



bojčki niso padali na tla. — Umevno je, da sta tako težko obloženo vozilo mogla v običnem diru obvladati le zelo krepka konja ter da so morali za klance privzeti pripravo, tudi če so, pri strmejših, ko se je voz pomikal le korakoma, radi izstopali potniki, da se nekoliko sprehodijo. — Vsake dve uri so menjavali konje. Zato, da se pripravijo ter da ni prevelike zamude, je voznik v bližini postaje trobil na rog znano pošgarsko pesem. — Za kosilo je bilo $\frac{1}{2}$ ure odmora (na novomeški progi tja v Trebnjem, nazaj v Višnji gori). Odhod pošte v obeh smereh je bil ob 6. zjutraj, prihod ob $\frac{1}{3}$. popoldne.

Ker je bilo v vsem le 8 sedežev na razpolago, je umevno, da si je oni, ki je hotel ali moral odpotovati na določen dan, zagotovil že več dni preje prostor v vozu; tudi si je vsakdo skušal dobiti ugodnejše, v

vozu ob oknu, ali (pri lepem vremenu zelo priljubljeno, na strehi. — A le v Novo mesto in v Kočevje so vozili ti veliki poštni vozovi. Na druge kraje so vozili mali, z zeleno streho kriti vozički, v katere se je moralo plezati od sedala. Ti so bili skrajno nerodni in neugodni. — Umevno je, da se je vsakdo, kdor je le premogel, raje vozil z lastno kočijo ali z voznikom ali fijakarjem, bilo je za posameznika to sicer dosti dražje, a vendar mnogo udobnejše. Vozila se je rod-bina ali družba običajno tako. Seveda tudi (za daljne proge) dokaj zamudnejše, ker se je moralo po 2 do 3 urni vožnji počivati najmanj $1\frac{1}{2}$ —2 uri, da se konji spočijejo in nakrmijo. —

Težje tovore so vozili v »parizarjih« posebni tovarniki, kadar se je nabrala prilična množina.

Biciklov tudi še ni bilo, torej sredstva, ki je danes postalo tako za pota po mestu, kakor za daljše kraje izvanredno priljubljeno. Najpreje so se pojavili »velocipedi«, ogromno kolo, nad katerim je bilo sedalo, — z drugim malim kolescem. Bilo je prenerodno in prenevarno, da bi se udomačilo ter je kmalu povsem zginilo. Nadomestil ga je pozneje »bicikel«. — Končno so prišli še motocikli. — Da na avtomobile in avtobuse nikdo ni mislil, je znano, saj je narodna pesem, naštevajoča razne nemožnosti, med njimi voz brez konja, bila še v polni veljavi. — Tramvaji, seveda so jih vozili konji, so bili sicer v velikih mestih že v prometu — kot četrtošolec sem se vozil z njim po Trstu, kot sedmošolec v Zagrebu, pozneje v Gradcu in na Dunaju — a Ljubljana je zanj še premajhna. —

(Dalje prih.)

POPRAVEK

V članku »Souvanov vrt« »Kronika« III, št. 4., navajam kot prvega gostilničarja v »čitalnici« znanega hribolazca Fr. Kadilnika. Kmalu po objavi je izšla v »Trgovskem tovarišu«, XXXIV, št. 1. in 2., obširna študija dr. R. Andrejke o Šelenburgovi ulici, kjer govori tudi o čitalniški restavraciji in kavarni in navaja kot prvega gostilničarja Nikolaja Ronnerja. — Isto pravi tudi Vrhovnik v spisu »Gostilne v stari Ljubljani«. — Ker sta oba uporabljala arhivalne vire, bo njih navedba gotovo pravilna.

A kako, da bi moj ded kot hišni gospodar navedel svojčas kaj napačnega? Dobro se spominjam izza mladih let, da je o tem večkrat govoril. Utegnil bi kdo misliti, da se jaz — sedaj na stare dni — motim. To je izključeno. Kajti 1888, torej pred skoro 50 leti, sem napisal materi spomine na »mlada leta«, ki so se pred kratkim našli med starimi spisi in pismi očetovimi; 1916 in 1917, torej pred 20 leti, pa sem napisal v Kromeržu (med svetovno vojno) avtobiografijo. — Na podlagi obeh teh spisov temelji članek v »Kroniki«.

Razlagam si to tako, da je med Ronnerjem in Khomom pač za kratko dobo (morda le par mesecev) Kadilnik vodil restavracijo, a jo, uvidevši, da to samcu ni možno, opustil.

Dr. Göstl.