PETROLEUM, HET LEVENS-ELIXER VOOR CURAÇAO

DOOR

JHR. DR. V. H. VAN DEN BERGH

De zware stoomfluit doet de lucht trillen. Weldra antwoordt een schrill geluid van den wal. De schipbrug zet zich in beweging en draait naar Otrabanda toe. Trots en statig vaart het machtige toeristenschip de St. Annabaai binnen, tusschen de kleurige huizen van Willemstad door. Links en rechts spreidt zich de stad uit tot over de hellingen van den eersten heuvelrug. Motet en Fort Nassau doemen op en plots bevindt zich het schip aan den ingang van het Schottegat. De boot draait naar links en legt aan den Prins Hendriksteiger aan.

Aan den overkant van het wijde, diepe water ontwaart de toerist een machtig schouwspel. — Honderden tanks van kolossale afmetingen verrijzen daar op den bodem: zwarte, gele en witte tanks en tanks, welke blinken in het zonlicht door hun deklaag van aluminiumverf. En daartusschen stijgen dunne, blauwige rookpluimen uit een honderdtal schoorsteenen de lucht in. Groote tankbooten liggen aan de pieren, ferry- en andere bootjes varen onophoudelijk heen en weer. Een sfeer van onuitputtelijke, schepende arbeidzaamheid waait den toerist van over het water tegen.

De zon daalt ter kimme; spoedig wordt het donker en dat is het moment, waarop men eerst recht gegrepen wordt door het machtige schouwspel, dat door de nederzetting der C. P. I. M. wordt geboden. — Duizenden lichten flikkeren over een schier eindeloos terrein, aan de westelijke zijde verdoezeld door de blauwig-grijze rook, welke door de fractioneer-installatie's en ketelhuizen wordt uitgestooten en vaak — ja, vroeger zelfs permanent — wappert te midden van deze lichten een toren-hooge, rossige vlam in grillige kronkels, de „eeuwige vlam", daar, waar, destijds zonder opont-houd, nu slechts bij noodzaak, de overvloedige gassen van de „cracking-"installatie's worden verbrand. Een ononderbroken

geronk, mengeling van allerlei fabrieksgeluiden en het zangerig gezoem der centrifugaalpompen, bereikt het oor van den aandachtigen toeschouwer. — Een schouwspel, waardoor men gegrepen wordt en dat men nooit vergeet. . . .

Inderdaad, de Curaçaosche Petroleum Industrie Maatschappij — dochtermaatschappij der Bataafsche Petroleum Maatschappij — in 1916 tijdens het bewind van gouverneur Nuyens opgericht als de Curaçaosche Petroleum Maatschappij, heeft haar aanvankelijk bescheiden fabrieks-complex in snel tempo zien uitgroeien tot een der machtigste raffinaderijen der wereld, welke nog steeds dagelijks gemiddeld 20.000 ton ruwe olie verwerkt tot vele eindproducten van allerlei aard en bruikbaarheid.

Deze capaciteit ligt ver boven die van de installatie, welke de Arend Petroleum Maatschappij op Aruba bezit, doch wordt gegevenaard, tegenwoordig misschien overtroffen, door die van de Amerikaansche installatie bij St. Nicolaas, eveneens op Aruba.

Ten opzichte van andere petroleumraffinaderijen verkeeren de drie genoemde in een eenigszins uitzonderlijke positie.

Terwijl in Balikpapan, Tarakan of in Amerika of Mexico boorterrein en raffinaderij in elkaars onmiddellijke nabijheid gelegen zijn, of althans zóó naburig zijn, dat het ruwe-olie-transport door middel van pompinstallatie's en pijpleidingen kan plaats vinden, ligt hier een stuk van de Caraïbische zee van enkele honderden kilometers breedte tusschen het terrein, waar de ruwe olie rijkelijk uit den grond vloeit, en de plaats, waar deze tot de kostbare eindproducten wordt verwerkt.

Immers, noch op Aruba noch op Curaçao wordt ten gevolge van de geologische gesteldheid van den bodem petroleum gevonden, terwijl Venezuela en speciaal het gebied rondom het meer van Maracaibo tot ver over de grenzen van Colombia een der rijkste petroleum-gebieden der wereld is.

Dit feit brengt geheel andere transport-problemen met zich; hier is men aangewezen op het transport der ruwe olie per scheepsgelegenheid.

Gebruikte men in het begin voor dit transport lichters, al spoedig werden deze vervangen door tankbooten en ontstond een nieuwe maatschappij naast de C. P. I. M., doch met haarstaande onder dezelfde directie. Dit was de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, thans beschikkende over een vloot van tientallen tankers, elk met een laadvermogen van gemiddeld 2600 ton ruwe olie. En het zijn de schepen van deze vloot, welke dag in dag uit

bij 6 tot 8 stuks tegelijk heen en weer varen tusschen Curaçao en het meer van Maracaibo, waar zij worden volgeladen met de donker-bruine, groenige „olie der aarde”, om daarna weer koers te zetten naar Curaçao, waar zij hun kostbare last afstaan.

Men zal zich afvragen, waarom deze raffinaderij nu juist op Curaçao is opgericht en niet, hetgeen schijnbaar voor de hand zou liggen, in Venezuela gebouwd is. Er zullen diverse redenen van economischen en politieken aard aan te wijzen zijn, doch ik ben volkomen onbevoegd daarover te oordeelen en ik ga deze derhalve met stilzwijgen voorbij.

Er bestaat een innige samenwerking tusschen de productie-maatschappijen in Venezuela, b.v. de Caribbean Petroleum Company, en de C. P. I. M.

Eerstgenoemden hebben op verschillende punten langs de kust van het meer van Maracaibo en ook verder landwaartsin, tot op de eerste hellingen van het Andes-gebergte, haar boorterreinen. En al deze boorterreinen produceeren ruwe olie, of „crude”, zooals het met een vakterm heet, welke onderling groote afwijkingen in samenstelling vertoonen en derhalve niet alle voor dezelfde doeleinden kunnen worden gebruikt.

Het spreekt van zelf, dat de Caribbean Petroleum Company niet de eenige maatschappij is, welke in het gebied om het meer van Maracaibo concessie's heeft. Tal van andere maatschappijen verrichten daar dezelfde werkzaamheden, welke niet beperkt blijven tot het land, doch zich ook uitstrekken tot ver in het meer zelf.

Zoo werken daar o.a. ook de Venezuelan Oil Concessions Ltd., de British Controlled Oilfields Ltd., de Colon Development Company, alle behorende tot het Royal-Dutch-Shell concern. Verder vindt men daar de concessies van de Standard Oil Company, de Gulf Oil, de Lago Petroleum Corporation, welke laatste maatschappij concessie heeft over het geheele oppervlak van het meer van Maracaibo, op een smalle strook langs de kust na.

Thans ziet men dan ook honderden en honderden boortorens uit het grauw-bruine water verrijzen, en vooral wanneer men des nachts met een tankboot over het meer vaart, komt men onder den indruk van den fantastisch-fascineerenden aanblik van de talloze flikkerende lichten, welke als grillige, kronkelende flitsen door het golvend oppervlak van het water worden weerkaatst.

In het meer van Maracaibo monden verschillende grootere en kleinere rivieren uit, zoodat het water brak is en het zoutgehalte daalt, naarmate men den zuidelijken oever nadert.

Door middel van een betrekkelijk nauwen hals staat het meer in verbinding met de open zee. De kust van Venezuela is hier zandig en dus ook de bodem van dezen hals, hetgeen tengevolge heeft, dat zich hier tal van ondiepe gedeelten bevinden, welke soms ook aan vormveranderingen onderhevig zijn. Deze baren maken het noodzakelijk, dat alle tankbooten een zeer geringen diepgang bezitten, en maken ook, dat de uitvaart van de volgeladen schepen uit Maracaibo slechts kan geschieden, wanneer het getij gunstig is. Ook de passagiers- en vrachtschepen zijn aan dezelfde diepte-limiet gebonden. Het is dus onmogelijk, dat Maracaibo rechtstreeks door grootere zeeschepen wordt aangedaan.

Hierin nu is een geographische reden gelegen, waarom de raffinaderijen bij voorkeur op de niet ver van Venezuela gelegen eilanden werden opgericht. Immers, het transport van de eindproducten over heel de wereld moet geschieden met groote zeetankers en deze tankbooten hebben een veel te groote diepgang om ooit over de beruchte baren van het meer van Maracaibo heen te komen. Speciaal Curaçao neemt met het bij uitstek voor haven geschikte Schottegat wel een zeer gunstige positie in.

Aan de westkust van het meer liggen enkele der grootste boorvelden o.a. van Cabimas, Lagunillas en verder landwaartsin, midden in het oerwoud, Mene Grande. Hier heeft men betrekkelijk groote Europeesche kolonies, en wordt het leven van de employé's opgevrolijkt door uitstekend ingerichte clubgebouwen.

Geheel anders is het echter, wanneer men de kleinere, meer geïsoleerde boorvelden en pompstations bezoekt. Het kleine laadstation b.v. geheel in het zuiden gelegen aan de Rio Escalante, is niets anders dan een opengekapte terrein van nauwelijks een halven vierkanten kilometer, temidden van de moerassige kustbegroeiing, waarop de noodige gebouwen staan: de tanks, de pompinstallatie benevens de woning van den manager. Feitelijk woont daar slechts één Europeaan temidden van de Venezolaansche werklieden. Transport van levensmiddelen en andere noodzakelijke levensbehoeften en ook van de post geschiedt uitsluitend per tankboot van Maracaibo uit en per stoombarkas verder stroomopwaarts. U voelt, hoe volkomen geïsoleerd en eenzaam een dergelijke employé leeft. Gelukkig staat de manager in draadloos-telefonische verbinding met het hoofdkantoor te Maracaibo.

De boorvelden daar, de Tarra velden, gelegen vrijwel bij de grens van Colombia en bereikbaar langs de Rio Catatumbo, langs Encontrados en verder over land, ligt geheel in het oerwoud, dat

nog steeds bewoond wordt door wilde Venezolaansche Indianenstammen. Het is dan ook niet zoo'n groote zeldzaamheid, dat daar een employé verwond wordt door min of meer giftige pijlen, afkomstig van deze Indianen, die men vrijwel nooit te zien krijgt.

Wanneer een vloot van C. S. M.-tankers in Maracaibo is aangekomen, krijgen de commandanten van hieruit bericht naar welk laadstation zij verder moeten stoomen. Meestal komt dit overeen met de reeds van te voren opgemaakte en bekende vaarplannen. De reis wordt dan over het meer voortgezet, twee, vier, soms acht uren, al naar gelang de plaats van bestemming. Het laden zelf duurt circa vier uren, waarna onmiddellijk de terugtocht wordt aanvaard met een kort oponthoud voor de reede van Maracaibo om het gunstige getij af te wachten. Naar Curaçao is het dan nog 22 uur varen. Ook hier heeft de kapitein slechts enkele uren den tijd om te lossen. Dan vertrekt men weer, en zoo gaat het dag in dag uit onophoudelijk door.

In het Schottegat aangekomen, worden de tankers naar verschillende aanlegsteigers gedirigeerd, al naar gelang de „crude”-soort, welke zij meebrengen. De scheepsslangen worden aan de pijpleidingen van de wal gekoppeld en met behulp van de pompinstallatie's, welke zich in de tankers bevinden, verhuist de „crude” van het schip in de klaar staande tanks.

Dit moet met groote zorg geschieden, want, zooals ik reeds eerder vermeldde, verschillen de „crude”-soorten onderling aanmerkelijk in samenstelling en kunnen zij dus niet willekeurig voor alle doeleinden worden gebruikt. Tegen eventueele vermenging van twee of meer soorten moet dus angstvallig worden gewaakt, hetgeen de voortdurende oplettendheid van een geoefend personeel vereischt.

En hiermede zijn wij het begin van het raffineer-proces genaderd. — Uit de opslag-reservoirs wordt de ruwe olie door een uitgebreid net van pijpleidingen over de verschillende fractioneerinstallatie's verdeeld.

Zoo'n fractioneer-installatie of „trumble” bestaat in hoofdzaak uit twee deelen n.l. de ruimte, waar de ruwe olie wordt verwarmd (soms één groot, soms een aantal kleinere fornuizen), en de feitelijke fractioneer-apparatuur, bestaande uit een complex van grootere en kleinere kolommen. — Met behulp van een aantal pompen wordt de „crude” continu door een buizenstelsel ge-

pompt, welk buizensysteem in de fornuizen tot een bepaalde, controleerbare temperatuur wordt verhit. De ruwe olie verlaat zoo'n fornuis dus weer met een hooge temperatuur ten deele in gasvormigen toestand, deels nog als vloeistof en dit gas-vloeistofmengsel komt nu in het complex van fractioneer-kolommen.

De eerste kolom levert, als zwaarste vloeistof, de stookolie, terwijl de gassen steeds verder afkoelen en gedeeltelijk condenseren, zoodoende een reeks van steeds lichter wordende tussenproducten leverende. Totdat eindelijk de lichtste gassen den top van de grootste kolom verlaten en, na koeling, de benzine leveren.

Zoo ontstaat dus de gansche rij van producten: de stookolie de gasolie, de kerosine en de benzine, alle in velerlei variaties.

De stookolie — of technisch gesproken de „fuel” — wordt nu voor een deel nog verder uiteengerafeld en ondergaat een vacuumdestillatie, een destillatie onder sterk verminderden druk dus. Hierbij ontstaan de zoo belangrijke smeeroliën van velerlei hoedanigheid en blijft ten slotte asfalt over.

Het spreekt vanzelf, dat het bovenstaande slechts een uiterst globaal overzicht geeft van alle schakeeringen, welke het bedrijf in werkelijkheid met zich brengt.

Nu bevat over het algemeen de ruwe olie uit Venezuela weinig lichte bestanddeelen en veel zware, soms ook veel asfalt. Relatief zal er dus veel stookolie en weinig benzine en kerosine worden geproduceerd.

Mocht de vraag juist naar deze lichte brandstoffen de productie overtreffen, dan komt de techniek te hulp en dan wordt een deel van de zwaardere oliën bij hooge temperatuur en druk eenvoudig gekraakt, waarbij een groote hoeveelheid benzine ontstaat. Dit proces geschiedt in de zoogenaamde „cracking”-installatie en het is bij dit proces, dat ook niet-condenseerbare gassen ontstaan, welke zoo veel mogelijk in de raffinaderij voor verwarming worden gebruikt en waarvan het overvloedige deel wordt verbrand in de reeds eerder genoemde „eeuwige vlam”.

Als al deze producten een chemische reiniging hebben ondergaan, worden zij naar diverse tanks verpompt, hetgeen ook weder met de uiterste zorg geschieden moet om eventuele vermenging te vermijden. Dan is het wachten op de groote zeetankers, welke soms bij tienduizend ton of meer tegelijk de eindproducten komen halen om ze naar heinden en ver te vervoeren.

Behalve de fabrieksinstallatie en bunkergelegenheid aan het Schottegat bezit de C. P. I. M. nog twee belangrijke bunkerha-

Fig. 3. Een C. S. M.-tanker.

Fig. 4. Het laadstation ongeveer twee uren varens stroomopwaarts aan de Rio Escalante ten zuiden van het meer van Maracaibo (Venezuela).

Fig. 5. Ketelhuis en pompinstallatie van het laadstation ongeveer twee uren varens stroomopwaarts aan de Rio Escalante ten zuiden van het meer van Maracaibo (Venezuela).

Fig. 6. Boortorens langs den oever van het meer van Maracaibo nabij La Rosa (Venezuela).

Fig. 7. Bosch van boortorens in het meer van Maracaibo (Venezuela).

vens en wel één voor stookoliën aan de Caracasbaai en een uiterst modern tankpark voor benzine en andere lichte fractie's aan de Bullenbaai. Vanaf de raffinaderij naar deze twee laadstations lopen tientallen kilometers lange pijpleidingen, waardoorheen de producten worden verpompt.

Het is begrijpelijk, dat in een dergelijke groote raffinaderij een onnoemlijk aantal grootere en kleinere pompen aanwezig zijn, waarvan vele door stoom worden aangedreven. De raffinaderij der C. P. I. M. telt dan ook niet minder dan zes groote ketelhuisen en het waterverbruik hierin (ook voor andere doeleinden) is gestegen tot één miljoen liter per dag.

Om zich van deze hoeveelheid water te kunnen verzekeren, werden tal van plantages aangekocht, putten geslagen en windmolens opgericht. Doch vooral in de droge jaren 1929 tot 1932 bleek dit onvoldoende te zijn. De grond droogde uit; de waterstand zakte snel; bij verder uitdiepen der putten stuitte men spoedig op brak water, hetwelk onbruikbaar was, en er dreigde zoo- wel voor de raffinaderij als voor de plantages een schadelijk wattertekort.

Men is toen overgegaan tot het verschepen van zoet water op groote schaal van overal naar Curaçao. — De zeetankers, welke aan de Isla een olielading kwamen halen, namen op hun tocht daarheen in plaats van zeewater nu zoetwater als ballastwater mede en zoo ontving de raffinaderij in dien tijd water van de Elbe, de Seine, de Theems, de Maas, de Rio la Plata en van vele andere groote rivieren.

Een van de vraagstukken, welke noodzakelijkerwijze bestudeerd moesten worden, was de huisvesting der employé's.

In het begin, toen het bedrijf nog slechts bestond uit een bescheiden fabriek op het schiereiland „Isla”, baarde dit probleem geen moeilijkheden. Men koos voor woonwijk het kleine eiland „Negropont”, dat in het Schottegat gelegen is, vlak bij de „Isla”. Dit eilandje verbond men met dammen aan den oever van het Schottegat en ruime houten — later ook steenen — huizen verrezen op den koraalrotsbodem. — „Negropont” is gunstig gelegen ten opzichte van de windrichting en bovendien per boot gemakkelijk te bereiken van Willemstad uit.

Men vermoedde toen nog niet, dat de uitbreiding van het bedrijf plotseling in zoo'n razend tempo zou gaan, dat in weinige jaren tijds de raffinaderij beslag legde op de plantages Asiëto en Valentijn, tot Rio Canario toe, en dat het aantal arbeiders

steeg tot circa tienduizend en het aantal employé's tot ongeveer 750, waaronder vele gehuwden en hoofden van min of meer talrijke gezinnen.

De huizenbouw kon dit tempo niet bijhouden en zoo omstreeks 1928 ontstond dan ook een nijpend huizengebrek op „Negropont”. En aangezien de werkzaamheden en de inrichting van het bedrijf met zich medebrengen, dat het technische personeel verplicht is in de onmiddellijke nabijheid der raffinaderij te wonen en dus niet in Willemstad gehuisvest kan zijn, moest men doorbouwen.

Hierdoor kwam de tweede nadeelige invloed, welke de snelle uitbreiding op de huisvesting had, op den voorgrond. — Het bleek n.l., dat „Negropont” feitelijk te klein was om al het technische personeel met hunne gezinnen een behoorlijk tropenhuis te verschaffen, zoodat men zijn toevlucht moest nemen tot het bouwen van twee- of drie-verdieping-hooge woning-complexen, waarin voor elk gezin slechts één étage gereserveerd kon worden. Elke étage bezat wel een afzonderlijken ingang, maar het systeem van boven- en benedenhuizen doet in de tropen toch wel vreemd aan en is in strijd met de vrijheid en ruimheid van wonen, welke men nu eenmaal in de tropen verwacht en ook noodig heeft. Een vergelijking met de employé-woningen te Maracaibo valt over het algemeen dan ook ten ongunste van de Curaçaosche woningen op „Negropont” uit.

Ook over dit groote bedrijf heeft de crisis-wind gewaaid. Ook de C. P. I. M. moest op haar personeel bezuinigen en zoo daalde in 1932 het aantal employé's tot vrijwel de helft en het aantal arbeiders tot bijna een derde. — Bij deze laatste categorie heeft men zooveel mogelijk rekening gehouden met de herkomst der gekleurde werkkrachten, en behield men zooveel mogelijk de Curaçaosche negers.

Door rationalisatie en het invoeren van meer geperfectioneerde contrôle apparaten bleef echter tot heden toe de capaciteit der raffinaderij vrijwel zonder onderbreking op een dagelijks gemiddelde van 20.000 ton ruwe olie gehandhaafd.

Het valt niet te ontkennen, dat de vestiging van de C. P. I. M. op Curaçao voor dit eiland van bijzonder groot belang is geweest en nog is. Wat de olieproducten zelf betreft, wordt jaarlijks voor een zeer belangrijk bedrag hieraan in- en uitgevoerd. Hoe deze in- en uitvoer in den loop der jaren is gestegen, toont het volgende staatje:

In- en Uitvoercijfers van Curaçao.					
	Invoerwaarde in guldens		Uitvoerwaarde in guldens		
	Olieproducten	alle andere producten	Olieproducten	Phosphaat	alle ander inheemsche producten
1917. .	f 466.441	f 5.332.431	nihil	f 75.723	f 2.214.583
1922. .	f 9.290.190	f 9.509.432	f 10.247.360	f 56.078	f 3.521.736
1930. .	f 226.118.500	f 31.523.579	f 220.687.459	f 1.443.375	f 1.311.058
1933. .	f 76.674.597	f 10.257.184	f 86.738.155	f 983.418	f 208.357

Zeer duidelijk blijkt hieruit, dat zoowel in- als uitvoer volkomen wordt beheerscht door de olieproducten en dat, na aftrek van den fosphaat-export, de uitvoer van de verdere inheemsche producten hiertegenover in het niet valt.

Al deze producten worden per schip binnengebracht en weder weggevoerd. Dit heeft wederom een gunstigen invloed gehad op de inkomsten aan haven- en loodsgelden.

Bovendien moesten, vooral in de jaren van opbouw en uitbreiding enorme hoeveelheden bouw materiaal worden vervoerd, hetgeen de scheepvaartlijnen ten goede kwam.

De werkzaamheden aan de raffinaderij brachten met zich de vestiging van vele employé's en werklieden, Europeesche en inheemsche, die allen een deel van hun verdiensten in Willemstad besteedden aan levensonderhoud en amusement.

Hierbij was niet alleen de winkelstand gebaat, doch ook de posterijen en telegrafie.

Naarmate er meer stookolie werd geproduceerd, trad Willemstad steeds meer als bunkerhaven op den voorgrond en deden meer scheepvaartlijnen deze haven aan, welke uitgroeide tot de tweede haven van Groot-Nederland. Zoo worden door dezelfde oorzaak gedurende de wintermaanden tal van groote toeristenschepen naar Curaçao getrokken om daar belangrijke hoeveelheden olie te bunkeren. Gedurende deze noodzakelijke bezigheid bezoeken honderden toeristen de Curaçaosche winkels, waar in zulke dagen menige uitstekende ontvangst te boeken valt. Vooral ten tijde van de prohibitie in Amerika werden belangrijke hoeveelheden spiritualiën door Amerikaansche toeristen gekocht en gecconsumeerd.

Voegt men hierbij, dat Curaçao beschikt over een der mooiste en diepste natuurlijke havens, toegankelijk voor de grootste zee-kasteelen, terwijl de omliggende zeeplaatsen van Zuid Amerika en

de Antillen hiervan veelal verstoken zijn, door welk feit de haven van Willemstad een belangrijke overlaad-haven is geworden, dan is het te begrijpen, dat de vestiging van de C. P. I. M. aldaar uiterst stimuleerend heeft gewerkt en nog werkt op den algemeenen economischen toestand van Curaçao.

Eén nadeel is hier tegenover misschien te noemen. Namelijk dit, dat in den tijd van hoog-conjunctuur aan de neger-arbeiders op de „Isla” zeer hoge loonen werden gegeven; er was vraag naar arbeidskrachten. Dit had tengevolge, dat hoe langer hoe meer negers van het land naar de stad trokken, de plantage-bezitters haast geen werkvolk konden krijgen of slechts tegen eveneens zeer hoge loonen. De plantages werden hierdoor minder intensief verzorgd en een groot deel van de gemoedelijke, zachtaardige koenoekoe-negers kwam helaas te veel onder den invloed van de stad en het geld te staan.

Na de versobering en de massa-ontslagen op de „Isla” zal hierin wel verandering ten goede gekomen zijn en zal zich geleidelijk aan allicht een aanpassing aan een lager loonpeil baanbreken.

Van één belangrijk verkeersmiddel is Curaçao in de laatste jaren verstoken geweest en dat is het vliegtuig. De Pan American Airway heeft Curaçao verlaten. Wie zou niet van ganscher harte de hoop uitspreken, dat de K. L. M. op waardige wijze deze open plaats zal innemen?

Curaçao, een uiterst belangrijk knooppunt in Centraal Amerika voor de scheepvaart, kan mogelijk ook uitgroeien tot een even belangrijk knooppunt voor het vliegwezen. In het belang van Moederland en Koloniën in het algemeen, maar ook in het belang van de Engelsch-Nederlandsche petroleum belangen in het bijzonder.

De „Snip” heeft op uitmuntende wijze de vlucht Nederland—Curaçao volbracht. Met gespannen aandacht wacht men nu af, wat hiervan het gevolg zal zijn.

Katwijk aan Zee, Januari 1935.