

Beregningen af Afgifter af dem berstedes; ja, denne Prægravation kan endog stige til 5 og ved store Skibe til 10 pCt. af Skibenes virkelige Rumfang. Men naar man saaledes meente at maatte see sig om efter et System, der bedre svarede til Virkeligheden, faldt Tanken ganske naturligt paa det engelske System, der ogsaa synes mere og mere at skaffe sig Udbredelse iblandt de øvrige søfarende Nationer. Dette engelske System har det Fortrin fremfor vort tidligere, at det med langt større Nøjagtighed angiver Skibets virkelige Kubitindhoid. Istedetfor at man nemlig hos os hidtil nøies med en enkelt Tvermaal og med Længdemaalet, gaaer det engelske System derimod ud paa at finde Arealet af visse i Forhold til Skibets Længde tagne Tversnit, hvilke Tversnits Areal beregnes ved at tage flere Bredder i hvert Tversnit; ved at benytte disse Tversnitsarealer — efter Skibets Længde maaler man 3, 5, 7, ja, indtil 11 og 13 Tversnit — som den ene Factor og Skibets Længde som den anden, er man da istand til efter visse Formler, som kaldes de Chapman'ske Approximationsformler, med al den Nøjagtighed, som Praxis fordrer, at finde Skibets virkelige Kubiske Indhold. Dette Kubitindhoid, divideret med 100, giver Skibets saakaldte Register-Tonnage, der er Udtrykket for Skibets Drægtighed. Naar man nu tænker paa at indføre dette System her, er det imidlertid nødvendigt ogsaa at antage en forandret Betegnelse af Skibets Drægtighed. Man maa altsaa forlade Betegnelsen Commercelast og komme til en ny Betegnelse for Størrelsen, og man har da troet af praktiske Hensyn at burde vælge den engelske „Ton“ for at blive ved det optagne System. Ved at multiplicere Skibets Measuring tonnage, under Røffet med $1\frac{7}{8}$ er man ogsaa istand til efter Forsøg, der ere gjorte i Praxis, at indfinde, hvad Skibet kan rumme i Kubifod, beregnet i Tons à 40 Kubifod, og ved at multiplicere den samme Størrelse med $1\frac{1}{2}$ er man istand til ligeledes at opgive, hvad Skibet kan fragte i Vægt, beregnet til Tons, à 2,240 engelske Pund. Dette System har jo utvilsomt et stort Fortrin fremfor det hidtil hos os brugte, idet det med al den Nøjagtighed, der kræves, angiver Skibets virkelige Kubus, men det

har ogsaa et andet væsentligt Fortrin, der fornemmelig har maattet henlede Opmærksomheden saagodtsom ubelukkende paa samme, og det er, at det er i Begreb med at antages overalt blandt de søfarende Nationer, navnlig i Amerika, og at man saaledes ved at anvende det muligt kan forskaane vore Skibe, naar de ere authentisk maalte, og dette behørigt kan legitimeres, for det Ophold og de Bekostninger, der ere forbundne med en Eftermaaling saavel i engelske Havne som ogsaa i saadanne, hvor det samme System er indført eller ialtfald et System, der lader sig reducere til det engelske. Der er saameget mere Grund til at formode, at dette vil blive Følgen, som der ved den engelske Bygning er givet Administrationen Bemyndigelse til at fritage Skibe, der ere maalte efter samme System som det engelske, idet dette er indført ved Lov i dets Hjemland, for den Eftermaaling, som ellers maa finde Sted i engelske Havne. Der er dog paa den anden Side ogsaa en Uanselighed ved Systemet, nemlig den, at det fordrer et tomt Skib, og at der ikke maa være Indretninger i det, som gjøre, at man ikke kan maale. Naar man nu ikke vil vente, enten til Skibet bliver tomt, eller til disse Hindringer fjernes, maa man nøies med en approximatorisk Maaling; man har da ogsaa i England indført en saadan midlertidig Maaling, men denne findes der ikke tilstrækkelig Anledning til at foreslaae overført hos os. Det er nemlig en Sætning, som Erfaringen har godtgjort, at denne midlertidige engelske Maaling giver et meget uheldigt Forhold for vore Skibe efter de Former, som de i Almindelighed have; det er derfor blevet foretrukket for disse Tilfældes Vedkommende at blive staaende ved saadanne Modificationer af vort hidtilværende Maalingsystem, der maae antages fyldestgjørende for vore Skibsconstructioners Behov. Det er altsaa Hensigten med dette Lovudkast at optage Principerne for den engelske Maaling, og at fastsætte den ved Lov, samt at ordne det nødvendige Apparat, for at de kunne anvendes paa fyldestgjørende Maade, og for at Maalingen kan blive saa authentisk, at der findes et fuldgjeldigt Bevis for Skibets Drægtighed, hvor dette maatte behøves. Med disse Bemærk-