

(Ahmingsmærker), idet der paa Ydersiden af det ulastede Fartøjs Skrog i Vandgangen anbringes et Kobbersøm for og agter og derefter paa samme Maade Tallene 2, 3 o. s. v., visende Fartøjets Dybtgaaende, naar det tilsvarende Antal Læster (à 4000 Pund) er indtaget. Ahmingspligten gælder uden Hensyn til Fartøjets Størrelse. — En fuldstændig Omahning skal efter Forordningen foretages hvert 3die Aar, hvilket dog ved Generaltoldkammer- og Kommercekollegiets Resolution af 8de August 1837 blev indskrænket saaledes, at naar et Fartøj ved det foretagne Eftersyn findes, ulastet, at flyde paa samme Vandgangsmærke som ved forrige Ahming, skal der kun foretages en Eftermaaling af Afstandene mellem Ahmingsmærkerne men ingen egentlig Omahning.

Ahmingen, der oprindelig udførtes af Søetatsens Vejermester, er nu henlagt til Orlogsværftet og betales af de paagældende Fartøjsejere efter en nærmere fastsat Takst. — Forsømmelse af at lade et ahmingspligtigt Fartøj ahme eller omahne medfører Bødestraf, som ogsaa rammer den, der laster sit Fartøj for dybt ved at indtage større Ladning, end Fartøjet ifølge Ahmingen er fundet at kunne bære.

Den saaledes paabudte Ahming, der, som bemærket, kun paahviler visse Transportfartøjer i Kjøbenhavns Havn, og hvis Øjemed var at drage Omsorg for Havnens Sikkerhed samt at tilvejebringe Maalestok for den i Forordningens § 10 ommeldte Sandafgift, hvilken Maalestok tillige tjente som Varemaal, er imidlertid under de forandrede Forhold, som Skibsfartens og Vareomsætningens Udvikling siden Forordningen af 28de Oktober 1829 have medført, nu uden Betydning.

Hvad angaar den ved Ahmingen tilsigtede Sikkerhed imod, at de paagældende Fartøjer som Følge af Overbelastning sank i Havnen, hvilket i ældre Tid var til betydelig Ulempe for Trafikken, er dette Hensyn under de nuværende Forhold i Kjøbenhavns Havn ganske uden Vægt. Med det Kranmateriel, der i Nutiden staar til Raadighed, er Havnevæsenet i Stand til hurtigt og let at optage et sunket Fartøj, og i hvert Fald yder Ahmingen ingen Garanti imod saadanne Uheld, som i øvrigt Fartøjsejerne selv ere nærmest interesserede i at undgaa, hvortil kommer, at det fra Havnepolitikets Side meget vanskeligt kan paases, at et Fartøj ikke lades dybere end til Ahmingsmærket. Der er saaledes ingen Grund til at befrygte, at Ophævelse af det gældende Paabud om Ahming skulde med-

føre nogen Fare for Havnetraffikkens Sikkerhed.

Ved Lov om Havneafgift i Kjøbenhavns Havn af 31te Marts 1874 § 3 er den ommeldte Sandafgift bortfalden, og de nu bestaaende Afgifter til Havnevæsenet (Bolværkspenge og Vareafgift) beregnes uafhængig af Ahmingen. Ved Toldklarering kan Ahming ikke benyttes, og ej heller er den af nogen Betydning for den almindelige Skibsmaaling efter Register-Tonnage (Lov af 13de Marts 1867) eller for Skibsregistreringsvæsenet. De ahmingspligtige Fartøjer ere ikke fritagne for tillige at underkastes Skibsmaaling efter de derom gældende Regler.

Som Varemaal i Handel og Vandel har Ahmingen haft Betydning saavel for Fartøjsejerne ved Pramløjens Beregning som for Køber og Sælger af Ladningen, idet man ved at undersøge Ahmingsmærkerne paa et lastet Fartøj kunde være i Stand til at bestemme Kyantiteten af Ladningen. Med Hensyn hertil maa imidlertid fremhæves, at Ahmingen er et særdeles upaalideligt Varemaal, navnlig fordi Maaleenheden er meget stor (1 Læst = 4,000 Pd.), og fordi de i Fartøjet anbragte Ahmingsmærker kun i meget kort Tid kunne antages at svare til dets Bæreevne, idet Vand i Fartøjens Bund og andre Forhold ville bevirke, at Fartøjet hurtigt kommer til at rumme mindre, end Ahmingsmærkerne angive. I ældre Tid var Ahmingen som Varemaal særlig af Betydning for Ballasttransporter til Skibe i Havnen og paa Reden, men Skibsfartens Udvikling har medført, at den daværende store Ballastforretning nu stadig er i Aftagende, da de fleste Dampskibe ere indrettede til Vandballast, medens Sejlskibe i Reglen bygges saaledes, at de kunne sejle uden Ballast eller i modsat Fald ere forsynede med fast Stenballast. Hverken Damp- eller Sejlskibsrederierne kunne derfor have Interesse i Opretholdelse af Ahmingen, ligesaa lidt som denne i øvrigt kan antages i Nutiden at have nogen Betydning i Handel og Vandel. I Overensstemmelse hermed har Grosserersocietetets Komité, efter derom at have raadført sig med Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, betegnet Ahmingen som et lidet tidssvarende Varemaal og anbefalet dens fuldstændige Afskaffelse.

Endnu bemærkes, at medens der, da Forordningen af 28de Oktober 1829 traadte i Kraft, i Kjøbenhavns Havn kun fandtes smaa aabne Pramme paa ca. 25 Kommerce-læster, haves der nu et betydeligt Antal Staal-Dækslægtene fra 100 til 400 Register