

skulde forandre dem, at adoptere det engelske System, som medfører de store Fordele, baade med stor Nøiagtighed at beregne det indre Rum af Skibet, som det gjælder om at udfinde, og at give Udsigt til at faae vort Skibsmaal anerkjendt i England, saa at vore Skibsførere og Skibsbedere staaes for den Uleilighed og de Bekostninger, der ere forbundne med, at Skibene skulle ommaales, naar de komme dertil. Vil man imidlertid opnaae en saadan Anerkjendelse, er det klart, at det bliver nødvendigt at adoptere Systemet til Punkt og Brille og ikke tillade sig den mindste Afvigelse derfra, ellers opnaaer man neppe det egentlige Formaal. Dette har Ministeriet ogsaa gjort i det foreliggende Lovudkast, og Følgen deraf har jo været — hvad der maastee har været stødende for Manges Dine — de brudne Tal af Hundredebeelsfod og, hvad jeg har hørt mange misbillige, den engelske Benævnelser „Ton“; man har ønsket istedet at faae den danske Benævnelse „Tønne“ ind. Jeg troer imidlertid, at „Ton“ er langt at foretrække, deels fordi det er en Størrelse, der er kjendt over hele Verden af alle Søfarende, og deels fordi Tønne bruges om forskjellige andre Størrelser, snart Korn, snart Kultønder, og vi have endnu en tredie Størrelse, der er forskjellig fra den, her er meent, idet man, naar man taler om, hvormange Tønder et Skib er paa, mener, hvormange Tønder Korn det kan indtage. Jeg mener derfor, at Benævnelsen „Ton“, skjøndt den klinger ilde, er den eneste rigtige at bruge. Den har desuden den Fordeel, at den staaer i et beqvemt Forhold til den hidtilværende danske Commercekast, saa at man uden stor Vanskelighed kan oversføre den paa de bestaaende Love om Skibsafgifter af forskjelligt Slags. Jeg har anerkjendt, at Loven i det Hele har vundet Meget ved Behandlingen i Landstinget, og der er i de Forandringer, der er skete, kun nogle enkelte Realitetsforandringer, jeg anseer for at være mindre heldige. Der er saaledes i § 6 under Lit. F., angaaende Dampskibe, efterat der er angivet nøiagtigt, hvorledes Maalingen

i Henhold til Regel I skal foregaae; sagt, at der skal gives en Godtgjørelse efter Størrelsen af det Rum, som optages af Maskinen, og at Reglerne fra den cubiske Opmaaling af dette Rum skulle fastsættes af Overtoldbestyrrelsen. Nu forekommer det mig forunderligt, naar man giver nøiagtige Regler for en Deel af Maalingen, saa at sætte en anden Deel, der har ligesaa megen Indflydelse derpaa, meget vagt. Jeg formoder, at denne Bestemmelse er kommen ind paa Grund af de Forandringer, man forudsæer i den engelske Maaling. Men jeg antager, at det var rettest reent ud at sige, at man retter sig efter den engelske Lovgivning og hvad der fremtidigt deri bliver bestemt, saa er Sagen klar og bestemt. Ved den midlertidige Maaling, som omtales i § 7, har man istedetfor de Divisorer, der vare satte ind i det oprindelige Lovforslag, kun sagt, at Divisorerne skulde være imellem 110 og 160. Det er en meget elastisk Bestemmelse, der egentlig siger slet ingen Ting, og jeg troer rigtignok, at man langt hellere maa gjenindsætte den i det oprindelige Lovforslag givne Scala istedetfor den ubestemte Størrelse mellem 110 og 160. I § 9 er der bestemt, at Maalingen skal beregnes nøiagtigt paa  $\frac{1}{100}$  Tøns. Jeg troer ikke, det er nødvendigt, thi naar man overalt indfører i Beregningen to Decimaler, troer jeg, at det efter almindelig Praxis følger af sig selv, at Resultatet ogsaa angives med to Decimaler eller i Hundredebele. I § 12 er omtalt Maaling af Skibe, som indføres fra toldfrit Sted eller fra Udlandet. Jeg troer, at der ogsaa maa tilføies „fremmede Skibe“, thi de skulle jo ogsaa maales, naar de komme hertil. Der er i § 17 givet nogle Bestemmelser om, naar der skal udstedes nyt Maalebrev, og naar ikke. Det er Reglen, at, forsaavidt der er foretaget saadanne Forandringer ved et Skib, der have Afvigelser i Drægtigheden tilfølgende, kunne Afvigelserne ansøres paa det tidligere Maalebrev, dersom Hoveddimensionerne forblive usforandrede, men ved et Skibs Hoveddimensioner forstaaer man Skibets Længde, Brede og Dybde,