

For Skibe:	I.	II.
	Skibe, der ere klassede.	Skibe, der ikke ere klassede.
	Kr.	Kr.
under 300 Tons . . . . .	15	25
fra 300 til 1000 Tons . . . . .	20	35
fra 1000 til 2000 Tons . . . . .	25	45
fra 2000 til 3000 Tons . . . . .	30	55
fra 3000 til 4000 Tons . . . . .	35	65
fra 4000 og derover . . . . .	40	80

Endvidere maatte Synsmændene for Kontrollen med, at Fribordsmærket er rigtig paasat, beregne sig 10 Kr. for Skibe af enhver Størrelse.

Til Sammenligning mellem de gældende engelske og tyske Lastelinierregler fremsættes, som ovenfor nævnt, omstaaende grafiske Fremstilling, idet man til nærmere Forstaaelse af denne tilføjer:

Definitionen af Længde, Bredde o. s. v. er uden væsentlig Forskel i de tyske og de engelske Regler; men et af de i Tabellerne benyttede Argumenter, nemlig Finhedskoefficienten, er forskellig, idet man ved Udregningen af denne Koefficient efter de engelske Regler regner Dybden fra Garneringen paa Bundstokkene under Forudsætning af, at Skibet er bygget med almindelige Bundstokke, medens Dybden ved Udregningen af Finhedskoefficienten efter de tyske Regler er regnet til Garneringen paa den dobbelte Bund. Forskellen mellem den engelske Finhedskoefficient og den tyske, svarende til samme Skib, vil i alle Tilfælde være meget nær 0,02. Forholdet mellem den i Tabellerne forudsatte Længde og Dybde er i begge Lande det samme, nemlig 12:1, og Korrektionen for Længde vil ogsaa nærlig være den samme.

Med Hensyn til Springet maa bemærkes, at Forudsætningerne ved Anvendelsen af de engelske og tyske Tabeller for det normale Spring ere noget forskellige, saaledes at det normale Spring efter de tyske Regler er noget større end efter de engelske. De engelske Regler give af denne Grund et noget gunstigere Resultat end fremstillet i Kurverne, men Sammenligningen kan ikke blive ganske eksakt, idet de engelske Regler til Gengæld kræve en vis bestemt Størrelse af Springet paa forskellige Dele af Skibets Længde, forskellig fra, hvad de tyske Regler kræve, og idet det laveste Punkt i Springet efter de tyske Regler ligger agtenfor Skibets Midte, hvad de engelske Tabeller ikke forudsætte.

Kurverne ere afsatte for Vinterfribordet baade efter de tyske og de engelske Regler; medens de engelske Regler give Vinterfribordet og et Fradrag for Sommerfribordet, give de tyske Regler Sommerfribordet og et Tillæg for Vinterfribordet, men Korrektionen for Overgangen mellem Sommer- og Vinterfribordet er ens efter begge Regler.

Med Hensyn til Korrektionen for Opbygningerne er denne saavel efter de engelske som efter de tyske Regler bestemt ved Forholdet mellem Længden af Opbygningerne og hele Skibets Længde, men de tyske Regler give gennemgaaende større Begunstigelser for Opbygningerne.

Efterat man først har nedlagt Kurverne med Finhedskoefficient fra 0,68 til 0,82 efter de engelske Regler og fra 0,70 til 0,84 efter de tyske Regler, har man for Oversigtens Skyld i øvrigt indskrænket sig til paa vedlagte Bilag at nedlægge Kurverne, beregnede til en Finhedskoefficient, der ligger omtrent midt imellem Ydergrænserne i Tabellerne, nemlig 0,76 efter de engelske Regler og 0,78 efter de tyske Regler.

Kurverne ere nedlagte for flushdækkede og for awningdækkede Skibe.

Det vil ses, at medens de engelske Regler ere de fordelagtigste for mindre flushdækkede og for store awningdækkede Skibe, ere de tyske Regler fordelagtigst for mindre awningdækkede og for store flushdækkede, men Forskellen er i det hele ikke stor.

Der er endvidere nedlagt Korrektioner efter de engelske og de tyske Regler for Overbygninger med en samlet Længde af  $\frac{1}{10}$  af hele Skibets Længde, og det ses heraf, som ovenfor fremhævet, at de tyske Regler give et noget gunstigere Resultat."

Regeringen maa med Kommissionen være enig i Ønskeligheden af, at der ad Lovgivningsvejen træffes de for Opnaaelse af Overenskomst med den britiske Regering nødvendige Bestemmelser, ligesom ogsaa Hensynet saavel til Besætning og Passagerer som til de til Skibet knyttede store økonomiske Interesser formentlig gør det ønskeligt, at der for danske Skibes vedkommende træffes yderligere Bestemmelser end de i Solovens § 26 allerede indeholdte til Forebyggelse af Skibes Overlastning. Idet Regeringen endelig med Kommissionen kan samstemme i, at saa gennemgribende Bestemmelser som de her