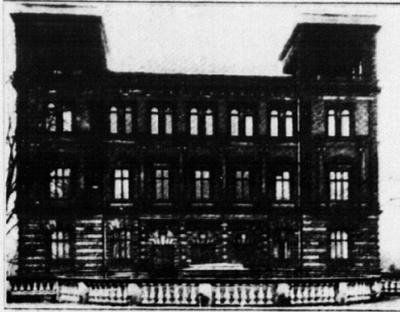


Wenn die Aufgaben der Deutschen Seewarte seit der Gründung des Institutes in ihren Grundzügen gleichgeblieben sind, so darf doch nicht vergessen werden, daß die fortschreitende Technik, die Vervollkommnung der Instrumente, die Erforschung der meteorologischen Verhältnisse in den höheren Luftschichten, daß vor allem auch der Krieg die Deutsche Seewarte vor ganz neue Aufgaben oder vor eine starke Erweiterung derselben gestellt hat. Zu Beginn des jetzigen Jahrhunderts wurde die Drachenstation der Deutschen Seewarte in Groß-Borstel gegründet. Die Drachen- und Pilotaufstiege vorzunehmen hatte, um vor



Die Deutsche Seewarte.

die Richtung und Geschwindigkeit der Luftströmungen in größeren Höhen zu erforschen. Diese Drachenstation brannte im Jahre 1913 ab (infolge Brandstiftung). Nach der notdürftigen Wiederherstellung wurde eine bedeutende Vergrößerung der Anlage beschlossen, die aber durch den Ausbruch des Krieges verhindert wurde. Auch in den ersten Jahren der Nachkriegszeit mit ihrer Inflation war der Ausbau der Drachenstation nicht möglich, da die hierfür nötigen Geldmittel nicht beschafft werden konnten. Erst im Jahre 1921 wurde die Umwandlung in eine „Wissenschaftliche Versuchsanstalt der Deutschen Seewarte“ möglich. Es ist die Aufgabe der Versuchsanstalt, meteorologische Instrumente und Apparate zu prüfen, Neuerungen auf diesem Gebiete auf ihre Brauchbarkeit und Zuverlässigkeit hin zu untersuchen, wissenschaftliche Fragen, die meteorologische Gebiete betreffen, zu beantworten usw. Außerdem befindet sich dort ein größerer Bestand gebrauchter Instrumente, die wenn möglich, wieder instand gesetzt werden. Zur Eichung von Anemographen befindet sich in der Versuchsanstalt ein Windkanal. Im übrigen werden auch jetzt noch Pilot- und internationale Ballonaufstiege sowie wissenschaftliche Flugzeugaufstiege ausgeführt.

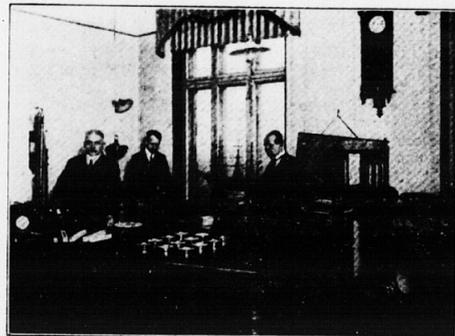
Mit der Entwicklung und Ausbreitung des deutschen Luftverkehrs gewann die wetterkundliche Flugberatung der Deutschen Seewarte steigende Bedeutung. Bereits der Nordwest-Europa-Flug Amsterdam—Hamburg—Kopenhagen, eine der ersten Fluglinien überhaupt, wurde 1920 von der Deutschen Seewarte mit Wetternachrichten versorgt. Seit dem Jahre 1921 unterhält die Deutsche Seewarte auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel eine Flugwetterwarte, die den von Hamburg ausgehenden Luftverkehr sowie neuerdings auch den Flughafen Hamburg-Lübeck in Travemünde wetterkundlich berät. Das Jahr 1924 brachte sodann der Deutschen Seewarte die erste meteorologische Beratung eines Ozeanfluges, indem sie die Überführungsfahrt des Zeppelinluftschiffs Z. R. III drahtlos mit Wettermeldungen versah. Außerdem übt die Deutsche Seewarte seit 1923 und 1924 Flugwetterdienst mit ihren Zweigstellen auf den Flughäfen Hannover, Stettin-Aldamm und Königsberg aus. Zur Sammlung und Auswertung der flugmeteorologischen Erfahrungen in Hinblick auf künftigen Ozeanluftverkehr und zur betriebstechnischen Zusammenfassung sind die genannten Flugwetterwarten des Küstengebietes neuerdings dem vom Reichsverkehrsministerium an der Deutschen Seewarte eingerichteten Seeflug-Referat unterstellt, dem auch die meteorologische Vorbereitung und wetterkundliche Beratung von Transoazänflügen obliegt. Der meteorologischen Erkundung transatlantischer Luftwege dienen vor allem die flugmeteorologischen Forschungsfahrten der Deutschen Seewarte, die in Zusammenarbeit mit der Schifffahrt seit 1921 unternommen werden und in deren Rahmen neuerdings eine Expedition nach Südamerika unterwegs ist. Auf diesen Forschungsfahrten sind bereits rund

1000 Höhenwindmessungen auf dem Atlantischen Ozean durchgeführt worden, die eine wesentliche Erweiterung unserer Anschauungen von den Strömungsverhältnissen des atlantischen Luftmeeres brachten.

Abteilung I hat als wichtigste Grundlage für ihre Arbeiten das sogenannte Archiv zu verzeichnen. Dies ist eine Sammlung von Beobachtungsbüchern und Fragebogen, die Kapitänen, die sich zur Mitarbeit für die Deutsche Seewarte bereit erklärt haben, mitgegeben wird, damit in diese die Witterungs-, Wasser- und Sichtverhältnisse der Ozeane eingetragen werden. Es ist dies bei dem schweren Dienst, den zumal bei schlechtem Wetter Offiziere und Mannschaften zu versehen haben, oft eine recht mühevolle Arbeit. Die Witterungsangaben über See und die Messungen der Temperatur des Wassers, ferner die Höhe des Seeganges bilden das wichtigste Material für die Arbeiten dieser Abteilung. Durch sie ist es erst möglich gewesen, unsere Kenntnis von den meteorologischen und ozeanischen Verhältnissen auf den Ozeanen zu erweitern. Durch diese Beobachtungsbücher ist die Deutsche Seewarte in die Möglichkeit versetzt, Segelhandbücher herauszugeben, die dem Seemann auf seiner Fahrt als Wegweiser dienen und ihn von der Beschaffenheit der Küsten, von der Tiefe des Wassers, von Sandbänken und Riffen unterrichten. Diese Bücher schreiben ihm den Weg vor, auf dem er zu den verschiedenen Jahreszeiten die für sein Segelschiff günstigsten Winde antreffen wird. Weiter werden in dieser Abteilung die Dampferhandbücher hergestellt, die in gleicher Weise wie die Segelhandbücher den Führern von Dampfschiffen wertvolle Dienste leisten. In diesen Büchern findet der Kapitän alle Leuchttürme an den Küsten und in den Flußmündungen verzeichnet und die Signale, optischer oder akustischer Art, die bei Nebel abgegeben werden. Wer selbst einmal auf einer Ozeanreise gewesen und bei stärkerem Nebel in die Nähe der Küste gekommen ist, der weiß, wie nötig diese Angaben sind, da von ihrer Genauigkeit oft das Wohl und Wehe des Schiffes mit seinen Besatzungen und Passagieren abhängt.

In dieser Abteilung werden auch die Monatskarten des Nordatlantischen Ozeans hergestellt, die die meteorologischen Verhältnisse, sowie andere interessante und für die Schifffahrt wertvollen Angaben enthalten. Von Mitte des Jahres 1928 ab werden auch Monatskarten für den Südatlantischen Ozean herausgegeben. Diese Neueinrichtung nimmt bereits Rücksicht auf den zu erwartenden Flugverkehr zwischen Europa und dem südlichen Amerika.

Weiter ist in dieser Abteilung — als Neuerung — noch der sogenannte Eismeldungsdienst vertreten. Es wurden schon vor dem Kriege die Eisverhältnisse an der deutschen Küste an



Kompaß-Abteilung

die Deutsche Seewarte gemeldet und in den täglich erscheinenden Witterungsberichten veröffentlicht, doch war dieser Dienst damals viel einfacher organisiert, sodaß die Schifffahrt nicht immer das, was sie gerade brauchte, erhalten konnte. Außer von der deutschen Küste werden regelmäßig die Eismeldungen von Dänemark, Schweden, Finnland, Rußland, Litauen und Estland beigefügt, sodaß die nach der Ostsee fahrenden Dampfer in der Lage sind, aus diesen Nachrichten zu ersehen, wie weit sie ohne Hilfe von Eisbrechern kommen können, ob eine Fahrt z. B. nach dem Bottnischen Meerbusen noch angängig ist, da die finnischen