

Beilage

zur Wetterkarte

München Nr. 342

Nr. 49/1956

Die zweite Tagung der Kommission für Maritime Meteorologie in Hamburg

Vom 16. bis 30. Oktober 1956 tagte die Kommission für Maritime Meteorologie der WOM (Weltorganisation für Meteorologie) in Hamburg. Die Weltorganisation für Meteorologie, der die Bundesrepublik nach Ablösung des Besatzungsstatutes am 1.7.1954 beitrug, zählt zur Zeit 95 Staaten und Territorien zu ihren Mitgliedern. Oberstes Gremium der WOM ist der alle 4 Jahre tagende Weltkongreß. In jedem Jahr kommen die Mitglieder des Exekutivkomitees zu einer Sitzung zusammen. Weitere Gremien der WOM sind die Regionalverbände (Europa, Afrika, Nord- und Mittelamerika, Asien etc.) und die sogenannten Fachkommissionen. Diese Fachkommissionen setzen sich aus Experten zusammen, die von den Mitgliedstaaten in die Kommissionen entsandt werden. Ihre Arbeit konzentriert sich vor allem auf die Lösung fachlicher Probleme der angewandten Meteorologie und des "Routinedienstes". Solche Fachkommissionen bestehen für Synoptik, Aerologie, Klimatologie, Bibliothek und Veröffentlichungen usw. Eine dieser Fachkommissionen ist die Kommission für Maritime Meteorologie.

Nach dem unerwarteten Ausfall des ursprünglich vorgesehenen Tagungsortes der Kommission für Maritime Meteorologie (im folgenden mit CMM bezeichnet) fragte das Generalsekretariat der WOM (Genf) bei der Bundesregierung nach, ob sie bereit sei, diese Kommission zu ihrer diesjährigen Tagung einzuladen. Nach Klärung einiger grundsätzlicher Fragen wurde diese Einladung durch den Herrn Staatssekretär des Auswärtigen Amtes ausgesprochen. Die Tagung fand in dem Gebäude des Bundesverkehrsministeriums, Abteilung Seeverkehr und im Seewetteramt Hamburg statt. Sie wurde von 53 Delegierten aus 30 Mitgliedstaaten und Territorien der WOM besucht. Es waren außerdem anwesend 5 Beobachter von anderen Sonderorganisationen der UN und 3 Vertreter des Sekretariats der WOM.

Nach der offiziellen Eröffnungssitzung am 16.10. begann am darauffolgenden Tag die eigentliche Konferenzarbeit. Arbeitsgrundlage dieser wie aller anderen Tagungen der Fachkommissionen ist das zwischen den Sitzungen von den sogenannten Arbeitsgruppen (Working Groups) erarbeitete Material. Die Teilnehmer einigten sich auf die Bildung von zwei größeren Komitees "T" und "R" und eines kleineren Komitees "I". Das Komitee T befasste sich mit technischen Fragen, Komitee R mit "Regulations" und das Komitee I mit den speziellen Fragen der Eis-Nomenklatur. Aufgabe dieser Komitees war es, das vorliegende Material zu diskutieren und in Form von Empfehlungs- oder Entschließungsentwürfen dem Plenum der CMM zur Annahme bzw. Abänderung oder Ablehnung vorzulegen. Die diesjährige Tagung der CMM umfaßte 45 Tagungsordnungspunkte. Hauptthemen der Diskussion waren:

1. Die Verdichtung der Beobachtungsnetze auf den Weltmeeren, insbesondere im Hinblick auf das am 1. Juli nächsten Jahres beginnende Internationale Geophysikalische Jahr.
2. Meteorologische Sicherung der Hochsee- und Küstenfischerei.
3. Verstärkung der freiwilligen Wetterbeobachtungstätigkeit auf Handels- und Passagierschiffen.
4. Die Probleme der Laderaummeteorologie.
5. Schlüsselformen für Eisbeobachtungen auf See vom Flugzeug aus.

b.w.

6. Spezialfragen der Wetterbeobachtung auf See (Sichtbeobachtungen und -verschlüsselung, Verfahren zur Messung der Wassertemperatur, Niederschlagsmessung, Neuordnung der Beaufortskala zu bestimmten Windgeschwindigkeiten, die Gewitterverteilung auf den Weltmeeren, Radiosondeaufstiege an Bord von Walfangschiffen usw.).

Es sei die Gelegenheit wahrgenommen, auf das unter Punkt 4. erwähnte neue Spezialgebiet der Maritimen Meteorologie - die Laderaummeteorologie - näher anzugehen. Ihr besonderes Anliegen ist es, die durch Verschimmeln, Verfaulen, Korrosion und Rost an Schiffsladungen entstehenden Schäden soweit wie möglich zu verhindern. Die hier Jahr für Jahr entstehenden Schäden gehen in die Millionenbeträge. Ursache der weitaus meisten Schäden ist der Ladungsschweiß. Er schlägt sich als Kondenswasser (siehe: beschlagene Eisenbahnfenster und Brillen!) an der Ladung selbst oder den Bordwänden nieder. Am stärksten gefährdet sind hochwertige Nahrungs- und Genußmittel wie Kaffee, Reis, Kakao usw. beim Transport aus den Tropen nach Ländern der nördlichen Halbkugel während des Winterhalbjahres. Temperaturunterschiede zwischen Start- und Zielhafen von 25-30 Grad sind keine Seltenheit. Seit Jahrhunderte wird versucht, durch "natürliche" Lüftung, d.h. Lukenöffnung die Bildung des Ladungsschweißes zu vermeiden. Meteorologen, Schiffsoffiziere und Techniker arbeiten zur Zeit an neuen Verfahren der mechanischen Ventilation. Sogenannte "Allwetterköpfe" sollen die Lüftung auch bei schwerer See ermöglichen, wenn alle Luken dicht gemacht werden müssen. Das Problem ist komplizierter als es in diesen wenigen Zeilen dargestellt werden kann. Man kann nicht immer nach der Faustregel: "So früh und so durchgreifend wie möglich lüften" verfahren. Für Düngemittel z.B. kann die Lüftung in feuchter Tropenluft verderblich sein. Ähnlich verhält es sich bei Zementtransporten. Es müssen unter anderem berücksichtigt werden: die biologischen Reaktionen der pflanzlichen Rohstoffe, ihre günstigste Ladetemperatur, ihr Wassergehalt, die jahreszeitlich wechselnden Luft- und Wassertemperaturen auf den Ozeanen, Verpackungsart usw.

Die ganze Tagung war vom Geist bester internationaler Zusammenarbeit getragen. Der Präsident der Kommission, Commander C.E.N. Frankcom, London, hat es verstanden, durch seine verbindliche, stets über der Situation stehenden Verhandlungsführung wesentlich zu diesem Erfolg beizutragen. Er wurde dabei ausgezeichnet unterstützt von den drei Vertretern des Sekretariats der WOM. Von seiten des Deutschen Wetterdienstes wurde alles getan, um einen reibungslosen Ablauf der Tagung zu garantieren. Neben dem umfangreichen fachlichen Tagungsprogramm gelang es, durch großzügiges Entgegenkommen der Regierungen der Küstenländer und der Hansestädte den aus aller Welt kommenden Delegierten ein Stück Deutschland zu zeigen. Durch das Entgegenkommen des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten konnten die Delegierten zum Abschluß der Tagung eine Fahrt auf dem erst kürzlich in Dienst gestellten Fischereiforschungsschiff "Anton Dohrn" von Cuxhaven nach Hamburg machen.

H. Panzram