

værende „Masnedfund“, det er Skibets Navn — at det i den korte Tid, hvori det har været i Fart, i enhver Henseende har gjort god Fyldest. Jeg skal naturligvis indrømme, at jeg lige saa godt kan seile som enhver Anden, men ogsaa her mener jeg, at dette Skib ikke har gjort god Fyldest, det er et stærkt Skib, men der kan paavises Tilfælde, hvor „Masnedfund“ ikke er kommet over, medens „Gerda“, det gamle Skib, samtidigt er naaet over til Dreghoved. Jeg skal iøvrigt være saa retfærdig at indrømme, at et Tilfælde jo kan gjøre det, et Skib kan være uheldigt og ramme en tyk Isflade, og et andet kan være heldigt og komme udenom Isfladen, men dette Uheld er iøvrigt ikke indtruffet eengang men et Par Gange. Dette ligger i Skibets Konstruktion, det ligger ikke dybt nok agter. Dersom man her havde, ligesom i Korsør, indrettet Skibets Dybtgaende efter det Farvand, det kunde beseile, — dette er jo nu begrændset ved at gaa Vest om Masnedø, saavidt jeg erindrer, til 6 Fod, — havde rettet sin Rante paa, at lade Skibet gaa Ost om Den, indtil det Tidspunkt var kommet, da man kunde føre Jernbanen ud til selve Masnedø, saa havde man faaet et bedre Skib, thi her er tilstrækkelig dybt Vand, og ved Dreghoved Bro er der, saavidt jeg veed, 10—11 Fod. Jeg tillader mig at nævne dette her, fordi det er affurat den samme Fare, som man, hvis min Udtalelse er rigtig, maa søge at afvende i Korsør ved Anstæffelsen af et nyt isbrydende Dampskib. Opgaven er meget vanskelig. Man gaar nødig, saaledes som Havneforholdene nu ere, af Hensyn til Korsør Havn til mere end en Dybde af 10 Fod. Om det vilde være rigtigere af Hensyn til Isvintrene at anlægge en Havn paa Sjællands Side oppe ved Halskov og gjøre denne Havn og forsaavidt ogsaa Forholdene noget bedre ved en Anløbsbro ved Slipskøen, skal jeg foreløbig lade staa hen. Jeg er forøvrigt ikke langt fra at tro, at det vilde være det første og bedste Skridt, thi naar Skibet ikke har tilstrækkeligt Dybtgaende og er tilstrækkeligt svært og tungt til at have, hvad man kan kalde Moment i sig, vil det ikke være tilstrækkeligt svært til at bryde Isen. Er man imidlertid, som Forholdene stille sig, henvisst til Dybtgaende, maa man idetmindste søge at faae Skibet indrettet saaledes, at det kan komme til at ligge paa den Anning, som maa anses for bedst. Derved tænker jeg mig, at Skibet kommer til at ligge med Agterenden dybest og Forenden lavest, og at man selvfølgelig ved en Isbrydning med Dampskib nærmest kan betegne det ved at sige, at Dampskibet kommer til at gaa i en Slags Gallop over Isen. Det løber op med Stævnen og skal da knuse Isen ved sin Vægt og ikke, som bevist ved Absalon og ved andre Leiligheder, knuse Isen ved at løbe mod den horizontale Flade. Jeg kan tænke mig et saadant Skib med en Vandtank for og agter og med en særegen Damppumpe

i Midten, saaledes at Vandet kan transporteres fra den forreste Del til den agterste Del, thi derved kan man faae Skibet, naar det løber ind i Havnen, til at ligge ens med Forenden og Agterenden; men naar det kommer udenfor Havnen, hvor Vanddybden er større, flyttes Vandet ved Dampkraften over til den agterste Del. Dette Experiment maa kunne udføres i et Par Minuter, og derved opnaas en Konstruktions, som giver alle de Goder, der ere nødvendige. Der var Ingen, det skulde glæde mere end mig, hvis min Udtalelse om, at 330,000 Kr. er for lidt, er feil, men jeg henstiller dog, om der ikke er Mulighed for at faae noget endnu Bedre for en større Sum, og om Tidspunktet ikke maatte være kommet nu, og for at vi ikke følge det, som jeg tror, mindre gode Exempel nede fra Masnedfund. Der har jo ogsaa været ontalt, hvorvidt man skulde forsøge paa ved Hjælp af Pantfer-skib at bryde Isen. Det have vi herhjemme slet ingen Erfaring om, men man har Erfaring derom fra Holland, og den Erfaring gjør man den Dag idag der, idet det hollandske Dampskibsselskab (Stoombootmaatschappij) holder tildels ved egne Midler en Rende aaben fra Amsterdam og ud i Nordsjøen. Det er nemlig gaaet op for dette Dampskibsselskab og for Handelsstanden i Amsterdam, at de paa Grund af deres vidtstrakte Handelsforbindelser ere tvungne, til at gjøre det muligt, hvorledes Isforholdene end stille sig, at kunne naae det aabne Vand til enhver Tid. Da det Selskab, der var dannet under Navn af isbrydende Selskab, ikke formaaede længere at bryde Isen, henvendte man sig til den hollandske Regjerings-Pantfer-skibe til Naadighed, og hidtil er det lykkes disse at holde Vandet aabent. Selskabet ere Forholdene der heldigere for Isbrydning end i Storebelt, thi Storebelt er et af de vanskeligste Steder, maasse vanskeligere end Elben, hvor der er en Del Isgang, men ogsaa vanskeligere end i Christiania Fjord, fordi Strømmen i Storebelt fører Isen frem og tilbage. Jeg vilde ikke have det anset for latterligt i nogen- som helst Retning, om der havde været rettet en lignende Forespørgsel til Marineministeriet her. Jeg veed det jo ikke, men naar jeg ikke har set Virkningerne, maa det formodentlig have sin Varslag i. at Marineministeriet har erklæret, at det ikke havde Skibe til sin Naadighed til det Arbejde. Det skal jeg ikke inblade mig paa at afgjøre, men jeg tror, at man kunde trække et enkelt Skib ud af Flaadens Reie, som, om det end ikke egnede sig til at gaa ved Korsør, dog kunde gjøre sin Nytte, naar Isforholdene forandre sig i Sundet, saa at det kan blive muligt, at man kan nyde godt af den Fart, som der for Diebliffet er i Kattegattet, og som ikke nu naaer længere end til Helsingør. Men det, som for mig er Varsagen til at bringe denne Forespørgsel frem, er Følelsen