



Koninklijk Nederlands
Meteorologisch Instituut
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Geen zee te hoog

De weerschepen en het KNMI



Geen zee te hoog

De weerschepen en het KNMI

Inhoud

Voorwoord 5

Inleiding 7

Geschiedenis van de weerschepen 8

Onder Nederlandse vlag 13

De vijftiger jaren 17

De Aer Mas, een bijzonder Nederlands weerschip 20

De ramp met de Laplace 23

Reddingen 25

De Watersnoodramp in februari 1953 27

De West-Europese schepen 29

De Nederlandse schepen 31

De zestiger jaren 33

De proefvaart van de nieuwe Cumulus 36

KNMI-personeel met meer dan vijftig reizen 38

Het belang van de weerschepen 39

Bakens voor de luchtvaart 42

Positiebepaling 45

Van Nievelt Goudriaan & Co en de Cumulus 47

De zeventiger jaren 49

Het weer tijdens de reis 51

Waarnemingen aan boord 54

Oceanografisch onderzoek 58

Rare vogels 61

Over poollicht, zonnevlekken en bodemmonsters 66

De planktonrecorder 69

Het geheim van Jan van Ameide 70

Ballonlancerings door de jaren heen 72

Je Maintiendrai 75

De aanrijding 76

Postdropping 78

In de media	80
Het begin van de reis	83
Neptunusfeest op station Mike	85
Vrouwen aan boord	89
Culinair	91
De tachtiger jaren	94
Recreatie	97
Visserij aan boord van de weerschepen	102
Reünie weerschepelingen	106
De Starella buigt voor de Nederlandse vlag	108
Handover Cumulus in Hull	109
De schepen na de weerschepentijd	112
Onder Britse vlag	114
From The Marine Observer	115
Bezoek aan de Cumulus Milford Haven	116
Laatste waarnemingen verricht door de Cumulus	118
De weerschepenblues	119
Salem	121
Reddingsloep 4	125
Tot slot	128
Colofon	131

Voorwoord

De weerschepen zijn van 1937 tot 1975 een vast baken op zee geweest voor de trans-Atlantische luchtvaart. Ze voeren onder de vlag van de nationale en internationale luchtvaartorganisaties. De schepen fungeerden primair als radiobaken, maar ook deden ze meteorologische waarnemingen, om de veiligheid van de trans-Atlantische vluchten te vergroten.

De luchtvaart werd echter steeds minder afhankelijk van de weerschepen als radiobaken en vanaf 1975 werden deze drijvende meetstations aangestuurd door de World Meteorological Organization (wmo). Dat is ook het moment dat het knmi zelf de weerschepen ging exploiteren. Ze waren vanaf dat moment primair een onderdeel van het wereldwijde meteorologisch waarnemennetwerk, als een opmerkelijk staaltje van nationale en internationale samenwerking.

In december 2010 was het 25 jaar geleden dat het knmi het weerschip Cumulus verkocht. Hiermee kwam voor een groot aantal opvarenden een eind aan een veelbewogen periode, zowel qua werk als qua ondervonden collegialiteit.

De nationale en internationale meteorologische samenwerking heeft inmiddels zonder weerschepen een andere vorm gekregen met de opkomst van nieuwe technologieën, zoals boeien, satelliet- en vliegtuigwaarnemingen. Maar deze samenwerking is nog steeds de basis voor het goed uitvoeren van de meteorologische en oceanografische taken, waar ook ter wereld.

Om bij de nu 25 jaar geleden beëindigde inzet van de weerschepen en bovenvermelde veranderingen stil te staan is in mei 2011 niet alleen een reünie voor alle opvarenden georganiseerd, maar werd ook dit herinneringsboekje gemaakt over alle aspecten van het werk en leven aan boord. Hieraan is met veel enthousiasme gewerkt door (voormalige) medewerkers van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, aangevuld met bijdrages van opvarenden die namens de Rijksluchtvaartdienst, rederij Van Nievelt Goudriaan en de Universiteit van Amsterdam aan boord waren.

Het is een bundel geworden waarin samenwerking, wetenschap en techniek met persoonlijke verhalen aan elkaar verbonden worden. Daarnaast is het rijkelijk voorzien van foto's, gemaakt door de opvarenden zelf. Deze combinaties maken dit boekje zeker de moeite waard om te lezen.

Ik verwacht dan ook dat dit boekje een blijvend monument zal vormen voor al het bijzondere werk dat door de opvarenden van de weerschepen is gedaan.



*Dr ir Frits J.J. Brouwer,
Hoofddirecteur KNMI*

Inleiding



Een twinkeling in de ogen.

Dat zie je vaak wanneer je met oud-weerschepelingen praat over de weerschepen. In december 2010 was het 25 jaar geleden dat het Nederlandse weerschip Cumulus voor het laatst onder Nederlandse vlag voer. Toen enkele oud-opvarenden van de Cumulus daar bij stil stonden, kwamen er weer vele verhalen naar boven. Willem Koetse nam het initiatief om een reünie te organiseren. Het was niet moeilijk medestanders te vinden. Al snel werd besloten dat bij de reünie ook een boek hoort. Ook hier was het enthousiasme om mee te werken bijzonder groot.

Dit boek is bedoeld om een belangrijk stuk historie van het KNMI vast te leggen. Met oog voor het (wetenschappelijk) belang, maar ook met aandacht voor het leven en werken aan boord.

De geschiedenis herhaalt zich: (internationale) samenwerking, *outsourcing*, kerntaken en bezuiniging.... Het waren belangrijke onderwerpen in de tijd van de weerschepen. Voor de directie van het KNMI, en dus voor alle KNMI-medewerkers, zijn het ook in 2011 weer belangrijke thema's. Belangrijk verschil: de cultuur op de weerschepen was geen punt van aandacht!

De Cumulus II was de aanleiding, en daarom is een groot deel van dit boek gewijd aan de Cumulus, maar uiteraard wordt (vooral in het eerste deel van het boek) ook aandacht besteed aan de andere weerschepen. Een plaatje zegt meer dan duizend woorden, daarom hebben we ervoor gekozen om met veel foto's een beeld te schetsen van alles wat met het weerschip te maken heeft. Het was moeilijk om keuzes te maken uit een enorme hoeveelheid foto's, dia's en verhalen. En het was al helemaal niet mogelijk om compleet te zijn. Toch hoop ik dat dit boek u af en toe een glimlach of zelfs een twinkeling in de ogen zal bezorgen.

Ate Reitsma



Thuishaven De Bilt

Geschiedenis van de weerschepen

Op 11 september 1947 begon het eerste Nederlandse weerschip, de Cirrus, zijn eerste reis. De reis ging naar het station KIL0. Maar wat ging er eigenlijk aan die eerste reis van de Cirrus vooraf?

Al vrij vroeg in de twintigste eeuw ontstond er behoefte aan waarnemingen op de oceanen gemaakt. Vooral de Noord- en Zuid-Atlantische Oceaan. Zo kwam het eerste verzoek om gestructureerde waarnemingen van die oceanen van Kolonel Delcambre, de latere directeur van de Franse meteorologische dienst. Dit gebeurde tijdens de vergadering in 1921 van de IMC, Internationale Meteorologische Commissie. Hij vroeg: "Zou het niet wenselijk zijn om een schip op de Noord-Atlantische Oceaan te stationeren, dat op geregelde tijden waarnemingen zou maken en deze naar de wal te seinen?" De positie zou 48° N en 30° W moeten zijn.

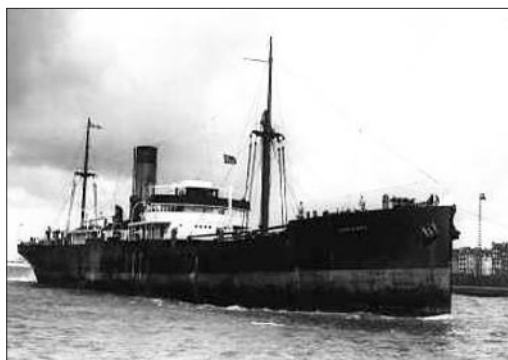
Belang

Tot 1936 zijn het voornamelijk waarnemingen van vrijwilligers van de koopvaardij en de marines geweest. Dat deze waarnemingen van groot belang waren, hoeft geen betoog. En als ook de groeiende luchtvaart om meteorologische waarnemingen gaat vragen, beseft men dat het noodzakelijk wordt dat waarnemingen van die oceanen beschikbaar komen. Dit zijn niet alleen waarnemingen en metingen aan het aardoppervlak, maar ook van de bovenlucht. Zo gaan er in de jaren 1936/1937 Britse meteowaarnemers mee op lijndiensten over de Noord-Atlantische Oceaan. Tijdens de oversteek werden waarnemingen verricht en verzonden naar de wal. Ook werden op enkele lijndiensten loodsballonnen opgelaten om de wind in de bovenlucht te kunnen berekenen. Daarvoor werden ballonnen gebruikt, die een vaste stijgsnelheid hebben. De stuurlieden, samen met de meteowaarnemers, volgden de

ballonnen met behulp van een sextant voor de elevatie en het kompas voor de richting. Zo ook op Nederlandse schepen van de KNSM, die naar Paramaribo en de Antillen voeren.

Vlucht

In de jaren 1937/1939 richtte de Franse meteorologische dienst een schip, de Carimare, in als een stationair weerschip op de Noord-Atlantische Oceaan, op een positie van 38° Noord en 44° West. In de periode van 1937 tot 1939 hebben vier reizen geholpen bij de ontwikkeling van de trans-Atlantische vluchten. De Duitse meteorologische dienst volgde het Franse voorbeeld en richtte twee schepen in op de Atlantische Oceaan. Eén werd gestationeerd op de Zuid-Atlantische Oceaan en één op de Noord-Atlantische Oceaan. Zij dienden tevens als beveiliging voor de vliegtuigen. In de beginperiode werden waarnemingen gedaan en loodsballonnen opgelaten en de gegevens naar de wal gezonden. Later werden ook radiosondes opgelaten, zodat men nog meer gedetailleerde gegevens aan de wal ontving. Naast Frankrijk en Duitsland was Engeland in 1939 bezig na te gaan hoe een Engels schip ingericht moest



Het Franse schip de Carimare



Het Duitse schip de Schwabenland

worden, maar het begin van de Tweede Wereldoorlog maakte aan deze plannen een einde. In het begin van de oorlog seinden slechts enkele marineschepen waarnemingen naar de wal. Het waarnemen was van groot belang, maar ook levensgevaarlijk, omdat men de positie verraadde van waar men de waarneming verzond. Al met al kwam in het begin van de oorlog het waarnemen op een laag pitje te staan.

Toch onderzocht men de mogelijkheid om (kleine) oorlogsschepen als een soort weerschip op min of meer vaste posities te plaatsen. Maar, zoals gezegd, was dat een riskante onderneming. De tol voor deze waarnemingen moest betaald worden. Duitse onderzeeërs brachten tenminste drie schepen tot zinken, twee Engelse en één Amerikaans weerschip. Bij het verstrijken van de oorlog hadden beide partijen, de Duitse - en de geallieerde kant een netwerk van weerschepen. Toch zou de burgermeteoroloog niet veel aan deze waarnemingen hebben. De gegevens werden hoofdzakelijk voor militaire doeleinden gebruikt.

Start

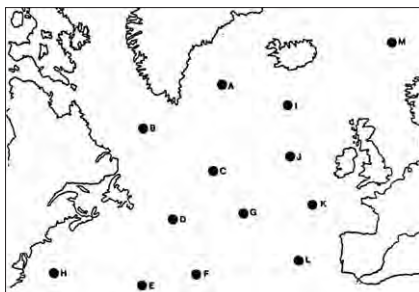
In 1940 is men begonnen om kotters van de Amerikaanse Coast Guard te plaatsen tussen de Azoren en de Bermuda's. Het was een besluit van de Amerikaanse president Franklin Delano Roosevelt op 25 januari 1940. In 1943 werd dit uitgebreid met posities in de Davis Strait en de Danmark Strait. In het begin van 1944 lagen er acht weerschepen op positie. Pas na het bezwijken van de duikbootoorlog

kon het aantal schepen uitgebreid worden. Toen werden ook de Tacoma-klasse fregatten gebouwd en ingezet. Ten tijde van V-E Day, 8 mei 1945, bevrijding van Europa, waren er twintig schepen gestationeerd, dertien Amerikanen en zeven Engelsen. Deze schepen verrichtten acht oppervlakte- waarnemingen en lieten twee radiosondes per dag op.

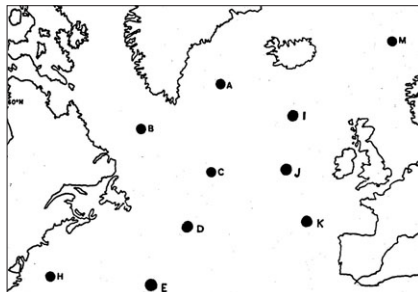
Het Duitse netwerk bestond uit een groot aantal vaak kleinere, schepen, voornamelijk in de noordelijke zeeën. Dat waren risicovolle locaties. Een aantal van die schepen is vernietigd door de geallieerden. Naast de schepen beschikten de Duitsers ook over een aantal automaten (toen al). Deze waren voornamelijk in zee uitgezet. De stroomvoorziening werd gedaan met behulp van accu's. De gegevens die men verkreeg van deze boeien waren zeewatertemperatuur, temperatuur en luchtdruk. Op vaste tijdstippen werden de gegevens naar de wal gezonden, in code. Een aantal boeien was afgeschreven als de accu's leeg waren, maar er waren er ook, die door onderzeeboten van nieuwe accu's werden voorzien. Voor die onderzeeboot een angstig moment, want men moest boven water komen. Op die manier zijn een aantal tot zinken gebracht. Er waren ook boeien die na het waarnemen, verzamelen van gegevens en het verzenden hiervan afzonken, om weer boven water te komen als opnieuw een waarneming verricht moest worden. Na de oorlog werden vrijwel alle schepen, voornamelijk vanwege de kosten, teruggetrokken van de oceaan.

Na de oorlog kwam wel weer het vrijwillige waarnemen aan boord van koopvaardischepen op gang. De navigatie officieren aan boord van de schepen maakten voornamelijk de waarnemingen, maar bovenluchtwaarnemingen werden niet meer gedaan. Toch was er een enorme behoefte aan zoveel mogelijk meteorologische gegevens van de oceanen. Vooral de luchtvaart, die zich na de oorlog explosief ontwikkelde, schreeuwde om informatie. In 1945 en begin 1946 werden tijdens internationale luchtvaart conferenties aanbevelingen waren gedaan om een netwerk van weerstations op de Noord-Atlantische - en Grote Oceaan aan te leggen. In Dublin werd in dat zelfde jaar, in de zomer van 1946, een vergadering van de PICAQ, Provisional International Civil Aviation Organization, (de voorloper van de ICAO), en de IMO, Internationale Meteorologische Organisatie, (de voorloper van de WMO), belegd. Hier werd voorgesteld op dertien plaatsen op de Noord-Atlantische Oceaan, een weerschip te stationeren. In september 1946 vond de eerste weerschepenconferentie plaats met dertien deelnemende landen, waaronder Nederland.

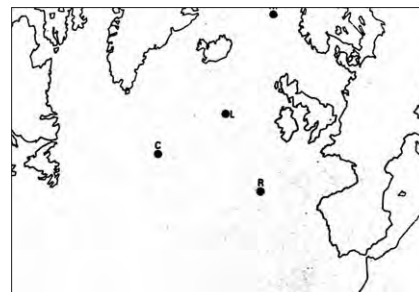
De posities van de weerschepen



Van 1947 t/m 1949



Van 1950 t/m 1974



Van 1975 t/m 1985

Daar werd besloten dat op 1 juli 1947 het systeem van weerschepen operationeel moest zijn. De Nederlandse Staten Generaal ratificeerde het verdrag in maart 1948.

De stations werden als volgt verdeeld:

<i>Verenigde Staten</i>	7 stations
<i>Verenigde Staten en Canada</i>	1 station
<i>Frankrijk</i>	1 station
<i>Groot Brittannië</i>	2 stations
<i>Noorwegen, Zweden en Groot Brittannië</i>	1 station
<i>Nederland en België</i>	1 station



Thuishaven 's Gravenhage

De schepen die op de oceaan gestationeerd werden, moesten tenminste 1300 BRT en 70 meter lang zijn. Reeds in 1949, tijdens de tweede weerschepen conferentie, werd om financiële redenen, het aantal stations terug gebracht naar tien stations. De Belgen trokken hun schip, de Victor Billet, terug en Nederland zou in februari 1950 starten met een tweede schip. In 1954 was er weer een wijziging. Opnieuw moest een station verlaten worden. Nu echter was het aantal schepen te klein. Er was namelijk een tekort aan Europese schepen. De Verenigde Staten besloten meer schepen in te zetten. Tien Europese schepen zouden nu vijf stations bemannen. Te weten, Alfa, India, Juliet, Kilo en Mike. Engeland zette vier schepen in, Frankrijk, Noorwegen en Nederland elk twee. Dit zou zo blijven tot 1970.

Echte weerschepen

In augustus 1970 moest het Nederlandse schip Cirrus wegens grote technische gebreken teruggetrokken worden. Hij zou niet vervangen worden. Daarom moest de Cumulus, inmiddels, sinds 1963, het tweede schip met die naam, een half jaar op station Mike en Kilo varen. Met de resterende negen schepen was het onmogelijk om vijf stations goed te bemannen. Daarom werd besloten om station Alfa met onderbrekingen te bemannen. In de jaren 1973 en 1974 trokken de Verenigde Staten haar schepen terug. Deels vanwege de kosten en deels vanwege de voortschrijdende technologie in de luchtvaart. Daarnaast was het element weer niet meer het



Het laatste weerschip de Polarfront III



allerbelangrijkste voor de Amerikanen. Boeien en satellieten begonnen het waarnemingsnetwerk te vervangen. De Europese landen wilden wel doorgaan voornamelijk voor het waarnemen van het weer. Samen met de Verenigde Staten trok ook de ICAO zich terug op 30 juni 1975. De trans-Atlantische vluchten hadden de weerscheperen niet meer nodig als steunpunt en baken op de oceaan. De WMO nam de organisatie over, het moment dat de schepen dus echte weerscheperen werden.

Het overgebleven netwerk werd aangepast. Het station Charlie werd weer bemand, nu door de Sovjet Unie, met drie schepen. De stations India, Juliet en Kilo werden vervangen door Romeo en Lima. Romeo werd een Frans station en Lima een Engels, Engeland voer toen nog maar met twee schepen. Nederland gaat met Noorwegen station Mike bemannen en De Bilt wordt havenstad en het KNMI de reder. Achter op het schip worden de aanduidingen Rijksluchtvaartdienst en 's Gravenhage vervangen door KNMI en De Bilt. Vanaf dat moment zijn de schepen dus echte weerscheperen geworden.

Onbemand

In 1982 trad opnieuw een wijziging op. De twee Engelse schepen waren aan vervanging toe. Hoewel ze grondig verbouwd waren. Maar de schepen stamden van oorsprong nog uit de Tweede Wereldoorlog. Het waren verbouwde Castle Class Frigates, de Admiral Beaufort en de Admiral Fitzroy. Zij werden niet meer vervangen, maar er werd een schip gecharterd, de Starella van Marr and Son uit Hull.

De verdeling op de oceaan was toen nog als volgt:

Charlie	Bemand door Sovjet Unie, drie schepen
Lima	Bemand door Engeland en Nederland, ieder een schip
Mike	Bemand door Noorwegen, een schip
Romeo	Bemand door Frankrijk, twee schepen

In 1985 waren de stations Charlie en Romeo onbemand, de Sovjet Unie en Frankrijk trokken hun schepen terug, evenals Nederland. Ook Engeland trok hun schip de Starella terug, maar daarvoor kwam de Cumulus in de plaats. Op 19 december 1985 vond de "hand over" plaats in Hull voor de goede prijs van 1 pond. De Cumulus zou het station Lima nog tien jaar, tot midden 1996, bemannen. Daarna ging het schip, ook weer voor 1 pond, terug naar Nederland. Dan is er nog een weerschip over: de Noor Polarfront III. In haar eentje heeft zij nog een station voor de Noorse kust. Het schip ligt niet altijd op dezelfde positie, maar doet haar waarnemingen voor de kust.

Tot het einde van 2009 heeft de Polarfront III gevaren, zestig jaar lang hebben weerscheperen hun werk gedaan. Ze werden voorgoed vervangen door boeien en satellieten. Het zij zo.

P. IJ. de Vries

Onder Nederlandse vlag

Nederland deed, samen met België, vanaf 1947 mee in het internationale weerschepenproject met twee schepen, de Cirrus en de Victor Billet. En samen bemanden zij één station, het station Kilo op een positie van 45° Noord en 16° West, nabij de Golf van Biskaje.

Nederland had twee schepen en België een schip gekocht. In 1950 trok België zijn schip terug en werd een tweede schip door Nederland in gezet, de Cumulus. De drie schepen waren Patrol Frigates (PF) uit de mottenballenvloot van de Amerikaanse marine. Ook hebben deze drie schepen als fregat in de Tweede Wereldoorlog, als weerschip gevaren. Niet alleen de Nederlandse schepen en het Belgische schip waren Patrol Frigates, maar ook de Franse schepen, vier stuks (Laplace, Mermoz, Le Brix en Le Verrier), waren fregatten van de Tacoma-klasse. De naamgeving betrof bij alle schepen van die klasse een kleine stad ergens in de Verenigde Staten.

De Cumulus was de : USS 102 Forsyth
De Cirrus was de : USS 58 Abilene

De karakteristieken van deze schepen waren:

WATERVERPLAATSING: 1.264 ton
VERMOGEN: 2 triple expansie stoommachines van elk 2750 IPK; 2 schroeven
Lengte: 92.63 m
Breedte: 11.43 m
Diepgang: 4.17 m
Snelheid: 20 knopen (als weerschip niet meer die hoge snelheid)

De bewapening is op de Nederlandse schepen weggehaald. Later zijn de Nederlandse schepen grondig verbouwd en hadden ze niet z'n oorlogschipuiterslijk meer.



Tacoma class frigate

De Sheboygan, de Forsyth en de Abilene fungeerden in de Tweede Wereldoorlog ook al als weerschip, evenals de vier Franse schepen. In totaal voeren 26 fregatten al of niet tijdelijk als weerschip op diverse posities in de oceaan. Vanuit Argentia op New Foundland vertrokken de onder de Coast Guard vallende schepen naar zee om hun weerschepen werk te verrichten. Andere taken van deze schepen waren onder meer het varen als patrouilleschip voor de kust en anti onderzeebootoperaties.

De posities op de Noord Atlantische Oceaan, waar de Nederlandse weerschepen hebben gelegen zijn:

Station	Lengte	Breedte
Alfa	62.00 N	33.00 W
India	59.00 N	19.00 W
Juliet	52.30 N	20.00 W
Mike	66.00 N	02.00 O
Kilo	45.00 N	16.00 W

Van USS PF 58 Abilene naar OWS Cirrus

De USS PF 58 Abilene, een Patrol Frigate, dat uiteindelijk het eerste Nederlandse weerschip zou worden,



Cirrus voor de verbouwing

is niet onder deze naam en klasse op stapel gezet. Hij zou oorspronkelijk als Patrol Gunboat PG-166, de Bridgeport, geclassificeerd en in dienst gesteld worden. De kiel werd gelegd op 6 mei 1943 en de tewaterlating was op 21 augustus 1943. Tevens werd hij die dag gedoopt als USS PG 166 Bridgeport. Op 28 november 1944 kreeg hij zijn naam die wij ook kennen, de USS PF 58 Abilene. Hij werd in dienst gesteld op 28 oktober 1944 en uit dienst genomen op 21 augustus 1946. Waarna hij op 5 mei 1947 verkocht werd aan Nederland, meer specifiek aan de Rijksluchtvaartdienst. Bij deze overdracht kreeg de USS 58 Abilene de naam Cirrus.

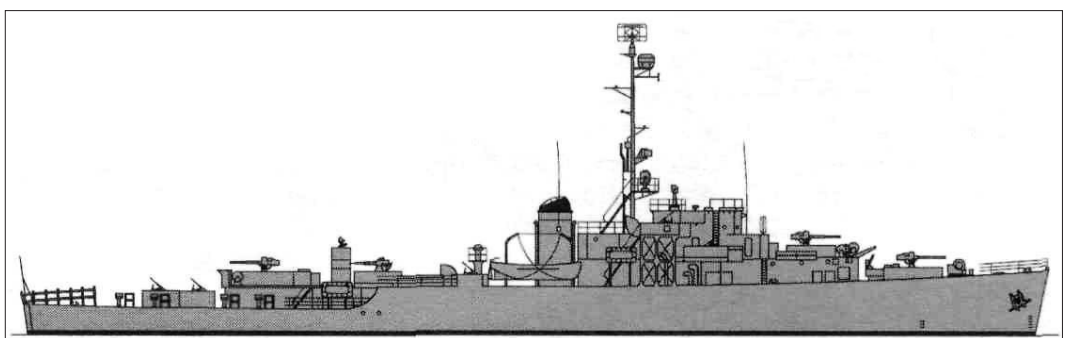
Op 11 september 1947 startte de Cirrus, na een niet al te ingrijpende verbouwing, zijn loopbaan als weerschep onder Nederlandse vlag. De belangrijkste verandering was de inrichting van een meteoruimte, de plaatsing van een vulhut voor de ballonnen op het achterschip en verder aanpassingen voor de burgerfuncties van het schip. De grote verbouwing van de Cirrus werd uitgevoerd

in 1950, na de indienststelling van de Cumulus. Dit duurde ongeveer een half jaar. Het beheer, van de Cirrus en later de Cumulus, kwam in handen van de rederij Van Nievelt, Goudriaan en Co's Stoomvaart Maatschappij N.V.

De eerste reis begon op 22 oktober 1947 en eindigde op 20 november van dat jaar en ging naar het station KILLO in de Golf van Biskaje. Hij zou tot 6 augustus 1970 in de vaart blijven als weerschep. Zijn laatste reis was naar station MIKE voor de Noorse kust van 29 juni tot 6 augustus 1970. Hij had toen 163 weerschepenreizen gemaakt. Daarna werd hij voor de sloop naar Hendrik-Ido-Ambacht gebracht. Daar bleef hij tot 1973 liggen en uiteindelijk doorverkocht naar Spanje om in Bilbao te worden gesloopt. Op 2 november 1973 werd de Cirrus naar Spanje versleept.

Van USS PF 102 Forsyth naar ows Cumulus

Evenals de USS PF 58 Abilene werd de USS PF 102 Forsyth op 5 mei 1947 aangekocht door de Nederlandse regering, om te dienen als weerschep op de Noord-Atlantische Oceaan. Ook de Forsyth was een fregat van de Tacoma-klasse en een zusterschip van de Abilene. Ook hij had in de Tweede Wereldoorlog, naast zijn operationele oorlogstaken, als weerschep gevaren vanuit Argentia, New Foundland, onder de vlag van de Coast Guard. De Forsyth was evenals de Abilene voor de aanvang van de bouw geclassificeerd als Patrol Gunboat, de PG 210, maar zou al wel de naam Forsyth krijgen. De kiel werd gelegd op 6 december 1943 en de tewaterlating was op 20 mei 1944. De indienststelling werd vastgesteld op 11 februari 1945 onder naam van USS PF 102 Forsyth. Na de Tweede Wereldoorlog ging het schip op 14 maart 1946 over naar de Coast Guard, waar hij tot 2 augustus 1946 diende als weerschep. Op die dag werd hij uit de dienst genomen en ging hij naar de mottenballenvloot, wachtend op de Nederlandse kopers.



Forsyth 1945



Tewaterlating *uss Forsyth*

Na de koop op 5 mei 1947, kwam het inmiddels tot Cumulus gedoopte schip niet direct in de vaart. Immers naast de Cirrus voer de Victor Billet als weerschep naar het station KIL0. Het station dat oorspronkelijk aangewezen was als een Nederlands-Belgisch station. Er vond eerst een grondige verbouwing plaats. Er kwam een nieuwe brug, er was uitbreiding van de accommodatie bovendecks en bovendien verdween de bewapening.

Op 23 januari 1950, na het terugtrekken van het Belgische weerschep, werd de Cumulus in dienst gesteld. Inmiddels was het aantal stations ook teruggebracht tot tien.

De Cumulus maakte zijn eerste reis ook naar het station KIL0 in de Golf van Biskaje. Deze was van 23 januari tot 22 februari 1950. Het toeval wil dat haar laatste reis, evenals de Cirrus, naar station MIKE was gepland. Het schip werd voor de sloop, te Hendrik-Ido-Ambacht, verkocht op 21 maart 1963. Het had toen 95 weerschepenreizen gemaakt.



Het opbrengen van de U 234

Een opvallende bijzonderheid van de Cumulus, toen nog Forsyth, is een oorlogsdaad. Op 12 mei 1945 werd de Forsyth van het station geroepen om een Duitse onderzeeër, de U 234, te gaan zoeken, die zich wilde overgeven. Samen met de jager DE 771 Sutton werd de overgave geaccepteerd. Echter er waren Japanners aan boord en Japan was toen nog in

oorlog met de Verenigde Staten. De onderzeeër was op weg naar Japan met een aantal technische zaken. Twee Japanse officieren wilden zich niet overgeven en hadden zelfmoord gepleegd. De onderzeeër is naar Argentia, New Foundland, begeleid en de gewonden werden naar een ziekenhuis gebracht. Na de oorlog is de onderzeeër als oefendoel tot zinken gebracht.

De Nieuwe Cumulus

In tegenstelling tot de Cirrus, werd de oude Cumulus wel vervangen, hoewel er wel intensief onderzoek is gedaan naar een eventuele vervanging van de Cirrus. Voordat de Cumulus I uit de vaart werd genomen, werden natuurlijk al plannen gemaakt om een nieuw schip aan te schaffen. De bouw van het schip, ontworpen voor het weerschepenwerk op de Noord-Atlantische Oceaan, werd verricht door de scheepswerf van de Gebr. Van der Werf te Deest, bij Nijmegen. De bouw van het schip startte in mei 1962 en de te waterlating was op 22 december 1962. De doop van het schip wordt verricht door mevrouw Backer, echtgenote van de toenmalige directeur-generaal van de RLD. Het schip werd in Rotterdam afgebouwd, omdat onder andere de masten niet onder de bruggen door konden.

De proefvaarten werden gehouden op 8 en 9 april 1963.



De Cumulus in aanbouw

De karakteristieken van de Cumulus II waren:

Lengte :	71,10 meter
Breedte :	12,83 meter
Holte :	9,25 meter
Tonnage :	1974 Brt
Vermogen :	6 cilinder diesel Werkspoor; 1.400 pk
Snelheid :	12,5 knoop



Vlagwisseling te Hull

Op 19 april 1963 start de Cumulus zijn eerste reis. Het station is India gelegen ten noordwesten van Schotland op 59° Noord en 19° West. Hij zal onder Nederlandse vlag 169 reizen maken. Op 15 december meert hij af in Hull, Engeland. Op 19 december gaat het schip over in Engelse handen, waarna hij nog tot in juni 1996 zal blijven varen als weerschip. Als Nederlands weerschip heeft hij 169 reizen gemaakt; onder Engelse vlag zal hij ongeveer honderd reizen gemaakt hebben.

P. IJ. de Vries

De vijftiger jaren





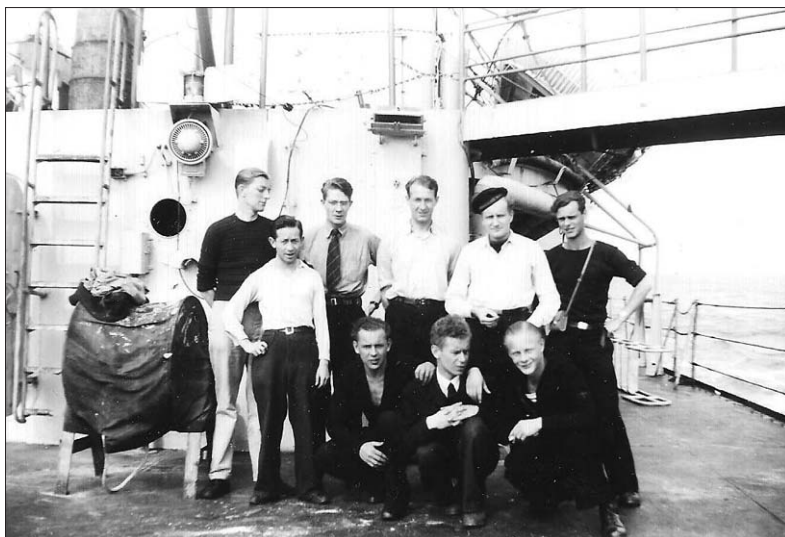
Amerikaans fregat voordat hij omgebouwd is tot weerschip



Meteoruimte Cumulus I met Nico Borst, Arie Griffioen en Kees Bekkering



Nauwkeurige positiebepaling. Links kapitein Groen en tweede van rechts stuurman Koster, die later als kapitein op de Cirrus voer



Jos van Vliet, John Zagt, Dick Boersma, Jan Klein (met pet) en anderen aan dek van de Cumulus I



De heren Schipper (RLD), Van den Berg, Schuurmans Stekhoven, Bekkering en Van Oudenaarden (RLD)



De heren Teeuwes (KM), Van den Berg, Da Graca, De Kleine, Hendriks, Bekkering en Hempenius



Jan de Kleine, Walter Schuurmans Stekhoven en Kees Bekkering



Kerstfeest met onder anderen de heren Van der Laan (NiGo-Co), Foeifoei (NiGoCo), Pennewaard (RLD), Visser (RLD), Vermaas (NiGoCo), kapitein Frederiks, Bekkering, Da Graca, Van den Berg, Wiggers, Van de Luit, Matroos, Trauwenbach (RLD) en Hempenius



De meteomannen Bekkering, Siebelink, Van Vliet, Klein en Bauman



De KNMI'ers Da Graca, Kees Bekkering, Matroos, Van den Berg en Wiggers vieren kerst

De Aer Mas, een bijzonder Nederlands weerschip

Aan het einde van 1948 kwam Nederland, internationaal gezien, in grote politieke problemen, vanwege de tweede politieke acties in Indonesië. Als gevolg hiervan trokken Pakistan en India de landingsrechten van de KLM op 22 december 1948 in, 15 januari 1949 volgde Saoedi-Arabië dit voorbeeld. En ook Sri Lanka, het toenmalige Ceylon, trok de landingsrechten in.

Hierdoor moest met een grote omweg naar Batavia gevlogen worden om op het vliegveld Kemajoran te kunnen landen. Het traject werd verlegd via Rome, Tunis, Caïro en Mauritius naar Batavia.



L-749 Lockheed Constellation



De Aer Mas

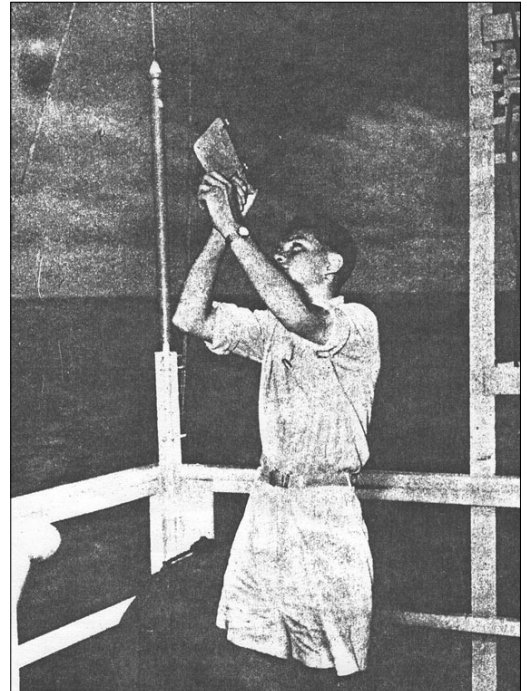
Met een Lockheed Constellation 749, waarmee in die tijd gevlogen werd op Batavia, was dat een vlucht van ongeveer 85 uur over een afstand van zo'n 14.500 kilometer. Met als grootste trajectdeel over water, Mauritius - Batavia, ongeveer 5500 km en 14 tot 17 uur vliegen.

Deze nieuwe vliegverbinding was haalbaar, maar het gedeelte over de Indische Oceaan gaf, omdat er geen goede vluchtverwachtingen te verstekken waren, toch problemen. Er waren in die tijd vrijwel geen meteorologische waarnemingen beschikbaar en al helemaal geen bovenluchtwarnemingen.

Watertanker

Aan het KNMI te De Bilt en de scheepvaartmaatschappijen werd gevraagd om schepen, die in de Indische Oceaan voeren, (meer) meteorologische waarnemin-

gen te laten verrichten. Ondanks die medewerking kwamen er weinig waarnemingen binnen, omdat er in dat gebied maar heel weinig scheepvaart was. Onder meer daarom werd door de autoriteiten besloten om in het midden van het traject Mauritius - Batavia een weerschip te stationeren. Het schip, de Ayakumo Maru, was een Japans watertanker. Men ging er met de voorgenomen uitrusting van het schip vanuit dat het tenminste vijf maanden op positie kon blijven. De accommodatie werd omgebouwd om te dienen voor 65 opvarenden, waaronder twaalf ambtenaren van de RLD, Rijks Luchtvaart Dienst en het KMMO, Koninklijk Magnetisch en Meteorologisch Observatorium in Batavia, en 53 officieren en schepelingen van de Gouvernements Marine. De Aer Mas, betekent Gouden Water, kwam op een positie te liggen vrijwel in het midden van het traject Mauritius - Batavia, op 13°18' Zuiderbreedte en 82°29' Oosterlengte.



Guus Wermuth

De taken van het te stationeren weerschip, de Aer Mas, zouden zijn:

1. Het fungeren als een meteorologisch waarnemingsstation op zee, met als hoofdtaken:
 - het verrichten van uurlijkse oppervlakte waarnemingen.
 - het oplaten van een radiosonde per dag.
 - het oplaten van nog eens drie ballonen per dag voor het bepalen van de hoogtewinden.
 - het beschikbaar stellen van meteorologische gegevens
2. Het fungeren als een radio- en navigatiebaken voor de luchtvaart.
3. Het verstrekken van meteorologische informatie aan de luchtvaart en eventueel aan de scheepvaart.
4. het beschikbaar zijn als reddingschip, nu SAR (Search, Assistance and Rescue)

Staf

De Rijksluchtvaartdienst in Nederland had in die periode reeds twee jaar ervaringen opgedaan met een weerschip, de Cirrus, dat in het kader van de ICAO (International Civil Aviation Organisation), op een positie op de Noord-Atlantische Oceaan lag. Het besluit om met de Aer Mas uit te varen werd genomen op 19 maart 1949 en het schip vertrok voor zijn reis van twee maanden en 20 dagen op 10 mei 1949 uit Priok. Zij kwam terug in Priok op 30 juli 1949, na 82 dagen. Het schip was in dienst gesteld door de heer Warners, toen minister van Verkeer, Energie en Mijnwezen in Nederlands Indië en later een hoofd-directeur van het KNMI. De reis van de Aer Mas stond onder leiding van de Commandant M. Kremer met zijn staf.

Voor de Meteorologische dienst waren aan boord:

Chef Meteodienst	G.A.W. Wermuth
Synoptische waarnemers	A. Ceulenaere
	W. Syataus
	A.W. Wernas
Radiosonde waarnemers	R.J. Hayes
	H. Voorbij



In dienst stelling door de heer Warners, latere KNMI-Hoofddirecteur



V.l.n.r.: U. de Brichy, T. Mijster, G.E. Vosbergen, F.H. Varenkamp, M. Kremer, E. Tofohr, L.F. Westendorp, W. Berkes, E.H. de Boer en meteoroloog.

Voor de radiodienst waren aan boord:

Hoofd radiodienst	L.J. Duk
Telegrafisten	F.A.M. Maes
	Y. Raap
	J.C. Tuit
	M.A. Koster
	J.S. de Groot

Na het succesvol volbrengen van zijn eenmalige taak, werd het schip in 1950 overgedragen aan de republiek Indonesië en in 1952 gesloopt te Hong Kong.

P. IJ. de Vries



De ramp met de Laplace



De Laplace

Het Franse weerschip Laplace is onderweg naar huis na van een periode van 21 dagen op station Kilo, in de Golf van Biskaje.

Hij heeft een ander Frans weerschip, de Mermoz, op 13 september 1950 afgelost en hij heeft koers gezet naar Saint Malo. Het is niet de thuishaven Brest, maar het schip heeft opdracht gekregen om naar Saint Malo te varen, om aanwezig te zijn bij de opening van de nieuwe grote sluis van de haven.

De Laplace gaat voor anker in de Baai van La Fresnaye om beschut te liggen tegen de onstuimige zee. Bovendien is het nacht en de kapitein besluit te wachten tot daglicht om de haven binnen te varen. Aan boord zijn 92 bemanningsleden, een marine staf, waaronder een radio- en een meteoroloog. De meeste bemanningsleden slapen. Het is 15 september 1950, tegen half een in de nacht, als er een enorme ontploffing door het schip klinkt. In acht minuten draait het schip op z'n kant, kapseist



daarna volledig en zinkt naar de bodem naar een diepte van vijftien meter. De explosie is hoogstwaarschijnlijk veroorzaakt door een losgeslagen magnetisch mijn, een overblijfsel uit de Tweede Wereldoorlog. De gevolgen zijn verschrikkelijk. Van de 92 bemanningsleden worden 29 man vermist, 22 man zijn gedood of verdronken en slechts 41 man zijn gered.

Vlak voor de ramp had de Laplace zijn laatste waarneming verstuurd. Deze luidde:

ZCZC

SYNOP SHIP

50452 15100 22822 97020 12616 22400 15300 05311

12945=

NNNN

Het wrak ligt nu in de Baai van La Fresnaye op een diepte van z'n vijftien meter. Op de plaats van de ramp ligt een roodzwarte boei in het water met de naam van het schip en op het land is een monument opgericht ter nagedachtenis aan de omgekomen bemanningsleden.

P. IJ. de Vries



Reddingen

Een van de taken van weerschepen was, indien nodig, als reddingsschip fungeren in geval van nood. Dat kon een schip in problemen zijn, maar ook een vliegtuig. Zonder ook maar te willen denken dat ik volledig ben, zijn mij een aantal reddingen bekend. Die taak zou nu beschreven worden als SAR (Search And Rescue). Zowel de Franse weerschepen als de Engelse, maar ook de Nederlandse schepen hebben reddingen verricht of hulp geboden.

Het zeiljacht de Gipsy Moth IV van de single hand zeezeiler Chichester is in de buurt van station Kilo, Golf van Biskaje, bijgestaan door de France I in 1967.

In september 1981 haalt de France I, met een arts aan boord en gestationeerd op Romeo, een leerling van het Duitse zeilopleidingsschip Outlaw van

boord die met spoed een blindedarmoperatie moet ondergaan. De patiënt wordt naar Brest gebracht en ondergaat een geslaagde operatie.

De Engelse schepen hebben een aantal keren hulp geboden bij neergestorte vliegtuigen en hielpen bij de begeleiding van in nood verkerende schepen. Zo ook de Cumulus onder Engelse vlag. Het Duitse schip Fiona vroeg hulp in zeer zwaar weer. De Cumulus was op weg naar de Engelse thuishaven en reeds op 100 mijl genaderd. De Engelse coastguard meldde dat de Fiona in moeilijkheden zat en Captain Mackie van de Met Office gaf de opdracht om de Fiona te assisteren en te begeleiden. Een Nimrod van de RAF wees de Cumulus de weg en die heeft toen het schip begeleid totdat hij binnen het bereik van de reddingshelikopters was, waarna hij zijn reis naar de thuishaven kon vervolgen.



**„WIJ NADEREN
OP VOLLE KRACHT“**

Ook onder Nederlandse vlag is er een redding geweest door de Cumulus I. Op 21 februari 1951 is het Noorse ertsschip S.S. Marga onderweg van Riva naar Rotterdam en zendt noodsignalen uit in zwaar weer. De radiokamer van de Cumulus ontvangt de noodseinen en meldt dat de Cumulus op volle kracht nadert. De Cumulus was onderweg naar station KILO, in de Golf van Biskaje. Er zijn huidplaten van de Marga gescheurd en de pompen kunnen het binnenstromende water niet aan. De reddingsboot slaat kapot tegen de huid. Ondertussen zijn de Winterswijk en Tynne en de Franse sleepboot Abeille aangekomen op de plaats van de ramp en weet de Abeille vijf bemanningsleden te redden, maar een machinist verdrinkt tijdens die actie. De actie wordt vanwege het weer gestaakt, maar in de vroege ochtend laat kapitein Groen de motorsloep strijken en onder leiding van stuurman Van Dijk en de bootman Platschorre gaat de sloep onderweg. Helaas valt de motor uit en moet er geroeid worden. Gelukkig wordt de rest van de bemanning gered. Een zeer knap staaltje zeemanskunst. De geredden worden naar Brest gebracht en de Cumulus gaat daarna naar station KILO.



Kapitein Groen

Bij thuiskomst kwam een delegatie van de KZHMRS (Koninklijke Zuid Hollandse Maatschappij tot het Redden van Schipbreukelingen) onder leiding van Murk Lels, de directeur van de RLD (Rijksluchtvaartdienst) en de Noorse Consul aan boord om de bemanning te bedanken voor de geleverde prestaties. Kapitein Groen ontving van de KZHMRS een zilveren legpenning met dagorde, de derde stuurman Van Dijk een zilveren medaille met dagorde en de bemanning van de sloep een bronzen medaille. De Noorse Consul bedankte de bemanning ook voor het redden van de Noorse zeelieden. Aardig is te vermelden dat de heer Van Dijk niet lang daarna in dienst trad bij het KNMI, bij de afdeling Zeevaart.

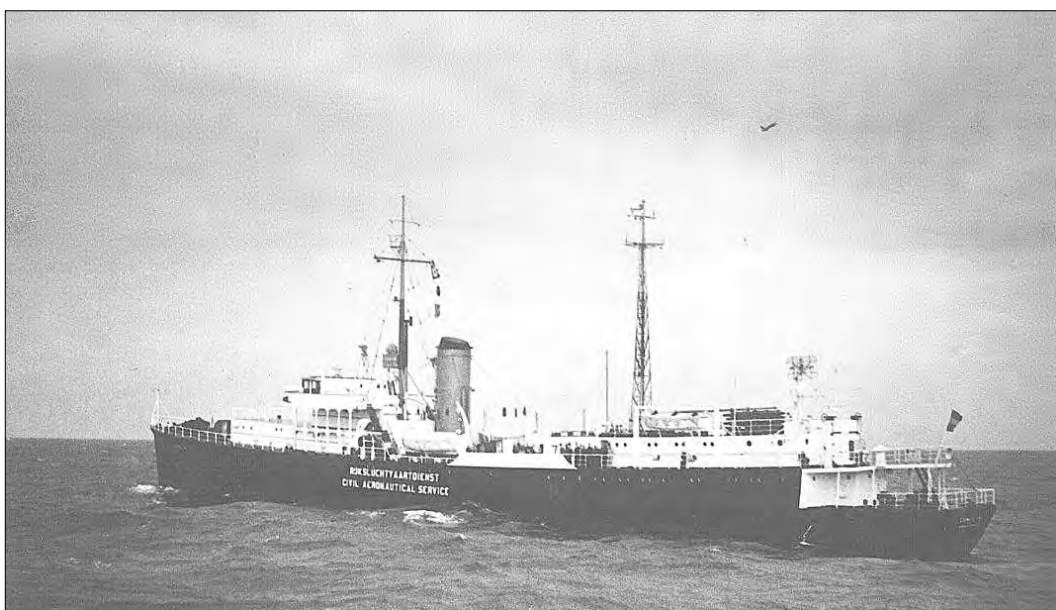
P. H. de Vries

De Watersnoodramp in februari 1953

Op 1 februari 1953 ligt het weerschip Cirrus in Rotterdam voor de kant bij te komen van een gecombineerde Kerst- en Nieuwjaarsreis, die gestart was op 13 december 1952 en eindigde op 17 januari 1953. De Cumulus was op 13 januari 1953 vertrokken en zou 12 februari weer binnen zijn volgens de planning.

Direct nadat de dijken in Zuidwest Nederland in de nacht van 31 januari op 1 februari 1953 waren doorgebroken, werden er plannen gemaakt om

meer meteorologische informatie te verkrijgen van de Noordzee. En dan vooral van de Doggersbank, een centrale plaats in dat meteorologisch lege gebied. Niet alleen het weer maar ook de daaraan gekoppelde toestand van de zee was erg belangrijk om te kennen. Vooral in de periode dat de dijken (provisoirisch) gedicht werden, was het absoluut van belang dat men op de Zeeuwse en Zuid Hollandse kusten niet weer door harde wind en, mogelijk nog belangrijker, hoge golven verrast zou worden.



Cumulus



Cirrus

Vooral in het voorjaar en najaar van 1953 en het voorjaar van 1954 zijn een aantal extra reizen naar de Doggersbank gemaakt. Zelfs een van de geplande officiële reizen van de Cirrus naar station Alfa, een locatie tussen Groenland en IJsland op 62 graden Noord en 33 graden West, wordt, vanwege de noodzaak om waarnemingen op de Noordzee te verrichten, geannuleerd.

Extra reizen

De Cirrus en de Cumulus maakten samen negen extra reizen, aangevuld met twee korte reizen door de Rigel en Hr. Ms. Hercules, op de Noordzee.

De reisschema's van de Cirrus en de Cumulus waren:

Cirrus	07-02-1953	27-02-1953	Cumulus	07-04-1953	03-05-1953
	02-03-1953	09-04-1953		08-05-1953	07-06-1953
	14-11-1953	24-11-1953		01-10-1953	10-10-1953
	30-11-1953	23-12-1953		19-10-1953	29-11-1953
	28-12-1953	23-01-1954			

Vrijwel de gehele radiosondegroep, in die tijd een aparte afdeling van de centrale weerdienst, heeft in die periode extra reizen gemaakt. De grootte van de radiosondegroep was niet voldoende om de vier schepen goed te bemannen. Om dit probleem op te lossen is aan de Koninklijke Marine gevraagd om mankracht. Zij hebben toen vijf of zes meteomensen geleverd. Het aardige was dat een aantal van die mensen na de reizen bij het KNMI is gebleven. Dit waren onder andere de heren B. Ph. van den Berg, J. Schel en G. Suichies. Van den Berg en Schel werkten in De Bilt, Suichies op Schiphol en Rotterdam. Op zee werden, ook op de Doggersbank, door de Cirrus en de Cumulus oppervlaktewaarnemingen verricht en naast de pilotballonnen ook radiosondes opgelaten. Met de loodsboot Rigel en de sleepboot Hr. Ms. Hercules zijn in het vroege voorjaar van 1954, twee korte reizen naar de Doggersbank onderno-



Hercules

men. Elk van de schepen maakte een reis. De Hr. Ms. Hercules, de A 828, moest wegens pech aan de stuurmachine vroegtijdig afgelost worden door Rigel. Hij ging voor reparatie naar Groot Brittannië.

Het reisschema was:

Hr. Ms. Hercules	27-02-1954	04-03-1954
Rigel	05-03-1954	10-03-1954

In totaal gingen op deze twee schepen vijf KNMI'ers mee. Twee op de Richel en drie op de Hr. Ms. Hercules. Op de Rigel de heren Binkhorst en van der Klippe en op de Hr. Ms. Hercules de heren Koen, Vinke en Rops. Zij verrichtten alleen oppervlakte waarnemingen. Radiosondes of zelfs het oplaten van loodsballonnen was op deze schepen niet mogelijk.

P.Y. de Vries



Richel

De West-Europese weerschepen

Engeland

Flower class Corvettes

1. Hms "Marguerite"	- "Weather Observer"	K 54	MPJJ
2. Hms "Genista"	- "Weather Recorder"	K 200	MPJN
3. Hms "Snow Flake"	- "Weather Watcher"	K 211	MPKJ
4. Hms "Thyme"	- "Weather Explorer"	K 210	



Castle class Frigates

5. Hms "Oakham Castle"	- "Weather Reporter"	MYDN
6. Hms "Amberley Castle"	- "Weather Adviser"	MDBE
7. Hms "Pevensey Castle"	- "Weather Monitor"	MEDD
8. Hms "Rushen Castle"	- "Weather Surveyor"	MEDE

Overig

9. "Starella"	GWUK
10. "Cumulus"	GACA





Een Tacoma class Patrol Frigate

België:

Tacoma class Patrol Frigates

1. USS "Sheboygan" - "LtZ Victor Billet" - PF 57 PG 165 F 910

Nederland

Tacoma class Patrol Frigates

1. USS "Abilene" - "Cirrus" - PF 58 PG 166 PBVC
2. USS "Forsyth" - "Cumulus" - PF 102 PG 210 PBVD

Overig

3. "Cumulus II" Verbouwd tot Super Jacht "Salem" PBVQ
4. "Aer Mas" - "Ayakumo Maru" PKCK

Frankrijk

Tacoma class Patrol Frigates

1. USS Lorain - "Laplace" - PF 93 PG 201 F 13
2. USS Muskegon - "Mermoz" - PF 24 PG 132 F 14
3. USS Manitowoc - "Le Brix" - PF 61 PG 169 F 15
4. USS Emporia - "Le Verrier" - PF 28 PG 136 F 16

Overig

5. "France I" FNEJ Museum schip in La Rochelle France
6. "France II" FNEL Verbouwd als 4-mast schoener Legacy sinds 1989



Noorwegen

Flower class Corvettes

1. Hms "Saxifrage" - "Polarfront I" - K 04
2. Hms "Bryony" - "Polarfront II" - K 192

Overig

3. "Polarfront III" LWDR



De Nederlandse Schepen

De Cirrus: Callsign PBVC

Gebouwd	: 1943 in Wisconsin vs
Naam	: USS PG-166 Bridgeport; PG = Patrol Gunboat
Herdoopt	: 1944 in USS PF-58 Abilene; PF = Patrol Frigate
Aangekocht	: mei 1947
Eerste reis	: 11 sep - 9 okt 1947 naar station Kilo (K).
Laatste reis	: 29 jun - 7 aug 1970 naar station Mike (M).
Totaal aan reizen	: 163



De Cumulus I: Callsign PBVD

Gebouwd	:	1944 in Cleveland vs
Naam	:	USS PG-210 Forsyth USS PF-102 Forsyth
Aangekocht	:	juli 1947
Eerste reis	:	23 jan - 22 feb 1950 naar station Kilo (K).
Laatste reis	:	11 feb - 21 mrt 1963 naar station Mike (M).
Totaal aan reizen	:	95



De Cumulus II: Callsign PBVQ

Gebouwd	:	1963 in Deest
Naam	:	Cumulus
Eerste reis	:	19 apr - 22 mei 1963 naar station India (I).
Laatste reis	:	13 nov - 19 dec 1985 naar station Lima (L).
Verkocht	:	19 dec 1985, gaat door onder Engelse vlag.
Laatste reis	:	mei 1996
Totaal aan reizen	:	169; onder Nederlandse vlag.
Totaal aan reizen	:	107; onder Engelse vlag.



De Aer Mas: Roepletters PKCK

Gebouwd	:	1944 in Uraga Japan
Naam	:	Ayakumo Maru
Beslagname	:	1945
Herdoopt	:	1949 in Aer Mas; in dienst gesteld door de heer Warners, later Hoofddirecteur van het KNMI.
Een reis	:	10 mei 1949 - 30 juli 1949 naar positie in Indische Oceaan



Totaal aan reizen door Nederlandse schepen
gemaakt: 428

P. IJ. de Vries

De zestiger jaren



De staf



De Spaanse matrozen



De Nederlandse matroos: Frits Verhoeven



De bootsman



De kapitein: De Boer



De lanceerders: Peter Wit, Bert Augustijn en Cyrel Schippers



De Meteogroep met Jos van Vliet en Jan Klein



Herman Donker, Geurt van Doorn en Ab Maas



Jan de Kleine



Cock van Vliet

De proefvaart van de nieuwe Cumulus

Op donderdag 18 april vond de officiële proefvaart plaats van de nieuwe “Cumulus”, die in de weerschepen dienst de plaats zou gaan innemen van het oude gelijknamige schip, dat op 21 maart zijn laatste reis, de 95ste sinds januari 1950, had beëindigd. Het werd voor alle deelnemers een bijzonder feestelijke dag aan boord van dit mooie schip, het eerste in Nederland, dat geheel als weerschip werd ontworpen en gebouwd.

Het schip werd gebouwd op de scheepswerf van de Gebr. van der Werf te Deest bij Nijmegen. De ligging van deze werf zo ver landinwaarts is er de oorzaak van geworden, dat op deze officiële proefvaart de ongebruikelijke doch zeer geslaagde combinatie van doop en overdracht moest worden toegepast. In het najaar van 1962, toen het casco voor tewaterlating gereed was, vertoonde de waterstand op Rijn en Waal bij voortduring een zodanig laag peil, dat de tewaterlating en dus ook de daaraan voorafgaande



Kapitein De Boer (midden) tijdens de proefvaart

doopplechtigheid steeds weer moesten worden uitgesteld. “Keeping station” is een goed principe voor een weerschip, maar het moet niet te vroeg in praktijk worden gebracht.

Gelukkig kondigde zich midden december in de bovenloop van de Rijn een verhoging van de waterstand aan, die eindelijk op 22 december de lang verbeide gelegenheid voor de stapelloop bood.

PBVQ

Ondanks de vertragingen door de daarop volgende vorstperiode kon het schip, dat volgens het internationale vaarschema op 19 april naar station India moest vertrekken, op 31 maart naar Rotterdam worden gesleept, alwaar de afwerking van het inwendige en de installatie van de apparaturen nog juist op tijd gereed konden komen. In de week voor Pasen vonden enkele technische proeftochten plaats en zo lag op de morgen van de 18e april de “Cumulus” op de gebruikelijke plaats aan de Parkkade klaar voor de officiële proefvaart, aan de voor mast de vlag voerend van de werf benevens de vier seinvlaggen van de nieuwe roepletters: PBVQ. De genodigden werden aan boord verwelkomd door de Heer van der Werf Jr. Kort na 9 uur werd losgemaakt en, eenmaal slaags op de rivier, werd onder loodsaanwijzing de Waterweg afgevaaren. Kort na elf uur verrichtte Mevrouw Backer - van der Hoek, de echtgenote van de op 1 december afgetreden Directeur-Generaal van de



Schilderij Kees van Burg

Rijksluchtvaartdienst, de doopplechtigheid. Nadat even buiten de pieren de loods was afgezet vond een door velen met belangstelling bijgewoonde demonstratie-oplating plaats van een rawin-ballon, op vlotte wijze verzorgd door de heren Bekkering, Hempenius en Krooshof.

Plechtig

Omstreeks 4 uur, niet lang nadat ongeveer dwars van Katwijk de koers weer naar het zuiden was verlegd, werd de machine gestopt en kwam men opnieuw op het voordek samen om getuige te zijn van de overdracht van het schip door de Directie van de werf aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, de Heer W.J. Kruys, Vice-Admiraal b.d. Op plechtige wijze en bij stralende zon werd nu de vlag van de werf gestreken en ging tegelijkertijd de vlag van de Rijksluchtvaartdienst omhoog. In zijn toespraak bij de aanvaarding van de "Cumulus" sprak de Heer Kruys zijn waardering uit voor het fraaie schip,

door veler inspanning tot stand gekomen. In het bijzonder huldigde hij de Heer L. Knecht, Hoofd van het Bureau Technische Dienst van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart, voor diens belangrijke aandeel in het ontwerpen en de bouw van het schip en in de coördinatie tussen de vele daarbij betrokken diensten en bedrijven.

Uit De Weerhaan van mei 1963; C.S.

KNMI personeel met meer dan vijftig reizen



D. van der Grift

Wie maakten vijftig reizen of meer voor de radio-sondedienst?
De absolute recordhouder van het KNMI personeel is:

D. van der Grift	108 reizen
B.G.Ph. van der Berg	92
N.J.C. Borst	90
W. Schuurman Stekhoven	85
C.L. Bekkering	84
C.W. van Vliet	82
J.L. Klein	79
L. Duynhouwer	78
J. voor de Poort	76
S.D. Koning	76
D. Boersma	73
P.IJ. de Vries	63
J. Prins	62
D. van der Luit	56
H. Kubes	54
J. Rops	52
P. van der Pol	51
G. Kelderman	50
J.E. Roest	50

Bemanningen en reizen:

Cirrus

Eerste reis :	11-09-1947 - 09-10-1947;
Station KILO	
R. Bauman	
C.L. Bekkering	
J.L. Klein	

J. Zagt
B. Binkhorst
Laatste reis: 29-06-1970 - 06-08-1970;
Station MIKE
Totaal 163 reizen

Cumulus I

Eerste reis: 23-01-1950 - 22-02-1950;
Station KILO
R. Bauman
C.L. Bekkering
S. Koen
C.W. van Vliet
B. Binkhorst
J.M.J. van Vliet
J. Zagt
Laatste reis: 11-02-1963 - 21-03-1963;
Station MIKE
Totaal 95 Reizen

Cumulus II

Eerste reis: 19-04-1963 - 13-05-1963;
Station INDIA
J.L. Klein
D. van der Grift
J. de Kleine
H. Kubes
D. van der Luit
W. Schuurman Stekhoven
Laatste reis: 13-11-1985 - 18-12-1985;
Station LIMA
Totaal 169 reizen

Het belang van de weerschepen

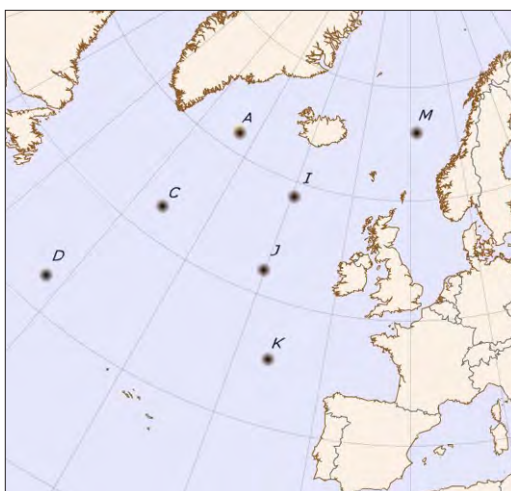
Al in de jaren twintig van de vorige eeuw werd het belang van een uitgebreid waarnemingsnetwerk op de wereldzeeën bepleit. Vooral de trans-Atlantische luchtvaart die toen van start ging zorgde voor de vraag naar waarnemingen op de oceanen. De Tweede Wereldoorlog echter heeft de belangrijkste stoot gegeven voor het opzetten van een weerschepennetwerk. Aan het begin van de oorlog werden er door de Amerikanen en Duitsers voor het eerst weerschepen ingezet, later gevolgd door de Britten.

Na de oorlog in 1948 werd door de Internationale organisatie voor de burgerluchtvaart een wereldwijd

weerschepennetwerk ingesteld op de Atlantische Oceaan bestond het netwerk uit dertien posities.

Het uitgebreide netwerk op de Oceaan maakte het voor het eerst mogelijk om goede weeranalyses te maken van dit enorme gebied. Dit zorgde voor een enorme verbetering van de weersverwachtingen in West Europa. Ook bij de komst van de weersmodellen in de zestiger jaren speelden de waarnemingen van weerschepen een cruciale rol, zonder een goede ruimtelijke verdeling van de waarnemingen was er immers geen goede modelanalyse te maken.

Maar het was vooral ook de luchtvaart die de eerste decennia van het bestaan van het netwerk veel profijt heeft gehad van de weerschepen. Niet alleen van hun meteorologische gegevens, maar ook omdat de weerschepen als baken voor de positiebepaling onontbeerlijk waren. Het trans-Atlantische luchtverkeer nam in die jaren enorm toe en de navigatie was tot in de jaren zeventig nog voor een groot deel afhankelijk van radiobakens. Alle weerschepen waren daarmee uitgerust. Ook kon met behulp van de radar een positie check, een zogenaamde radarfix, worden uitgevoerd. Op het hoogtepunt van deze activiteit rond 1970 werden door de Nederlandse weerschepen op de Stations (J)uliet en (I)ndia wel drie- tot vierduizend radarfixen per reis verstrekt. Het aantal telegrafisten van de Rijksluchtvaartdienst, dat verantwoordelijk was voor de communicatie met de vliegtuigen en de radarfixen, oversteeg in die tijd op deze stations het aantal KNMI'ers aan boord.



Het weerschepennetwerk op het noordoostelijke deel van Atlantische Oceaan 1948.

Wat het vroegtijdig terugtrekken van een weerschip kan betekenen blijkt uit de evaluatie van "The Great Storm" van oktober 1987. Deze storm was slecht verwacht, getuige het feit dat de bekende BBC Meteoroloog Michael Fish die op de avond van 15 oktober voor de komende 24 uur niet veel wind verwachtte en zeker geen "hurricane" zoals een ongeruste kijker vreesde. Men kon rustig gaan slapen.

De storm die in de nacht overkwam zorgde voor tientallen doden en een miljarden schade in zuidwest en centraal Engeland.

De weerschepenpositie Romeo 47N 17W was kort daarvoor opgeheven zonder een adequate vervanging, bijvoorbeeld door weerboeien. Juist in deze omgeving diepte de stormdepressie flink uit met als gevolg dat meteorologen en computermodellen de intensiteit van stormdepressie niet goed konden analyseren.



Posities weerschepen vanaf 1975

Afnemend belang

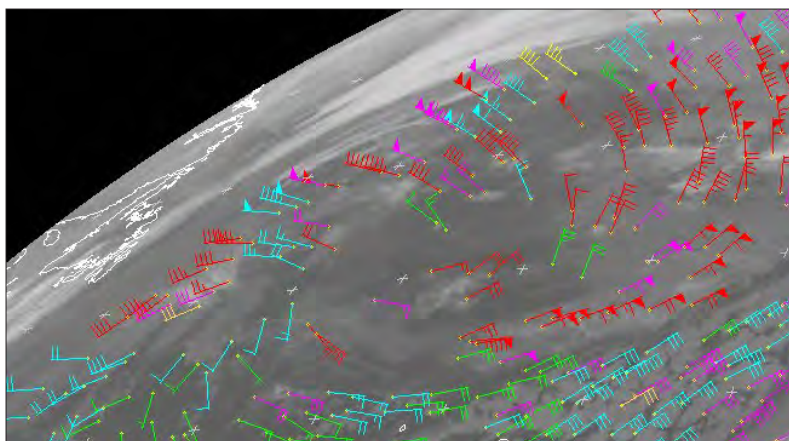
Tot 1975 waren de Nederlandse weerschepen onder beheer van de Rijksluchtvaartdienst, maar door de sterke verbetering van de vliegtuignavigatie nam het belang van de weerschepen voor de luchtvaart sterk af. De Amerikanen, die vanwege de overheersende westcirculatie toch al weinig meteorologisch belang hadden bij Atlantische weerschepen, stopten helemaal met het financieren van het netwerk. Ook de ICAO trok zich terug. Het was de World Meteorological Organisation (WMO) die de weerschepen voor de meteorologie wist te redden. Maar het netwerk werd wel flink uitgedund. Op de Atlantische Oceaan bleven er nog maar vier posities over en vertrok de Cumulus alleen nog maar naar de posities L(ima) (56N 20W) en M(ike) 66N 02O)

Door de hoge kosten van het in de vaart houden van de weerschepen kwam er steeds meer druk om

verder te bezuinigen. Vooral de steeds meer geavanceerde weersatellieten konden de taak van de weerschepen overnemen, zo dacht men. Toch was dat minder eenvoudig dan werd voorgesteld; zo was een goede dwarsdoorsnede van de atmosfeer zoals dat door een radiosonde wordt gegeven, lange tijd niet goed mogelijk met satellietsensoren, en nog is het meten in de onderste lagen van de troposfeer een probleem. Het heeft dan ook lang geduurd voordat dergelijke gegevens in computermodellen werden gebruikt en nog steeds zijn radiosondes noodzakelijk als referentie voor satellietwaarnemingen. Geleidelijk kwamen er ook steeds meer boeien die met een automatisch weerstation waren uitgerust. Ook werden koopvaardij schepen uitgerust met een automatisch radiosonde-lanceringssystemen, terwijl vliegtuigen steeds meer en betere waarnemingen gingen doen met het zogenaamde AMDAR (Aircraft Meteorological Data Reports) systeem. Satellieten zijn ook steeds meer in staat om de hoogtewinden te meten door gebruik te maken van wolken of waterdampverplaatsingen: de Atmospheric Motion Vectors (AMV).

Door het installeren van radarsystemen in polaire satellieten, scatterometers, is het nu ook mogelijk om golfkriching en hoogte te meten en daaruit de wind aan het zeeoppervlak af te leiden.

Al deze ontwikkelingen hebben het belang van de weerschepen doen afnemen waardoor uiteindelijk de kosten de baten gingen overschrijden. Het KNMI besloot zich terug te trekken uit de weerschepenorganisatie en in november 1985 maakte de Cumulus zijn 169ste en laatste reis als Nederlands weerschip.



Meteosat 9 Infra Rood foto met berekende hoogtewinden uit wolken en waterdamp bewegingen op de Atlantische Oceaan (foto Eumetsat)

De Cumulus deed in juni 1970 mee aan een meetcampagne op station Juliet tezamen met twee Engelse oceanografische schepen, de Discovery en de Hecla. Er werd o.a. een boei verankerd aan de zeebodem precies op de stationspositie. Aan het einde van de campagne bleef de Cumulus alleen over om z'n weerschepentaak te doen. De stuurman vonden het wel handig om in de buurt van de boei te blijven, het was namelijk dagenlang bewolkt en een zonnetje schieten om de positie te bepalen was lastig. Tot dat de radiotelegrafisten steeds meer meldingen kregen van vliegtuigen die hun twijfels hadden over de juiste positie van station Juliet. Het bleek dat de kilometers lange verankeringskabel van de boei was losgeslagen en dat de Cumulus al dagenlang met de boei mee naar het noorden dreef....

Wetenschappelijk onderzoek

Naast het belang als waarnemingsstation en als luchtvaartbaken hebben de weerschepen ook een belangrijke rol gespeeld in het wetenschappelijk onderzoek op vele andere gebieden. Vooral op het voor het oceanografisch onderzoek hebben de weerschepen een schat aan waarnemingsgegevens geleverd, die de kennis van de oceanen in haar gedrag en samenstelling op een veel hoger peil hebben gebracht. Ook bij het onderzoek naar de interactie tussen oceanen en atmosfeer, cruciale kennis voor een betere modellering van de atmosfeer, hebben weerschepen een belangrijke rol gespeeld. Zo heeft ook de Cumulus meegedaan aan het JASIN-project (Joint Air-Sea Interaction Experiment). Verder is er al vanaf de vijftiger jaren onderzoek gedaan naar de chemische samenstelling van het zeewater en opgevangen regenwater, in samenwerking met Amerikaanse en Franse Instituten en met het toenmalige RIVM. Ook hebben de zeevogelwaarnemingen en later ook die van walvissen een grote bijdrage geleverd aan de kennis van de fauna van de oceanen.

Ab Maas

Op het gebied van de romantiek speelde het weerschep ook een belangrijke rol. Zo gooide Piet Wittebol eens een fles met een briefje in zee. De fles spoelde in Ierland aan land en werd gevonden door een Ierse schone. Piet werd uitgenodigd voor een kennismaking. De schone is het niet geworden omdat Piet haar vriendin nog schoner vond. Hij is er ondertussen al meer dan veertig jaar mee getrouwd.

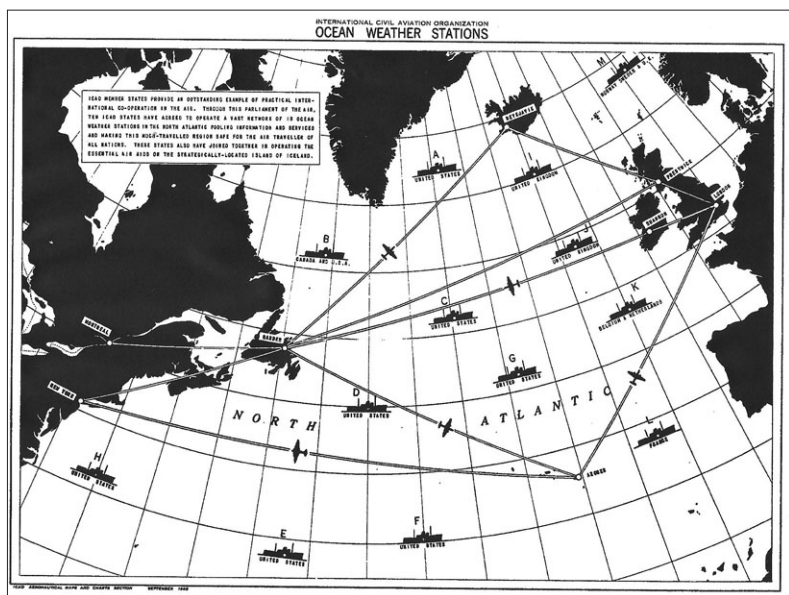
Bakens voor de luchtvaart

In september 1946 kwam onder auspiciën van ICAO (International Civil Aviation Organization), een aantal landen dat het nauwst bij het luchtverkeer over de oceaan was betrokken bijeen. Men besloot een net van dertien weerschepen op de Atlantische Oceaan te leggen. Het was een 'must' voor de vliegtuigen die toen met hun propellermotoren nog niet boven de 24.000 voet vlogen, hetgeen vaak betekende: in slecht weer. De oversteek duurde geen zes tot zeven uren zoals nu, maar met bijvoorbeeld de DC4 Skymaster kostte het vierentwintig uur. Je had tussenlandingen in Shannon (Ierland), Prestwick

(Schotland) en Gander (Canada). De navigatiemiddelen waren beperkt. Met de weerkaart en geschatte windsterktes en -richtingen berekenden de vliegers, aangevuld met persoonlijke adviezen van de weerdienst, hun route die vaak onderweg anders uitpakte dan bedoeld.

LORAN-C

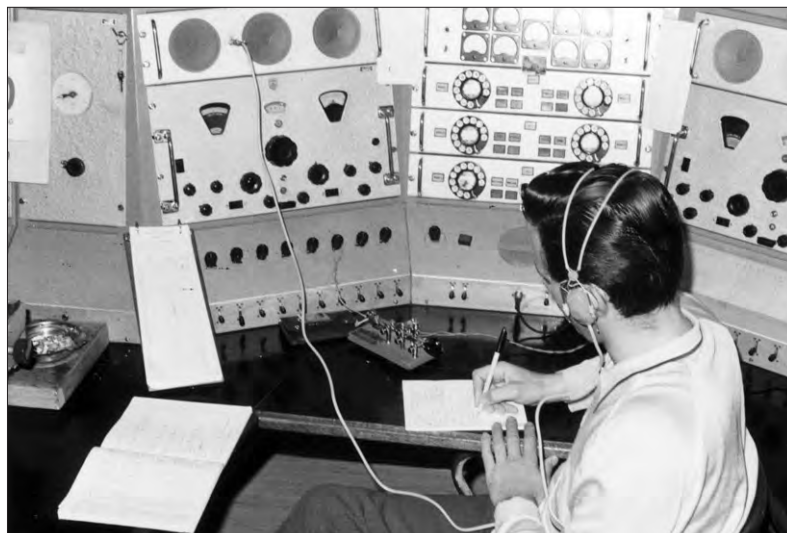
De weerschepen lagen zo'n achthonderd kilometer uit de kust van Ierland, Schotland en Portugal, halverwege IJsland-Noorwegen en halverwege IJsland-Groenland onder de belangrijkste vlieg-routes. Een radionavigatiebaken aan boord van een weerschip bood hulp aan de vliegers om richting weerschip te sturen en zo verder hun koers te volgen. De weerschepen zelf gebruikten de sextant en de hemellichamen om hun positie nauwkeurig



DC4 Skymaster



Cees van Culenborg



te bepalen, later ondersteund door LORAN-C (Long Range Navigation, type C). Zij dreven door wind en zeestromingen langzaam van de vaste positie weg. Na het uitrekenen van de positie werd weer teruggevaren. In storm moest sowieso gevaren worden: met voldoende druk op het roer en met de kop op de golven.

Vaak werd gedacht dat weerschepen voor anker lagen, maar dat was onmogelijk bij een diepte van 1500 tot 5000 meter. Lichtschepen liggen wel verankerd, maar dat is in de buurt van kusten en in aanlooproutes, waar de zee niet zo diep is.

De vliegtuigen konden het schip ook oproepen om hun positie en de verwachte punten en tijdstippen voor de rest van de route door te geven. Op zijn beurt kon de marconist van het schip (Rijksluchtvaartdienst) het vliegtuig op de radar zien en de vlieger laten weten of het correct op koers lag. Ook hier had je spitsuur, bijvoorbeeld 's ochtends als men van Amerika naar Europa vloog en 's middags andersom.

Tijdens die spits zaten drie marconisten tegelijk op wacht. Eén om de vliegtuigen te woord te staan, de tweede aan de radar en de derde voor het overige radioverkeer (nood- spoed- en veiligheidsverkeer, telegrammen, weerrapporten, gesprekken naar de wal, et cetera). In tegenstelling tot een koopvaardij-vrachtschip met één marconist aan boord, zaten op de weerschepen vaak acht marconisten, oftewel radiotelegrafisten, afhankelijk van de routes met veel of minder vliegtuigen. Een weerschip moest immers vierentwintig uur per dag bereikbaar zijn.

Jaloers

De weerschepen maakten, afhankelijk van de positie, deel uit van de luchtverkeersleidingsnetwerken Santa Maria (Azoren), Shannon (Ierland), Prestwick (Schotland), Gander (Canada) en Bodø (Noorwegen). Naast de telegrafisten op onze Nederlandse weerschepen Cirrus/PBVC, de oude Cumulus/PBVD en de nieuwe Cumulus/PBVQ, was er ook de radiotechnicus. Hij had de zorg voor alle zenders, ontvangers, radar en de overige elektronica aan boord. Hij beschikte over meet- en testapparatuur waar menig koopvaardijmarconist jaloers op kon zijn. De nieuwe Cumulus had in totaal achttien zenders voor radiotelegrafie en radiotelefonie aan boord en een heleboel ontvangers, waarvan er vijf zichtbaar waren in het radiostation. Vergelijk met een toenmalig vrachtschip: 2 ontvangers, 2 zenders. De radiodienst van onze Nederlandse weerschepen was dus tegelijk een luchtvaartstation

Op de volgende frequenties moest een weerschip bereikbaar zijn:

- de noodfrequenties scheepvaart 500 en 2182 kHz
- de noodfrequenties luchtvaart 121,5 en 243 MHz
- de werkfrequentie voor het vliegtuig/weerschip 126,7 MHz
- de frequenties voor de luchtverkeersleiding voor de Atlantische Oceaan; o.a. 2868, 5624 en 8913 kHz in de kortegolf.

De schepen werden op een oceaanstation niet met hun eigen naam of met de Nederlandse radioroepletters opgeroepen. Binnen de Verenigde Naties (VN)

had ICAO een eigen nationaliteit namelijk 4Y. Eenmaal op station heette je Ocean Station Alpha/4YA, Mike/4YM, India/4YI, Juliet/4YJ en Kilo/4YK. In 1975 werden de stations India en Juliet vervangen door Lima, dat ertussenin lag. Station Kilo werd vervangen door station Romeo en schoof iets op. En om het nog ingewikkelder te maken werd de hele zaak van ICAO overgenomen door de World Meteorological Organization (WMO) die binnen de VN ook een eigen nationaliteit had: C7. Dus de nationaliteit 4Y werd C7.

Service

De KNMI-radar werd door de telegrafisten ook als service aan de vliegtuigen gebruikt als deze beschikbaar was, want met een weerballon onderweg kon dat even niet. En dan hadden de weerschepen nog een radionavigatiebaken in de langegolf ten dienste van de vliegtuigen, die daarmee eventueel hun voorliggende koers konden corrigeren.

De gehele reis was er elk uur telegrafieverbinding door middel van de morsesleutel met de Engelse meteorologische dienst in Bracknell. De overige Europese meteo's zijn hierop aangesloten. Via Bracknell (kortegolf-code GRT) kwam elk uur een weerrapport van de weerschepen op tafel.

De uurlijkse weerrapporten die door de KNMI-ploeg aan de marconisten werden overhandigd waren uit-

gebreid in code. De code 00900 werd privé ook wel eens gebruikt om elkaar het beste te wensen. 00900 betekende: onbewolkt.

Vanaf 1975 werd de dienst aan het luchtverkeer beperkt tot noodgevallen. De vliegtuigen hadden intussen sterk verbeterde navigatieapparatuur en vlogen al jaren met straalmotoren, dus 'boven het weer'. Tot overmaat van 'ramp' kregen in 1981 de RLD-telegrafisten een andere functie op Schiphol, omdat er geautomatiseerd ging worden met computergestuurde telex. Voor hen in de plaats kwam één marconist van Radio Holland en was het radiostation dus niet meer 24 uur bezet. Eind jaren negentig werd de sinds 1837 wereldwijd mooiste vorm van communicatie, het ambacht MORSE afgeschaft. Het wordt nu alleen nog door radiozendamateurs - met waardering voor de uitvinder Samuel Morse – dankbaar in ere gehouden.

Jan Fernhout, voormalig radio-officier Cumulus/PBVQ, radiozendamateur PA3CBS



Jan Fernhout



Positiebepaling

Positiebepaling van vliegtuigen door middel van radar in de begintijd van de weerschepen. Het zou de titel van een semi-wetenschappelijk onderzoek kunnen zijn, maar wordt in concreto opgenomen in een boekwerkje dat betrekking heeft op het ocean

station vessel, annex weerschip, “Cumulus”. Laat ik voorop stellen, dat ik die begintijd niet heb meege-maakt. Pas in 1971 kwam ik aan boord en voor mij was verbinding maken met vliegtuigen uiteraard volkomen nieuw als ex koopvaardij R/O.



Arie van de Ruit

Slechts mijn eerste vier reizen, drie maal India en eenmaal Alpha (een “leuk” begin), had ik er mee te maken, daarna was het grotendeels over. Voordat ik dat gedoe met die Selenia radar onder de knie had, was het verleden tijd en bleef, wat de luchtvaart betreft, slechts de maildrop over.

Omdat die maildrops altijd tijdens de 12-16 wacht plaatsvonden en ik hoofdzakelijk de 16-20 wacht liep, had ik er beroepsmatig tamelijk weinig mee te maken. Dit in tegenstelling tot aanvankelijk Niek van der Blom en later Jan Fernhout, de vaste “hondenwachters”.

Nadat het vliegtuig ons baken in de langegolf had opgepikt, waren zij degenen die door de Neptune/Orion werden aangeroept op de VHF en contact met hen onderhielden tot en met de farewell-round. Als “08-12 wacht looper” had je soms contact op de kortegolf met het net vertrokken vliegtuig; voor mij als “platvoetwacht” bleef dus slechts het uitkijken naar de post over.

De terminologie bij het telefonisch contact met vliegtuigen was uiteraard nieuw voor mij. Hierbij werd ik er in het begin doorgesleept door onder anderen Piet Wittebol. Ik lulde hem op een gegeven moment gewoon na en dat bleek de manier.

Arie van de Ruit



Niek van de Blom



Bert Augustijn en Arie van de Ruit

Van Nieuvelt Goudriaan & Co en de Cumulus



De Cumulus was een speciaal ontworpen schip om langere tijd op de oceaandeining te kunnen drijven, zonder door wind en zeeegang veel verdreven te worden. Het was een bijzonder goed schip. Uitstekende drijfeigenschappen, goed zeewaardig en geschikt voor de taken als baken voor de luchtvaart en weerstation.

Het schip moest zoveel mogelijk het midden van het stationsvak blijven en zolang mogelijk stil blijven liggen. Toch moest de motor regelmatig worden gestart om van tijd tot tijd terug te varen naar het midden van dat vak. Ook moest er vaak twee tot vier keer per dag even gevaren worden, met de kop in de wind, om de radiosondeballon veilig te kunnen laten opstijgen.

De RLD noch het KNMI waren rederijen. Om een schip goed en veilig te kunnen varen en onderhouden was expertise nodig. Vanaf het begin van de weerscheperen werd dit beheer opgedragen aan Van Nieuvelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij te Rotterdam, afgekort Nigoco. Deze werd opgericht



in 1905 en begon met twee kleine vrachtschepen. Veelal in de kolenvaart, maar later ook langere reizen naar alle werelddelen. Buiten de oorlogsjaren groeide de vloot gestaag door en werd in 1920 een lijndienst opgezet tussen West Europa en Zuid Ame-



De Cumulus in Reykjavik, 17 maart 1974



Aflossing Polarfront I, 25 mei 1974

rika. Dat werd de basis van het bedrijf tot einde jaren '70. Kustvaart, tankvaart en bulkschepen behoorden tot de vloot en daar paste een weerschip ook best bij. Zo rond 1955 was het de snelst groeiende rederij van Nederland en voeren tientallen grote en kleine schepen met de witte ster over de wereldzeeën. De scheepsbemanning van de Cumulus werd verzorgd door Nigoco, de telegrafisten door de RLD en de meteorologen door het KNMI. Hierdoor ontstond een gemêleerd gezelschap, dat de eenzaamheid op de oceaan omzette naar gezelligheid en saamhorigheid.

Vandaar, dat 25 jaar na de laatste reis, alle groepen nog steeds een zekere verbondenheid kennen en dat vertaalt zich nu in een reünie.

Nigoco bestaat niet meer en ging in 1991 failliet. Het Nigoco-personeel kent de verbondenheid ook nog sterk. Sommigen wilden niet anders meer, dan op de Cumulus varen, anderen kwamen voor 'straf' van de rederij. Ze werd daar de 'strafboot' genoemd. Een sterke uiting herinner ik me nog op een foto in de kapiteinshut: een strakke kim bij rustig weer met het opschrift op de foto:

IK BEN GAAN VAREN OM DE WERELD TE ZIEN. WAT ZAG IK?
IK ZAG DE ZEE!

En dat was het leven aan boord van de Cumulus.

Frank Haalmeijer. Oud stuurman van de Cumulus



Derde stuurman Haalmeijer wijzigt de koers.

De zeventiger jaren



Onderhoud aan de sloep



Bediende Aart van der Wal



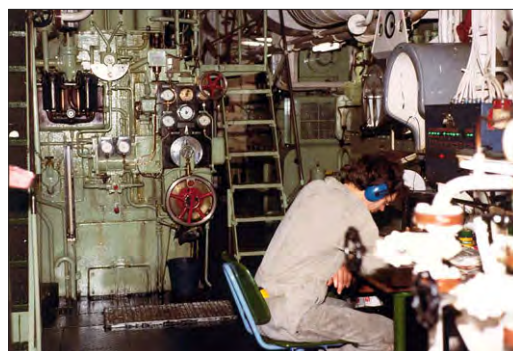
Stuurman Jan van Rijn



Stuurman Peter Teekens op de brug



Geurt van Doorn achter de radar



Herrie in de machinekamer



Bootsman Jongeneel met zijn matrozen



Kapitein De Boer, Arie van de Ruit, bootsman Jongeneel, Gerard Brouwer, Geurt van Doorn, Frank Kroonenberg en Richard Rothe



Frank Kroonenberg en Bert de Vries

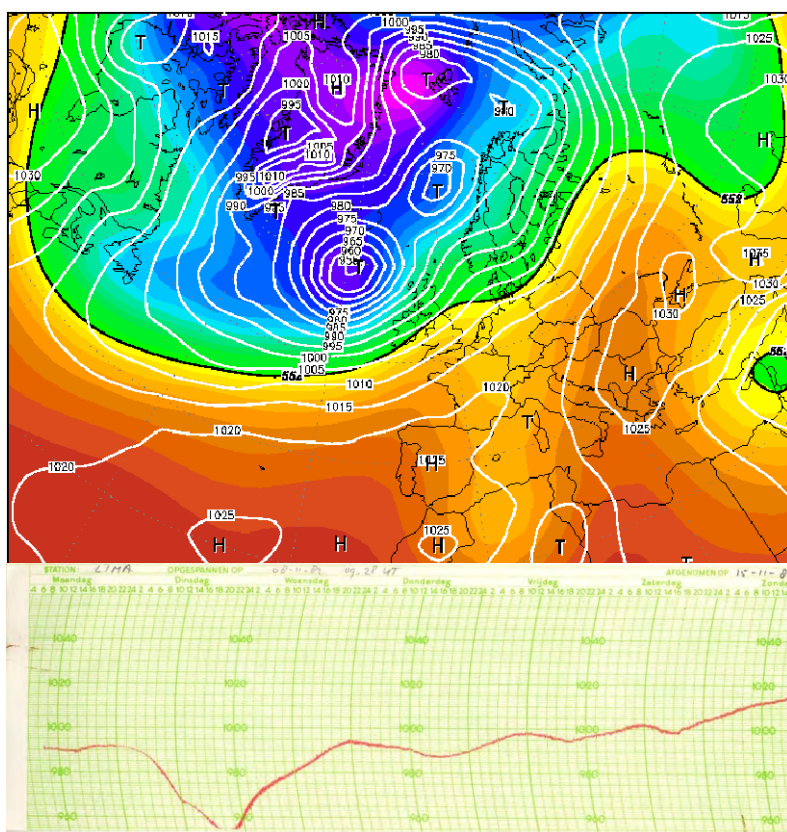


Jan Roest en Bert Beets

Het weer tijdens de reis

Door collega's in De Bilt werd vaak met enige jaloezie gekeken naar de jongens, en later ook meisjes,

van de Radiosonde; zij maakten toch maar mooie zeereisjes en werden er nog goed voor betaald ook. De werkelijk was meestal flink anders. De posities waar de weerschepen lagen, waren niet de plekken waar mooi en rustig weer in overvloed aanwezig was. Vooral de stations J(uliet), I(ndia) en later L(ima) ten westen van de Britse eilanden waren notoire stormplekken. Met een langdurige westcirculatie trekken depressietreinen vaak net ten zuiden van Ierland langs richting Scandinavië. Aan de zuidzijde van deze depressies staat dan een westerstorm die, als de depressies elkaar snel opvolgen, nauwelijks luwt en de golven zeer hoog opstuwt. Golven van 10 meter of hoger zijn dan geen uitzondering.

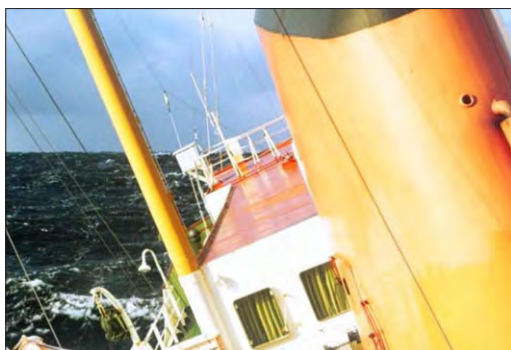


Weerkaart 10 november 1982 00 UTC en de bijbehorende barograafstrook van de Cumulus op station L(ima), west van Schotland, 56N 20W.

Zeeziekgevoeligen

Zo maakte de Cirrus in maart 1967 een reis waar de gemiddelde windsnelheid gedurende de gehele stationsperiode meer dan dertig knopen (7 à 8 Beaufort) bedroeg. Een snelheid die boven land slechts een enkele maal per jaar voorkomt. Op sommige dagen werd tien tot twaalf Bft gemeten. De golfhoogte was toen dagenlang tien tot vijftien meter. De aflossende Cumulus deed er meer dan vijf dagen over om de Cirrus te bereiken.

Ook de oude Cumulus maakte in februari 1950 zo'n stormreis naar station K(ilo). Langdurig slecht weer is natuurlijk voor zeeziekgevoeligen een ramp, maar ook voor anderen is het zeer vervelend en vermoeiend. Alle werkzaamheden kun je maar met één hand verrichten omdat de andere hand nodig is om



De Cumulus in zwaar weer

je vast te houden. Slapen kan alleen in “de stabiele zijligging” waarbij de benen gekromd uit elkaar liggen om het rollen zoveel mogelijk te voorkomen. Ondanks dat wordt je toch herhaaldelijk wakker als je weer met een harde klap tegen de wand van je kooi bent geslagen.

Het oplaten van de radiosondeballon tijdens storm is een ware kunst. Het juiste moment van lancering is als het achterschip zich op de top van de golf bevindt. Meteen na het loslaten van de ballon zakt het schip dan weg en kan de ballon uit de turbulentie van de opbouw van het schip stijgen. Ben je iets te vroeg of te laat dan krijgt de ballon te weinig lift door de turbulentie en waait onherroepelijk in zee. Ondanks het slechte weer gebeurde het nauwelijks dat een ballonopstijging moest worden geannuleerd. Zelfs bij zeer zware storm was het eergevoel groot genoeg om het toch te proberen.

Dwars

Bij depressietreinen hoort ook een harde straalstroom waarin windsnelheden van honderdvijftig



Ballonoplatting met veel wind. V.l.n.r. Piet de Vries, René van der Velden, Paul Lekransy en Willem Rotgans.

Om de collega KNM'ers ook eens te laten mee genieten van een zeereisje organiseerde de personeelsvereniging in 1980 ook enkele tripjes waarin met de Cumulus vanaf Rotterdam kon worden meegevaren tot IJmuiden, waarna het schip z'n reis naar het station zou vervolgen. Een van deze tripjes was in augustus dat jaar. Het waaide buiten de pieren van Hoek van Holland meteen al kracht 7 tot 8 uit het noordwesten. Tot enig leedvermaak van de bemanning werd vastgesteld dat vele “landrotten” zelfs de eerste basisregel van de zeeman niet kenden, n.l.: Als je offert aan Nep-tunes, doe dat dan aan lijzijde om te voorkomen dat je maaginhoud je kleding, of dat van anderen, besproeit...

tot tweehonderd knopen (300 à 400 km/uur) geen uitzondering zijn. Soms was de ballon op z'n springpunt wel tweehonderd kilometer van het schip verwijderd. Je kan je afvragen hoe representatief de meetgegevens dan nog zijn voor de betreffende geografische positie...

Als het schip op de stationspositie lag, werd er bij goed weer gedreven. Bij toenemende wind werd de motor gestart en werd er tegen de wind in gevaren. Dat gebeurde ook tijdens de ballonoplatting als de windsnelheid te hoog was om de ballon met dwars inkomende wind te lanceren.

Bij langdurig veel wind dreigde het schip uit het positievak te varen en moest worden gekeerd om voor de wind terug te varen. Bij hoge zee was dat geen sinecure en werd het schip flink heen en weer geslingerd. Via de intercom waarschuwde de brug voor het draaien met de mededeling: ‘We gaan om!’ Deze mededeling heeft menig nieuweling de schrik om het hart doen slaan...

Het slingeren van het schip werd vooral veroorzaakt door hoge deining die niet uit dezelfde richting kwam als de zeegang (golven veroorzaakt door de wind in de directe omgeving). Soms liepen er zelfs

Collega Cyril Schipper stond op een morgen z'n tanden te poetsen voor de wasbak van z'n hut, die aan de voorkant van het dekhuis lag, toen de “Cirrus” een paaltje pikte. Het dekhuis werd naar binnen gedrukt en Cyril vond zichzelf terug in de achterliggende gang met de tandenborstel nog in z'n mond en de wasbak in z'n handen...



Ballonnendek van de Cirrus maart 1967

deiningen met een verschillende richting door elkaar en werden op elkaar gemoduleerd. Het kon dan gebeuren dat het schip juist als het scheef hing op de ene deininggolf nog een zet na kreeg van een golf uit een iets andere richting. Dan bleef het schip lang “op een oor” hangen en werd het sommigen enigszins wit om de neus.

Een ander fenomeen wat tot veel ongemak en flinke schade kon leiden was het zogenaamde “paaltje pikken”. Als het schip met de wind op de kop voer bij hoge zeegang met een vrij korte golflengte, kon het schip rechtstreeks vanaf een golftop in een volgende golf duiken. Dat zorgde voor veel water over de boeg en bracht soms schade aan het dekhuis. Ook ging er dan een siddering door het schip en vloog alles wat los stond door de lucht.

Het achterschip leek dan wel te kwispelen.

Na een reis met veel slecht weer was het ook aan de wal de eerste dagen flink wennen. De vaste wal leek ook nog te deinen en thuis zette je alles wat los op tafel stond automatisch “zeevast”, dit vaak tot ergernis van de gezinsleden.



Ploegleider Kees Bekkering aan het werk met naast hem Piet de Vries.

Oorverdovende stilte

Als je met windstil weer met de sloep ver genoeg van het schip kwam en je zette de motor uit dan werd je overvallen door de stilte. Een stilte die je als landrot bijna nergens meer ter wereld kunt horen. Het is een overweldigend en een enigszins beangstigend gevoel alsof je plotseling buiten deze wereld bent getreden...

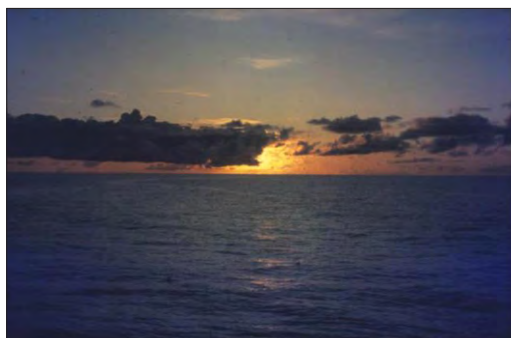
Mooi weer kwam natuurlijk ook wel voor. Vooral in de zomer kon het op station Kilo prachtig zijn, waar bij het dek bezaait was met blote zonzanbidders. Tijd ook om te zeilen of te vissen met de sloep. Weer ook voor het spotten van walvissen en dolfijnen.

Ab Maas

Zelfs bootsman Platschorre vond dat z'n grote lichaam wel wat zon kon gebruiken. Hij werkte met mooi weer altijd met ontbloot bovenlijf aan dek en gebruikte een wel zeer mannelijke zonnebrand-crème namelijk petroleum...



Grienden op station Juliet



Zonsondergang bij rustige zee

Waarnemingen aan boord

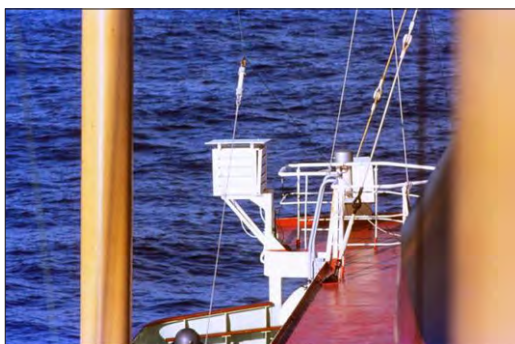
Oppervlaktewaarnemingen

Elk uur werd er een synopwaarneming gedaan. Niet alleen op het station maar ook op de uit- en thuisreis. Vier maal per dag vond een bovenluchtwaarneming plaats; rond 06 en 18 uur UTC een waarneming van de hoogtewind, de pilot. Op de andere hoofduren 00 en 12 UTC was er een radiosonde-waarneming in combinatie met een hoogtewindwaarneming, de temp. Al deze waarnemingen werden door de radiodienst verzonden naar de Engelse weerdienst via Bracknell Radio en door de Engelsen op het globale waarnemingsnetwerk (GTS) gezet.

De Cumulus had twee waarneemhutten, waarin temperatuur en vocht elektronisch werden gemeten. Eén was er aan bakboord en één aan stuurboord, boven de brug, flink wat hoger dus dan de anderhalve meter waarop aan de wal wordt gemeten.



Achtermast met
windmeting



Thermometerhut "Cumulus" aan bakboordzijde.

Geregeld werd door opstuivend zeewater de meting "vervuild" en moest de slingerpsychrometer worden gebruikt.

Ook de windmeting was dubbel uitgevoerd met cupanemometers die op de achtermast waren bevestigd.



Bert Beets met de slinger-psychrometer



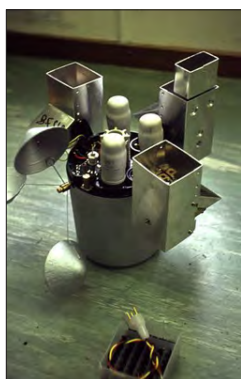
Ben van den Berg leest de zeewatertemperatuur af

tigd. Bij het meten van richting en snelheid moest uiteraard de koers en de snelheid van het schip worden verrekend. De luchtdruk werd tot in de jaren zeventig gemeten met een kwikbarometer die min of meer cardanisch was opgehangen. Het aflezen van de druk was bij slecht weer geen sinecure omdat de kwikkolom op het deinende schip behoorlijk heen en weer kon slingeren. Uitmiddelen van achterelkaar afgelezen waarden was dan de enige optie. Met de komst van de elektrische aneroïde barometer werd dit probleem sterk vermindert.

Wolkensoort werd subjectief bepaald evenals de wolkenhoogte, zicht en het heersende weer. Bij het oplaten van de radiosonde- en pilotballon werd de wolkenbasis vaak met behulp van een stopwatch gemeten. Ook de hoogte, richting en de periode van de deining en zeevang werden over het algemeen ingeschat.

Er was wel een golfrecorder aan boord, maar dit apparaat was nog al storingsgevoelig. De zeewatertemperatuur kon elektrisch worden gemeten, maar de sensor zat wat ver onder het wateroppervlak. Vooral bij rustig weer was dat geen representatieve meting en moest met de putsemmer een hoeveelheid zeewater worden geschept waar simpelweg een thermometer in werd gehangen.

De regenmeter hing in de mast en werd elke zes uur geleegd, een goede meting was meestal niet mogelijk omdat de neerslag bij harde wind nauwelijks in de meter terecht kwam en dan ook nog vermengd werd met opspattend zeewater.



Engelse MK3 sonde



Amerikaanse sonde

Waarnemingen van de bovenlucht

Misschien wel de belangrijkste taak van het weerschep was het doen van waarnemingen van de bovenlucht. Het belangrijkste instrument hiervoor was de radiosonde, daarmee werden temperatuur, vochtigheid en luchtdruk gemeten.

In de periode dat de Cumulus als weerschep voer zijn verschillende types radiosonde gebruikt. Tot in de jaren zeventig was het de Engelse sonde type MK3.

In de jaren zeventig kwam er de Amerikaanse viz- en Locate-sonde voor in de plaats later gevolgd de Finse Vaisala-sonde. Voor de laatste types was voor het eerst de radar voor het berekenen van de hoogtewinden niet meer nodig, omdat deze sondes hun eigen positie bepaalden met behulp van het plaatsbepalingssystemen Loran-C of Omega.

Was de Engelse sonde nog behoorlijk zwaar met z'n radiobuizen en z'n heuse accu, de opvolgers

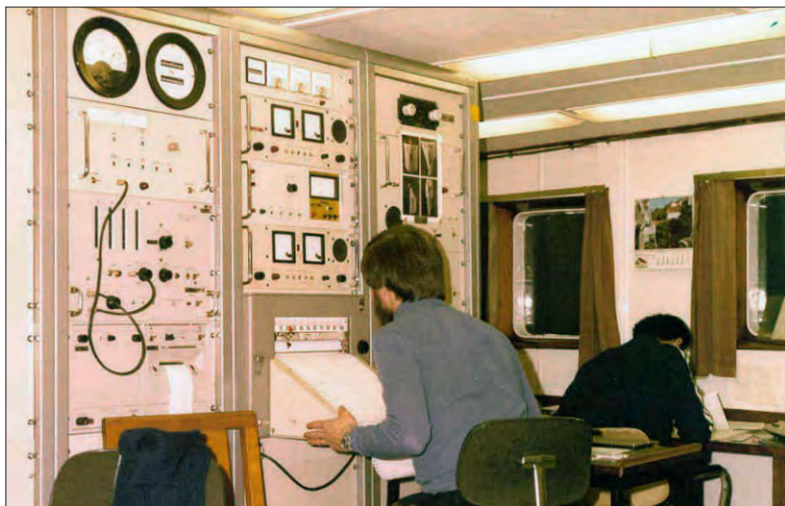
Op de Cirrus was de kwikbarometer zodanig laag opgehangen, dat het kwikreservoir onder de kwikbuis op kruishoogte tegen de edele delen van de waarnemer slingerde hetgeen het apparaat de bijnaam "Klotelikker" opleverde



Lancering van de Radiosonde

De Guillotine

De Engelse radiosondes werden in De Bilt bij terugbezorging weer gerepareerd, geijkt en hergebruikt, soms verschillende keren. Vaak werden deze hergebruikte sondes, tot ergernis van de zeeploeg, ook meegegeven aan het weerschep. Het gebeurde herhaaldelijk dat deze wrakke sondes vlak voor oplating alsnog moesten worden afgekeurd. Om te voorkomen dat deze apparaten weer terug naar De Bilt gingen en nogmaals in het circuit kwamen werd snelrecht toegepast: De apparaten werden op de drempel van de vulhut gezet waarna de zware roldeur als scherprechter fungeerde..



Na de lancering: Richard Rothe (rechts) aan het "rasoneren" en Ab Maas achter de recorder.

werden steeds lichter. Zo weegt de huidige, in De Bilt gebruikte sonde, nog maar een paar honderd gram.

Voor het meten van de hoogtewind op de Cumulus werd de Italiaanse Selenia-radar gebruikt. Dit type radar was in de jaren zestig en zeventig ook in gebruik als neerslagradar in De Bilt. De antenne van de radar was cardanisch opgehangen in een frame op de vulhut. De radar was uitgerust met een volgsysteem waarmee, nadat de radarecho van de reflector die onder de ballon hing handmatig was ingevangen, de ballon automatisch kon worden gevolgd tot aan z'n springpunt.

In de tijd van de Engelse sonde werden radiosonde-signalen geregistreerd op een schrijvende recorder.



Piet de Vries bezig met het uitzetten van de hoogtewind



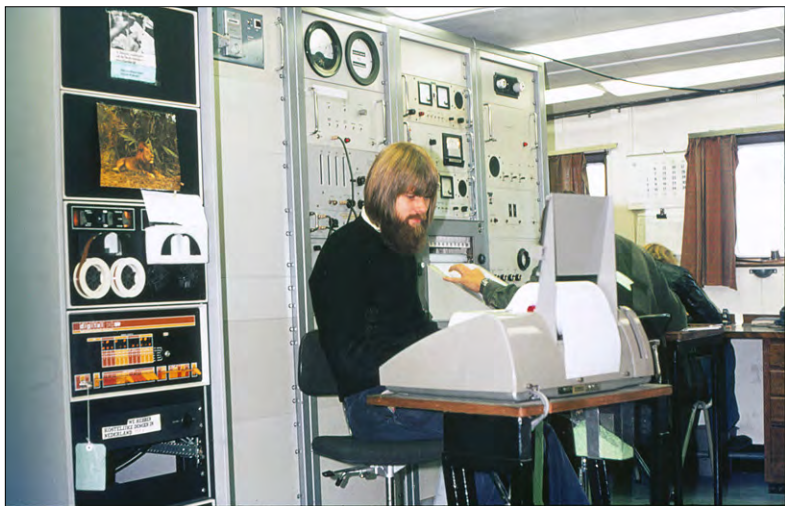
Radarantenne Selenia

De waarden van temperatuur, vochtigheid en luchtdruk werden met behulp van een geijkt liniaaltje afgelezen. De gegevens werden berekend en daarna verwerkt in de zogenaamde tempcode en verzonden naar Bracknell. De berekening van de hoogte van de drukvlakken werd, nadat de radar als hoogtewindmeter in gebruik kwam, gedaan met de Rasoneermethode. Deze methode was bij het KNMI ontwikkeld door Dr. H.M. de Jong en zorgde voor een veel nauwkeuriger berekening dan toen algemeen gebruikte Stüvemethode. De hoogtewind werd berekend door een door hodograaf te tekenen op een tektafel met de minuutgegevens van de radar.

Eind jaren zeventig werd de berekening geleidelijk geautomatiseerd. De eerste computer die daarvoor werd gebruikt was de succesvolle PDP8 minicomputer van DEC. Aan boord gaf dit apparaat in de begintijd echter veel ergernis door de frequent voorkomende storingen.

Ballonnen

Voor al voor de zware Engelse radiosonde waren grote ballonnen nodig. Voor de gecombineerde radiosonde/hoogtewind waarnemingen werden meestal achthonderd- of duizend gram latex ballonnen gebruikt en voor de hoogtewind waarneming,



Nico Hoogveld met op de voorgrond de PDP8 computer.

waar alleen een radarreflector werd meegestuurd, zeshonderd gram ballonnen. Gemiddeld bereikten de ballonnen een hoogte van rond de vijftientig kilometer, maar het was ook geen uitzondering als ze de dertig kilometer haalden. De ballonnen werden gevuld met waterstofgas, een brandbaar en, in bepaalde samenstelling, explosief gas. Roken was dan ook ten strengste verboden tijdens het vullen. Menig niets vermoedend schepeling die in z'n vrije uurtjes eens bij de ballonopstijging ging kijken, werd voor hij wist wat er gebeurde, de sigaret uit handen geslagen.

Ab Maas



Cock van Vliet sluit een waterstofgasfles aan

Voor het NIOZ (Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee) werden jarenlang walviswaarnemingen gedaan.



Bottlenose whales (butskoppen)



Minke whale (dwergvijvis)

Oceanografisch Onderzoek



De afdeling Oceanografisch Onderzoek (O.O.) van het KNMI heeft voor zijn experimentele onderzoekswerk veel gebruik gemaakt van het weerschip. Voor veel medewerkers van deze afdeling was een reisje Cumulus de eerste keer om praktijkervaring op te doen in het uitvoeren van oceanografische metin-



Jan Schaap met bathythermograaf



Piet de Vries leest de BT-registratie (vanaf een met glasplaatje met goudpoeder) uit

gen. Tevens werd de Cumulus gebruikt om nieuwe meetapparatuur of meetmethodes uit te testen. Tijdens alle reizen van het weerschip werden door de bemanning van de Cumulus en de medewerkers van de radiosondedienst oceanografische waarnemingen gemaakt. Deze bestonden uit dagelijkse zeewatertemperatuur metingen (putsen), waarbij genummerde flesjes met zeewater werden gevuld, om later in De Bilt geanalyseerd te worden op zoutgehalte. Tevens werd, op station, met behulp van een bathythermograaf een keer per dag een meting gedaan. Met dit koperen meetinstrument, dat men aan een kabel tot 300 meter liet zakken, kon een temperatuurprofielmeting worden gemaakt. Deze werd dagelijks in codevorm naar het vaste land doorgestuurd.



Kees de Kat met de CTD sonde

Trigger

Een keer per reis werd door de ploegleider meteo samen met een bemanningslid de zogenaamde serie gemaakt. Aan een staalkabel werden ongeveer om de honderd meter waterscheppers gehangen met daarin kantelthermometers. Zodra de ongeveer duizend meter kabel uitgevierd was, werd met behulp van een valgewichtje een trigger gegeven voor het kantelen van de waterschep. De waterschep werd hierdoor gesloten waardoor er een watersample op diepte genomen kon worden en de aanwijzing op



Kees Bekkering bevestigt waterschep

de thermometers door de kanteling werd vastgezet. Gelijktijdig kwam van deze gekantelde waterschep een volgend valgewichtje los. Die triggerde de kanteling en sluiting van de volgende waterschep. Op deze manier was het mogelijk om een diepte/temperatuur/saliniteitprofiel te maken.



Henk Kalle lanceert een xbt (expendable bathythermograph)

Zodra er oceanografen aan boord kwamen, werd de waarneemkoepel omgebouwd tot een oceanografisch laboratorium. Computer (Digital PDP8) en registratieapparatuur werden in rekken geplaatst. Tevens kwam er meestal een grote lier aan boord, waaraan een elektronisch meetinstrument was bevestigd en waarmee tot op 2000 meter diepte meetprofielen konden worden gemaakt. Het meetprofiel bestond uit een reeks van gelijktijdig gemaakte metingen van druk, temperatuur en conductiviteit. De metingen werden door de aanwezige registratie apparatuur verwerkt en opgeslagen op papieren ponsbanden, die later op het KNMI verder werden verwerkt.

Een enkele keer ging er ook groot materieel aan boord. Kabels, boeien en verankeringsmateriaal werd gebruikt om golfhoogte- en stroommetingen te doen. Gezien het feit dat de Cumulus niet echt was uitgerust met een laag werkdek, moest



CTD-lier



Waarneemkoepel met registratieapparatuur



Pieter Kruzeman in
waarneemkoepel

al dit materiaal vanaf het hoge dek in zee worden geplaatst. Met een rubberboot gingen de medewerkers oceanografie controleren of de instrumenten goed functioneerden.

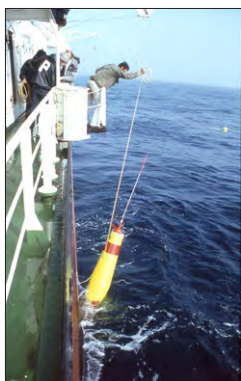
Peter Lagerweij



Peter Lagerweij controleert een waterschep

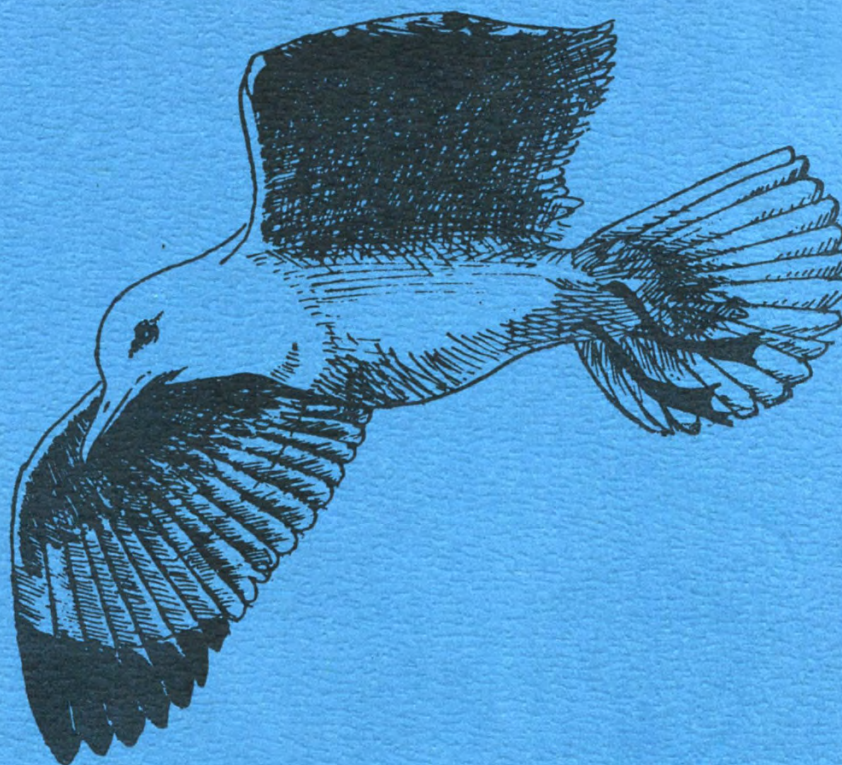


Jan Schaap, Hendrik Snip en Peter Lagerweij maken een
rondvaart met de rubberboot



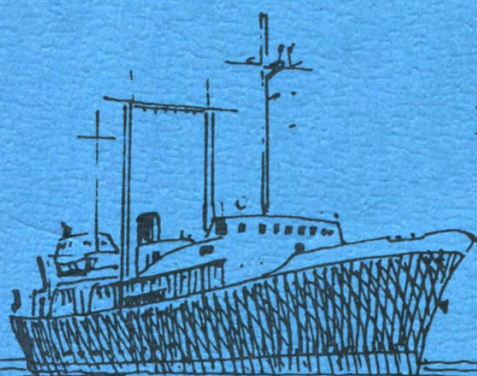
Peter Lagerweij en Jan
Schaap met een golfboei en
drijfsysteem voor stroom-
metingen.





Waarnemingen
van zeevogels
op weerschepen
in de Noord Atlantische
Oceaan

Door E.M. Binsbergen



Instituut
voor Taxonomische
Zoölogie

Rare vogels

De tijden zijn veranderd. Iedereen kan nu de plaatselijke weersvoorspelling op zijn eigen computer bekijken. Zo kan je via satellietbeelden de hele wereld je eigen huis inhalen. Weerschepen zijn sinds tijden niet meer nodig. Een kleine terugblik op mijn reis van 16 september tot 13 oktober 1978 met W.S. Cumulus naar station Mike.

In 1978 was ik als biologiëstudent begonnen aan mijn hoofdvak. Ik ging studeren op de afdeling vogels van het toenmalige Instituut voor Taxonomische Zoölogie (ITZ) te Amsterdam. De vogelafdeling werd geleid door Jan Wattel. Ik maakte er kennis met Ko de Korte. Ko vertelde mij dat er een mogelijkheid

was om zeevogels te bestuderen op een weerschep. Ik zou dan een maand op zee verblijven en alleen maar naar vogels te hoeven kijken. Het zal niemand verbazen dat deze vorm van studeren mij heel erg aantrok.

Nadat Jan Wattel aan alle formaliteiten had voldaan, moest ik alleen nog maar medisch gekeurd worden door een onafhankelijk arts. Door een enigszins 'shabby' dokter op de Gelderse Kade werd ik goedgekeurd en kon ik mijn monsterboekje gaan ophalen. Op 16 september 1978 ging ik aan boord van de Cumulus.

Jagers

Sinds 1959 werden door de meteorologen van de KNMI aan boord van de Cirrus en de Cumulus vogelwaarnemingen verricht.

De vogelwaarnemingen werden op formulieren

Iedereen kan nu de plaatselijke weersvoorspelling op zijn eigen computer bekijken



Grote mantelmeeuw en drieteenmeeuwen



Noordse stormvogel (mallekok)



Jan van gent

ingevuld en verzonden naar het ITZ. De gegevens van de land- en kustvogels en van de grote jagers en jan van genten waren al uitgewerkt. De gegevens van de zeevogels mocht ik uitwerken, maar daarover later. Ko de Korte was twee keer op een reis mee geweest, in de herfst van 1966 naar station Mike en in het

daaropvolgende voorjaar naar station Alfa. Ik mocht in zijn voetsporen treden. Van het Instituut kreeg ik twee goede kijkers te leen en met mijn persoonlijke bagage ging ik aan boord.

Er werd mij een kooi gewezen bij de mannen van de Meteo. Er was een duidelijke driedeling op het schip. Ten eerste was er de vaste bemanning, de zeelieden, in dienst van de rederij Van Nievelt Goudriaan & Co te Rotterdam. Ten tweede had je de Kaap Verdianse matrozen, uit hun kombuis kwamen heerlijke geuren. Verder had ik er geen contact mee. Ten derde had je de meteo, door wie ik gastvrij onthaald werd. Voor de bemanning was zo'n reis met een weerschep natuurlijk een vreemde bedoening. Drie dagen varen en dan de boot in 'The Middle of Nowhere' stilleggen en laten drijven. Behalve wachthouden was er dan aan boord niet veel te doen. Vele leefden zich uit in hun hobby's. Zo zag ik dat een van de werktuigkundigen bezig was met een prachtig scheepsmodel. De mannen van de meteo leken soms wel op schoolreisje. Er hing een gezellige en soms jolige sfeer. 's Avonds kwamen we vaak bij elkaar om wat te drinken (één fles jenever kostte tenslotte maar drie gulden vijftig). Ik heb goede herinneringen aan de



Kees Smith (links) met Jan van Gent



Eppo Binsbergen met mallek
N.B.: het kleine plaatje van de kop van een mallek is
uitvergroting van de vogel in de hand van Eppo



Harry van den Ende redt mallek uit vislijn, op de achter-
grond Willem Rotgans

verse, (zo vers had ik het nog nooit gegeten) gebak-
ken roodbaars. Op grote diepte gevangen, kwamen
die met hun zwemblaas uit hun bek naar boven.
Soms konden we een mallek (noordse stormvogel)
vangen, gat wat stinken die vogels. Die hebben
we wel weer losgelaten.

Indruk

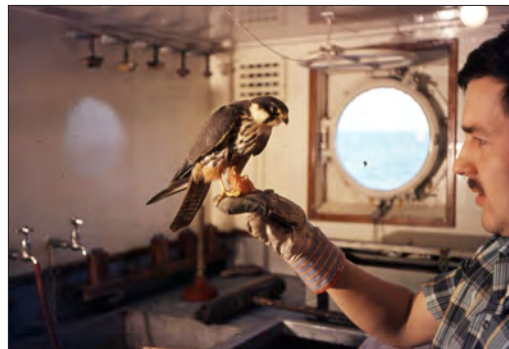
Aan dek staande had ik het meeste contact met de
derde stuur en de enige Nederlandse matroos. De
laatste kon zeer sappig vertellen over zijn reizen op

de bananenboten naar Zuid-Amerika. Tjonge, dat
waren nog eens tijden....

Ook de marconist heeft een diepe indruk op mij
achtergelaten. Als hij tijd over had, gebruikte hij
de korte golfzender om met andere amateurzen-
ders in contact te komen. Voordat het internet was
uitgevonden, had hij contact met de hele wereld.
Hij had een sterke voorkeur voor zenders met een
vrouw achter de knoppen. Soms vergastte hij ons op
opwindende achtmillimeterfilmpjes. Zo iets had ik
natuurlijk nog nooit gezien.



Kees Smith en Ate Reitsma voeren een velduil



Herman Donker met een boomvalk



Torenvalk



Velduil



Jonge torenvalk in de vogelkooi



Drieteenmeeuw in de hut



Sloepgast

Uit mijn verslag lees ik dat ik vijf uur continue aan dek stond. Als het weer het tenminste toeliet. Tijdens de storm die we ook op Mike te verduren kregen, stond ik natuurlijk op de brug. Ik vond de hoge golven en de prachtige witte verwaide schuimkoppen op de woeste zee machtig mooi. Ik geloof dat ik toen (ik wil niet opscheppen) een van de weinigen was, die nog kon genieten van de lunch.

Naar de zee en vogels kijken verveelden mij nooit. Weliswaar zag ik vooral noordse stormvogels, maar dat ik ook ijseenden gezien heb, zoals ik in mijn verslag kan lezen, was ik helemaal vergeten. Dat er aan boord opeens een torenvalk op de schoorsteenpijp kwam zitten, weet ik nog goed. Het vrouwtje stellers eideerend dat vlak bij het schip te zien was, tel ik nog altijd mee op mijn soortenlijst. Het is de enige en laatste keer geweest dat ik deze zeldzame soort heb waargenomen.

Nog altijd vraag ik me af, waar al die vogels zo plotseling vandaan komen als de etensresten overboord gingen. Iets wat tegenwoordig geloof ik verboden is, het milieu, het milieu Hoe kunnen de vogels, die mijlen verder ergens op de onmetelijke zee rondzwerven, nu weten dat er eten overboord gegoooid werd bij dat ene kleine stipje op de zee? Misschien doen ze wel aan mond-tot-mondreclame? Een

bevredigend antwoord heb ik nimmer gehoord. Dat moet ik toch nog eens uitzoeken.

Thuisgekomen gaf ik een feestje. Mijn medestudenten die van innemen wisten, dronk ik zonder moeite onder de tafel. Hoe dat kwam?

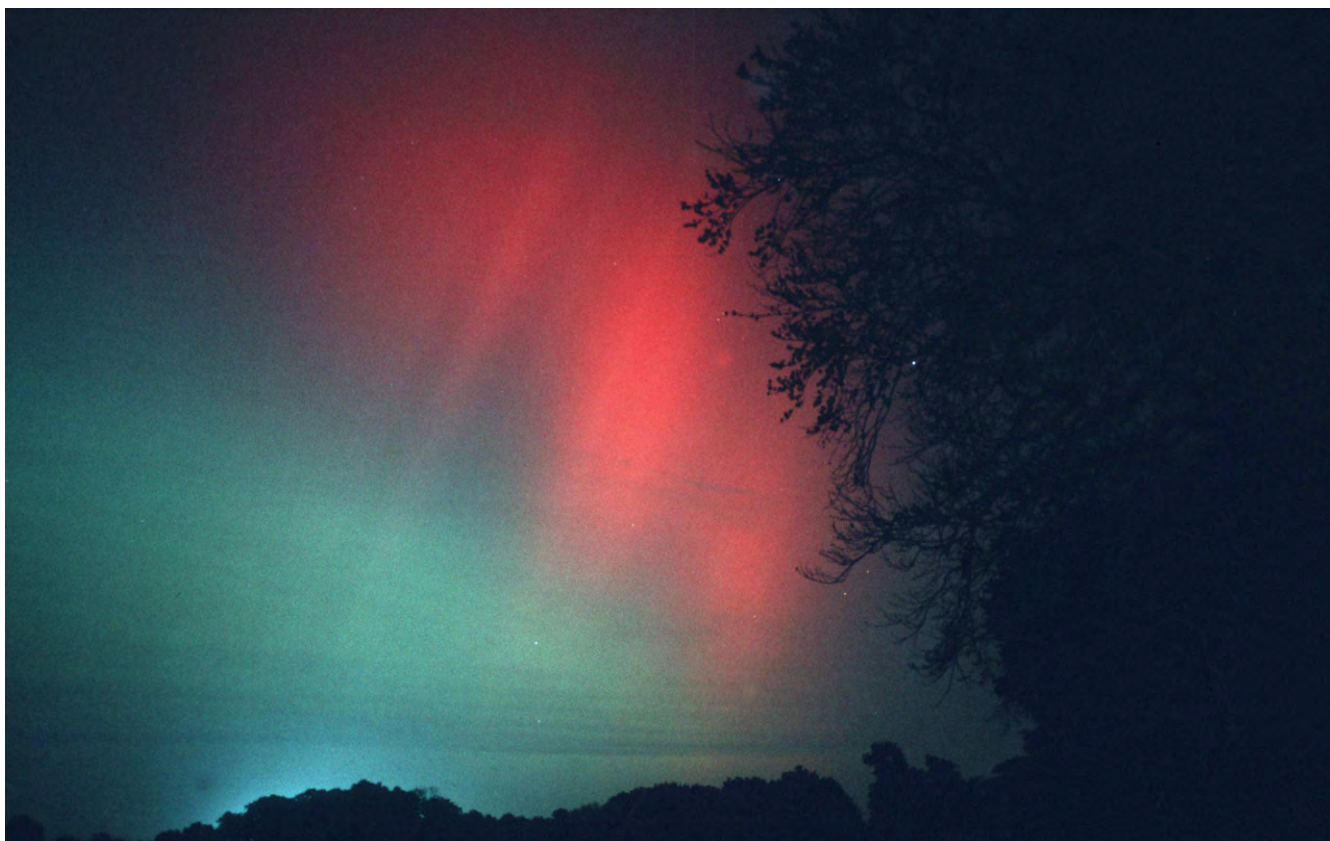
Later heb ik alle zeevogelwaarnemingen van de stations in de computer ingevoerd. Dat was in 1978 nog een hele toer. De gegevens werden naar een ponsband vertaald en weken later kreeg ik matrix geprinte stroken papier met al de resultaten. Uiteindelijk heb ik een keurig studieverslag gemaakt, dat zoals ik hoorde nog altijd op het KNMI aanwezig is. Helaas was ik de gegevens van station Alfa vergeten. Die liggen vast nog ergens op wat nog even het Zoölogisch Museum Amsterdam heet. Dit gedenkwaardige Amsterdamse instituut gaat binnenkort verhuizen naar Leiden en gaat deel uitmaken van het Nederlands Centrum voor Biodiversiteit. Na mijn afstuderen heb ik lange tijd als grafisch ontwerper gewerkt, maar tegenwoordig ben ik assistent conservator op de Artis Bibliotheek. Ik zit bijna weer op dezelfde plek als waar deze fantastische reis begon...

Eppo Binsbergen

Over poollicht, zonnevlekken en bodemmonsters

Hoewel de hoofdwerkzaamheden van het KNMI-personeel aan boord bestonden uit het maken van synoptische waarnemingen en het doen van radio-sondewaarnemingen, werden daarnaast vaak tal van andere metingen verricht.

Maar ook het waarnemen van poollicht en de hobby van een paar man die in hun vrije uurtjes soms probeerden een monster van de diepe oceaanbodem te bemachtigen, maakte hier deel van uit.

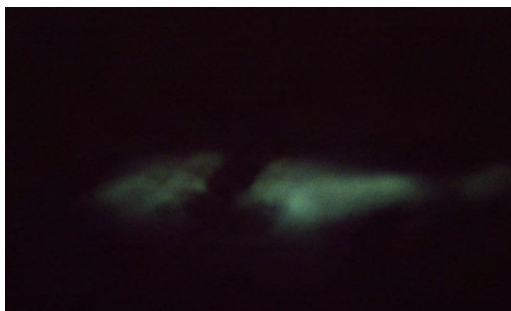


Het neon van de natuur

Poollicht komt van nature het meest voor op hoge breedte, zowel op het noordelijk als zuidelijk halfrond, het vaakst op breedtes van ongeveer 65 tot 70 graden. Poollicht ontstaat wanneer geladen deeltjes, afkomstig van de zon, in aanraking komen met de hoogste en ijlste delen van de aardatmosfeer. Daar worden de zuurstof- en stikstofatomen door de botsing met de energierijke zonnedeeltjes geïoniseerd. Het is het gemakkelijkst te vergelijken met het principe van een neonbuis. Op het moment dat de gasatomen een lading krijgen, raken ze in een toestand die eigenlijk niet normaal is. Na korte tijd verliezen ze de extra lading weer en dan komt er een klein lichtflitsje vrij. Gebeurt dat bij miljoenen atomen/ionen tegelijk, dan zijn er voldoende lichtflitsjes om vanaf de grond voor het oog waarneembaar te zijn. Poollicht kan in verschillende kleuren voorkomen. Het rode licht overheerst op grote hoogte, meer dan 300 kilometer boven het aardoppervlak. Poollicht met een groenige tint ontstaat bij deeltjes die op ruim honderd kilometer hoogte worden aangeslagen. Het poollicht op de laagste hoogte in de dampkring (op circa 95 kilometer hoogte) heeft vaak een paarse tint. Ieder gas kan een of meer kleuren licht uitzenden. Zo zendt zuurstof licht uit in rood en groen, terwijl stikstof de hemel rood of paars laat verkleuren.

De poollichtverschijnselen fluctueren soms snel. Dat wordt veroorzaakt door het steeds op andere plaatsen aanslaan van de gasatomen. De wolk geladen zonnedeeltjes die de oorzaak was, kan in enkele seconden over een lengte van duizend kilometer de atomen in de atmosfeer aanslaan. Het steeds op andere plaatsen 'oplichten' van de atomen geeft vaak het idee van een gordijn dat door de wind wordt bewogen, of van zoeklichten die aanfloepen en vijf tot tien seconden later weer doven.

Aan boord van de weerschepen waren de noordelijkste locaties voor poollichtverschijnselen het meest ideaal. Op station Mike werd het vaak waargenomen.



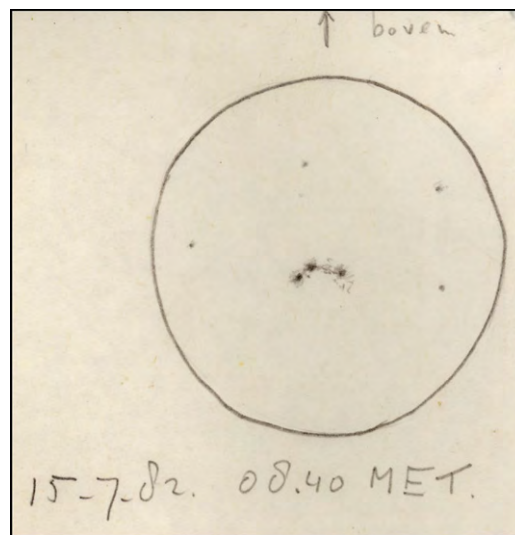
Tijdens een winterreis van de Cumulus in februari 1980 lees ik het volgende dagboekfragment: *6 februari, Omstreeks halfnegen 's avonds was de hele lucht een en al poollicht. Prachtige stralenbundels die steeds snel van helderheid wisselden, hoofdzakelijk geel en lichtgroen gekleurd. Mooiste poollicht to nu toe.*

En in datzelfde jaar schrijf ik op 10 november: *'s Avonds tegen 11 uur was er geweldig mooi poollicht te zien. Heel helder en gedurende korte tijd erg kleurrijk, zelfs rode en blauwe tinten waren te zien in snel langs de hemel bewegende waaiers, alsof er een groot gordijn met plooiën door de wind heen en weer waaide.*

Wat hier steeds opvalt, is de beweeglijkheid van het poollicht. Dat is typisch voor de noordelijke streken. Ook in Nederland zien we af en toe poollicht, maar dat is vaak statisch, zonder de snelle waaierachtige bewegingen. Het poollicht dat vanaf de weerschepen te zien was, was meestal groenig of wit van tint. Bij poollichtsituaties in Nederland overheerst veelal de rode variant, die iets eerder in de hoogste atmosfeer ontstaat dan zijn groene compagnon. Op een bewegend schip was het lastig om poollicht te fotograferen. Het is me een keer gelukt de groenige sluier op de plaat te krijgen, maar spectaculair oogt het niet. Daarom ook een opname zoals het in 2003 in Nederland te zien was.

Vlekken op de zon

Geladen zonnedeeltjes vormen dus de bron van het poollicht. In een elfjarige cyclus kent de zon een minimum- en een maximum aan activiteit. Tijdens zo'n maximum zijn er veel uitbarstingen die deeltjes de wereldruimte in slingeren. Ook vertoont het



zonsoppervlak dan vaak verschillende zonnevlekken. In de buurt van die zonnevlekken treden vaak de uitbarstingen op. Op 15 juli 1982 waren enkele grote zonnevlekken te zien, waarvan ik aan boord van de Cumulus zelfs een schets heb gemaakt. Of deze vlekkgroep ook voor een deeltjesuitbarsting heeft gezorgd, is onbekend, maar vanaf station Lima zou eventueel poollicht in de lange zomerschemering waarschijnlijk toch verloren zijn gegaan.

voor zandkorreltjes aankeken, meestal kleine skeletjes waren, de resten van zogenaamde foraminiferen. Foraminiferen zijn eencelligen waarvan het kalkskeletje goed als fossiel intact blijft. Er zijn vele soorten bekend en ook onder de microscoop konden we heel veel verschillende vormen ontdekken.

Jacob Kuiper

Bodemmonsters

Op diezelfde 15e juli was het echter prachtig weer om iets heel anders te doen: een poging om wat materiaal van de oceaanbodem te halen! In mijn dagboek lees ik het volgende:

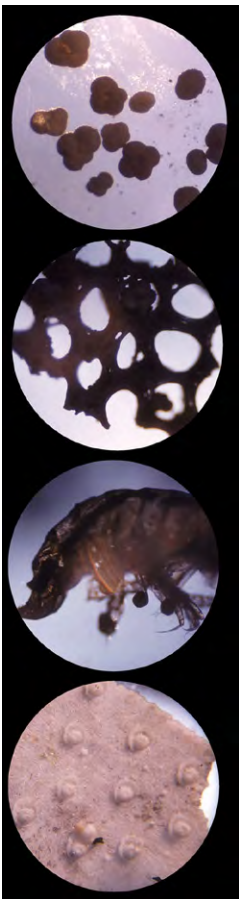
15 juli 1982

Vandaag was het een mooie rustige dag die gebruikt werd om een seriemeting te doen van de waterkolom onder ons schip. Daarna hebben Willem Koetse en ik 3 keer de grote lier gebruikt om met een zelfontworpen zandschepper bodemmonsters naar boven te krijgen. Het was hier zo'n 920 meter diep. Bij de eerste keer kregen we aardig wat zand mee naar boven, ook kleine schelpjes zaten hierin. De tweede keer was wat minder succesvol maar de derde keer was de hoeveelheid zand ook wel aardig. Het zand bestaat uit erg fijne deeltjes en stukjes schelp en heel kleine schelpjes. Het bezinksel in het zeewater filterden we in een koffiefilter en bevat zeer fijne witgrijze kleideeltjes. Zelfs zat in het eerste monster nog een klein levend wurmpje van enkele millimeters.

Bij een latere poging wisten we zelfs een klein zeesterretje van de bodem op te pakken. Na bestudering van de literatuur bleek dat dergelijke zeesterretjes bij duizenden op de oceaanbodem voor blijken te komen. Naderhand is het bodemmonster ook onder de microscoop onderzocht. Het blijkt dat wat wij voor zandkorreltjes hielden, meestal kleine skeletjes waren, de resten van zogenaamde foraminiferen. Dit zijn eencelligen waarvan het kalkskeletje goed als fossiel intact blijft. Er zijn vele soorten bekend en ook onder de microscoop konden we heel veel verschillende vormen ontdekken.

Jacob Kuiper

Bij een latere poging wisten we zelfs een klein zeesterretje van de bodem op te pakken. Na bestudering van de literatuur bleek dat dergelijke zeesterretjes bij duizenden op de oceaanbodem voor blijken te komen. Naderhand is het bodemmonster ook onder de microscoop onderzocht. Het blijkt dat, wat wij



De planktonrecorder

Een van de regelmatig terugkerende metingen voor het verzamelen van gegevens was het uitzetten van een planktonrecorder gedurende de uit- en thuisreis. Plankton is een verzamelnaam voor alle levende, plantaardige en dierlijke wezentjes die met de zeestromen mee zweven. Het is de eerste schakel in de voedselketen van onder meer vele vissoorten. Het kennen van de verspreiding van en de veranderingen in het planktonbestand in de zee, was en is dus van groot belang voor de visstand en daarmee voor de visserij. Voor de mens is het van belang om onder andere kennis te krijgen over zeestromen, energie-uitwisseling tussen oppervlak en atmosfeer alsmede verspreiding van vervuiling.

De continu registrerende planktonrecorder is uitgevonden door Sir Alister Hardy en het instrument

lijkt op een kleine duikboot. Voor in de neus zit een opening van $1\frac{1}{4}$ cm² en 'n schroef zorgt ervoor dat een mechanisme aangedreven wordt als hij met een snelheid van z'n 10 knopen door het water getrokken wordt. Twee rollen van fijnmazige zijde worden op die manier aangedreven. De onderste rol passeert een filter en laat het water door maar houdt het plankton vast. De andere rol komt op de eerste te liggen en houdt daarmee het gevangen plankton op zijn plaats. Een derde rol, waar beide andere samen met die derde rol opgewonden worden, bevat een droogmiddel, zodat het plankton goed bewaard kan worden. Per tien gevaren mijlen wordt iets meer dan tien centimeter zijde opgerold. De rollen zijn groot genoeg voor een sleep van zo'n 450 mijl.

In 1931 werd begonnen met het opvangen van plankton op deze manier, het eerst tussen de havensteden Hull, Rotterdam, Bremen en Kopenhagen.

Het Nederlandse weerschip Cumulus I deed mee vanaf april 1950. De Cirrus volgde in oktober 1957 en de Cumulus II deed mee tot november 1974. Echter, eind januari 1977 werd weer gestart met het verzamelen van het plankton door de Cumulus II tot het einde van zijn loopbaan als weerschip. Het plankton werd verzameld voor het Institute for Marine Environmental Research in Plymouth (Engeland).

P. IJ. de Vries



Planktonrecorder

Het geheim van Jan van Ameide

Het was op de Cirrus en we lagen op MIKE. Het was zomer en voor die omgeving mooi weer. Een licht windje, eigenlijk prachtig zeil weer. Er waren wel een paar Cb's aan de horizon, maar daar werden we niet nerveus van. Een paar reizen daarvoor hadden

we van kapitein Pierra toestemming gekregen om de kleine roeisloep in orde te maken om mee te gaan zeilen. De scheepstimmerman, Piet van Vuuren, zou ons mogen helpen. De meteoploeg aan boord was de ploeg van Cees Bekkering, dus waren Walter, Jan, Ben, Cyril, Peter en ik, Piet dus, aan boord. Toen de "ploeg Bekkering".



Jan van Ameide

Het was dus mooi weer en 's morgens hadden we met de hulp van de bootsman en zijn matrozen de sloep in het water laten zakken; toen nog echt handwerk. Eenmaal in het water werd de sloep opgetuigd. De sloep had niet zijn gebruikelijke emmertuig, maar een gaffeltuig met fok. Een echte zeilboot dus. Nadat we, Niek van de Blom, Peter Wit Cyril Schippers en ik een tijdje gezeild hadden en we weer langs de Cirrus Kwamen, vroeg Jan van Ameide of hij ook mee mocht om een paar rondjes te zeilen. Natuurlijk was het antwoord. Maar met de touwladder naar beneden was iets te veel gevraagd, dus brachten we de sloep bij het "lage dekje". Jan zou daar aan boord klauteren. En alles leek ook goed te gaan. Jan stapte over de reling en toen de sloep op dekhoogte was wilde hij overstappen in de sloep. Maar, zoals Walter later ook zei, De hersenen van Jan wisten wel wat er moest gebeuren, maar voordat het idee bij zijn benen was, zakte de sloep alweer weg en viel Jan in ijskoude water van de Noord Atlantische Oceaan. Het water had hooguit een temperatuur van 4 graden Celsius.

Gelukkig hadden we hem snel te pakken konden we hem vrij snel in de sloep hijsen. Walter en nog



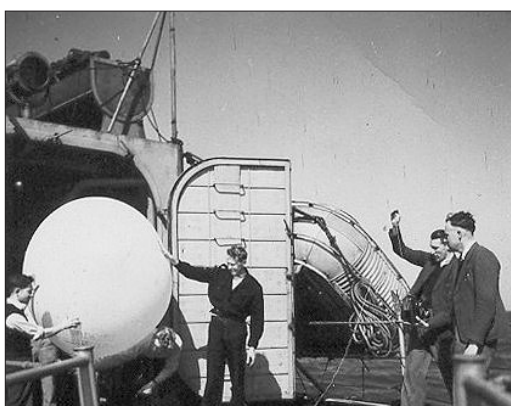
Niek van de Blom, Piet de Vries en Peter Wit

een paar hadden vreselijke lol, toen bleek dat allen goed afgelopen was. En Jan sprak toen de historische woorden:

“Walter, kom ook in het water, je raakt al je geiligheid kwijt”.

P. IJ. de Vries

Ballonlanceringen door de jaren heen





Ymke Hogenhuis



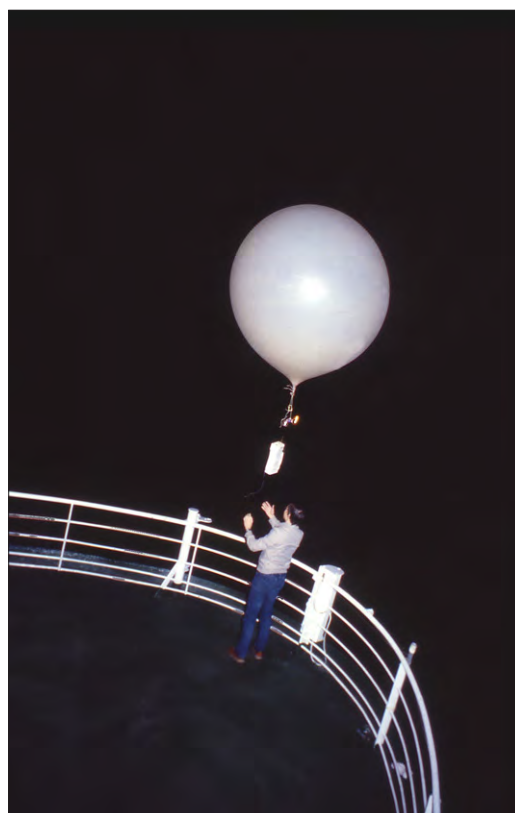
Bert Augustijn



Frank Kroonenberg



Mislukt: radiosonde kapot



's Nachts met lampje voor meting wolkenhoogte



Gelukt: Bert de Vries, Rob Griët en Richard Rothe blij

Je Maintiendrai

*Goud en een leeuw komen vaak uit een warm land
Maar een gouden leeuw komt er zeker niet vandaan*

Het was op een snikhete dag in 1975, dat het weerschip Cumulus aan de Rotterdamse Parkkade gemeerd lag. Niets bijzonders zou je in die tijd zeggen. Dat was ook zo, want als er een weerschip binnen was, dan lag deze aan de Parkkade naast het tunnelgebouw.

's Morgens werd door een ambtenaar van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een pakket afgegeven aan de stuurman van de wacht. Het pakket van bruin papier bevatte een van kunststof gemaakt Nederlands wapen. Zoals bijna ieder rijksvaartuig, moest ook de Cumulus het "Je Maintiendrai" op de voorkant van de brug hebben.

Het was de bedoeling, dat de bemanning dit kunst-

stof wapen zelf zou bevestigen. Het was gemaakt door de Koninklijke Marine in een eigen atelier. Er zat veel handwerk in het kleurige wapen. Alvorens het op de voorkant van de brug gemonteerd kon worden, moest het eerst op een houten plaat bevestigd worden. Op dat moment was er buiten de wacht geen bemanning aan boord en moest de bevestiging wachten. In afwachting hiervan werd het wapen rechtop in een lege hut tegen de rugleuning van de bank geplaatst, om beschadigingen te voorkomen. Er gingen enkele dagen overheen, die hun zomerse karakter goed lieten merken.

Toen we na enige dagen het wapen wilden gaan plaatsen, bemerkten we, dat een van de leeuwen onwel was geworden. Z'n staart lag plat en het schild was hem ook te zwaar geworden. Het was een zielig gezicht. Maar goede raad was duur en er werd besloten de revalidatie zelf ter hand te nemen en bovendien 'plastische chirurgie' toe te passen. Door middel van een kookplaat in de kombuis en andere warmtebronnen plus met de hulp van de toesnelde machinist van de wacht in witte overall, werd de ingreep met succes uitgevoerd. Helaas had het dier er wat littekens aan overgehouden, maar ook die waren niet van blijvende aard. Snel werden de littekens met een penseel en hobbyverf weggewerkt en moesten de dieren maar gauw naar buiten, want per slot van rekening is een leeuw ook geen huisdier!

Frank Haalmeijer



De aanrijding

Het was op een zomeravond in Rotterdam. Ik had de stille wacht aan boord, samen met Willem Gisius die de wtk (werktuigkundige) van de wacht was. We zaten boven in de salon naar de tv te kijken. Het was nog licht buiten. De wachtsman zat in het hokje naast de diepzeeliner. Die man kwam al jaren bij ons aan boord als wachtsman.

Plotseling hoorden we een doffe dreun in het schip. Wat zou dat nu zijn? Willem stoof naar beneden in de veronderstelling, dat er in de machinekamer iets niet goed ging.

Daar draaide immers een hulpdiesel voor de elektra. Zelf ging ik naar buiten en ontdekte dat er vanaf de Parkkade langs het grote schip Jan Backx een auto was gekomen en op de hoek van de kade een haakse bocht naar links moest maken.

Dronken of niet, maar de chauffeur nam de bocht wat te groot en had groot geluk, dat de Cumulus daar lag. Hij was tegen de Cumulus aangereden en

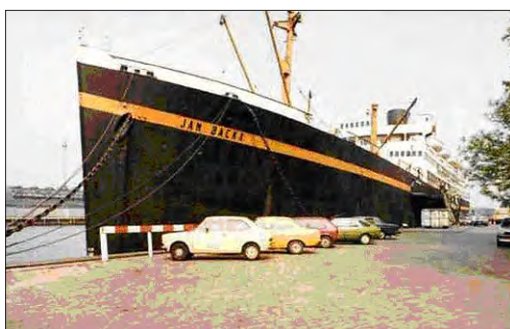
had met zijn bumper een patrijspoort geraakt. Het glas in de patrijspoort was gebarsten. De auto bleef zo staan en zat in een poortenbak geperst. Hij zat nog redelijk vast ook aan het schip.

Het geluk voor de chauffeur was, dat als de Cumulus er niet gelegen had, hij regelrecht de Maas was ingereeden. Aanvankelijk was de chauffeur nergens meer te vinden. In het tunnelgebouw zat een politiepost. Die hebben we gewaarschuwd en snel gingen de agenten op onderzoek uit. Na een uur hadden ze die vent in het park gevonden. Inderdaad, te veel gedronken.

Wat moet je daar nu mee? Even humoristische gevoelens hebbende, kregen we het idee om gewoon een schadeformulier uit de auto in te vullen.

Zo gezegd zo gedaan en het deel van ons gewoon naar Van Nievelt, Goudriaan gestuurd. Daar hebben ze in een deuk gelegen en nog lang is daar over gesproken. Willem en ik waren hierdoor enigszins 'onsterfelijk' geworden op kantoor. Jaren later werd mij nog gevraagd of ik nog schadeformulieren had! Kapitein De Boer heeft er een reis lang over lopen grinniken.

De reparatie van de patrijspoort was nog een heel gedoe. Bootsman Roorda wist hoe hij dit moest doen. Reserveglas was er, maar hoe krijg je dit erin. Welnu, eerst de koperen randen uithakken, glasresten verwijderen en daarna het nieuwe glas omringen



Jan Backx



De poorten van de Cumulus

met dun touwwerk in vezels, gedrenkt in loodwit en menie en dit erin leggen. Daarna de koperen opsluitring er weer in draaien. Dat was nog een klus van een hele dag voor twee man.

Frank Haalmeijer

Postdropping

De Koninklijke Marine Luchtvaart Dienst heeft jarenlang als postbode voor de Nederlandse weerschepen gefungeerd. Een geweldige service, die enorm door de bemanningen gewaardeerd werd. In de loop der jaren werden door de Neptunes, de Breguet Atlantics en de Orions post gedropt. Meestal één, maar soms meer containers werden door het bezoekende vliegtuig naast het schip gedropt, met een parachute eraan om de val te breken. Het weerschip dreef dan tegen de postcontainer aan en deze werd met een dreg opgevisst. Een enkele keer, als het erg mooi weer was, werd de sloep neergelaten en werd de post op die manier uit zee gehaald. Een



Lockheed Orion, een postkist



De postcontainer

doodenkele keer misten we de post. Dat gebeurde wel eens als de post bij het vissen met de dreg gemist werd en onder het schip door ging, waarna soms de postcontainer niet meer boven water kwam. Pech! De vluchten duurden soms meer dan acht uur. Tijdens de laatste reis bedankten we de bemanningen van de postvliegtuigen met een telegram:

Att. Hoofd vliegoperaties M.L.D.

Hartelijk dank voor de postvluchten gedurende vele jaren.

Uw vliegtuig was de mooiste vogelwaarneming, die wij elke reis konden verrichten.

Hartelijk dank aan de bemanningen, die er urenlange vluchten voor over hadden, om ons een paar uur thuis te laten zijn.

Namens de gezagvoerder, bemanning en meteodienst Cumulus.



Een Neptune dropt de post

Daarop kwamen twee gedichten terug:

Eerste gedicht van de Orion v/d M.L.D. a/d Cumulus

*Voor u een container uit de lucht
 Voor ons wederom een leuke vlucht
 Vele jaren hebben wij dit met plezier gedaan
 Op deez laatste vlucht laten ook wij een traan.
 Een samenwerking van vele jaren,
 Met de Cumulus als baken op de woelige baren.
 Ocean Station LIMA u en wij zullen het missen.
 Voor de laatste maal gaat u nu post vissen.*

En het tweede gedicht:

*Door het thuisfront geschreven
 Door het squadron 320 gebracht
 Door u hopelijk geprezen
 Door ons gaarne volbracht.
 Bemanning Orion*



Later zijn mensen van de radiosonde/weersche-
 pendienst naar vliegbasis Valkenburg geweest en
 hebben het 320 squadron van de M.L.D. een schildje
 van de Cumulus aangeboden.

P. IJ. de Vries

In de media

De weerscheppen hebben tijdens hun reizen regelmatig de belangstelling van de schrijvende pers en soms ook radio en televisie getrokken. In de kranten komen we nog al eens een melding tegen wanneer slecht weer de windmeters op de Cumulus tot hoog in de beaufortschaal liet doorschieten.

Weerdienst in rep en roer

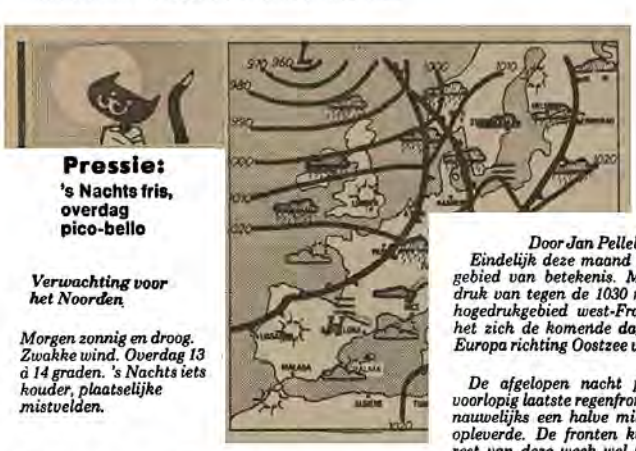
In de laatste week van oktober 1982 trok een diepe depressie over de Noord Atlantische Oceaan. Aan de achterzijde van het lagedrukgebied stond een zwaar stormveld, waardoor de Cumulus op positie Lima op 26 oktober de volle laag kreeg. De hoogste meting op het hele uur was om 0900 UTC, 63 knopen (windkracht 12) als tienminuten gemiddelde. Tussentijds werd een nog hoger 10-minutengemiddelde van 70 knopen bereikt met windstoten tot 79 knopen. Die hele 26e oktober kreeg een daggemiddelde wind van ruim 45 knopen (windkracht 9). Die waarnemingen bleven niet ongezien.

Uiteraard waren de Europese weerdiensten er blij mee, want de meeste schepen hadden de stormdepressie gemedend. Ook het grotere publiek kreeg mee dat het Nederlandse weerschip het behoorlijk te verduren kreeg. In de kranten en ook op televisie werd melding gemaakt van de zeer zware storm waarbij de Cumulus stond op televisie zelfs vol in beeld kwam. Het veroorzaakte daarna nogal wat commotie op de waarnemingsdienst van het KNMI. Sommige familieleden van de mensen aan boord maakten zich door de tv-berichterijfing toch wat ongerust en belden om te horen of er nog gevaar was. Chef Boersma kon hen geruststellen.

Pelleboer en De Jong

Door de jaren heen hebben de oude en de nieuwe Cumulus plus de Cirrus regelmatig de krant gehaald.

Nieuwsblad van het Noorden, 27 oktober 1982, blz. 2



Pressie:
's Nachts fris,
overdag
pico-bello

Verwachting voor
het Noorden

Morgen zonnig en droog.
Zwakke wind. Overdag 13
à 14 graden. 's Nachts iets
kouder, plaatselijke
mistvelden.

Hogedruk met
fraaie herfst dagen

Door Jan Pelleboer

WAARNEMINGEN GRONINGEN (Stad)

Door Jan Pelleboer
Eindelijk deze maand een hogedruk-
gebied van betekenis. Met een lucht-
druk van tegen de 1030 mb bereikt dit
hogedrukgebied west-Frankrijk en zal
het zich de komende dagen via West-
Europa richting Oostzee verplaatsen.

De afgelopen nacht passeerde het
voorlopig laatste regenfrontje dat echter
nauwelijks een halve millimeter regen
opleverde. De fronten kunnen het de
rest van deze week wel vergeten want
het hogedrukgebied zal enkele dagen in
de buurt blijven. Gisteravond lag het
Nederlandse weerschip Cumulus zuid-
elijk van IJsland enige uren in het storm-
veld met windsnelheden tot 125 km per
uur, orkaankracht. Vanmorgen was de
wind er tot kracht 6 afgenomen.

In februari 1951 was dat vanwege de redding van zeven mensen van de in zwaar weer in nood gekomen Noorse ertstanker Marga. Maar ook uit veel recentere jaren bleef er aandacht voor de weersche- pen, veelal door de weermannen die in de landelijke dagbladen hun dagelijkse kolom volschreven. KNMI-meteoroloog Gerrit Haitink berichtte er in het Algemeen Dagblad nog al eens over. Maar ook de beken- de weerjournalisten Jan Pelleboer uit Paterswolde en Hans de Jong in Gorredijk schreven menig maal over wat de Cumulus allemaal meemaakte. De Jong, en soms ook zijn vervanger en oud-weerschepling Jos Broeke, publiceerden het in het dagblad Trouw, Pelleboer schreef onder andere voor het Nieuwsblad van het Noorden. Uiteraard kreeg de eerste vrouwe- lijke KNMI-weerscheppenwaarnemer Gerie van der Linden van de schrijvende pers ook veel aandacht. Het Dagblad De Telegraaf heeft tijdens een kerstreis een keer een hele pagina besteed aan het leven op zee met kerst van 'zij die van de sonde leven'.

Jacob Kuiper

Zes mannen van de „Cumulus” onderscheiden

Zes leden van de bemanning van het Nederlandse weerschip „Cumulus” ontvingen gisteren in Rotterdam een onderscheiding van de Kon. Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen voor het redden van zeven opvarenden van het Noorse schip „Marga”, dat voor de Franse kust in nood was geraakt. De zes mannen haalden de Noren in een motorsloep van boord; een moeilijke redding, want de motor van de sloep sloeg af. „Maar”, zei kapitein Groen van de „Cumulus”, „ik heb mannen aan boord, die het desnoods met de braadslee van de kok geprobeerd zouden hebben”.

20 feb 1951

het weer
vrijdag, 20 Feb 50
Van onze weerkundige medewerker

DE BILT - Er treedt vandaag en morgen een lichte weersverbetering op. Na een koud week-einde krabbelt de temperatuur wat omhoog. Vandaag wordt het een graad of 12. Zaterdag en zondag werd het niet warmer dan 10 à 11 graden. Het is niet alleen de temperatuur die het wat aangename maakt, ook de zon krijgen wij te zien. Vandaag al meer dan op zaterdag en zon- dag samen. Morgen kunnen ook periodes met zon worden ver- wacht.

De depressie, die in de tweede helft van vorige week het weer beheerste, ligt nu boven Scandi- navie en neemt snel in betekenis af. In het weekende veroor- zaakte deze depressie boven het noorden van de Noordzee een zware storm. Het Nederlandse weerschip Cumulus, op weg naar de positie 66 noord 2 oost, moest meer dan een etmaal te- gen een zeer zware storm wind- kracht 10 optornen. Inmiddels is de storm boven het noorden van de Noordzee geluwd.

Zondag trok een randstoring langs de Wadden. Deze storing bracht niet alleen veel regen,

HOOG WATER
21 oktober: Delfzijl 9.14 en 22.01, Dor- drecht 2.21 en 14.20, Harlingen 2.00 en 13.54, IJsbjorden 1.21 en 14.04, Scheveningen 0.26 en 12.56, Vlissingen 11.54.

ZON EN MAAN

	zon	maan
op onder	07.13 17.31	02.55 03.27
21 okt.		

maakte deze depressie boven het noorden van de Noordzee een zware storm. Het Nederlandse weerschip Cumulus, op weg naar de positie 66 noord 2 oost, moest meer dan een etmaal te- gen een zeer zware storm wind- kracht 10 optornen. Inmiddels is de storm boven het noorden van de Noordzee geluwd.

Zondag trok een randstoring langs de Wadden. Deze storing bracht niet alleen veel regen,

20.10.50 (Door Jan Pelleboer)

De voor eind oktober warme, lucht was vanmorgen verdreven nadat in de avond en nacht een koufront was gepas- seerd met de meeste regen tussen 10 en 15 mm in west- en noord-Nederland. Meeden kreeg 16 mm. Met de 13 mm die ik vanmorgen mat, kwam ik in ok- tober inmiddels op 113 mm. Groningen stad 104 mm neerslag. Plaatselijk in het Noorden en in Zeeland is de 100 mm overschreden.

De depressie trekt naar zuid- Scandinavië weg, gevolgd door een paar buien. Langs de Wadden even een har- de tot stormachtige wind maar ook snel ophellingen. De barometers stijgen sterk op de Britse eilanden. In zuidwest-Engeland had de barometer vanmorgen al een stand van 1020 mb bereikt.

Deze rug van hogedruk zal morgen en vrijdag, de beide laatste oktoberdagen, wel iets kouder maar vrij goed herfstweer geven met vrijwel geen bui- en, wel flinke opklaringen. Overdag 10 à 12 graden, 's nachts dichtert bij het vriespunt.

In Noord-Schotland stond van- morgen een stormachtige noordenwind bij 17 graden.

Het koudst hebben de Nederlanders het die tot de bemanning van het weerschip Cumulus behoren tussen IJsland en noord-Noorwegen gelegen, met een krachtige noordoostenwind, drie graden, waarbij natte sneeuw en hagel. De Nederlanders in zuidwest- Frankrijk met gisteren tot 28 en Spanje tot 27 graden hadden het het warmst.

In Noord-Schotland stond vanmorgen een stormachtige noordenwind bij 17 graden.

Het koudst hebben de Nederlanders het die tot de bemanning van het weerschip Cumulus behoren tussen IJsland en noord-Noorwegen gelegen, met een krachtige noordoostenwind, drie graden, waarbij natte sneeuw en hagel. De Nederlanders in zuidwest- Frankrijk met gisteren tot 28 en Spanje tot 27 graden hadden het het warmst.



Bootsman Platschorre



De ploeg van het NOS journaal

HET WEER

door Hans de Jong

MAANDAG 19 SEPTEMBER 1983

Weerrapporten

Nieuw nat record

Het was gisteren een slecht dagje. We zagen de zon niet, het was zeer winderig en bovendien was het bij vrijwel aanhoudend regenachtig weer tamelijk koud, met 's middags dertien of veertien graden.

Zo'n vervelende dag heb ik tijdens mijn veertien-daagse vakantie op Ameland er niet bij gehad. Het regende wel, maar dan vooral in de nacht en tegen de ochtend, maar werd de dag een paar uur oud, dan kwamen de opklaringen weer door. Ook van die zeer zware buien van eind vorige week hebben we weinig gemerkt. Er trok wel vaak een stoet buien soms met onweer ten noorden van de eilanden langs, maar de slechte luchten bleven op afstand, ook zaterdagmorgen bij ons afscheid van het vakantieoord. Eenmaal voet aan de vaste wal gezet begon de builigheid pas goed en vielen er vrijwel continu plensbuien tot Gorredijk.

Pas terug in de weerkamer bracht de eerste kaart die uit de machine rolde een depressie die er zijn mocht, namelijk een minimum van 945 mb op weg naar het zeegebied tussen IJsland en Noorwegen.

Het grote spinnenweb is een samenvoegsel van een normale depressie en een deel van het restant van de oude tropische cycloon Chantal. De laatste heeft de afgelopen dagen op weg naar de Azoren de geest gegeven, maar uit die combinatie heeft zich een zeer vurig systeem ontwikkeld dat, zoals gezegd, langzaam op weg is naar het noordoosten.

den-Europa en zo doorgaand over Polen tot west-Rusland. In deze zone zullen hogedrukgebieden actief blijven. De middagtemperatuur kan bijvoorbeeld in zuid-Duitsland dan tot 18 à 20 graden komen. Het noorden van Zwitserland is wat koeler dan de zuidelijke gebieden, waar de 20 graden wordt overschreden.

In het noordwesten van Europa blijft het weer periodiek baldadig. Ook in de Benelux moet gerekend worden op wisselvalligheid, maar tijdens het overkomen van een uitloper van het continentale maximum kan er best eens een betere dag zijn met weinig buien en meer zon. Ook vandaag zullen we de zon veel beter in het vizier hebben dan gisteren, maar kans op een plaatselijk bui blijft er wel.

De bemanning van ruim 25 koppen van het Nederlandse weerschep Cumulus op de post Lima, westelijk van Schotland, zag de barometer zondag eerst tot 960 mb dalen en daarna bij een westerstorm van kracht 9 tot 10 Beaufort met zes millibar in drie uur tijd omhoog stuiven. Het weer van de komende week zal het gunstigst zijn voor de vakantiegangers in Spanje, zuid-Frankrijk, mid-

Weerrapporten van gisteravond 20 uur

weer	max temp	nrs
Amsterdam	regen	14 6
De Bilt	regen	15 7
Deelen	regenbui	15 3
Eelde	regen	13 4
Eindhoven	regen	16 1
Den Helder	regen	15 3
Rotterdam	regen	15 6
Twente	regen	14 2
Vlissingen	regen	15 3
Zd Limburg	gheel bew.	16 0
Aberdeen	zwaar bew.	13 0.2
Athene	onbewolkt	29 0
Barcelona	onbewolkt	25 0
Berlijn	zwaar bew.	18 0
Bordeaux	onbewolkt	24 0
Brussel	regen	16 0.8
Frankfort	zwaar bew.	18 0
Geneve	onbewolkt	20 0
Helsinki	regen	16 0.1
Innsbruck	onbewolkt	19 0
Klagenfurt	onbewolkt	20 0
Kopenhagen	zwaar bew.	- 0
Lissabon	onbewolkt	26 0
Locarno	onbewolkt	23 0
Londen	licht bew.	18 2
Luxemburg	zwaar bew.	15 0
Madrid	onbewolkt	31 0
Malaga	onbewolkt	27 0
Mallorca	onbewolkt	28 0
Malta	onbewolkt	27 0
München	onbewolkt	17 0
Nice	onbewolkt	25 0
Nice	regen	15 0.2
Paris	regen	20 0.1
Rome	onbewolkt	26 0
Split	half bew.	23 0
Stockholm	licht bew.	16 0
Wenen	licht bew.	19 0
Zürich	onbewolkt	18 0
Casablanca	zwaar bew.	23 0
Istanbul	half bew.	32 0
Las Palmas	onbewolkt	- 0
Tel-Aviv	licht bew.	29 0
Tunis	licht bew.	27 0

HOOGWATER dinsdag 20 sept
 Vlissingen 1.51-14.11 Haringvlietluisen
 1.59-14.28 Rotterdam 2.59-16.16 Scheve-
 ningen 2.41-15.17 IJmuiden 3.32-15.54
 Den Helder 7.35-20.14 Harlingen 7.42-
 22.17 Delfzijl 11.50- -

De bemanning van ruim 25 koppen van het Nede-
 landse weerschep Cumulus op de post Lima, weste-
 lijk van Schotland, zag de barometer zondag eerst
 tot 960 mb dalen en daarna bij een westerstorm
 van kracht 9 tot 10 Beaufort met zes millibar in
 drie uur tijd omhoog stuiven. Het weer van de
 komende week zal het gunstigst zijn voor de
 vakantiegangers in Spanje, zuid-Frankrijk, mid-

Het begin van een reis

Een man die ontelbare reizen naar de Cumulus heeft gemaakt, maar nog nooit een reis op het weerschip heeft beleefd, is Sjaak van den Ham. Zelfs een reisje van Rotterdam naar IJmuiden is er nooit van gekomen. Toch hoort Sjaak eigenlijk wel bij de “Cumulus familie”. Hij bracht de KNMI-ers en hun bagage altijd

veilig van en naar de Cumulus. Ook al kwam het weerschip midden in de nacht aan, hij stond met een busje klaar om je thuis te brengen.

Er waren meer chauffeurs die voor het vervoer naar de Parkkade zorgden, zoals Wim Kuus, Gert van



Sjaak van den Ham en Kees Niebeek bij het blauwe busje



Aankomst van de Cumulus

Kessel, Kees Niebeek en Leo Schiks, maar als Sjaak je bracht wist je één ding zeker: het wordt de toeristische route langs Breeka (Krimpen aan de IJssel) voor koffie met een balletje. Ook al was het spekglad: toeristische route.

Sjaak vertelt met veel plezier anekdotes, onder anderen over de zwarte bende (douane).

“Als je de Lada met twee man er in zag staan, wist je het wel. Vaak mocht je tien meter rijden, en dan werd je aangehouden. Alles moest dan uit de rode Ford Transit (ik vergeet het kenteken 05-RL-58

nooit); ook alles boven op de imperiaal moest los! Later reden we met vw-busjes met aanhanger. Ik weet nog dat ik het opvallend vond dat iemand een stereoset met grote boxen meenam aan boord, en die set na de reis weer gelijk mee naar huis nam. Voor de gein zei ik onderweg, dat de zwarte bende achter ons reed. De muzikliefhebber kromp ineens...”

Sjaak matste de collega's met veel bagage vaak door hen voor de deur af te zetten. Ook werd hem wel gevraagd of hij enkele dagen voor een Cumulusreis nog richting de Parkade ging. Sjaak bracht dan bijvoorbeeld een grote partij hout alvast naar het weerschip. Kortom, de oud-Cumulusvaarders praten nog altijd met respect over deze markante chauffeur.

Ate Reitsma.



De rode Ford Transit

Neptunusfeest op station Mike

(Lokatie 66½° Noord en 2° Oost)

Het KNMI besloot in het jaar 1979 over te gaan op de Finse Radiosonde RS90 aan boord van het weerschip, we hadden al jaren de Engelse en de Amerikaanse sonde gebruikt en dus werd het weer eens tijd om op iets anders over te gaan. Niks mis met dat idee. Het maritiem in gebruik zijnde systeem van de Finnen, was duidelijk anders dan wat we gewend waren in De Bilt. En om die reden werd besloten een Fin, Reijo

Valtanen van Vaisala, naar Nederland te halen en hem een reis aan boord van het weerschip te laten maken. Hij zou aan boord een groep Nederlandse sondaren les gaan geven in het klaarmaken, ijken, lanceren en van de ballon met de sonde, altijd handig om een sonde mee te sturen, en daarna de



Willem Koetse, Chiel Uythoven, geknield Reijo Valtanen en Piet de Vries





Ymke Hogenhuis



Frank Kroonenberg



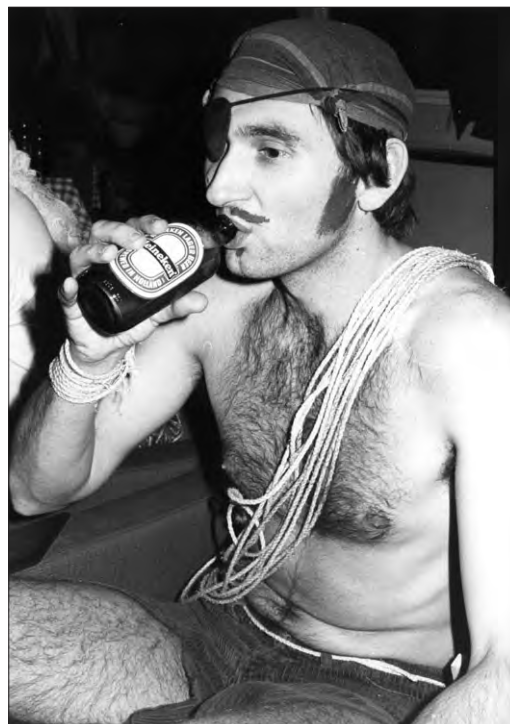
Paul Lekransy



Hendrik Snip



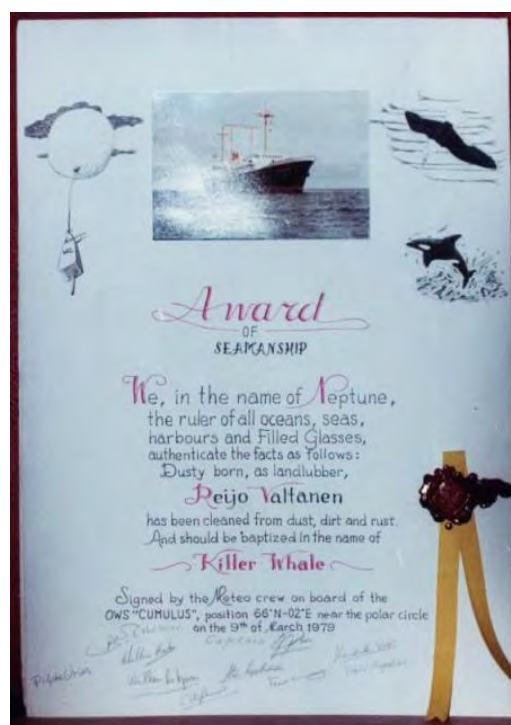
Reijo Valtanen, met Willem Rotgans



Chiel Uythoven

gegevens te bewerken te verzenden naar de wal. De groep sondaren moest zo groot mogelijk zijn en dus ging de meteoploeg die reis met 10 man naar zee. Nu wilde het geval dat het een mooie reis was, veel sondes afgekeurd moesten worden en dus was er eigenlijk veel tijd voor andere, vaak veel leukere zaken. Reijo Valtanen vond het Nederlandse schip ongeveer het Walhalla op gebied van versnaperingen in vloeibare vorm. De prijzen van die versnaperingen lagen in Finland op een heel ander niveau. Na veel klaverjas drives, tafeltennis wedstrijden en andere spelletjes, kwam er toch een einde aan de reis en om Reijo te bedanken voor zijn inspanningen op elk gebied, werd er voor hem een Neptunusfeest georganiseerd. In de avonduren van de 9de maart 1979, werd Neptunus met zijn gevolg aan boord ontvangen en kon het doopfeest beginnen. Na doodsangsten te hebben uitgestaan viel alles uiteindelijk toch wel mee. Hij moest een kunstdrol uit een rokende nachtspiegel eten, zeewater drinken uit een mooi bewerkt glas en bij de dochter van Neptunus op schoot zitten. Daarna ontving hij de oorkonde en werd hij herdoopt in de naam "Killer Whale". En toen kon het feest beginnen. Na zijn vertrek uit Rotterdam, hebben we nooit meer iets van hem gehoord.

P. IJ. de Vries





Bootsman Jongeneel, Ben van den Berg, Kaapverdiaanse matrozen en stuurman Van Rijn



Hans Henneman, kapitein Bos.

Neptunusfeest ter gelegenheid van afscheid Willem Gisius augustus 1981



Werktuigkundige Gisius, kapitein Bos, stuurman Van Rijn en chef meteo Van den Berg



Victor Bruyn van Roozenburg, Willem Rotgans en Frank Kroonenberg





Vrouwen aan boord

Er zijn slechts drie vrouwen die op de Nederlandse weerschepen hebben gevaren: Geri van der Linden, Ineke Dorresteyn en Carolien Ruiters. Geri was in 1978 de eerste, en daar is toentertijd in diverse media aandacht aan besteed. Toen ik Geri vroeg of zij haar ervaringen op de Cumulus voor dit boek op papier wilde zetten, reageerde zij heel bescheiden: “Nee, ik heb maar vier reizen gemaakt, zo bijzonder is dat niet”. Na enig doorvragen blijkt dat het toch wel bijzonder was. Binnen het management waren de meningen over vrouwen aan boord van de Cumulus verdeeld. Toen Geri met haar toenmalige chef over bevordering sprak, zei de heer Klein: “Dat gaat moei-



Ineke Dorresteyn met Piet de Vries en Piet van Helsdingen



Geri van der Linden

lijk, want dan zou je ook met de Cumulus moeten varen”. Tot zijn verbazing, antwoordde Geri dat ze dat juist wilde. Het ging niet zonder slag of stoot, maar uiteindelijk kwam het goed. In een interview in het Algemeen Dagblad na haar eerste reis vertelde Geri: “Ik bleef doordrammen, ik wilde dat doen waarnaar ik heb gesolliciteerd.” Haar ploegleider tijdens haar eerste reis, de heer Van der Grift, was

nuchter. In een interview in Profiel zegt hij: "Nee, het is niet met de andere ploegleden besproken dat er een vrouw mee zou gaan. Dat was ook niet nodig. Onze maatschappij gaat wel eens mank aan teveel inspraak. De eerste reis is altijd een proefreis. Ook bij mannen." Zelf vatte Geri het in Profiel als volgt samen: "Het was geweldig, in april ga ik weer mee."

Ate Reitsma.



Carolien Ruiters (in het midden) zwaait de Cumulus uit

Culinair

Het voedsel was van uitstekende kwaliteit aan boord. Kok Brouwer, die bij de vaste inventaris van de Cumulus hoorde, wist onder soms moeilijke omstandigheden, altijd heerlijke maaltijden te bereiden.

In de Weergave van oktober 1994 beschrijft Arie Griffioen het als volgt:

Tijdens slecht weer aten we aan tafels met slingerlatten en natgemaakt tafellinnen tegen het schuiven van spullen die op tafel stonden; de tijd van soep eten "op het zeetje" (met 1 hand lepelen en met de andere het bord meebewegen op het slingeren van het schip, zodat de inhoud niet over de rand golfde).

Als voorbeeld het kerst menu van 25 december 1976:



Shrimp cocktail,
Crème Argenteuil,
Poached sole au vin blanc,
Asperges à la Viennoise,
Dinde braisé à la Cultivateur
Sauce champignons,
Pommes de terre Bataille Château Duchesse,
Glace fleurette,
Fromage,
Fruits assortis,
Coffee Cognac.



Piet Jansen serveert

SOEP BIJ WINDKRACHT 14

Kok-hofmeester Brouwer maakt honderdste reis op 'Cumulus'

"Ook al stond het schip op zijn kop, altijd heb ik soep gemaakt," zegt kok-hofmeester Gerard Brouwer (44), "Daarna schoof ik het probleem door naar de bemanning, want die moest het opeten. Dat valt bij windkracht 14 ook niet mee."

Brouwer maakt momenteel zijn honderdste reis op het weerschip 'Cumulus' dat in het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan zijn werk doet.

"Wij moeten soms werken onder de meest bizarre omstandigheden. Een ander probeert slecht weer te ontwijken, wij zoeken het als het ware op. De weerschepen doen meestal metingen op plaatsen waar de depressies overtrekken. Windkracht 11, 12.

Zelfs orkanen, wij zijn ze gewend. We mogen ook niet weg, tenzij er zich kalamiteiten voordoen. In de kombuis sta je af en toe te werken als een soort circusartiest. Dan glij je met een pan van de ene naar de andere kant, in het voorbijgaan een opengesloten oven dichtschoppend. Als ik thuis kom, zegt mijn vrouw weleens, heb je gevochten? Zit ik onder de blauwe plekken van het overal tegenaan stoten."



Tekst uit "De Ster"



Kok Brouwer





Herman Donker maakt een mallekok los

Zeelucht maakt hongerig, en daarom werd ook 's avonds en 's nachts vaak wat extra's opgepiept. Van eenvoudige bekkenbranders tot complete maaltijden.

En uiteraard werd er veel vis gegeten. Inktvis was, mits goed gebeukt, goed te pruimen, maar vooral roodbaars was niet te versmaden. En culinaire kenners herinneren zich vast ook de specialiteit "gebraden Mallekok" nog goed.

Ate Reitsma



Rob Griët

Enkele zekerheidjes aan boord:

Op de uitreis: bloemkool met handvat (karbonade met een "randje" vet)

Maandag: Fries rijsttafel (raasdonders met spek)

Woensdag: Herodeskloten (gehaktballen)

Vrijdag: pauselijk maal (gestoofde vis)

Zaterdag: snert met drijffijs



Richard Rothe



Piet de Vries fileert roodbaars

De tachtiger jaren



Victor Bruyn van Roozenburg, Jan Roest, Frank Kroonenberg en Ymke Hogenhuis



De Cumulus in Bergen in 1981



Paul Lekransy, Frank Kroonenberg, Willem Rotgans, Ymke Hogenhuis, Jan Roest, Piet de Vries en Jacob Kuiper





Blik vanaf de mast



Wim Armee en Piet de Vries schieten een zonnetje



*Dirk van der Grift, Hendrik Snip, Willem Koetse,
Bert Augustijn, Piet de Vries en Jacob Kuiper*



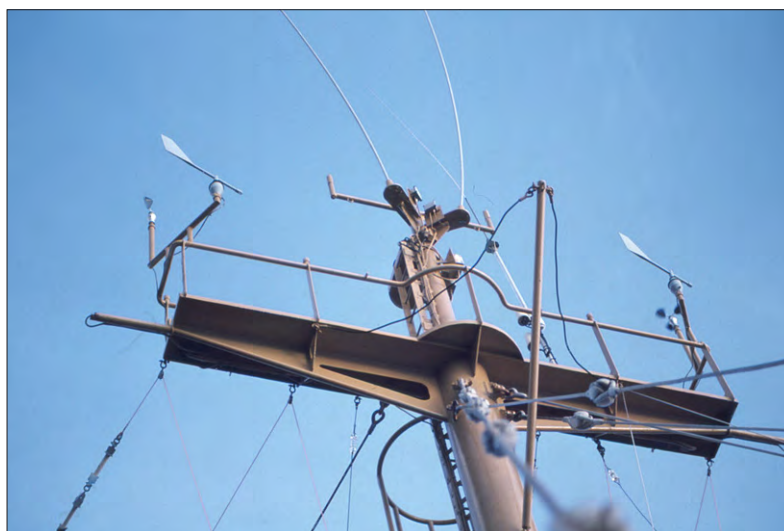
Blik vanuit de mast



De ploeg van kapitein Boef



Zwaar weer vanuit het observatiehuis



Een kapotte windmeter na 12 beaufort

Recreatie

Landrotten stellen vaak de vraag: “Wat deden jullie naast werken al die tijd aan boord?” Teveel om op te noemen, echter hieronder een greep.

Filosofie

Zoals het bekende spreekwoord zegt: “Na gedane arbeid is het goed filosoferen!” Met een groene pot en andere vrienden op de bank, kwamen de wijsheiden als vanzelf opborrelen.



Joost Prins (op de rug), Piet Wittebol, Dirk van der Grift en Jan de Kleine

*Als je je boterham afwisselend belegt met zoet en hartig, raken de smaakpapillen niet verzadigd, en kun je meer eten.
Filosoof W.R.*

*Dick Boersma had voor W.R. een aanvullende tip:
Als je potloodpunten recht op je boterham zet, gaan er veel meer op.*



Filosofen Bert Augustijn, Ab Maas en Geurt van Doorn

Sport

Tafeltennis was bijzonder populair. Vooral bij storm werd met veel effect gespeeld. Ook tafelfootbal vereiste een andere techniek dan op de wal. In de fitnessruimte werd heel wat afgefietst en geroeid. Met een zeetje had je soms het gevoel dat je de Alpe d'Huez opfietste. Bij tijd en wijle werd een bokswedstrijd georganiseerd, en er waren zelfs enthousiastelingen die hard liepen over de gangboorden.



Jan Roest



Ben van den Berg, Remy van de Sande en Jon Nellestijn



Ymke Hogenhuis en Ate Reitsma

Spel

Kaartspellen, zoals klaverjassen en bridge, werden heel veel gedaan. De laatste jaren was op de Cumulus mahjong een erg gewild spel. Voor de jongere lezers: dit was geen game die je alleen op je PC speelde, maar een spel met echte stenen, waar je vier man voor nodig had. Na een zeetje gingen wel eens alle stenen van tafel, maar dat was all in the game.



Ben van den Berg, Jon Nellestijn en Remy van der Sande



Mahjongspelers Ab Maas, Remy van der Sande, Cyril Schippers en Herman Donker

Doe het zelf

Dit moet niet altijd letterlijk worden opgevat. Zo waren er varianten op de bekende uitspraak "Wat zijn ogen zien, maken zijn handen": "Wat zijn ogen zien, maken de handen van de Meester" en "Wat zijn ogen zien, maken zijn handen kapot".

Er werd heel wat afgeklust aan boord, met prachtige resultaten. Een goed voorbeeld was de zeilboot die Dirk van der Grift voor zijn zoon heeft gemaakt. De mast werd in de vulhut van de Cumulus perfect in vorm geschaafd, en dat op een schip dat voortdurend in beweging was. Er werd van alles in elkaar

geknutseld, van keukenkastjes tot vogelhuisjes, en van schaalmodellen van de Cumulus tot scheepje-in-fles.



Rondje om de Cumulus

Meester Willem Gisius nam af en toe zijn speedboat mee. Bij heel weinig wind werd dan een rondje om het weerschip gevaren. Soms werd er ook gezeild met een sloep.

Piet de Vries en
Cyril Schippers



Wim Gisius en Piet de Vries

Piet de Vries



Film

Op woensdag- en zaterdagavond werden in de recreatiezaal documentaires en bioscoopfilms van de rvd getoond. Sommige bemanningsleden gaven ook wel diavoorstellingen; letterlijk 1001 dia's werden dan getoond op een avond. Verder kregen we soms culturele films in kleine kring te zien.

Altijd feest



Simon Koning, Nico Borst en Kees Bekkering



Violist Nico Borst en eerste meester Foeifoei



Jaap voor de Poort



Stuurman van Rijn, chef Meteo Nico Borst, kapitein Bos



Henk Geist, Niek van de Blom, Jan Fernhout en Bert Augustijn



Niek van de Blom, Piet de Vries, Cyril Schippers



Onder andere Jaap voor de Poort, Fred Hofman, Piet Wittebol, Dick Boersma en Jan Roest smullen



Geri van der Linden, Bert Augustijn, Richard Rothe en Jan Fernhout



Jan de Kleine, Dirk van der Grint, Henk Geist en Bert Augustijn op een terras in La Caruna



Hendrik Snip, Rob Griët, Stuurman Willem Armee, René van der Velden, Piet de Vries en Ate Reitsma, niet direct de doelgroep van Marlboro



Piet de Vries en Piet Wittebol in kerstseer



Piet de Vries, Willem Rotgans, Frank Kroonenberg, bootman Jongeneel, wtk Gisius en Jacob Kuiper

Visserij aan boord van de weerschepen.



Als verwoed sportvisser kwam ik in 1967 bij de radio-sondegroep van het KNMI te werken.

Collega Herman Donker en ik hebben het voortouw genomen om de visserij die destijds vanaf de weerschepen bedreven werd, wat beter aan te pakken.

Boeken werden geraadpleegd en soms werd een niet onaanzienlijk deel van ons salaris aan materiaal uitgegeven! Zo werd door Herman een heuse “biggame reel” met dito hengel aangeschaft.

Op station Alpha werd roodbaars gevangen op een diepte van honderd meter tot zo’n honderdvijftig meter.

Ab Maas tussen de roodbaarzen



Op station Mike (gelegen tussen IJsland en Noorwegen) werd ook roodbaars gevangen, echter op grotere diepten, tot 350 meter. Deze vissen waren ook groter dan op Alpha, soms wel 5 à 6 pond. En een enkele keer werd in april schelvis gevangen van bijzonder grote afmetingen. Vissen van 96 cm werden op een dag aan dek gebracht, wel dertig stuks. Het gewicht van deze vissen bedroeg regelmatig zo’n zestien pond, hetgeen door het Rivo, als zeer groot werd gekwalificeerd. Het bleek dat deze schelvis hier een paaiplaats hadden en na paaien als gekken beten. De diepten waarop we ze ving, honderd meter en meer, moest ook weer door ondervinding worden uitgevogeld. We visten met gevlochten lijnen zonder rek erin en met merktekens, door ons aangebracht.

Later werd door ons op station Mike, ook zalm gevangen, deze werden aan de oppervlakte gevangen, met drijvende lijnen van 250 meter lengte met haken beaasd met sprout of jonge haring, die ik van het Rivo uit IJmuiden meekreeg. De grootste zalm was 1,10 meter met een gewicht van 21 pond. Echter de meesten hadden een gewicht van rond 8 pond.

Elke sportvisser weet te vertellen dat de grootste altijd wordt verspeeld, zo ook ik. Want ik vergeet nooit die ochtend, toen Paul Lekransy mij uit mijn kooi haalde, om mijn hengel in te halen omdat we gingen varen (we lagen meestal te drijven). Er stond 35 knopen wind en er bleek een grote zalm aan mijn hengel. Tot drie keer toe kon ik hem boven het net



Macrofotograaf Bert Augustijn



Jonge roodbaarsjes



Herman Donker rookt makreel



Jos Broeke met een pijlstaartinktvis



Bert Augustijn

dat Paul hanteerde brengen (het beest raakte met de kop de ene kant en met de staart de andere kant van het net, het net was 1,50 x 1,50 meter). Mijn vislijn knapte helaas bij een grote zwieper van een golf af en weg was de zalm. Leuk is misschien het verhaal van onze Interzalm B.V., deze bv werd bemenst door Jan Schaap, Arie van de Ruit en Bert Augustijn. Gezamenlijk hadden we

geïnvesteed in deze bv, maar belangrijker was dat via deze constructie, de lijnbewaking dag en nacht was gegarandeerd.

De grootste vissen werden echter op Kilo gevangen. Hier werd tonijn, braam, wrakbaars, pijlinktvis, makreelgeep en last but not least haai gevangen. Herman Donker heeft nu nog het record op Mako-

haai (272 kg). Deze haai kreeg hij aan de lijn rond 15.00 uur en hij werd rond 21.00 uur geland (Herman mistte de thee, pannenkoeken en de koffie). Herman was bijna zo dood als de haai, die zich letterlijk heeft doodgevochten. Zelf heb ik nog twee records in handen, en wel een blauwe haai van 150 kg en een koolvis van 27 pond. Die haai van 150 kg was een zwanger wijfje, dat aan dek 50 jongen baarde, gezien dit feit geen heldendaad naar mijn gevoel.



Bert Augustijn

Positieve bijkomstigheid van de visserij was wel, dat we vaak een lekker gebakken visje bij onze werkzaamheden konden nuttigen.

Bert Augustijn



Arie van de Ruit



Een blauwe haai



Cyril Schippers maakt een roodbaars schoon



Piet de Vries bakt vis

NORTH ATLANTIC FISHING MATCH.

Datum	soort vis	lengte	naam visser	winnaar	tijd	gevecht	takelaars	opmerking jury
3-7-71	Blauwe haai	1,49m	Augustijn	Augustijn	38min	Remmerswaal. Donker		psychologisch verkeerd. venijnige haai
3-7-71	Blauwe haai	1,51m	Broeke	Broeke	45min	Augustijn. Donker		eerlijk gevecht
3-7-71	Wrakbaars	42 cm	Broeke	Broeke	6 min	solowerk		kort maar hevig met pracht techniek
3-7-71	Wrakbaars	43 cm	Broeke	Broeke	6 min	solowerk		ongeevenaarde techniek van Broeke
4-7-71	Blauwe haai	1,73m	Donker	Donker	1 uur	Augustijn. Remmerswaal		goede techniek
4-7-71	Blauwe haai	2,75m	Donker	haai	1 1/2 uur			Donker maakte teveel voet foutjes. haai baarde in het water 14 jongen
5-7-71	Blauwe haai	2,73m	Donker	Donker	1 uur	hele bemanning		echt mannaarwerk. haai baarde op het dek 46 jongen
6-7-71	Wrakbaars	42 cm	Donker	Donker	6 min	solo		mooi werk
6-7-71	Blauwe haai	± 3 m	Donker	haai	45min			gevoeligheid op de slip te gering
6-7-71	Wrakbaars	48 cm	Augustijn	Augustijn	5 min	solo		slip tekort. geluk
6-7-71	Blauwe haai	90 cm	Donker	Donker	10min	solo		kleinwerk
5-7-71	Blauwe haai	2,20m	Augustijn	Augustijn	45min	de Vries. Donker		pracht afdrilwerk van Augustijn
16-7-71	Tonijn	65 cm	v. Milt	v. Milt	geen	solo		volhouden is beloond
18-7-71	Wrakbaars	52 cm	de Vries	de Vries	10min	solo		door juiste werptechniek overwinnaar
20-7-71	Braam	40 cm	Donker	Donker	geen	solo		onverwachte kans goed gegrepen
21-7-71	Blauwe haai	3,10m	Donker	Donker	45min	Remmerswaal. Augustijn		haai weer vrijgezet. echte sportvisser.
22-7-71	Blauwe haai	2,25m	Donker	Donker	50min	Remmerswaal. Augustijn		Broeke had de haai aan zijn staart en Donker had hem
22-7-71	"	"	Broeke	Broeke	"	"		aan zijn bek vast.
22-7-71	Blauwe haai	"	Augustijn	haai	20min	"		te kleine haak
23-7-71	Blauwe haai	"	Augustijn	haai	"	"		Hier werden alle fouten gemaakt die een sportvisser kan maken
23-7-71	Blauwe haai	"	Augustijn	haai	"	"		te gehaast, praat teveel, geen goed materiaal
23-7-71	Blauwe haai	"	Augustijn	haai	"	"		slip techniek en voetwerk niet goed
23-7-71	Blauwe haai	2,13m	Augustijn	Augustijn	15min	de Vries. Donker		klein werk
24-7-71	Blauwe haai	2,75m	Augustijn	haai	2 1/2 uur	Remmerswaal. Donker		het drillen was goed werk, maar de takelploeg maakte een fout.
24-7-71	Blauwe haai	2,35m	Donker	Donker	50min	Schippers. Broeke		routine
26-7-71	Wrakbaars	"	Broeke	wrakbaars	"	"		dit was het meest dramatische moment van de visserij. prutswerk.
26-7-71	Inktvis	1,58m	Broeke	inktvis	5sec	"		door onverklaarbare oorzaak brak de lijn maar,
26-7-71	"	"	Augustijn	"	"	"		door zeer snelle reactie met net geschept
27-7-71	Blauwe haai	2,70m	Donker	Donker	45min	Augustijn. Schippers		routine werk
28-7-71	Tonijn	80cm	Donker	Donker	10min	de Vries		kon het niet helpen. tonijn woog 16 pond
28-7-71	Wrakbaars	49cm	Augustijn	Augustijn	5 min	solo		haal op
28-7-71	Blauwe haai	"	Donker	haai	"	"		haai schuurde direct de lijn door
28-7-71	Blauwe haai	± 1,50m	Broeke	haai	30min	Remmerswaal. Donker		strop bleef achter dobber haken en pang zei de lijn
28-7-71	Blauwe haai	± 2,70m	Augustijn	haai	30min	"		materiaal te zwak en pang zei de lijn
28-7-71	Blauwe haai	± 2,76m	Donker	Donker	30min	Augustijn. Remmerswaal		de laatste haai van de reis.

In totaal werden er deze reis 22 haaien aan de hengel vastgeslagen waarvan er 12 op het dek werden gelegd, hierbij was de grootste haai 3,10m lang en had naar schatting een gewicht van ± 125 kg. Ook was er een haai bij welke op het dek jongen begon te baren het werden er 46 waarvan de meeste in zee werden terug gezet en direct weg zwommen.

Punten telling:

	Donker	Augustijn	Broeke	de Vries	v. Milt
Blauwe haai	1.1.1.3	1.1.1	1.1		
1 punt	1.1.1.1				
Wrakbaars	5	5.5	5.5	5	
5 punten					
Tonijn	10				10
10 punten					
Inktvis		1	2		
Vreemde vis	15			5	10
Totaal	40	14	14	3x=15	3x=30
Meest					
gevangen vis	5	4	3	2	2
Grootste vis	5	4	3	2	1
Lekkerste vis	3	1	4	5	2
sportiviteit	2	1	5	3	4
Totaal	55	24	29	27	19

Reglement:

1. Kile vis moet met de hengel of vislijn gevangen worden.
2. De vangst moet door tenminste één getuige onder ede worden bevestigd.
3. Het totaal aantal punten van de heren de Vries en v. Milt wordt met 3 vermenigvuldigd.
4. Een bijzondere vis krijgt een aantal punten ter beoordeling van de jury.
5. De jury kan extra punten geven voor sportiviteit of een juiste wedstrijdmentaliteit.

De jury bestond uit de heren Bekkering, Schippers en Vrede.

De puntentelling en de opmerkingen zijn ontsproten uit de rijke fantasie van de heer Bekkering, welke op sportvis gebied een volkomen leek is, de Deelnemers.

Harm's sportvis schip.

Geboorte van een blauwe haai

Reünie weerschepelingen

13 november 1985, het ows Cumulus vertrekt voor het laatst uit Rotterdam. Het zal leeg blijven, daar aan de Parkkade, vlak boven de Maastunnel. Maar voordat hij mag vertrekken zijn er nog een paar afscheidsbijeenkomsten. Ik wilde feestelijkheden schrijven, maar dat kreeg ik niet op papier. Dat wil niet zeggen dat die bijeenkomsten niet gezellig waren en na verloop van een paar uur niet feestelijk, maar zo'n afscheid en nog voor altijd ook, is niet echt feestelijk.

Door gebrek aan ruimte waren er twee bijeenkomsten voor het personeel van de diverse diensten.

Op 12 november waren de echte oudgedienden van het KNMI bij elkaar. Daarbij waren, hoewel erg jammer, geen mensen uitgenodigd van de RLD, Radio Holland maar wel een enkele gast van Van Nievelt en Goudriaan, zoals meester Oostra en Van Wijngaarden. En zoals op iedere bijeenkomst van oudgedienden, ik kan er tegenwoordig over meepraten, werden vele herinneringen opgehaald. En ineens is dan bijna alles leuk geweest. De nare dingen worden gelukkig veelal vergeten. Gememoreerd werd de geschiedenis van de Nederlandse weerschepen, de koopcontracten opstellen, het uitzoeken van de schepen uit de "mottenballenvloot", het verbouwen en de eerste reizen. Maar wie zeggen de namen USS PF 58 Abilene en USS PF 102 Forsyth, de latere Cirrus en Cumulus I, nu nog wat? En toch waren dat de schepen die door onder meer de heer Buyense en de heer Vesseur uitzocht werden. Beide schepen hadden als oorlogsschip al weerschepenwerk uitgevoerd op de Noord-Atlantische Oceaan gedurende de laatste twee jaren van de Tweede Wereldoorlog. De heer Buyense maakte zelfs de eerste proefvaart van de Cirrus mee.

Vooraf het verblijf aan boord gedurende de eerste jaren en zeker voor de verbouwing van de schepen liet, naar huidige normen, veel te wensen over. Maar de gezellige avonden met (kaart)spel en vaak muziek maken werden ook aangehaald.

Onder het genot van koffie, gebak en andere goede zaken, werden natuurlijk toespraken gehouden en werd uitgelegd wat voor veranderingen er aan staan te komen op het gebied van het maritieme



Afscheidstoespraak van Boersma



Onder meer de heren Koen, Buyense, Zagt en herken je meester Oostra?

waarnemen. Vervolgens kon een ieder meedoen aan een rondleiding, waarbij voor sommigen een aantal werkzaamheden met totaal andere apparatuur, bijna onherkenbaar waren. Ga maar na in hun tijd acht of meer telegrafisten aan boord met één of twee technici en nu maar één. Op de brug ging vroeger bijna alles met de hand en dat is nu volledig geautomatiseerd. Na de rondleiding kreeg iedereen een wapenschildje van de Cumulus en werd er afgesloten met een gezellig samen zijn in de salon met een hapje en een drankje.

Op 13 november 1985, de dag van het laatste vertrek, was er 's morgens voor het vertrek nog een bijeenkomst voor de nog varende radiosondaren, oud-opvarenden en kantoorpersoneel van Van Nievelt en Goudriaan. Zelfs de lokale radio, de pers, maar ook een tv-ploeg van de NOS was aan boord. Het werd een gezellig samen zijn en je moet niet denken dat alleen die "heel" erg oude sondaren sterke verhalen vertelden, maar ook de "jonkies" konden er wat van. Ook hier weer toespraken, maar deze dag had ook iets verdrietigs. Het schip zou om 13.30 uur vertrekken en met zekerheid niet terug keren. Het was niet anders.

De tv-ploeg ging mee naar Hoek van Holland en zond 's avonds, in het jeugdjournaal, de filmbeelden van het laatste vertrek uit. De havenbrandweer deed uitgeleide en liet een blusboot een ereboog van water maken.

P. IJ. de Vries



Dreigende wolken en een blusboot; een passend afscheid van Rotterdam



Een volle salon

De Starella buigt voor de Nederlandse vlag

Op 18 november 1985 was de laatste aflossing van de Cumulus met de Starella. De fotoserie gemaakt tijdens de aflossing 's middags om ongeveer 12.00 uur.

De Starella komt aanvaren, boven de schepen vliegt een Nimrod van de RAF. Heel keurig buigt de Starella tijdens de aflossing voor de Nederlandse vlag. Toeval?



Handover Cumulus in Hull

Een beetje historie

Het is 11 september 1947, als het Nederlandse weerschip Cirrus uitvaart naar het station "K", (KILO) in de Golf van Biskaje, voor haar eerste reis. Er waren 427 reizen voor nodig, om deze geschiedenis voor Nederland te laten eindigen. In 1950 werd het weerschip Cumulus toegevoegd en dit schip werd in 1963 vervangen door de Cumulus II. In 1970 werd de Cirrus van de sterkte afgevoerd en niet vervangen. De laatste van de 427 Nederlandse reizen was de 169ste reis van het weerschip Cumulus II. En die reis

startte op 13 november 1985. De reis zou gaan naar het station "L" (LIMA), ten westen van Schotland.

De reis

Op 18 november 1985 loste de Cumulus II de Starella af. Daarbij werden we begeleid door een vliegtuig van RAF, een Nimrod. Dit vliegtuig heeft de aflossing fotografisch vastgelegd voor het nageslacht. Aan boord was een Nederlandse bemanning onder leiding van Kapitein J. Boef en de meteoploeg omvatte vier Nederlanders en twee Britse mensen, de groepsleider was P. IJ. de Vries. Verder waren er aan boord: U.R.W. Rothe, E. Andriessen en C. Woudstra. De Britse meteo's waren: R. Basingthwaigthe en D. Rudge. De Britse ploeg bestond ook nog een machinist en een technicus, om wegwijs gemaakt te worden op het schip en om ervaring op te doen



Aflossing van de Starella door de Cumulus



De laatste meteoploeg: Engel, Chris, Richard en Piet



De Heer Fijnaut tekent de overdracht onder toezicht oog van onder meer de heren Kamps en Scherpenhuizen

met de aanwezige apparatuur. De werkzaamheden waren deze laatste reis vrijwel dezelfde als die van voorgaande reizen. Ook was er voor deze reis nog een postdropping geregeld. We maakten van deze gelegenheid gebruik om de bemanning van de Koninklijke Marine Luchtvaartdienst enorm te bedanken voor jarenlange service die zij aan ons verleenden door vrijwel elke reis post te bezorgen.

(Alleen op station Alfa was het niet mogelijk om post te bezorgen.)

De werkzaamheden van deze reis waren vrijwel gelijk aan de "gewone", voorafgaande, reizen. Voor de tijd van het jaar was het een vrij rustige reis, zonder extreme windsnelheden. Op 5 december, werd zowel het St. Nicolaas feest als de verjaardag van kapitein Boef gevierd, terwijl het tevens het afscheid van de weerschependienst, voor zowel de bemanning als de meteoploeg, was. In een korte toespraak stond de kapitein stil bij de jarenlange samenwerking tussen de RLD, KNMI en Van Nieuvelt Goudriaan en tevens dat het KNMI, maar ook Van Nieuvelt Goudriaan, een goed schip kwijtraakte. Ook al was zij toen al bijna 23 jaar oud. Het KNMI bood de gehele bemanning een wapenschildje aan.

Op 10 december 1985, werd het station voor het laatst overgedragen aan de Starella, die daarmee ook haar laatste reis als weerschip maakte. Na een ruwe thuisreis, we moesten ons tenslotte toch kunnen herinneren dat we op een weerschip hebben gevaren. Op zondag 15 december meerde de Cumulus af in Hull, om circa 08.00 uur pt. 's Nachts om 00.00 UTC werd de laatste Nederlandse waarneming verricht.

De overdracht

De officiële overdracht vond plaats op 19 december



Schilderij van de laatste aflossing



De pond

1985 om 12.00 uur pt, te Hull. Voor dat het zover was, moest er nogal wat gebeuren aan boord. Veel Nederlandse apparatuur moest vervangen worden door Engelse en de salon moest ingeruimd worden voor het officiële deel van de "handover".

Maar op de 19de was alles in orde en konden de feestelijkheden beginnen. Als eerste was de Nederlandse delegatie aan boord. Deze bestond uit: De heer Van Scherpenhuizen, staatssecretaris van V en W, de heer H.M. Fijnaut, Hoofddirecteur van het KNMI, de heren B. Kamp, D. Boersma, J. Nipius en J. Vonk. De Engelse delegatie bestond uit de burgemeester van Hull, de heer J. Patton, de onderminister J. Lee, de heer J.F. Houghton, directeur de Met. Office, de heren D.N. Axford, president van de NAOS en U. Gärtner, vice-president van de NAOS. Daarnaast was er een vertegenwoordiging van J. Marr and son. Als aanspreekpunt was Captain Mackie aan boord. Van de zijde van de Cumulus waren de staf, een stuur-

man, een machinist en de kok, samen met de radio officier en de chef meteo aan boord gebleven.

De voorzitter van de NAOS, de Axford, de Nederlandse staatssecretaris, de heer van Scherpenhuizen houden een toespraak, waarin nog eens wordt uitgelegd dat het schip voor 1 pond overgaat in Engelse handen en dat een tocht van Rotterdam via station Lima naar Hull en ook nog ruim een maand durend, eigenlijk een Dutch Crossing is.

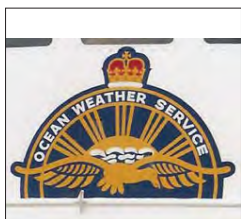
Cadeaus worden uitgewisseld, o.a. een prachtig schilderij van de aflossing. De rekening van 1 pond wordt contant betaald en er zijn naar mijn gevoel nog nooit zoveel foto's van een pond gemaakt. Daarna wordt de Nederlandse vlag gewisseld met de Engelse vlag. Ik kan u zeggen dat het strijken van de Nederlandse vlag en het daarna hijsen van de Engelse vlag een vreemde gewaarwording was en enige emotie veroorzaakte.

Het hele gezelschap woont dan nog een ballonlancering bij, zodat men ook weet hoe dat nu in werkelijkheid gaat. Dan is het tijd voor een hapje en een drankje en een koud buffet.

s' Avonds om 18.00 pt. vertrekt de ferry uit Hull en moet het Nederlandse gezelschap de Noordzee oversteken als passagier. Een totaal ander gevoel dan op het weerschip.

Dit was nog niet het absolute einde van het Nederlandse verhaal. Er werd namelijk afgesproken dat 1 machinist, de heer W. Meerkerk en 2 meteo mannen, de heren A.A. de Vries en C.E. Smith de eerste reis van de Cumulus als Engels weerschip zouden meemaken om de Engelsen wegwijs te maken op het schip. Het schip zou nog tot 29 mei 1996 blijven varen als weerschip onder de Engels vlag, met als roepletters GACA. Voorwaar een goed schip.

P.IJ. de Vries



De schepen na de weerschepentijd

Wat is er met de diverse schepen gebeurd in de loop der tijden? Van lang niet alle schepen is bekend wat er verder met hen gebeurde. Vele zijn, na hun intensieve arbeid op de Noord-Atlantische Oceaan, gesloopt. Enkele zijn omgebouwd tot een handelschip.

Veel interessanter is dat de beide Franse schepen, de France I en de France II, nog steeds volop in bedrijf zijn en ook de Cumulus II vaart nu nog als megajacht.

France I

De France I ligt op dit moment erg mooi te zijn



France I, museumschip in La Rochelle

in het Musée Maritime van La Rochelle. Het schip wordt in stand gehouden door vrijwilligers en ziet er nog steeds uit als een weerschep. Volgens de folders en de site van het maritiem museum beslist de moeite waard om te gaan kijken, als je in de buurt bent.

France II

Dit schip vaart nog steeds, voornamelijk in de mooie wateren van de Caribische Zee. Niet om meteorologische waarnemingen te verrichten, maar als viermast zeilschip. De naam is ook gewijzigd en ze vaart nu onder de naam van Legacy.



France II als zeilschip de "Legacy"



De Cumulus als luxe jacht de "Salem"

Cumulus II

De Cumulus ging in 1996 terug naar Nederland en werd direct verkocht. Ze werd grondig verbouwd en niets meer leek op de harde werker van de oceaan. Meer informatie leest u elders in deze publicatie.

Starella

De Starella heeft als onderzoekingsvaartuig meegedaan met het vinden van het wrak van het Duitse slagschip uit de Tweede Wereldoorlog de Bismarck.



Het wrak van de Bismarck

Onder Britse vlag



Op de eerste reis van de Cumulus onder Britse vlag voeren, op verzoek van het UK Met Office, de twee KNMI'ers Kees Smith en Bert de Vries mee. De Britten kwamen meteomensen tekort, doordat de Starella nog op station lag.

De mannen arriveerden een dag voor het vertrek van de Cumulus in Hull. Bij het testen van de apparatuur bleken de gasafsluiters echter kapot, en omdat de leverancier niet direct voor vervanging kon zorgen, werd de reis een week uitgesteld. De heren regelden via Ben van den Berg een voorschot om de week te kunnen overleven. Ze huurden een witte Ford Fiesta onder anderen voor museumbezoek in de omgeving van York. Gelukkig konden ze aan boord eten, zodat er nog wat budget overbleef om 's avonds in pubs de Engelse cultuur op te snuiven.

Tijdens de uitreis werd de korte route om de noord naar Lima genomen, maar door zwaar weer (het was zelfs verboden om naar buiten te gaan) schoot dat niet erg op. De werkwijze van de Britten was niet veel anders dan die van de Nederlanders. De ballonnen werden wel gevuld met helium uit pallets, zodat er geen flessen verwisseld hoefden te worden. Er was wel minder bemanning; de kapitein draaide ook wacht. Opvallend was dat de Meteo de drank uitgaf, en dat de bemanning onder curatele stond: maximaal 1 fles drank per dag. Ook op de thuisreis (na een week op station) was het weer heel slecht. Maar Bert en Kees denken met veel plezier terug aan deze bijzondere reis.

Ate Reitsma

7-1-1986 aangemonsterd in Hull
11-2-1986 aankomst in Greenock



Kees Smith



Willem Meerkerk, Bert de Vries en kapitein Bos (nog onder Nederlandse vlag)

From “The Marine Observer”

Perhaps there was also some pride in a good bargain, for Cumulus was bought for a token 1 pound sterling payment from the Royal Netherlands Meteorological Institute who no longer wished to be involved in manning an Ocean Weather Station. Regrettably the Netherlands will eventually insist on



Starella



Cumulus

repurchasing Cumulus for that same token 1 pound payment! Meanwhile the Met. Office is extremely proud of this fine, purpose built weather ship, which is being managed by J. Marr & Son Ltd of Hull (the owners of Starella).

Cumulus has a crew of 20, seven of whom are Met. Office personnel, and the manning arrangements are such that each crew member have to do an occasional double voyage. The entire operation has proved to be a most cost-effective method of obtaining comprehensive and almost continuous weather ship data.

There is a long story of co-operation in the field of ocean weather ships between the U.K. and the Netherlands, starting in 1946 when the North Atlantic network was first set up, with 13 stations spread across the ocean. For the past 4 years, the Netherlands has operated Cumulus in conjunction with the U.K. owns Starella, maintaining alternate monthly vigils at station 'Lima' in position 57 00 N, 20 00 W.

Cumulus has, needless to say, been meticulously maintained by her Netherlands personal and remains in first class condition throughout.

To some extent satellites are able to provide information once solely obtained from weather ships, whilst other methods of making measurements are being introduced. Nevertheless these methods are not yet ready to take over the important role of ocean weather ships entirely.

Bezoek aan de Cumulus in Milford Haven

Op 19 december 1985 werd de Nederlandse vlag gestreken op het weerschip Cumulus. Direct daarna hees men de Engelse vlag. In het verslag van de “Hand Over” in Hull schreef ik al, dat dat moment toch wel emotioneel was. Tien jaar later staan Bert Augustijn, Jan Roest met zijn vrouw Rita en ik op 1 augustus 1995 weer aan dek van het schip. We

werden opgewacht door Jan Nipius, de Nederlandse scheepvaart- inspecteur, die toen jaarlijks een bezoek bracht aan de Cumulus gedurende de onderhoudsperiode. Voordat hij inspecteur werd, had Jan als stuurman op de Cumulus gevaren. Dus niet echt een onbekende voor ons. We werden rondgeleid op het schip en binnen een paar minuten was het alsof



Jan Nipius bij Cumulus in dock



De beide koningshuizen in de salon

weerschepen. Maar ja, zij hadden de Cumulus ook nog niet gezien als Salem. Oude herinneringen werden opgehaald, een gezellige borrel en aan het eind van de middag gingen wij weer naar ons hotel in Milford. Ook daar passeerden in de loop van de avond nog heel wat verhalen en voorvallen de revue. Het leek en was ook wel een beetje een reünie. De Cumulus, onder Engelse vlag, had in 1995 al 98 reizen gemaakt. In totaal zal hij ongeveer 105 reizen gemaakt hebben.

P. IJ. de Vries

je niet weggeweest was. Vrijwel niets was veranderd. Wel hingen er de staatsieportretten van het Engelse koningspaar, maar in de salon hingen de foto's van zowel het Nederlandse koningspaar als dat van Engeland aan weerskanten van de beruchte Pond, het bedrag dat bij de verkoop van het schip bedongen was.

Naast Jan Nipius waren ook twee Engelse meteorwaarnemers gekomen, samen met Captain Mackie, de superintendant van de Engelse weerschependienst. De heren Nipius en Mackie waren, net als ik aanwezig bij de "Hand Over" in Hull. Het werd een gezellig samenzijn, waarbij de Engelse meteo's wel aangaven dat er grote verschillen waren in comfort aan boord, in vergelijking met de Engelse



Piet de Vries, Bert Augustijn en Jan Roest

Laatste waarnemingen verricht door de Cumulus

I. WAARNEMINGEN AAN DE GROND

- A. Synoptische waarnemingen van land- en kuststations en van lichtschepen (SYNOP)
- B. Waarnemingen ten behoeve van luchtvaardenden (AERO)
- C. Waarnemingen omtrent plotselinge veranderingen (MMMM—BBBBB)
- D. Synoptische waarnemingen van schepen (SHIP)
- E. Waarnemingen van bergstations omtrent de bewolking beneden het stationsniveau (MONT)

SYMBOLISCHE VORMEN

SYNOP (999II) iii T_dT_d Nddff VVwwW PPPTT N_hC_LhC_MC_H
 6japp (99ppp) (7RRjj) (8N_sCh_sh_s) (9S_PS_Ps_Ps_P)
 (1d_wd_wP_wH_w) (2T_zT_zT_zx)

AERO¹⁾ (999II) iii Nddff VVwwW (8N_sCh_sh_s) (0TTT_dT_d)

MMMM } w₂GGgg iii
 BBBBB } ship w₂GGgg YQL_aL_aL_a L_oL_oL_o Nddff VVwwW
 (8N_sCh_sh_s) (0TTT_dT_d) (9S_PS_Ps_Ps_P) (1d_wd_wP_wH_w)

SHIP YQL_aL_aL_a L_oL_oL_oGG Nddff VVwwW PPPTT
 N_hC_LhC_MC_H (D_sv_sapp) (99ppp) (8N_sCh_sh_s) (9S_PS_Ps_Ps_P)
 (0T_sT_sT_dT_d) (1d_wd_wP_wH_w) (ICE c₂KD_ire of klare tekst)

Laatste Nederlandse waarneming verricht door de Cumulus (PBVQ)

15 december 1985 00.00 uur UTC; Noordzee

SMVF42 EGRR 150000
 BBXX
 PBVQ 15004 99539 10002 42597 42021 10099 20088
 40181 56004 81501
 22242 00077 20403 333 82625 84072=
 NNNN

Laatste Engelse waarneming verricht door de Cumulus (GACA)

29 mei 1996 14.00 uur UTC; Ierse Zee

SNVF01 EGRR 291400
 BBXX
 GACA 29144 99565 70089 41498 42220 10114
 20102 40111 53006 70111 81202
 22212 04113 20303 323// 40704 80108 333 81815
 84072=
 NNNN

Voor de (oud) waarnemers geen probleem, maar voor anderen, in de bibliotheek van het KNMI staan nog oude codeboeken uit de handmatige tijd!!

P. IJ. de Vries

De Weerschepenblues

Soms word ik er ineens door overvallen, de weerschepenblues. De aanleiding kan van alles zijn, een mooie zonsondergang of een krijsende meeuw, maar ook heel gewoon op zondag met kip en friet op het menu. Vermoedelijk hebben meer oudweerschepelingen dit soort ervaringen. Als het mij overkomt, ben ik in gedachten verzonken en komen er flarden weerschipherinneringen langs. Gedachten over de werkzaamheden die we deden, maar vooral ook

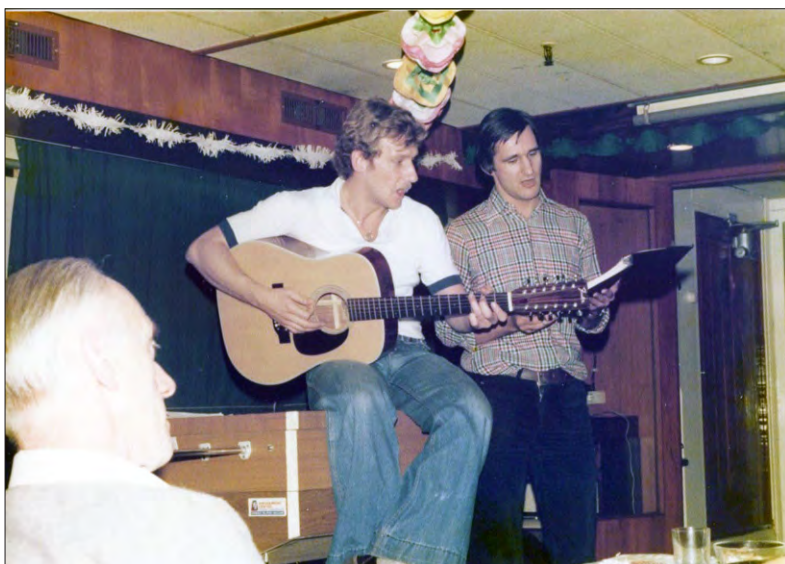
herinneringen aan KNMIcollega's, telegrafisten en de Van Nievelt-mensen.

De ballonlanceringen op het zeetje bij windkracht tien is zo'n herinnering, of het aflezen van de kwikbarometer bij een flink stampend en slingerend schip. Later kwam er steeds betere apparatuur, maar dat was niet altijd een zegen. Het automatiseringsgestuntel met de PDP8 leverde hilariteit en ergernis op. En om nooit te vergeten: het tellen van de inventaris aan het eind van de reis. "De tempformulieren hebben weer gejongd" heb ik een groepsleider wel eens horen zeggen.

Een weerschepenreis was eigenlijk een retourtje zee, vertrekken en na zes weken aankomen zonder een andere haven aan te doen.

Bestemmingen als Alpha, India, Kilo, Juliette en Mike waren posities op de Atlantic, die er uitzagen als elke andere plek op zee: veel water, een lange deining en mallemokken. De weerstations hadden slechts één ding gemeen, vaak was het weer slecht. De sfeer aan boord leed er niet echt onder, de lach overheerste. Lezen, kaarten, tafeltennis, beunen en natuurlijk gesprekken en discussies met de hele ploeg, zittend in een klein hutje met een groene pot in het knuistje.

Ook het musegaasje ging rond, alweer zo'n begrip dat eigenlijk alleen op het weerschip betekenis had.



Bert de Vries en Harry van den Ende



Een Musegaasje

Een eigen terminologie, de vele anekdotes, de unieke werkzaamheden en een paar maanden zeeman zijn, dat alles geeft de weerschepennostalgie wat mij betreft een weemoedig karakter. Ik vat het dus maar samen met het woord *weerschepenblues*.

Harry van den Ende

Salem

Hoe is het de Cumulus II verder vergaan, toen ook het MetOffice afscheid van dit drijvend weerstation nam?

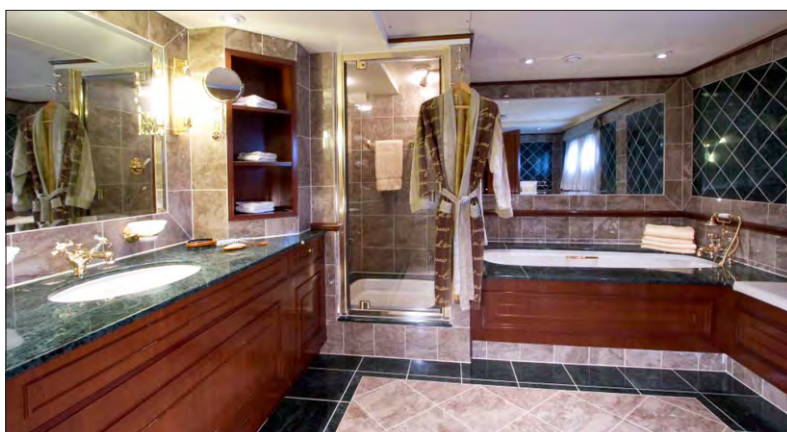
Na verkoop aan een derde partij werd het in 1998 bij de werf Devonport Yachts UK in Plymouth aangepast

aan de wensen van een potentiële, kapitaalkrachtige koper. Men bezuinigde daarbij niet op werk of edele materialen. De lambrisering werd uitgevoerd in mahoniehout, de kranen waren van (blad?) goud, de betegeling van de natte cellen bestond





uit het meest chique marmer. Zijde en andere luxe stoffen werden gebruikt om woon- en slaapvertrekken te decoreren. De krappe hokjes die vroeger het verblijf van de waarnemers vormden, werden samengevoegd tot vijftien dubbele cabines, zes twins en een viertal eenpersoons hutten. Alle en suite vanzelfsprekend, en de meeste meerpersoons slaapplekken waren voorzien van een in het plafond verwerkte spiegel, boven het bed. Plezier te over dus, voor de maximaal 48 gasten. Waar vroeger de radio-sonde werd opgelaten, was een zonnedeck gekomen. Vanzelfsprekend met een gezellig loungehoekje. Daarnaast zorgden twee krachtige speedboten van het merk Boston Whaler en zes Yamaha jetski's dat het de verwende opvarenden aan niets ontbrak, om een beetje te spelevaren.



Thuishaven werd na oplevering Palma op Mallorca, en volgens welingelichte bronnen zou het intussen tot Salem herdoopte superyacht in die periode slechts één keer die plek verlaten hebben. Niet zo vreemd, want eenmaal op zee diende een bemanning van veertig koppen aanwezig te zijn – een kostenpost, waarbij het aftanken van 150.000 euro per keer waarschijnlijk verbleekt.

Over wie de eigenaar was en is wordt een beetje schimmig gedaan – niet vreemd in die kringen, waar in ieder geval het oude geld belang hecht aan anonimiteit. Toen de Salem enkele jaren geleden bij scheepsmakelaar Edminston (Monte Carlo/Dubai/Los Angeles) te koop lag voor het bagatel





van 20.000.000 dollar, werd gefluisterd dat het toebehoorde aan Mohammed El-Fayed, succesvol Egyptisch-Brits entrepreneur. Eigenaar van Harrod's en inderdaad, de (bijna)-schoonvader-van... Hij was blijkbaar uitgekeken op Salem – een woord dat trouwens 'vrede' betekent.

Anno 2011 is het schip uit de catalogus van Edmiston verdwenen. Kwam er een nieuwe eigenaar of is het in de meer discrete portefeuille van 'stille verkopen' ondergebracht? Na contact opgenomen te hebben met de makelaar weten we helaas weinig meer...

Wouter Jansen



EDMISTON



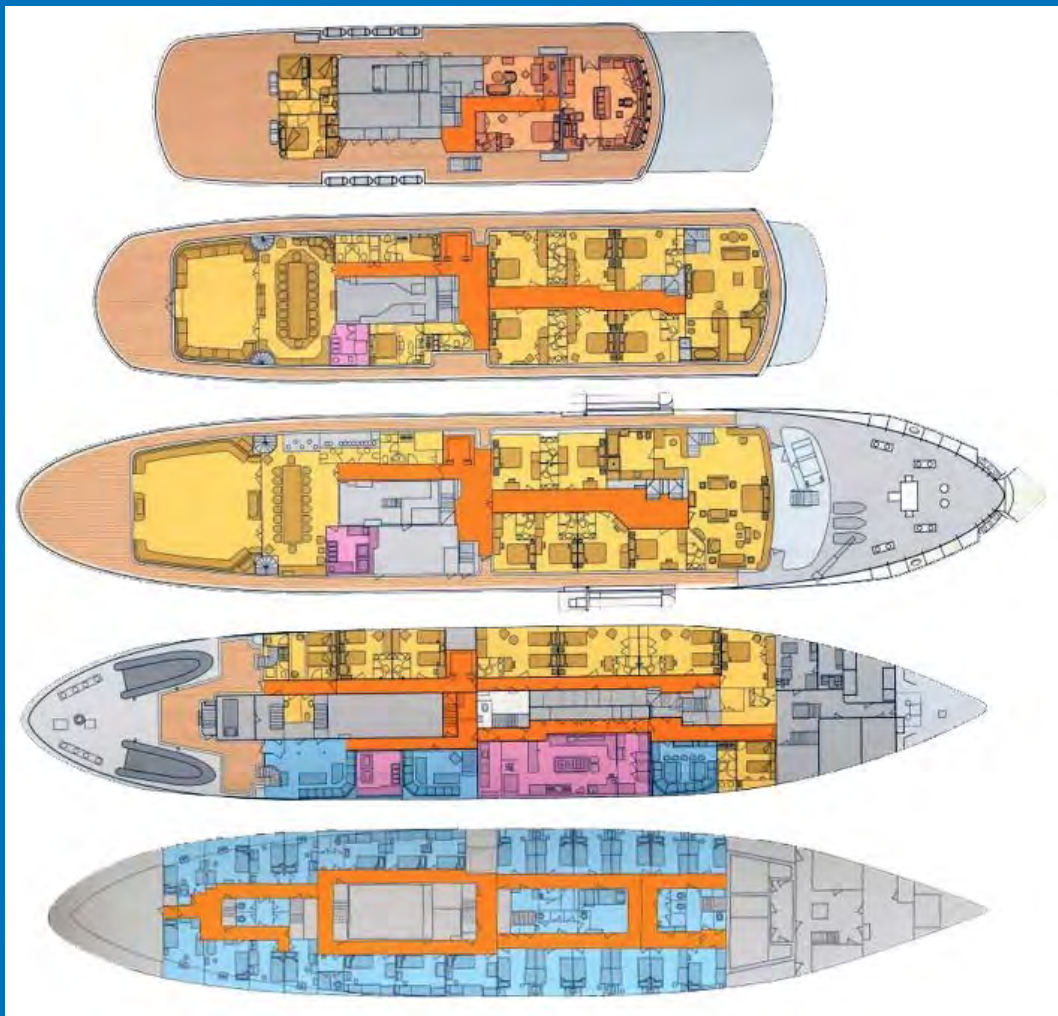
SALEM

BUILDER:	NV Scheepswert, Holland	LOA:	73.5 m / 241'
CONVERSION:	Devonport Yachts, UK	BEAM:	13.65 m / 44'8"
YEAR:	1963 rebuilt 1998	DRAFT:	6.4 m / 21'
FLAG:	Gibraltar	SPEED:	14 knots cruising
ARCH:	Van Der Werft	HULL:	Steel
LYING:	Palma	ENGINES:	1x 3996hp B&WAlpha

PRICE: USD 19,750,000

LONDON: +44 (0)20 7495 5151	MONTI CARLO: +377 83 30 54 44	LOS ANGELES: +1 (916) 777 8535
MEXICO CITY: +52 55 5280 9534	ANTWERP: +32 490 34 66 96	COTE D'AZUR: +33 497 21 88 44
DUBAI: +971 4 367 1240	MALTA: +356 21 821 885	ATHENS: +30 894 817 7810

www.edmistoncompany.com



Reddingsvloep 4

In deze publicatie vindt u alles over de Cumulus II en zijn bemanning. De voorgeschiedenis, de 'actieve jaren', en wat er daarna gebeurde. Maar enkele onderdelen die letterlijk van levensbelang waren, zijn na de overdracht zelfstandig verder gegaan. Want, zoals u in onderstaande bijdrage kan lezen, zijn er niet minder dan drie toenmalige reddingsvloepen die nog regelmatig door de Amsterdamse grachten varen. Tot groot plezier van hun schippers en opvarenden.

Sloep 4

De sloep heb ik met een vriend gekocht in de begintijd van Ebay, rond 1999. De eigenaar was de zoon van een werknemer van Damen shipyards. De boot lag in een moeraslandje op een stapel stenen. Ik meen me te herinneren dat de sloep door zijn vader uit een loods in Engeland was gehaald. Over de



Sloep 4 in 1982 met stuurman Hans Aben



en in 2003 met Nico Nout en Ruben Nicolai



Nico Nout en zijn vriendin Anna Goedhart

telefoon waren we al een mooie verkoopprijs overeengekomen en was de koop reeds beklonken, maar omdat we beiden niet volledig op de hoogte waren van de werking en binding van een online veiling,

hadden we afgesproken dat ik nog wel het laatste bod zou doen voordat de veiling afliep. De laatste avond zagen we de biedingen echter oplopen naar meer dan drie keer de afgesproken prijs! Het laatste bod was echter keurig van ons en we begonnen ons te beseffen dat we geen idee hadden wat we hadden gekocht.

De Maritieme Studenten Roeivereniging Amsterdam (MASROVA) vaart ook nog met een vroegere reddingssloep van de Cumulus. Sloep 1 heet nu Remex Liberus, oftewel 'Vrije Roeier'. Op de website van MASROVA is te lezen: "Het is ongetwijfeld één van de mooiste en best onderhouden originele reddingssloepen van Nederland."



De motor had al minstens 15 jaar niet meer gelopen, dus we hebben daar eerst in de buurt rondgereden op zoek naar een plaatselijke motorendokter. Die vonden we, wonend op een sleper. Hij heeft voor ons het dieseltoevoersysteem op het blok van de grote luchtgekoelde Coventry Victor boxer weer lopend gemaakt. Aan ons de eer om het beest voor het eerst sinds lange tijd weer tot leven te brengen. Omdat de vader van de verkoper trouw elke paar maanden met de slinger het blok bewegend had gehouden, zat het blok niet vast, en dat heeft de motor gered. Het geluid dat we hoorden na de nodige uren aanslingeren, en een flesje ether, is er een om nooit te vergeten. Temeer omdat hij meteen op hol sloeg en we niet wisten hoe snel we de boot uit moesten springen. Het vuur kwam uit de gaten waar de uitlaten zouden moeten zitten.



De vader van Nico

Uiteindelijk heeft mijn vader de sloep op een trailer naar Amsterdam gebracht. Bij het omhoog krikken kwamen de originele opschroefuitlaten tevoorschijn, en in een schuurtje stonden nog de originele bakskist en roer. Fantastisch natuurlijk. De bakskist, met inhoud, is nog als nieuw en heb ik nog altijd in mijn woonark in Amsterdam staan. Omdat de diesel-regelaartjes op de cilinder niet terugveerden, moest ik die los van elkaar met de hand in de motorkist bedienen en zo kwamen we vanaf de trailerhelling pikzwart Amsterdam in gevaren.



Tonijnvissen met Herman Donker, Ab Maas, bakker Leer en Jan Fernhout

Omdat we in Amsterdam studeerden en dit een van de eerste grote sloepen was, hebben we in de beginjaren via ons netwerk de sloep regelmatig verhuurd. Omdat je heel veel vaaruren moest hebben om de grote diesel een beetje onder controle te hebben en aan te houden, waren er echter maar een paar mensen die er ook echt mee konden varen. We hebben er veel op meegemaakt; er zijn liefdes op gevonden maar we zijn ook eens tegen een lijk aangevaren. Tijdens de Sail-in van Sail2000 kwamen we tot onze stomme verbazing de andere motorsloep van de Cumulus tegen. Dat was een mooie ontmoeting onder de boeg van een tall ship.

Enkele jaren geleden zijn we helemaal gestopt met de incidentele verhuur. Ik heb mijn studiemeet uitgekocht en ben begonnen met de grote restauratie. Omdat het na al die jaren nog steeds niet mogelijk was om niet onder de dieselolie en stokdoof van een vaartochtje terug te keren, is de motor vervangen door een nieuwe Vetus diesel en afgelopen jaar is ook de buitenkant strakgetrokken. Het is zeer waarschijnlijk dat de opvarenden van de echte Cumulus destijds graag een kwast ter hand namen want er zaten genoeg verflagen op!

Tegenwoordig wordt de sloep gebruikt om met vrienden of familie te varen. Het komt goed uit dat hij nu stil en een stuk veiliger is: eind maart verwachten we, mijn vriendin en ik, ons eerste kindje. Helaas vond ze Cumulus geen leuke meisjesnaam, maar de naam komt zeker weer terug op de romp!

Voor het vijftigjarig bestaan wil ik in ieder geval dat hij echt helemaal af is. Verder lijkt het me een leuk idee om met de drie Cumulus reddingsloepen (twee keer motor, en keer roei) waarvan we weten dat ze nog in Amsterdam rondvaren iets te organiseren voor de oorspronkelijke bemanning. Ik heb dat in het begin van deze eeuw ook eens gedaan en het was erg leuk om alle verhalen te horen.

Nico Nout



Hans Leurs in zijn Cumulussloep

Tot slot

Voor u ligt een jubileum uitgave met als hoofdonderwerp het Nederlandse weerschip Cumulus II. In 2010 was het 25 jaar geleden dat de Nederlandse vlag werd gestreken op het weerschip Cumulus. Ik schreef al ergens, dat het een emotioneel moment was om te zien hoe de Engelse weerschependienst de Union Jack in de mast hees, waar vlak daarvoor nog onze Driekleur wapperde. Maar na 25 jaar is dat wel gesloten. Het idee om voor de tweede maal een reünie voor de weerschepelingen van het KNMI te houden, doet je gedachten weer teruggaan naar herinneringen van zo lang geleden alweer. Zelf ben ik, volgens mijn monsterboekje, aan boord van de Cirrus gestapt op 7 september 1965, als observator voor 1 reis. Het werden er op de weerschepen 63 tot en met de laatste reis van de Cumulus onder Nederlandse vlag in december 1985. Spijt van de beslissing om op de weerschepen te gaan varen heb ik nooit gehad, hoewel ik ook beseft dat het voor het thuisfront niet altijd zal zijn meegevallen. Ik heb met veel plezier gevaren en gewerkt op zowel de Cirrus als de Cumulus II. De (weers)omstandigheden waren niet altijd benijdenswaardig, maar dat moest je maar op de koop toe nemen. Net zoals de heel erg mooie reizen en de reuze lol van tijd tot tijd. Eén van de meest opvallende dingen aan boord was, en zeker in de periode van vaste ploegen, de samenwerking en voor elkaar klaar staan. Het waren vaak hechte teams, waarvan de mensen elkaar zelfs na de reis nog wel ontmoetten. Een flink aantal van de collega's van 1965 zijn niet meer in de gelegenheid om deze reünie mee te

maken. Van hen zijn reeds veel overleden. Zelf ben ik tegenwoordig ook al met pensioen, maar toch vond de organisatie van deze reünie het nodig om mij te vragen om een aantal zaken omtrent de weerschepen op papier te zetten. Met veel plezier heb ik daaraan meegewerkt. Ik hoop dat het geschrevene voor allen, die dit ontvangen en gevaren hebben op de weerschepen, een plezierige herinnering is aan een stuk van hun verleden. En, mochten er onderdelen van dit verhaal u choqueren, onthoudt dan het gezegde of de leus van de groep, ach:

“Zij leefden van de Sonde”!!

P. J. de Vries

Weerschepeling van 7 september 1965 tot

19 december 1985

Op de s.s. Cirrus en m.s. Cumulus

Naschrift

Hoewel ik met veel plezier op mijn weerschepentijd terugkijk beseft ik tegelijkertijd dat het geheugen selectief is. Het zijn vaak de leuke en spannende dingen die je je het eerst wilt herinneren. Terugkijkend op mijn weerschepentijd is dat natuurlijk ook zo. Na wat langer nadenken komen toch ook de minder prettige dingen naar boven; De eentonigheid van de reis kon na enkele weken erg gaan tegenstaan. Vooral in de winter op de stations Alpha en Mike, niet ver van de poolcirkel, was het overdag maar een paar uurtjes licht en zag je vaak tijdens de hele

stationsperiode geen enkel schip in de omgeving. Alleen water, water en nog eens water. Ook al hou je van de zee zoals ik en blijft de combinatie van zee en lucht altijd weer nieuw, toch komt langzaam en onontkoombaar het verlangen op naar nieuwe vergezichten, een kust, land, verandering. Anders dan voor een “normale” zeeman was er voor een weerschepling weinig avontuur te beleven; je vertrok van de Parkkade en kwam daar ook weer aan, enkele uitzonderingen daargelaten. Kapitein Harm de Boer had dan ook een spreuk aan de wand hangen luidend: “Ik ging naar zee om de wereld te zien. Wat heb ik gezien: De zee”.



De redactie

Het lang van huis zijn was niet altijd prettig. Vaak liep je activiteiten met familie of vrienden mis en was het verlangen naar huis zo groot dat alle gezichten aan boord op onweer stonden als het aflossende schip te laat was. Het thuiskomen zelf en de vrije dagen daarna vergoede echter weer alles. Misschien is de essentie van het reizen niet eens het verlangen om weg te gaan, maar juist het thuiskomen...

Ab Maas

Mijn impressie

“De komende maand zit ik op het weerschip op de oceaan”. Als ik dat aan mijn kennissen vertelde, dan kreeg je af en toe wel eens de opmerking terug: “prachtig, dan zie je wel wat van de wereld”. Het echte beeld van het leven op zee bleef voor de meesten verborgen. Je moet het echt zelf hebben meegemaakt om er over te kunnen oordelen. Zelf heb ik vaak gedacht: welke rijksambtenaar krijgt de kans op deze ervaring... met een 70 meter lang schip naar een plek op de oceaan waar de golven soms oplopen naar 20 meter, maar waar de zee ook zo spiegelglad kan zijn, dat het water haast onzichtbaar overgaat in lucht. Wie ziet tijdens zijn dagelijkse werk plotseling een stel orka's op een paar meter afstand opduiken of staat 's nachts ademloos te kijken als het poollicht de hemel in vuur en vlam zet. Waar maak je het mee dat je 's nachts om twee uur in het midzomernachtzonnetje tussen de waarnemingen door kan vissen, terwijl de rest van de boot in diepe rust is. Nee, het leven op het weerschip was iets bijzonders. Daar leerde je je collega's pas goed kennen. En ook nu, tientallen jaren later, blijven de herinneringen levend, de goede herinneringen vaak wat meer dan de minder goede, maar dat is niet erg. En als men mij nu zou vragen: “Jacob, morgen vertrekt de Cumulus om twaalf uur weer van de Parkkade, ga je mee?”, dan zou ik nu mijn koffer pakken en vanavond al op weg zijn naar Rotterdam.

Jacob Kuiper

Om nooit te vergeten

Willem, Frank, Peter, Kees en ik waren weer eens herinneringen aan het ophalen over de Cumulus, toen ter sprake kwam dat het 25 jaar was geleden dat de Cumulus voor het laatst onder Nederlandse vlag voer. We besloten dat het de hoogste tijd was voor een reünie, en dat daar ook een boekje bij hoorde. Het leek mij wel leuk om daar aan mee te werken.



De organisatie van de reünie

Het bleek meer dan leuk!

Oud-gedienden Piet de Vries en Albert Maas waren onmiddellijk bereid om belangeloos bij te dragen, en ook KNMI'ers Wouter Jansen en Jacob Kuiper maakten met liefde tijd vrij. Om het weerschip Cumulus van verschillende kanten te belichten, hebben we diverse mensen gevraagd om hun ervaringen met de Cumulus op papier te zetten. Ook hebben we verschillende betrokkenen gevraagd om foto's en verhalen. Opvallend was het enthousiasme van iedereen die om een bijdrage werd gevraagd. Er was eigenlijk maar 1 hobbel die moeilijk genomen kon worden: er is veel te veel materiaal voor het boek. We hebben keuzes moeten maken in verband met beperkte ruimte en tijd. Als u bepaalde zaken mist, dan hier mijn gouden tip: koop een plakboek en maak zelf "Geen zee te hoog deel 2".

Bij het maken van het boek kwamen weer vele, fijne herinneringen naar boven. De bijeenkomsten van de redactie duurden altijd veel langer dan gepland. De ene anekdote na de andere vloog over tafel. Vele anekdotes verder, besef ik eens te meer: de Cumulusperiode was een fantastische tijd. Om nooit te vergeten!

Ate Reitsma.

Colofon



Jaap Kwakkel

Redactie: Wouter Jansen, Jacob Kuiper, Ab Maas, Ate Reitsma en Piet de Vries

Layout: Jaap Kwakkel

Print: Martin Heunks

Foto's:

pagina	6	KNMI
pagina	7	Koninklijke Marine
pagina	8	Frank Kroonenberg
pagina	9 en 10	onbekend
pagina	11	Piet de Vries
pagina	12	links onbekend, rechts Ate Reitsma
pagina	13 en 14	onbekend
pagina	15	rechtsonder kapitein De Boer, overige onbekend
pagina	16	Piet de Vries
pagina	17	A.J. Aalders
pagina	18	Ben van den Berg
pagina	19	Ben van den Berg
pagina	20	linksonder Frans Maes (RLD), boven onbekend
pagina	21	rechtsboven Beeldbank, linksonder Frans Maes
pagina	22	boven machinist Gouvernement Marine, rechtsonder Frans Maes
pagina	23 t/m 29	onbekend
pagina	30	midden Piet de Vries, overige onbekend
pagina	31	Ben van den Berg
pagina	32	onder Frans Maes, overige onbekend
pagina	33	links Ben van de Berg, rechts Piet de Vries
pagina	34	rechtsboven Piet de Vries, overige onbekend
pagina	35	midden links en rechts Henk Geist, overige onbekend
pagina	36	Beeldbank
pagina	37	Kees van Burg
pagina	38	Piet de Vries
pagina	39	Ab Maas
pagina	40	Ab Maas
pagina	42	onbekend
pagina	43	Piet de Vries
pagina	44	links Frank Kroonenberg, rechts Ate Reitsma
pagina	45	Arie van de Ruit
pagina	46	boven Piet de Vries, onder Kees Smith
pagina	47	Frank Haalmeijer
pagina	48	Frank Haalmeijer
pagina	49	boven en linksonder Frank Kroonenberg, overige Ate Reitsma
pagina	50	boven onbekend, overige Frank Kroonenberg
pagina	51	boven Ab Maas, onder Jacob Kuiper
pagina	52	boven Piet de Vries, onder Ate Reitsma
pagina	53	onderste twee Piet de Vries, overige Ab Maas
pagina	54	links onbekend, midden Piet de Vries, rechts Frank Kroonenberg

pagina	55	boven Ben van den Berg, onder KNMI, overige Piet de Vries
pagina	56	linksboven Ate Reitsma, overige Piet de Vries
pagina	57	boven Piet de Vries, onder Bert Augustijn
pagina	58	Piet de Vries
pagina	59	rechtsboven onbekend, overige Ate Reitsma
pagina	60	onderste twee Jacob Kuiper, overige Peter Lagerweij
pagina	61	Eppo Binsbergen
pagina	62	Ate Reitsma
pagina	63	Kees Smith
pagina	64	rechtsonder Henk Geist, overige Ate Reitsma
pagina	65	onder midden Kees Smith, rechtsonder Piet de Vries, overige Ate Reitsma
pagina	66	Jacob Kuiper
pagina	67	Jacob Kuiper
pagina	68	Jacob Kuiper
pagina	69	onbekend
pagina	70	Piet de Vries
pagina	71	Piet de Vries
pagina	72	Piet de Vries
pagina	73	boven Ate Reitsma, linksonder Piet de Vries, rechtsonder Willem Koetse
pagina	74	Linksboven Bert Augustijn, rechts Jacob Kuiper, linksonder Ate Reitsma
pagina	75	Frank Haalmeijer
pagina	76	onbekend
pagina	77	Frank Haalmeijer
pagina	78	boven onbekend, onder Piet de Vries
pagina	79	boven Ate Reitsma, onder Piet de Vries
pagina	80	Jacob Kuiper
pagina	81	Jacob Kuiper
pagina	82	linksboven onbekend, rechtsboven Piet de Vries, onder Jacob Kuiper
pagina	83	Bert Augustijn
pagina	84	boven onbekend, onder Willem Koetse
pagina	85	Frank Kroonenberg
pagina	86	Frank Kroonenberg
pagina	87	Frank Kroonenberg
pagina	88	Frank Kroonenberg
pagina	89	links Piet de Vries, rechts Bert Augustijn
pagina	90	Piet de Vries
pagina	91	Ate Reitsma
pagina	92	Piet de Vries
pagina	93	linksboven Henk Geist, rechtsonder Piet de Vries, overige Ate Reitsma
pagina	94	boven Ate Reitsma, onder Jacob Kuiper
pagina	95	boven Willem Koetse, linksonder Jacob Kuiper, rechtsonder Ate Reitsma
pagina	96	boven Willem Koetse, rechtsonder Bert Augustijn, overige Jacob Kuiper
pagina	97	links Henk Geist, rechts Ab Maas
pagina	98	linksboven Ate Reitsma, midden boven Piet de Vries, rechtsboven Jacob Kuiper, linksonder Piet de Vries, rechtsonder Henk Geist
pagina	99	Piet de Vries
pagina	100	midden Bert Augustijn, bovenste twee onbekend, overige Piet de Vries
pagina	101	rechtsboven Bert Augustijn, rechtsmidden Ate Reitsma, rechtsonder Jacob Kuiper, overige Piet de Vries
pagina	102	boven Herman Donker, onder Henk Geist
pagina	103	linksonder Bert Augustijn, overige Piet de Vries
pagina	104	midden Herman Donker, rechtsonder Piet de Vries, overige Henk Geist
pagina	105	Bert Augustijn
pagina	106	Piet de Vries
pagina	107	Piet de Vries, rechtsonder Ate Reitsma
pagina	108	Piet de Vries
pagina	109	links Royal Air Force, rechts Piet de Vries
pagina	110	onbekend
pagina	111	boven onbekend, onder Piet de Vries
pagina	112	onbekend
pagina	113	boven Frank Haalmeijer, onder onbekend
pagina	114	links Kees Smith, rechts Ate Reitsma
pagina	115	Ate Reitsma
pagina	116	Piet de Vries
pagina	117	Piet de Vries
pagina	119	Bert Augustijn
pagina	120	Bert Augustijn
pagina	121	Frank Haalmeijer
pagina	122	brochure Edmiston
pagina	123	brochure Edmiston
pagina	124	brochure Edmiston
pagina	125	linksonder Ate Reitsma, overige Nico Nout
pagina	126	boven Nico Nout, onder roevereniging Masrova
pagina	127	boven Nico Nout, linksonder Piet de Vries, rechtsonder Hans Leurs
pagina	129	Ate Reitsma
pagina	130	Ate Reitsma
pagina	131	Ate Reitsma