

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 Blotket paa Personerne, men Feilen kan ogsaa ligge i Forholdene. Tror man imidlertid, at det kun er hos os, at der begaas Feil, saa tager man sandelig storliden Feil. Vore Forhold ere saa smaa, vi overstue dem saa let, og de Begivenheder, der foregaa hos os, gjøre et sterkt Indtryk paa os, naar 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 Hundrevis paa, at der er begaet 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 Pantserfisk, som var bygget om, jeg mindes ret, paa det selvsamme Drilogsværft, hvor „Captain“ var bygget, og som hed „Storpien“. Besætningen omhord erklærede paa den høflige engelske Maade for Kapitainen, at den aldeles ikke vilde indlade sig paa at lette Ankeret paa dette Skib eller gaa til Søs, thi den vilde ikke betro 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 Søs. 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 Søs i en saaynkkelig Tilstand, at det ikke kunde sejle, at Bunden i det rystede tit, og den tidligere engelske Overkonstruktør har ved denne Feilighed rettet de mest indtrængende Bepreidelser 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 Søs 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 op alle sammen. Saaledes kunde der nævnes 100 Exempler paa, at der er begaet Feil i England, og bliver der begaet Feil hos os, ere vi altsaa ikke de Æneste dertil. Men, siger man, i England har man indset, at disse Feil, der begaas, hidvære fra en daarlig Administration, fra de daarlige Drilogsværfter, og de ville ikke længere have, at deres Skibe skulle bygges paa Drilogsværfter, 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 Krigsskib er bygget paa et privat Værft, og har endvidere set, at ikke mindre end to Drilogsværfter, nemlig i Deptford og Woolwich, ere blevne nedlagte, og det er Grund nok for Udvalget til at sige, at vi maa følge det af England givne Exempel og nedlægge Drilogsværftet. 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 Drilogsværft 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 Krigsskibe bygge paa private Værfter, og England nedlægger ikke sine Drilogsværfter. Der er to Ting, der have spillet en væsentlig Rolle i Marinens Udvikling, nemlig Indførelsen af Dampskibe og Indførelsen af Pantserfiske. Begge disse Ting kunne siges at være begyndte i Handelsmarinen og ere først senere blevne indførte i Krigsmarinen. Den Gang, Dampskibene begyndte at blive indførte, egnede disse Skibe sig ikke til Krigsskibe. Det var nemlig Hjulskibe, og der blev vel bygget nogle saadanne til Krigsbrug, men de kunde ikke fortrænge Krigsskibene. Man var derfor i Handelsmarinen langt fremme med Bygningen af Dampskibe, inden man var kommen til at bygge dem paa de engelske