

føres hurtigt, og at flere Skibe kunde repareres samtidig; men allerede under almindelige Forhold var det vanskeligt at udføre alle de Dofninger, som maatte anses for ønskelige, og man maatte saaledes opgive Tanken om at rense og male Bunden mere end een Gang om Aaret paa de Skibe, der vare oplagte i krigsberedt Stand, medens dette Arbejde burde foretages 2 Gange aarlig paa Grund af den stærke Begroning, som Skibene i Flaadens Leie ere udsatte for og som har en meget skadelig Indflydelse paa deres Hastighed under Damp.

Endelig maatte det jo ogsaa siges at være ønskeligt at have en Dof i Reserve, naar den anden Dof repareredes og derfor ikke kunde benyttes.

Til de ovennævnte Ulemper sluttede sig imidlertid ogsaa andre, foraarsagede af den eksisterende Dofs Utilstrækkelighed i nogle af dens Dimensioner, Hensyn taget til det forandrede Forhold mellem Skibets Proportioner, som Udviklingen efterhaanden havde medført. Den Længde, som man saaledes ønskede at give de større Skibe paa Grund af de betydelige Forandringer, som stilledes til Fart, var i flere Tilfælde en Del større end Doffens Længde. Dybgaaendet paa Doffens Blokke var for ringe til flere af Skibene, saaledes at de under almindelige Forhold maatte læmpes, og naar det var Lavvande, slet ikke kunne flyde ind over Blokken. Deres Indsætning i Dof eller Udtagnings af denne maatte da vente til Vandet steg, hvilket i flere Tilfælde har varet i 8 à 14 Dage. Dette Forhold vilde kunne medføre alvorlig Ulempe, naar et Skib kom ind liggende paa Hælen eller paa Næsen som Følge af Havari og hurtigt muligt skulde indsættes i Doffen.

Disse forskellige Omstændigheder vare altsaa Anledningen til, at Ministeriet paa Finantslovsforslaget for 1879—80 optog et Beløb af 7,000 Kr. til Forberedelser til Bygning af en ny Dof, hvilket dog ikke blev bevilget. Det gjenoptoges paa Finantslovsforslaget for 1880—81, og ved dette Aars Finantslov bevilgedes et Beløb af 5000 Kr. til Underøgelser. Disse foretoges i 1880 i den Del af Flaadens Leie, der ligger Vest for Nyholms sydlige Del, og hvor der kun forefindes en mindre Vanddybde, paa hvilken Plads en ny Dof vilde faa en god Beliggenhed i en Udvidelse af Nyholm mod Sydvest. Der foresandtes her en Grund af meget lignende Bestaenhed som den, hvorpaa den nuværende Dof er bygget, vel særdeles vandførende, men af tilstrækkelig Bæreevne. I 1881 udsendte Ministeriet Bestyreren af Søværnets Bygningsvæsen tilligemed to af

Værftets Mestres til Udlandet, for at de kunde gjøre sig bekendte med de nyeste Anlæg saavel af faste som af flydende Doffer andetsfæds, forinden Projektet til Anlæg her udarbejdedes. Efterat Ministeriet havde bestemt sig for Bygningen af en fast Dof, og med Fremtidens Krav for Die til de hyppigere Dofningsarbejder, der flyde af den fuldstændige Overgang til Jernskibe, og til i Tilfælde af Krig med den Tilvæxt af Skibe, Flaaden efterhaanden forventes at faa, at kunne udføre foresaldende Reparationer i kort Tid, fastholdtes den valgte Beliggenhed for det nye Anlæg paa Værftet. Størrelsen af Doffen bestemtes saaledes, at den kunde optage et Skib af moderne Former, dog saaledes at der var Sikkerhed for dens Anvendelighed ved en eventuel fremtidig Forandring i Forholdet mellem Proportionerne. Et fuldstændigt Projekt til Anlægget udarbejdedes nu ved Søværnets Bygningsvæsen, hvortil Udgiften ifølge Overlaget vil andrage 3,160,000 Kr. Som 1ste Bidrag hertil opførtes paa Finantslovsforslaget for 1886—87 et Beløb af 250,000 Kr., der imidlertid ikke blev optaget paa Marineministeriets Budget i Henhold til foreløbig Lov af 26de Marts 1886 om Indtægts- og Udgiftsbevilling, indtil Finantsloven for 1886—87 er givet. Det gjenopførtes paa Finantslovsforslaget for 1887—88, men blev et heller optaget paa den foreløbige Lov for dette Finantsaar. Da det fandtes ønskeligt, forinden nærværende Lovforslag forelagdes Rigsdagen, at komme til Kundskab om, hvorvidt der i Udlandet i de senere Aar maatte være fremkommet noget Nyt af Betydning paa de faste Doffers Omraade, udsendtes atter i indeværende Aar Bestyreren af Søværnets Bygningsvæsen tilligemed den under ham nærmest staaende tekniske Embedsmand ved Værftet. Ifølge de paa Rejsen indbundne Erfaringer har der imidlertid ikke været Anledning til at foretage Forandringer af mere indgribende Betydning i det foreliggende Forslag.

Ved Bestemmelsen af Doffens Form have de engelske Orlogsdoffer nærmest tjent til Forbillede. Hovedmaterialet i Doffens Murværk er Beton, der i Udlandets Doffebygninger bruges i større eller mindre Udstrækning og af og til endog ubelukkende. Beklædning med tilhugne Sten er anvendt med behørigt Hensyn til Soliditet og Økonomi. Medens den tilstedeværende Dof paa Værftet lukkes med Dreieporte, har man her bestemt sig for Flydeporte, der nu almindeligst anvendes ved Orlogsdoffer. Tømningen af Doffen tænkes bevirket ved Centrifugalpumper i et Tidrum af 3 à 4 Timer.