

## ZPRÁVY.

**PhDr. a JUDr. Jan Palacký**, první profesor zeměpisu na české universitě a druhdy jeden z nejbystřejších a nejbezohlednějších kritiků našich vad a neřestí hospodářských a zároveň podněcovatelů našeho hospodářského obrození, zemřel dne 23. února 1908. Narozen 10. října 1830 v Praze, nabyt základního vzdělání v domě otcovském (teprv do šesté třídy gymnasijní vstoupil na akad. gymn. pražské za ředitele Jos. Jungmanna), na universitě pražské studoval filosofii a práva, účastnil se po návratu z cest do jižních zemí na jaře r. 1848 pohnutých událostí pražských, byl se Šafaříkem původcem slovanské trikolory a jako akademický legionář v červnovém boji zajat a vyměněn za ministra Thuna. R. 1850 byl povýšen na doktora filosofie, r. 1854 na doktora práv, r. 1856 stal se prostředkováním prof. Höflera docentem zeměpisu na pražské universitě. Za účely studijními dojížděl do knihoven a museí v Itálii, Německu, Francii a Anglii, procestoval i Skotsko a Norsko, zvláště často byl v Berlíně a delší dobu v král. knihovně v Mnichově (1859). Zdědiv 1860 po matce velkostatek Lobkovice přidal se hned ke konservativní straně národní, zastavil 1866 z příčin politických přednášky universitní, r. 1867 byl zvolen poslancem na sněmě českém z kurie velkostatkářů a spolu náhradníkem v zemském výboru, kde zasedal r. 1871 a 1872. Obnoviv 1878 svoji docenturu přešel při dělení university pražské na českou, r. 1885 jmenován mimořádným a 1891 řádným profesorem zeměpisu. Vyměniv 1883 velkostatek Lobkovice za domy v Praze, zasedal ještě na sněmě v období 1883 až 1889, avšak potom vzdal se činnosti politické a věnoval se činnosti vědecké a učitelské, podnikaje rozsáhlé cesty studijní a účastně se vědeckých sjezdů pro zeměpis, geologii, botaniku, ornithologii, zoologii, národopis, anthropologii a j. Palacký jsa majitelem rozsáhlého statku obrátil pozornost k organizaci hospodářského ruchu v Čechách a ke snahám po povznesení zemědělství, křísil jako hospodářský jednatel kraje pražského hospodářské spolky, jichž schůze bývaly od místodržitelství podmíněny jeho přítomností a zodpovědností, účastnil se zakládání Živnostenské a Národní banky, působil jako censor Hospodářské banky, správní rada Prvního vzájemně pojišťovacího ústavu proti ohni a krupobití, jež již 1863 získal českému živlu, při opravě daně pozemkové jako člen zemské a pak ústřední komise v l. 1880

---

Naske, Die gewerbepolitische Bewegung in Österreich und ihre Schlagworte, Brno 1896; Waentig, Gewerbliche Mittelstandspolitik, Lipsko 1898; Reschauer, Kampf der Zünfte und Gremien etc., Vídeň 1882; Ein Landesgewerbeamt für das Königreich Sachsen, naps. Vilém Stieda, profesor národního hosp. v Lipsku 1907; Adámkovy oba spisy v textu uvedené; protokoly a přílohy sněmu král. Českého o zřízení zemské živn. rady; zpráva o sjezdu něm. průmyslových jednot v Rakousku 8. května 1903 (referát Exnerův); články v Obzoru Národohospod., Naší Době, Živnostenském věstníku, Zpravodaji (prostějovském), Mor. živnostníku, Obchodním Obzoru (brněnském), Věstníku čes. odboru zemské rady živnostenské pro markr. Moravské v Brně a orgánech zemských jednot společenstevních (grem.) v král. Čes., jednací zprávy obch. a živn. komor v Praze, Budějovicích, Brně a j.

až 1882 měl hlavní účast při snížení daně pozemkové v Čechách. V řadě statí, článků a samostatných spisů, většinou populárních, Palacký nehledanými slovy tepal naši hospodářskou opozdilost technickou i komerční i menší morálku hospodářskou, snaže se burcovati po všech těch stránkách k pokroku. Brožury »Našich sedm hlavních hříchů«, otisku jeho stati ze Šimáčkova Posla z Prahy, rozebráno v krátkce přes 20.000 výtisků, jiné spisky jeho v tomto směru jsou Böhmische Skizzen (1860), Čím přispívají země koruny České státu (1883), O budoucnosti českého rolnictva (1884) a j. O veliké vědecké jeho činnosti na poli geografie zde zmiňovati se nemůžeme.

**Poznámky k projektu nových železnic na poloostrově balkánském.** Ministr zahraničních záležitostí bar. Aehrenthal rozvířil veřejné mínění za hranicemi svým sdělením v delegacích, že Rakousko nabylo svolení Turecka k provedení železničního spojení drah bosenských (Brod-Sarajevo-Uvac) s makedonskými (Mitrovica-Skoplje-Soluň) novou tratí 140 km. dlouhou, z Uvace do Mitrovice sandžakem novopazarským. Také v našem tisku debatováno pro i contra. Ovšem informace denního tisku byly v tomto případě hodně povrchní a nejasné. Necháme-li bez povšimnutí politickou povahu těchto projektů (kterou však popírati nelze), shledáme, že i po stránkách ostatních má rakouský podnik dobré podmínky zdaru. Netoliko, že spojovací trať je značně kratší nežli linie, jejichž stavbu by vyžadovala dráha dunajsko-adriatická, nýbrž vede též, pokud se přidrží (a to je pravděpodobno) směru Prjepolje-Novi Pazar, územím, obydleným převahou křesťanskými Srby, obyvatelstvem to mírným a schopným hospodářského pokroku. Naproti tomu lze popříti, že by tato železnice mohla strhnouti na sebe větší část dopravy zboží a dokonce snad osob k Soluni. K tomu by bylo potřebí nejméně sestátnění jižní dráhy, pronikavého zlepšení dopravních poměrů na linii Zidani Most (Steinbrück)-Záhřeb-Bosenský Brod a změny hlavních bosenských tratí v normálně kolejné. — Jinak je tomu u železnice dunajsko-adriatické. Kdyby Turecko samo provádělo nějakou hospodářskou politiku a nebylo v těchto otázkách činitelem pouze passivním, byla by tu na snadě trať ze Skoplje (kde železnice přicházející ze Srbska vstupuje do údolí Vardaru a vysílá k severu odbočku do Mitrovice) přes Tetovo (Kalkandele), Prizren (s odbočkou do Djakovy) a Skadar do Lješe (Alessio) respektive do San Giovanni di Medua. To jest jediná trať, která by sloužila skutečně zájmům Turecka a současně by jakž takž odpovídala také snahám dunajských států po spojení s mořem adriatickým. Jiný stát — na místě Turecka — by také stavbu jiné transversální trati vůbec nepřipustil a nedal by se odstrašiti ani technickými obtížemi, které by nebyly ovšem malé. Takové politiky nelze však od Turecka očekávati, i je možno, že Srbsko docílí povolení k stavbě jiné trati, jež dunajským státům bude prospěšnější. Ale stačí k jejímu zajištění sultánovo iradé? O tom právě nutno pochybovati. Východní část dunajsko-adriatické železnice záleží na dorozumění se dunajských států a tu ovšem nebude zvláštních obtíží. Střed je dán sám sebou; jest to směr Niš-Mitrovica. Jde však o část západní. Zde by vstupovala nová železnice do Starého Srbska, kde mo-