

Det første Eksempel er Hans Majestæt Kongens Dampskib „Dannebrog“, som er bygget hos Firmaet Burmeister & Wain. Dette Skib var oprindelig paa-tænkt bygget paa Orlogsværftet og beregnet til i saa Fald at ville koste 670,000 Kr. for Skrog og Maskine. Burmeister & Wain fik ifølge den afsluttede Kontrakt 672,000 Kr. for Bygningen, altsaa meget nær det samme som Beføstningen vilde have været paa Orlogsværftet.

Det andet Eksempel er Transportbaadene Nr. 22—25, der alle ere ganske ens. Af disse bleve Nr. 22 og 23 byggede paa Orlogsværftet og kostede ifølge Regnskaberne i alt 90,971 Kr., medens Nr. 24 og 25 ere byggede paa Helsingørs Skibsværft og kostede i alt 97,234 Kr., altsaa noget mere end de paa Orlogsværftet byggede Baade.

Det tredje Eksempel er Torpedobaaden „Havhesten“, der er bygget hos Thornycroft i London og kostede for Skrogets og Maskineriets Vedkommende ifølge Regnskaberne 238,676 Kr. Denne Baad kan sammenlignes med „Nordkaperen“, som er bygget paa Orlogsværftet og er ubetydeligt større end „Havhesten“. „Nordkaperens“ Skrog og Maskine kostede ifølge Regnskaberne 250,987 Kr., og reduceres dette Tal med 9 pCt., som svarer til, hvad „Havhesten“ er mindre end denne Baad, faas 228,400 Kr. til Sammenligning med 238,676 Kr. for „Havhesten“. Den paa Orlogsværftet byggede Baad har altsaa været noget billigere end den hos Thornycroft byggede.

De her fremdragne Eksempler ere ikke i Favn af Orlogsværftet, idet den største Erfaring paa dette Sted haves med egentlige Krigsskibe, men for disses Vedkommende lader der sig ikke opstille nogen Sammenligning. De to Transportbaade, som ere byggede paa Helsingørs Skibsværft, ligne saa meget Handelskibe, at de falde ind under de private Skibsværfters særlige Omraade, og „Havhesten“ er bygget paa Thornycrofts Værft i London, hvor der udelukkende bygges den Art Fartøjer, som er en ren Specialitet, medens „Nordkaperen“ er bygget paa Orlogsværftet af Haandværkere, der ere vant til at behandle det sværere Materiale til de større Skibe og kun have ringe Kendskab til Behandlingen af det tynde Materiale, hvoraf Torpedobaadene bygges.

Saaframt der kunde anstilles en Sammenligning mellem Beføstningen paa privat Værft og paa Orlogsværftets for et større Krigsskib, er der Grund til at antage, at Forholdet vilde stille sig gunstigere for Orlogsværftet end i de foreliggende ovenfor fremdragne Tilfælde, men Forfælleren kan dog næppe blive meget stor; thi den Beføstning, som medgaar til Orlogsværftets Arbejde paa et Skib, som bygges der, udgør kun en Brøddel af Skibets hele Beføstning, og denne Brøddel er mindre, end man ubeset vilde være tilbøjelig til at tro, saaledes at den ikke kan have nogen overvejende Indflydelse paa den samlede Udgift ved Skibets Bygning. Dette vil tydeligere ses ved at fremdrage et bestemt Skib, som f. Eks. „Sver Hvittfeldt“.

Den samlede Beføstning ved Bygningen af „Sver Hvittfeldt“ er ifølge Regnskaberne følgende:

	Beføstning.	Procent.
Arbejdsløn udbetalt paa Orlogsværftet . . .	968,292 Kr.	25
Anstæffelser fra private Firmaer . . . . .	2,967,326 —	75
Σ alt . . .	3,935,618 Kr.	100

Af denne Opførelse vil det ses, at kun 25 pCt. af Beføstningen ved Bygningen af „Sver Hvittfeldt“ er medgaaet til Arbejdsløn paa Orlogsværftet, medens 75 pCt. er medgaaet til Anstæffelsen fra private Firmaer af Maskiner, Artilleri, Torpedo-apparater, Panserplader, Inventarium, Materiale til Skroget m. m., og det tør antages, at Beføstningen ved disse Anstæffelser ikke er meget forfællig, hvad enten de foretages til et Skib under Bygning paa Orlogsværftet, eller de henhøre til et færdigt anstæffet Skib. Det er saaledes egentlig kun paa den Fjerdedel af Beføstningen, som er medgaaet til Arbejdsløn paa Orlogsværftet, at der kunde tænkes at fremkomme en større Forskel mellem Udgifterne ved Bygningen paa Orlogsværftet og paa privat Værft. Selv om der imidlertid her fremkom en forholdsvis stor Forskel, vilde den tabe det meste af sin Betydning i Forhold til hele Skibets Beføstning. Der er dog,