

blevne nævnte, baade her og andre Steder; men jeg beder lægge Mærke til, at naar man vil undersøge, hvad Grunden er til disse Feil, saa kan man ikke altid fæste Blikket paa Personerne, men Teilen kan ogsaa ligge i Forholdene. Ervør man imidlertid, at det kun er hos os, at der begaas Feil, saa tager man sandelig storligen Feil. Bore Forhold ere saa smaa, vi overflue dem saa let, og de Begivenheder, der foregaa hos os, gjøre et stærkt Indtryk paa os, naa vi lære dem at kende gennem Offentligheden. Men hvad der foregaaar paa de store Værfter omkring i Europa, ser man ikke, vil man se det, saa maa man studere de store engelske Aviser igjennem, og der vil man finde, at der sandelig ogsaa paa andre Steder kan begaas Feil. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 8de Valgkreds nævnte det engelske Skib „Captain“; jeg kunde nævne Exempler i Hundredevis paa, at der er begaaet Feil i England, hvor Offentligheden er saa stor. Jeg skal minde om, at det ikke er mere end et Par Aar siden, at der i en engelsk Krigshavn laa et Pantserflib som var bygget, om jeg mindes ret, paa det selvamme Drlogsværft, hvor „Captain“ var bygget, og som hed „Storpton“. Befætningen ombord erklærede paa den høflige engelske Maade for Kapitaenen, at den aldeles ikke vilde indlade sig paa at lette Ankeret paa dette Skib eller gaa til Sø, thi den vilde ikke heiro Liv og Lemmer til et Skib af en saadan Bestaffenhed. Det blev anset for Dyrer fra visse Sider, men det blev erklæret for ikke at være Dyrer, thi Skibet var virkelig af den Bestaffenhed, at man ikke kunde sende det til Sø. Jeg vil minde om den Sag, der omtales udførlig i alle engelske Aviser i denne Tid, den saakaldte „Megæra-case“. Det var et Skib som var sendt til Sø i en saa ynkelig Tilstand, at det ikke kunde seile, at Bunden i det rystede tit, og den tidligere engelske Overkonstruktør har ved denne Leilighed rettet de mest indtrængende Bebrejdelser til det engelske Admiralitet, ja, han har endogaa brugt Ord som disse, at han ikke vilde forundre sig derover, om de engelske Søofficerer vilde negte at gaa til Sø paa Grund af den Tilstand, hvori flere af Skibene vare. Jeg skal minde

om, at der under den orientalske Krig blev bygget en hel Række af Kanonbaade paa de engelske Værfter, de saakaldte grønne Baade. Det var henimod 100. Baade paa 60—80 Hestes Kraft, som vare byggede af saa grønt og frisk Træ, at de i kort Tid raadnede og alleflammen. Saaledes kunde der nævnes 100 Exempler paa, at der er begaaet Feil i England, og bliver der begaaet Feil hos os, ere vi altsaa ikke de Gnelle dertil. Men, siger man, i England har man indset, at disse Feil, der begaas, hidrøre fra en daarlige Administration, fra de daarlige Drlogsværfter, og de vilde ikke længere have, at deres Skibe skulle bygges paa Drlogsværfter, men de skulle nu bygges paa private Værfter, og det andet Things Udvalg har ved at tage en engelsk Avis i Haanden set, at det og det engelske Krigsflib er bygget paa et privat Værft, og har endvidere set, at ikke mindre end to Drlogsværfter, nemlig i Dersford og Woolwich, ere blevne nedlagte, og det er Grund nok for Udvalget til at sige, at vi maa følge det af England giune Exempel og nedlægge Drlogsværftet. Sagen er imidlertid den, at det ikke er nok at tage en enkelt Avis i Haanden og læse Efterretningerne om, hvad der er foregaaet paa et engelsk Drlogsværft paa et enkelt Tidspunkt, nei, man maa ganske anderledes følge med Udvillingen for at se, hvad Grunden er til, at England gaar frem paa den nævnte Maade. England er ingenlunde i Færd med at gaa over til at lade sine Krigsflibe bygge paa private Værfter, og England nedlægger ikke sine Drlogsværfter. Der er to Ting, der have spillet en væsentlig Rolle i Marinens Udvilling, nemlig Indførelsen af Dampflibe og Indførelsen af Pantserflibe. Begge disse Ting kunne siges at være begyndte i Handelsmarinen og ere først senere blevne indførte i Krigsmarinen. Den Gang, Dampflibene begyndte at blive indførte, egnede disse Skibe sig ikke til Krigsflibe. Det var nemlig Gjulflibe, og der blev vel bygget nogle saadanne til Krigsbrug, men de kunde ikke fortrænge Krigsflibene. Man var derfor i Handelsmarinen langt fremme med Bygningen af Dampflibe, inden man var kommen til at bygge dem paa de engelske