

formeentlig til de Punkter, der bør fastsættes i Loven.

Til § 11.

Idet Lovforslaget slutter sig, hvad den fuldstændige Maaling angaaer, til det engelske System, er det, som det overhovedet vilde være, nødvendigt at der etableres to Metoder, nemlig en for den fuldstændige Maaling og en anden for de Skibe, hvis Ladning eller i dem anbragte Indretninger umuliggjøre en saadan. For imidlertid at forebygge, at midlertidig Maaling for Nemheds Skyld foretages, hvor den fuldstændige Methode burde have været anvendt, er det udtrykkeligt sagt, at hiin kun finder Sted, hvor Omstændighederne forbyde Anvendelsen af denne.

Til §§ 12—15.

I disse Paragrafer omhandles den fuldstændige Maalingsmethode, adopteret efter den engelske i Henhold til de foranstaaende almindelige Bemærkninger. Ved Redactionen af de paagældende Bestemmelser har man ordret holdt sig til Gjengivelsen af de engelske Bestemmelser, idet man har antaget deels derved at have givet et klart Billede af den hele Fremgangsmaade, deels tillige at der derved vil blive bidraget til, at vor Maaling lettere erholder den attraaede Anerkjendelse i England, naar Lovbestemte, strengt efter de engelske affattede Regler for Maaling og Beregning foreligge.

Til §§ 16—17.

Som den Methode, hvorefter Skibe i ladet Tilstand m. v. foreløbig og indtil den fuldstændige Methode kan anvendes, blive at maale, har man i nærværende Paragrafer i det Væsentlige optaget den nugældende interimistiske Maalingsmethode (§ 53 i Instructionen af 27de Mai 1861), med enkelte af den i Anledning af Lovforslaget nedsatte Comission foreslaaede Simplificationer og Forbedringer og med de Forandringer, der ere en Følge af Antagelsen af den i Forslagets § 3 foreslaaede nye Eenhed. Man har nemlig herved ikke troet det nødvendigt at gaae ind paa

den i England anvendte summariske Methode, da dette i og for sig ikke vilde medføre nogen Fordeel med Hensyn til Anerkjendelsen, idet Maalingen af Skibe i England efter den summariske Methode selv ei der gjælder længere end for et kortere Aaremaal (3 Aar), for engelske Skibes Bedkommende endog kun for en enkelt Reise, og da vor summariske Methode maa ansees for at være simplere.

Bed den i disse Paragrafer omhandlede Maaling optages ikkun Skibets 3 Hoveddimensioner, og Drægtigheden udfindes ved Hjælp af disse samt af forskjellige Divisorer, hvis Størrelser ere afpassede efter Skibenes forskjellige Bygningsformer. Disse Divisorer kan der imidlertid ikke tillægges nogen høi Grad af Paalidelighed, men det forventes, at længere Tids Brug af dem vil lede til den nødvendige Erfaring for at kunne rette de mulige Feil i deres Størrelse, og henført hertil er det, at der i § 17 er indsat en Slutningspassus om, at Divisorerne ere underkastede de Modificationer, som Overtoldbestyrelsen efter nærmere indvunden Erfaring maatte bestemme.

Til § 18.

Denne i og for sig hensigtsmæssige Revision af Maalingerne vil formeentlig saameget mindre kunne undværes, naar der gjøres Regning paa at see vore Maalebrevs betragtede som gyldige i England, hvor den er overdragen en surveyor general for tonnage. Den paatænkes henlagt til Hovedregistreringscontoiret i Kjøbenhavn (jvfr. Lovforslaget om Registrering af danske Skibe), fra hvilket et Beviis, der omfatter Maalebrevet, vil være at udfærdige, og er paatænkt at finde Sted baade for danske og fremmede Skibe.

Til § 19.

Bestemmelsen heri vil allerede være motiveret ved hvad der ovenfor i Almindelighed er yttret om Planen for nærværende Lovudkast, medens Slutningsbestemmelsen formeentlig tilsiges af Hensigtsmæssighedshensyn og den foreslaaede Tilslutning til det engelske System.