

Datum	Breite	Länge	S t r o m			Wind	
			Rich- tung rw.	Geschw. Sm pro h	Berechnet aus	Richtung	Stärke
1911	S	W			h		
14. 10.	40.1°	42.7°	Ost	1.2	24	S	3/4
15.	40.9	41.4	S 56° O	0.5	24	SSW	4
16.	41.7	40.6	S 24° W	1.0	24	Ost	2
17.	43.1	40.9	N 33° W	0.3	24	NW	1
18.	45.3	41.0	N 34° O	0.5	24	West	4/5
21.	52.7	38.4	N 4° O	0.2	24	West	4

V. Süd-Georgien — Sandwich-Inseln und zurück.

11. 11.	55.2	30.3	N 36° O	0.5	24	SW	4/5
12.	54.5	31.7	N 75° O	0.3	24	NW	2/4
13.	54.2	33.7	N 71° O	0.4	24	SW	4

VI. Süd-Georgien — Buenos Aires.

1912							
28. 12.	49.6	40.1	S 7° O	1.3	24	WNW	3/4
30.	45.8	42.3	S 82° O	0.6	24	West	3
31.	43.5	44.2	S 67° O	0.8	24	WSW	5
1913							
1. 1.	41.0	46.5	S 34° O	0.4	24	SSW	3/4
2.	38.8	48.6	N 71° O	2.3	24	WNW	2/3

Datum	Breite	Länge	S t r o m			Wind	
			Rich- tung rw.	Geschw. Sm pro h	Berechnet aus	Richtung	Stärke
1913	S	W			h		
3. 1.	37.0°	50.1°	S 22° W	0.5	24	WNW	2/3
4.	36.0	52.6	S 71° O	0.6	24	West	3/4

VII. Buenos Aires — Süd-Orkney-Inseln.

31. 1.	35.9	56.7	S 76° O	0.3	24	SSO	3/5
1. 2.	37.7	56.2	N 29° W	0.3	24	NNW	3
2.	40.1	55.6	N 26° O	1.6	24	NW	3/4
3.	42.8	55.1	N 9° W	0.4	24	NW	4/5
4.	45.1	54.2	N 4° O	0.4	24	NW	6
5.	47.2	53.7	S 8° W	0.2	24	S	1
6.	49.3	53.9	N 25° W	1.3	24	Ost	2
7.	51.9	54.0	N 3° O	0.9	24	N	2/4
9.	56.1	51.0	S 78° O	0.4	24	NW	3/4
						S	4

VIII. Süd-Georgien — Buenos Aires.

1. 4.	42.0	36.3	N 18° O	0.6	24	NNW	1/3
7.	37.3	47.4	kein Strom		24	NNW	3/4
9.	35.9	51.6	S 48° W	0.5	24	Nördl.	3

Knoten. Zwischen 25° N-Br. und 35° N-Br. wurden im August 1913 vorwiegend südwestliche Versetzungen festgestellt, während die „Deutschland“ im Juni 1911 (in östlicherer Länge) durchweg östliche Versetzungen beobachtete, was in der Hauptsache sich dadurch erklärt, daß der Passat im Juni 1911 erst in 25° N-Br. einsetzte.

8. Die Beobachtungen über die Farbe und Durchsichtigkeit des Meeres.

Während der Fahrt der „Deutschland“ in eisfreien Gebieten wurde täglich ein oder mehrere Mal die Farbe der Meeresoberfläche nach der Forel-Farbenskala in % gelb bestimmt. Wenn das Schiff zu Lotungen oder Reihen-Messungen gestoppt wurde, konnte auch in der Regel die Sichttiefe einer weißgestrichenen Scheibe von ½ m Durchmesser gemessen werden. Die Bestimmung der Farbe der Meeresoberfläche war auf der „Deutschland“ verhältnismäßig gut, da hierzu der Schraubenbrunnen benutzt werden konnte, so daß Reflexe ausgeschlossen wurden. Jedoch gelingt auch hier nicht immer eine zufriedenstellende Farbenbestimmung, indem bei grau überzogenem Himmel der Farbton des Meeres so dunkel ist, daß eine Farbe nach der Skala schwer angegeben werden kann. In solchen Fällen bin ich mit der Skala um das ganze Schiff herumgewandert und habe bei häufiger Vergleichung der Farbenskala mit der Meeresoberfläche mich für einen bestimmten Farbton entschieden. Nur in den Waken zwischen dem Eis habe ich für den blauen Farbton 0—2 als Bezeichnung gewählt, da die Farbe so dunkel war, daß eine Unterscheidung zwischen 0 und 2 nicht möglich war — auch hatte die Abstufung der Farbenskala in dem zweijährigen Zeitraum gelitten, während im allgemeinen sich die einzelnen Farbmischungen gut gehalten haben.

Die Bestimmung der Sichttiefe ist immer etwas abhängig vom Seegang, indem die Kräuselung der Meeresoberfläche die Sichttiefe herabsetzt und bewegte See die Genauigkeit der Messung ungünstig beeinflusst, namentlich leicht eine Abtrift der Scheibe verursacht. Der Forderung, die Sichttiefe stets an der Schattenseite des Schiffs zu bestimmen, konnte auf der „Deutschland“ nicht genügt werden, da diese Bestimmungen stets mit anderen Arbeiten zu gleicher Zeit ausgeführt werden mußten und als Hauptgesichtspunkt in Betracht kam, die Scheibe so zu versenken, daß sie nicht unter das Schiff trieb.