

Vl. St. & Meded. 1924-1928, Dordrecht
pp. 168-186

63336

DE VERONTREINIGING VAN HET ZEEWATER DOOR STOOKOLIE

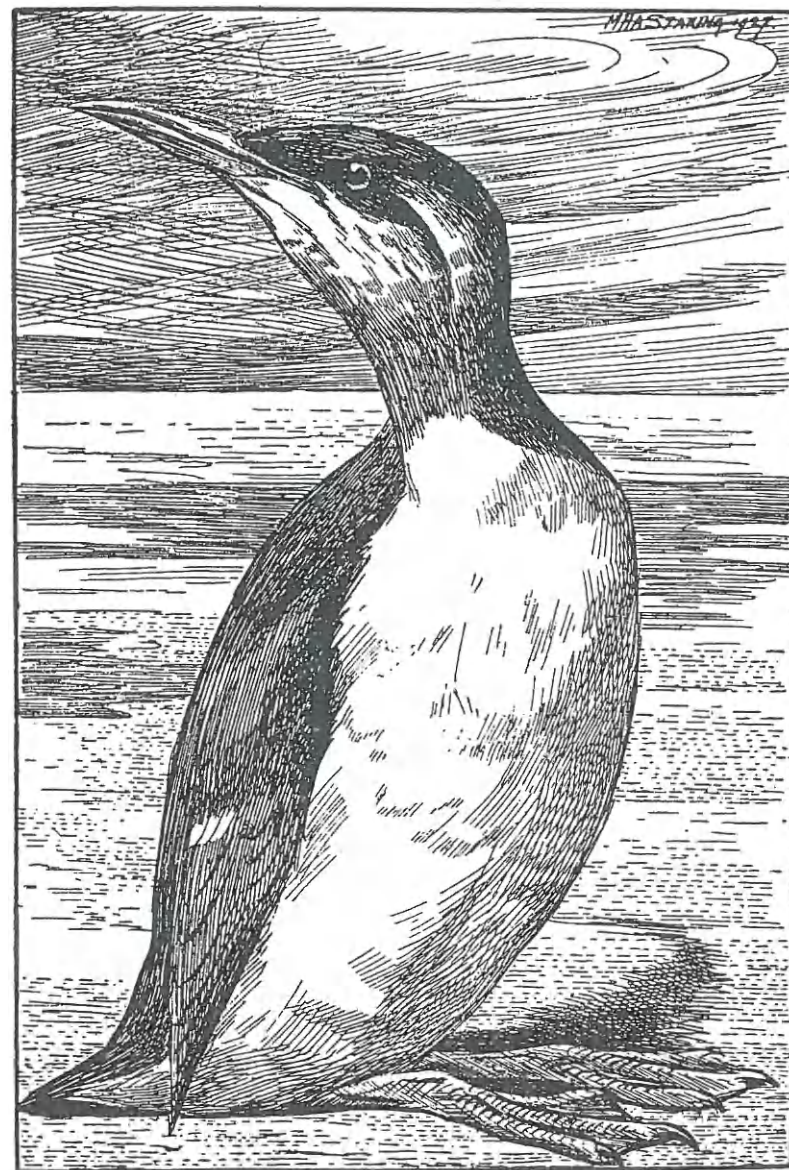
DOOR
J. DRIJVER. 1929

TOEN na den grooten oorlog de scheepvaart weer begon op te leven, werden spoedig vele en ernstige klachten vernomen over verontreiniging van het zeewater door olie. Groote velden werden herhaaldelijk aangetroffen, zoowel in zee als langs de kust, en de taaie substantie veroorzaakte veel overlast aan de badplaatsen, verhoogde het brandgevaar in havens, bedreigde, naar men meende, den vischstand en veroorzaakte groote slachtingen onder de zeevogels. Bij honderden spoelden de Zeekoeten, Aiken, Papegaai-duikers, Jan van Genten, Roodkeelduikers, enz. soms aan, veelal onherkenbaar door de dikke, teerachtige laag, welke heel het lichaam omhulde. Andere vogels vertoonden slechts enkele bruinachtige vlekken, doch het resultaat was vrijwel gelijk; aanraking met stookolie is voor de vogels in verreweg de meeste gevallen doodelijk. Bij vogels, die een groot deel van hun leven zwemmende of duikende doorbrengen, vormt het veerenkleed een goed gesloten geheel, dat aanraking van het warme lichaam met het dikwijls koude water voorkomt; de olie evenwel doet de veeren aan elkaar kleven, het water dringt tot de huid door en het lichaam is aan een sterke en blijvende afkoeling blootgesteld. Op onze stranden konden zulke ten doode gedoemde vogels, die het gevaarlijke water ontvlucht waren, maar al te dikwijls worden gezien.

In Engeland heeft men gemeend, dat vergiftiging door stookolie, of wel verstikking, als doodsoorzaken genoemd kunnen worden. Meermalen trof men er slachtoffers aan met olie in de keel, vermoedelijk een gevolg van de pogingen tot reiniging der veeren.

Hier te lande heeft Dr. C. EIJKMAN te Dordrecht verschillende olieslachtoffers onderzocht; hij deelt mij mede, (VZW)

VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium



ZEEKOET.

Bij honderden spoelden de Zeekoeten soms aan. (blz. 168)

menigmaal pneumonie geconstateerd te hebben, vooral bij die vogels, bij welke grootere vederpartijen aan de onderzijde samengeklonterd waren. Dr. EIJKMAN is van oordeel, dat een belangrijk deel der „olievogels” aan longontsteking te gronde gaat, doch dat ook algemeene uitputting den dood kan veroorzaken.

Dat van olie gereinigde vogels in den regel toch verloren gaan, zal waarschijnlijk aan de bovengenoemde oorzaken te wijten zijn.

Geen wonder, dat de vogelvrienden over heel de wereld zich ernstig ongerust maakten en zich afvroegen, wat er binnen afzienbaren tijd zou overblijven van de vogelkolonies aan de kust, te meer nog, omdat Alken, Zeekoeten, enz. zich slechts langzaam vermenigvuldigen en ten hoogste één jong per jaar groot maken.



Doordien onze kusten niet gespaard bleven, erger nog, van Zeeland af tot op de Waddeneilanden toe de klachten algemeen waren, meende onze Vereeniging er bij de Regeering op te moeten aandringen een verbodsbepaling uit te vaardigen tot het uitpompen van stookolie of resten daarvan binnen de territoriale wateren, zooals toen in

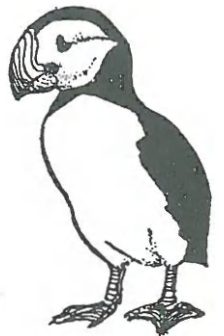
Engeland en in Amerika reeds geschied was. Wij waren er zelf van overtuigd, dat een zoodanige bepaling niet als afdoende mocht worden beschouwd en wij verzochten daarom tevens een internationale regeling van het vraagstuk te willen bevorderen. Aan het verzoek werd niet voldaan; wel echter vond de Regeering er aanleiding in zich te wenden tot de Scheepvaartmaatschappijen, met het verzoek, aan dit onderwerp de noodige aandacht te willen schenken en maatregelen ter verbetering van den toestand te willen beramen. De meeste onzer maatschappijen, zoo niet alle, hebben van stonde af aan haar medewerking toegezegd.

Aanvankelijk werd door sommigen vermoed, dat de olie afkomstig zou zijn van tijdens den oorlog tot zinken gebrachte tankboten, doch deze veronderstelling werd door den gang van zaken niet bevestigd. Het euvel kwam immers overal voor, ook daar, waar geen of weinig boten gezonken waren, tot zelfs in Australië en Nieuw-Zeeland.

Het staat nu m.i. wel vast, dat het kwaad voortvloeide uit het feit, dat destijds vrij veel boten met olie, in plaats van met steenkolen, gestookt werden; de over boord gepompte restanten kunnen de beruchte olievelden veroorzaken.

In den loop der jaren kwam er evenwel verbetering en al is het kwaad nog lang niet bezworen, er kan toch gezegd worden, dat het aanspoelen van olie aan onze kusten niet meer zoo algemeen voorkomt, als enkele jaren geleden.

Het vermoeden, dat de olievelden vernietigend zouden zijn voor de zeevisch en meer nog voor het vischbroed, gaf de Nederlandsche Regeering aanleiding een onderzoek naar deze aangelegenheid te doen instellen. Dit onderzoek werd verricht door Dr. J. J. TESCH, Visscherijconsulent en Leider van de Afdeeling Zeevisscherijen van het Rijksinstituut voor Biologisch Visscherijonderzoek en door Dr. F. LIEBERT, Directeur van het Rijksinstituut voor Hydrografisch Visscherijonderzoek, die een uitvoerig rapport hebben uitgebracht. Zij komen daarin tot de conclusie, dat de drijvende olie betrekkelijk weinig nadeel toebrengt aan de visschen, noch aan oesters en mosselen en evenmin aan het plankton.



De samenstellers van het rapport zijn wel van meening, dat directe aanraking van visscheneieren met olie nadeel moet aanrichten, doch in een eenigszins ruwe zee is die aanraking niet constant. Vele visscheneieren worden bovendien zwaarder, naar mate de ontwikkeling vordert, zweven dan derhalve, zinken zelfs later, en komen dan dus niet meer in contact met de drijvende olie.

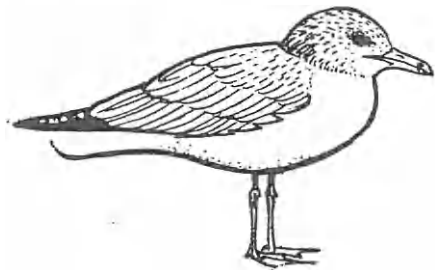
Er werden betrekkelijk weinig planktonsoorten voor het onderzoek gebruikt; of de olie voor andere soorten schadelijker is, is dus nog niet vastgesteld. Ook zou het van belang zijn te weten, welken invloed de vogels, waaronder de olie zoo'n slachting aanricht, hebben op de ontwikkeling van het plankton en indirect dus op den vischstand.

Ten slotte is het vermeldenswaard, wat in het rapport wordt medegedeeld over het verdwijnen van olie op zee. Door verdamping en oxydatie, alsmede door de inwerking van bacteriën, neemt de hoeveelheid olie af, de olie wordt aan-

merkelijk dikker, neemt later den vorm van kluiten of plakken aan en zinkt dan.

De eindconclusie is, ondanks de geruststellende resultaten ten opzichte van visch, oesters, enz., dat met het bestrijden van het oliekwaad zeer groote belangen gemoeid zijn en wij mogen derhalve verwachten, dat de Regeering gaarne haar medewerking zal willen verleen en om de verontreiniging van het zeewater zooveel mogelijk te beperken.

In Januari en Februari 1928, en andermaal in de laatste dagen van December 1928, werden wij er voor den zooveelsten keer aan herinnerd, dat de olie nog steeds een niet te onderschatten gevaar vormt voor de zeevogels; langs een groot deel van de Nederlandsche kust spoelden in het eerstbedoelde tijdvak de gevederde slachtoffers aan, tezamen stellig vele



duizenden. Kortom tijd tevoren werden op de Noordzee, niet ver uit den wal, herhaaldelijk olievelden opgemerkt en werd het uitpomp van water met olieresten ook geconstateerd. In het eind van December 1928 hadden vooral Zwarte

Zeeëenden van de olie te lijden. In troepen kwamen deze vogels toen aan het strand voor. Doodgevonden exemplaren van deze vogelsoort, besmeurd met olie, wettigen het vermoeden, dat de zich op het strand ophoudende troepen, die veel minder schuw waren dan gewoonlijk, als olieslachtoffers beschouwd moeten worden.

In het voorjaar van 1926 heeft de Regeering van de Vereenigde Staten van Noord-Amerika aan verschillende landen een uitnodiging gericht tot het bijwonen van een conferentie over het olievraagstuk. Deze conferentie, die als een voorlooppige moet worden beschouwd, werd van 8—16 Juni 1926 te Washington gehouden. Vertegenwoordigd waren: België, Canada, Denemarken, Duitschland, Engeland, Frankrijk, Italië, Japan, Nederland, Noorwegen, Portugal, Spanje, de Vereenigde Staten van Noord-Amerika en Zweden.

Zoodra het bekend werd, dat ook ons land uitgenoodigd

was, heeft onze Vereeniging zich tot de Regeering gewend met het verzoek den afgevaardigden te willen opdragen maatregelen, welke ter verbetering van den toestand mochten worden voorgesteld, zooveel mogelijk te steunen en wij hebben er op gewezen, dat het kwaad voor ons land nog niet tot het verleden behoorde.

Bij den aanvang der Conferentie werd er reeds op gewezen dat de hinder van de olievelden minder groot was dan enkele jaren tevoren, terwijl toch het gebruik van olie, over de geheele wereld genomen, sterk was gestegen. In 1920 gebruikten 2021 schepen met een gezamenlijken inhoud van 9.039.247 bruto reg. ton olie, in 1925 waren die getallen gestegen tot 3822 en 19.372.615 ¹⁾.

Als voornaamste oorzaak der verontreiniging werden ter Conferentie genoemd de oliestokende booten en de tankbooten; de motorschepen werden niet zoo gevaarlijk geacht. Vooral de oliestokers, welke de tanks in den dubbelen bodem voor berging der olie gebruiken — welke eerst met olie en later met ballastwater gevuld worden —, zullen altijd veel hinder blijven veroorzaken. Indien aan het uitpomp van het ballastwater niet de noodige zorg besteed wordt, komen de olieresten mee en deze kunnen velden vormen van groote uitgestrektheid. Dat kan ook gebeuren bij het vullen der tanks met ballastwater, n.l. als die overloopen en de lichtere olie het eerst in zee vloeit. Op sommige Duitsche schepen is een inrichting aangebracht om deze olieresten in tanks op te vangen.

Ook een der Nederlandsche afgevaardigden besprak uitvoerig het nadeel, verbonden aan tanks in den dubbelen bodem. Vroeger meende men, dat een aanzienlijk verspil van olie niet te vermijden was en water en olieresten werden toen veelal onder de kust uitgedompt. Bovendien lette men in den tijd der groote winsten in het bedrijf niet zoo op de exploitatiekosten. Later werd het scheep-



¹⁾ Bij deze opgaven is blijkbaar geen onderscheid gemaakt tusschen schepen, die voor het stoken der ketels olie als brandstof gebruiken (oliestokers) en motorschepen. Het stoken van olie onder ketels komt, althans bij de Europeesche handelsvloot, minder voor dan in 1920. Dieselschepen (met motoren dus) komen meer voor. Deze motorschepen bergen de olie meestal in bunkers, die niet voor waterberging gebruikt worden.

vaartbedrijf minder loonend; dientengevolge werd er meer aandacht geschonken aan het noodeloos verlies van olie.



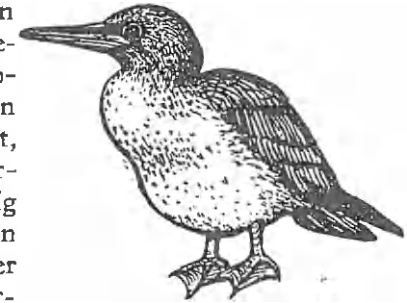
Een der afgevaardigden van ons land deelde — zeer tot onze verbazing — mede, dat hier de laatste twee of drie jaren geen klachten over het nadeel, door olie veroorzaakt, werden vernomen. Enkele maanden vóór de Conferentie evenwel spoelden er zooveel door olie gedooide vogels op onze stranden aan, als maar zelden tevoren had plaats gevonden. Wij hadden ook van die sterfte aan de Regeering kennis gegeven, zoodra bekend was, dat ons land aan de Conferentie te Washington zou deelnemen; blijkbaar zijn de afgevaardigden van onze gegevens onkundig gebleven.

Het heeft trouwens algemeen verwondering gewekt, dat te Washington niet de minste aandacht geschonken werd aan het groote gevaar voor de vogels; ik meen, dat het woord „vogels” slechts eenmaal genoemd is, n.l. bij de korte opsomming der nadeelen, uit de verontreiniging van het zeewater voortvloeiend. Op de Internationale Conferentie ter bescherming van het waterwild, van 12 tot 14 October 1927 te Londen gehouden, en op het Internationaal Congres voor Vogelbescherming, te Genève bijeengekomen op 21 en 22 Mei 1928, werd dan ook de wenschelijkheid betoogd, dat in de toekomst, bij het bespreken van het olievraagstuk, de verdelging van zoo vele vogels ernstig onder het oog zal worden gezien.

De uitgedompte olie verspreidt zich in den vorm van een dunne laag, die de zee, althans bij windstil weer, zoo goed als geheel afsluit. Onder invloed van den stroom en den wind verplaatsen deze olievelden zich en het is daarom zeer goed mogelijk, dat de Zeekoeten, Alken en andere vogels, die met één of enkele dagen verschil dood of stervend gevonden van de Zeeuwsche eilanden af tot op de Noordzee-eilanden toe, als slachtoffers van hetzelfde olieveld moeten worden beschouwd.

De eerste verbetering in den toestand houdt ongetwijfeld verband met de verandering, welke ten opzichte van het opbergen der stookolie tot stand kwam. Zooals reeds eerder gezegd werd, maakte men daarvoor gebruik van de tanks in den dubbelen bodem van het schip en die tanks werden, als zij leeg waren

met ballastwater gevuld. Bij het uitpompen van dat water, vóór het binnenkomen, kwam de achtergebleven olie in zee terecht. Aan deze wijze van bergen der olie waren gelukkig technische en economische bezwaren verbonden (soms ging, naar men zegt, 10% der olie verloren) en daarom maakt men tegenwoordig vrij algemeen gebruik van tanks, die nimmer met water gevuld worden. Een onderzoek, enkele jaren geleden in ons land ingesteld bij 92 oliestokende booten, toonde aan, dat er daarvan nog maar 6 of 8 de oude wijze van olieberging toepasten. Dit aantal zal nu nog wel kleiner zijn geworden.



Vele Nederlandsche reederijen hebben bovendien voorschriften uitgevaardigd om verspilling van olie tegen te gaan; deze voorschriften worden door onze zeevarenden behoorlijk nageleefd.

Olievelden zijn niet steeds aan opzet te wijten, noch kan het ontstaan er van altijd vermeden worden. Op onze kust strandde indertijd een tankboot met stookolie en na de strandding brak het vaartuig, waardoor zeer groote hoeveelheden olie vrij kwamen. Als het behoud van een schip en van menschenlevens op het spel staat, zullen natuurlijk steeds alle voorschriften — hoe streng die ook mogen zijn — buiten werking treden.¹⁾

Doch ook komt het voor, dat de verontreiniging aan grove onachtzaamheid of nalatigheid te wijten is; zoo vervoerde een droogdokmaatschappij te Rotterdam den olieafval indertijd naar Hoek van Holland, waar deze in zee werd gestort, dicht onder den wal. De gevolgen bleven niet uit; van hoogerhand werd aan deze vervuiling der zee gelukkig spoedig een einde gemaakt.

Hoewel de besprekingen te Washington hoofdzakelijk van technischen aard waren, mogen hier toch sommige punten genoemd worden, die van belang kunnen zijn voor allen, die zich voor dit onderwerp interesseeren.

1) Olievelden kunnen ontstaan — en ontstaan ook inderdaad —, als bij ruwe zee olie wordt uitgedompt ter verkrijging van slecht (vlak) water.

Deskundigen beweerden, dat het uitpompen op zee van ballastwater met olieafval groot ongerief veroorzaakt; de dikke olie waait reeds bij eenigen wind in groote vlokken tegen en op het schip en bederft de kleeren der opvarenden. Zooals ieder, die op het strand wel eens met stookolie in aanraking geweest is, weet, gaat het reinigen met zeer groote moeilijkheden gepaard.

Op de Nederlandsche en Duitsche booten moet de toestand het gunstigst zijn, als gevolg van de voorschriften, door de reederijen uitgevaardigd. Daaruit zou volgen, dat ook elders verbetering moet zijn te krijgen, zonder dwang van hoogerhand.

Dat onder de tegenwoordige omstandigheden evenwel dwingende bepalingen noodig zijn, daarover waren eigenlijk alle afgevaardigden het eens. De Vereenigde Staten van Noord-Amerika, Canada en Engeland verklaarden zich voor een algeheel verbod tot het uitpompen van olie, ook in volle zee; andere staten waren van oordeel, dat zulk een straffe bepaling niet noodig zou blijken te zijn. Daarbij werd gewezen op het feit, dat weinig of geen klachten bekend zijn over het aanspoelen van olie aan de Westkust van Ierland, van Schotland en van Scandinavië, terwijl deze kusten toch door den golfstroom bespoeld worden. Daaruit zou afgeleid kunnen worden, dat de olie, op den Atlantischen Oceaan over boord gepompt, verdwenen is, voor die de Europeesche kusten kan bereiken.

De meeste vertegenwoordigers waren wel bereid te bevorderen, dat verbodsbepalingen zullen gelden voor een strook ter breedte van 50 zeemijlen, uit de kust gemeten; in bijzondere gevallen zou gegaan kunnen worden tot 150 zeemijlen. Intusschen zal het moeilijk blijken op zulke voorschriften toezicht te laten uitoefenen; dat is reeds gebleken, toen Engeland bepaalde, dat binnen zijn territoriale wateren geen olie overboord gepompt mocht worden.

Over de inrichtingen ter afscheiding van de olie bij het loozen van water waren de meeningen op de Conferentie verdeeld; sommige afgevaardigden oordeelden, dat dergelijke separators nog niet aan de noodige eischen voldoen. Dit is nu evenwel niet meer in overeenstemming met de practijk, want tal van Engelsche reederijen hebben hun oliestokende booten



SLACHTOFFERS DER OLIEVELDEN

(Foto Jan P. Strijbos)



ZEEKOETEN, ONHERKENBAAR DOOR STOOKOLIE

(Foto Jan P. Strijbos)

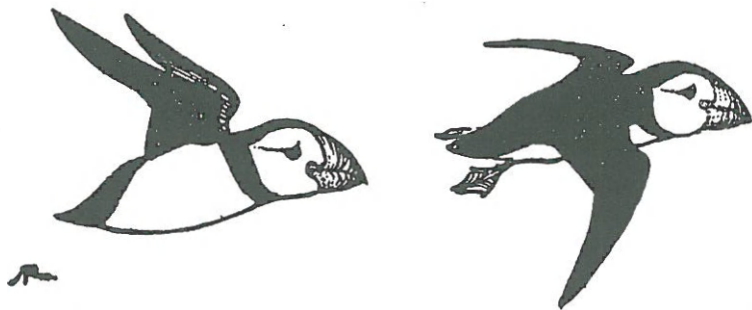
of motorschepen van een zoodanige inrichting laten voorzien, natuurlijk ook — of beter, voornamelijk — uit economische overwegingen, n.l. om het verspillen van olie tegen te gaan. In ons land schijnt nog geen enkele boot een dergelijke installatie aan boord te hebben. Misschien zullen onze maatschappijen wel spoedig het voorbeeld volgen van de Orient Steam Navigation Company, de Peninsular and Oriental Company, de Union Castle Mail Steamship Company, de White Star Line e. a. Indien men weet, dat het ballastwater uit olietanks soms 1% olie bevat, en dat een goede olieafscheider het brengt tot 0,01%, dan springt het voordeel wel in het oog.

Op de Conferentie te Washington werd een ontwerp eener Internationale Conventie opgesteld; de belangrijkste bepalingen daarvan laat ik hieronder volgen:

- I. De Regeeringen kunnen vaststellen, in welk gebied langs haar kust het loozen van olie, of water met olie, verboden zal zijn, onder inachtneming van de navolgende voorwaarden:
 - a. Langs de volle zee zal deze strook zich niet verder dan tot op 50 zeemijlen uit de kust mogen uitstrekken, behalve, indien bijzondere omstandigheden het wenschelijk maken een grooter gebied te nemen, mits een breedte van 150 zeemijlen niet overschrijdende.
 - b. Indien een Staat het loozen van olie wil verbieden binnen een gebied van 50 zeemijlen uit de kust, en eenig deel daarvan is niet meer dan 150 zeemijlen verwijderd van de kust van een ander land, dan zal deze Staat den desbetreffenden Regeeringen van dat voornemen mededeeling moeten doen.
 - c. Van het vaststellen van een strook, als vorenbedoeld, alsmede van iedere verandering daarin, zal door de centrale organisatie (zie VII) kennis gegeven worden aan alle maritieme mogendheden, hetzij door kaarten, hetzij op andere wijze.
- II. In de vorenbedoelde gebieden mag verboden worden het uitpompjen van stookolie en motorolie, alsmede van ieder mengsel van olie en water, indien dit meer dan 0,05% der genoemde oliesoorten bevat, of wel, indien

het oliegehalte zoodanig is, dat bij het uitpompen een vlies ontstaat, hetwelk bij daglicht met het bloote oog zichtbaar is.

- III. Onder deze bepalingen vallen de schepen der groote vaart (behalve de oorlogsschepen), voorzover die stookolie, enz. vervoeren, hetzij als lading, hetzij voor eigen gebruik. Bijzondere bepalingen kunnen worden uitgevaardigd voor kleine vaartuigen met beperkte bunkerruimte, doch deze vaartuigen moeten in ieder geval alle redelijke middelen betrachten om verontreiniging van het water te voorkomen.
- IV. De Staten zullen de noodige maatregelen treffen om te bereiken, dat oorlogsschepen alle mogelijke voorzorgsmaatregelen nemen om het uitpompen van olie te voorkomen.
- V. Iedere Regeering zal den schepen, bedoeld in Art. III en onder haar vlag varende, de verplichting opleggen het uitpompen van olie, enz. niet te doen plaats vinden in gebieden, waar zulks verboden is.
- VI. De Regeeringen komen overeen:
 - a. dat geen boete of andere betalingen opgelegd zullen worden voor het aan boord hebben van olieafscidders, enz.
 - b. dat betalingen, gebaseerd op den inhoud der vaartuigen, niet geheven zullen worden voor de ruimte, ingenomen door de inrichtingen, ter afscheiding van olie.



- c. dat onder de installaties, ter afscheiding van olie, ook begrepen zullen zijn de tank of de tanks, mits

van redelijke afmetingen, welke uitsluitend gebruikt worden voor het bewaren van de afgescheiden olie, met inbegrip van de bijbehorende pijpleidingen, enz.

- VII. De Regeering van wordt uitgenoodigd een centrale organisatie te vormen met het doel om de inlichtingen en berichten, betrekking hebbende op het onderhavige onderwerp, te ontvangen, en door te zenden aan alle maritieme mogendheden.

Indien deze uitnoodiging aangenomen wordt, zullen de andere contracteerende Staten de inlichtingen, bedoeld in Art. Ic en alle verdere mededeelingen, die zij van belang achten, aan de centrale organisatie doen toekomen.

- VIII. De Regeering der Vereenigde Staten van Noord-



Amerika zal de maritieme mogendheden, die de overeenkomst nog niet onderteekend hebben, uitnoodigen tot de Conventie toe te treden. Van eventuele toetreding moet kennis worden gegeven aan de Regeering der Vereenigde Staten en deze zal daarvan mededeeling doen aan alle Staten, die de Conventie hebben onderteekend.

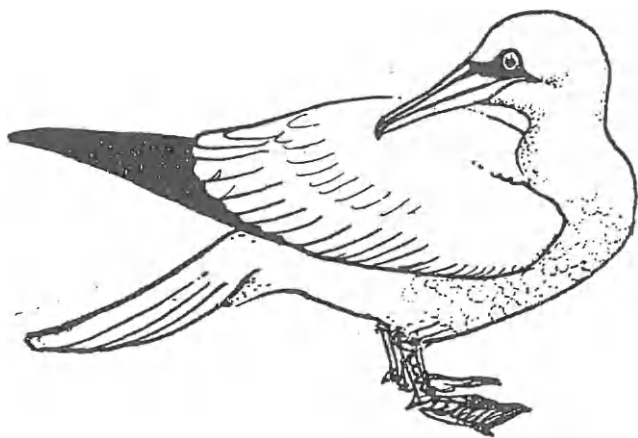
- IX. De Conventie zal in werking treden, zoodra door vijf landen, vertegenwoordigd op de Conferentie van Washington, gehouden in Juni 1926, van de ratificatie kennis zal zijn gegeven aan de Regeering der Vereenigde Staten van Noord-Amerika. Door iederen Staat kan worden bekend gemaakt, dat de overeenkomst in werking treedt, mits niet binnen een jaar na den datum, waarop de bedoelde mededeeling aan de Vereenigde Staten geschied is.

Volgens de Royal Society for the Protection of Birds te Londen werd de te Washington ontworpen Conventie geratificeerd door Canada, Groot-Brittannië en de Vereenigde Staten van Noord-Amerika. Mogen vele andere Staten spoedig tot toetreding overgaan. De verontreiniging van het zee-water heeft jaren lang vele gemoederen verontrust en niet ten onrechte.

Wat onze kusten betreft, het gevaar moge afnemen, afgewend is het nog niet, zooals ieder jaar wel weer blijkt. De verdelging van zeevogels is ook nu nog van grooter omvang, dan menigeen vermoedt en kan niet altijd worden afgemeten naar het aantal vogellijken, aan de kust aangespoeld. Wie kan nagaan, hoeveel duizenden slachtoffers nimmer de kust bereiken?

Wat doet Nederland?

Al zijn nog geen dwingende bepalingen uitgevaardigd op grond van de Conferentie van Washington, toch heeft de vervuiling van het zeewater de belangstelling der Regeering en wellicht zal ook Nederland spoedig de ontworpen internationale regeling onderteekenen. Immers in zijn brief van 13 December 1928, als antwoord op een vraag van onze Vereeniging d.d. 19 November 1928, schreef de Minister van Binnenlandsche Zaken en Landbouw:



„Naar aanleiding van nevenvermeld schrijven heb ik de „eer U te berichten, dat bij de Nederlandsche Regeering

„over het algemeen geen bezwaar bestaat tegen toetreding „tot het op de Conferentie te Washington opgestelde „o n t w e r p-verdrag, nopens de verontreiniging van open- „bare wateren door olie.

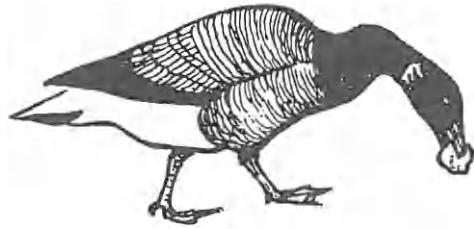
„Wat de verontreiniging betreft van de wateren, waarop „het Algemeen Reglement van Politie voor rivieren en Rijks- „kanalen betreft, heeft de Minister van Waterstaat mij mede- „gedeeld, bereid te zijn in dat Reglement, waarvan eene „wijziging in voorbereiding is, opneming te overwegen van „eene verbodsbepaling tegen het verontreinigen van bedoelde „wateren door olie, teer, of olie- of teerhoudende stoffen.

„De aangelegenheid betreffende de waterverontreiniging „door olie heeft overigens de aandacht van mijn genoemden „ambtgenoot”.

In November 1928 heeft de Nederlandsche Vereeniging tot Bescherming van Vogels inlichtingen over het olievrage- stuk ingewonnen bij onze Scheepvaartmaatschappijen en daartoe de onderstaande vragen gesteld:

1. Zijn door U voorschriften uitgevaardigd om met olie en olieresten aan boord zoo zuinig mogelijk om te gaan?
2. Werd door U bepaald, dat olie of olieresten niet over boord mogen worden gepompt, tenzij in geval van noodzaak of op meer dan 50 zeemijlen uit de kust?
3. Meent U, dat oliestokende booten schuld hebben aan het ontstaan van olievelden?
4. Meent U, dat motorbooten dergelijke velden kunnen veroorzaken?
5. Acht U olie-afscheiders (separators), zooals die b.v. bij sommige Engelsche Maatschappijen in gebruik zijn, afdoende om het oliegevaar te voorkomen?
6. Zijn er groote bezwaren verbonden aan het plaatsen of aan het gebruiken van deze separators?
7. Acht U een verbodsbepaling om olie binnen 50 zeemijlen uit de kust uit te pompen mogelijk of gewenscht:
 - a. voor Nederlandsche schepen?
 - b. voor schepen van vreemde nationaliteit?
8. Is het voor de scheepvaartmaatschappijen een voordeel van beteekenis, dat het verspil van olie zooveel mogelijk beperkt wordt?

9. Kunnen de scheepvaartmaatschappijen contrôle uitoefenen op het naleven van eventuele voorschriften ter zake?



10. Acht U bijzondere Regeeringsvoorschriften over dit onderwerp noodig of gewenscht?

11. Acht U een internationale over-

eenkomst noodig?

12. Mogen wij Uw antwoorden in beknopten vorm publiceeren?

Uit naam van verschillende maatschappijen werden deze vragen beantwoord door de Nederlandsche Reedersvereniging te 's-Gravenhage. De beantwoording der vragen laat ik hieronder volgen:

1. „Uit een economisch oogpunt mag veilig worden aangenomen, dat door de Nederlandsche scheepvaartmaatschappijen nauwlettend wordt toegezien dat het olieverbbruik in algemeenen zin zoo zuinig mogelijk zij.
„De belangrijke technische verbeteringen der laatste jaren, zoowel in de wijze van berging der oliebrandstoffen als in de installaties der olieverbruikende schepen en de meerdere ervaring, welke men in de behandeling dezer brandstoffen heeft opgedaan, geven voldoende waarborgen, dat slechts zeer kleine hoeveelheden olie verloren zullen gaan en olieresten dus tot een minimum beperkt zullen worden.
2. „Onmiddellijk na de Conferentie van Washington, vooruitlopende op het instellen van zônes, waarin tot op zekeren afstand van de kust het overboord pompen van olie of olieresten, zonder dringende noodzaak verboden is, heeft de N. R. V. haren leden verzocht reeds nu vrijwillig hunnen gezagvoerders op te dragen hiermede rekening te houden en wij zijn overtuigd dat aan dit verzoek is gevolg gegeven.
3. „Ja; doch opgemerkt dient te worden dat het vormen van een olieveld in het algemeen slechts zeer sporadisch zal voorkomen en meestal het gevolg is van stranding of

„aanvaring van een tankboot of oliestokkend schip, zoomede van het opbreken van wrakken. Het overboord gepompt bilge- of ballastwater kan op zee nooit aanleiding geven tot vorming van olievelden.

„De ernstige last van olievelden in Engeland onmiddellijk na den oorlog ondervonden, werd door bevoegde deskundigen in hoofdzaak geweten aan het opbreken van wrakken in de nabijheid der Engelsche kust.



4. „Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar vraag 3.
5. „Indien het olieveld ontstaan is tengevolge van een der sub 3 genoemde rampen, zal een separator van geen nut zijn. De kleine hoeveelheden olie, uitgedompt met bilge- of ballastwater, kunnen door separators afgescheiden worden, mits zij voldoen aan de hooge eischen door de Conferentie te Washington vastgesteld.
6. „Separators, die voldoen aan de te Washington gestelde eischen en genoeg capaciteit bezitten voor praktisch gebruik op zeeschepen, moeten noodzakelijk van dergelijke afmetingen zijn, dat plaatsing in de machinekamer veelal buitengesloten is, zoodat zij de nuttige ruimte aan boord belangrijk verkleinen. De kosten van de ons bekende, gepatenteerde toestellen zijn zeer belangrijk en wegen niet op tegen het voordeel dat de teruggewonnen olie oplevert, waarbij nog wordt opgemerkt dat deze olie in vele gevallen voor het gebruik aan boord ongeschikt is.
„Ernstig wordt betwijfeld of deze separators, waarvan de werking meestal berust op het verschil in soortelijk gewicht, bij slingerend of stampend schip zullen voldoen, daar reeds kleine bewegingen storing van het apparaat veroorzaken.
7. „Wanneer eventueel een verbodsbepaling wordt uitgevaardigd, zoude deze zoowel voor nationale als voor vreemde schepen moeten gelden en internationaal geregeld dienen te zijn, daar het anders niet mogelijk is de verbodsbepaling buiten de territoriale wateren te doen gelden.
„Eenige behoefte aan een dergelijke verbodsbepaling

„wordt voor ons land niet gevoeld, daar niettegenstaande „het aantal olieverbruikende schepen en tankboten jaar-



„lijks in belang-
„rijke mate toe-
„neemt, klachten
„over olieveront-
„reiniging op onze
„kusten praktisch
„niet voorkomen.
„Wat de moge-
„lijkheid betreft

„zouden wij nog willen opmerken dat een dergelijke
„bepaling voor de scheepvaart langs onze kust en voor
„het visscherijbedrijf in hooge mate bezwarend zoude
„zijn. Bovendien zal een verbodsbepaling de consequentie
„medebrengen dat in elke Nederlandsche haven ge-
„legenheid zal moeten bestaan om ballastwater, enz. af
„te geven; de behoefte aan dergelijke, zeer kostbare inrich-
„tingen wordt zelfs in onze grootste havens niet gevoeld.

8. „Zocals reeds opgemerkt bij beantwoording van vraag 1,
„zullen de reeders vanzelfsprekend hun installaties zoo-
„danig inrichten, dat verliezen tot een minimum worden
„beperkt. Van verspilling kan dan ook op moderne schepen
„niet meer gesproken worden.

„Bij beantwoording van vraag 6 merkten wij dan ook
„reeds op, dat van de kostbare separators in het algemeen
„geen financieel voordeel meer kan worden verwacht.
„In uitzonderingsgevallen, waar dit echter wel het geval
„mocht zijn, zullen de betreffende reeders uit welbegrepen
„eigenbelang, ook zonder eenigen dwang, tot het benutten
„van separators overgaan.

9. „Alle Nederlandsche Scheepvaartmaatschappijen oefenen
„uit een economisch oogpunt reeds een strenge controle
„uit op het verbruik van olie aan boord hunner schepen,
„hetgeen tot gevolg heeft, dat de leidende scheepsoffi-
„cieren met de meeste zorg er voor waken dat geen olie
„noodeloos over boord wordt gepompt.

„Na afloop der reis is aan de hand van de officieele ge-
„gevens, vermeld in scheeps- en machinekamerjournaal,
„het olieverbruik gemakkelijk te controleeren.

- 10/11. „Bij beantwoording van vraag 7 motiveerden wij reeds
„waarom wij voor Nederland geen Regeerings-voorschrif-
„ten noodig of gewenscht achten. Wij kunnen hieraan nog
„toevoegen, dat naar onze meening de in 1926 te Was-
„hington ontworpen internationale overeenkomst voor die
„landen, welke behoefte gevoelen aan bijzondere bescher-
„ming hunner kusten, voldoende waarborgen biedt.

12. „Tegen publicatie in beknopten vorm meenen wij bezwaar
„te moeten maken, doch wij kunnen ons met publicering
„van ons volledig antwoord vereenigen.

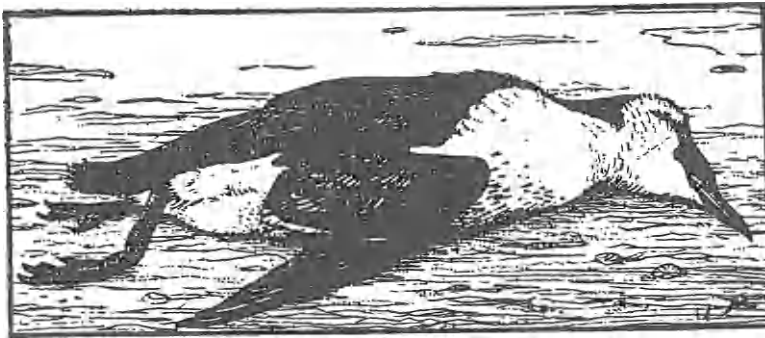
„Tenslotte meenen wij nog onder Uwe aandacht te
„moeten brengen, dat de meening, dat olie voor onbepaal-
„den tijd op de oppervlakte van het water blijft drijven
„en dus op grooten afstand van de kusten uitgepompte
„olieresten vroeg of laat zullen aanspoelen, niet meer kan
„worden volgehouden, sinds
„de Regeering der Veree-
„nigde Staten in 1927 uit-
„voerige proeven dienaan-
„gaande heeft doen nemen,
„waarbij gebleken is, dat
„zelfs onder zeer ongunstige omstandigheden de olie na
„betrekkelijk korten tijd geheel was verdwenen."



Wat de beantwoording van vraag 3 aangaat, natuurlijk kun-
nen scheepsongevallen de oorzaak zijn van het ontstaan der
olievelden. Rond om Engeland zijn natuurlijk in de oorlogs-
jaren veel tankboten tot zinken gebracht, doch ook van elders
komen klachten, zelfs uit de Australische wateren, waar oor-
logsdaden in ieder geval tot de uitzonderingen behoorden.

Uit het antwoord op de 7de vraag blijkt, dat de reederijen,
evenals de Nederlandsche afgevaardigden te Washington,
van oordeel zijn, dat het oliegevaar voor onze kusten zoo goed
als geheel tot het verleden behoort. Eigen waarnemingen,
en ook mededeelingen van anderen, zijn daarmede niet
in overeenstemming. Aan de Engelsche kust is het kwaad
evenmin bezworen; de Britsche zustervereniging schreef
ons in November 1928: „this spring the number of birds
killed by oil round the coasts of Britain was very great; it
was particularly bad off the coast of Kent at Dungeness".

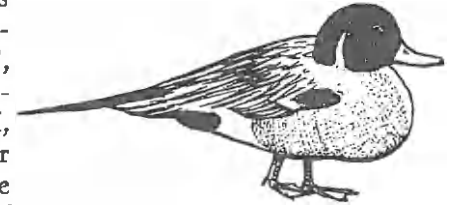
Ik twijfel niet aan den goeden wil der Nederlandsche reederijen; van die zijde zal een internationale regeling stellig niet tegengewerkt worden, als het bekend is, dat „olieslacht-offers” nog steed; aan onze kusten aanspoelen, soms in een verontrustend groot aantal. De door alle nationaliteiten druk bevaren Noordzee eischt, wellicht nog meer dan eenige andere zee, maatregelen, en dan spoedig, ter beteugeling van het kwaad.



VOGELBESCHERMING EN VOGEL- VERDELING BIJ ONZE BUREN.

HELGOLAND is langen tijd een vrijgevochten gebied geweest voor de vogelvangers en stond in dat opzicht eigenlijk gelijk met sommige Zuid-Europeesche landen. In den herfst van 1928 heeft de Duitsche Regeering verboden het des nachts vangen van vogels, onverschillig van welke soort. Deze verbodsbepaling heeft ten doel een eind te maken aan het vangen van vogels met kunstlicht en aan het verzamelen van vogels bij den vuurtoren.

Bij onze Zuiderburen is de toestand minder gunstig. In „Le Gerfaut”, het Belgisch Ornithologisch tijdschrift (No. III, 1928) komt een lijst voor van minder algemeene vogels, waargenomen of bemachtigd tusschen 1 Mei 1927 en 1 Mei 1928. In deze lijst werden als gedood of gevangen vermeld:



- 7 of 8 Pestvogels.
- 3 kleine Bonte Spechten.
- 2 Zwarte Spechten.
- 2 Zeearenden.
- ten minste 18 Wespddieven.
- 6 Vischarenden.
- 1 Kwak.
- 1 Woudaapje.
- veel Roerdompen.

Zeearenden en Vischarenden behooren in West-Europa tegenwoordig tot de zeer zeldzame broedvogels. Zullen de maatregelen voor bescherming op deze wijze ooit tot het beoogde doel, het behoud der soorten, leiden?

Wat zal er bovendien nog gebeuren, waar wij nimmer iets van gewaar worden?

DR.