

Det, o. Forst. l. Finantslov f. Finantsaaret fra 1. April 1875 til 31. Marts 1876.

muligt, uden at Skibets Dybgaende blev større end efter Tegningen. Under Bygningen af Skibet veiebes alt Materialet dertil, og da det derved viste sig, at Skibet syntes at blive noget mindre tungt end beregnet, saa fremskyndedes 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 giene Bevilling af 96,000 Rd. Det blev derfor bestemt at sætte Skibet i Vandet i Begyndelsen af December 1872, og det derved tilsigtede Niemed lykkedes ganske, 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 Værftet i Lidsrummet fra Begyndelsen af Mai til Midten af Juli 1873. — Denne Forandring i Byggeplanen, hvorefter Skibet sættes i Vandet i December 1872 istedetfor i Foraaret 1873, har imidlertid ved en senere indtruffen, uforudset Omstændighed medført en betydelig Forsinkelse i Færdiggjørelsen af Skibet. Da Skrueragler, Bundhaner m. m. til Maskinerne, som ovenfor nævnt, først skulde leveres af Fabrikkerne ved Udgangen af 1872, kunde de ikke indfættes i Skibet, medens det stod paa Beddingen, og da dette Arbejde derfor nødvendig maatte ske i Dot, maatte dets Udførelse udsættes, indtil Dokken blev disponibel. Dette sandt 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 overveiene Grund til endnu ikke at indfætte „Ddin“ i Dokken. Efter Afsløbningen var Arbejdet 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 Sylland skulde i Dot til Hovedreparation, fremskød det Spørgsmaal, om man skulde afbryde Arbejdet ved Pantseringen af Rasmusmatten, hvis Plader ikke kunde anbringes, naar Skibet stod i Dokken, eller om man skulde udsætte Dokningen af „Ddin“, indtil „Sylland“ kunde være færdig i Dokken. At afbryde Pantseringen vilde af Hensyn til Skibsbygningsarbejdet Drift ikke være heldigt, og da man ventede, at „Sylland“'s Reparation kunde være færdig i Efteraaret, foretrak man at sætte dette Skib i Dot i Juli Maaned og imidlertid at fortsætte Arbejdet ved „Ddin“'s Pantser og de øvrige Arbejder ved dette Skib, der kunde gjøres paa Vandet. Reparationen af „Sylland“ 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 indfætte det islandske Postskib „Diana“, efter som Ophalingsbeddingen var optagen af Dampskibet „Slesvig“ og derefter skulde benyttes til Stonneren „Sylla“ og Korvetten „Heimdal“, saa medførte dette, at „Ddin“ ikke kom i Dokken før den 4de Februar 1874, eller flere Maaneer 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 Maaneer, idet den først kunde udtages af Dokken den 2den Mai 1874. Der stod da endnu noget Arbejde tilbage ved Tømmerfundamenterne 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 Arbejdet særdeles raff frem, idet man, naar det lod sig gøre, gav Dele af Arbejdet i Afford. Da de svære Maskindele vare indtagne, og de to sidste Dampskjelder 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 Rjedlerne. Skibet var i Dot 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 lykkedes, 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 Rjedler i gjensidig Forbindelse, og som fra disse føre til de forskellige Gæner i Skibets Bund. Da „Ddin“ har to særskilte Dampmaskiner, var Kobbersmedarbejdet dobbelt saa stort som i et andet Dampskib, og de lokale Forhold i Skibet forøgede Vanskeligheden ved Arbejdets Udførelse. En medvirkende Årsag til, at Arbejdet medtog længere Tid, end der var ventet, var desuden Vanskeligheden ved at tilveiebringe duelige Haandværkere, en Vanskelighed, der først blev overvunden, da man formaadede en Kobbersmedemester i Byen til at sætte sit eget Arbejde til Side, for at kunne yde Hjælp ved „Ddin“. Beblagte Indberetning fra Underdirektøren ved Maskin- og Bygningsvæsenet oplyser nærmere Omfanget af Kobbersmedarbejdet og de Vanskeligheder, hvorunder det er udført.

Den ovenfor giene Fremstilling udviser, at Årsagerne til den stedfundne Forsinkelse