

Methode I er baseret paa den Betragtning, at Skibenes nøiagtige indre Rumfang frembyder den bedste Maalestof for Afgiftens Beregning. Det var derfor Opgaven ved en practisk Maade at udfinde det indre cubiske Indhold saa nøiagtigt som muligt, og denne Opgave er ved Hjælp af den saakaldte Chapman'ske Approximationsformel løst paa en efter Sagkyndiges Dom meget tilfredsstillende Maade, saaledes at det efter hiin Methode udfundne Cubikindhold i Pragis kan ansees som det indre Skibs virkelige cubiske Indhold. Ligesom man nemlig ved Hjælp af hiin Formel kan finde Arealet af et lodret Tværnit, hvorved Skibets Breder paa vedkommende Tværnit danne de Ordinatorer, som Formelen udfordrer, saaledes kan samme Formel, og med samme Nøiagtighed, ogsaa anvendes til at finde Cubikindholdet af Skibsrummet, hvis uregelmæssige Former bevirke, at de simple mere bekjendte mathematisk Formler ikke kunne anvendes. Combinerer man de enkelte lodrette Tværsnits Arealer med Længdeinddelingen, saaledes at man istedenfor Brederne tager hine Arealer til Ordinatorer, saa erhoder man ved Hjælp af Formlen Skibets Cubikindhold som Resultat. Dette er Fremgangsmaaden efter den engelske Methode I. Jo flere Breder der maales i de enkelte Tværnit, desto nøiagtigere erhoder man disses Areal; og jo flere enkelte Tværnit man maaler, desto nøiagtigere vil Formlen udbringe Skibets Cubikindhold. Da denne Methodes practiske Anvendelighed imidlertid i saa Henseende er bunden til visse Grændser, og en mathematisk Nøiagtighed ei heller er nødvendig for det Diemed, hvortil Methoden skal bruges, har man i England valgt en Middelvei og bestemt, at der, alt efter Skibets Størrelse, skal maales 3, 5, 7, 9 eller 11 Tværnit, samt i hvert Tværnit, hvis Dybden ikke overstiger 16 Fod, 5 ellers derimod 7 Breder. Herefter vil det ringeste Antal Maal (incl. Længden, der skal søges umiddelbart under Dækket) andrage 19, og det største 89; i begge Tilfælde foruden de Maal, der foranlediges ved Rum paa Dækket, Affatninger deri og desl. I de enkelte Tilfælde, hvori udmaalelige Tværnit fremkomme ved Længdens Endepunkter, stiger An-

tallet af Maalene henholdviis for de mindste og største Skibe til 31 og 105. Skibets efter det Foranstaaende udfundne Cubikindhold divideres derefter med 100, hvorved fremkommer de som Udtryk for Drægtigheden gjældende Register-Tons, affæet fra mulige Rum paa Dækket, der eventuelt lægges til, ligesom paa den anden Side for Dampskibes Vedkommende Mastinrummets Indhold m. v. trækkes fra, forsaavidt Spørgsmaalet er om Skibets afgiftspligtige Tonnage.

Denne Methode til at maale Skibe har, ved Siden af en alle Fordringer fyldestgjørende Nøiagtighed i sine Resultater, tillige den store Fordeel, at de efter samme udforte Maalinger kunne controleres, uden at man behøver at have Skibet for sig. Dette skeer i England paa den Maade, at der efter de opgivne Maal konstrueres Curver inde i Skibsmaalingens controlbureauet i London, ved hvilke selv meget ubetydelige Feil skulle kunne opdages. Enhver efter Methode I. udført Maaling eftergaaes og controleres paa denne Maade, inden Maalings- og Registrerings-Certificatet bliver udstedt, hvilken Control udføres ved den dertil oprettede Autoritet, til hvilken i hvert enkelt Tilfælde Maalingsforretningen uophødelig indsendes. Findes der ved Revisionen Feil, bliver der anordnet en Ommaaling for at redressere disse. En saadan Controls Gavnlighed ligger klart for Dagen, idet derved ikke alene forebygges Feiltagelser, men ogsaa Uredeligheder fra Maalings-Embedsmændenes Side; og den Omstændighed, at man ikke har fundet det betænkeligt at gennemføre denne Forholdsregel i England, turde tilstræffeligt godtgjøre, at den kan udføres uden Gene for Skibsfarten.

Et yderligere Fortrin ved den her omtalte Methode bestaaer deri, at den udelukker den ved vor nuværende Methode tilstedeværende Mulighed for at kunne indrette Skibets Construction saaledes, at Maalingsens Resultat, alt efter det forehavende Diemed, bliver enten mindre eller større end det ifølge de Principer, der ligge til Grund for Methoden, egentlig burde være, og end Skibets virkelige Rumfang og Bærekraft er. Man er ved et Skibs Bygning istand