

der færdigt, vilde det ikke svare til Tidens Fordringer. Man kan ikke indhente Tiden i Flugten, man kan ikke foregribe de Fremstid, som først skulle til at gøres, og som stundom gøres i rivende Fart, i de Aar, der ligge foran os; men fra de Aar, som ligge bagved os, fra dem maa vi kunne tage den indhøstede Erfaring til vort Brug, og ikke begynde paa Noget, om hvilket man kan sige, at vis det nu var færdigt, vilde det ikke svare til de Fordringer, som bør stilles til et Skib af denne Art. Men det er netop dette, som forekommer mig at være Tilfældet med det Skib, som nu er sat paa Stabelen. Som en fuldstændiggjørelse af, hvad jeg før bemærkede om denne Sags sælsomme Gang, skal jeg endnu tillade mig at henlede ærede Medlemmers Opmærksomhed paa, at medens der er vist meget sundig Langsomhed paa nogle Trin af denne Sags Behandling, kommer der et Dieblis, hvor Hurtigheden bliver saa rivende, at jeg frygter for, at noget af den grundige Overveielse derved er gaaet med i Løbet. Der blev stillet en Opgave den 24de Marts, hvorpaa der blev svaret, at det var en umulig Opgave; man henvendte sig derpaa til private Folk, og da man havde faaet deres Planer, forelagde man dem for Konstruktions- og Regleringskommissionen, som forkastede dem; saa indsender Værftet den 27de September en Tegning til et nyt Skib efter en ny Opgave, og denne Tegning approberes endelig den 10de Oktober, altsaa i Løbet af 14 Dage. Jeg tror, at dette er en hidtil ukjendt Hurtighed i Marinens Annaler; det er vist ingeninde tidligere sket, at en Tegning i Løbet af 14 Dage er bleven færdig fra Ministeriet og endelig approberet. Men feiler jeg ikke meget, falder netop paa dette Tidspunkt en meget vigtig Reform i Marinens Bestyrelse, nemlig den, at Konstruktions- og Regleringskommissionen blev ophævet, og en anden Kommission, den saakaldte „Værftskommission“, indsat. Jeg tager neppe fejl, naar jeg antager, at det var omtrent samtidig med, at denne Reform skete, og naar jeg endvidere antager, at denne Tegning som en Følge deraf ikke har været underkastet det tekniske Skjøn, som alle andre foregaaende Tegninger have

maattet undergaa; den har ikke været for Konstruktions- og Regleringskommissionen, som var døende, heller ikke for Værftskommissionen, som ikke havde begyndt at leve. Er dette Tilfældet, vilde det være overmaade uheldigt, thi det er klart, at Marinens Mening i høieste Grad maa paakaldes for at løse de Vanffeligheder, som knytte sig til disse Foretagender. Jeg tvivler paa, om det kan siges at være rigtigt i dette Dieblis at bygge Skibe med 12—13 Miles Fart, naar Hensigten er, at de skulle være søgaaende Skibe, der skulle opsøge Sjenden. Jeg tror ikke, at 12—13 Miles Fart kan siges nutildags at være tilfredsstillende. Jeg er overbevist om, at man endnu meget mindre ved at pantsre dette Skib med „indtil 8 Tommers Plader“ skal kunne tilfredsstille de Fordringer, der bør opstilles, og i saa Henseende har det ærede Medlem for Kjøbenhavns 8de Valgfreds (Schønheyder) jo givet meget fuldstændige Oplysninger. Jeg maatte maasse med Hensyn til dette Punkt tillade mig at bringe i Erindring Noget, som vistnok Mange endnu ville mindes. Det er nu et helt Aar siden, at den Mand, som Marinen havde udset sig til at lede dets Artilleri, nemlig Kaptain Otto Blom, daværende Løjtnant for Søetaten, udtalte sig i „Tidskrift for Søvesenet“ om, at det vilde være urigtigt nutildags at bygge store søgaaende — eller, for ikke at bruge det misbilligede Ord „store“ — søgaaende Skibe med Pantserplader af en ringere Tykkelse end 10 engelske Tommer. Kaptain Blom, der stod paa Artilleriets Side — Kanonerne vare jo hans egentlige Sag, Pladerne vare hans Modstandere — har været saa ridderlig som Artillerist at sige, at ingen Pantstring nutildags bør være under 10 Tommer, thi hvad der er under det, er usyldestgjørende og mere skadeligt end gavnligt. Han siger endog, at kan man ikke pantsre et Skib i det Hele med 10 Tommers Plader, saa bør man langt hellere lægge 10 Tommers Plader paa Steder, der ere virkelige Livstæder, og lade det Dvrigt være ubeskyttet, end at nøies over hele Skibet med tyndere Plader; et Skib, hvis Vandlinde og Mastener ere dækkede med 12 Tommers Plader, vil i Realiteten være langt bedre stedt i Kamp end