

SANOMIA PORISTA.

N:o 24 – 26.2.1895

Siperian rautatie.

(„Zeitschrift für Lokomotivführer“ nimisestä lehdestä.)

Monet ihmiset ajattelevat Siperian nimen kuullessaan jotakin kamalaa, kaukana pohjoisessa sijaitsevaa erämaata ja useat arvelevat, että tässä maassa on väestönä ainoastaan venäläisiä maanpakolaisia.

Että tämä katsantotapa voi sowlua wain wäähäiseen osaan Siperiaa, huomataan helposti, jos luodaan katse karttaan. Silloin woi nähdä, että Siperialla on ymmärrettävä suurin osa Wenäjän Aasiaa.

Pohjois-Siperiassa on ilmasto hywin epäsuotuisa. Lämpötila laskeutuu aina -40° C, maa ei koskaan sulaa oikein ja maanwiljelyksestä ei woi olla puhettakaan. Länsi-Siperiassa on ilmasto miedompi, mutta kun wuoden keskilämpö on vielä useita asteita jäätympisteeseen alapuolella, niin woi arwata, että Länsi-Siperiassa maanwiljelyssuhteet eiwät juuri ole suotuisat. Etelä-Siperiassakin, joka sattuu suoraan Kiinaan, on talwi kyllä sangen ankara, mutta jo maaliskuussa tulee leuto sää, huhtikuussa puhkee lehti puihin ja toukokuun keskipäikoilla owat kaikki puut lehdessä.

Waikka ilmastosuhteet owat niin epäsuotuisat, on Siperian asuttu ala äärettömän suuri. Länsi-Siperiassa on esim. 4 miljoonaa hehtaaria maata wiljeltävänä ja Itä-Siperiassa lienee lähes 2 miljoonaa neliökilometriä wiljelykseen kelpaawaa maata. Tämä on alue, joka on lähes kahdeksan kertaa niin suuri kuin Saksan waltakunta. Maan metsäseutu on myös hywin laaja. Kun tähän lisätään, että sen kaiwoksista saadaan hiiltä, rautaa ja suolaja, platinaa, hopeaa, kuparia ja grafiittia ja että siellä elätetään erittäin suuria eläinlaumoja, esim. $5\frac{1}{2}$ miljoonaa hewosta, niin nähdään, että tämän maan läpi kulkewa rautatie on warsin tarpeellinen.

Siperian rautatiellä ei ainakaan alussa tule olemaan suuri liike, mutta sillä on olewa tärkeä kulttuurinen merkitys, joka tietysti lopulta tulee itse radan hywäksi. Siinä suhteessa on sillä jotain yhteistä suurten ameriikkalaisten pasifiikkiratain kanssa, mutta kuitenkin on syy sen rakentamiseen etsittäwä tykkänään toisaalta, nimittäin sotaiselta kannalta.

Pohjois-Ameriikan pasifiikkiradat owat kyllä jo aika pitkiä, mutta niiden mitta ei mitään mer-

Siperian rautatie.

(„Zeitschrift für Lokomotivführer“ nimisestä lehdestä.)

Monet ihmiset ajattelevat Siperian nimen kuullessaan jotakin kamalaa, kaukana pohjoisessa sijaitsevaa erämaata ja useat arvelevat, että tässä maassa on väestönä ainoastaan venäläisiä maanpakolaisia.

Että tämä katsantotapa voi sowlua wain wäähäiseen osaan Siperiaa, huomataan helposti, jos luodaan katse karttaan. Silloin woi nähdä, että Siperialla on ymmärrettävä suurin osa Wenäjän Aasiaa.

Pohjois-Siperiassa on ilmasto hywin epäsuotuisa. Lämpömittari laskeutuu aina -40° C., maa ei koskaan sulaa oikein ja maanwiljelyksestä ei woi olla puhettakaan. Länsi-Siperiassa on ilmasto miedompi, mutta kun wuoden keskilämpö on vielä useita asteita jäätympisteeseen alapuolella, niin woi arwata, että Länsi-Siperiassa maanwiljelyssuhteet eiwät juuri ole suotuisat. Etelä-Siperiassakin, joka sattuu suoraan Kiinaan, on talwi kyllä sangen ankara, mutta jo maaliskuussa tulee leuto sää, huhtikuussa puhkee lehti puihin ja toukokuun keskipäikoilla owat kaikki puut lehdessä.

kitse Siperian radan pituuden rinnalla; sillä jospa New-Yorkista San-Fransiscoon on mentävänä tuo jotenkin pitkä matka 4,000 kilometriä, niin on kuitenkin Ufasta Wladiwostokiin puolikolmatta kertaa niin pitkältä, joten Siperian radan mitta tulee olemaan noin 10,000 kilometriä.

Kun tämän suuremmoisen radan rakentamiseksi ensimmäinen lapiollinen maata luotiin vasta vuonna 1891, niin on itsestään selwää, että koko rata ei vielä ole walmis. Rakentaminen on alettu radan molemmista päistä yht'aikaa, siis samalla Ufasta ja Wladiwostokista. Vuonna 1893 on vielä alettu tehdä radan keskellä olevaa osaa Da-wirraasta Krasnojarskiin. Eräs isompi rata-osa on vuonna 1894 tullut walmiiksi ja rakennussuunnitelman mukaan walmistuu kaksi muuta vuonna 1896.

Kun rataa yhä niin palasittain rakennetaan, niin toiwotaan, että se kokonaan woidaan päättää vuonna 1900.

Siperian rautatie alkaa, niin kuin edellisestä osasta näkyy, Ufasta Euroopan Wenäjältä ja menee Omskin, Tomskin ja Irkutskin kautta Baikäljärwelle, jonka eteläpuolitse se kaartautuu ja kulkee sitte Amurjoelle, jota se seuraa aina siihen saakka, kunnes wirta poikkeaa Kiinan rajasta. Sitte kääntyy rata etelään päin erään Ussuri-nimisen Amurin oikeanpuolisen lisäwirran luo, seuraten Kiinan rajaa, ja tulee wihdoin päämääräänsä Wladiwostokiin Jaapanin meren rannalla.

Wähän seikkaperäisemmin puhuaksemme ratasuhteista, on mainittawaa seuraawaa: Koko tuolla 10,673 kilometrin pituisella radalla tarwitaan sen walmistuttua 2,000 lokomotiiwiä, 36,000 tawarawaunua ja 3,000 matkustajawaunua. Pietarista Wladiwostokiin mentäessä on ennen wiiwytty 4 kuukautta, mutta rautatietä myöten päästään se wäli 3:ssa wiikossa ja sotajoukotkin woidaan sitä pitkin kuljettaa kuukaudessa. Tässä ajameroituksessa juuri onkin radasi arwo sotaisissa suhteissa, waan kuitenkin on huomattawa, että se, kulkiessaan 2/5 koko pituudestaan Kiinan rajan läheisyydessä, itse tarwitsee suojelusta.

Wälialkaista liikettä wälittäwät höyrylaiwat niin hywin Baikäl-järwellä kuin myös Amurjoen haaksikululle sopiwalla osalla, jota myöten ennenkin on menty höyrylaiwoilla. Myöhemmin tulee kuitenkin aiwan yhtäjaksoinen kisko jono pantawaksi. Muuten on koko radan rakennus niin asetettu, että ensin tulee walmiiksi keskimäinen osa Tomskista laiwoilla kuljettan Obin warrelta Amurjoelle saakka, koska täten yhdistämällä toiselta puolen Obin ja Irtishin höyrylaiwalainjat ja toiselta puolen Amurjoen reitit saadaan katkeamaton kulkutie eurooppalais-wenäläisen rautatiewerkon rajoilta aina Jaapanin merelle saakka. Maaperä on täällä osiksi erinomaista. Baikäl-järwen tienoilla asustaa bengalilainen tiikeri, Ussurissa Jaapanin meren luona on, paitsi tiikeriä ja leopardia, myös pähkinäpuita, korkkitammia ja wiinipensaita. Mitä nyt jo wietäwänä olewiin esineihin tulee, niin on Etelä- ja Keski-Siperian äärettömillä asumattomilla aloilla paljon turkis-eläimiä. Jo nykyään saadaan Siperiasta kosolta kultaa ja paljo muita arwokkaita metalleja. Kuparia on Itä-Uraalissa aiwan maan pinnan alla suurissa joukoissa ja jää sinne hyödyttömänä, kun ei sitä woida lähettää muualle. Kullan saalis nousee 80-85 miljoonaan markkaan wuodessa. Hopealla, jota saadaan erittäin Altaista ja Trans-Baikalista, raudalla, lyijyllä, elohopealla ja platinalla woitetaan vuosittain 10 miljoonaa markkaa. Koko maailma saa grafiittinsa Siperiasta. Kiwihiiltä on saatawissa äärettömät kerrokset, jotka ulottuwat Altaista ja Baikalista kauas sisämaahan.

Kunnossapidon suhteen on huomattawa, että se talwella erittäinkin lumipyryjen wuoksi tulee olemaan hywin waikeata. Kowa pakkanen woi myös laitoksiin haitallisesti waikuttaa.

Tekstin puhtaaksikirjoitus ja taitto:

Siirtolaisuusinstituutti

<http://www.migrationinstitute.fi>



Alkuperäistekstit haettavissa

Historiallisesta sanomalehtikirjastosta osoitteessa:

<http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti>

Yksittäisen lehden numero löytyy helpoimmin
sivuston **selailu**-toiminnon kautta.

Kansalliskirjaston DIGITOIDUT AINEISTOT				Suomeksi På svenska In English	
Etusivu	Sanomalehdet	Pienpainatteet	Aikakauslehdet	Muut tietokannat ja verkkoaineistot	
<h1>HISTORIALLINEN SANOMALEHTIKIRJASTO</h1>				<input type="text" value="Pikahaku"/> <input type="button" value="Hae"/>	
Pääsivu	Selailu	Haku	Tarkennettu haku	Artikkelihakemisto	Palaute
Tervetuloa tutustumaan Suomen historiaan ja menneeseen aikaan vanhojen sanomalehtien kautta!				för Helsingfors och L	