

W 452/12

# O hotových železnicích v Čechách.

Ústrojí

k učení na škole obecné

**JAN LEPAŘ,**

ředitel cis. král. deského učit. ústavu v Praze.

(Vyňato z pedagog. časop. „Škola a Život.“)

S mapkou železnic v Čechách.



V Praze.

Nakladatel Fr. A. Urbánek, kněhkupec.

1873.

## Připomenutí k mapce.

Jako textem tak i mapkou hleděno hlavně k účelu didaktickému. Proto *nevypisují* se na mapce místní jmena docela, anobrž toliko *naznačují* se. Žák, čemu se ve škole naučil, to sám doma opakuje, zkoušeje pomocí nápovědí v začátečních literách těch kterých místních jmen, zdali věc si osvojil náležitě. K takovýmto samostatným zkouškám *mapy s plnými jmeny se nehodí*, jakož vůbec podobné mapy nemístné jsou, kdykoli i učitel *zkouší* ve škole; všímajít si zajisté v případech takových žáci psaných slov více, než znamená, ku kterým slova náležejí. I zde platí přísloví: „Moudrému (toliko) nápověz!“

---

Železnice české mají nyní celkem asi 340 m. délky, čili téměř tolik, že připadají průměrně na 1 □ m. země české asi 0·33 míle dráhy železničné ( $0\ 33 \times 944 = 311$ ).

U přirovnání k jiným zemím\*) v průmyslu a obchodu pokročilým je dotčený poměr sic dosti příznivý, ale k potřebám samé země české přece ještě nestačuje. Jsou zajisté rozlehlé krajiny u nás dosud ještě bez železnic, a některými táhnou se železnice pouze jedním směrem tak, že mezi mnohými důležitými místy po železnici buď žádného spojení není, anebo že se ho dostává toliko po drahých oklikách. Pomněme ku př. na cestu z Příbrami do Písku nebo z Příbrami do Kutné Hory, i odůvodní se slova předeslaná víc než dostatečně.

Avšak jakkoli jest železniční síť pro potřeby země české ještě nedokonalá, žákům českým, a to nejenom těm malým na školách obecných, ale i

---

\*) Velká Británie má na 1 □ míli 0·85, Belgie 0·64, Sasko 0·49, Badsko 0·39, Hessenské Darmštatdtsko 0·33 m. délky železniční; níže stojí Würtembersko (0·27), Bavorsy (0·26), Švýcarsy (0·24), Holandsko (0·24), Francie (0·22), Prusy (0·21) atd.

těm větším na školách vyšších, ano i přemnohým dospělým lidem, jichž se před jinými týče, jest ona již přece tak spletená, že ji sotva dovedou pamatovati.

Za příčinou zkušenosti u věci této v životě vůbec a zvláště na školách, umínil jsem si *ke potřebám učebným* rozčástiti naši železniční síť tak, aby po jednotlivých částech celek podrobně a úplně poznán zároveň však i snadno pamatován býti mohl.

Za *dělidlo* rozčastovací nevybral jsem si ani *obecných jmen* železničních, jimiž věc spletná nečiní se prostší, ale ještě spletenější než skutečně jest, ani *pořádku časového*, kterým železnic přibývalo; anobrž shledal jsem, že nejvhodnějším dělidlem u věci té jest jednak *zeměpisný směr* železnic, jednak *zeměpisný poměr jejich k rozloze zemské*, a mimo to i pohodlí, dle něhož z jednoho směru po železnicích vstupovati lze v směr jiný.

Železniční části podlé dotčeného dělidla od sebe oddělené sestavil jsem v jisté *zeměpisné* skupiny, aby nabylo se snadné přehlednosti, a pojmenoval pak a na mapce přiložené také naznačil jsem i skupiny i části zvláštním způsobem, ve všem tom řídě se příčinami didaktickými. Na zřeteli měl jsem při tom dívky asi desítileté, které ze zeměpisu znají již alespoň horizontální podobu země české a nejdůležitější řeky i města její. Proto také neobsahuje mapka k textu přidaná v sobě nic, co k věci přímo nenáleží, ale ovšem zase vše to, co pokládám za potřebné k důkladnému orientování. Počítám sem mimo znamení pro hranice zemské zvláště řeky a místa při samých železnicích, pokud by jmena jejich nestala se břemenem dětské paměti.

Zhusta vydávají se mapy k znázornění sítí

železničních, ale tak že ani nejdůležitějších řek v sobě neobsahují. Nedostatek ten zneusnadňuje orientování. Pročež jsem přesvědčen, že poslouží mapka naše dobře také *dospělým*. K vůli těmto odhodlal jsem se, na konci tohoto vylíčení přidati úřední názvy železničních tratí a srovnati je s rozčástením provedeným zde k potřebě školní. K oběma přehledům těmto připojil jsem také čísla znamenající délku jednotlivých železnic; dokládám však, že nechci nikterak, aby děti vedeny byly učiti se číslům těm nazpamět, nýbrž aby toliko naučily se délku jedné železniční tratí k délce druhých přirovnávati, na věc pomocí mapky samé anebo podobného nákresu na tabuli školní přímo nazírajíce.

Kdyby kdo v úmyslu měl, bez mapky nebo bez dotčeného nákresu probíratí naši síť železniční ve škole, tomu bych rozhodně radil, aby do věci ani se nepouštěl. Na věsacích mapách školních a na mapkách v atlantech příručních dítky toho ne-najdou, čemu učiti se mají; a učíme-li je tak složeným věcem, jakou jest železniční naše síť, beze znázornění, činíme jim věc odpornou, k cíli nevedouce, anobř od něho vzdalujíce.

Než pak přikročí se ve škole k výkladu samému, opakujtež se všechny řeky a všechna města, kterých pozdější líčení se dotýče. Mimo to budiž připomenuto, co železná dráha jsou, a jaké výhody lidem poskytují, jakož i co jest stanice železniční, kde jsou v Čechách nejdůležitější města průmyslnická, hornická, obchodní atd.

Výklad prober se po odstávkách tak, aby přišla jedna odstavka na jednu hodinu; není však třeba, aby v každé po sobě jdoucí zeměpisné hodině učilo se nové odstavce, ale naopak dobře

bude, aby mezi česky uním dbalo se pilného opakování.

Tolik na srozuměnou pp. kolegům.

---

I. Nejdůležitější železnice české jsou ty, které vycházejí přímo z *Prahy*, jakožto hlavního města království. Jsou čtyři, a co do směru vedou se ke všem *hlavním stranám světovým*. Podlé těchto směrů pojmenujeme si tedy všechny, začínající vždy od *Prahy*.

1. Vede takto jedna železnice z *Prahy na východ* do sesterské Moravy. Poslední stanice na dráze této jest v Třebovicích při hranicích moravských blíže České Třebové. Poněvadž však Morava má hlavní města dvě, Brno a Olomouc, dělí se železnice z *Prahy na východ* za Čekou Třebovou na dvě, t. j. na rameno severovýchodní, které o podál Lanškrouna vstupuje do údolí Sázavy, přítoku to přední řeky moravské, t. Moravy, nad níž leží Olomouc, a pak na rameno jihovýchodní, které podél toku Svítavského téměř přímo vede k Brnu. Mezi Kolínem a Pardubicemi přiléhá tato hlavní dráha těsně k žlabu Labskému, mezi Chocní a Ústím nad Orlicí k žlabu Tiché Orlice, od Ústí až za Třebovou jde proti vodě Třebovky. Loučnou překročuje v severozápadním okolí Vysokého Mýta na třech místech.

2. Druhá hlavní dráha vede z *Prahy na sever* do království saského; překročivši u samé *Prahy* z pravého břehu Vltavského na levý, vine se pořád podél Vltavy a Labe na témž břehu až přes hranice. Poslední stanicí českou na této dráze jsou *Podmoleky*. U prostřed mezi nimi a Prahou

leží Roudnice. Města Mělník a Litoměřice na pravém břehu Labském, od Roudnice na jihovýchod a na severozápad rovně jsou vzdáleny, nejsou v přímém železničním spojení s Prahou, ješto i tam, kde Vltava s Labem splývá, i tam, kde Ohře do Labe se vlévá, dráha nejdále se odchyluje od žlabu Labského.

3. Třetí hlavní dráha vede z *Prahy na západ*, a to přes Plzeň do království bavorského. Až po Berounu jde, opustivši před Zbraslaví údolí Vltavské, údolím Berounky, z půli na levém, z půli na pravém břehu. Od Berouna táhne se jihu-západně téměř přímo k Rokycanům, před kterýmžto městem obrátí se severozápadně k Plzni, kdež se setkává s Berouňkou podruhé. Za Plzní vzdaluje se Mže a Radbuzy rovnou měrou až do Nýran, kdež otočivši se k Radbuze proti toku její dále se táhne k Domažlicům a potom přes hranice bavorské do Brodu. Dráha tato vysílá čtyři krátká ramena: dvě v stranu severní a dvě v jižní. Prvním ramenem jest spojena Plzeň s okolím Radnickým, druhé vede do Vlkyše, třetí do Litic a čtvrté, nejmenší, je u Stod. Ramena Vlkyšské a Litické vybíhají z Nýran.

4. Čtvrtá hlavní dráha, všech předešlých nejmladší, vede z *Prahy na jih*. Co do přímosti směru rovná se nejvíce dráze z Prahy na východ. Před Benešovem překročivši Sázavu českou, sklání se u Tábora do údolí Lužnice, podél níž, ovšem proti vodě, táhne se až za hranice do Dolních Rakous ke Gmundu. Město Tábor leží právě u prostřed mezi její počátkem a koncem.

Co do délky má dráha na východ 27, dráha na sever 17, dráha na západ všeho všudy 30 a dráha na jih 24 míle. Všechny čtyři dohro-

mady mají tedy délku 97 mil a činí takto asi třetí díl železnic českých.

II. Do druhého skupení železnic českých počítám ty, kteréž *provádějí hranice zemské*, táhnouce se nejen podél nich, anobrž zachovávajíce celkem i směr jejich.

*Podél hranic západních* táhne se železnice spojující města Budějovice, Plzeň a Cheb. Nej-  
krajnější jihovýchodní stanice její jest při Nových  
Hradech blíž Gmundu na hranicích českorakou-  
ských. Nejnížší místo na železnici této leží v ko-  
tlině Plzeňské, nejvyšší jsou na sedlech\*) mezi  
Horažďovicemi a Nepomuky, pak mezi Marián-  
skými Lázněmi a Žandovem. Na severní straně  
města Budějovic překročuje dráha tato Vltavu, ne-  
daleko Vodňan přibližuje se Blánici, přes níž tá-  
hne u Protivína a kterouž potom v jisté vzdáleno-  
sti provází až k její ústí. Z pravého břehu Vltav-  
ského přestupuje na levý u prostřed mezi Stra-  
konicemi a Horažďovicemi; u Nepomuk přivíjí se  
k Úslavě a od Plzně jde proti toku Mže až do  
okolí Planského.

*Podél hranic severozápadních* táhne se želez-  
nice z Cheba až do Warnsdorfu, vysílajíc čtyři ra-  
mena, 3 na sever. Jedno odštěpuje se od ní u Fran-  
tiškových Lázní a vede severozápadně do Aše;  
druhé vycházejíc z Chomútova, táhne podobným  
směrem přes Vejprty do Sas, třetí jde od Duch-  
cova k Ústí, čtvrté spojuje s hlavní tratí Rumburk

\*) Věc ta a podobné zde později dotčené ukáží se velmi názorně na Hickmannově plastické mapě Čech, ač jeli po ruce. Při ukazování drž mapu vodorovně, při čemž nazírá jen několik málo žákův; ostatním ukaž ji opět po malých skupeních, třeba vždy po škole.



a Sluknov. Až do okolí Jáchymovského vine se trať hlavní po levém břehu Ohře v dotčeném okolí přestupuje na pravý břeh, jež však již před Kadaní opouští opět. Nad Mostem překročuje Bělou, u Podmokel a Děčína Labe. K dolní Ploučnici přiléhá mezi Děčínem a Benešovem (Bensen), z kterýchžto nejnížších svých míst vystupuje do nejvyšších blíž Kamenice, pak Tannenberka a Nové vsi. U prostřed mezi Chebem a Podmokly činí nejpatrnější okliky, a velmi podobně se má věc na pravém břehu Labském mezi Děčínem a Warnsdorfem.

*Podél hranic severovýchodních* vede železnice z Warnsdorfu přes saské okolí Žitavské vedlé Liberce, Turnova a N. Paky do Jaroměře pod soutok Labe a Úpy. Táhne se trojím údolím, t. Nisským, Jizerským a Labským. Z prvního přestupuje do druhého na výšinách Rychnovských a Hodkovic-kých, z druhého do třetího v okolí Novopackém. Na obou místech vystupuje a sestupuje po oklikách.

*Podél hranic východních* táhne se železnice ze Žacléře přes Jaroměř a Pardubice do Nēm. Brodu. Mezi Jaroměří a Pardubicemi provází pravý břeh Labský, jinde tato trať údolím se vyhýbá, a jakkoli nejméně hornaté krajiny probíhá, je dráha její nejnerovnější, zvláště mezi Chrudimí a Nēm. Brodem.

Dráha podél hranic západních jest 35 mil dlouhá, podél hranic severozápadních 47; podél hranic severovýchodních jest nejkratší, majíc délky 20 mil; dráha poslední má 25 mil délky. Celá tato skupina železnic pohraničných má takto 131 milí délky, tedy ovšem nejvíce mezi všemi skupenímí ostatními jakožto obvod zemský, ač potud ještě neukončený, pokud z Nēm. Brodu není přímého spojení s Budějovicemi.

Jihozápadní část země české, a to víc než čtvrtina její, má jenom v těchto dvou druzích železnic podíl; neboť na severu jenom dotýkají se jí trati z Prahy do Kolína a z Prahy do Domažlic, ješto toliko trať z Prahy do Gmundu a z Plzně do Budějovic ji skutečně probíhají.

III. Do třetího skupení vřadíme si železnice české, které se táhnou *uvnitř země* a to *směrem od severozápadu k jihovýchodu*, které tedy celkem též směr mají jako dráhy podél hranic západních a severovýchodních. Sem náleží:

1. Železnice počínající u *Března* (Priesen) nad Žatcem a končící u *Prahy*. Rovnosměrnost mezi drahou touto a tratí mezi Chebem a Plzní bije do očí; ale kdež tato trať z největší části údolními se táhne, jde dráha mezi Žatcem a Prahou pořád a pořád po vysočině, mimo konce své nikde nedotýkajíc se řeky poněkud znamenitější. K Rakovníku, jenž leží na západě této dráhy, a to uprostřed její délky, vybíhá kratinké rameno. Na východě od Unhoště rozvětňuje se hlavní trať ve tři železnice, z nichž nejsevernější po severní straně do Prahy vede, nejjihnější pak údolím Vltavského nedosahuje.

2. Dráha z Obrnic blíž Mostu vedoucí vedlé Loun přes Ohří ke Slanému a odtud k Praze má 12 mil délky, nepočítá-li se v ni trať, která z Obrnic podlé jiné později jmenované těsně se táhne až do Běliny a Duchcova, ve směru severovýchodním.

3. Dráha mezi *Českou Lípou* a *Něm. Brodem*, která u Benešova a Tannenberka souvisí se železnicí jdoucí podél hranic severozápadních a za Něm. Brodem vede k Jihlavě na Moravu. Mezi Novým Bakovem a Ml. Boleslaví vine se podél prostřední Jizery, mezi Nymburkem a Kolínem podél Labe, na obou těchto místech po pravém břě-

po pravém břehu jmenovaných řek. Mimo tyto řeky překročuje Ploučnici, Cidlinu a Sázavu v Čechách, Jihlavu teprv na Moravě.

Železnice z Března do Prahy má všeho všudy 18 mil, dráha z Tannenberka do Jihlavy jest 33 míle dlouhá. Obě dohromady mají tedy s tratí pod č. 2. jmenovanou délku 63 mile.

IV. Čtvrté skupení železnic českých skládá se z nejkratších různých částí, které vůbec mají směr od jihozápadu k severovýchodu čili směr českého pomezí severozápadního. Sem náleží:

1. Dráha mezi Žatcem a Bělinou. Má 6 mil zdělí. Blíž Mostu překročuje Bělou, kterou potom provází až do Běliny. K ní náleží 5 mil dlouhá část vedená z Plzně až po Plasy.

2. Dráha mezi Kladnem a Turnovem. Dráha tato jest spojídlem mezi oběma vnitročeskými železnicemi směru jihovýchodního a drahou podél hranic severovýchodních. S ní souvisí trať z Prahy do Neratovic, důležitá také proto, že vede k oběma hlavním železnicím, které jsou od Prahy na jich a na západ. Délka obou částí jest 15 mil.

3. Dráha mezi Kolínem (či vlastně V. Vošekem) a Trutnovem. Ve skupení tomto jest dráha ta ze všech nejklikatější. Vine se zprvu po obou březích Cidliny a zabíhá pak do Hořic, vyslavši ráménko do Jičína. U Nové Paky křížuje se s drahou podél hranic severovýchodních, a rozštěpivši se v údolí hornolabském, vede jednak k Vrchlabí, jednak vedlé Hostinného k Trutnovu. Zde rozštěpuje se podruhé; jedním ramenem vede do Freiheitu, druhým pak k Poříčí (Parschnitz), kdež se spojuje se železnicí podél hranic východních. Od Kolína vstoupá pořád výš a výš až do okolí novopackého; v konečném rozvětvení svém přechází z údolí Labského přes sedlo Trutnovské

k pramenům Úpským. Se vším rozvětvením má délky 21 mil.

Délka celého skupení činí tedy 42 mile.

V. Sama o sobě a zvláštní důležitosti jest dráha z Budějovic do Lince, nejstarší to železnice na pevnině evropské, jsouc vystavěna již r. 1832 jakožto dráha koňská, aby po ní dovážela se především sůl z Horních Rakous do Čech. Nyní proměněna jest v parovozní téměř na celé trati v Čechách, neboť teprv u Cartle při samých hranicích hornorakouských začíná jízda koňmi. Délka trati té jest 7 mil.

Kolikerým směrem lze dostati se z Prahy do Bavor po železnici, ale přímo z Čech? Kolik železnic vede z Čech do Moravy a které jsou to?

Kolik jich vede z Čech přímo do Dolních Rakous? Kolik do Horních Rakous?

Na kolika a na kterých místech lze z Čech po železnici dostati se do Sas?

Jak je tomu v též věci, máme-li na zřeteli Prusko?

Kterak jeti, abych z Budějovic dostal se po železnici do Liberce, ale abych zároveň i v Kolíně vykonal jisté řízení? Po kterých drahách dostanu se z Ml. Boleslavi do Žatce? Z Turnova do Pardubic? Z Rakovníka do Roudnice? Z Plzně do Tábora? Z Chomútova do Plzně? Z Cheba do Prahy? Z Litoměřic do Kr. Hradce? Z České Lípy do Kladna? Ze Štrakonice do Jičína? atd.

Na kterých místech není v údolí Labském žádných železnic? Jak je tomu v údolí Vltavském? V údolí Berounky? V údolí Ohře? V údolí Otavy, Sázavy atd.?

Která města na pravém břehu Labském jsou mezi sebou spojena železnicemi?

Které železnice jsou na jihozápadě a na jihu nejprímější železniční dráhy z Vejprt do České Třebové? A které jsou na straně severní a na severovýchodní od též čáry?

Jak daleko je ze Žlutic k nejbližšímu místu při železnici?

Z Příbrami? Z Pelhřimova? Z Rychnova? a p.

Kolikerym směrem táhnou se železnice ve čtyřúhelníku kosodélném, v jehož úhlech leží města Kadaň, Unhošť, Turnov a Rumburk? Která je toho příčina, že jest v kosodélníku dotčeném poměrně mnoho železničních drah?

Které dráhy končí v městech lázeňských aneb dotýkají se jich? Které mají zvláštní důležitost v rozvážení uhlí? U kterých je účelem nejhlavnějším, pomáhati průmyslníkům usnadněním obchodu?

V příčině úředních a obecných názvů jednotlivých drah náležejí k železničné síti české dráhy tyto:

1. „*Severní státní dráha rakouská.*“ Splývá s prvními dvěma ve skupení I.; jde tedy od moravských hranic při Č. Třebové Prahou k Podmoklům, a to v délce 44 mil.

2. „*Česká západní dráha.*“ Srovnává se s drahou jmenovanou ve skupení I. pod č. 3., jsouc všeho všudy 30 mil dlouhá.

3. „*Dráha Františka Josefa.*“ Počínajíc v Gmundu, vede jeduak do Prahy, jednak přes Budějovice a Plzeň do Chebu. Má 53 míle délky.

4. „*Císařovny Alžběty západní dráha.*“ Jest v Čechách 7 mil dlouhá; vede z Budějovic k Linci. Názyvu „západní“ dostalo se jí odtud, že vřaděna jest nyní do trati vedoucí z Vídně na západ do Bavor.

5. „*Severozápadní dráha rakouská.*“ Obsahuje v sobě trať mezi Ml. Boleslaví a Jihlavou a

po pravé straně rozvětvení železniční mezi V. Voškem a Trutnovem, pak mezi Něm. Brodem a Pardubicemi. Trať první má 21 míli, tolikéž i druhá; třetí jest 12 mil dlouhá. Délka celé severozápadní dráhy této obnáší tedy 54 míli.

6. „*Jihosevero-německá spojovací dráha.*“ Skládá se ze železnice, která od Pardubic k severu se táhne přes Jaroměř k Žacléři o 15 mílich, a pak z trati, která v délce 16 mil spojuje Jaroměř s Libercem. Celá dráha má 31 míli délky.

7. „*Česká severní dráha.*“ Spojuje Rumburk s Bakovem v délce 12½ míle. Z Taunenbergu zabíhá do Podmokel na západ o 5 mílich a z Nové Vsi do Warnsdorfu na východ o 2 mílich. Vůbec je tato dráha 19½ míle dlouhá.

8. „*Buštěhradská dráha.*“ Počínajíc u Prahy, táhne se přes Žatec do Března v délce 16½ míle; zde rozštěpuje se jednak na západ do Cheba, jednak na sever do Vejprtu, celkem o 23 mílich. K Buštěhradské dráze náleží také trať mezi Kladnem a Kralupy 3½ míle dlouhá. Má tedy celé její rozvětvení délku 43 mil.

9. „*Dráha z Kralup do Turnova.*“ Jest 11½ míle dlouhá.

10. „*Dráha z Ústí do Chomátova*“ přes Teplice, Duchcov a Most. Délkajejí má 8½ míle.

11. „*Dráha Neratovická*“ z Prahy ku dráze Kralupské a Turnovské. Celkem 4½ míle.

12. „*Dráha z Plzně do Března*“ (Priesen). Dosud jsou hotovy části na protivných koncích, které vedou ze Žatce přes Most do Běliny, a z Plzně do Plas tedy jenom poboční trať a malá část hlavní ještě neotevřené dráhy. Délka částí těchto má 11 mil.

13. „*Dráha z Duchcova do Podmokel.*“ 6 mil.

14. „*Dráha z Duchcova do Prahy*“, pokud sama o sobě se táhne, mezi Obrnicemi a Prahou 21 mil dlouhá.


Literatura pro mládež!

## Nová knihovna mládeže.

*Sbírka spisův poučných a zábavných pro naši milou mládež.*

Pořádá **Josef Beran.**

Ročník sestává ze 4—6 svazečkův (každý nejméně o 4 arších vkusné úpravy s vyobrazeními) za 1 zl., poštou 1 zl. 80 kr. předplatného. Mimo předplacení lze dostati každý svazek, jenž tvoří o sobě celek, za cenu krámskou.

 Předplacení trvá při každém ročníku vždy do vydání posledního čísla; po vydání tohoto lze dostati čísla pouze v ceně krámské, na obálce udané.

Posud vydány jsou čtyři čísla I. ročníku, jenž tvoříti bude 6 níže udaných svazečkův, a obsahují:

1. **Pohádky národní.** Ze sbírek národních pohádek pro českou mládež vybral *Jan K. Hraše*, ředitel měšťanských a obecných škol v Náchodě. S 2 pův. obrázky. Cena 24 kr.

2. a 3. **Bodlák a růže.** Povídka pro mládež. Sepsal *Josef Sokol*, učitel na Smíchově a spoluredaktor „Školy a Života.“ Cena 48 kr.

4. **Pes a jeho hlavní odrůdy.** Obrázky přírodopisné s povídkami pro mládež dospělejší. Dle rozličných spisů vzdělal *Jos. Beran*, učitel v ústavu hluchoněmých v Praze. S 11 obrázky. Cena 30 kr.

5. **Deklamovánky** čili sbírka básniček k přednášení pro menší děti obojího pohlaví. Sestavili *K. Urlich* a *M. Weinfurt*, učitelé v Praze. Druh é v y d á n í. Cena 24 kr.

6. **Obrázky z venkovského života** od *† Jos. V. Nikolaua*. Nově upravil *Josef Beran*. Cena 20 kr.

Práce do „Nové knihovny mládeže,“ jež slušně se honorují, přijímá podepsané kněhkupectví.

K předplacení na „Novou knihovnu mládeže“ uctivě zve pp. učitele, opatrovníky dětí, správce školních, obecných a spolkových knihoven, jakož každého, komu úspěštilá zábava mládeže je milá,

*Fr. A. Urbánek,*

k něhkupectví v Praze.

na Vodičkové ulici č. 11. nově, proti vyšší dívčí škole,  
vydal následující spisy:

**Krasopisné vzory** pro školu a dům. Na-  
psal V. Podhajský, ředi-  
tel škol v Poličce. Sešit I. *Písmo latinské*, II. *Písmo ně-  
mecké*. Sešit po 30 kr.

Na měšťanské škole v Českém Brodě zavedeny  
„Vzory“ tyto již prvou třídou počínaje.

„Beseda učít.“ 1872 str. 557. dí:

„Pan Podhajský dostal čestný diplom na vý-  
stavě učebných prostředků při učitelském sjezdu v Zá-  
hřebě za své soustavné „předpisy krasopisné“, jež pan  
Urbánek pod názvem „Krasopisné vzory“ vydávati počal.  
Jedenkaždý znalec písma přisvědčiti musí, že tyto „Kra-  
sopisné vzory“ jak pro své sličné a praktické  
písmo, tak pro svůj postup a pečlivý výběr  
vět všeho doporučení hodny jsou.“

„Beseda učít.“ 1873, str. 130. dí:

„Nemůžeme jinak než pochvalně i o tomto se-  
šitu „Kr. vzorů“ p. Podhajského se zmíniti, věduce, že  
budou učitelům, již písmu německému učí, nejen vítan-  
nou pomůckou, ale i milým návodem při vyučo-  
vání krasopisném.“

**0 methodách a logické jejich  
příbuznosti.**

Sepsal Jan Lepař, ředitel c. k.  
českého ústavu učitelského v  
Praze. S vyobrazeními. Cena 36 kr.

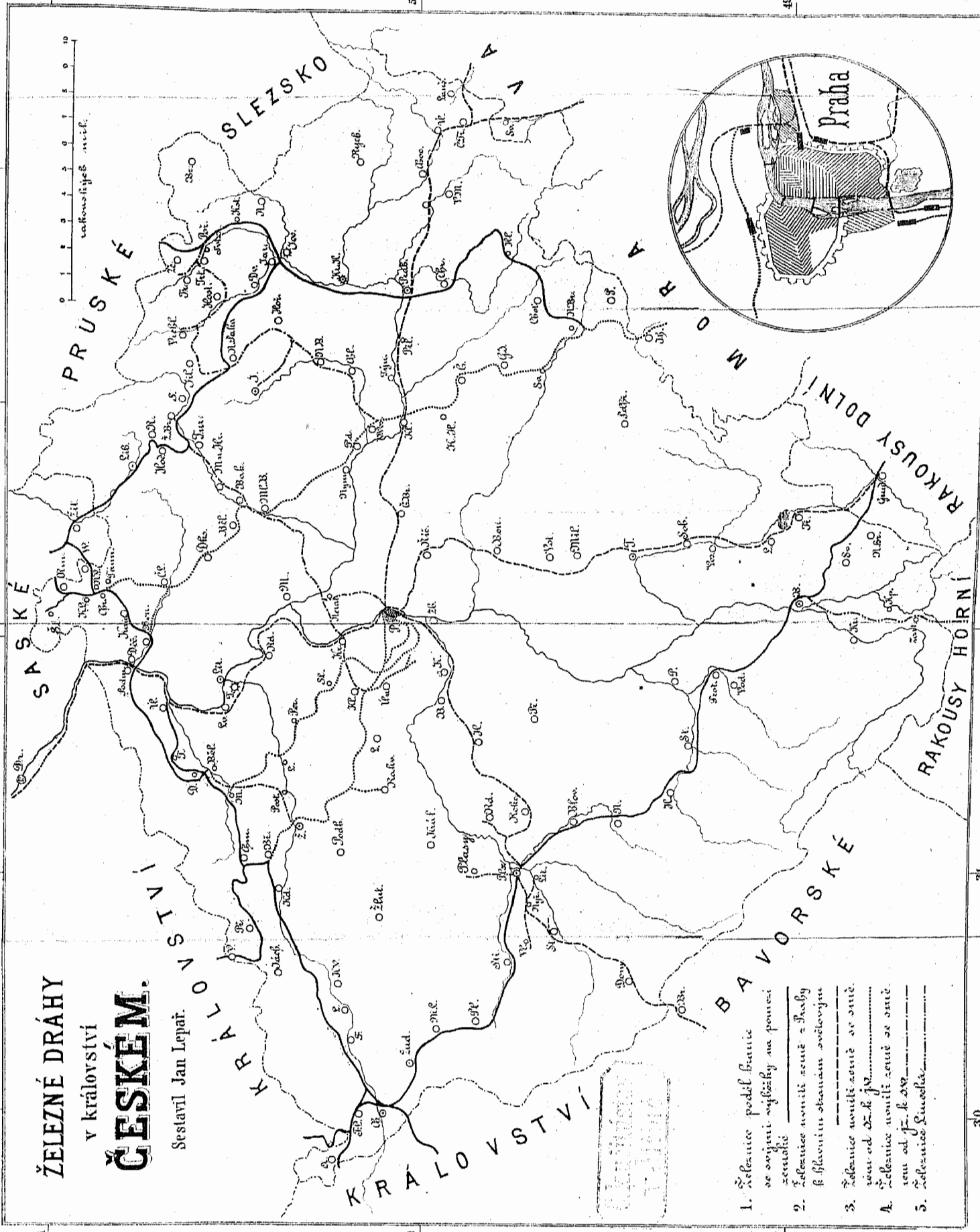
Pedagogický měsíčník „Škola a Život“ píše v sešitě  
IX. r. 1872 na stránce 287. doslovně takto:

„Neveliký spisek, ale samé jádro. Nepoznali jsme  
ještě spisku českého, anobř ani německého, kterýby  
při takové stručnosti tak jasně, pochopitelně a s  
přísnou logickou určitostí jednal o věcech těch-  
to každému učiteli aspoň v té míře důležitých, v ja-  
ké je řádnému žákovi potřebná mluvnice aneb dobrému  
stilistovi logika, při tom pak přece až dotud tak málo  
objasňovaných, že na mnoze i mezi učiteli praktickými  
křížovaly se o nich náhledy dosti spletené. Budiž nám  
spisek tento opět novým důkazem, že našich obec-  
ných škol všímají si bedlivě již i mužové takoví,  
kteří přísnějšímu a hlubšímu přemýšlování uvykše, ne-  
propouštějí náhledů běžných, pokud by jich na novo  
kriticky neposoudili. Panu nakladateli sluší chvála, že  
postaral se o vydání sličné a levné!“



# ŽELEZNÉ DRÁHY v království ČESKÉM.

Sestavit Jan Lepař.



1. Železnice podle hranic se vojenní výložky na pomoci zemědělců
2. Železnice nově zbudované v Slavsku
3. Železnice nově zbudované se zemědělců od Olom. až k Praze
4. Železnice nově zbudované se zemědělců od J. k Praze
5. Železnice Slavsku