

Bet. o. Forsl. t. Finantslov f. Finantsaaret fra 1. April 1875 til 31. Marts 1876.

mulig, uden at Skibets Dybgaende blev større end efter Legningen. Under Bygningen af Skibet veiedes alt Materialet dertil, og da det derved viste sig, at Skibet syntes at blive noget mindre tungt end beregnet, saa fremstfyndedes Bygningen, for at kunne sætte det i Vandet saa tidlig som muligt, og derved komme til sikker Kundskab om Skrogets virkelige Vægt, inden Pantserpladerne bestiltes, hvilket burde ske i Finantsaaret 1872—73, for at benytte den ved Finantsloven dertil givne Bevilling af 96,000 Rd. Det blev derfor bestemt at sætte Skibet i Vandet i Begyndelsen af December 1872, og det derved tilsigtede Niemed lykkes ganste, idet man, efter den Kundskab, der erhvervedes om Skrogets virkelige Vægt, kunde bestemme Rasmusmatpantseret til en Tykkelse af 8", hvorefter Pladerne strax bleve bestilte og modtoges ved Bærftet i Lidsrummet fra Begyndelsen af Mai til Midten af Juli 1873. — Denne Forandring i Byggeplanen, hvorefter Skibet sættes i Vandet i December 1872 istedfor i Foraaret 1873, har imidlertid ved en senere indtruffen, uforudset Omstændighed medført en betydelig Forsinkelser i Færdiggjørelsen af Skibet. Da Strueagler, Bundhaner m. m. til Maskinerne, som ovenfor nævnt, først skulde leveres af Fabrikterne ved Udgangen af 1872, kunde de ikke indstilles i Skibet, medens det stod paa Beddingen, og da dette Arbejde derfor nødvendig maatte ske i Dok, maatte dets Udførelse udsættes, indtil Dokken blev disponibel. Dette fandt vel Sted i Juli 1873, efterat „Dannebrog“ var udgaet af Dokken medio Januar, og den aarlige Maling af Jernskibene var fuldført; men paa den Tid fandtes der overveiende Grund til endnu ikke at indstille „Ddin“ i Dokken. Efter Afsløbningen var Arbeidet ved Skibet fortsat uafbrudt og med fuld Kraft. Efterhaanden som Pantserpladerne modtoges, bleve de tagne under Behandling; der arbejdedes paa dem uden Afbrydelse Dag og Nat med to Hold Folk, og efterhaanden som de bleve fuldførte, bleve de anbragte paa Skibet. I Juli Maaned, da Dokken blev disponibel, var dette Arbejde i fuld Gang, og da Fregatten Sjælland skulde i Dok til Hovedreparation, fremskød det Spørgsmaal, om man skulde afbryde Arbeidet ved Pantseringen af Rasmusmatten, hvis Plader ikke kunde anbringes, naar Skibet stod i Dokken, eller om man skulde udsætte Dokningen af „Ddin“, indtil „Sjælland“ kunde være færdig i Dokken. At afbryde Pantseringen vilde af Hensyn til Skibsbegygningsarbejdet Drift ikke være helbigt, og da man ventede, at „Sjælland“'s Reparation kunde være færdig i Efteraaret, foretrak man at sætte dette Skib i Dok i Juli Maaned og imidlertid at fortsætte Arbeidet ved „Ddin“'s Pantser og de øvrige Arbejder ved dette Skib, der kunde gøres paa Vandet. Reparationen af „Sjælland“ viste sig imidlertid mere omfattende end forudsat, saa at den først kunde tages ud af Dokken den 20de Januar 1874, og da det var nødvendigt, derefter at indstille det islandske Postskib „Diana“, efter som Opbalingsbeddingen var oplagen af Dampskibet „Slesoig“ og derefter skulde benyttes til Skonnerten „Sylla“ og Korvetten „Heimdall“, saa medførte dette, at „Ddin“ ikke kom i Dokken før den 4de Februar 1874, eller flere Maaneder senere end den Tid, det var forudsat.

Efter at „Ddin“ var kommet i Dokken, blev der arbejdet med saa mange Folk, som kunde komme til, indtil Kl. 6 eller for en Del Kl. 8 om Aftenen, men der medgik desuagtet omtrent 3 Maaneder, idet den først kunde udtages af Dokken den 2den Mai 1874. Der stod da endnu noget Arbejde tilbage ved Tømmerfundamentterne til Maskinerne, men 5 Dage efterat Skibet var udgaet af Dokken, begyndte Opstillingen af Maskinerne. Trods de store Vanskeligheder, som de lokale Forhold i Skibet medførte, for at flytte og befæste de svære Gjenstande, fremskød Arbeidet særdeles rask frem, idet man, naar det lod sig gøre, gav Dele af Arbeidet i Afkørb. Da de svære Maskindele vare indtagne, og de to sidste Dampkedler kunde komme paa Plads, hvilket skete den 11te og 12te Juli d. A., paabegyndtes Lufningen af Batteri-Dækket. Den 21de August var der Damp i Kjedlerne. Skibet var i Dok fra den 22de til den 28de August for at renses i Bunden. Samme Dag, det kom ud, bleve Kanonerne indtagne, hvorefter det øverste Dæk først kunde lukkes. Under Arbejdernes Udførelse næredes der grundet Forventning om, at Skibet skulde blive færdigt i Begyndelsen af September, og at dette ikke lykkes, idet Maskinen først kunde prøves med Damp den 17de September, var grundet i, at der viste sig Vanskeligheder ved Tilpasningen og Anbringelsen af den store Mængde af Kobberør, der sættes i Maskiner og Kedler i gjenfaldig Forbindelse, og som fra disse føre til de forskellige Gaaner i Skibets Bund. Da „Ddin“ har to særskilte Dampmaskiner, var Kobbermedarbejdet dobbelt saa stort som i et andet Dampskib, og de lokale Forhold i Skibet forøgede Vanskeligheden ved Arbejdets Udførelse. En medvirkende Årsag til, at Arbeidet medtog længere Tid, end der var ventet, var desuden Vanskeligheden ved at tilveiebringe duelige Gaandvæ. .e.e., en Vanskelighed, der først blev overvunden, da man formaaede en Kobbermedemester i Byen til at sætte sit eget Arbejde til Side, for at kunne yde Hjælp ved „Ddin“. Vedlagte Indberetning fra Underdirektøren ved Maskin- og Bygningsvæsenet oplyser nærmere Omfanget af Kobbermedarbejdet og de Vanskeligheder, hvorunder det er udført.

Den ovenfor givne Fremstilling udviser, at Årsagerne til den stedfundne Forsinkelser