

## A. Allgemeiner Teil.

### I. Zur Geschichte der Deutschen Seewarte.

#### a. Allgemeines.

Zu allen Ereignissen und Fragen, welche im vergangenen Jahre die Handelschiffahrt auf ihrem ureigensten Felde, der See, bewegten, hat die Seewarte im Rahmen ihrer Befugnisse Stellung genommen, gemeinnützig, mitdienend, mitratend, auch anregend, immer: nachrichtlich. Darüber hinaus hat sie ihre wissenschaftlichen Bestrebungen auf dem Gebiet der Meeres- und Wetterkunde auch an solche Ereignisse und Bedürfnisse angeschlossen, die außerhalb der Schiffahrt liegen. Bei der Allgemeinheit und Verbundenheit der Aufgaben, welche die Ozeane der Luft und der See der Forschung darbieten, ist die Beschränkung auf die Anforderungen der Schiffahrt untunlich. Auf diesen weiten Forschungsgebieten muß jeder Anstoß und jedes Mittel zur Förderung der Erkenntnis, einerlei, woher sie kommen, beachtet und wahrgenommen werden. Jeder Fortschritt muß einmal auch der Schiffahrt zugute kommen. Diese Tätigkeit der Anstalt wird nur durch äußere Umstände begrenzt: durch die Kräfte und Mittel, die der Forschung zur Verfügung gestellt werden können. Der Gefahr des Begrabenwerdens unter Nebenaufgaben ist durch erhöhte Aufmerksamkeit in der Pflege der „Schiffahrtsanstalt“ zu begegnen. Hier offenbart sich die Wechselwirkung, welche die Geschichte der Anstalt seit ihrer Begründung kennzeichnet: wird dieser Mittelkörper kräftig erhalten, so werden auch die wissenschaftlichen Flügel nicht erlahmen und wiederum: werden diese vernachlässigt, so wird das Ganze nicht vom Fleck kommen.

Im einzelnen mag folgendes hervorgehoben werden:

Die Vorschläge, welche die Seewarte hinsichtlich der Einrichtung eines international zu vereinbarenden Eismeldendienstes bei den Neufundlandbänken gemacht hat, haben dazu geführt, daß sie an den Beratungen der Londoner Schiffahrtskonferenz mit Vollmacht beteiligt wurde. Diese hat ihre Sitzungen am 12. November 1913 begonnen und am 20. Januar 1914 abgeschlossen. Auf die Ergebnisse kann nicht eingegangen werden, da die Bestätigung der Übereinkunft durch die beteiligten Regierungen begreiflicher Weise noch aussteht. Unter allen Umständen aber unterstreicht die Teilnahme an diesem wichtigen Werke den Wesenszug der Schiffahrtsanstalt.

Dem Kompaß wurde besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Es ist bekannt, daß es ein leitender Gedanke Neumayers war, den Schiffsführer in den Stand zu setzen, auf Grund der möglichst genauen Kenntnis der erdmagnetischen Elemente einerseits und des magnetischen Charakters des Schiffes andererseits die Deviation für jeden beliebigen Ort auf See im Voraus zu bestimmen. Es hat sich gezeigt, daß dieser Weg nicht zu dem von Neumayer aufgestellten Ziel: zur Erhöhung der Sicherheit und Genauigkeit der Schiffsführung hinleitet. Die Erfahrung hat vielmehr gezeigt, daß es darauf ankommt und genügt: