

er ligeledes til indledende*) Behandling, og den vil ogsaa overgaae umiddelbart til 1ste Behandling, saafremt intet Forslag til et Udvalgs Rødsfattelse fremkommer (Dphold). Ogsaa denne Sag overgaaer umiddelbart til 1ste Behandling.

De to næste Sager, som staae paa Dagsordenen, ere saadanne, som vedkomme Indenrigsministeren. Indenrigsministeren er imidlertid ikke tilstede i dette Thing, og, hvad navnlig den ene af disse Sager angaaer, har han tidligere, da Sagen var for i sidste Møde, anmodet Formanden om at udsætte den, paa Grund af, at han var forhindret fra at møde her. Jeg vil derfor gjøre et Spring i Dagsordenen, og gaae over til den Sag, der staaer som Nr. 5 paa Dagsordenen, og som angaaer Forslag til Lov om Kongeriget Danmarks Andeel i Udredelsen af Omkostninger neved Anlægget af en Dok for Orlogsflaaden. Denne Sag er til 1ste Behandling.

Marineministeren: Den Sag, som her foreligger til 1ste Behandling, er af en overordentlig Vigtighed for den danske Marine. Uagtet jeg ikke paa nogen Maade troer, at den skulde møde nogenfomhelst Modstand her i det ærede Thing, troer jeg dog, at det saavel er min Pligt mod det ærede Thing som mod den Branche af Regjeringen, for hvilken jeg har den Ære at staae i Epidfen, at fremkomme med nogle Dplysninger og almindelige Bemærkninger, denne Sag vedkommende. Jeg har paa et andet Sted kaldt den et Livsspørgsmaal for Marinen, ikke fordi jeg ved indtrængende Ord vilde gjøre Sagens Vigtighed gjældende, men fordi jeg virkelig kan holde mig til dette Udtryk som et i bogstavelig Forstand her rigtigt anvendt Udtryk. Det er nemlig en uafviselig Nødvendighed for en Flaade at have et Sted, hvor man kan reparere sine Skibe. Man har, for at reparere Orlogs-skibe, tre Midler. Det ene er ved at ksjohale dem. Dette er Noget, som tiltager i Banstellighed, altsom Skibene blive større, og det bli-

ver tilsidst uoverkommeligt, naar Skibene ere af første Orden. Det er desuden en Maade, som, saa at sige, med det Samme ødelægger Skibene, idet man reparerer dem, og man har derfor aldeles forladt denne Fremgangsmaade, undtagen hvor Talsen er om mindre Skibe. Det andet Middel er det, at slæbe Skibene op paa Land. Dette har virkelig været udført i andre Lande, selv med Linieskibe; men det fordrer atter overordentlige store Anstrængelser og Anlæg af Opfløber-Bedinger, som vel ikke ere saa kostbare som en Dok, men dog kræve Localiteter, som vi her tillands ikkun have i en ufuldkommen Grad, og som, for at skaffes tilveie, kræve overordentlige Omkostninger. Det tredje og tillige det vigtigste og bedste Middel er Anlægget af en Dok. Vi have nu vel en saadan, men den er i heieste Grad ufuldkommen. Jeg troer ikke bedre at kunne give Dplysning om, hvor ufuldkommen den er, end ved at give en kort Fremstilling af Dokkens Anlæg og Historie her i Danmark. Det var allerede i Aarene 16 Hundrede og nogle og firhundstyve, at man gjorde det første Forsøg her i Landet paa at skaffe en Dok tilveie. Man udsaae dertil et Sted paa Gammelholm, som dengang var det egentlige Skibsværst, og paa det Sted, som endnu bærer Navn af „gamle Dok“, gjorde man en Udgravning til et meget storartet Anlæg, som virkelig syntes at kunne svare Regning. Det viste sig imidlertid, da Dokken blev tagen i Brug, at Sluserne vare for svage, og efter forgiæves Forsøg paa at reparere dem, blev dette Foretagende opgivet. Det synes, som man i Aaret 1691 har gjort et Forsøg med at ville bygge en Flyvedok, eller en Dok, som egentlig var flydende paa Vandet, og som skulde sænkes ned under de Skibe, man vilde reparere, der paa den Maade fattes istand. Dette Foretagende var man imidlertid ikke voren, og det blev ikke til Noget. Endelig i 1734 fremkom Grev Lannesthold med Planen til den Dok, vi have i dette Dieblif. Der, hvor Dokken nu er, var en Gray, 12 Fod dyb, for hvilken der blev flaaet en Dæmning, medens den tillige blev udgraven til 17 Fods Dybde, og man gav den en Størrelse, som var fuldkommen tilstrækkelig til at kunne

*) Lovforslaget findes i Anhang under Nr. CLVI, Sp. 757—758.