

Tag Uhrzeit	Donnerstag, den 13. Januar 1955						13 Uhr Sicht km	7 Uhr Wellen Parti- deln m	7 Uhr Höhe m	Wasser- Temp.	Höhe Wasser- Temp.
	Wind u. Temperatur (zum Termin), Wetterablauf (während der letzten 6 Stunden)										
<b>Feuerschiffe</b>											
Borkumfl.	SW 7 1 Nebel	W 8 3 Schnee	SW 9 2 Schauer	W 8 1 Schauer	10	+	+	4,5	0,4		
Weser	SW 6 0 bewölkt	W 10 2 Schauer	W 10 2 Schauer	W 10 2 Schauer	10	+	+	4,5	0,4		
P 8	W 7 3 bewölkt	W 8 3 Schnee	W 9 3 Schauer	W 8 3 wechs., bew.	10	+	+	4,5	0,4		
P 12	SW 6 -0 bewölkt	W 8 3 Schauer	W 9 2 Schnee	W 8 2 bewölkt	4	+	+	3,0	4,0		
Elbe 1	SW 6 -0 bewölkt	W 7 2 Schnee	W 8 3 Schauer	W 8 3 Schauer	10	+	+	4,5	1		
Kiel	SW 4 0 wechs., bew.	SW 6 0 Schnee	W 8 2 Schnee	W 8 1 wechs., bew.	10	+	+	1,5	2,5		
Fehmarnb.	SW 4 1 wechs., bew.	W 5 0 wechs., bew.	W 8 1 Schauer	W 8 1 Schauer	2	+	+	1,5	2,0		
<b>Küste und Häfen</b>							Max. gest. letzte Nacht	Min. gest. letzte Nacht	Sonnenschein		
Emden	SW 4 -1 Nebel	W 7 0 Schauer	SW 7 -1 Schauer	W 7 -0 Schauer	1	-0	-0	3,5	1		
Norderney	W 5 -1 bewölkt	SW 7 1 Schauer	SW 9 2 Schauer	W 8 1 Schauer	2	-1	-0	3,9	3		
Helgoland	SW 7 0 bewölkt	SW 9 3 Schauer	SW 9 3 Schauer	W 8 2 Schauer	4	-0	-1	1,2	2		
Bremerhaven	W 5 -2 bewölkt	SW 6 -1 Schauer	W 5 0 Schauer	W 7 1 Schauer	1	-2	-2	5,3	2		
Bremen	SE 1 -3 bewölkt	SW 5 -1 Schnee	W 5 -0 Schauer	W 5 0 bewölkt	2	-3	-3	4,1	0,0		
Cuxhaven	W 4 -2 bewölkt	SW 5 -1 Schnee	W 6 2 Schauer	SW 6 2 Schauer	2	-1	-3	3,9	3		
Hamburg	W 1 -1 bewölkt	SW 4 -1 Schnee	W 5 -1 Schauer	W 5 1 Schauer	2	-2	-3	3,9	2		
Husum	SW 4 -1 wechs., bew.	SW 5 -1 Schauer	W 5 1 Schauer	W 5 -0 Schauer	2	-2	-2	3,9	4		
Lit./Sylt	SW 5 1 bewölkt	SW 4 0 Schnee	SW 8 1 Schauer	W 8 2 Schauer	3	-1	-5	3,0	2		
Flensburg	W 4 -1 Schauer	SW 7 1 Schauer	SW 7 1 Schauer	W 7 1 Schauer	1	-2	-3	4,1	2		
Schleswig	SW 4 -0 bewölkt	SW 6 1 Schauer	SW 6 1 Schauer	W 6 0 Schauer	1	-2	-2	5,4	3		
Kiel	SW 3 -1 bewölkt	SW 3 -1 Schnee	SW 4 1 Schauer	W 6 0 Schauer	1	-2	-3	5,3	2		
Lübeck	W 4 -1 wechs., bew.	SW 5 0 Schauer	W 6 1 Schauer	W 6 1 Schauer	1	-2	-3	4,8	1		
<b>Binnenland</b>											
Berlin	W 2 -2 heiter	W 2 -2 Schnee	SW 5 0 Schnee	W 6 1 bewölkt	2	-3	-5	+	0,0		
Hannover	SE 3 -2 bewölkt	W 5 -1 heiter	W 6 -0 wechs., bew.	W 6 0 Schauer	2	-3	-7	4,7	0,3		
Braunschweig	SE 2 -4 wechs., bew.	SW 3 -1 Schauer	SW 5 -0 Schauer	SW 5 0 Schauer	1	-4	-7	4,8	0,0		
Braunlage	W 1 -5 bewölkt	SW 4 -4 Schnee	SW 4 -4 Schnee	SW 4 -4 Schnee	-3	-4	-5	1,5	0,5		
Göttingen	SE 2 -0 bewölkt	SW 4 1 heiter	SW 4 1 heiter	SW 4 1 heiter	1	-1	-4	0,2	0,0		
Osensbrück	W 2 -2 bewölkt	SW 4 -1 heiter	SW 5 0 Schauer	SW 5 0 Schauer	0	-1	-3	0,4	-		
Düsseldorf	SW 2 2 bewölkt	SW 4 0 bewölkt	SW 5 -0 heiter	SW 4 1 wechs., bew.	2	-1	-2	+	-		
Frankfurt	still -0 Schnee	SW 3 -1 Schnee	SW 3 -5 bewölkt	SW 4 -1 heiter	1	-5	-9	+	1		
Mettgart	still -1 Schnee	SW 3 1 Regen	W 1 -2 bewölkt	SW 3 1 bewölkt	1	-3	-2	+	21		
Freiburg Br.	SW 4 12 Regen	SW 3 6 Regen	still -1 bewölkt	still 3 bewölkt	13	-1	-3	+	25		
Nürnberg	SE 2 -0 Schnee	SW 3 0 Schnee	W 3 -3 bewölkt	W 3 -1 bewölkt	0	-4	-9	+	5		
München	SE 3 1 Regen	SW 6 3 Regen	SW 3 -1 Regen	SW 4 0 bewölkt	2	-1	-2	+	52		

Auslandshäfen und Ansteuerungspunkte der Schifffahrt v. 13. Januar 1955 -> v. 12.1.1955 13 Uhr											
Ort	Wetter	Wind	Temp.	Ort	Wetter	Wind	Temp.	Ort	Wetter	Wind	Temp.
Lula	wolkig	SW 2	-9	Liverpool	bedeckt	SE 3	-1	Herk	bedeckt	SW 7	17
Sunderwall	wolkig	SW 1	-13	Dublin	bedeckt	SE 4	2	Onkago	heiter	SW 4	-7
Stockholm	wolkig	still	-10	Bordeaux	bedeckt	SW 4	15	Saki-Inse	bedeckt	W 4	-1
Helsinki	bedeckt	SW 2	-4	La Coruña	bedeckt	SW 7	17	Hortivaal	heiter	SE 2	-14
Danzig	Schnee	SW 1	-2	Lissabon	bedeckt	SW 5	16	Racoubat	bedeckt	W 2	-2
Elg	stark	SE 3	-4	Valencia	heiter	SW 5	22	New York	Schnee	SE 3	-2
Kopenhagen	Schnee	SW 7	1	Barcelona	wolkig	SW 3	19	Portland	bedeckt	SE 4	-9
Shagen	wolkig	SE 4	-0	Genua	heiter	SE 1	19	Charleston	heiter	SW 5	7
Göteborg	heiter	SE 4	-2	Genoa	heiter	SE 1	19	Hiami	wolkig	SW 3	12
Oslo	Schnee	SE 2	-3	Wassins	bedeckt	W 2	17	New Orleans	wolkig	SW 4	9
Bergen	Schnee	SE 2	-1	Palermo	heiter	W 6	18	Galveston	wolkig	SE 5	10
Tromsø	bedeckt	still	-6	Pirata	bedeckt	SW 2	19	Bermuda	bedeckt	SE 4	16
Hogkjavik	wolkig	W 2	-13	Salmick	bedeckt	still	14	San Juan	heiter	SE 2	20
Aberdeen	heiter	SW 3	-2	Istanbul	bedeckt	SW 5	13	Santos	+ bedeckt	still	26
London	hebel	E 3	0	Betrut	bedeckt	SW 5	19	Montevideo	+ bedeckt	SE 5	25
Jatvernes	bedeckt	SW 2	1	Port Said	heiter	W 4	21	Satal	+ wolkig	E 3	28
Rosno	bedeckt	SE 1	0	Alexandria	heiter	W 4	19	Singun	+ heiter	E 1	30
Overmat	Regen	E 5	5	Oran	wolkig	SW 4	17	Shanghai	+ heiter	SW 1	19
Tunis	wolkig	W 5	18	Las Palmas	heiter	still	16				
Lisler	wolkig	SW 3	20	Prals	heiter	W 4	20				

Fernmündliche Auskünfte  
 Tag und Nacht  
 unter 42 80 63 42 80 64

**Deutscher Wetterdienst**  
**WETTERKARTE**  
**des Seewetteramtes**  
 Hamburg 4, Bernhard-Nocht-Str. 76

Verlagsort Hamburg  
 Nur Postbezug  
 Bezugspreis monatl. 2,50 DM  
 einschl. Zustellgebühr

Jahrgang 3 Nr. 13  
 Nachdruck u. öffentl. Aushang - auch auszugsweise  
 ohne Genehmigung nicht gestattet

Donnerstag 13. Januar 1955

**Die Aufgaben des Flugwetterdienstes bei der Entwicklung des Luftverkehrs (Schluß)**

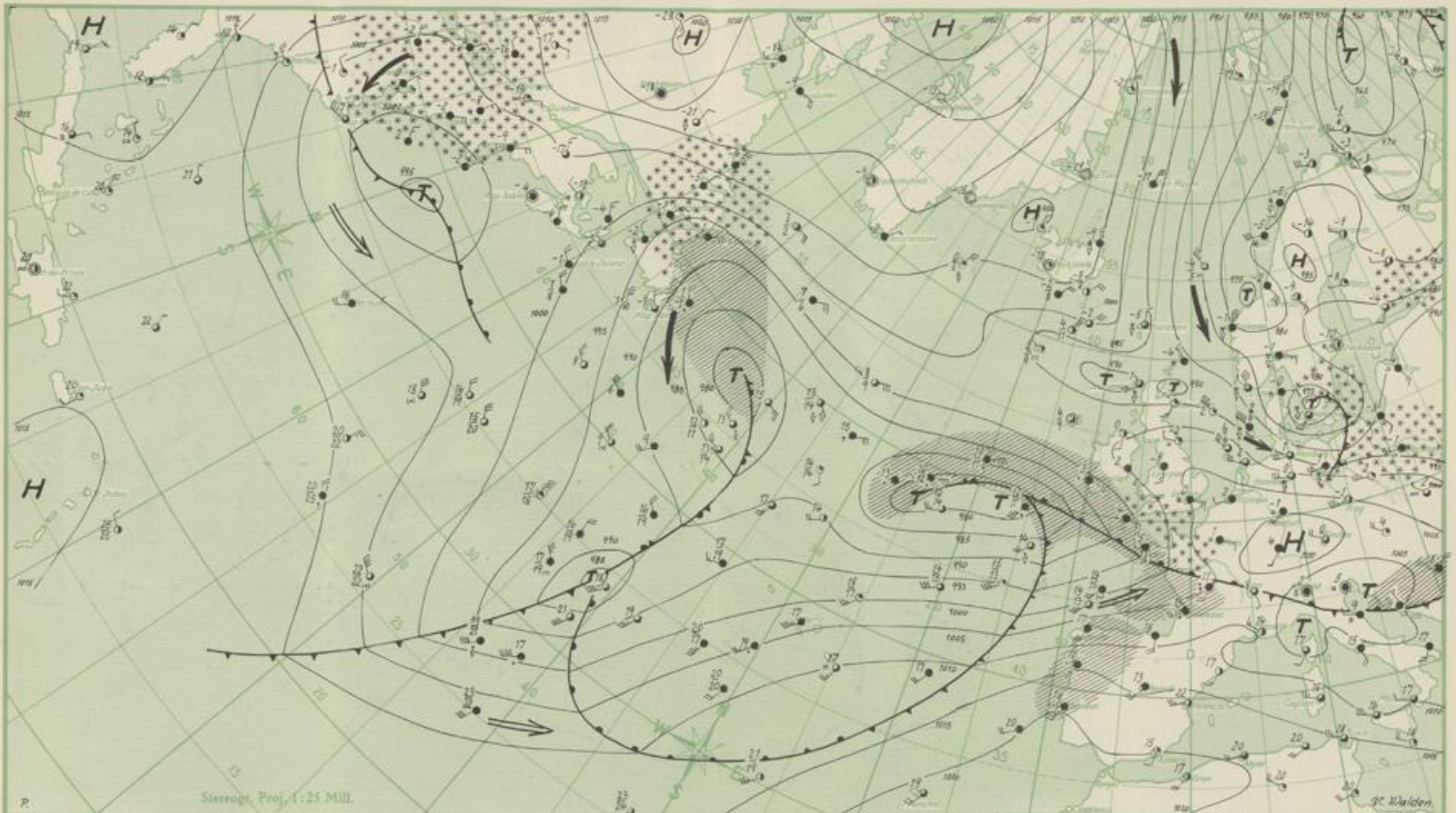
c) Die Landung: Auf Grund der Landewettervorhersage muß sich der Flugzeugführer bei Schlechtwetterlagen entschließen, ob er am Zielhafen landen oder einen Ausweichhafen anfliegen will. Diese Vorhersage muß ihm zur Verfügung stehen, bevor er seine Reiseflughöhe auf gibt, d.h. den Abstieg zum Zielhafen beginnt. Der Treibstoffverbrauch eines Turbinenflugzeuges wird nämlich mit abnehmender Höhe größer, er ist z.B. beim Typ "Comet" in 6000 m 1 1/2 mal so groß wie in 12 000 m, in Meereshöhe sogar 3 mal so groß. Es bedeutet also eine wesentliche Treibstoffersparnis, wenn der Flug zum Ausweichhafen angetreten werden kann, bevor das Flugzeug durch einen Landeversuch am Zielhafen seine Reiseflughöhe verlassen hat.

Die Landewettervorhersage des Zielflughafens muß daher dem Flugzeugführer etwa eine Stunde vor der planmäßigen Landeseit zugehen. Der Meteorologe des Landehafens muß also möglichst genau angeben, ob die Wetterbedingungen (in erster Linie Wolkenhöhe und Sicht) während der nächsten Stunde eine Landung zulassen werden. Dies wird trotz aller meteorologischen Kenntnisse und Erfahrungen in einzelnen Fällen - besonders bei Gewitter - und Nebellagen - nicht möglich sein. Der Flugwetterdienst versucht daher die Anzahl dieser Fälle stetig zu vermindern, indem er die neuesten technischen Hilfsmittel auf seinen Flugwetterwarten einsetzt. Dazu gehören z.B. Radargeräte, mit denen im Umkreis von 50-100 km Gewitter ausfindig gemacht und laufend verfolgt werden können, oder Meßgeräte, die in Abständen von wenigen Sekunden die Wolkenhöhe anzeigen oder registrieren und damit eine Überwachung dieses kritischen Wetterelementes ermöglichen. In Deutschland stehen allerdings nur sehr geringe Mittel für eine derartige Ausrüstung der Flugwetterwarten zur Verfügung.

**3. Schlussfolgerungen**  
 Die Entwicklung der Luftfahrttechnik läßt eine weitere Steigerung der Fluggeschwindigkeiten im Luftverkehr erwarten. Die Zeit wird nicht mehr fern sein, in der Flüge um den halben Erdball, etwa von Europa nach Australien, vom flugtechnischen Standpunkt aus innerhalb von 24 Stunden durchgeführt werden können. Sie fallen damit in den Rahmen einer normalen 24 Stunden-Vorhersage, wie sie heute von fast allen bedeutenden Flughäfen abgegeben wird.

Bei diesen hohen Reisegeschwindigkeiten wird es kaum mehr möglich sein, mit den heutigen Organisationsformen nationaler Wetterdienste und den gegenwärtigen Stand des Wetternachrichtendienstes die Flugzeuge während des Fluges ausreichend mit den erforderlichen meteorologischen Angaben zu versorgen. Aus Luftfahrtskreisen wurde schon angeregt, eine weltweite Flugwetterdienst-Organisation zu schaffen und die verschiedenen nationalen Dienste mindestens entlang der Hauptflugstrecken enger als bisher zu verbinden, um eine lückenlose Zusammenarbeit zu ermöglichen. Der Flugmeteorologe wird über die Besonderheiten der Wetterverhältnisse in immer weiter entfernten Teilen der Erde Bescheid wissen müssen. So wie er heute für einen Atlantikflug angeben kann, ob an der Ostküste Amerikas Hurrican-Gefahr besteht oder die berichtigten Neufundland-Nebel eine Landung in Gander in Frage stellen, muß er sich nach Einführung der Polarstrecke für Flüge zwischen Skandinavien u. Kalifornien oder Japan mit den flugklimatologischen Eigenschaften des Polargebietes vertraut machen. Bald wird er sich ähnliche Kenntnisse über den indischen Monsun und die Taifune in den chinesisch-japanischen Gewässern aneignen müssen. Dazu werden von ihm technische Kenntnisse verlangt, z.B. über die wichtigsten Navigations- und Landehilfen sowie über Boden- und Bordradargeräte, die immer größere Bedeutung gewinnen, um bestimmte Wettervorgänge feststellen, verfolgen und rechtzeitig vorhersagen zu können. Der Flugwetterdienst sieht sich durch die Entwicklung der Luftfahrt vor eine Reihe neuer Aufgaben gestellt, die sein Arbeitsgebiet erheblich erweitert. Er wird durch die meteorologische Sicherung des Luftverkehrs seinerseits dazu beitragen, daß diese Entwicklung ungehindert fortschreiten kann.

W. Rumbaum



Sierra, Proj. 1:25 Mill.

**Wetterlage:**

Die gestern über der Nordsee gelegene Störung entwickelte sich zum Sturmtief, sie zieht nun über Südschweden rasch ostwärts ab. Kleinere Störungen folgen ihr von Schottland. Aus den östlichen Teil des ausgedehnten Tiefdrucksystems, das fast den gesamten mittleren Nordatlantik bedeckt, löst sich ein Randtief. Dieses wird rasch über Südengland in Richtung auf Mittelddeutschland ziehen.

**Aussichten für NW-Deutschland u. angrenz. Seegebiete bis 15. 1. 1955**

Erneut Schneefälle, später in Schauer übergehend. Wenig Änderung der Temperaturverhältnisse. Deutsche Bucht und westliche Ostsee: Starke bis stürmische Winde aus wechselnder Richtung.

Dr. Bielow

Stationen: ( ) beobachtet, W. Wind Stärke 5, LuR 10°C, Wasser 12°C, ( ) bed. mit, (O) wenig (bedeckt), (—) Bodennebel, (≡) Nebel, ( ) Sprühregen, (•) Regen, (⊙) Schneefall, (∇) Schauer, (Δ) Orkan, (▲) Hagel, (⊚) Gewitter, (⊙) Niederschlag i. d. Umgeb. Gebiete mit Niederschlag (|||||), mit Nebel (≡≡≡). Fronten: ——— Warmfront, ——— Kaltfront, ——— Okklusion. Isobaren: Linien gleichen Luftdruckes, z.B. 1000 mb (= 750 mm). H Hochdruckgebiet, T Tiefdruckgebiet. Luftströmung: ——— warm, ——— kalt.