

## Sibirska železnica.

(Sestavil A. L.)

Marsikdo izmed čitateljev je gotovo bral oni živi, pretresljivi spis Američana Kennana o Sibiriji, ki je mahoma vnel ves omikani svet za nesrečne sibirskie prognance. Življenje in trpljenje teh nesrečnežev je povsodi vzbudilo nenavadno sočutje in napolnilo sleherni srce z grozo. Sibirija je v mišljenju olikancev postala še groznejša, kakor je bila dotlej in samo to ime je odslej pomenjalo kraj, kjer vlada mráz in kruta sila.

V zadnjih letih pa se je v tem oziru mnogo, mnogo premenilo. Sibirija zopet vzbuja pozornost. Rusi so spoznali, da Sibirija radi prirodnega bogastva ne zasluži žalostne osode velikanske ječe, in zato so pričeli l. 1891. graditi sibirsko železnico. Nihče ne more tajiti, da to delo ni v pravem pomenu besede pravo kulturno delo in gledé na obsežnost jedno izmed največjih podjetij devetnajstega veka. Dober del ogromnega dela je že dovršen in dosedanja poročila nam podajajo lepo podobo o njem.<sup>1</sup>

Dolžina te svetovne železnice, ki veže Evropo z Azijo, Tiho morje s Petrogradom, meri 7557-561 *km*. Gledé dolžine presega vse dosedanje železnične proge, tudi slovito pacifiško železnico v Severni Ameriki, ki spaja Tiho morje z Antlanškim. V Celjabinsku se pričinja sibirski proga. (Glej zemljevidni črtež na str. 507). Od tod pelje skoro naravnost proti vzhodu, bolj v južnem kraju Sibirijske pokrajinah, ki so razmerno najbolj obljudene in imajo v vsakem oziru največjo prihodnost. Mogočno reko Irliš prekorači z velikanskim mostom, dolgim 640 *m*, ter premostivši reko Ob z mostom, dolgim 763 *m*, dospe v Tomsk. Tu se pričinja bolj hribovit svet. Čez Jenisej je zgrajen 854 *m*. dolg most. Črez Nižji Udinsk pelja železnica

v Irkutsk. Odtodi se vije ob južnem bregu Bajkalskega jezera po pustih, samotnih krajih, krene proti severovzhodu, da se zavije naposled v vzhodni smeri že v porečje Amurja, ki se izliva v Tiho morje. Po dolini Žilke in Amurja teče do mesteca Kabarovke. Odtodi se obrne naenkrat proti jugu, dokler ne dospe v Vladivostok.

Kakor smo že omenili, so pričeli graditi železnico leta 1891. Pričeli pa so delo na obeh koncih. Dasi so bile težave nepreračunljive in v istini ogromne, je vendar delo nepričakovano hitro napredovalo. Za progo, ki se steka v Vladivostok, so dovažali potrebno železo in druge potrebščine po morju. Za srednji del se je material dovažal tudi po morju in po velikih sibirskih rekah, ki imajo poletne mesece odprto ustje. Treba je bilo graditi hiše za delavce, zakaj železnica teče po krajih, ki so slabo obljudeni. Pod sekuro so padali celi gozdi, da so si zgraditelji pripravili potrebne lesovja. Velikanske reke in obširne močarine so delale tehnikom nepričakovane zapreke. Tudi podnebje je oviralo grajenje. V irkutskem ozemlju je zemlja tudi po letu v globini enega metra pod površjem vedno zamrznjena, in temperatura se sila naglo izpreminja. V mesecih juniju in juliju kaže toplomer 28° C. gorkote po dnevu, dočim po noči pada na 5° C. Vrh tega so v nekaterih krajih, posebno ob kitajski meji, razbojniške druhal napadale delavce, da so vojaki morali stražiti gradnjo.

Pa vkljub temu je ogromno podjetje hitro napredovalo. Ko so leta 1893. začeli graditi srednesibirsko progo, so upali, da delo dovrše v sedmih letih. Pa že leta 1894. so uvideli, da bodo to dosegli že leta 1898. Tudi silovite reke so razmerno hitro premagali. Po letu so pripravljali gradivo za mostove, po zimi pa, ko je vse pokrila debel

<sup>1</sup> Podatki so povzeti po knjigi: „Sibirien und die grosse sibirische Eisenbahn von G. Kraemer, Leipzig 1897.“ Pisatelj je rabil ruske vire.



led, so pričeli z delom. Da so delavci, ki so stavili v struge velikanske stebre, mogli prebiti silni sibirski mraz, so zgradili lesene kočice nad stebri, kjer je bilo vseskozi gorkote do 16° R. Dandanašnji je železnica skoro do cela zgrajena. Že predlansko leto 1. malega travna je odšel prvi brzovlak iz Moskve in po novo otvorjeni progi dospel v Tomsk. Početkom lanskega leta se je dovršila tudi proga od Tomska do Irkutsk. Ker je bil na drugem koncu del med Vla-

ska družba, ki je pričela graditi to železnico. Pričenja se ta proga pri Nerčinsku, prestopi mejo in teče po kitajski zemlji čez Zizihar v Nikolskoje, 80 km od Vladivostoka. Dolga je 2048 km in je za 548 km krajša od prvotno nameravane črte. Ker teče že bolj po južnem ozemlju, je podnebje ugodnejše in delo lažje. Ta železnica se bo tudi zvezala s pristaniščema Talienwanom in Port - Arthurom, katerega so predlanskim zasedli Rusi. S tem bo dobila sibiriska



Vrata in ulica v Pekingju.

divostokom in Imanom že 1. prosinca 1895. dovršen in 1. kimavca 1897. dovršena tudi proga do Kabarovke, je v delu samo še tako zvana transbajkaljska železnica. Tu delo počasi napreduje; velikanski, vsakoletni nalivi sproti uničujejo delo, in zato je mogoče, da se ta proga tako, kakor je načrtana, nikoli ne zgradi. Mesto nje so začeli graditi tako imenovano mandžurijsko železnico, ki bo nekak del sirske železnice. Že 1. 1895. se je ustanovila rusko - kitajska akcij-

železnica prost dohod do morja in do pristanišč, ki ne zamrznejo po zimi, in tako gospodovala ne samo Sibiriji, temveč tudi vsemu severnemu delu ogromnega kitajskega cesarstva.

Kakor poročila poudarjajo, je vsa gradnja zelo trpežna in močna. Širina proge meri 1.524 m, nasip je povsod širok 5.015 m. Mostovi čez manjše reke so izvečine leseni, pri večjih mostovih čez večje reke pa je spodnji del kamenit in zgornji iz železa. —

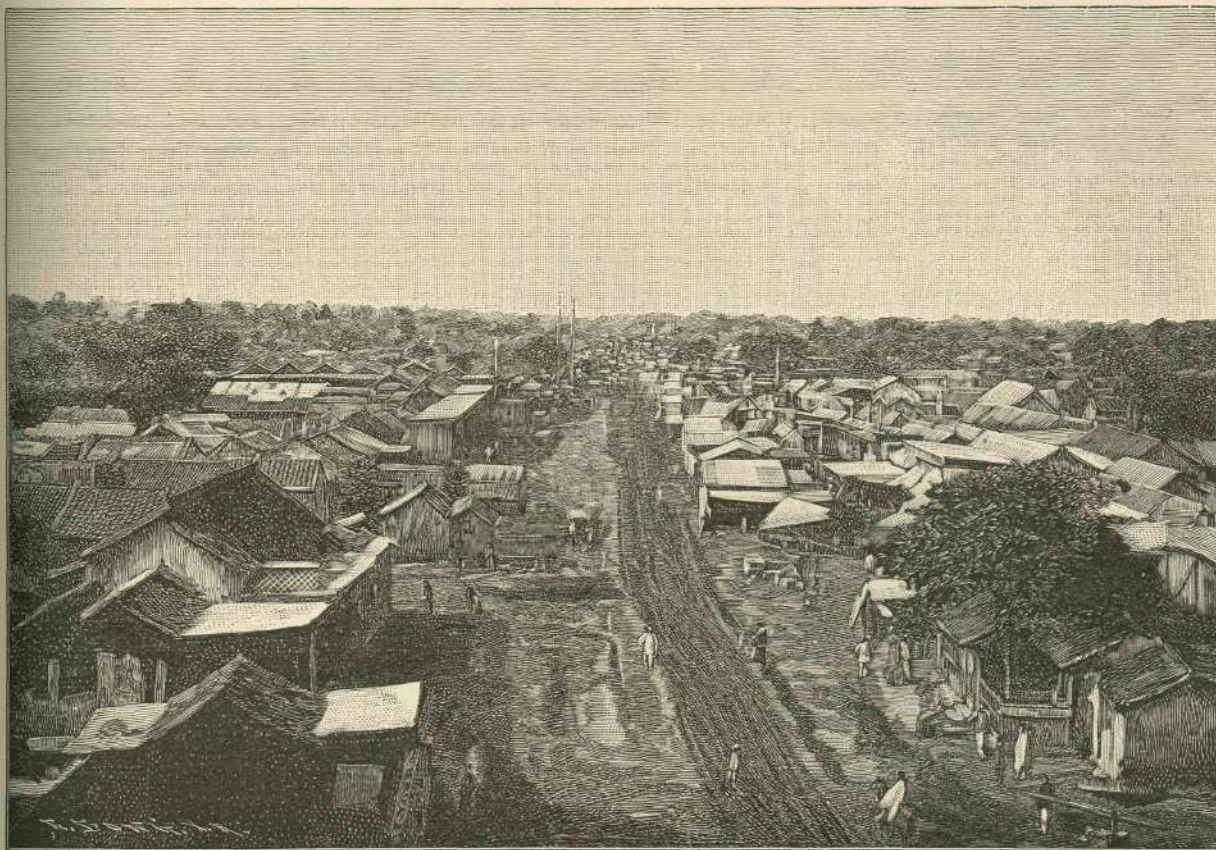


Gledé na dolžino se nekateri mostovi kosajo z največjimi na svetu. Postaje so oddaljene po 50 km druga od druge. Čuvajnice in druga poslopja so deloma lesena, deloma zidana, zgrajena po načinu hiš dotičnega kraja.

Kakor poročajo časniki, so tudi vlaki, ki bodo vozili po sibirski železnici, z ozirom na sibirski razmere izredno prikladno sestavljeni. Brzovlak, ki vozi vsakih štiri-

v kateri bo duhovnik opravljaj službo božjo. Značilno za sibirski razmere je tudi to, da so po nekaterih krajih železniško osebje morali oborožiti in vlakom dodejati stražo, ker so večkrat roparji hoteli oropati vlak, prav tako, kakor se dogaja še vedno v Ameriki.

Troški za celo železnico so proračunjeni na 350,210.482 rubljev. S tem pa še ni vse



„Visoka cesta“ v Pekingju.

najst dnij med Petrogradom in Tomskom, ima šest voz. Vsi so sila bogato opremljeni. Potniki imajo spalnice, salon, jedilnico. Knjižnica ima vsa dela o Sibiriji v najrazličnejših jezikih. Povsodi po hodiščih so razstavljene slike in zemljevidi o Sibiriji. Luč je električna. Ker morajo potniki po cele dni izvečine presedeti, so pripravljena različna telovadna orodja, da telovadijo. Po drugih vlakih bo jeden voz tudi prirejen v kapelico,

vračunjeno. Z železnico vred so se namreč zasnovala tudi druga podjetja, ki so z železnico več ali manj v zvezi. Osnovale so se posebne komisije, ki imajo preiskati kraje, koder teče železnica, zastran rudnin in drugih razmer in natančno narisati in prirediti zemljevide. Druge komisije imajo proučiti uravnavo rek in dognati prometu najbolj pripravna pota. Posebne komisije imajo tudi skrbeti za naseljence, ki se od leta do leta



bolj selijo v Sibirijo in posebno v bogate pokrajine ob Amuru. Kakor je videti, je sibiriska železnica že sedaj razvila nenavadno gibanje v Sibiriji in po prej neznanih, pustih pokrajinah vzbudila novo življenje. Ne dá se sicer še določiti in označiti ves njen vpliv in pomen: vsekako pa se more smelo trditi, da je velikanski in v istini svetoven.

Največjega pomena je železnica pač v prvi vrsti za Sibirijo. Ta velikanska dežela je bila doslej jako slabo zvezana z Evropo. Po mesece so potovali prognanci po slabih potih, dokler niso prišli v namenjeni jim kraj. Neki vojaški oddelek je še nedavno potreboval jedno leto, da je došel do Vladivostoka, in ves svet se je čudil žilavosti in vztrajnosti ruskega vojaka. Železnica bo premagala te silne daljine. Izračunali so, da bo pot iz Petrograda v Vladivostok trajala nekako dvajset dni.

Sibirija je bogata dežela, prava zakladnica. Lep del dežele je kaj pripraven za poljedelstvo. Že sedaj pridelujejo v celi Sibiriji nad dvainštirideset milijonov stotov raznega žita. Najbolj rodovitni so oni kraji, kjer teče sedaj železnična proga. Neizmerno obširni so tudi gozdi, po katerih do sedaj še ni pela sekira. V tako zvanem srednjem pasu, kjer ne uspeva več žito, se razteza od Urala do Kamčatke zdržema gozd, pač izmed največjih na svetu. Železnica bo pritegnila tudi ta svet promet. Svetovno znano je bogastvo na rudninah. Že sedaj se na pre mnogih krajih pridobiva zlato, srebro, baker, svinec, železo, živo srebro, žveplo, premog, grafit, cink. Soli so pridelali leta 1893. 1,133.738 stotov. Povsodi je na izber najboljšega stavbinskega kamenja in dragocenih kamenov. V Sibiriji se namreč nahaja v pre mnogih krajih topas, beril, akvamarin, granit, lapis lazuli, porfir, jaspis, granit, ahat, kalcedon in druge rudnine. Kako bogata je Sibirija v tem oziru, se razvidi tudi iz tega, ker še vedno zadevajo na dosedaj neznane rudnike. Ko so začeli meriti železnico, so sestavili l. 1893. poseben odsek, ki naj bi preiskoval deželo v tem oziru. Do sedaj je zasledil ob železnični progi na štiriinpet-

desetih krajih premog, na dvajsetih zlato, na petnajstih železo, na dvaindvajsetih svinec, na dveh grafit in srebro.

Železnica bo pa tudi privabila ljudi, ki bodo vzdigovali te bogate zaklade. Že sedaj naseljevanje silno napreduje. Leta 1897. je štel Tomsk 52,430, Irkutsk 51,484, Omsk 57,455, Vladivostok 28,896, Krasnojarsk 26,600, Semipalatinsk 26,353, Viernij 22,982, Tobolsk 20,427 prebivavcev. Največ se priseljujejo ruski kmetje.

Ruska vlada sama namreč na vso moč pospešuje naseljevanje. Priredila je zato posebne komisije, ki zalagajo izseljence z živili, jim posojujejo orodje in živino in odmerjajo zemljo. Kakor smo omenili, je za naseljence najbolj ugodna dežela ob železnični progi. Na mnogih krajih že sedaj stanujejo v velikih množinah. Tako je bilo l. 1897. v Transbajkaliji med 669,721 prebivavci 468,804 Rusov, ob Amuru med 112,396 89.917 Rusov, na Uzurskem ozemlju 130,000 Rusov, dočim je vseh prebivavcev 160.000. Sploh biva v Sibiriji okoli 4,627.911 Rusov, vseh stanovnikov skupaj pa je 7,672.764. In vendar je še za milijone in milijone ljudi prostora. Izračunali so namreč, da je pripravne zemlje za obselitev v Sibiriji na obeh straneh železnice več ko poldrugi milijon  $km^2$ , torej več, kakor merijo v površju Nemška, Avstrija, Holandija in Belgija skupaj.

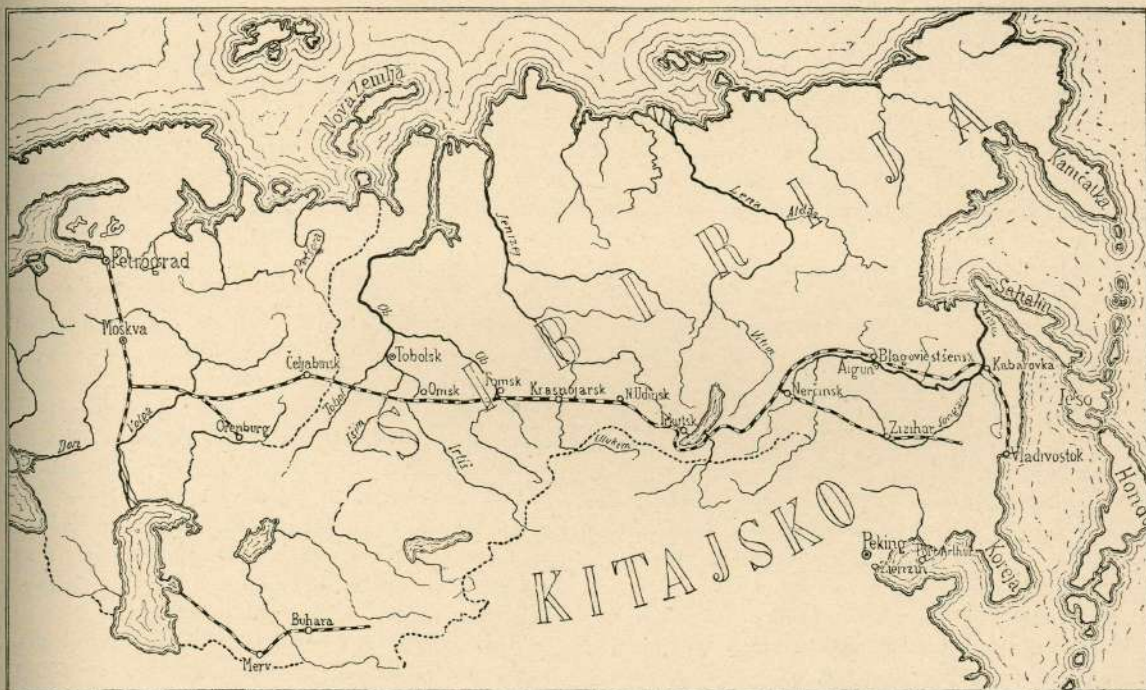
Neizmerno se bo povzdignil vsled nove železnice tudi promet v Sibiriji. Že doslej je imela Sibirija živahnejši promet, kakor so splošno mislili v Evropi. Na semnjih v Irbitu, Ihinu so se zgrinjali vsi azijski narodi radi kupčije in večji del kitajske kupčije s čajem je že sedaj šel skozi Sibirijo v Evropo. Na reki Obu je že sedaj osemindeset parnikov, mnogo tudi na Jeniseju, po Amuru in na Bajkalskem jezeru. V Vladivostok je došlo l. 1893. 136 ladij, med njimi 120 parnikov, v Nikolajevsk 44. Ves ta živahni promet pa bo še bolj rastlel.

In še več. Že predno so pričeli graditi železnico, so ruski kupci predložili spomenico, v kateri pravijo, da bo tudi svetovni promet krenil vsled tega na druga pota.



Pred vsem bodo Rusi pritegnili nase velik del kitajskega prometa. Kitajci so dosedaj dobivali les iz Kalifornije, po novi železnici bodo dovažali sibirskega. Občutno bodo to zlasti čutili Angleži, ki so dosedaj gospodovali v gospodarskem oziru na vzhodu. Ker so si bili Rusi osvojili na Kitajskem obrežju luki Porth - Arthur in Talienvan, kateri bodo zvezali s sibirsko železnico, so v gospodarskem oziru vrednost sibirske železnice podvojili. Kako važno sploh da smatrajo Rusi gospodarsko zvezo s Kitajci, kaže

v Kanadi kanadsko železnico, ki vzporedno s slovečo pacifiško železnico spaja Atlantsko morje s Tihim morjem. Francozi v Algiru gradé železnico skozi Saharo in upajo zvezati Severno Afriko s Sudanom. Ko so se Angleži predlanskim bojevali z Mahdijevci v Sudanu, so najprvo zgradili železnico skozi puščavo poleg Nila do Berbera. Sedaj po porazu Mahdijevcev jo hočejo podaljšati do Chartuma in zvezati s progo, katero so zgradili v kapski naselbini, da bi tekla jedna proga od Aleksandrije do kapskega mesta.



Sibirska železnica.

tudi to, da se je v zadnjem času osnovala v Petrogradu družba, ki bo izdajala v Vladivostoku časnik v ruskem in kitajskem jeziku.

Končno moramo še omeniti pomen sibirske železnice v političnem oziru. Dandanašnji imajo velike železnice važno vlogo v politiki. Rimljani so svoj čas podjarmljene pokrajine zvezali z Rimom z velikanskimi, nedosežnimi cestami, moderni narodi pa mesto onih vojaških cest gradé železnice. Pred dobrimi desetimi leti so Angleži zgradili zato

Tudi Rusi niso prej ukrotili bojaželjnih Turkmenov v Srednji Aziji, dokler niso zgradili tako imenovane zakaspiške železnice. Jeden del so že zgradili leta 1882., večji del pa leta 1884. in 1885.<sup>1</sup> S tem so postali mejaši Angležev v Indiji.

Tudi sibirska železnica bo bistveno izpremenila politične razmere v vzhodni Aziji. Doslej so tam gospodovali Angleži, a sedaj

<sup>1</sup> Transkaspien und seine Eisenbahn nach den Acten des Erbauers, General-Lieutenants M. Annenkow, von Dr. O. Heyfelder. Leipzig 1897.



so se deloma morali umakniti Rusom in drugim državam, ki tudi hočejo dobiti kosec bogatega kitajskega ozemlja. Mandžurijo angleški politiki že prepuščajo Rusom in tudi

Koreja jim bo prej ali slej zapala. Ker imajo tu Rusi nepretrgano in najkrajšo zvezo z Evropo, bodo imeli prej ali slej vedno prvo besedo.

## Književnost.

### Slovenska književnost.

*Janka Kersnika zbrani spisi.* Uredil Vladimir Levčec. Zvezek I. Sešitek 1: Cyclamen. Roman. V Ljubljani 1900. Založil L. Schwentner. 12°. Str. 174. Cena 2 K 50 h, po pošti 2 K 70 h. — Kakor nam priča naslov te knjige, namerja naš založnik izdajati zbrane spise Janka Kersnika. O tem, ali je potrebno že sedaj izdati zbrane spise Kersnikove, ko se lahko dobé še v „prvi izdaji“ in ko ima ta prva objava večjo vrednost kakor tak ponatisk, govoril bo izdajatelj knjigotrški uspeh. — O povesti sami povemo lahko svojo misel kratko. — O povesti jako spreten, da naravno in prijetno opisuje posamezne prizore, da zanimivo razpleta pogovore, da tudi značilno riše nprav človeško, vendar se kaže v celotni sestavi neka občutna slabost, da ni namreč v povesti dovolj notranje moči, s katero bi napredovalo dejanje samo po sebi; razvoj je premalo naraven, zato nekoliko prisiljen. To se kaj živo čuti proti koncu, kjer ima slučaj jako odločilno ulogo. Prihod gospe Ilovske, nekdanje ljubice Hrastove, smrt soprogova in drugo se godi v povesti kakor na povelje, ne pa, ker je tako najbolj naravno. Bravec tudi obžaluje, da ima opraviti s samimi skoro samopašnimi značaji. Jedinina Ilovska ima plemenitejše srce, a tudi ona je ženska, ki preide iz roke v roko.

Slog Kersnikov je gibčen, pisava pa mnogokrat nepravilna. Pripovedni sedanjik nedovršnih glagolov je neroden in se prevečkrat ponavlja. Urednik tega snopiča ni premenil povesti iz „Zvona“ l. 1883. kakor v tem, da je popravil pravopis po Levčevem pravopisu. Zunanja oblika tega zvezka je prav lepa.

— č.

*Razlaga* drugega lista sv. apostola Pavla do Korinčanov. Spisal Josip Zidanšek, kn.-šk. duhovni svetovalec, profesor bogoslovja v Mariboru itd. Ponatisk iz „Voditelja“. V Mariboru 1900. Založil pisatelj. Tiskala tiskarna sv. Cirila. Vel. 8°. Str. 44. Cena 50 h. Znani g. pisatelj je podal tu slovenskim bogoslovcem in duhovnikom prav umevno in temeljito razlago lepega drugega Pavlovega pisma do Korinčanov. Vse, kar podaje, je stvarno; ni nepotrebnih besed, ni dvomnih nazorov. Ta razlaga nas vodi k svetemu Pavlu, in ne prodaja subtilne učenosti. Jezi-

kovna oblika je večinoma pravilna. — Želimo, da bi nam gospod pisatelj po tem načinu razložil še več spisov novega zakona v porabo slovenskim bogoslovcem in v prid slovenskim duhovnikom.

Dr. Fr. L.

### Hrvaška književnost.

Knjige „Matice Hrvatske“ za leto 1899.

*Poviest novoga veka od god. 1453. do god. 1789.* Po V. Duruyu, I. K. Weissu i drugim boljim piscima izradio Franjo Valla. Dio prvi. Zagreb. Naklada „Matice Hrvatske“ 1899. Str. 333. Cena 3 K 60 h.

To je prvi zvezek občne zgodovine novega veka, ki izide v treh delih. S tem bo dogotovljena obsežna zgodovina, ki služi gotovo na čast „Matici Hrvatski“. Sicer so se vrinile v to lepo delo zbok neopreznosti neke pomanjkljivosti: sploh pa se mora priznati, da „Matica Hrvatska“ ni gledala na stroške, samo da podá svojim bravcem vsaj po mogočnosti zdravo berilo iz občne zgodovine. Neki deli so sicer preučeno pisani za večino društvenih bravcev, to pa le radi tega, ker so se pisatelji pretočno držali avtorjev, iz katerih so sprejemali gradivo za svoja dela. Ravno radi tega so se vrinile tudi neke netočnosti gledé verskih nazorov. Saj vendar ne more biti dobro za katoličana ono, kar piše kak nasprotnik, bodisi že Francoz, ali Nemeč, o katoliški veri. Ni bila zategadelj neumestna ostra kritika proti zgodovini rimskega carstva, ko se je na prav nedostojen način pisalo o postanku svetih zakramentov. Hrvaški pisatelj bi bil prav lahko premenil dotični oddelek v duhu katoliškega krščanskega nauka, a je mislil, da se mora strogo držati le onega, kar je napisal V. Duruy, ni pa pomislil, da bodo knjigo dobili v roko katoličani, katere mora takšna pisava le žaliti. V takih vprašanjih je treba opreznosti.

Pisatelj Valla je bil pri spisovanju zgodovine srednjega veka mnogo opreznjši in se je v takih vprašanjih držal zlate sredine, a to je poskušal tudi v novem veku, vendar se mu po našem mnenju ni posrečilo popolnoma, kar hočemo kasneje razložiti.

Prvi zvezek novega veka je razdeljen na štiri knjige. V prvi knjigi se pripoveduje, kako so se razvile Francoska, Angleška in Španska od l. 1450.