

en saadan Maade, at en Afhjælpling af de derved fremkaldte Ulemper maa ansees umulig ved en blot Revision.

De saaledes eksisterende Mangler i den nuværende Skibsmaalings-Methode have allerede for længere Tid siden ladet den Tanke opstaae hos Toldbestyrelsen, at det vilde være hensigtsmæssigt at foretage en omfattende Ændring af det nu benyttede System og derved saavidt muligt, og navnlig saavidt som det vilde findes at svare til vore Forhold, at tage Hensyn til den i Maret 1854 i England indførte og der med meget Bifald optagne nye Methode. Heri bestyrkede en Skrivelse af 1861 fra det Kjøbenhavnske Grøsserer-Societets-Comitee, hvilken, foruden at anke over nogle mere underordnede Mangler i den nuværende Methode, som lettere kunde afhjælpes, især fremhævede sammes Anøgtighed med Hensyn til lange, skarpe Skibe ligeoverfor korte fyldige, hvorved der bevirkedes en Prægravation for de forstnævnte, hvilken af Comiteen betegnedes som en Ubillighed i og for sig og som en Hindring for at skaffe de nyere, mere tidsvarende Skibsconstructioner Indpas hos os. Comiteen var af den Formening, at en Forandring i de nugældende Bestemmelser om Skibsmaaling var ønskelig, og at det da laae nærmest at henvende Opmærksomheden paa den nuværende, efter Kyndiges Dom fortrinlige, engelske Maalings-Methode hvis man skulde komme til at adoptere hiin engelske Methode usforandret, kunde dette efter Comiteens Formening muligviis føre til, at danske Skibe i engelske Havne, mod at tilstaae Reciproцитet for engelske Skibe i danske Havne, fritoges for Maaling der, hvorved der vilde spares baade Penge og Tid, og Afslutning af Fragter for danske Skibe af engelske Havne vilde lettes. Om end Indførelsen af den samme Methode i begge Lande ikke skulde have til Følge, at Skibenes Drægtighed i begge Lande udtryktes med netop det selsamme Maal, saa formeente Comiteen dog, at der ikke kunde være Noget til Hinder for at fastsætte et constant Forhold i dette Maal, og denne Overensstemmelse vilde allerede i mange Tilfælde være til Nytte for Handelsfavnet, selv om man

derved ikke gjensidigt opnaaede Fritagelse for Maaling.

Denne Comiteens Opfattelse kunde Toldbestyrelsen ganske gjøre til sin egen.

Alle i fremmede Lande bestaaende Skibsmaalingsmetoder, med Undtagelse af den engelske og amerikanske, staae nemlig mere eller mindre langt tilbage for vor nuværende. Da den amerikanske Maalingsmethode, der iøvrigt er bygget paa de samme Principer som den engelske, imidlertid er forbunden med en Vidtløftighed, der turde gjøre den lidet anbefalelig og vistnok ogsaa vil udelukke den fra at finde Efterligning andetsteds, paa Grund af den store Mængde Maal, den kræver optagne, er den engelske Methode den eneste, man kan tage til Mønster, naar der er Tale om at indføre Forbedringer af gjennemgribende Natur. Lovbestemmelserne angaaende den engelske Methode ere indeholdte i Merchant Shipping Act af 1854, 2 Deel, Capitel Measurement of Tonnage Artikel XX—XXIV, medens de fornødne administrative Bestemmelser om Methodens Udførelse ere bragte til offentlig Kundskab under Titel af Instructions to Measuring-Surveyors employed in the Measurement of Shipping under the Merchant Shipping Act 1854. En Forandring af de i den nævnte Parlamentsact af 1854 indeholdte Bestemmelser om det Afdrag, der skal gives Dampskibe for den bevægende Kraft, har foranlediget, at der senere, under usforandret Titel i 1861 er udkommet en ny Udgave af Instructionen, der tillige indeholder Merchant Shipping Acts 2den Deel.

I England kommer der tvende Maalingsmetoder til Anvendelse. Den første og principale Methode (Rule I.) giver et Resultat, der nøiagtigt svarer til hvert Skibs virkelige Rumfang; men den forudsætter et Skib, hvis Indre ikke frembyder nogen væsentlig Hindring for at erholde de efter denne Methode fornødne Maal rigtig optagne. Den anden Methode (Rule II.), kan derimod anvendes paa ethvert Skib, ogsaa naar det har Ladning inde, men den giver et usoiagtigt Resultat, der som oftest ikke lidet vil overstige den efter den principale Methode udkommende Drægtighed.