

# Over op stoom komen

Juffrouw Stufkens, de oude onderwijzeres die door mij te leren lezen de poorten opende naar een stralende toekomst, sprak aan het eind van de laatste vrijdagse schooldag in juni altijd een gebed uit dat ze beëindigde met de bede: "En Heer, bewaar ons voor de stoomfietsen!".

Op die laatste vrijdag in juni was het namelijk levensgevaarlijk op de Zuiderzeestraatweg, de verkeersader door het dorp waar ik de lagere school bezocht. De A28 bestond nog niet en de motoren die op weg waren naar Assen om daar de Dutch TT te bezoeken scheurden over die smalle en bochtige weg waarover moeders met boodschappen-, kinderen met school- en arbeiders met werktassen gevuld met drinkbussen en lege broodtrommeltjes naar huis fietsten. Dit alles gelardeerd met hoogbeladen hooiwagens die getrokken door paarden stapvoets voortgingen. Kortom: het platteland in de zorgeloze jaren vijftig.

Al vele decennia maakten explosiemotoren de dienst uit maar Juffrouw Stufkens dacht nog in stoom.

't Is als met de bouwers van Stonehenge die perfect gebruik wisten te maken van de werking van het perspectief maar het duurde tot de Renaissance voordat schilders er een naam aan gaven en het in hun werk een plaats wisten te geven. Toen het aldus was benoemd kon het worden onderzocht. Sindsdien kijken we anders.

Zonder Eerste Wereldoorlog zouden de Bergense meteorologen wellicht nooit op de gedachte zijn gekomen de benaming 'fronten' te introduceren.

Sinds we fronten kennen, zien we strijd tussen luchtsoorten.

Geef het verschijnsel een naam, beschrijf de inhoud en het krijgt vorm. Verander de vorm en de inhoud verandert.

Computers brachten nieuwe metaforen en maakten het mogelijk de niet veranderde atmosfeer anders te beschrijven. Daardoor verandert de wijze waarop we over ontwikkelingen in de atmosfeer denken. En dus verandert de wijze waarop we meteorologie bedrijven.

Bedenk een nieuwe werkmethode die de mogelijkheden die de moderne elektronica biedt optimaal benut!

Ieder die ooit wel eens met een dergelijke opdracht het bos in is gestuurd weet hoe moeilijk het is vernieuwend te denken en dus kopiëren we de papieren weerkaart naar een beeldscherm, wordt er geklaagd dat het zo lastig tekenen is op een monitor en 'krijg ik met al die moderne fratsen het WEER niet meer in de vingers'.

Vergelijk het met de eerste auto's die als twee druppels water leken op het rijtuig waarvoor ze in de plaats kwamen en waarin alleen enkele nieuwlichters met geld durfden rijden.

Je zou kunnen zeggen dat het in deze gevallen nog gaat om de vorm, om de hardware, maar het probleem zit-em in de sprong die we in onze persoonlijke software moeten maken. En daar wringt bij mij de schoen. De nieuwe woorden zijn

er, de verschijnselen worden benoemd maar ik begrijp de taal nog niet en dus weet ik niet hoe ik moet kijken.

In Meteorologica nr. 2 van juni '97 schrijft Maarten Ambaum in het artikel over de tropopauze: "Dit (het inverteerbaarheids-principe -HvD) is een enorm krachtig principe dat tot gevolg heeft dat we ons in de beschouwing van de atmosfeer kunnen beperken tot het beschrijven van één enkele grootheid, namelijk de potentiële vorticheit."

Twee jaar eerder las ik in dit blad het boeiende verhaal van Wim Verkley over potentiële vorticheit. "Een nieuwe visie" schrijft hij "is alleen een vooruitgang als het oudere visies omvat en het de weg opent naar nieuwe vereenvoudigingen en modellen en daardoor leidt tot nieuwe inzichten".

Ik voel aan mijn water dat beiden hier iets heel belangrijks zeggen, maar de makke is dat potentiële vorticheit een motorfiets is terwijl ik, oude operationeel meteoroloog, nog gepokt en gemazeld ben in het stoomtijdperk.

PS:

Dat Engelsen een motor 'bike' noemen, alla, daar kan ik nog mee leven, het ding heeft tenslotte twee wielen, maar dat Nederlandse gemotoriseerden liefkozend over 'fiets' spreken vind ik onverdraaglijk. Op een fiets beweeg je je namelijk per definitie voort op eigen kracht.

Bilthoven, 4 augustus 1997