

183) C. i. Paa Udvalgets Forespørgsel om Skrueskonnerten „St. Thomas“ Sø- og Mangøvedygtighed samt Brugbarhed til oversjøist Fart, hvortil den efter sit Navn skulde kunne anvendes, har man fra Ministeren i Skrivelse af 7de December 1874 modtaget følgende Besvarelse:

„Efterat Skonnerten „St. Thomas“ i 1872 første Gang havde været udrustet for en kort Tid, hovedsagelig medens dens Maskiner bleve prøvede, blev den i 1873 sendt paa et Efteraarstogt til Atlanterhavet, Vesten om Irland. — Af den Indberetning, som den for dette Tøgt beordrede Besejlingskommission afgav, fremgaar det, at Skonnerten med sin daværende Udstyring lod en Del tilbage at ønske. — De paapegede Mangler berøre dog ingenlunde selve Skibet, men bestode i Hovedsagen kun deri, at Skibet ikke var udstyret med tilstrækkelig høie Karne om Lugerne, navnlig til Maskinen og Fyrpladserne. — Forandres dette, hvad allerede tilbørlig har fundet Steb, vil Skibet blive fuldkommen sødygtigt. — Skonnertens Mangøvedygtighed under Dampfart maa siges at tilfredsstille enhver billig Fordring. Et Skib af „St. Thomas“ Længde og med kun een Skruer kan ikke ventes at have hverken korte eller hurtige Drejninger. — Betydelig Mangøvedygtighed under Seil alene kan der egentlig ikke være Tale om for et Skib som „St. Thomas“, hvori man, for under alle Forhold at opnaa den fulde Nytte af den kraftige Maskine, har reduceret Rejsningerne saa betydeligt, at Forholdet mellem Seilarealets og Skrogets Størrelse er langt ringere end paa vore Skibe af ældre Konstruktion. Dette Skib maa imidlertid, naar Hensyn tages til disse Omstændigheder, anses, hvad Mangøvedygtighed under Seil alene angaar, for særdeles vel lykket og for at have tilfredsstillet, maaske overtruffet Forventningerne.

Naar de anbefalede Forandringer ere udførte, vil „St. Thomas“ kunne sendes, hvorhen man ønsker den, og den vil altsaa i sin Almindelighed kunne siges at egne sig til oversjøist Farter. Dens Seileevne er, uagtet Seilarealets ringe Størrelse i Forhold til Skroget, saa god, at den paa en længere Reise, navnlig paa en Reise, hvor den vil finde medgaaende Passat-Vinde, eller blot fremherskende, medgaaende Vinde, vil kunne have megen Nytte af sine Seil og hyppigt kunne gaa for dem alene. — „St. Thomas“ maa tilmed kaldes et meget økonomisk Dampskib. — Stor Hastighed, 12 à 14 Miles Fart, kan selvfølgelig ikke naas uden et større Kulforbrug, 16 à 18 Tønder i Timen, men lader man sig nøie med 10 Miles Fart, da kan Skibet i Stille gjøre dette med et Kulforbrug af kun 5 Tønder pr. Time, og det har med saadan Fyring i Nordisøen holdt 9 Miles Fart ret imod en Bramseils Ruling.

Hvad Anvendeligheden af „St. Thomas“ i sin Almindelighed angaar, da maatte den nærmest sammenlignes med vore Korvetter, og, medens den under fredelige Forhold og til saadant Brug, hvor Hurtighed ikke er Hovedfordring, selvfølgelig maa siges at staa noget tilbage for Korvetterne, idet dens ringere Seilareal og den Omstændighed, at den ikke kan optage sin Skruer, gjør Brugten af den endel kostbarere, — vil den derimod til al Tjeneste, hvor Forholdene fordre stor Hastighed, som f. Ex. naar den under Krigstid anvendes til Refugnosering og Forposttjeneste, eller er bortsendt til fjerne Stationer, kunne gjøre fortrinlig Gavn, hvor Korvetterne i lignende Tilfælde vilde være saa at sige magtesløse.”

184) C. i. Det var Udvalget bekendt, at Pantserbatteriet „Ddin“ ikke var blevet færdigt til den forudsatte Tid og derfor ikke har kunnet deltage i Ovelserne i 1874, uagtet det af Ministerens Skrivelse af 10de Februar 1873 til det daværende Finantsudvalg (jfr. Tilleg B., Sp. 287—88 for 1872—73) var udtalt, „at det var lykkedes at fremme Skibets Bygning hurtigere end bestemt“, ligesom det ogsaa af samme Skrivelse fremgaar, at det var Bestemmelsen, at bemeldte Skib skulde i Dok i Begyndelsen af Sommeren 1873. Man udbad sig derfor en udtømmende Forklaring af Grundene til denne Forsinkelse, i hvilken Anledning Ministeren i Skrivelse af 4de December 1874 har givet følgende Fremstilling, som man, da Spørgsmaalet er af saa stor Betydning, har troet at burde meddele i sin Helhed:

„Følge Planen for Bygningen af Pantserbatteriet „Ddin“ var det betænkt, at dette Skib skulde sættes i Vandet i Foraaret 1873, og det var i dette Tiemed i Kontrakten om Maskinerne bestemt, at Fabrikkerne skulde levere Skruer, Bundhaner m. m. inden Udgangen af 1872, for at disse Gjenstande kunde blive indsatte i Skibet i Løbet af Vinteren, inden Skibet sættes i Vandet. Det blev imidlertid under Skibets Bygning af en søvegen Grund fundet rigtigt at sætte det i Vandet tidligere end oprindeligt betænkt. Pantserpladerne til Rase-matten vare nemlig ved Tegningen kun bestemte til en Tykkelse af 6”; men da det ansaas meget uskikkelig at forøge denne Tykkelse til den samme, som var bestemt for Sidepantseret, nemlig 8”, var det af Betydning at komme til Rundskaab om, hvorvidt en saadan Forøgelse vilde være