

garn, Nederlandene, Belgien, Frankrig, Spanien og Portugal, Italien og Grækenland.

Den engelske Fod er derefter Maalenhed for 23,880 Skibe med 15,517,900 Register Tons, Meteren for 14,580 Skibe med 6,280,000 Register Tons.

Danmark staar saaledes for Tiden ganske isoleret i dette vigtige Søfarts Spørgsmaal, og Chefen anbefaler derfor, at det skulde benytte denne Lejlighed til at slutte sig til den vedtagne internationale Søfarts Regel, saa meget mere som Erfaringen har vist, at den Omstændighed, at danske Skibes Dybtgaaende snart findes angivet i danske, snart i engelske Fod, giver Anledning til Fejltagelser, dels ved Besæjling af fremmede Havne og ved Skibes Indsættelse i disses Tordotter, dels lige over for Lodserne ved Opgivelse af Dybtgaaendet til Beregning af Takster, ligesom ogsaa engelske Søretsdomme udvise jævnlige Eksempler paa, at Skibsførere have paadraget sig enorme Bøder for urigtig Opgivelse af Dybtgaaendet, hvorved de have forvoldt, at deres Skibe ere blevne fiddende fast og Dokkerne derved temporært gjorte ubrugelige.

Naar Registrerings-Kontorets Chef dernæst til Afværgelse af slige Ulemper foreslaar, at den internationale Vedtægt om Dybtgaaendets Angivelsesmaade følges i Henseende til alle danske Skibe, der benyttes i udenrigst Fart, da skønnes Udvalget dog ikke rettere, end at denne Fordring ikke vil lade sig gennemføre, eftersom samtlige registrerede Skibe snart kunne gaa i den ene snart i den anden Slags Fart. Maa man herefter vælge en fælles Angivelsesmaade, vil ubetinget, med Hensyn til den udenrigste Fart, Angivelse i engelske Fod og Decimeter henholdsvis paa hver af Siderne for og agter, være den mest hensigtsvarende i Betragtning af, at danske Skibe da vanskelig ville kunne løbe ind i noget fremmed Lands Havn, uden at have Dybtgaaendet paamærket overensstemmende med Landets Regel. Og efter Udvalgets For- mening bør der paa dette Punkt tages fortrinsvis Hensyn til den udenrigste Skibsfart. Smød-

den anførte Betegnelsesmaade vil vel kunne henvises til, at den vil kunne afstedkomme Ulemper i de indenrigste Ansættelser, hvor der regnes efter danske Fod. Men disse Ulemper vil dog formentlig snart og nemt kunne afhjælpes ved Hjælp af Reduktionstabeller, som ved vedkommende Ministeriums Foranstaltning kunne tilstilles de paagældende Myndigheder, og som det i Medfør af Sølovens § 27 kan paalægges danske Skippere at have om Bord. Dernæst kunde man muligvis ville gøre gældende, at det er en unational Foranstaltning, naar Dybtgaaendet ikke tillige paamærkes danske Skibe i danske Fod. Men fra dette upatriotiske Synspunkt behøver Foranstaltningen formentlig ingenlunde at ses, idet den tværtimod snarere kan og bør opfattes som et Skridt til Meterens Indførelse som national Maalenhed indenfor Registreringslovens Omraade. Kan man paa andre Omraader tvivles om, hvorvidt Metermaalets Indførelse er praktisk eller ikke, saa foreligger her et Omraade, hvor dets Benyttelse ved Siden af det engelske Maal er ubetinget heldig, og her bør man derfor heller ikke lade sig afholde fra, saa vidt Lovens Omraade rækker, at sætte det i Stedet for den paa dette Omraade ganske isoleret staaende danske Fod. Den danske Søfart bør ikke lide under, at det danske Maal ikke er fulgt med Tiden. Som Folge heraf foreslaar Udvalget, at der i 4de Stykke, Linie 2, efter „agter“ tilføjes: „paa den ene Side i engelske Fod, paa den anden i Decimeter“.

Skibets Mærkning med Navn og med Dybtgaaende vil ikke volde Vanskelighed, naar det er erhvervet fra Udlandet, hvor slig Mærkning er Regel, heller ikke, naar det er et nyt Skib, som bygges her. Men er det allerede registreret i det nuværende Skibsregister, kan Mærkningen volde Vanskelighed, hvis Skibet ikke ligger i en dansk Havn, hvor den kan foretages og Skibet uden Ulempe kan opholde sig efter dens Sværkættelse.

Udvalget har derfor ment, at man i Henseende til slige Skibe maa lempe Paabuddet derhen, at Mærkningen kun skal være fore-