

Tabelle 6: Temperaturabfall: (September + Oktober) : 2 zum November in  
Surgut + Tomsk + Jemisseisk

(a); Wintertemperatur in Breslau +, Budapest +, Königsberg (b) 1885/86—1930/31	
	1890 92 93 94 99 1901 02 04 06 07 09 10
a)	12.2 7.0 -4.4 4.8 -5.4 -5.0 5.8 -4.8 3.8 5.6 -5.8 5.0
b)	-3.5 -3.8 0.6 -2.1 -0.3 1.9 0.0 0.3 -1.7 0.5 2.7 1.4
1915 23 24 27 28 1930	
a)	-3.2 4.5 -6.8 3.7 3.4 -5.0
b)	2.6 -2.5 2.6 -0.5 -5.2 0.2

In 18 Fällen, in denen der Temperaturabfall  $\cong \pm 3,0^{\circ} \text{C}$  war, hatten die darauffolgenden Wintertemperaturen in 14 Fällen im mitteleuropäischen Raume entgegengesetzte Abweichungsvorzeichen. Die Jahreszahlen beziehen sich auf den Temperaturabfall in NW-Sibirien; für die Wintertemperatur XII—II gelten diese Jahreszahlen + 1, da der Winter mit jenem Jahre bezeichnet wird, in dem er endet.

Die Korrelation der Gesamtreihe (46 Jahre) beträgt:  $r = -0,60$ , somit ist ein strenger Winter dann zu erwarten, wenn der vorausgehende Temperaturabfall in NW-Sibirien hoch ist. (Die Daten sind *Abweichungen* vom 46jährigen Mittel.) Dieses Ergebnis berechtigt auch zu erfreulichen Ausblicken für die Zukunft, wenn es dereinst möglich sein wird, statistisches Material der letzten Jahre von Sibirien zu erhalten.

#### Literatur-Nachweise.

1. R. Scherhag: „Eine bemerkenswerte Klima-Änderung über Nordeuropa“; „Die Erwärmung des Polargebiets“; „Die gegenwärtige Milderung der Winter und ihre Ursachen“. (Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, März 1936, Februar 1939, Juni 1939).

2. F. B. Groissmayr: „Eine 24jährige Witterungsperiode und ihre erneute Bestätigung im Witterungsverlauf der Jahre 1934—1936“; 1., 2., 3., 4. und 5. Mitteilung. (Annalen der Hydrographie; März 1937, August 1937, Juni 1940, Mai 1941 und März 1942); O. Meißner: „Über die 24jährige Temperaturperiode und ihre Unterperioden in der Berliner Temperaturreihe“. (Annalen der Hydrographie, Oktober 1940).

3. W. Wiese: „Studien über die Erhaltungstendenz der mittleren monatlichen Temperatur-Anomalien“. I. (Meteorologische Zeitschrift, Heft 6, 1925.)

### Vom deutschen Walfang.

Von Kapitän Carl Kircheiss, Hamburg.

Erst seit dem Jahre 1936 hat sich Deutschland wieder am Walfang beteiligt, nachdem es seit Beginn der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts diesem Erwerbszweige ferngeblieben war. Die Daten der Entwicklungsgeschichte für diese neuere Beteiligung Deutschlands am Walfang sind die folgenden:

1934: Gründung der „Ersten deutschen Walfang-Gesellschaft“.

1935: Gründung der „Walter Rau Walfang A. G.“

1936—37: Erste deutsche Antarktische Expedition („Jan Wellem“ und 2 norwegische Kochereien in deutscher Charter: „Skytteren“ und „C. A. Larsen“).

1937: Gründung des „Hamburger Walfang Kontor G. m. b. H.“

Gründung der „Unitas Deutsche Walfang Gesellschaft m. b. H.“  
Deutsches Walfanggesetz.

1937—38: Deutsche Expedition nach der Antarktis. („Jan Wellem“, „Walter Rau“, „Unitas“, „Südmeer“ und die beiden norwegischen Kochereien „Skytteren“ und „C. A. Larsen“ in deutscher Charter).

1938: Ankauf der norwegischen Kocherei „Wikingen“, die in „Wikinger“ umgetauft wurde.

Gründung des „Bremer Walfang Kontors“.

Die Gesamtbeteiligung Deutschlands am antarktischen Walfang war die folgende:  
Fangjahr 1936—37: eine eigene Kocherei mit 6 Fangbooten und zwei gecharterte Kochereien mit 12 Fangbooten.

Fangjahr 1937—38: vier eigene Kochereien mit 30 Fangbooten und zwei gecharterte Kochereien mit 14 Fangbooten.

Fangjahr 1938—39: fünf eigene Kochereien mit 38 Fangbooten und zwei gecharterte Kochereien mit 14 Fangbooten.

Im Jahre 1939 setzte sich die deutsche Walfangflotte aus 7 Walfangmutterschiffen mit 53 Fangbooten zusammen. Es handelte sich um folgende Schiffe:

Walfangmutterschiff „Jan Wellem“ 11776 Brt. mit 8 Fangbooten.  
Eigentümer: Henkel & Cie. G. m. b. H., Düsseldorf, bereedert durch „Erste Deutsche Walfang Gesellschaft m. b. H.“, Hamburg.

Walfangmutterschiff „Walter Rau“ 13750 Brt. mit 8 Fangbooten.  
Eigentümer: Walter Rau, Neußer Ölwerke A.G., Neuß/Rhein.

Walfangmutterschiff „Unitas“ 21846 Brt. mit 8 Fangbooten.  
Eigentümer: Jürgens van den Bergh Margarine Verkaufsunion G. m. b. H. Berlin. Verchartert und bereedert durch „Unitas Deutsche Walfanggesellschaft m. b. H.“ Hamburg.

Walfangmutterschiff „Südmeer“ 8153 Brt. mit 6 Fangbooten.  
Eigentümer: Deutsche Ölmühlenrohstoff G. m. b. H., Berlin. Bereedert durch Hamburger Walfangkontor G. m. b. H. Hamburg.

Walfangmutterschiff „C. A. Larsen“ 13246 Brt. mit 6 Fangbooten.  
Eigentümer: Blaaahval A/S Oslo, Norwegen.  
Charterer: Margarine-Rohstoff-Beschaffungsgesellschaft Berlin. Bereedert durch Hamburger Walfangkontor G. m. b. H. Hamburg.

Walfangmutterschiff „Skytteren“ 12350 Brt. mit 7 Fangbooten.  
Eigentümer: Hvalfanstelskapet Skytteren A/S, Tönsberg.  
Charterer: Margarine-Rohstoff-Beschaffungsgesellschaft, Berlin. Bereedert durch Hamburger Walfangkontor G. m. b. H. Hamburg.

Walfangmutterschiff „Wikinger“ 14526 Brt. mit 8 Fangbooten.  
Eigentümer: Ölmühlenkonsortium Berlin. Bereedert durch Hamburger Walfangkontor G. m. b. H. Hamburg.

Die Ergebnisse der verschiedenen Fangzeiten, soweit sie die Gewinnung von Walöl betreffen, waren folgende:

Fangzeit 1936—37 . . . . .	ca. 34 000 Tonnen Walöl
„ 1937—38 . . . . .	ca. 91 000 „ „
„ 1938—39 . . . . .	ca. 86 000 „ „

Von den genannten Walfangmutterschiffen sind „Südmeer“ und „Skytteren“ gesunken, „Jan Wellem“ ist reparaturunwürdig, „C. A. Larsen“ fährt wieder unter norwegischer Flagge, „Walter Rau“ ist von den Engländern an Anders Jahre, Tönsberg, verchartert. „Unitas“ hat den Namen „Empire Victory“ und „Wikinger“ den Namen „Empire Venture“ erhalten; beide fahren unter englischer Flagge auf Walfang.

Wohl für kein Land der Welt ist der Walfang so dringend notwendig wie für Deutschland, war doch schon im Frieden die Fettfrage die schwierigste des Reiches. Nur ca. 30% des Verbrauches wurden in Deutschland produziert und das zum Teil noch mit ausländischen Futtermitteln. Nach dem verlorenen Kriege ist aber die Fettfrage zur größten Kalamität der Ernährung geworden. Die überall bei uns einsetzenden Bemühungen, Deutschland wieder am internationalen Walfang teilnehmen zu lassen, sind nur zu berechtigt. Verschiedene Möglichkeiten gibt es, um die technischen Voraussetzungen für die Teilnahme Deutschlands am Walfang zu schaffen. Die eine Möglichkeit wäre die Rückgabe der als Reparationen an die Alliierten abgelieferten Walflotten. Weiter käme der Umbau noch nicht abgelieferter, geeigneter deutscher Handelsschiffe zu Walfangmutterschiffen in Frage und die Stapellegung von Neubauten. Für diese Arbeiten besitzt wohl die Deutsche Werft in Hamburg die größten Erfahrungen. Sie baute im Jahre 1937 das Walfangmutterschiff „Walter Rau“ in 9 Monaten und hat auch norwegische Kochereien umgebaut sowie die Reparaturen an deutschen Schiffen ausgeführt. Leider sind in Deutschland keine Fangboote mehr vorhanden, von denen 8 Stück für ein Mutterschiff notwendig sind. Für den Neubau dieser Boote käme vor allem die Werft von Stülcken und Howaldt in Frage. Der Brennstoff, von dem für eine Flotte ca. 15 000 Tonnen notwendig sind, sowie Walleinen, Schießleinen und Kanonen müßten eingeführt werden. Alles, was sonst an Einrichtungen und Ausrüstungen notwendig ist, kann in Deutschland hergestellt und beschafft werden. Über die Baukosten können die Werften zur Zeit keine Angaben machen, auch nicht für Neubauten. Vor dem Kriege kostete eine Walflotte etwa 15 Millionen Mark. Man wird jetzt mindestens mit dem doppelten Preise zu rechnen haben. Legt man jedoch einen mittleren Fang von 12 000 Tonnen für eine Flotte zugrunde, so würde beim heutigen Preise von 60 Pfund Sterling per Tonne eine Fangreise ca. 720 000 Pfund einbringen, eine Summe, mit der man eine noch so teure Flotte in wenigen Jahren amortisieren kann. Da es beim Walfang um die äußerst dringende Versorgung des deutschen Volkes mit Fett und nicht ums Verdienen geht, müßte das erforderliche Geld, wenn es privatwirtschaftlich nicht aufgebracht werden könnte, vom Staat zur Verfügung gestellt werden.

### **Die Ergebnisse der Gravimetermessungen auf der Deutschen Island-Expedition 1938.**

Auf der Deutschen Island-Expedition 1938, auf der man geodätische, geologische und geophysikalische Messungen durchführte, wurden unter der Leitung von Dr. Schleusener mit dem Thyssen-Gravimeter Schwermessungen auf 40 teilweise schwer erreichbaren Stationen ausgeführt. Die Hauptaufgabe dieser Schwermessungen bestand, ebenso wie bei den geodätischen Messungen, in der Bestimmung von Festwerten, die nach angemessenen Zeiten überprüft werden können, um auf diese Weise den positiven oder negativen Nachweis regionaler zeitlicher, unperiodischer Änderungen der Schwerkraft zu erbringen. Es wurde angenommen, daß gerade Island mit seinen auf Grund der offenen Zerrspalten vermuteten Unterströmungen ein besonders geeignetes Beobachtungsgebiet sein müßte. Zugleich mit dem genannten Hauptproblem wurde auch die Prüfung gegenwartsnaher Fragen vorgenommen. So wurde die Gleichgewichtsverteilung vorhandener Schollen, die Feststellung von Schollen bzw. Grabengrenzen untersucht und die Verteilung der