

Skibets Bygning, først senere foretagne, eller en Forandring af Skibets Lyngdepunkt er sket ved en anden Fordeling af Vægtforholdene under Skibets Bygning end oprindeligen paatænkt; — men i begge Tilfælde fremkalder det Skete Tvivl om, at Skibetsbygningen paa Værftet ledes paa rette Maade.

Endnu skulle vi med nogle Ord omtale Anskaffelsen af Maskinen til Gorm.

Det vil erindres, at det viste sig, inden Maskinen anskaffedes, at Gorm vilde komme til at stille dybere end paaregnet og derved tabe i Fart og Sødygtighed. Det vil mindes, at den tekniske Direktør tilraadede at forringe Laarupantseret fra 8 til 7 engelske Tommer for at løfte Skibet 7 Linier, at Konstruktions- og Regleringskommissionen foreslog at flere af Pladernes Underkant, lade det Opstaaende bortfalde og Kommandohuset gøres mindre for at løfte Skibet $1\frac{1}{2}$ Tomme. Derfor var det magtpaaliggende, at Maskinerne ikke kom til at veie mere end høist nødvendigt, og Ministeriet var ogsaa opmærksomt paa dette Punkt ved at indbyde til Tilbud om disses Levering. Det viste sig imidlertid ved Modtagelsen, at netop paa dette Punkt var der en stor Uoverensstemmelse mellem Kontrakten og det Præsterede, idet Maskinens Vægt var betinget til 265 Tons, men veiede c. 293 Tons. Medens Kulforsbruget, som, (uagtet Indbydelsen til at fremkomme med Tilbud fastsatte 3 Pd. engelsk i Timen,) i Kontrakten var bestemt til 4 Pd., udgjør $4,32$ Pd., ere Kulfasjerne derimod mindre end fastsat, nemlig 113 Tons imod kontraktmæssigen 170 Tons (som dog efter opdaget Feil ved Tegningen maatte reduceres til c. 130), hvorved den Tid, for hvilken Skibet kan indtage Kul, er indskrænket til ca. 30 Timer under Fart.

Uagtet nysnævnte Punkt, Maskinens Vægt, ved dette Skib havde særlig Betydning og under Forhandlingerne med Fabrikterne havde været særlig pointeret, erholdt Ministeriet, der afsejede en til at prøve de herommedte Ma-

skiner nedsat Kommission dens Erklæring, om Afvigelserne fra Kontrakten kunde antages at begrunde Ansvar for Fabrikterne, dog det Svar, at Maskinens Vægtforøgelse vilde medføre et større Dybgaende af $1\frac{1}{2}$ Tomme, hvilket ikke vil have nogen kjendelig Indflydelse paa Hastigheden eller paa Skibets søgaaende Egenskaber, — ja, Kommissionen tilføiede endog, at de forøgede Maskindimensioner have været til Fordel for Skibet.

Man sammenholde hermed de ovenanførte Forslag, fremkomne fra en Kommission, bestaaende tildels af de samme Medlemmer, at flere af Pladernes nederste Rand, at lade det Opstaaende bortfalde og at formindskse Kommandohuset for at løfte Skibet $1\frac{1}{2}$ Tomme.

Udvalget ser sig ikke istand til at se Konsekvensen heri.

Naar vi særligen fremhæve disse Punkter af Betænkningen, saa er det ifkun for at henlede Opmærksomheden paa en Afdeling af Marinens Virksomhed, hvortil kræves betydelige Pengemidler, — hvor det vedkommende Embeds personale har meget store Vanskeligheder at overvinde for at forskaffe sig den fornødne Indsigt og praktiske Erfaring, netop paa Grund af dets Stilling i Statstjenesten, — hvor det tilfulde maa erkjendes, at vedkommende Minister i en ganske særlig Grad er henvist til at maatte følge sin tekniske Assistance, da han kun undtagelsesvis selv kan besidde en tilstrækkelig Indsigt paa disse Omraader, — og hvor en ikke ganske kort Række af lidet gunstige Erfaringer synes at opfordre til at tage under Overveielse, om denne Virksomhed i det Hele kan anses som heldbringende.

Marineministeriet har tilstillet Udvalget Oplysning om Grunden til, at „Udgifterne til Transport af Mursten og Sand til de udrustede Skibe“ er belastet Kontoen „Brændstøffering og Forsyning til Kontorer og Bag-