

Deutsche Stacheldrahtpost



*Interniertenlager Pahiatua Neuseeland * No. 62 * 22. Mai 1943.*

Die DSP ist eine Kameradschafts-Einrichtung a.G. und erscheint jeden Samstag.
Beiträge in Wort und Bild erbeten. (Übernehmen schorschafter Anspielungen verboten.)

WAS IST REGISTER-TONNAGE?

Es dürfte von allgemeinem Interesse sein, über diese Frage wirkliche Auskunft erlangen zu können. Zur Lösung dieser Frage diene folgendes:

Der Rauminhalt eines Schiffsrumpfes wird nach sogenannten Registertonnen angegeben. Eine Registertonne ist gleich 100 cubic-Fuss, wogegen eine Fracht-Tonne aber nur 40 cubic-Fuss hält. - Nun lesen wir von Brutto-Register-Tonnage und zugleich von Netto-Register-Tonnage.

Die erstere, Brutto-Reg.-Ton., umfaßt den ganzen Schiffsraum, der eingedeckt ist, also Laderäume, Kohlenbunker, Maschinenraum, Kammern, etc. - Die Netto-Tonnage umfaßt aber nur die Ausmaße der Laderäume.

Beispiel: Ein Frachtdampfer von 8000 Brutto-Reg.-Tonnen hält eine Netto-Tonnage von rund 5000 Tonnen und kann rund 12.500 Fracht-Tonnen fassen.

Was nun in der amerikanischen Presse immer als deadweight-Tonnage angegeben wird, oder als deadweight-carrying-capacity, ist lediglich eine Wiedergabe der Tragfähigkeit des betr. Schiffes ausgedrückt in Fracht-Tonnen und bezieht sich nicht auf Register-Tonnen.

Man geht nicht fehl in der Annahme, dass die U.S.A. bei den Neubauten immer diese deadweight-carrying-capacity, also möglichst hoch, angeben, jedoch bei den Versenkungen nur die Netto-Register-Tonnage. Auf diese Weise erklärt sich wohl auch der grosse Unterschied beim Vergleich der von Deutschland gemeldeten versenkten Tonnage, die Brutto-Register-Tonnen anzeigt.

Es könnte interessant sein, zu hören, dass z.B. der alte Lloyd-Express-Dampfer "Kronprinzessin Cecilie" nur gegen 3950 Netto-Register-Tonnen hatte, während seine Brutto-Tonnage

gegen 18.000 betrug, weil dieses Schiff eben hauptsächlich ein Passagier-Dampfer war.

In fast allen Häfen der weiten Welt werden die Hafengebühren nach Netto-Register-Tonnage berechnet und nach dem Tiefgang des Fahrzeuges. Besondere Ausnahmen finden wir z.B. im Suez-Kanal, weil ja eine viel grössere Gegenleistung seitens des Kanals für einen grossen Passagierdampfer gegeben wird, als für einen der Netto-Tonnage nach gleichen Handelsdampfer.

Ausser obigen Registertonnen und Fracht-Tonnen gibt es noch eine andere Art, und zwar findet diese Anwendung bei der Tonnage von Kriegsfahrzeugen, die sich aus der Wasserverdrängung des fraglichen Schiffes berechnet, in seetüchtigem Zustande, also mit Mannschaft und Munition usw. voll ausgerüstet. Auch hier ist das Bestreben klar ersichtlich, eine möglichst hohe Ziffer bekannt zu geben. Auch gibt es einige Schiffsfahrts-Gesellschaften, die sich dies sogenannte "Displacement" für Reklame-Zwecke zu eigen machen, z.B. die alte Oceanic S.S.Co. für ihre alten Dampfer SONOMA, SIERRA und VENTURA, die gegen 3800 Netto-Reg-Tons zählten bei knapp 7000 Brutto-Reg-Tons und einem Displacement von 10.000 Tons.

DER LUFTKRIEG nahm breiten Raum ein in der verflossenen Woche. Über Deutschland und den besetzten West-Gebieten, Italien, Malta und der Kuban-Front ging es lebhaft zu. Sogar kräftige Angriffe der Luftwaffe über England werden zugegeben! Die Beschädigung der Mönnetalsperre und der Edertalsperre durch die R.A.F. hat nach deutscher Meldung bis gestern 711 Tote gefordert, von denen 326 Kriegsgefangene waren. Im übrigen ist der "ungeheure Erfolg" dieser Heldentat wahrscheinlich ebenso ungeheuer übertrieben, denn Talsperren bläst man nicht einfach weg.