

de andre skal være Baglabefanoner, saa er det uoverskødig at benytte et saadant Apparat, i hvert Fald til Kanonens Afvisning og Projektilens Indvælselse, og hele Tegningen af Kasematten enddaa er indrettet derpaa, og Kasemattens Bygning begyndt. Naar man nu skulde i Stedet derfor have en tilsvarende Armstrongs Forlabefanon, saa kunde man paa Grund af Pladsen ikke anbringe noget hydraulisk Apparat til Afvisningen, og man maatte altsaa betjene Kanonen uden et saadant Apparat. Nu viser imidlertid Forsøg med engelske Kanoner af lignende Vægt, at naar de behandles uden hydraulisk Apparat, forløber der nemlig 8—10 Minuter mellem hvert Skud, og det vilde altsaa i høi Grad forringe den artilleristiske Kraft. Men dernæst, hvad de andre 4 Kanoner angaar, som staa i Kasematten, saa er der netop fordi de staa i Kasematten, stor Fordel ved Baglabefanoner, og det tror jeg erkendes selv af de ivrigste Forsvarere af Forlabefanonerne. Sagen er nemlig den, at man maa gjøre Kanonerne betydelig kortere, naar det er Forlabefanoner, anbragte i en saadan Kasemat, end Baglabefanonerne, idet det er nødvendigt med Hensyn til Forlabefanonerne, naar de lades, at Munden af dem anbringes flere Fod indenfor Vorten, for at man kan komme til at indføre Biffer og Projektil, medens derimod Baglabefanoneren staa i sin Stilling i Vorten, medens den lades. Naar vi derfor vilde have en Forlabefanon i Stedet for den for Skibet bestemte lange 26 Centimeters Kanon af 22 Tons Vægt, kunde vi ikke engang gaa tilbage til de seneste Kanoner af omtrent samme Kaliber, vi have faaet fra Armstrong, nemlig den 10 Tommers Kanon af 20 Tons Vægt, der ere anbragte paa „Moen“ og flere andre Kanonbaade, thi den vilde allerede være for lang, skjøndt den er betydelig kortere end den lange 26 Centimeters Kanon, men vi maatte gaa tilbage til den korte 10 Tommers Kanon af 18 Tons Vægt, som man allerede for adskillige Aar siden anfaa for at være for svag til Kanonbaadene. Jeg gjentager altsaa, at Spørgsmaalet om, hvad Artilleri „Helgoland“ skal have, er afgjort og derfor aldeles uafhængig af, hvorvidt man fremtidig vil gaa tilbage til Forlabefanoner, hvilket jeg rigtignok ikke tror. Naar dette er Tilfældet, saa er der aldeles ingen Grund til ikke at bestille Kanonerne nu ved næste Finantsaars Begyndelse. Som den høitærede Marineminister omtalte, forløber der i heldigste Tilfælde fem Fjerdingaar, efter at Bestillingen er gjort, og indtil vi have Kanonerne her; det er i det heldigste Tilfælde, og skal man dømme efter adskillige af de Erfaringer, vi have gjort i den senere Tid fra Armstrong, kan der maaske gaa meget længere Tid. Selv naar man nu holder sig til disse fem Fjerdingaar, saa er der af de to Aar, der udfordres til Skibets Færdiggjørelse, beregnet fra næste Finantsaars Begyndelse, kun tre Fjerdingaar til-

bage, og i den Tid skal Artilleriets Indstillinger paa Skibet foregaa, hvilket altid tager nogen Tid, men saa maa man dog indrømme, at det er i høieste Grad ønskeligt for ikke at sige nødvendigt, at Kanonen, forinden den anbringes ombord, kan blive indskudt. Der er mange Ting, som derved skal bestemmes, vi bør saaledes forsøge vort eget Krudt, for at se, om vi kunne benytte det i de nye Kanoner, eller om vi skulle bruge en Modifikation deraf, eller om vi skulle blive nødt til for disse Kanoners Vedkommende ligesom i Udlandet at benytte prismatisk Krudt. Jeg vil paaastaa, at det nu ved næste Finantsaars Begyndelse snarere er for sent at bestille disse Kanoner, og jeg antager, at det alene er, fordi den høitærede Marineminister samstemmer med, hvad Udvalget har sagt i Betænkningen, at man under den hurtige Udvikling af Artilleriet, som det for Tiden er i, bør opsætte saa længe som muligt at bestille sit Artilleri, da selv om man har bestemt sig for en vis Art Kanon, saa vil dog Fabrikationen af denne Kanon kunne blive udvirket videre. Jeg vilde have været meget tilbøjelig til at tro, at desuagtet havde det været rigtigere at faae en Bevilling til Artilleri allerede ifjor. Men som bekendt har Rigsdagen ikke været overmaade meget stemt for at give disse ekstraordinære Bevillinger paa §. 26, og jeg kan derfor meget godt forstaa, at det fra Marinebestyrelsens Side ikke kunde anses ønskeligt ifjor at opstille en større Bevilling end nødvendigt, hvilket jo ogsaa har viist sig derved, at der af det, der var forlangt til „Helgolands“ Bygning, blev affortet et temmelig betydeligt Beløb. Til hvad jeg før opleste af Udvalgets Betænkning, hvor det hedder, at Bygningen af Skibet bør fremmes saa hurtigt, som de forhaandenværende Omstændigheder maatte anbefale, tilføies der nu rigtignok: „Men man kan fra den anden Side ikke være villig til at yde Bevilling i et saadant Omfang, at de kun kunne blive opbrugte ved en saa stærk forceret Virksomhed, at Omtøfningerne derved forges, Arbejdstilfynet bespærliggjøres og Arbejdets Soliditet mulig bliver mindre.“ Jeg tænkte først, da jeg saae dette: Men hvortil sigter det? Men da jeg saae efter i Ministeriets Oplysninger, kom jeg til at tænke paa, at der staaer et Sted, at man har taget Ratten til Hjælp. Det er vist det, der har givet Anledning til denne Udtalelse i Betænkningen. Jeg skal derfor meddele Oplysning om, i hvilken Grad man har anvendt Nattearbejde. Sagen er, at foruden den store Mængde Skibsbyggere, der arbeide ved selve Skibene, er der andre, der arbeide i Værkstederne, som man har naturligvis søgt ved Anlaeg af Værkstederne at faae dem indrettede efter en saadan Maalestok, at det Arbeide, der kan udføres i dem, svarer til det Arbeide, som i samme Tid udføres udenfor, men derfor følger naturligvis ikke, at det jo let kan hændes, at man for at faae den fulde Brug for