

# POKROK PUBLISHING CO.

vydává  
**POKROK ZÁPADU**  
 a místní dějiny  
 v Crete pro Bullis okres, Neb., ve  
 Schuyler a Clarkson pro Colfax okres,  
 Neb., ve Wilson, Kans., pro stát Kan-  
 sas, v Cedar Rapids, Ia., pro stát  
 Iowa, v St. Paul a Minneapolis, Minn.,  
 pro stát Minnesota a v Tyndal, S. D.,  
 pro stát South a North Dakota.

**Podplatné:**  
 Pro Spojené Státy \$1.50. Pro Kanadu  
 \$2.00. Do Evropy \$2.50 ročně.

Zásilky penězů dělá se pomocí pe-  
 něžních poukázek (Money Orders), ex-  
 pressních poukázek (Express Money  
 Orders), bankovních poukázek (Bank  
 Drafts), anebo v registrovaném dopise.  
 Oznamujete-li své přístěhování, ude-  
 jte starou i novou adresu.  
 Dopisy z kruhu čtenářstva ochotně  
 avujeme. Musí být slušné, psané  
 bez úmyslu někoho osobně pokřiviti a  
 nepošlány písmem, ať již má  
 být v redakci utajeno, anebo a dopi-  
 sem avujeme.



## O POŠTOVNÍ SPORITELNĚ SPOJ. STÁTŮ.

Vláda Spojených Států, přijímá od lidí poštovní spořitelni vklady, které zároveň nesou úroky, a zaručují jejich vyplacení na požádání.

Každá osoba v stáří od 10 roků může si otevřít poštovní vklad pod svým jménem, když uloží jeden nebo více dolarů na poštovním úřadě, který jest oprávněn přijímatí takové vklady. Vklad vdané ženy jest úplně chráněn před dohlídkou aneb překážkou jejího muže. Poštovní úředníci mají zapovězeno, prozrazovat takovéto vklady aneb výši obnosu kterékoli osobě, mimo té samé jež peníze uložila.

Vklady možno činit jak často třeba, však žádná osoba nemůže vložiti více než 100 dolarů v měsíci, anebo míti více než 500 dolarů uloženo.

Která osoba chce otevřít poštovní vklad, necht navštívit kteroukoliv poštu osobně, kdež obdrží úplné objasnění. Pak-li vzhledem k nějaké příčině by se nemohla dostaviti, necht pošle svého zástupce, který obdrží poučení jak se vklad může učiniti.

Poštovní vklady mohou býti otevřeny též poštovní zásilkou. Toto důležité rozšíření služby, jež vzešlo v platnost 1. července 1915 má ten praktický účinek, že prostředky, jak učiniti poštovní vklad, přinesou se k rukám každé osoby ve Spojených Státech. Osoba bydlící v místě, kde poštovní úřad není oprávněn vklady poštovní spořitelny přijímatí, může nyní otevřít svůj účet obrácením se k místnímu poštovnímu úřadu, který jí instrukce, jak má jednati. Když již účet byl otevřen, vklad může býti učiněn buď osobně, neb zástupcem neb peněžní poukážkou, rovněž rekomandovaně, pakli peněžní poukážka není příručenou.

Poštovní spořitelni vklady jsou potvrzeny poštovním dosvědčením, tak zvaným certifikátem, který zní na jméno vkladatele a slouží jako kvitance. Tyto certifikáty nejsou prodejné a nemohou se přenést na jiného. Když tyto certifikáty se ztratí, zničí aneb je někdo ukradne, nové se mohou za tyto dostatí.

Vkladatel si může v kterýchkoli čas všechen peníze nebo část jich vyzvednouti na požádání zároveň s úrokem, který mu patří, totiž na té poště, kde peníze jsou uloženy. Může také poštou nebo svým zástupcem vklad vyzvednouti.

Úroky dvou procent se platí na obnos každého certifikátu této poštovní spořitelny; úroky začínají každého prvního měsíce hned po vyzvednutí certifikátu a po uplynutí roku jsou placeny každý rok, dokud se peníze ve spořitelně ponechají. Žádné úroky se neplatí za slomek roku.

Omnohy méně než jeden dolar mohou se spořit když si jednotlivě koupí poštovní spořitelni listek a poštovní spořitelni známky, kus za 10 centů. Spořitelni listek a devíti spořitelni známkami se přijímá jako vklad jednoho dolaru buďto k otevření poštovního účtu, nebo se připočte ke vkladu, který již existuje, nebo se mohou hotové peníze za něj obdržeti.

Vkladatel může vyměnit celý aneb část vkladu za registrovaný nebo kupovaný bond poštovní spo-

řitelny Spojených Států, který ne se 2 1/2 procenta úroků, a vydává se v obnosech \$20, \$100, \$500. Když poštovní spořitelni vklady se promění na bondy, zbytek na účet vkladatele se zmenší, může se dále vkládat, až vklad vzroste na obnos 500 dolarů.

Oběžník, týkající se těchto otázek lze obdržeti na kterékoli poště, která jest oprávněna přijímatí spořitelni vklady.

Další objasnění tohoto poštovního spořitelniho systému se obdrží na požádání na kterékoli poště, anebo dopíše na Third Assistant Postmaster General, Division of Postal Savings, Washington, D. C. A. S. Burleson, vřehni poštovní.

## PODKOPY ČILI MINY.

Už za starých dob užíváno při obležení podzemních chodů, aby podkopáním pevnostní zdi se sřítily. Podkopů naplněných střelným prachem, užíváno koncem století 15.; mnoho jich užívali Turci při útocích i obléhání měst (u Vídně 1683). Vauban, tvůrce methodického útočení na pevnosti, jehož zásady podržely téměř celé dvě století platnost, dal popud r. 1679 ke zřízení setiny mineurů, s nimi konal důkladné pokusy, ježich výsledky byly podkladem pro jeho "nauku o minách".

Do nedávna se soudilo, že min možno používatí jen v pevnosti válece; avšak při stoupající účinnosti stříleby nebyli ochotni je vysoko ceniti. Avšak vydatné používání jich v boji o Port Artur a o opěvněné posice v rusko-japonské válce ukázalo, že mínění toto jest mylné.

Všeobecně podkopem jmenujeme chodbu pod zemí před hradbou nebo pevností, na jejímž konci, zařízenou pokud možná blízko pod místem, kudy útočící vojsko nuceno jest projíti v nejlustším zástupu, se klade náboj ze střelného prachu, dynamitu nebo jiné traskaviny, aby výbuchem vyhodil do povětří část země a s ní i útočníky, kteří se na ní nacházejí. Nejúčelnější bývá podkop čili mina položena pod překážkami proti bližení se nepřátel, jako pod zámkami, které nutí nepřítel na místě onom děle prodávati.

V pevnosti válece klade podkopy obháje, zejména před daleko vystupujícími částmi fronty, aby působil proti akcím útočnickým (jako jsou výšvědy, odstraňování překážek, postup útočícího vojska). Náboje traskaviny se tu kládou do chodů podkopních, které už v opěvněních jsou provedeny a po případě se ještě rozšiřují, nebo do galerií podkopových systémů, z nichž zvláštními naslouchacími chodbami se vyšetřují práce, které podniká v půdě nepřítel. Do obyvatel se totiž snaží prokopati se pod zemí k podkopu obráncovu protipodkopem čili kontraminou, to jest podzemní chodbou, pokud možná přímo k místům, kde v podkopech obráncových jest umístěn náboj, aby tento buď vybral, nebo vodu zalil, nebo jinak zneškodnil. Protipodkop jest prací velmi nesnadnou, poněvadž jest nesnadno stanoviti místo, kde leží náboje obránců, a ovšem i nebezpečnou.

Také se v území před opěvněním kládou jednoduché podkopy (naplněné kamením), které Francouzové jmenují fougade nebo fougasse; ty se kládou zpravidla ve skupinách. Zapálení miny se děje elektrickým vedením z bezpečných pozorovacích stanovišť, nebo jest samočinné při t. zv. detekcích minách, (které detekci jmenují Tretminne), kde nepřátelské vojsko jde, tlakem kročejů způsobí náraz zápalky nebo tímto tlakem způsobí kontakt v elektrickém vedení, umístěném blízko u země.

Co jsou miny? Jsou to náboje traskaviny, umístěné v zemi, ve zdivu, skalách nebo pod vodou, ježich výbuch ničí okolí. Při zemských minách jest obyčejně nutno založiti stoly, vešoucí ke komorě, kde umístěna jest sama mina. — Stoly v půdě, která není dostatečně pevná, musejí býti vybedněny (ohňovody) dřívím, při trvalých podkopech pak vyženy (galerie). Mosty, tunely a jiné důležité stavby, které nemají sloužiti nepříteli, vyjmou-li do země, zásadně už při stavbě dostávají výklenky pro miny.

Komora miny i chodby k ní se vyplní úplné nebo s částí kamením, dřevem, hlínou, dřívím a po případě zardi. Volné ležící náboje se pevně přitlačí na předmět, který má býti vyhozen do povětří nasypanou zemí, pylití s pískem nebo použitím.

Tím se má zabrániti t. zv. vyfouknutí miny čili působení v jiném směru než zamyšleno bylo.

Okresek, v němž uzavřený náboj traskaviny působí, má přibližně tvar koule; nejkratší linie odporu jest vzdálenost náboje od nejbližší dutiny resp. od povrchu; sahá-li působnost miny až na povrch, mluvíme o nálevkovité mině.

Důležitý jsou poloměr nálevky a poloměr explose, výbušná čára (vzdálenost středu náboje od každého bodu obvodu nálevky). Obvyčejšími podkopy nazýváme ty, ježich nálevka má průměr stejný s nejkratší čarou odporu a při nichž tvoří pravý úhel.

Velmi nabídnými podkopy jsou ty, u nichž poloměr nálevky jest větší než nejkratší linie odporu a protilehlé poloměry explosní tvoří tupý úhel. Slabě uabit miny pak jsou ty, kde poloměr nálevky jest menší než nejkratší čára odporu a zminění dva poloměry svírají ostrý úhel.

Ještě větší úlohu hrají miny v válece námořní, kde se jich užívá k hájení pobřeží, vstupu do přístavů, ústí řek atd. Zakládají se obyčejně pod dostředem pobřeží, jejich pevnosti, aby nepřítel je nemohl lovit a ničiti. Baterie pro hájení min jsou teď pobřeží nebo plovnoucí. Kladení min děje se obyčejně zvláštní kombinací, aby nepřítel nemohl proniknouti systémem jeho a nevěděl, že na tom neb onom místě může nastati výbuch. Klíč k této kombinaci má pouze velitel námořní pevnosti a nejvyšší důstojník pobřežní obrany. Nepřátelská loď nemůže proniknouti za obvod min, neboť přiblíží-li se k mině nebo vpluje-li dokonce na ni, utrpí výbuchem jistého pobruhu. Kladení min jest mnohem lacinější než kladení podkopů pozemních a může býti provedeno snadno kdekoli. Při tom jest asi desetkrát vydatnější než účinek i výborné dělostřelby.

Miny mají trojí význam:

1. loží, jež na miny vjedou, byvají zničeny úplně.
2. lodí zdržují postup nepřítelů.
3. působí účinkem morálním tím, že nepřítel nevychází z obav, aby nevjel na miny, nebyl vyhozen nebo potopen.

Podmořské miny jsou kovové náboje, jež ke dnu mořskému přikotveny bývají řetězy, tak aby se vznášely 2 až 3 yardy pod hladinou mořskou. Vzdálenost dvou sousedních min téže řady nepřevyšuje 20 yardů a miny jsou podle zvláštní, zminěné kombinace kladeny tak, aby přístav byl větším lodím uzavřen. Dle toho, jak výbuch vzniká, rozeznáváme miny detekové čili nárazní a miny pozorované čili galvanické. Mina deteková jest podobá srdcovité a vybuchne samočinně pomocí zvláštní elektrické zápalky, ježich má mina až pět. Narazí-li na ni loď nebo její tvrdý předmět, vyčpí se nárazem kulíčka, takže se dotkne desky nad ní uložené, spojí se elektrický proud a zápalka uložena v suché a vlhké střílné bavlně se vznítí a způsobí výbuch. Nebo se nárazem urazí tenká rourka, kterou uniká pak voda do oddílu naplněného kalium, jehož spojením s vodou uvádějí se západné látky do explose.

Miny pozorované bývají podoby kulovité a vznášejí se mnohem hlouběji pod hladinou než miny detekové. Výbuch způsobuje se z pozemní pozorovací stanice elektrickým proudem ve chvíli, kdy otně se loď nad minou nebo blízko ní. Dráty vblíhají do vody, jež znázorňuje rozdělení min a pouhé stisknutí knoflíku stačí, aby kterákoliv mina rázem se vznála. Za mlhavého počasí a za noci je pozorování min dosti nesnadné, krom toho mohou pozorovací stanice býti nepřítelům také zničeny. Proto užívá se často min kombinovaných, pozorovacích i detekových, ale tak zařízených, že možno je pomocí lana vnutého kolem kladky upevněné na dně potopiti tak hluboko, aby je loď přehlédla bez závdavy. Za nepřátelského útoku popustí se lana, miny se vnesou výše a přístav je zase uzavřen.

Dalším druhem min jsou tak zvané plovnoucí miny, které tvoří přechod od vlastních min k torpédům. Jméno jejich už naznačuje je jejich povahu. Upotřebení jich bývá však často nebezpečné i loďstvu, jež je vyhodilo, jako bývaly miny, které se utrhly a volně pluly v moři, nebezpečné pro přístav i loďstvo, k jejich ochrauně jich bylo použito.

## OVLÁDNUTÍ VZDUCHU.

Problém plavby vzduchem možno považovat za rozřešený a to jak po stránce theoretické, tak praktické. Nevadí při tom fakt, že praktickému užiti se problém dosud uhlýbá — poněvadž současně známe přičiny, jež lépe řečeno příčinu. Je totiž pouze jediná a její zdroj hybné síly, tedy motor.

Pro čtenáře — sledující nice úspěchy tak zvaných fideletných balonů i letadel mechanických, ale nedosti zasvěcených do povahy problému letu — nutno předestati několik slov výkladu pokud možno stručného.

Fideletný balon napodobuje rybu. Ryba "vznáší" se ve vodě stejné pomocí "balonu", naplněného lehké látkou než jest voda, totiž pomocí vzduchového měchýře, jako se balon vznáší ve vzduchu, naplněn jsa lehké látkou než je vzduch. Vedle toho ryba i fideletný balon pohybuje se čí snaží se pohybovati ve svých prostředích vlastní silou: ryba ploufvením fideletný balon pracujícími vrtuljemi. Leč rozdíl mezi vahou vody a vahou vzduchu, máme-li na mysli rybí těla a jeho vzduchový měchýř, jest nepoměrně větší než u fideletných balonů rozdíl mezi vahou vzduchu a vahou svítiplynu čí vodíku, kterými jest balon plněn.

Z této okolnosti vyplývá nesnáze fideletných balonů: kdežto u ryby představuje měchýř jen prostorový zlomek vzhledem k celému rybímu tělu, které jest pak v určitém smyslu motorem, obstarávajícím pohyb ve vodě — u fideletného balonu jest tento "měchýř" k síle motorické v poměru naprosto nevýhodným. Ryba, která by mohla představovati dnešní fideletné balony, jakožto ilustraci jich nesnáze i schopnosti pohybových, vlekla by s sebou ve vodě při vlastní váze dva a půl liber — desítilitrový měchýř, naplněný desíti litry vody, nevalně zředěné línem, aby plula dle zásady "lehčí vody".

A ještě i v tom případě by byla proti fideletnému balonu v jisté výhodě, až je jasno, že by mohla se jakž takž pohybovati jen v klidné, čí mírně tekoucí vodě. A k tomu okolnosti, že voda při své hutnosti je schopna mnohem větší rychlosti než řídký vzduch, byla by pro takovou rybu mnohem menším nebezpečím, než druhdy rychlé vzduchové proudy pro fideletný balon, který v tom smyslu zůstane vždy hříčkou větru.

Zde nejlépe otázku ovládnutí vzduchu řeší sama příroda. Živočišné létající vznášejí se bez výjimky nikoli dle zásady "lehčí vzduchu", nýbrž dle zásady "těžší vzduchu" pouze svou vlastní silou motorickou, totiž prací svých křídel.

Methody aviatiků opírají se stejně o tento základ. Ale stavitelé letadel po vzoru ptáčích těl již před staletími strokotávali na ok louti, že síla lidských svalů na tuto úlohu nestačí a ani umělé zdroje síly do nedávnych let nemohly podepřiti tuto snahu, poněvadž byly příliš těžké vzhledem k své výkonnosti. Teprve automobilism byl příčinou, že vynalezl pracovitě na sestavení motorů o malé váze s velikou výkonností. Jednotlivé tovární podniky hotové závody v této příčině a je logické, že výsledky těchto závodů zmocnila se v zápatí aviatika.

Dosavade dosaženo toho, že u benzínových motorů připadá jedna koňská síla na dva kilogramy váhy stroje, ač tento poměr je ještě v určitých případech stlačován. Tak známý aviatik Farman užívá motoru, jenž při váze 120 liber má 30 HP. Ovšem, že tyto závody továren ve stabilé lehkých motorů mají své čertovo kopytko: možnost častých poruch; leč tyto možnosti odstraniti učinili inženýři právě tak důležitým požadavkem svých motorů, jako jejich úzkou váhu, a nejlepší motor je pak ten, který oba tyto kardinální požadavky slučuje.

Kterak sílu motoru u aeroplanu uplatniti, to jest již záležitostí jinou a v zásadě dáno rozřešenou.

Je zajímavo — a teprve budoucnost dostatečně zajisté ocení tuto okolnost — že také zde vítězí vodní úroveň, vynález velkého Čecha Resla, vynález, který již po lodi znamená nejkonzakalejší dosud známou přeměnu rybič ploutví. Vodní úroveň — vrtule — uplatňuje se s nepatrnými změnami i v aviatice. Spolu se soustavou síkavých ploch vytváří skutečnou oblohu ptáka, ptáka, který je strojem. Ale tajný archiv jest něco

pro sebe. Již ten tajuplný titul "tajný". Lidé jsou náchylni si pod tím myslit něco tajemného, hrůzu vzbuzujícího, z čeho číhá bázeň a hrůza. Mnohdy si pomyslí na jakýsi druh starého kláštera a tluštěnými zděmi a zamřížovanými okénky. Ale není tomu tak. I tajné archivy touží po světle, v do-slovném i obrazném smyslu, a tak bude i tajný archiv hodit se mezi ostatní budovy, které v své řadě žádají světa.

Okolí, v kterém se ještě dosud pochmuřnější, než v slunci se tajný archiv nalézá, ovšem jest koupací Dahlem. Ve staré části Berlína, mezi Klosterstrasse a Nové Friedrichstrasse, na části bývalých markrabských pozemků zvedají se jednoduché, prosté, neozdobné stavby bez jakéhokoliv ornamentu, které tvoří domov archivu. Hlavní budova, jejíž neobyčejně vysoká a široká okna vzbuzují pozornost, jest mohutná skříň, z jejíž zevnějšku nedá se souditi na obsah. Bylo to kdysi museum sochaře Raucha, ale nyní jest to ohromné skladiště listin, kterému se málo který archiv na světě vyrovná.

V tajném archivu velmi pečlivě chované listiny sahají až do 14. století. Všechny státní smlouvy, vyjednávané míru, cíla diplomatické práce a jiné doklady dějinného významu zde jsou uloženy. Kromě toho jest tam spousta velikých pozoruhodných, doba i lidí liděných věcí. Tak mnohý rozkaz Velikého Friedricha, plný vtipu, ironie nebo posměchu, možno tam nalézt. Také děkované připsy, které vydával Friedrich Wilhelm první, když mu poddaní neb šlechtici přimáheři koroptve, bažanty, sluky, šunky, lososy, husy a jiné takové lahůdky, se zde nacházejí. Archiv skrývá v sobě mnoho historických pokladů, které ještě nejsou vyzvednuty, to jest, mnoho rukopisů, které ještě nejsou prohlédnuty a prozkoumány. Upotřebení jeho jest dovoleno osobám, které prokáží nějaký vážný úmysl studijní, a sice doby, které jest asi došedat let od nynější vzdáleny. Pro použití mladších listin jest nutno dovolení pruského předsedy ministerstva, ale posud ho ještě nikdo nedostal. Dokonce jednou německý historik dr. V. Sybel potřeboval nějaký mladší dokument, ale nedostal ho, což tehdy vzbudilo trapnou vědeckou sensaci. Jsou v archivu pěstovány také ohledy na nynější svět živící osoby, dvůr atd. I tajný archiv má tedy své tajnosti, které nesmí být na světo, byt by se z temných čtvrtí stěhoval do těch nejsvětějších.

U dnešních letadel jsou křídla nehybná — cheeme-li již mluvíti o křídlech. Jejich pohyb zastává vrtule a letadlo se vznáší právě tak do výše jako dětský drak, jehož nakloněnou plocou vede do vzduchu část síly běžícího chlapece.

V uvázení všeho toho jeví se nám nyní problém letu jako problém z průměry jednoduchý. A lze chápati, že zde systémy různých letadel pranic neznamenají, pokud se týče umístění ploch letadla. Jednoplošník (monoplán), dvojplošník (biplan), trojplošník (triplan), toť nejsou než variace na jednu základní a jednoduchou myšlenku a tedy hříčky vynálezčavíatiků.

Hlavní věcí jest a zůstane motor. Jeho práce a výkonnost a nad to vše jeho bezpečnost a spolehlivost. Jiného ohledu dnes není!

Až bude postaven motor, ať již benzínový, ať elektrický, čí jiný, ale motor, na nějž bude se možno s naprostou bezpečností spolehnouti, aby se mezi prací nezavafil, nepoucheal, čí vůbec z jakékoliv příčiny nevyprovoděl službu — pak nastane lidstvu den, kdy otázka ovládnutí vzduchu přestane býti otázkou.

I potom aeroplany zbrzdí vzduch křížem krážem.

A ještě snad otázka, pokud se týče rychlosti...

Je zde vážná okolnost.

Byli jsme zvyklí stále počítati s balony. Než se balon vznášel, bylo nutno počítati s jeho křehkým obsahem a příčizí, s vahou osob účastnících při plavbě a s podobně blízkými okolnostmi. I pouhých několik liber často hrálo úlohu.

Letadla mechanická přešla klidně tuto otázku. Aviatik létal na příklad v Remši půl hodiny, potom přistál, vzal na sedadlo vedle sebe muže a vzletěl stejně a provádl svůj pokus před zraky obecenstva jako před chvílí sám — s tímžet strojem a tímžet motorem. Před tím případem někdejší vzduchoplavecké zkušenosti jaksi ustupují. Výpočty, založené na zkušenostech s balony, u letadel mechanických používají svého významu. Praxe představuje teorii a je pouze jisto, že při novém řešení otázky "vzduchoplavby" nastaly jiné okolnosti, jež jsou nota bene řešením problému na prospěch.

Na tom základě možno již nyní bezpečně říci, že vzduch představuje novou říši poměrů, kde nastanou nové poznatky a zkušenosti.

Jeden theoretik aviatiky, tuším Tisandier, popsal již přibližně typ letadel za padesát let. Míni, že je jejich smosné plochy (křídla), budou celkem nepatrných rozměrů, leč letadla budou se pohybovati rychlostí na 300 mil v hodině i více, dístě nepřestane. Uvažme jen, že první automobily, jež toho jména opravdu zasluhovaly, měly výkonost od desíti do dvaceti mil v hodině. Dnes — po dvaceti letech — mají šedesát, osmdesát, sto, sto dvacet!

Po těch zkušenostech s automobilismem není možno pochybovati o stejnému aspoň lánám rekordů ve vzduchu, nemůžeme-li již ušetřiti v tempo ještě rychlejší, když zjijeme v století dvacátém, které snad nazváno bude historií ky budoucnosti stoletím zřetěšeným.

## NOVÝ DRUH LODÍ.

Anglické zpravodaj Bartlett takto líčí nový druh loďstva u Darlanet: Jednou dne v červenci objevily se ve Středozemním moři lodě, jakých svět dosud neviděl: Byly to lodě? Nikoliv. První loď byla jakási žlutá pagoda, se dvěma děly. Druhá loď objevila se v polovinu Kefalosském. Nemůžeme říci, že tam přijela parou, spíše se kolébala sem tam jako přeroušená husa. Nikdo nedovedl říci, zdali přijela přídou, svrskem, zádi. Dle lidského soudu zdála se kulatou. Na vysoké ploché palubě byla jen obrovská věž se dvěma nestvůrnými děly. Tato nestvůra kolébala se sem tam přistávkem. Těle očí se na ni divaly. Nestvůra zakotvila, a nastala nová sensace. Její mužstvo vlezlo do vody, a procházelo se kolem lodě, jak se zdá, šlapaje vodu. Pod vodní hladinou byly totiž boky této lodě asi 10 stop a byly zakrouceny zase dovnitř, takže povstal jakýsi pás. Jestliže zasáhne torpédo tento pachor, exploduje ve spouště hmoty neznámého původu, aniž by poškodil loď. V těchto nestvůrách vidí anglické zpravodaj válečnou "loď budoucnosti". Tyto lodě jsou velmi pozvolné, těžko je řídití, ale nastají se svých děl tři čtvrtě tuny kovu na vzdálenost 15 anglických mil. Nežou to vlastně ani lodě, spíše ploutvy pro děla. Vykonalý při dobré službě při vylořování. Také Asquith vyslovil se, že byl do moře Středozemního poslán jistý počet zvlášť konstruovaných lodí, které konají výtečnou práci. Byly vlastně vystaveny pro Brazílii, ale Anglie je koupila. Právě o nich, že jsou jedním z nejzajímavějších překvapení v dosavadní válece námořní.

## TAJNÝ STÁTNÍ ARCHIV NĚMECKÝ.

Nedaleko Berlína nachází se největší osada Dahlem, která jest sídlem různých institutů vědeckých, které svým rázem spíše hordí se pro venkov, nebo které nutně nepotřebují velkoměsta. Jest tam botanická zahrada, institut pro fyziologii rostlin, pokusná agrární stanice, císařský biologický institut pro zemědělství a lesnictví, dále institut pro fyzikální chemii, elektrochemii a experimentální terapii, bakteriologické oddělení císařského zdravotního ústavu, zemský ústav pro vodní hygienu, astronomický výpočtový institut, král. ústav pro zkoušení hmot. Kromě toho má Dahlem též gymnasium, museum pro znalost národů a konečně má být do něho přenesen koncem léta 1917 tajný státní archiv. Se stavbou budov pro uchování listin, pro úředníky a pro návštěvníky a uživatele se před nedávkem započelo. Tajný archiv státní pozíva jakéhosi výlučeného postavení. O státní zařízení jsou skoro všechny příbuznými vztahy mezi sebou spojeny. Ale tajný archiv jest něco