pa se za 225 km daleč zopet zoži. Onostran te soteske se širi druga puščinja, po kateri priteka Usuri od juga. Tu preneha amurska železnica in se začne »usurska«, ki se obrne naravnost proti jugu. Ob tej mejni reki med Sibirijo in Manžurijo vodi navzgor železnica, ki se je otvorila letos. Od postaje Grafskaja dalje pa drži že železnica od jeseni l. 1894. (758 km) do ruske utrjene luke Vladivostok ob Japonskem morju. To so se čudili Manžurci, Kitajci in Korejci, ko so videli prvokrat sopihati »parnega konja« prek svojega polja! L. 1892. je priplulo 120 parnikov v Vladivostok z blagom, ki je bilo vredno 14 milijonov rubljev; poslali pa so samo čaja 21 milijona pudov na Rusko.

Do l. 1894. je bila v celi Sibiriji le ob izlivu Amurja kratka železnica, jeseni l. 1894. pa je že vozila razen med Vladivostokom in Grafskajo tudi od Urala do Omska, 794 km daleč. L. 1895. so odprli še progo od Omska do Oba (613 km), l. 1896. od Oba do Krasnojarska (1172 km)¹⁾ ter severni del usurske železnice (403 km), a l. 1898. nameravajo dodelati progo od Krasnojarska do Irkutska. Potem bi manjkalo le še 3397 km, katere pa tudi lahko izgotove še v tem stoletju, tako da se smemo nadejati morda že na jesen l. 1904. poročila o svečani otvoritvi »velike evropsko-azijske severne železnice«. Vsa železnica z vozovi bode stala okoli 460 milijonov goldinarjev in bode potrebovala 2000 lokomotiv, 3000 voz za osebe in 36000 za tovore. Rusi pa se ne zadovolje s tem podjetjem, nego začno takoj graditi stransko progo od Vrhnje-Udinska do Kjahte-Majmačina (265 km), da olajšajo trgovino s Kitajsko. Tedaj se bo lahko prišlo iz Petrograda (St. Peterburga) do kitajske meje v 14 dneh, z Dunaja pa v 17 dneh in 18 urah. Iz Majmačina v Peking (okoli 1500 km) se pride lahko v 14 dneh, torej se bode potrebovalo z Dunaja v Peking le dober mesec. Če bi pa tudi Kitajci izpeljali progo Majmačin-Peking, tedaj se ne bi vozili po njej dalje časa, nego dva dni, in z Dunaja v Peking bi potrebovali le 20 dni, a iz Londona v Šanghaj 21 dni, (sedaj se potrebuje po najkrajši poti čez Atlantik, Kanado in Pacifik 31 dni). Toda sedaj nameravajo Rusi podaljšati sibirsko železnico iz Vladivostoka skozi Manžurijo v Peking.

¹⁾ Prvi vlak v Tomsk se je pripeljal 24. julija t. l.

Tedaj pa bi postalo smešno »potovanje okoli zemlje v 78 dneh«. Vozili bi se potem z Dunaja v Peking 20 dni, iz Pekinga v San Francisco 13 dni, odtod v Njujork 5 dni, iz Njujorka v Hamburg 8 dni in odtod čez Prago na Dunaj 1 dan, torej skupaj le 47 dni! Vse to potovanje bi stalo v I. razredu okoli 1360 gld. in vrhu tega še okoli 260 gld. za hrano med šestindvajsetdnevno vožnjo po železnicah, ker na parnikih se plača hrana s prevoznino vred. Sedaj zahteva Cookov potovalni zavod za najbolj preprosto črto (Dunaj-London-Captown-Nova Zelandija-Rio de Janeiro London-Dunaj) 1500 gld.

Dostavek in popravek. Ko so sklenili zgraditi sibirsko železnico, niso bili še edini v tem, kje naj jo zvežejo z evropsko mrežo. Najprej so jo namerjali izpeljati čez Tomsk, potem čez Semipalatinsk, a nazadnje so se odločili za progo med 55° in 56° s. širine (Kraljevec-Kodanj) ter so jo zvezali z (leta 1890. dovršeno) železnico: Samara-Ufa-Zlatoust in Čelabinsk, tako da se šele tu začne prava »sibirski železnica«. Od postaje Kolivan se cepi 60 km dolga stranska proga v Tomsk, ki je sedaj precej osamljen.

Blagoveščensk leži 50° 15' severno od polutnika.



Ne boj se več.

Kakó je to, kakó je to,
Da več ne vidi te okó;
Bojiš se li, da solnca svit,
Ki nad zemljó krasnó razlit
Veselje, žalost zrè svetá,
Ljudem skrivnosti ne izdá?
Bojí se tvoje li srcé,
Da v zraku ptičice drobné
Skrivnosti sladke ne zvedó,
Na oknih je ljudem pojó?
Da čula lipica ne bí,
Kako sladko poljub zvení,
In svetu šepetala bí,
Ko sapa zapihljala bí?

Nikar ne boj se, o nikar!
Zvečer ugasne solnca žar,
Molčí blestečih zvezdic roj,
In mesec je prijatelj moj.
V snú ziblje ptičke pozni čas,
In slavec ljubi kakor jaz.
In kadar sapa zapihlja,
Na lipi listje šepeta,
Pa v izbo stopiva temno,
Ne čuje naju tam nikdo . . .
Nikar, nikar ne boj se več,
Glej, čakam te, drhtéč, ljubéč . . .

Trošan.

