

Ved udviklingen heraf er uheldigvis flere lande gået deres egne veje, idet forskellige indbyrdes afvigende detailregler har været taget i anvendelse. Ved den engelske Merchant Shipping Act af 1854 indførtes den målingsmetode, som skulle blive grundlæggende for målingsreglernes videre udvikling. Denne metode, som byggede på et af englænderen G. Moorsom opstillet forslag, vandt på grund af sin forholdsvise nøjagtighed fremfor tidligere systemer snart udbredelse til de vigtigste søfartslande og blev da også antaget her i landet ved den nævnte lov af 13. marts 1867.

Metoden, der var velegnet for datidens ret ensartede sejlskibe, virkede fra begyndelsen ganske tilfredsstillende. Som følge af den i tidens løb stedfundne *differentiering af skibstyperne* og navnlig fremkomsten af mekanisk drevne skibe har det imidlertid været *nødvendigt at udbygge systemet* ved tilføjelser og fortolkninger. Denne udvikling er som følge af manglende internationalt samarbejde resulteret i, at de af søfartslandene i nutiden anvendte målingsmetoder på flere vigtige punkter er stærkt indbyrdes afvigende. Forskellighederne angår stort set dels reglerne for, hvilke rum i skibet der kan betragtes som „lukkede“ med den følge, at de skal indbefattes i bruttotonnagen, dels — og navnlig — bestemmelserne om størrelsen af de fradrag, der skal gøres i bruttotonnagen for at udfinde skibets nettotonnage, herunder i første række reglerne for beregningen af maskinrumsfradraget.

Der opstod ret hurtigt to fra hinanden stærkt afvigende metoder for beregningen af dette fradrag, den såkaldte engelske regel og den såkaldte tyske regel. Af disse har dog den engelske regel efterhånden vundet langt den største udbredelse.

Endvidere kan nævnes den såkaldte „Donauregel“, således kaldet, fordi den blev indført af den internationale Donaukommission i året 1860 i anledning af frigivelsen af sejladsen på Donau.

Danmark overgik i 1867 til „den engelske regel“, der siden har været anvendt her i landet, bortset fra perioden 1878—95, da Donau-reglen benyttedes.

Manglen af internationalt anerkendte målingsregler såvel som afvigende fortolkninger i de enkelte lande, der havde knæsat samme målingssystem, har som følge af skibsfartserhvervets stærkt internationalt prægede karakter givet anledning til meget besvær. Det har således været nødvendigt i vidt omfang at indgå tosidede aftaler mellem landene om gensidig anerkendelse af målebrev, i visse tilfælde kombineret med aftaler om særlige målebrev.

Allerede før den første verdenskrig var spørgsmålet om tilvejebringelse af fælles, internationalt anerkendte målingsregler genstand for drøftelse på adskillige internationale søfartskonferencer. Efter krigens afslutning blev spørgsmålet taget op indenfor Folkeforbundet, som i 1926 lod afholde en konference herom i Amsterdam med deltagelse af skibsmålingsekspertter fra flere lande. En nedsat teknisk