

til at paavirke vor nuværende Methodes Resultater i forskjellig Retning, det være sig ved, til Skade for Statskassen og andre Skibe, at bringe det vedkommende Skibs officielle Dragtigheds-Ansættelse under Virkeligheden, eller ved, til Fordeel for Skibsbyggerne, men paa Rederens Befordring, hvis Skibets Byggesum er betinget pr. Commercelæst af den officielle Dragtighed, at bringe den sidste over Virkeligheden. Den engelske Methode giver derimod tilnærmelsesvis det mathematisk rigtige Resultat med relativ Vished for alle Skibe af hvilken-somhelst Construction.

Hvad der endvidere opnaaes ved denne Methode, fremfor ved vor nuværende, er, at Rederen, da han kender Skibets Rumindhold nøiagtigt i hvert enkelt Tilfælde med temmelig Lethed kan udfinde, hvormed det kan rumme af visse Varer. Antallet af Register-Tons, multipliceret med 100, giver nemlig Indholdet i Cubiffod, og naar heri fradrages hvad Kabhyter og andre Indretninger samt Provisionen o. s. v. optage, saa bliver Resten det for Ladningen disponible Rum. Hvor forskjelligt nu end dette sidste i enkelte Tilfælde kan falde ud efter de forskjellige Omstændigheder, saa har man dog i England officielt opstillet et almindeligt Forhold i saa Henseende, som staaer til i de fleste Tilfælde, idet der ved Forsøg er udfundet, at der, ved at multiplicere Skibets Tonnage under Dækket med $1\frac{7}{8}$ under almindelige Forhold og for en Reise af Middelvarighed, udkommer det Antal af Tons paa 40 Cubiffod hver, som Skibet vil være istand til at indtage af Ladegods (measurement cargo). Paa lignende Maade har man endvidere, idet man er gaaet ud fra, at der bestaaer et vist Forhold mellem Skibets indre Rum og Bæreevnen (fremstillet ved den Deel af Skibet, som ligger mellem Vandlinien i tom Tilstand og Vandlinien i ladet Tilstand), efter et Gjennemsnits-Forhold for et Skibs Bæredygtighed fundet, at man ved at multiplicere Skibets Register-Tonnage under Dækket med $1\frac{1}{2}$ erhoder det Antal Tons, à 2240 \mathcal{L} engelsk, (dead weight cargo), som et Skib efter sin Register-Tonnage i Gjennemsnit kan bære af Vægtgods. Heraf

fremgaaer tillige, at den engelske Register-Ton er noget ganske Andet end den almindelige engelske Ton, som enten udtrykker et Maal af 40 Cubiffod eller en Vægt af 2240 \mathcal{L} .

En Omstændighed, der paa en vis Maade kan betragtes som en Ulempe ved den fornavnte Methode, er, at samme, da der fordres Tværnit, maalte for og agter, paa Steder, hvor der i mange Tilfælde findes Kabyt, Følgerum o. desl., kun kan bringes til Anvendelse i Skibe, hvori de anbragte Indretninger tilstede Maaling af alle Tværnit. Dette har i England ført til den Nødvendighed, ved Siden af den foran beskrevne Methode (Rule I.) at opstille en anden Maalingsmethode (Rule II.) som ikke blot finder Anvendelse paa Skibe i ladet Tilstand, men ogsaa paa alle saadanne Skibe uden Ladning, der paa Grund af de ovenberørte Hindringer ikke kunne maales efter Methodens I.

Methoden II. fordrer, at der maales en Længde paa Dækket, den største Brede tværs over Dækket imellem Klædningerne udenbords samt det udvendige Omfang af Skibet, hvilket sidste søges ved fra fornavnte Bredes Endepunkt paa den ene Side til sammes Endepunkt paa anden Side at føre en Skæde i perpendicular Retning under Skjolen. Halvdelen af dette Omfang adderes til Halvdelen af den største Brede, Summen kvadreres, Resultatet multipliceres med Skibets Længde, og Productet atter med en Factor, som for Træskibe andrager til 0,0017 og for Jernskibe til 0,0018, hvorved man faaer Skibets Register-Tonnage under Dækket; hertil lægges eventuelt de paa Dækket værende Rum efter Reglerne i Methode I. Denne Methode kan selvfølgelig kun give et meget usiagtigt Resultat, men den finder af de ovenfor anførte Grunde en temmelig udbredt Anvendelse i England, og skal navnlig, maastee mere end nødvendigt, komme til Anvendelse paa fremmede Skibe, hvorved de af disse, der i større eller mindre Grad ere byggede lange og skarpe, forurettes ligeoverfor engelske Skibe, idet Methodens II. giver et større Resultat for saadanne Skibe end Methodens I. Herved maa bemærkes, at Bestemmelserne i Merchant Ship-