

har man ikke troet at kunne gjøre noget Ansvar gjældende overfor Fabrikanterne, navnlig da der under Prøverne leveredes Damp fra Kjedlerne ogsaa til Styreapparatet, hvortil intet Hensyn var taget i Kontrakten. Vacuummet var ligesom tidligere under det, som var betinget.

Den i Kontrakten fastsatte 6 Timers Juldkraftsprøve afholdtes den 19de November f. A. Skibet var paa sit fulde Dybgaade, og Maskinerne udviklede gennemsnitlig ialt 2,556 indiceret Hestes Kraft med ca. 93 Omdreininger pr. Minut, hvorved der opnaaedes en Hastighed af 13,25 Knob, medens der efter Kontrakten var forlangt 2,500 indiceret Hestes Kraft, som var beregnet at ville give Skibet en Hastighed af omtrent 13 Knob. Vacuummet i Kondensatoren var som paa de to foran omtalte Prøver.

Paa Togtet i 1882, hvor, som før omtalt, forskjellige mindre Forandringer vare foretagne ved Maskinerne, blev Omdreiningerne ved et to Timers Løb bragt op til 98, hvorved opnaaedes en Fart af omtrent 13,5 Knob.

Dampmaskinerne have, efterat ovennævnte Forandringer ere foretagne, i det Hele arbeidet særdeles tilfredsstillende, og de manøvreres let og hurtigt efter Kommando fra Dækket. Skibet bringes med Lethed op til sine større Hastigheder og holdes uden Banfælighed paa disse.

Kulkasserne kunne rumme ca. 1,200 Tønder Kul, der ere tilstrækkelige for Skibet til at gennemløbe ca. 2,000 Kvartmil eller dampe i ca. 8 Gange med en Hastighed af 9 Knob.

Efter ovennævnte Prøver ere Maskinerne blevne godkendte og modtagne, idet man ikke har troet at burde gjøre noget Ansvar gjældende overfor Fabrikanterne med Hensyn til det mindre gode Vacuum, der vel kan beklages, men med Hensyn til hvilket det maa erindres, at Maskinerne trods dette rigeligt have præsteret den stipulerede indicerede Hestekraft ved Juldkraftsprøven, ligesom ogsaa Kulforbrugsprøven ifølge det foregaaende maa siges at have været tilfredsstillende.

Manøvrerne. Skibet har vist sig at være let at manøvrere og at lystre Roret og Maskinen villigt. Der har endnu ikke været Leilighed til at anstille nøiere Forsøg over Skibets Dreiningshastighed og Dreiningdiameter, saa at noget Bestemt kan ikke udtales derom. Efter de alt indbundne Erfaringer tør man dog vente at ville opnaa tilfredsstillende Resultater i saa Henseende, da det synes at fremgaa, at Dreiningdiameteren næppe vil overskride ca. 6 Gange Skibets Længde, og at Tiden til en hel Dreining vil falde mellem 4 à 5 Minuter.

Sødygtighed. Under alle Veirforhold, hvori Skibet har været prøvet i Sundet, har det klarer sig godt, og der har Intet været til Hinder for at betjene dets forskjellige Baaben.

I Ivarere Sø udenfor Sundet er Skibet kun prøvet en enkelt Gang, nemlig den 12te Oktober d. A. vesten for Falsterbo Fyrskib med DSD. Vind. Ved denne Leilighed slingrede det, med Søen tværs og Maskinerne stoppede, nærligt 20 Gange (fra den ene Side til den modsatte) i et Minut, Udslagene vare gennemsnitlig 9—10° til hver Side, og enkelte Slingringer naaede op til 14 à 15°. Med Maskinerne gaaende fuld Kraft og Søen tværs slingrede Skibet ligeledes ca. 20 Gange i Minutet, uen Udslagene vare mindre og naaede ikke op over 10° til hver Side. Naar Skibet lagdes med Søen for eller agterind, ophørte Slingringsbevægelserne næsten helt.

Ihvorvel der først efter længere Tids Erfaring og ikke efter denne kortvarige Prøve kan foreligge nogen bestemt Udtalelse om Skibets Sødygtighed, kan det dog anses for afgjort, at det ligesom Pantserbatterierne af samme Størrelse paavirkes stærkt af de større Søer, som aabent Farvand giver, og at det under Forhold som ved Prøven den 12te Oktober næppe vil være muligt at betjene den 14" Kanon og selv de mindre Kanoner paa Agterdækket; endvidere kan Sideudskydning af Whiteheads Torpedoer neppe heller benyttes under saadanne Forhold.

Det, som gjør „Tordensfjold" urolig i Søgang, er den korte Svingningstid, der, som tidligere nævnt, kun er ca. 3 Sekunder. Med den ved Bevillingen begrændsede Størrelse af Skibet i Forbindelse med Fordringen om Anbringelsen af en saa særdeles Ivar Kanon, som „Tordensfjold"s 14" Kanon og med det brede Pantserdæk, som det var nødvendigt at anvende, naar Skibets Pantserbeskyttelse ikke skulde blive næsten hel illusorisk, har det imidlertid ikke været muligt ved Bestemmelsen af Skibets Proportioner og Vægtens Fordeling ombord at fikke sig en lang Svingningstid og dermed følgende større Rolighed i Sø.