

TERUGMELDINGEN VAN GERINGDE AALSCHOLVERS



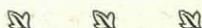
285

Ringnummer	Ringdatum	Datum en plaats van terugmelding	
132. 95259	11-VI-'32	18-XI-'32	i/e moeras bij Tunis 36° 47' N 10° 10' O
133. 95465	20-VI-'32	i/d loop v. X-'32	Noordelijk deel v/h meer v. Tunis 36° 47' N 10° 10' O
134. 95470	20-VI-'32	10-XI-'32	i/d omgeving v. Lescure de Mégrine bij Tunis ong. 36° 46' N 10° 9' O
135. 103271	27-VI-'32	3-XII-'32	Dubosville bij Tunis ong. 36° 46' N 10° 9' O
136. 103282	27-VI-'32	Eind XI-'32	Tabarka 36° 59' N 8° 37' O
137. 117022	27-VI-'32	2-XI-'32	te Ouled bou Ali, Eilanden Kerkennah, bij Sfax 34° 40' N 11° 20' O
138. 118248	21-VII-'32	18-XI-'32	i/e Moeras bij Tunis 36° 47' N 10° 10' O
139. 118250	21-VII-'32	14-XI-'32	o/d Djebel Iskeul, Tunis ??

LITERATUUR-OVERZICHT

1. Atlas des Vogelzugs door Dr. E. Schüz en Dr. H. Weigold.
2. Zoölogische Mededeelingen uitgegeven door 's Rijks Museum van Natuurlijke Historie onder redactie van wijlen Prof. Dr. E. D. v. Oort
 - XV Januari 1926
 - deel XII afl. 3—4 1929
 - „ XIII „ 3—4 1930
 - „ XIV „ 1—2 1931
 - „ XV „ 1—2 1932
 - „ XVI „ 1—2 1933 (Eerste Stuk)
3. Ardea Tijdschrift der Nederlandsche Ornithologische Vereeniging XIX 1930 blz. 74.
4. British Birds XXV Vol. 7 Dec. '31 p. 185—186.
5. Ardea XIX 1930 blz. 21.
6. Ardea XIX 1930 blz. 79.

M. J. TEKKE.



STOOKOLIE.

Den 25en Januari 1933 werd mij een spreekw gebracht, die geringd was door de Duitsche Vogelwarte op Helgoland op 28 Februari 1932, als „Durchzügler“. De vogel werd ongekwest door mij de vrijheid gegeven, naar Helgoland werd bericht gezonden, en een dankend antwoord kwam 6 Februari 1933 in mijn bezit. De brief die dit antwoord bevatte was gesloten met een sluitzegel, voorstellende een succumbeerenden zeevogel, die geheel met stookolie bedekt was. Er boven en er onder stond:

I. „Rettet unsere Seevögel vor der Oelpest“.

II. „Lasst keine Oelrückstände ins Meer“.

III. „Kein Schiff ohne Oelscheider“.

En het zijn deze laatste drie zinnen, die ik thans gedwongen ben wat uitvoeriger te behandelen. Toen ik den brief ontving en het sluitzegel had gelezen, speet het mij, geen tijd beschikbaar te hebben om eens in een veelgelezen blad of tijdschrift deze zinnen te kunnen behandelen; ik kan nl. nog al wat mededeelen omtrent deze olie, stookolie of Dieselolie, die een plaag gaat worden voor dieren en menschen. Evenwel moest er nog een tweede stoot komen, om mij aan het schrijven te zetten, want ik had geen tijd. En dezen middag uit mijn werk brekende, daartoe door het schoone weder aangelokt (20 Februari), koos ik mijn weg langs het strand en vond op dat strand vanaf de haven van Breskens, tot voorbij den vuurtoren, zijnde een afstand van ruim 3 K.M. (en ik kon uit gebrek aan tijd niet verder gaan) een breede streep stookolie, d.w.z. een streep neerslag uit de stookolie-tanks van een stoomer, die het strand over die drie kilometers vrijwel bedierf. Ik durf te zeggen der zake kundig te zijn en kwam tot de conclusie, dat minstens

25 ton stookolie-neerslag moet overboord gepompt zijn geworden om die massa, zooals ik ze zag, op een strand dat niet direct aan den vaarweg ligt, te kunnen deponeeren. Doch er is meer. De breedte van de strook stookolie bewees dat zij met het laatste nachtelijke tij op het strand moest geworpen zijn; wind- en stroomsterkte hierbij combineerende, kwam ik tot de conclusie dat 5 of 6 uur te voren die olie overboord gepompt moest geworden zijn, door een schip dat de Westerschelde in kwam en naar een haven moest waar verse stookolie moest worden ingeladen. Des morgens half zeven zag ik ter reede van Vlissingen een stoomer der Red-Star-Line (Antwerpen-New York), het anker lichten en onderstoom gaan naar Antwerpen en het viel mij op, dat bij dat onderstoomgaan geen rook uit één der beide schoorsteenen kwam. „Een olie-



1060 J. Strijbos.

Fig. 1. Slachtoffers van de stookolie.

stoker”, zeide ik. Dezen middag het door en door bevuilde strand ziende, begreep ik wie hoogstwaarschijnlijk de schuldige was, hoewel dat natuurlijk nog geen bewijs is.

En nu de bovengenoemde drie zinnen.

I. Zeevogels zag ik dezen middag op dat strand bijna niet, doch gedurende den nacht, als zij de stookolie niet zien, komen ze wel terug. Op het strand doet deze olie den vogels geen kwaad meer, doch als ze in de duisternis op het water strijken, zijn ze onherroepelijk verloren, als ze die olie ontmoeten, en is dus de eerste uitroep om hulp voor die zeevogels gewettigd; zeer zeker! Meer dan vaak vind ik slachtoffers, die als een kleverige massa aan land spoelen en waarvan zelfs de kraaien (en dat wil wat zeggen) afkeerig zijn. Maandenlang ziet men zoo'n kadaver op dezelfde plaats liggen.

II. „Laat geen olierestanten in zee komen”. Ik durf er wat onder te verwedden, dat nog in geen enkele examencommissie voor scheepsmachinisten door de examinatoren de vraag gedaan is: „Noem alle nadeelen op van het overboordpompen van den neerslag uit de stook-olie-

of Diesel-olie-tanks". En dat dit overboordpompen moet voorkomen worden is dringend noodig omdat:

- (1) Men redt den zeevogel door het niet te doen;
- (2) Men bespaart in den zomer allen baders en strandbezoekers groote onaangenaamheden; en
- (3) Men schaadt arme menschen, die in den winter een magere bijverdienste genieten, door mosselen van de hoofden te halen, en die daarvoor nog een consent moeten bekostigen, niet in hun toch al zoo geringe verdiensten. En het is een lugubere en koude karwei, om mosselen van de hoofden te halen. Ik liep dezen middag bij drie menschen aan om te vragen naar den smaak dier mosselen en overal was het antwoord: „Zij zijn niet lekker meer, ze smaken naar carbol". Welnu dat alles doet de overboordgepompte neerslag uit de stookolietanks. Als een gunstige (sic) wind zoo'n massa stookolie de Oosterschelde kon indrijven zou de oesterteelt te Yerseke een onherstelbaren klap krijgen.

III. „Geen schip meer zonder olieafscheider. Dus men wil vuil (lens) water en tankneerslag overboordpompen en in den olieafscheider de olie, of den tankneerslag, terughouden, en het water alleen naar buitenboord laten gaan. Tot nu toe bestaat aan boord van geen enkel schip een toestel, dat aan die voorwaarden kan voldoen. En bovendien, waar zouden dan de machinisten met dien neerslag, die ze niet gebruiken kunnen, moeten blijven?

Neen, er is een andere oplossing, doch de maatregelen daartoe moeten internationaal getroffen worden. Er moet een internationaal besluit genomen worden door alle zeevarende natiën, en dit besluit moet luiden:

„Elk schip kan op elk bunkerstation zooveel stookolie of Dieselolie krijgen voor eigen gebruik, „als het bergen kan, doch moet, alvorens deze brandstof te kunnen ontvangen 3 à 4 % tankneerslag, of zooveel meer of minder als zal noodig blijken, van de aangevraagde hoeveelheid, aan „de havenautoriteiten afgeven".¹⁾

En aan deze bepaling zou uiterst streng de hand moeten gehouden worden want, om eenige tonnen scheepsruimte een concurrerende haven af te snoepen kon men in een bepaalde haven de hand hiermee lichten en direct zou dit den scheepsmachinisten over de geheele wereld bekend zijn en de reederijen zouden gaarne hun schepen laten varen op de havens der hiermede de handlichtende autoriteiten.

Er zouden ambtenaren moeten zijn die dit controleerden. Welnu; in Nederland en België zijn die er, dus stellig ook in andere landen. De ambtenaren, belast met de uitvoering van de Stuwadoorswet, die graag in deze slappe tijden wat meer arbeid voor hun betaling zullen willen verrichten, kunnen er mee belast worden.

En dan rest de vraag: „Wat moeten de autoriteiten met de thans opgevangen neerslagen aanvangen?"

Deze tankneerslagen, wat pek, asphalt en phenolen bevattende, kunnen uitstekend dienst doen bij het maken van een soort eierbriketten, die met allerlei afvalstoffen, die in elke havenplaats-bunkerstation ontstaan, goedkoop kunnen gemaakt worden²⁾. Kosten van vervoer zijn daarbij gering, werkloozen, die er aan te werk kunnen gezet worden zijn er genoeg, en ik ken briket-fabrieken die met twee (zegge twee) personen werken, en dit behoeven nog niet eens skilled workers te zijn. Op een oud schip (zooals dat een 20 jaar geleden te Rotterdam op de oude monitor „Reinier Claeszens" plaats had) kan zoo'n fabriekje worden ingericht en het afgeleverde product kan als een zeer gewilde brandstof den werkloozen voor den kostenden prijs verstrekt worden.

Ik hoop dat men de noodige aandacht hieraan zal schenken en dat de gevangen spreekw een langen staart zal hebben.

Breskens, 21 Februari 1933.

J. J. BOOTSGEZEL.

1) De gemiddelde tankneerslag van stook- en Dieselolie is 4 %.

2) Hout- en strooafval kunnen, zoonoodig ter betere lijvigmaking der te persen massa, worden bijgevoegd.