

DEPARTEMENT
VAN
OPENBARE WERKEN
CURAÇAO

NOTA VAN TOELICHTING
OP DE
UITBREIDINGSPLANNEN
1945
VAN
CURAÇAO EN ARUBA
N. W. I.



MAART 1945



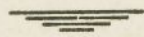
154-120449

10.7.47

G 91-957

791-77.41

DEPARTEMENT
VAN
OPENBARE WERKEN
CURAÇAO



NOTA VAN TOELICHTING
OP DE
UITBREIDINGSPLANNEN
1945
VAN
CURAÇAO EN ARUBA
N. W. I.

J. F. Groen

MAART 1945



TO THE
HONORABLE
MEMBERS OF THE
HOUSE OF REPRESENTATIVES
IN SENATE
OF THE
UNITED STATES
OF AMERICA
IN SENATE
OF THE
UNITED STATES
OF AMERICA

REPORT

OF THE

COMMISSIONERS

Inhoud.

	Bladzijde
Voorwoord	1
Hoofdstuk I, Gegevens en Grondslagen	3
§ 1 Het uitbreidingsplan in Nederland	3
§ 2 Het uitbreidingsplan in Curaçao	5
§ 3 Wettelijke basis voor de plannen	7
§ 4 Geschiedkundige ontwikkeling	
a. Curaçao	9
b. Aruba	14
§ 5 Monumentenzorg	16
§ 6 De brug over de St. Annabaai	18
§ 7 Landverkeer	22
§ 8 De havens	25
§ 9 Bevolking	27
§ 10 Toekomstige bevolking	29
§ 11 Eenige opmerkingen over bevol- kingscijfers	31
§ 12 Woningtoestanden	33
§ 13 Rioleering	34
§ 14 Gouvernementskantoren	35
§ 15 Scholen	38
Hoofdstuk II, De ontworpen plannen	40
§ 16 Tunnel of hoge brug?	40
§ 17 Het plan voor de brug	44
§ 18 De teekeningen	45
§ 19 Het ontworpen wegennet	47
a. Curaçao	47
b. Aruba	48
§ 20 Open ruimten, terreinen voor scholen	49
§ 21 Gouvernementskantoren Waaigat	50
Schets plan Waaigat	52a
§ 22 Kaderuimte	53
§ 23 Te vernieuwen wijken, krotten	53
§ 24 Woonwijken, aantal woningen	54
§ 25 Bebouwingsvoorschriften	56
<u>Grafieken</u>	achter 57
A Groei der bevolking	
B Bevolking eiland Curaçao	
C Samenstelling bevolking 1944	
D Berekende samenstelling 1954, 1964, 1974	
E Sterfte der mannelijke bevolking	
<u>Staten</u> (achter de grafieken)	
I Berekening verloren wachttijd voor de brug	
II Aantal automobielen	
III Havenbeweging	

- IV Cijfers bevolking
- V Berekening toekomstige bevolking
- VI Berekening aantal geboorten
- VII Schoolbevolking
- VIII Doorvaarthoogte van bruggen
- IX Aantal woningen in de ontwerpen

Bijlagen (achter de staten)

- I De paragraaf over uitbreidingsplannen in de verordening
- II Bebouwingsvoorschriften enz.
- III De haven en het kasteel in 1670
- IV Willemstad in 1748
- V Willemstad in 1871
- VI Reproductie uitbreidingsplan Curaçao
- VII Reproductie uitbreidingsplan Oranjestad
- VIII Reproductie uitbreidingsplan Sint Nicolaas

IV	Wet van 1871
V	Wet van 1872
VI	Wet van 1873
VII	Wet van 1874
VIII	Wet van 1875
IX	Wet van 1876
X	Wet van 1877
XI	Wet van 1878
XII	Wet van 1879
XIII	Wet van 1880
XIV	Wet van 1881
XV	Wet van 1882
XVI	Wet van 1883
XVII	Wet van 1884
XVIII	Wet van 1885

GOUVERNEMENT VAN CURAÇAO
DEPARTEMENT VAN OPENBARE WERKEN

Nota van toelichting op de ontwerpen der uitbreidingsplannen van Curaçao en Aruba (Oranjestad en Sint Nicolaas).

VOORWOORD.

Deze nota van toelichting wil in hoofdzaak de denkbeelden uiteen zetten, welke bij het opstellen van de drie uitbreidingsplannen op Curaçao en Aruba voorop gestaan hebben, om daar naast eenige omschrijving te bieden van die plannen zelf. Het "waarom" van hoofdstuk I is dus uitvoeriger dan het "hoe" van hoofdstuk II, dat immers op de kaarten te vinden is.

Getracht is die kaarten zoo goed te doen zijn, als onder de waarlijk niet gunstige omstandigheden, waaronder wij moesten werken, mogelijk was. Er zijn eenige lacunes, wier aanvulling jaren zou vergen; al zijn grove fouten in de bestaande kaarten zoo goed mogelijk bijgewerkt, er blijven niettemin fouten, welke niet dan met al te groot tijdverlies verbeterd konden worden; het reproduceeren in kleurendruk, waardoor de bijlagen van deze nota makkelijker leesbaar zouden zijn, bleek practisch onuitvoerbaar.

Dat het uiteindelijk mogelijk was toelichende kaarten bij de nota te voegen, is mede te danken aan de directie der C.P.I.M., die haar fotografisch atelier voor dit werk beschikbaar stelde. Ik wil mijn dank daarvoor hier nogmaals uitspreken.

Menige in Curaçao niet bekende deskundige zal, wanneer hij het plan beziet, vreemd opzien van het kronkelend beloop veler wegen, van de verdeeling

der verschillende wijken over de kaart. Troost hij zich de moeite het ontwerp naast de topografische kaart te leggen, dan zal alles hem duidelijker worden en zal hij geleidelijk gaan begrijpen dat een eenvoudig, aaneengesloten plan hier niet mogelijk is. In het vlakke land van Oranjestad en Sint Nicolaas op Aruba kon dat wel, de plannen zijn daar dus ook uit dien noorde beknopter.

Uitbreidingsplannen zijn iets nieuws voor ons geweest, het is dus niet te verwonderen, dat de strekking vaak misverstaan wordt. Men schijnt deze plannen soms te beschouwen als die van een huis of gebouw, dat, het ontwerp eenmaal aanvaard, aldus opgericht en voltooid wordt en verwacht dan, dat wij ons nu zullen haasten om onze steden te voltooien, zooals de plannen dat aangeven. Wie aldus denkt, vergist zich. Het uitbreidingsplan is als de beschrijving van een route, waarvan gij niet moogt afwijken om Uw doel te bereiken, doch waarop gij rusten of verblijven kunt, zoo vaak zulks noodig is, om telkens weer te besluiten wanneer gij verder zult gaan. Het uitbreidingsplan eenmaal wettelijk vastgesteld, zegt niet dat er uitgebreid moet worden, doch wel hoe de uitbreiding zijn moet, indien zij plaats vindt.

Moge dit plan strekken tot heil der bevolking onzer beide eilanden.

De Directeur van Openbare Werken.

J.F. GROOTE.

Hoofdstuk I.

GEGEVENS EN GRONDSLAGEN.§ 1 HET UITBREIDINGSPLAN IN NEDERLAND.

De wettelijke regeling ten aanzien van het "Plan van uitbreiding" kwam in het moederland met de woningwet in 1901 tot stand. Het was als een gelofte van de jonge twintigste eeuw dat de periode van ondoelmatige stadsuitbreiding, die de vorige eeuw gebracht had, afgesloten was. Aan stadsschoon was weinig meer gedacht, bouwgrondspectatie, revolutiebouw vierden hoogtij, verkeersvraagstukken waren nauwelijks bekend, hygiënische inzichten waren bij den uitleg der steden weinig in tel, sportterreinen werden vaak als een te kostbare luxe beschouwd.

De stad werd niet uitgebreid naar de behoeften van de toekomst, doch naar die van het oogenblik. Zette een figuur als Dr. Sarphati er toevallig zijn schouders onder, dan ontstond er iets, waar nageslachten nog met dankbaarheid van genieten, doch al te vaak was de financiële uitkomst voor de grondeigenaren de voornaamste maatstaf bij den opzet van het incidenteele plan.

Ook op dit stuk was Nederland zijn groote oude traditie vergeten, want het was heel anders geweest. Zoo stelde b.v. het gemeentebestuur van Amsterdam reeds in 1612 en 1658 zijn prachtige plannen tot uitleg van de stad vast, en deed het die plannen tevens krachtig uitvoeren door maatregelen, welke wij thans zelfs nog als van verstrekkenden aard zouden beschouwen. Men onteigende de gronden niet alleen, doch regelde ook de bestemming en de bebouwing, zelfs in onderdeelen. Amsterdam heeft van dat grootsche inzicht reeds 300 jaren de vruchten geplukt.

Aldus getuigde de woningwet met haar uitbreidingsplan, haar regeling der bebouwing, haar eischen ten aanzien van de soliditeit van een nieuw ontwaken. En toen Dr. Berlage met zijn nieuwe plan

Zuid voor Amsterdam kwam, was de weg der vernieuwing voor goed ingeslagen, was de stadsuitbreiding tot een ander plan verheven.

Nu rolde de sneeuwbal verder. Gemeentebesturen, die eerst schoorvoetend en soms tegenstribbelend hun plicht tot opstelling van een plan gingen uitvoeren, zagen het nut in en vroegen meer bevoegdheid bij opstelling en uitwerking. De woningwet werd eenige malen herzien, waarbij de werkingssfeer van het plan geleidelijk werd vergroot, provinciale advies - commissies werden ingesteld: uitbreidingsplannen opstellen werd van speculatieobject tot wetenschap. Zoo vond daartoe alras ook wetenschappelijk onderzoek plaats naar de toekomstige bevolkingsaanwas, naar de ontwikkelingsmogelijkheid van stad en land.

Geleidelijk is men tot het inzicht gekomen dat de groei der steden en dorpen bij een zekere grens zal stoppen. Uitvoerige berekeningen zijn daartoe opgesteld en al zal de oorlog de waarde der verkregen cijfers ten deele wel hebben te niet gedaan, zij hebben althans het besef versterkt, dat men zich ook bij het opstellen van uitbreidingsplannen beperkingen moet opleggen. In overdreven enthousiasme toch had men zich in den eersten tijd met zijn uitbreidingsplannen op de gansche gemeente gestort, huizenrij na huizenrij projecteerende, alsof wonen de eenige behoefte der menschheid ware.

Practische redenen dwongen reeds tot ingetogenheid.

Zaken van openbare zorg als politietoezicht, postbestelling, scholenbouw, verkeerswegen, straatverlichting, vuilnisophaaldienst, rioleering enz. kosten bij regelmatige, weloverwogen concentrische bebouwing, desnoods verdeeld over eenige centra, belangrijk minder dan bij willekeurig over de landkaart verspreide bebouwing. Wie vèr weg gaat bouwen, omdat het hem voordeeliger uitkomt (hij heeft daar zulk een geschikt stukje grond!), om dan na korten tijd te klagen over den slechten weg, de onregelmatige postbestelling enz., die heeft zijn "goedkoope" wonen veelal doen betalen door zijn medeburgers.

De oude beeldspraak dat de stad zich niet moet uitbreiden als de inktvlek met spatten over

de gansche bladzijde, doch als de vetvlek, geleidelijk grooter wordend, is juist gebleken.

Dit zeer beknopte overzicht van de ontwikkeling der denkbeelden inzake onvang en vorm van het uitbreidingsplan moge er toe strekken om ons hier beter te doen begrijpen dat het uitbreidingsplan, in zooverre zulks mogelijk is zijn grondslag moet vinden in den ontwikkelingsgang der gemeenschap, welke het straks heert te dienen, dat het aan de practische en economische eischen der gemeenschap moet aanpassen, kortom dat het uitbreidingsplan niet meer thuis hoort in het rijk der verbeelding, die dorpen tot wereldsteden dacht, doch dient te staan in de werkelijkheid.

§ 2 HET UITBREIDINGSPLAN IN CURAÇAO.

Curaçao was in 1901 nog lang niet aan een uitbreidingsplan toe. Een beknopt in deze nota nader te geven geschiedkundig overzicht van de ontwikkeling onzer gemeenschappen zal zulks, wellicht ten overvloede, aantoonen. De eerste stap op dit terrein zou eerst veel later dan in Nederland, en wel in 1935 gezet worden met de tot stand koming van de Bouw- en Woningverordening.

Deze verordening, die feitelijk een combinatie is van een zeer beknopte woningwet en een gemeentelijke bouwverordening, bevat o.m. eenige bepalingen over verkavelingsplannen, waardoor de eigenaar van gronden, die voornemens is daarop meer dan drie woningen op te richten of het aantal woningen op die gronden tot meer dan drie uit te breiden een plan van bebouwing, met de wegen, ter goedkeuring dient aan te bieden.

Hoewel dit in 1935 een belangrijke verbetering bracht, bleek al spoedig dat men er aldaus niet kwan. De verkavelingsplannen dienden gezien te worden in het licht der gansche uitbreiding.

Gouverneur G.J.J. Wouters zag dit volkomen in en wenschte zoo spoedig mogelijk een uitbreidingsplan voor Curaçao te krijgen.

Het eerste noodige voor dit werk ontbrak: een goede kaart. In de memorie van toelichting

bij de tweede suppletoire begroting voor 1938 lezen wij o.m.:

"Ondergeteekende heeft zich voor oogen gesteld, aanvankelijk alleen voor Willemstad, een uitbreidingsplan te doen vaststellen, teneinde de voortdurende uitbreiding van de bebouwing in goede banen te leiden.

"Het voor het vaststellen van een zoodanig plan benoodigde materiaal, volledige kaarten voor de bebouwing in stad en omgeving, ontbreekt ten eenenmale. Teneinde in dit gebrek te voorzien, en overwegende dat opmetingen langs terrestrischen weg geruimen tijd zullen vorderen, voorts de gelegenheid aangrijpende dat de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij in dit gebiedsdeel tijdelijk beschikt over een goed geoutilleerd opnemingsvliegtuig, heeft ondergeteekende aan deze maatschappij opdracht gegeven tot het uit de lucht fotografeeren van de stad en hare omgeving en tot het vervaardigen van kaarten met behulp van de opgenomen fotografieën.

"Langs dezen weg kan reeds op het einde van dit jaar worden beschikt over fotokaarten van het gebied en wederom een jaar later over topografische kaarten.

"De totale kosten zullen rond f. 27.000,- bedragen, waaronder begrepen een bedrag van f. 1.200,- voor aanschaffing van meer exemplaren van de topografische kaart.

"Zoodra het benoodigde kaartenmateriaal zal zijn verkregen, zullen door ondergeteekende bij Uw College gelden worden aangevraagd voor het doen opstellen van het stadsuitbreidingsplan met behulp van daarin ervaren deskundigen.

"Het ligt in het voornemen over eenigen tijd met dergelijke plannen voor Aruba te komen en ook een uitbreidingsplan voor Oranjestad en St. Nicolaas te maken".

Aan de K.L.M. werd dus opdracht tot het maken dezer kaarten voor Curaçao verstrekt.

Het werk werd onverwijld aangevat.

De oorlog trad ook in dezen als spellebreker op, de in Delft te teekenen kaarten werden slechts ten deele ontvangen, en dan nog grootendeels

in voorloopigen, ongecontroleerden vorm. Geleidelijk moesten kaarten hier van de foto-kaart worden overgetrokken, het bleek niet mogelijk daarop b.v. de bebouwing gedetailleerd aan te geven.

Dit moge tot verklaring en verschooning strekken van het feit, reeds in het voorwoord genoemd, dat de teekeningen niet in alle opzichten voldoen aan de hoge eischen, welke terecht aan de teekeningen voor een uitbreidingsplan worden gesteld.

Spoediger dan aanvankelijk verwacht was, maakte de snelle uitbreiding der bevolkingscentra op Aruba ook daar handelen noodig.

In het voorjaar van 1940 werd hiertoe een tweede contract met de R.L.M. gesloten en voordat de fotografische opnamen Delft bereikten was het noederland door den vijand vertrapt.

Wij moesten ons voor Aruba geheel op de foto's en combinaties van bestaande kaarten baseeren.

Nog juist voor dien tijd was hier aangekomen Ir. C.M. Bakker, bouwkundig ingenieur, teneinde in het bijzonder met de werkzaamheden voor het uitbreidingsplan te worden belast.

Al te vaak moest hij dit werk onderbreken, te vaak ook moesten de teekeningen voor het uitbreidingsplan op de teekenkamer worden ter zijde gelegd. De oorlog stelde echter zijn onbetwistbare en onbescheiden eischen, alle bouwwerken voor de defensie moesten voorgaan. Dit werk, gepaard met de voorziening in de enorme behoefte aan scholen, woningen, bestuursgebouwen eischte een ongekennde inspanning van het departement.

Voor het onmiddellijk noodige moest het toekomstplan wijken.

Op 15 December 1944 verwisselde Ir. Bakker, die Curaçao nieuwe wegen voor de architectuur heeft gewezen, den Gouvernementsdienst voor dien van de C.P.I.M. het reitelijke ontwerp was toen gereed. Hij heeft zijn medewerking ook nadien op ruime schaal gegeven.

§ 3 WETTELIJKE BASIS VOOR DE PLANNEN.

In het vorenstaande is reeds gezegd dat

- onze -

in the first place, the most important thing is to
understand the nature of the problem. It is not enough
to know that there is a problem, but we must know
what the problem is, and why it exists. This is the
first step in the process of solving a problem.
Once we have identified the problem, we must then
analyze it. This means that we must break the
problem down into its constituent parts, and
examine each part separately. This is the second
step in the process of solving a problem.
After we have analyzed the problem, we must then
develop a plan of action. This means that we must
decide what steps we need to take in order to
solve the problem. This is the third step in the
process of solving a problem.
Once we have developed a plan of action, we must
then execute it. This means that we must carry
out the steps that we have planned. This is the
fourth step in the process of solving a problem.
Finally, we must evaluate the results of our
action. This means that we must determine
whether or not we have successfully solved the
problem. This is the fifth step in the process
of solving a problem.

onze bouwverordening slechts een bescheiden gedeelte van het terrein der woningwet bestrijkt. Zoo wordt omtrent het uitbreidingsplan daarin niets geregeld. Mede teneinde zoodanige wettelijke regeling te treffen bood Zijne Excellentie de Gouverneur den 13den November 1944 den Staten een ontwerp landsverordening ter goedkeuring aan tot aanvulling en wijziging van de Bouw- en Woningverordening 1935.

Het ontwerp bevat een paragraaf waarin alle bepalingen betreffende uitbreidingsplannen en verkavelingen zijn samengevat (bijlage I).

De voorgestelde gang van zaken toont veel overeenstemming met die, voorgeschreven in de Woningwet met door de omstandigheden vereischte en mogelijke vereenvoudigingen.

Ook hier is er aandacht aan gewijd, dat de belangstellenden volop gelegenheid krijgen hunne eventueele bezwaren naar voren te brengen, ook hier worden die ernstig onderzocht. De vaststelling van het plan vindt volgens het ontwerp bij landsverordening plaats.

Op één punt moest een vrij belangrijke afwijking van de Nederlandsche wet worden voorgesteld. Terwijl het streven er in het moederland in toenemende mate naar uitgaat bebouwing buiten het plan niet toe te laten, uitgezonderd dan voor boerderijen, buitenplaatsen en dergelijke, moet hier ook een regeling t.a.v. bouwen buiten de grenzen van het plan getroffen worden. Wij hebben hier immers niet te doen met de uitbreiding der bebouwing van gemeenten doch van eilanden, waarop behalve de groote centra, ook dorpen en gehuchten gelegen zijn. Het uitbreidingsplan bepaalt zich echter uit den aard der zaak tot de groote centra. Werd het bouwen buiten het plan verboden, dan zou men de bevolking dwingen van het platte land naar de stad te trekken. En dat beoogt het uitbreidingsplan allerminst! Het ontwerp behelst daarom een eenvoudige regeling ter vaststelling van verkavelingsplannen buiten het uitbreidingsplan.

Deze regeling houdt een gevaar in, n.l. dat de bondigheid, waarnaar bij den opbouw der grootere centra, gestreefd moet worden, niet

- bereikt -

...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...

...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...

...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...

...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...

bereikt wordt. Op den rand van het uitbreidingsplan kunnen weer andere kleine onregelmatige kernen ontstaan. Zulks zal voorkomen moeten worden, wil met de vaststelling van het plan bereikt worden, wat daarmede beoogd is. Doch daartoe zal menigeen bekeerd moeten worden van de gedachte dat ieder stuk grond, hetwelk hem of zijn familie behoort, geschikt of zelfs aangewezen is voor woningbouw.

Bij het stellen van deze nota was de behandeling van het ontwerp nog niet gereed. Behandeling en vaststelling van de ingediende uitbreidingsplannen zal niet kunnen plaats vinden voordat de verordening, al dan niet gewijzigd, in het Publicatieblad verschenen is.

§ 4 GESCHIEDRUINDIGE ONTWIKKELING.

De grondslag van de nieuwe stad ligt in haar geschiedenis. Wij kunnen een uitbreidingsplan niet opstellen en beoordeelen zonder ons iets over de ontwikkelingsgang te memoreeren. Eenvoudig is dat in ons geval niet, want er zijn bitter weinig gegevens over Willenstad's en Oranjestad's ontwikkeling bekend. Onze geschiedvorschcr, de Heer N. van Meeteren heeft op dit terrein prachtig werk gedaan en aan hem dankt deze nota menig gegeven. Op Aruba deed de Pan Aruban een boekje verschijnen "A History of Aruba", waaraan ook iets kon worden ontleend.

a. Curaçao:

Toen het Hollandsche bezettingsleger op 31 Juli 1634 op Curaçaoschen bodem voet aan wal zette, trof het, behalve een vervallen kapelletje bij het Spaansche water, geen enkel steenen huis. De paar indiaansche gehuchten, welke men aantrof, bestonden uit leemen of planken hutjes. Het grootste, het dorp St. Anna, was door de bewoners, voordat de Hollanders daar kwamen, in den asch gelegd. Dat dorp was aan de noordzijde van het Schottegat gelegen, ten Z.O. van het tegenwoordige Rustoord Groot Kwartier.

De bezetting bouwde, gelijk goede strategen betaant, in die omgeving eerst versterkingen tegen den binnenlandschcn vijand en gaf toen haar

aandacht aan van buiten dreigend gevaar. Daartoe maakte van Walbeeck een begin met den bouw van een fort aan de havenmond, "de Punt" (Punda), aldus den eersten grondslag voor Willemstad leggende.

De batterij werd in 1635 in gebruik genomen, het fort zelf was toen nog verre van voltooid. Uit het feit dat weldra de eerste kolonisten uitkwamen, mag men afleiden dat er toen ook huizen gebouwd zijn, al bezit het tegenwoordige Willemstad geen huizen, dateerende van voor 1700.

In het fort zelf werd einde 1637 de voorlooper van het tegenwoordige Gouvernementshuis gebouwd, een planken huis van twee verdiepingen, beneden magazijn, boven woning van den Directeur. Heel lang daarna bleek men blijkbaar nog van meening dat het tot luister van den hoogsten Gezagdrager strekte, indien men een deel van zijn ambtswoning tot bergplaats bestemde!

Een afdeeling postpaketten legt daarvan thans nog getuigenis af.

Na den vrede van Munster was de bebouwing zoodanig toegenomen, dat men van een stad durfde spreken. Officieel kreeg het onmuurde gedeelte den naam Willemstad, naar stadhouder Prins Willem II.

Een kaart uit 1670 (gereproduceerd in Bijlage III) toont hoe de bebouwing binnen het fort plaats vond en dat daarbuiten eenige huisjes en op Otrabanda, vermoedelijk slavenhutjes verschenen waren. Het treft ons dat het Gouvernementshuis op die kaart veel overeenstemming met het tegenwoordige heeft. Volgens den Heer van Meeteren kan dit op de kaart later toegevoegd zijn, doch is het niet onwaarschijnlijk dat het gebouw in hoórzaak vóór 1670 opgetrokken is, zij het ook met een houten voorgevel.

De haven van Curaçao werd op 5 April 1675 voor het "wereldverkeer" opengesteld, de ruimte tusschen de muren werd te klein en men zocht een uitweg uit de moeilijkheden.

De directeur Jacob Bech, een man met een heldere blik op de toekomst, kreeg na

handed out the first of the new
books and the first of the new
and the first of the new
and the first of the new

the first of the new
the first of the new
the first of the new
the first of the new

the first of the new
the first of the new
the first of the new
the first of the new

the first of the new
the first of the new
the first of the new
the first of the new

the first of the new
the first of the new
the first of the new
the first of the new

the first of the new
the first of the new
the first of the new
the first of the new

the first of the new
the first of the new
the first of the new
the first of the new

lang aandringen in 1707 vergunning om aan de overzijde 14 erven van 60 voet breedte uit te geven. Hij was de stichter van Otrabanda.

Een plan van den kapitein ter zee Cornelis Schrijver, om het "Kerkhof achter den stadsmuur te demolieeren" en aldaar te doen bouwen, werd door den Stadsraad verworpen en men bleef doorsukkelen.

Het gevolg hiervan was dat men bij Altena en bij het tegenwoordige Julianaplein ging bouwen. Meer westwaarts mocht dat niet, want op de glacieu van de batterijen en bastions mochten geen gebouwen verrijzen, evenmin als langs het Steene Padt (Pietermaai), Scharloo of overzijde. Heel streng hield men daar blijkbaar niet de hand aan, doch wel krijgt men den indruk dat bouwverboden, bestemmingen enz. toen zeker niet minder streng geredigeerd waren dan thans.

In 1750 werd begonnen met den bouw van een tweede synagoge, de tegenwoordige aan de Columbusstraat. De inwijding vond plaats in April 1752.

In Hamelberg's boek vinden wij een tekening van het Fort en Willenstad van 1748 (bijlage IV), met Schrijver's plan tot vergrooting en versterking van de stad. Na veel tegenkanting nam de compagnie dit werk in 1756 zelf ter hand. Het zou meer dan een eeuw duren, vóór het voltooid werd.

Dit was niettemin bitter noodig, want wij lezen dat in 1572 de overzijde "reeds reeder betimmerd is als de Willemstad". Bewindhebbers vernieuwden het bouwverbod in 1755, omdat het bouwen op deze plaatsen "zeer prejudiciabel aan de defensie der stad" was. Toch stonden er op het Steene Padt in dezen tijd reeds 40 à 50 woningen.

Onder het bestuur van Gouverneur J.I.C. Rodier de la Brugière ging Curaçao een tijdperk van ongekenden bloei tegemoet. Dit was te danken aan den vrede van Parijs van 1763, die de moeilijkheden voor de Scheepvaart grootendeels beëindigde, doch vooral aan de Amerikaansche Vrijheidsoorlog van 1776-1783. Aan de overzijde

... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...
... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...
... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...

... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...
... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...
... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...
... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...

... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...
... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...
... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...
... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...

... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...
... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...
... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...
... van 1895 tot 1900 ...
... is er een ...

moest men bij zulk een ontwikkeling het bouwen wel toelaten, doch op Scharloo en het Steene Padt zag men minder door de vingers.

Hoezeer de bebouwing aan de overzijde gegroeid was, blijkt wel uit den bouw van twee kerken: de Luthersche kerk, ingewijd op 20 Maart 1763 (doch door de Engelschen op 7 Februari 1804 tijdens het bombardement in brand geschoten) en de R.K. kerk St. Anna in 1769, de thans nog bestaande, waarop tijdens het Engelsche bewind een toren gebouwd werd.

Ook de Protestantsche kerk in het Fort werd onderhanden genomen. De restauratie van 1771 gaf aan dit bouwwerk zijn tegenwoordige gedaante.

Toen de Engelschen het eiland op 4 Maart 1816 teruggaven, brak een slechte tijd aan. Er werd vrijwel niet gebouwd, integendeel, veel van het bestaande verviel tot bouwval. Geleidelijk echter trad eenige verbetering in, vooral door den handel op de vrijgevochten Zuid Amerikaansche republieken en in 1827 werd zelfs eindelijk het oude kerkhof opgeruimd. Benut scheen de ruimte echter niet te worden.

Wel besteedde men, door bittere ervaring geleerd, meer aandacht aan de verdediging: in 1827 werd het Riffort, in 1835 het Waterfort door Nienaber volgens plannen van Krayenhoff, gebouwd.

De volledige openlegging van de stad (bijlage IV) zou komen toen op 13 Mei 1861 aan S.E.L. Maduro vergunning werd verleend om de stadswallen te sloopen en een gedeelte van het Waaigat te dempen. Zoo kreeg Willenstad, op eenige latere wijzigingen na, met hare "voorsteden" Otrabanda, Pietermaai en Scharloo, haar tegenwoordige gedaante.

Als merkwaardigheid mag wel gelden, dat het Marktplaats op dit plan te vinden, vrij nauwkeurig op dezelfde plaats is gelegen, waar nu weer een plein ontworpen is.

Dergelijke dingen treffen ons vaak.

Wanneer wij nu leelijke uitbouwsels verwijderen, die als wratten ons fraaie Fort Amsterdam ontstellen en in verband daarmee de trap verplaatsen en andere zaken verbeteren, blijkt dat het vroeger, voordat de bederver uit het laatst van de 20e eeuw kwam, vrijwel zoo was als wij het nu weer willen maken. Waar in dezen oorlog gewerkt werd aan den aanleg

van een batterij, vond men zeer vaak de sporen van oude batterijen, waar na veel studie een dam wordt aangelegd, was er vroeger ook een. En nu - een nieuw plein, waar een oud was. Inderdaad, zij wisten het wel, onze voorvaderen, en de ingenieur van thans neemt vaak eerbiedig de hoed af voor den bouwneester van één, twee, drie eeuwen geleden.

Deze ontboezening, die op haar plaats was, nu de wallen van Willemstad in deze korte omschrijving gevallen zijn in een tijdperk, over welks bouwkunde de technicus van thans maar liever zwijgt, brengt ons tot de vraag of er op Curaçao veel is overgebleven, dat het behouden waard of waarvan het behouden zelfs plicht is.

In de volgende paragraaf zal ik hierop kort ingaan.

Na het sloopen van de stadswallen kon de stad zich vrij ontwikkelen, zij draagt helaas de sporen, daarbij de leiding genist te hebben, welke zij toen meer dan ooit behoefde. Weinigen, die daartoe geroepen waren, voelden blijkbaar voor stadsschoon. Ongeorganiseerd, ongeordend, ontstonden wijken en huizen, die slechts het sloopen waard zijn.

Laat mij twee personen met eere vermelden. De Gouverneur A.H. de Rouville, die het bewind in 1866 aanvaardde, voelde blijkbaar wel voor stadsschoon. Hij deed aan het Molenplein en Awasá (Brionplein) een palmenlaan aanleggen en maakte een aanplant van boomen voor het Gouvernementsplein. Enkele Kibrahachaboomen leggen daar thans nog getuigenis van af. De tweede hier met eere te vermelden persoon stamt uit een lateren tijd en is een burgeres, Mej. Rebecca Cohen Henriquez. Haar liefde voor het vorstenhuis, gepaard met liefde voor haar stad, leidde tot de oprichting van het Wilhelminaplantsoen, op een vóór dien rommelige plaats. Zij kon onze Curaçaosche Sarpnati zijn.

In 1915 brak voor Curaçao de nieuwe tijd aan: de olie deed met de vestiging van de Bataafsche Petroleum Mij. haar intrede. Weldra zou blijken dat zij het vrij arme land ongekende rijkdom bracht, een rijkdom, die ditmaal het gansche volk ten goede zou komen. De jaarlijksche begrooting steeg van 1915 tot 1945 van f. 1.712.000,-- tot 28 millioen gulden,

woningen werden in ongekenen getale opgericht, nieuwe wijken verrezen uit den grond, waarbij de oude grenzen van Willemstad geheel vergeten schenen. Trouwens, deed de automobilist de afstanden niet wegvallen, deed de vestiging van de "olie" ver buiten het oude centrum, niet gansch andere oorden voor bebouwing in aanmerking komen?

De maatschappij zag al spoedig in dat zij zelve ook voor woningen moest zorgen. Nadat zij in 1916 den bouw van het tankpark had aangevat, werden in 1917 de eerste twee huizen op Negropont gebouwd, welk aantal, nadat de dam van Negropont naar de Isla was gelegd, geleidelijk werd uitgebreid. In 1929 zocht men het verderop: de eerste huizen van Julianadorp werden gebouwd, terwijl Rio Canario tusschen 1936 en 1940 verrees. Voor de arbeiders werden andere complexen opgetrokken, waartoe in 1936 een begin met de uitbreiding op Groot Kwartier werd gemaakt. Naast zeer veel goeds bracht deze industrie ook minder aangename zaken op Curaçao: rook en stank. Het gevolg daarvan is dat een breede strook gronds ten Zuidwesten van de fabriek gelegen niet voor verdere woningbouw kan worden gebruikt.

b. Aruba.

Sterker nog dan op Curaçao ligt het stempel van de olie op Aruba. Wie zich een denkbeeld van de snelheid der ontwikkeling van dit eiland wil vormen, bedenke dat slechts 20 jaren geleden Aruba en Bonaire ongeveer gelijke bedragen aan belastingen opbrachten, (terwijl Curaçao meer dan het dertigvoudige in de Gouvernementskas offerde) en vergelijk dan het Aruba van thans met Bonaire.

Van geschiedkundige waarde is er op Aruba dan ook veel minder dan op Curaçao. Het verhaal, dat Oranjestad in 1796 hoofdstad des eilands werd, toen de Commandeur's Baai bij Savoneta, met de kantoren verlaten werd, is historisch onjuist. De Heer Johan Beaujon vertelde mij dat de commandeur van der Biest reeds omstreeks 1780 een huis op de plantage Nuna had. De Commandeursbaai zou naar naam veeleer ontleenen uit de oude geschiedenis, volgens welke een slecht commandeur daar door het ontevreden volk te paard in het water is gejaagd, om vermoedelijk te

verdrinken.

Hoe dit zij, er was omstreeks het einde van de achttiende eeuw eenige bebouwing in het latere Oranjestad en op Ponton zelfs een Fort, getuige de geschiedenis dat een slaaf er in den Engelschen tijd de Engelsche vlag neerhaalde. Langzamerhand ontstond toen de Playa.

Het Fort Zoutman werd vermoedelijk omstreeks den zelfden tijd gebouwd als Rif- en Waterfort in Curaçao, de vuurtoren volgde eerst in de vijftiger jaren.

Inmiddels had het stadje in 1825 den naam Oranjestad gekregen. Geleidelijk breidde de stad zich uit doch, aldus de Heer Beaujon, in 1890 zag men van de plaats, waar thans het Gezaghebberskantoor ligt, nog tot de zee.

De bouw van de dus nog jonge stad is gelukkig zoodanig, dat het nieuwe wegenplan er als een gordel om gelegd kon worden.

Meer dan op Curaçao zijn in Oranjestad de vruchten van het streven, om de nieuwe inzichten op stedenbouwkundig en bouwkundig in praktijk te brengen, merkbaar. Alles is er compacter, overzichtelijker. Bovendien werd een bijzondere kans, door den oorlog geboden, aangegrepen. De tijdelijke militaire huisvesting in Oranjestad vond n.l. plaats in blijvende nieuwe gebouwen, die alle op hun toekomstige bestemming zijn berekend. Alas zal Oranjestad straks met één slag een nieuwe wijk langs de zee hebben met schouwburg, ontvangers- en douanekantoor, passagerruimte, postkantoor en magazijnen.

Sint Nicolaas is het type van een door plotseling opgekomen bedrijvigheid uit den grond verreezen gemeenschap. Vooral in den aanvang is het tempo dezer ontwikkeling zoo snel gegaan, dat de tijd tot wel-overwogen uitleg kennelijk ontbrak.

Wel was er vóórdien op den tegenwoordigen Lagogrand iets te doen geweest, n.l. bij de fosfaatwinning. Bouwkundig had het echter weinig om het lijf: vier huizen bij den steiger en vier bij de mijn, verder eenige bedrijfsruinten.

Na 1915 was dit uit, de huizen werden gesloopt. Eerst 10 jaren later zou Prins Olie Oost Aruba

tot nieuw leven roepen. En de uit dit huwelijk eerst geborene wordt thans op ongeveer twintigjarigen leeftijd met weinig bewondering aanschouwd, het was de z.g. Village. Volgens het uitbreidingsplan is zij gedaan om te verdwijnen, zooals zij ontstond: ineens en lierst snel.

4.5. Monumentenzorg.

Op 13 Augustus 1942 werd door de Bouwcommissie het initiatief genomen tot het instellen van een onderzoek naar de op Curaçao aanwezige oude gebouwen van zoodanige aesthetische - of historische waarde, dat getracht moet worden deze voor het nageslacht te bewaren.

Te dien einde werd op 14 December 1942 een z.g. monumenten-Commissie geïnstalleerd, welke zou trachten te komen tot de samenstelling van een "Monumentenlijst". In deze Commissie werden o.a. eenige personen benoemd, die reeds eerder een studie van de geschiedenis van het eiland en zijn landhuizen hadden gemaakt.

Aanvankelijk hoopte men met de werkzaamheden wel in een jaar gereed te kunnen zijn, doch na veel bestudeering van het vraagstuk in verschillende vergaderingen, kwam de Commissie tot de conclusie, dat het wenschelijk was dat ieder vermoedelijk in aanmerking komend object, door alle Commissieleden zou worden bezichtigd, alvorens het definitief besluit tot plaatsing op het ontwerp van de "Monumentenlijst" kon worden genomen.

Dat op deze wijze de werkzaamheden zeer veel langduriger zouden zijn, behoeft geen betoog.

Een voorloopige lijst werd samengesteld, in hoofdzaak steunend op reeds vroeger gedane onderzoekingen, van die percelen die voor een bezichtiging in aanmerking kwamen, terwijl tevens voor de binnenstad ieder lid een bepaald gebied zou explooreeren.

Zoodoende weten wij nu vrij zeker dat in Punda en Otrabanda ongeveer een 60-tal zeer fraaie voorbeelden van 18e eeuwse architectuur zijn aan

The first of these is the fact that the
... of the ... of the ... of the ...
... of the ... of the ... of the ...
... of the ... of the ... of the ...

THE SECOND OF THESE

The second of these is the fact that the
... of the ... of the ... of the ...
... of the ... of the ... of the ...
... of the ... of the ... of the ...

The third of these is the fact that the
... of the ... of the ... of the ...
... of the ... of the ... of the ...
... of the ... of the ... of the ...

The fourth of these is the fact that the
... of the ... of the ... of the ...
... of the ... of the ... of the ...
... of the ... of the ... of the ...

The fifth of these is the fact that the
... of the ... of the ... of the ...
... of the ... of the ... of the ...
... of the ... of the ... of the ...

The sixth of these is the fact that the
... of the ... of the ... of the ...
... of the ... of the ... of the ...
... of the ... of the ... of the ...

te wijzen.

Om slechts enkele te noemen:

perceel Kuiperstraat No. 58 naast de synagoge (1721); perceel Scharloo No. 150, waarvan de achterzijde aan het Waaigat nog in de oorspronkelijke gedaante is; het gebouw van de All-American-Cable aan de Handelskade; de club de Gezelligheid; verschillende gevels aan de Breedestraat (P); enkele huizen aan het Riffwater enz.

Van de meeste gebouwen is de juiste bouwtijd niet na te gaan; slechts enkele vertoonen een jaartal in hun gevel.

Alleen voor de gebouwen aan de overzijde is het bekend, gelijk uit het in de vorige paragraaf geschrevene blijkt, dat aldaar in 1708 de eerste huizen werden gebouwd. Zoo werd het huis, tegenwoordig behorend aan den Heer Forbes, aan het Riffwater reeds op 27 Februari 1750 verhandeld en wel door den toenmaligen eigenaar Pieter Kock Jr. Of deze de eerste eigenaar is geweest is niet na te gaan. Helaas zijn bijna al deze gebouwen in de binnenstad niet meer in hun oorspronkelijke toestand, doch in den loop der 19e eeuw "genoderniseerd" en uitgebreid, hetgeen gewoonlijk de schoonheid niet ten goede is gekomen.

Een sprekend voorbeeld hiervan is de verminking van de oorspronkelijk zeer fraaie zuilengang in het Fort-Amsterdam, waarover hiervoor ook reeds geschreven werd.

Ook buitengewoon fraaie landhuizen vragen in dit verband de aandacht, aangezien enkelen hiervan binnen de grens van het uitbreidingsplan vallen, zooals Habaai - Blenheim - Vianen - Zeelandia, enz. Vooral het laatste biedt weer een voorbeeld van de verminking, waaraan deze gebouwen werden blootgesteld.

Bovendien wekt de aanblik van landhuizen als Brievengat en Daniël een gevoel van weemoed over zoveel verloren gaande schoonheid. De fraaie brug in de plantage Zuurzak is reeds zoodanig door de jeugd gesloopt, dat gevreesd wordt dat restauratie te laat zal komen.

Veel is echter nog te redden. Zoodra de monumentencommissie haar definitieve lijst heeft samengesteld zal het aanbeveling verdienen maatregelen te overwegen om te redden, hetgeen nog te redden is.

- Hoge -

Moge Curaçao er dan in slagen, om een meer ardoende regeling te vinden dan de in het noederland bestaande.

§ 6 DE BRUG OVER DE ST. ANNABAAL.

In onze historische overdenkingen mag aan de brug, Curaçao's gróóte struikelblok, zeker wel een afzonderlijk stukje gewijd worden.

Evenmin als andere aardse zaken is de brug er immer geweest.

Oudtijds werd de verbinding tusschen Punda en Otrabanda onderhouden met platte vaartuigen, groot ongeveer 2,5 bij 5 meter, zoogenaamde pontjes, die werden voortgewrikt met een groote riem. Tegen betaling van 1 of 2 centen werd men overgezet. Sommige particulieren die aan de overzijde of op Scharloo woonden en het bekostigen konden, hadden een pont voor eigen gebruik, van een houten dakje tegen de zon voorzien (tentpont). Ook de Gouverneur beschikte over een zulk een vervoermiddel. Wanneer een equipage moest worden overgezet, werd het rijtuig geladen in twee aan elkaar gekoppelde pontjes en moest het paard overzwemmen achter de pontjes aan. (Dit ter overdenking indien wij nopperend, na een half uur wachten, over de brug rijden).

Deze toestand duurde tot 20 November 1882, toen een stoompontendienst over de haven werd geopend. Deze onderneming, evenmin als de andere die haar opvolgde, kon op een lang leven bogen. De stoommachines in de ponten moesten het afleggen tegen onzen passaat en den stroom in de haven.

Reeds eerder had zich evenwel een concern gevormd om de haven te overbruggen, maar zooals dat ook het geval was toen de stadswallen moesten worden gesloopt, er kwam oppositie: de brug zou blijken een hinderpaal voor de scheepvaart te zijn. De opposanten wonnen het spel voorloopig, de brug kwam niet.

Daarentegen kwam een andere oeververbinding tot stand, namelijk tusschen de Ruyterplein en van den Brandhofstraat, toen ter tijd "Anchidoni en Scharloo" genoemd, in den vorm van een ijzeren ophaalbrug.

1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900.

1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900.

1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900.

1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900.

1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900.

1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900.

1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900.

1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900.

1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900.

1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900.

De opening had plaats in 1883.

De overzijde en Punda moesten tot 8 Mei 1888 wachten op een verbinding in den vorm van een schipbrug. Concessionaris was de Amerikaan Leonard Burlington Smith, bij wiens overlijden de concessie overging in handen van de Curaçaosche Handel Maatschappij. In 1930 werd de brug overgenomen door het Gouvernement van Curaçao.

In 1927 werd de oude Scharloobrug afgebroken en in 1928 vervangen door een nieuwe ophaalbrug met gewapend betonnen toegangen van de Columbusstraat naar den Scharlooweg.

Het jaar daarna werd ook de ijzeren brug over het rifwater vervangen door een nieuwe uit gewapend beton gebouwd.

De reeds gememoreerde schipbrug van Smith kon op den duur het steeds toenemende verkeer -vooral na opkomst van de motortractie- niet meer verwerken; bovendien begon zij ouderdomskwalen te vertoonen.

Nadat in 1929 over het oeververbindingsvraagstuk door het Departement van Openbare Werken een nota was opgesteld, werd het volgende jaar aan Ir. W.H. Brinkhorst, toen Hoordingenieur van den Rijkswaterstaat in Nederland, opgedragen deze kwestie te bestudeeren. Hij heeft hierover uitvoerig advies uitgebracht.

Afgezien van enkele kortere beschouwingen, is het vraagstuk blijven rusten totdat in Augustus 1935 door den toenmaligen Directeur van Openbare Werken aan Zijne Excellentie den Gouverneur een meer uitgewerkt voorstel werd gedaan.

Als resultaat van dit voorstel werd in de tweede helft van 1936 een ingenieur bij het Departement van Openbare Werken geplaatst, met de speciale opdracht het oeververbindingsvraagstuk te bestudeeren. Ir. G.Schoorl bracht nog in datzelfde jaar een uitvoerig rapport uit, waarvan de conclusie luidde, dat de bestaande oeververbinding diende te worden vervangen door een nieuwe, meer op het moderne landverkeer berekende schipbrug, gecombineerd met een geschikte overzetgelegenheid voor voetgangers en wielrijders.

Op grond van laatstbedoeld rapport besliste Zijne Excellentie de Gouverneur op 20 Maart 1937,
- dat -

dat een nieuwe nouten schipbrug diende te worden gemaakt. Deze werd zoo goed als geheel op de Gouvernements Werkplaatsen vervaardigd en kon 19 April 1939 voor het verkeer worden opengesteld.

De nieuwe brug wekte de bewondering van landgenoot en vreemdeling en is inderdaad zoo goed, als een schipbrug maar zijn kan. Dat zij zoo vaak opengaat, is ontwerpers noch bouwers euvel te duiden.

Een ieder weet wel dat een vaste oeververbinding een zeer groote verbetering zou beteekenen, dat zij het leven in Curaçao werkelijk zou veraangenameen, doch niet bekend is of een dergelijk kostbaar bouwwerk economisch verantwoord is.

Het volgende zij een bescheiden poging om de zaak ook van den economischen kant te bezien, waarbij wij van het verkeer uitgaan.

Hernaaldelijk zijn verkeerstellingen op de brug gehouden, waarvan het resultaat, kort samengevat het volgende is:

| | 1930 | 1936 | 1938 |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|
| Aantal openingen per etmaal | 13,5 | 16.6 | 24 |
| Totaal openingen " " | 5 u.37' | 4 u.39' | 6 u.30' |
| Aantal auto's, beide richtingen samen | 1500 | 4000 | 5000 |

Teneinde recente gegevens te verkrijgen is in December 1944 opnieuw een telling gehouden, waarbij van des morgens 6 uur tot des avonds 7 uur openingstijden en het aantal passeerende auto's nauwkeurig zijn opgenomen.

Het aantal auto's, 3460, was beduidend lager dan in 1938. Zulks was te verwachten, immers er werd des avonds en des nachts niet geteld, doch vooral, het verkeer is door banden- en auto-nood vrij sterk teruggelopen. De luxe is er voor een groot deel af.

In staat I is nu berekend hoe lang er per dag door alle auto's te zamen gewacht is, beter gezegd hoeveel auto-uren oponthoud er geweest is. Het blijkt dat personenauto's ongeveer 218 uren, vracht-auto's ongeveer 110 uren oponthoud hadden.

Wat heeft dat gekost, of: welke schade is daardoor geleden?

Wie naar Piscaderabaai zwemmen ging of naar een bridge-wedstrijd toog, heeft door wachten economisch geen schade ondervonden.

that our highest valued neighbors should be invited to
attend, and we had the honor of the courtesy
of their presence on April 15th.
The first of these was the presentation of
the report on the progress of the work done
in the past year. It was a most interesting
and comprehensive report, and it was
very well received. The next was the
report on the financial statement of the
association. This was also very well
received, and it was found that the
association was in a very healthy
financial condition. The third was the
report on the work done in the past
year. This was also very well received,
and it was found that the association
was in a very healthy financial condition.
The fourth was the report on the work
done in the past year. This was also
very well received, and it was found
that the association was in a very
healthy financial condition.

| | | |
|------|------|------|
| 1900 | 1901 | 1902 |
| 1000 | 1200 | 1500 |
| 1000 | 1200 | 1500 |
| 1000 | 1200 | 1500 |

The fifth was the report on the work
done in the past year. This was also
very well received, and it was found
that the association was in a very
healthy financial condition. The sixth
was the report on the work done in the
past year. This was also very well
received, and it was found that the
association was in a very healthy
financial condition. The seventh was the
report on the work done in the past
year. This was also very well received,
and it was found that the association
was in a very healthy financial condition.
The eighth was the report on the work
done in the past year. This was also
very well received, and it was found
that the association was in a very
healthy financial condition. The ninth
was the report on the work done in the
past year. This was also very well
received, and it was found that the
association was in a very healthy
financial condition. The tenth was the
report on the work done in the past
year. This was also very well received,
and it was found that the association
was in a very healthy financial condition.

Doch de uren van den zakenman zijn geld waard, zoo ook die van den ambtenaar (deze eigenwaan zij mij vergeven), ook die van den broodbezorger.

De verkeerstelling wees uit, dat de personen-auto's gemiddeld met twee personen zijn bevolkt, is het dan een stoute onderstelling, om aan te nemen dat wachten van zulk een auto met zijn vaak waardevolle bemanning, gemiddeld f. 2,50 schade per uur beteekent? Het schijnt mij niet hoog gegrepen.

Voor de vrachtauto's is terzake makkelijker, men kan veilig aannemen dat een vrachtauto met chauffeur thans ongeveer f. 4,-- per uur kost.

Aldus wordt de schade per dag:

218 x 2,50 = f. 545,--

110 x 4,-- = " 440,--

Totaal f. 985,--

Willen wij onze schatting ook verder vooral niet overdrijven, dan nemen wij aan dat des avonds, des nachts en op Zon- en Feestdagen tijd geen geld is en het oponthoud bij de brug dan dus geen schade veroorzaakt; de schade blijft dan over ongeveer 305 dagen te berekenen. Het rekensommetje is nu eenvoudig: er gaat vóór de brug jaarlijks 305 x 985 = f. 300.000, zegge drie ton aan wachten verloren.

De schade is hoger:

de vele auto's, die ter vermijding van het wachten bij de brug omrijden worden uiteraard niet geteld, zij die zich niet naar de brug wagen en dus de schade maar thuis aanvaarden, evenmin. De barrière midden in de stad heeft in vele opzichten invloed op het economische leven.

Nu is er geen middel te vinden om die drie honderd duizend gulden geheel terug te winnen. Zoowel het rijden door een tunnel als over een vaste, hoge brug kost tijd, benzine en banden, waarvan de kosten voor die van het wachten in de plaats komen. Doch stellen wij het door bouw van een kunstwerk te "verdienen" bedrag op f. 250.000,-- dan blijkt dat zulk een werk, als wij de bouwson tegen 5% leenen en in dertig jaar aflossen (annuïteit 0.06505) drie en een half à vier millioen gulden mag kosten, minus de gekapitaliseerde onderhoudskosten. Wat het minder kost is winst voor de gemeenschap, wat het meer kost nadert tot luxe.

1897 to 1900 was the period of the most rapid
growth in the number of the population of the
United States. The increase was due to a number of
causes. One of the most important was the
immigration of people from foreign countries.
Another was the increase in the birth rate.
The third was the decrease in the death rate.
The fourth was the increase in the life expectancy.
The fifth was the increase in the number of people
living in the cities.

The population of the United States in 1900 was
about 76 million. This was an increase of about
25 million since 1850. The increase was due to
a number of causes. One of the most important
was the immigration of people from foreign
countries. Another was the increase in the birth
rate. The third was the decrease in the death
rate. The fourth was the increase in the life
expectancy. The fifth was the increase in the
number of people living in the cities.

The population of the United States in 1900 was
about 76 million. This was an increase of about
25 million since 1850. The increase was due to
a number of causes. One of the most important
was the immigration of people from foreign
countries. Another was the increase in the birth
rate. The third was the decrease in the death
rate. The fourth was the increase in the life
expectancy. The fifth was the increase in the
number of people living in the cities.

The population of the United States in 1900 was
about 76 million. This was an increase of about
25 million since 1850. The increase was due to
a number of causes. One of the most important
was the immigration of people from foreign
countries. Another was the increase in the birth
rate. The third was the decrease in the death
rate. The fourth was the increase in the life
expectancy. The fifth was the increase in the
number of people living in the cities.

Aan deze berekening kleven de fouten, welke op onderstellingen berustende getallen nu eenmaal steeds met zich dragen. Men kan de onderstellingen bestrijden, van ietwat andere getallen willen uitgaan; het zij zoo, doch de orde der gegeven getallen kan men m.i. niet met succes bestrijden. Hier is het cijfer van vier millioen dan ook slechts genoemd om aan te duiden in welke buurt het bedrag ligt, hetwelk aan de vaste oeververbinding mag worden besteed, zonder dat het werk feitelijk iets kost. Integendeel, aan den bouw zal menigeen verdienen.

§ 7 LANDVERKEER.

Weinige omstandigheden hebben zooveel invloed op het uitbreidingsplan als het verkeer.

Nu is er weinig waarnemingsvermogen noodig om te constateeren, dat het autoverkeer op Curaçao zeer druk is.

Dank zij het werk der vervoercommissie, beschikken wij over vrij recente cijfers van den omvang van dit verkeer. Op 14 en 29 September 1942 werden door die commissie tellingen gehouden, welke resultaat ons de gegevens verschaffen, welke wij van noode hebben.

Hier mogen enkele der verkregen cijfers volgen.

Op den Schottegatweg, den naam in ruimen zin genomen van brug tot brug, werden tusschen zes uur v.m. en 7 uur n.m. de volgende aantallen auto's geteld:

| | |
|---------------|------|
| Pietermaai | 3907 |
| Berg Altena | 5666 |
| Salinja | 4609 |
| Zeelandia | 5893 |
| Suikertuintje | 2482 |
| Rio Canario | 3085 |
| Cas Chiquito | 3838 |
| Plantersrust | 4170 |
| Roode weg | 4701 |

Op de voornaamste zijwegen werden geteld:

| | |
|-------------|-----|
| Scharlooweg | 907 |
|-------------|-----|

and deze betrekkingen klaren de fouten, welke
op onderstaande wijze ontstaan zijn: de fouten
zouden niet zijn ontstaan, had men de onderstaande
betrekkingen, van welke andere betrekkingen afge-
gaan, hetzij nu, naar de orde der gegeven betrek-
kingen, hetzij nu, naar de waarde der betrekkingen, niet in het
raster van vier miljoen van het eerste getal op
het tweede in welke vorm het bedrag ligt, het-
welk aan de eerste oververandering van worden zoude,
zonder dat het werk geheel in het nauw, ingesloten
aan den brand van rekening verbleef.

§ 7. INHOUD.

Wanneer onderstaande hebben moeten in-
vloed op het onderscheiden van het eerste.
Nu is er wel een verschil, maar het is
en te onderscheiden, het is de betrekking op de waarde
meer dan op de.
Deel zij het werk van de onderstaande, de-
betrekkingen wij over vier miljoen aflezen van den ge-
vallen van de verkeer. Op 14 en 15 september 1885
verkeert door die puntwaarde telling, de waarde, welke
betrekking ons de gegeven verandering, welke wij van
noodig hebben.
Hier worden enkele der verkeer, zijne ver-
gen.

Op den 14 september, het punt in welke een
getallen van vier tot vier, welke gegeven van de
14 en 15 september, de volgende veranderingen zijn ge-
vallen:

| | |
|------|------|
| 1897 | 1897 |
| 1898 | 1898 |
| 1899 | 1899 |
| 1900 | 1900 |
| 1901 | 1901 |
| 1902 | 1902 |
| 1903 | 1903 |
| 1904 | 1904 |
| 1905 | 1905 |
| 1906 | 1906 |
| 1907 | 1907 |
| 1908 | 1908 |
| 1909 | 1909 |
| 1910 | 1910 |
| 1911 | 1911 |
| 1912 | 1912 |
| 1913 | 1913 |
| 1914 | 1914 |
| 1915 | 1915 |
| 1916 | 1916 |
| 1917 | 1917 |
| 1918 | 1918 |
| 1919 | 1919 |
| 1920 | 1920 |
| 1921 | 1921 |
| 1922 | 1922 |
| 1923 | 1923 |
| 1924 | 1924 |
| 1925 | 1925 |
| 1926 | 1926 |
| 1927 | 1927 |
| 1928 | 1928 |
| 1929 | 1929 |
| 1930 | 1930 |
| 1931 | 1931 |
| 1932 | 1932 |
| 1933 | 1933 |
| 1934 | 1934 |
| 1935 | 1935 |
| 1936 | 1936 |
| 1937 | 1937 |
| 1938 | 1938 |
| 1939 | 1939 |
| 1940 | 1940 |
| 1941 | 1941 |
| 1942 | 1942 |
| 1943 | 1943 |
| 1944 | 1944 |
| 1945 | 1945 |
| 1946 | 1946 |
| 1947 | 1947 |
| 1948 | 1948 |
| 1949 | 1949 |
| 1950 | 1950 |
| 1951 | 1951 |
| 1952 | 1952 |
| 1953 | 1953 |
| 1954 | 1954 |
| 1955 | 1955 |
| 1956 | 1956 |
| 1957 | 1957 |
| 1958 | 1958 |
| 1959 | 1959 |
| 1960 | 1960 |
| 1961 | 1961 |
| 1962 | 1962 |
| 1963 | 1963 |
| 1964 | 1964 |
| 1965 | 1965 |
| 1966 | 1966 |
| 1967 | 1967 |
| 1968 | 1968 |
| 1969 | 1969 |
| 1970 | 1970 |
| 1971 | 1971 |
| 1972 | 1972 |
| 1973 | 1973 |
| 1974 | 1974 |
| 1975 | 1975 |
| 1976 | 1976 |
| 1977 | 1977 |
| 1978 | 1978 |
| 1979 | 1979 |
| 1980 | 1980 |
| 1981 | 1981 |
| 1982 | 1982 |
| 1983 | 1983 |
| 1984 | 1984 |
| 1985 | 1985 |
| 1986 | 1986 |
| 1987 | 1987 |
| 1988 | 1988 |
| 1989 | 1989 |
| 1990 | 1990 |
| 1991 | 1991 |
| 1992 | 1992 |
| 1993 | 1993 |
| 1994 | 1994 |
| 1995 | 1995 |
| 1996 | 1996 |
| 1997 | 1997 |
| 1998 | 1998 |
| 1999 | 1999 |
| 2000 | 2000 |

Op de voortnamme zijwegen waren gezet:
207
- 207 -

| | |
|----------------|------|
| Caracasbaai | 907 |
| Santa Rosa | 1433 |
| Derde district | 873 |

Op zichzelf mogen deze cijfers voor menig een niet veelzeggend zijn, zij worden sprekend door vergelijking. En daartoe hebben wij gelegenheid, dank zij prachtige publicaties van den dienst van Publieke Werken in Amsterdam, over de daar ter ste- de gehouden verkeerstellingen. Hier volgen eenige getallen uit deze cijfer-zee.

| | |
|-------------------------------|------|
| Koningsplein bij Heerengracht | 5297 |
| Rokin bij de Dam | 5120 |
| Overtoom bij Stadhouderskade | 3607 |
| Damstraat | 2085 |
| Spuistraat | 1706 |
| Willemsparkweg | 1612 |
| Admiraal de Ruyterweg | 837 |
| Vondelstraat | 616 |
| en twee uitvalwegen: | |
| Weg naar Haarlem | 2908 |
| Weg naar 't Gooi | 2589 |

Het is verrassend te constateeren dat het autoverkeer op Berg Altena grooter is dan op een druk deel van het Koningsplein en zelfs dan op het Rokin. De breede, drukke Overtoom wordt blijkens deze cijfers een rustige weg, vergeleken bij onzen Roode weg.

Onze smalle weg naar Santa Rosa verzet meer auto's dan de breede hoofdader naar Amsterdam-Zuid, de Willemsparkweg en Scharloo, de wegen naar Caracasbaai en Derde district zijn in dit opzicht drukker dan de dubbele Admiraal de Ruyterweg.

Over onzen Schottegatweg gleden zelfs op een der "rustige" deelen, bij Rio Canario, meer auto-banden dan over de befaamde wegen naar Haarlem en 't Gooi.

Een paar zaken zijn hierbij te bedenken:

10. Wij telden 's morgens en 's avonds een half uur langer; dit waren echter tijden met zeer weinig verkeer;
20. Het tramverkeer is in deze cijfers voor Amsterdam niet inbegrepen, evenmin als de door paarden bespannen voertuigen;
30. Amsterdam had een overwegend groot rijwielverkeer.

Gezondheid
Sociale Hygiëne
Landschap

De gezondheidszorg is een van de belangrijkste taken van de Staat. Het is de taak van de Staat om de gezondheid van de bevolking te waarborgen en te verbeteren. Dit kan worden gedaan door middel van verschillende maatregelen, zoals het oprichten van ziekenhuizen, het verspreiden van kennis over ziektepreventie, en het organiseren van campagnes tegen bepaalde ziekten.

| | |
|-----------------|------|
| Gezondheidszorg | 1000 |
| Sociale Hygiëne | 1000 |
| Landschap | 1000 |
| Gezondheidszorg | 1000 |
| Sociale Hygiëne | 1000 |
| Landschap | 1000 |
| Gezondheidszorg | 1000 |
| Sociale Hygiëne | 1000 |
| Landschap | 1000 |
| Gezondheidszorg | 1000 |
| Sociale Hygiëne | 1000 |
| Landschap | 1000 |

De gezondheidszorg is een van de belangrijkste taken van de Staat. Het is de taak van de Staat om de gezondheid van de bevolking te waarborgen en te verbeteren. Dit kan worden gedaan door middel van verschillende maatregelen, zoals het oprichten van ziekenhuizen, het verspreiden van kennis over ziektepreventie, en het organiseren van campagnes tegen bepaalde ziekten.

De gezondheidszorg is een van de belangrijkste taken van de Staat. Het is de taak van de Staat om de gezondheid van de bevolking te waarborgen en te verbeteren. Dit kan worden gedaan door middel van verschillende maatregelen, zoals het oprichten van ziekenhuizen, het verspreiden van kennis over ziektepreventie, en het organiseren van campagnes tegen bepaalde ziekten.

De gezondheidszorg is een van de belangrijkste taken van de Staat. Het is de taak van de Staat om de gezondheid van de bevolking te waarborgen en te verbeteren. Dit kan worden gedaan door middel van verschillende maatregelen, zoals het oprichten van ziekenhuizen, het verspreiden van kennis over ziektepreventie, en het organiseren van campagnes tegen bepaalde ziekten.

De gezondheidszorg is een van de belangrijkste taken van de Staat. Het is de taak van de Staat om de gezondheid van de bevolking te waarborgen en te verbeteren. Dit kan worden gedaan door middel van verschillende maatregelen, zoals het oprichten van ziekenhuizen, het verspreiden van kennis over ziektepreventie, en het organiseren van campagnes tegen bepaalde ziekten.

40. Onze tellingen hadden eenige jaren later plaats dan die in Amsterdam.

Weinige steden met een omvang als Willenstad zullen echter op een dergelijk verkeer kunnen bogen. De cijfers manen er toe om in het uitbreidingsplan verschillende wegverbredingen, nieuwe verkeerswegen, van ruimer allure dan de bestaande, op te nemen. Zulks is geen streven tot grootdoenerij, het zal, gaat de ontwikkeling van het autoverkeer na den oorlog weer verder, bittere noodzaak blijken. In dit opzicht was de aandacht uit den aard der zaak in het bijzonder op den Schottegatweg gericht.

Nadat de tellingen gehouden waren, zijn mede op grond der resultaten, de groote autobussen op Curaçao verschenen. Zij hebben het verkeer zeker beïnvloed. De A.B.C.-bussen vervoerde in 1944 niet minder dan 2.072.800 passagiers, waarvan 584.150 in het laatste kwartaal.

De intensiteit van het verkeer is hierdoor zeker, sinds de tellingen plaats vonden verminderd, doch niet in die mate dat zulks het wegnnet kan beïnvloeden. Integendeel, autobussen hooren op ruime wegen en wij mogen vertrouwen dat Curaçao nimmer tot den ongeorganiseerden toestand van het openbaar vervoer zal terugvallen, die één van 's lands zwakste zijden was. Gebleken is dat een goed vervoerbeprijf mogelijk en rendabel is; groei is dus te wachten.

Voor Aruba is het vervoerbeeld eenigszins anders. Hier danken wij der politie een goed verzorgde telling in November 1942.

Eenige op dezelfde basis geschoeide cijfers zijn hier:

Oranjestad:

| | |
|--|------|
| Nassaustraaf bij Kazernestraaf | 1415 |
| Nassaustraaf tusschen Zand- en Columbusstraat: | 459 |
| Zandstraat-Columbusstraat: | 795 |
| Hoek Wilhelmina-Columbusstraat: | |
| kruising van 890 en 689 auto's | |
| Lagoenweg Zuid | 1153 |
| Sint Nicolaas: | |

| | |
|-----------------------|------|
| Voor Aruba Trading C. | 2098 |
| Bernardtstraat | 1589 |
| Buitenwegen: | |
| Hoofdweg bij Savoneta | 1559 |
| Weg Noord | 639 |
| Weg Santa Cruz | 372 |

Het verschil met Curaçao treft: de verkeersintensiteit is op Aruba nauwelijks de helft.

Verschillende kruispunten zijn echter, vooral in verband met het gebrek aan uitzicht, veel te druk en gevaarlijk. Deze overweging leidde tot het projecteeren in het uitbreidingsplan van een ceintuurbaan rond Oranjestad, van bescheiden afmetingen.

De binnenstad met zijn ingewikkelde, door de noodzaak geboden, verkeerssysteem zal daardoor veelal vermeden kunnen worden.

In Sint Nicolaas diende een flinke weg, verbinding gevende van de Lago met de buitenwereld ontworpen te worden.

Een overzicht van het aantal automobielen op beide eilanden geeft staat II.

§ 8 DE HAVENS.

Curaçao's levensader, waar de ruwe aardolie wordt binnengevaren en de verfijnde C.P.I.M. producten hun reis over de zeeën aanvangen, mag zeker in deze nota wel om eenige aandacht vragen.

Uitvoerig zal ik daarbij thans niet zijn, en zulks niet uit gebrek aan belangstelling voor onze haven, doch omdat de haven, althans op Curaçao, een gansch afzonderlijk vraagstuk vormt, waar vele zwaarwichtige rapporten over zijn verschenen, en vermoedelijk nog zullen verschijnen. Degeen, die meer over de geschiedenis onzer haven wil weten moge naar deze rapporten verwezen worden, b.v. naar dat van Ir. O.C.A. van Lidth de Jeude, in 1910 in druk verschenen. Veel in dit rapport blijft het lezen waard, al is er ook veel veranderd. Reeds de aanhef toont dit. Deze luidt: "Curaçao is een noodlijdende kolonie! Karig bedeeld met natuurlijke hulpbronnen, verstoken van den zoo hoog noodigen regenval, is algemeene welvaart verre te zoeken".

- Andere -

Andere rapporteurs waren de Heeren W.Zelle, Ir. G.J. van den Broek, Ir. Van der Breggen, Ir. H.B. Bakker, Ir. Gravestein, Ir. Van Rosse, Ir. Brinkhorst en Ir. ten Brink.

Bij alle verscheidenheid van oordeel, zijn de rapporteurs op één punt vrijwel eenstemmig: de St. Annabaai deugt niet als aanlegplaats.

Die aanlegplaats is een bron van moeilijkheid, tijdverlies en levert obstakels. Loopt een schip uit het roer dan kan het langs de wal gemeerde schepen raken. Het gevaar is zeker niet denkbeeldig dat zulk een getroffen schip naar het midden van het water afglijdt, zinkt en de haven blokkeert.

Het op de kant loopen van schepen komt vrij dikwijls voor, ons in Curaçao meest populaire Nederlandsche oorlogsschip ontsnapte een paar jaren geleden juist zulk een "torpedeering".

De St. Anna baai heeft meer bezwaren: men denke aan de rook en het roet, door gemeerde schepen verspreid, men denke aan de gevaren, welke lichters langs zij liggende, loopen, men zie hoe herhaaldelijk de trossen van gemeerd liggende schepen door de zuiging breken. Ook uit nautisch oogpunt is deze versmalling van het vaarwater natuurlijk minder gewenscht. Doch dit is niet alles. Curaçao + Aruba bieden aan de handelsschepen buiten de wateren der olie-maatschappijen, kade-ruimte, meer niets.

Er zal straks hard gewerkt moeten worden om de beteekenis van onze havens als overslaghavens te handhaven, beter om die op te voeren!

Zonder goede haveninrichting, met kranen en andere accommodatie, is het niet uitgesloten dat wij een deel, zoo niet meer dan dat, zullen verliezen.

De haven van Curaçao heeft een verkeer hetwelk zeker het brengen van groote offers voor haar verbetering rechtvaardigt. Vermoedelijk ten overvloede blijkt zulks duidelijk uit staat III, vermeldende het aantal schepen met inhoud in Bruto Register Tonnen, netwelk Curaçao en Aruba gedurende een groot aantal jaren aandeed. Ter vergelijking zijn de cijfers over 1935 van de grootste wereldhavens opgenomen, echter in Netto Register Tonnen. Wil men vergelijken dan dient men, volgens onzen

- havenmeester -

havenmeester, den Heer H.W. Hommes, de Curaçaosche cijfers door ongeveer 1,7 te deelen.

Op grond dezer overwegingen en cijfers, diende bij de opstelling van het uitbreidingsplan de vraag onder het oog gezien, of de los- en laadkaden langs de St. Annabaai daarin weggedacht moesten worden. Laat de ontwerper zijn idealen botvieren, dan doet hij zulks en ontwerpt hij een gansch nieuw haven- en pierencomplex in het Schottegat. Zijn praktische zin verzet zich daartegen, het is immers niet zijn taak onbetaalbare plannen, uiterst kostbare onteigeningen op papier te stellen, die bedoeld zijn voor een verre toekomst, doch om het bereikbare in een nabije toekomst voor te dragen.

Dus is een niet te kostbare oplossing gezocht, die de St. Annabaai zal ontlasten en het zeer ernstige bezwaar, dat het Gouvernement zelf niet over kaden beschikt, opheft, die ook de mogelijkheid tot goede uitrusting biedt.

Hoe dit gedacht is, zal besproken worden in Hoofdstuk II van deze nota, terwijl daar ook over de vergrooting van de kade van Oranjestad zal worden gesproken. Oranjestads haven werd in 1938 en 1939 belangrijk, doch naar veler oordeel op Aruba, onvoldoende verbeterd, terwijl de haven van Sint Nicolaas dank zij de Lago, haar tegenwoordige gedaante kreeg.

§ 9 BEVOLKING.

Voor de bevolking bouwen wij, voor haar welzijn trachten wij stad en land van de toekomst een betere gedaante te geven, een gedaante welke haar geestelijke zoowel als haar economische gesteldheid dient.

Het uitbreidingsplan zal haar vrijheid soms schijnen te beperken, het strekt er echter juist toe om haar vrijheid tot ontwikkeling te geven. Het is als met een vakvereniging, waarin een mensch vrijwillig gaat, wetende dat hij iets van zijn individuele vrijheid opgeeft om een grootere vrijheid te winnen.

De uitbreiding der bebouwing dient de bevolkingsaanwas op den voet te volgen. Het is voor den ontwerper van een uitbreidingsplan dus noodig, dat hij zich terdege rekenschap geeft van dien aanwas, en zoover zulks mogelijk is, ook een blik in de toekomst werpt. Hij zal trachten daaruit af te leiden of zijn uitbreidingsplan aan de behoeften der bevolking in de naaste toekomst voldoet.

De bevolkingsaanwas is op grafiek A zoo volledig mogelijk aangegeven. Wel beschikken wij voor het eiland Curaçao over eenige oude, naar wij hopen betrouwbare, gegevens uit de eerste helft der 19e eeuw, doch daarna zijn er eerst weer in 1844, en dan verder regelmatig de noodige cijfers. De gestippelde lijn in het hiaat is uiteraard pure fantasie.

Terwijl wij in dit rapport feitelijk alleen de lijnen voor Aruba en Curaçao noodig hebben, zijn ter vergelijking ook Bonaire, de gezamenlijke Bovenwinden en Nederland (het laatste op andere schaal) opgenomen.

Duidelijk blijkt bij beschouwing van deze grafiek de invloed van de "olie" op den loop der bevolking.

Curaçao springt na 1920 omhoog, Aruba volgt dit voorbeeld in 1926, Bonaire verliest in dien tijd menschen en blijft daarna om een zeker peil zwevende.

Niet alleen stijging van het geboortecijfer, daling van het sterftcijfer, doch vooral ook vestiging boven vertrek hebben tot die bevolkingsaanwas medegewerkt. Over de jaren na 1931 is dit voor het eiland Curaçao grafisch nader aangegeven in grafiek B.

Het is interessant en nuttig om eens na te gaan welke invloed de snelle uitbreiding op de samenstelling der bevolking naar den leeftijd heeft gehad. Hiertoe is voor het eiland Curaçao een z.g. bevolkingspyramide opgesteld (Grafiek C). De linkerzijde geeft het aantal mannen, de rechterzijde het aantal vrouwen aan, waaruit de bevolking in September 1944 bestond. Het onderste blok heeft betrekking op inwoners tot 4 jaren oud, daarop staat een blok voor de inwoners oud 5 - 9 jaren enz.

Een regelmatige bevolkingspyramide verloopt keurig, van onderen breed en wordt geleidelijk, gelijk een pyramide betaant, smaller; niet aldus onze Curaçaosche. Deze toont groote afwijkingen en vooral een sterk "buikje" bij de mannen van 30 - 50 jaar. Hier vertoont zich in de pyramide dus de groep menschen die zich hier gevestigd heeft, omdat de vraag naar arbeidskrachten verre het beschikbare overtrof.

Boven de 50 jaren overtreffen de vrouwen de mannen in aantal, vroeger zocht het mannelijk deel elders werk, doch tusschen 20 en 45, in de jaren van de kracht des levens, zijn er hier veel meer mannen. Beter is niet te demonstreeren, hoe Curaçao in economisch opzicht veranderd is.

Men hoort wel eens de opmerking dat eventuele teruggang van de industrie Curaçao in eerste instantie weinig werkloosheid zal veroorzaken, men kan dan immers eerst de geïmporteerde krachten terugzenden. Doch, geheel afscheiden van den weinig gastvrijen, welhaast on-Nederlandschen, kant van zulke opmerkingen, vergeet men daarbij naar de bevolkingssamenstelling te kijken.

Kunnen wij straks niet alleen het aantal menschen, doch ook de menschen van de goede leeftijd leveren? Als wij een bevolkingspyramide voor komende jaren kunnen opstellen, weten wij met vrij groote zekerheid het antwoord op deze vraag: "Zal vestiging van buitenlandsche arbeidskrachten op den duur noodig blijven, en zo neen, wanneer zal Curaçao zelf genoeg arbeidskrachten voor de industrie kunnen leveren?". Hieraan zij een afzonderlijke beschouwing gewijd.

§ 10 TOEKOMSTIGE BEVOLKING.

Bij de nu dus volgende beschouwing zijn vestiging en vertrek, onberekenbare en deels uit de omstandigheden volgende factoren, buiten rekening gelaten, en is dus slechts met de z.g. natuurlijke aanwas de bevolking, gevolg van meer geboorten dan sterfgevallen, rekening gehouden.

The following is a list of the names of the persons who have been elected to the office of the President of the United States, and the names of the persons who have been elected to the office of the Vice President of the United States, in the year 1800.

President: Thomas Jefferson

Vice President: Aaron Burr

The following is a list of the names of the persons who have been elected to the office of the President of the United States, and the names of the persons who have been elected to the office of the Vice President of the United States, in the year 1800.

President: Thomas Jefferson

Vice President: Aaron Burr

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES

The following is a list of the names of the persons who have been elected to the office of the President of the United States, and the names of the persons who have been elected to the office of the Vice President of the United States, in the year 1800.

President: Thomas Jefferson

Vice President: Aaron Burr

Een aantal gegevens, voor iedere beschouwing over bevolkingsaanwas noodig, zijn verzameld in staat IV.

Hierna is getracht een sterftekromme op te stellen (Grafiek E), waarop is af te lezen hoeveel mannen van iederen leeftijd gemiddeld jaarlijks sterven, bij een bevolkingssamenstelling, zooals grafiek C die aangaf. Hierbij zij dadelijk één opmerking gemaakt. Een statisticus, die zich aan dergelijk werk geheel kan geven, die de gegevens ook kan naciijferen, zal betere grafieken en berekeningen kunnen maken. Voor ons doel zijn de hier gegevene echter voldoende.

Wij kunnen nu als volgt redeneeren:

Stel er leven in 1944 200 mannen oud n jaren en op dezen leeftijd sterven er jaarlijks drie, dan zijn er in 1945 197 over. Aldus doorgaande leven er in 1964 b.v. nog 150 mannen van deze groep, dan oud $n + 20$ jaren. Zien wij nu uit de grafiek dat er volgens de bevolkingssamenstelling van 1944 8 van de 75 mannen van dien leeftijd stierven, dan krijgen wij voor 1964 een gecorrigeerd sterftecijfer van tweemaal acht of zestien.

Aldus kan men vrij aardig nagaan hoe groot de thans levende bevolking over 10, 20, 30 jaren zal zijn. Dit is voor de mannelijke inwoners uitgewerkt in staat V.

Wil men iets nagaan omtrent de samenstelling onzer jeugd over 20 of 30 jaren, dan dient men zich geheel in het rijk der gedocumenteerde fantasie te begeven, immers dat deel der bevolking van straks, moet thans nog geboren worden.

Staat IV toonde reeds dat het geboortecijfer vrij regelmatig tusschen de 30 en 33 per 1000 inwoners ligt. Dit cijfer is zeer hoog en ligt b.v. ongeveer 50% boven het Nederlandsche cijfer. Op verdere stijging zullen wij dus niet rekenen.

Een betere basis voor geboorte-verwachting vinden wij in berekening van het aantal geboorten per 100 vrouwen van de leeftijden tusschen 15 en 45 jaar. In 1944 waren er 16522 vrouwen van dien leeftijd, terwijl er toen 2570 kinderen geboren werden, of $15\frac{1}{2}$ kind per 100 vrouwen.

Bij vergelijking met andere jaren, blijkt dit getal

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

... van de ...

te hoog, het is beter gemiddeld te rekenen op $14\frac{1}{2}$ kind per 100 vrouwen van dezen leeftijd. (Amsterdam rekende op ruim 6!).

In staat VI is nu op grond dezer gegevens berekend hoeveel geboortes men, alweer zonder vestiging en vertrek, in de komende jaren meer verwachten kan dan in 1944. De verkregen getallen geven uiteraard slechts een indruk, meer niet. Doch die indruk is dat de jeugdige bevolking van Curaçao in vrij snel tempo zal toenemen, hetgeen ten aanzien van het onderhavige ontwerp de leering geeft dat veel ruimte voor den bouw van scholen gereserveerd moest worden.

Met behulp van de gegevens van deze staten zijn nu, op grafiek D bevolkingspyramiden over 10, 20 en 30 jaren opgesteld. Door vergelijking komt men tot de zeer belangrijke conclusie dat het eiland Curaçao over ongeveer 10 jaren zijn industrie, bij haar tegenwoordige omvang, zelf van arbeidskrachten zal kunnen voorzien. De pyramide van de jaren 1954 en 1964 geven het aantal mannen in de kracht huns levens van 25 - 49 jaar, ongeveer even groot als in 1944, in welk jaar dat deel der bevolking juist voor zulk een groot percentage uit geïmporteerde krachten bestaat. Na 1964 stijgt het aantal mannen van dien leeftijd snel.

§ 11 EENIGE OPMERKING OVER BEVOLKINGSCIJFERS.

Men zal mij voorwerpen dat bij dergelijke berekeningen de hypothese een vrij belangrijk element vormt.

Inderdaad, doch als wij trachten in den toekomst te blikken, moeten wij onderstellingen maken, en de hier gemaakte onderstellingen zijn gebaseerd op het verleden. Dat aan de daarbij gebruikte cijfers fouten kleven, is bij de bewerking menigmaal gebleken. Als men in het oog houdt, dat het hier om niets anders gaat dan om de vraag hoe de aanwas der bevolking er in de komende jaren ongeveer zal uitzien, dan heeft men hier een bruikbaar uit-

- gangspunt -

gangspunt voor beschouwingen op menig economisch en sociaal terrein. Het zij aan anderen overgelaten dergelijke statistische gegevens verder uit te werken; deze proeven mogen aanleiding geven tot uitgebreide studie op dit terrein. Hier is het niet de plaats daar veel verder op in te gaan, voor ons doel is de conclusie van de vorige paragraaf hoofdzak, gepaard aan de wetenschap dat het uitbreidingsplan in den naasten toekomst harde noodzaak zal zijn.

Welke conclusies hieruit ten aanzien van den bouw van scholen zijn te trekken, zal ik in § 15 bespreken.

Tijd en gegevens om dit alles ook voor Aruba uit te werken ontbraken. Doch het beeld zal daar zeker weinig anders zijn. Aanleiding tot het trekken van afwijkende conclusies voor het zustereiland is er zeker niet.

Een enkele beschouwing over de verkregen cijfers slijpt nog uit de pen.

Ziet men de cijfers over geboorte, totale sterfte en zuigelingensterfte, dan is het beeld voor de tropen zeer gunstig. Men vergelijkte slechts:

| | Sterfte per 1000
in 1938 | Zuigelingensterfte per 1000
in 1936 |
|----------------|-----------------------------|--|
| Curaçao 1943 | 10.7 | 75 (in 1943) |
| Nederland 1930 | 8.7 | 39 |
| Denemarken | 11 | 71 |
| Noorwegen | 10.4 | 41 |
| Spanje | 17.3 | 109 |
| Portugal | 16.4 | 149 |
| Roemenië | 19.8 | 175 |
| Zwitserland | 11.4 | 47 |
| Engeland | 12.1 | 59 |
| Oostenrijk | 13.2 | 99 |
| Hongarije | 14.5 | 140 |
| Venezuela | 18.6 | 135 |
| Chili | 24.6 | 252 |
| U.S.A. | 10.7 | 57 |
| Japan | 23 | 107 |
| Philippijnen | 18.8 | 153 |
| Australië | 9.6 | 41 |
| Britsch Indië | 22.4 | 164 |

Zooals het Moederland op dit gebied (en niet alleen dit!) in Europa vooraan stond, leidt

- vergelijking -

vergelijking van Curaçao met andere vergelijkbare landen ook tot zeer gunstige conclusies.

§ 12. WONINGTOESTANDEN.

Uit de gevonden cijfers is af te leiden, dat wij voorloopig op een jaarlijksche geboorteoverschot van ongeveer 1200 personen op het eiland Curaçao moeten rekenen. Er zal dus ook ieder jaar, alleen al uit dien hoofde voor 1200 menschen gebouwd moeten worden. Hieruit valt echter nog niet af te leiden, hoeveel woningen die 1200 noodig zullen hebben, daartoe toch zouden wij gegevens over de gezinssamenstelling noodig hebben.

Als wij dit aantal op 200 à 250 schatten, zullen wij niet ver van de waarheid zijn. Een schatting maken gaat echter niet ten aanzien van een andere pijnlijke lacune in onze cijfers. Ons ontbreken n.l. alle gegevens over het aantal krotwoningen en over het woning-tekort.

Toen in 1943 Zijne Excellentie de Gouverneur Dr. P.Kasteel, na verkregen instemming van de Staten, besloot den volkswoningbouw krachtig ter hand te nemen, bleek al aanstonds dat, wil men den omvang van dit prachtige werk overzien, een woningtelling onmisbaar is. Zulk een telling zou ons de onontbeerlijke gegevens verschaffen inzake overbevolking, onhygiënische toestanden, bouwvallige huizen, gezinssamenstelling enz.

Zonder die gegevens gingen wij een weg op, waarvan het doel wèl, de lengte niet bekend is. En al is een doel nog zoo mooi, wij weten toch gaarne iets omtrent onze route en over de kosten. De woningtelling is niet gehouden, de afdeeling Bevolking zucht, evenals nagenoeg alle diensten, onder een tekort aan personeel. Dus is de volkswoningbouw aangevat, zonder dat wij weten welk aantal huizen wij uiteindelijk zullen moeten bouwen en dus mist ook ons uitbreidingsplan één zijner belangrijkste grondslagen.

Evenmin kon nu aan het voornemen gevolg worden gegeven om een kaart te maken, waarop de woningen, welke gedoemd zijn om te verdwijnen, staan

aangegeven. Zulk een kaart zou de grondslag zijn geweest voor saneeringsplannen, op te nemen in het uitbreidingsplan.

Hierop te wachten met de indiening van het plan was onverantwoord, dus is het ingediend met verschillende lacunes, deels aangegeven als "plan in hoofdzaak". In hoofdstuk II kom ik hierop nader terug.

Daar zijn op Curaçao woningtoestanden, die zeer slecht genoemd moeten worden.

Het Bestuur heeft getoond te begrijpen dat wij er niet zijn met verwijzing naar andere landen in onze nabijheid, waar het veel erger is. Het zal slechts de vraag zijn of de totale kosten van het ondernomen werk, inclusief de opruiming van gansche wijken, te dragen zijn. Na den oorlog, als de materialen weer verkrijgbaar zijn en er naar wij hopen vooral weer voldoende leidinggevend personeel te krijgen is, zullen twee factoren het tempo terzake bepalen: geld en beschikbare bouwgrond.

Één ding is reeds duidelijk gebleken: Geeft men onze bevolking een goed huis, dan is men daar vaak trotsch op en stelt men er prijs op, het keurig te bewonen.

§ 13 RIOLEERING.

Waarom is er toch geen rioleering op Curaçao? Ziedaar een vraag, die den leider van het bouwtechnische departement nog al eens gesteld wordt.

Gewoonlijk is men zeer verwonderd om als antwoord te hooren, dat er aan de Pundazijde ruim 9 km en aan de Otrabandazijde ongeveer 16½ km riool ligt. En toch is dit zoo, vooral in de latere jaren is bij verschillende wegenverbeteringen getracht, waar mogelijk, een riool aan te leggen. De verschillende complexen van den volkswoningbouw worden ook aanstonds van rioleering voorzien.

Er is echter nog zeer veel te doen en het eerste, hetwelk hiertoe ontbreekt is een goed rioleeringsplan, dat een einde maakt aan het straat voor straat zoeken naar een oplossing en volgens hetwelk

systematisch kan worden gewerkt. Maar voor het opstellen van zulk een plan zijn benodigd: geschikte krachten en goede hoogte-kaarten. Zoolang beiden ons ontbreken, moet vaak met het incidenteele plan genoegen worden genomen.

Toch zijn wij al heel wat gevorderd, immers na vaststelling van het uitbreidingsplan kunnen eenige algemeene lijnen worden bepaald. En wat wellicht even belangrijk is: de Curaçaosche begroting bevat in 1945 voor de eerste maal een artikel voor "Saneering en rioleering", en wel f. 200.000,- voor Curaçao en f. 100.000,- voor Aruba. En als laatste hoopvolle factor zij vermeld, dat een machine voor het maken van betonbuizen hier onlangs aankwam. Er kan dus meer gebeuren dan vroeger.

Moge het zoo zijn dat de ingezetenen en vooral de huiseigenaren, in toenemende mate het groote nut van sanitair in de woning gaan beseffen. Om hen daarbij te helpen, is in het voorstel tot wijziging der bouwverordening de aansluitingsplicht aan de riolen opgenomen, hetgeen zeggen wil dat binnen een zekeren termijn, nadat een riool officieel opengesteld is, alle huizen daarop een aansluiting moeten hebben.

Een beetje schilderachtigheid zal wel verloren zijn, als het vrouwtje met een geurig blik op 't hoofd des morgens uit het straat- of steegbeeld verdwenen is, doch dit is nu eens een verlies, hetwelk niemand betreuren zal.

§ 14 GOUVERNEMENTSKANTOREN.

De Gouvernementskantoren op Curaçao liggen wijd en zijd over Willemstad verspreid. Voor enkele diensten is verspreiding noodig of nuttig, ik denk daarbij aan politiebureaux, afdeelingen gezondheidsdienst, havenkantoor, openbare werken, bij andere leidt de efficiency er onder. Heen en weer sturen van bodes met stukken van het eene gebouw naar het andere, onderbreken van werk om elders te gaan confereeren, wachten tot dossiers uit andere gebouwen gekomen zijn, het zijn zaken welke bij

een dergelijke kantoren-distributie aan de orde van den dag, en helaas onvermijdelijk zijn.

Daarbij komt dat sommige departementen en diensten onvoldoende gehuisvest zijn of in gehuurde perceelen verblijven.

Om dit vraagstuk op te lossen helpt geen passen en meten met oude gebouwen; slechts een radicale oplossing, waarbij een nieuw complex Gouvernementskantoren wordt opgericht, kan uitkomst bieden.

In een dergelijk gebouw behoeft het post- en telegraafkantoor naar zijn aard niet te zijn opgenomen en toch is de toestand op het postkantoor wellicht juist het ergste.

Aan het bestaande gebouw valt niets op te knappen, een ander gebouw tot postkantoor verbouwen, is, wil men iets goeds en niet iets beneden het middelmatige, onmogelijk. Om tot een oplossing te komen, dient dus een plaats gezocht te worden, waar postkantoor en Gouvernementskantoor, in elkan- ders nabijheid kunnen worden opgetrokken. Dat die plaats in de binnenstad niet dan met enorme kosten te maken zou zijn, behoeft geen betoog. De oplossing, welke nabij het Waagat gevonden is, zal in het volgende hoofdstuk nader besproken worden.

Ik sprak reeds van een post- en telegraafkantoor. Een dergelijke samenvoeging is zoowel voor het publiek als voor de diensten van groot belang. Het ligt dus voor de hand om als eerstvolgend nieuw Gouvernementsgebouw een post- en telegraafkantoor te bouwen, waarin tevens de zoo noodige bedrijfscentrale van den landsradio- en telefoondienst wordt ondergebracht.

De postdienst beslaat thans ongeveer 800 m², waarin begrepen diverse ruimten, over het Fort Amsterdam, tot zelfs onder het Gouvernementshuis, verspreid. Bij het opmaken van een nieuw plan zal zeker op 50% meer ruimte te rekenen zijn, waarbij dan nog de telegraafdienst en de bedrijfscentrale komen.

De andere Gouvernementsdiensten, welke onvoldoende of in huurhuizen zijn ondergebracht of voor samenwoning met de Secretarie in aanmerking komen zijn:

- Gouvernements-Secretarie -

| | | |
|---|---|---------------|
| Gouvernements-Secretarie beslaande | | 485 m2 |
| Administratie van Financiën | " | 745 m2 |
| Koloniaal Ontvanger | " | 200 m2 |
| Sociale- en Economische Zaken | " | 340 m2 |
| Openbare Gezondheidsdienst | " | 275 m2 |
| Curaçaosche Bank | " | 118 m2 |
| Accountantsdienst | " | 145 m2 |
| Gouvernements persdienst | " | 24 m2 |
| Voogdijraad | " | 75 m2 |
| Watervoorziening, Landbouw,
Veeteelt, Visscherij | " | 300 m2 |
| Bevolking en burgerlijke
stand | " | <u>335 m2</u> |
| Totaal ruim | | 3000 m2 |

Voor enkele dezer kantoren kan men er over twijfelen of zij in een centraal gebouw thuis hoo- ren, in het algemeen is het echter wijze politiek, eerst alles samen te voegen, omdat zulks de moge- lijkheid biedt in latere jaren in het gebouw ruim- te te maken door het ter plaatse minder noodige weer naar elders te verplaatsen. Ik denk hierbij b.v. aan den Voogdijraad en het Ontvangerskantoor.

Zekerheidshalve is aan te nemen, dat het nieuwe gebouw zonder post- en telegraaf 4000 à 5000 m2 vloeroppervlakte zal beslaan.

Na den bouw van de beide genoemde gebouwen komen vrij, behalve ettelijke gehuurde kantoren, het oude Postkantoor, de oude Gouvernements- Secretarie en het gebouw Pietermaai 4. Het verdient zeker overweging, om de plaats der beide eerstge- noemde gebouwen te bestemmen voor den bouw van de Staten, eventueel ook voor den Eilandenraad. Daar zou aan onzen Binnenhof, het Fort Amsterdam, zeker ook een waardige gelegenheid voor ontvangsten enz. zijn te scheppen. Aldus komt in het stadhuis de Statenzaal vrij, die zeer noodig is voor vermeerde- ring der ruimte voor rechtspraak, parket en griffie.

Het gebouw Pietermaai 4 is voor vele be- stemmingen geschikt, men denke slechts aan de straks op te richten eiland-administratie.

Deze kan, het zij terloops opgemerkt, ten gevolge hebben, dat het centraal-gebouw van het Gouvernement eenigszins bescheidenere afmetingen kan hebben, dan hierboven geschat.

Op Aruba zullen straks, na opheffing van het kamp Oranjestad, de meeste Gouvernements huisvestings-vraagstukken opgelost zijn. Ruimte voor vergroting van het Gezaghebberskantoor is op het terrein nog aanwezig. In 1945 is reeds een vergroting voorzien.

§ 15 SCHOLEN.

De bevolkingspyramiden (§ 9, 10, 11) toonen aan dat de jeugdige bevolking der scholen in snel tempo zal blijven groeien. Daarbij is in acht te nemen, dat bij de gevonden cijfers nog de vestigingsoverschotten geteld moeten worden, welke overschotten intusschen geleidelijk kleiner zullen worden, naar gelang Curaçao zelf in de behoeften aan werkkrachten gaat voorzien.

Op grond van opgaven van den Heer Inspecteur van het Onderwijs is staat VII samengesteld, vermeldende de bevolking der scholen en de groei daarvan op Curaçao en Aruba.

De Inspecteur becijferde in zijn rapport van 23 April 1941, dat op een jaarlijksche groei van het aantal schoolkinderen voor beide eilanden te zamen met 1000 gerekend moet worden.

Hoe klopt dat met onze cijfers? Er waren in 1944 op Curaçao gemiddeld 11843 schoolkinderen, d.i. 75% van de bevolking oud 5-14 jaar (15777). Die 75% zal nog wel een weinig groeien, mede dank zij de leerplicht, laten wij aannemen tot 80%.

Dan krijgen wij in 1954 totaal 16300 schoolkinderen,

| | | |
|---|--------|---------|
| | " 1964 | " 19300 |
| " | " 1974 | " 22700 |
| " | | |

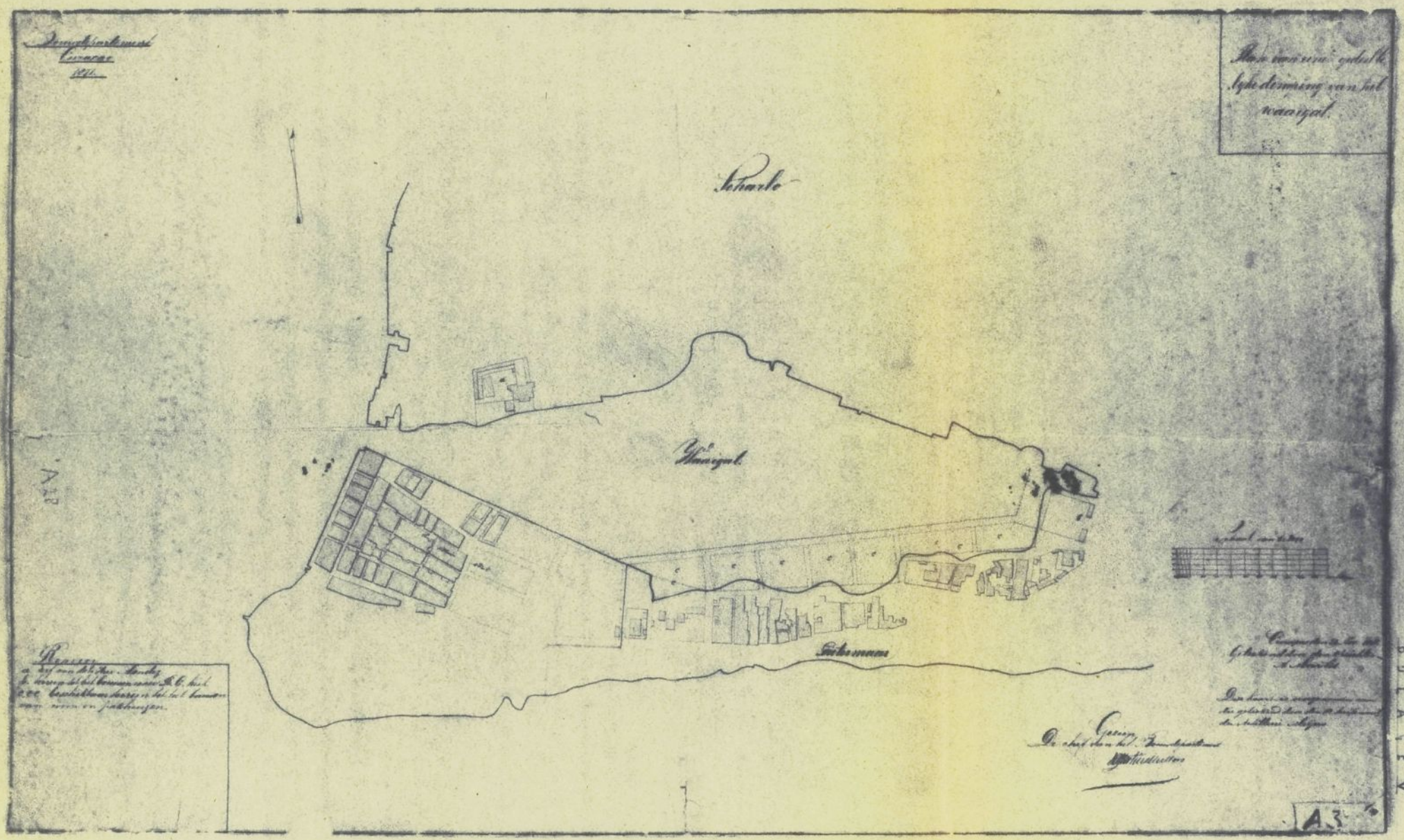
. Wij komen aldus tot een groei der schoolbevolking met ongeveer 300 per jaar of 500 voor de beide eilanden samen, de helft van de schatting van den Heer Inspecteur. De waarheid zal ook wel hier in het midden liggen. Vast staat echter wel, dat op de eilanden te zamen jaarlijks 10 à 20 schoollokalen gebouwd zullen moeten worden.

Is de nog steeds bestaande achterstand eenmaal ingehaald, dan zal de Curaçaosche begroo-
ting dus waarschijnlijk een heel wat lager bedrag
voor den bouw van nieuwe scholen bevatten dan thans.
De kosten van het onderwijs zelf zullen echter
stijgende blijven. In het uitbreidingsplan moesten
uiteeraard verscheidene terreinen voor den eventu-
eelen bouw van scholen worden gereserveerd.



*Stadsplan van
Looze
1711*

*Deze kaart is gelyk
lyde de tekening van het
waarsget.*

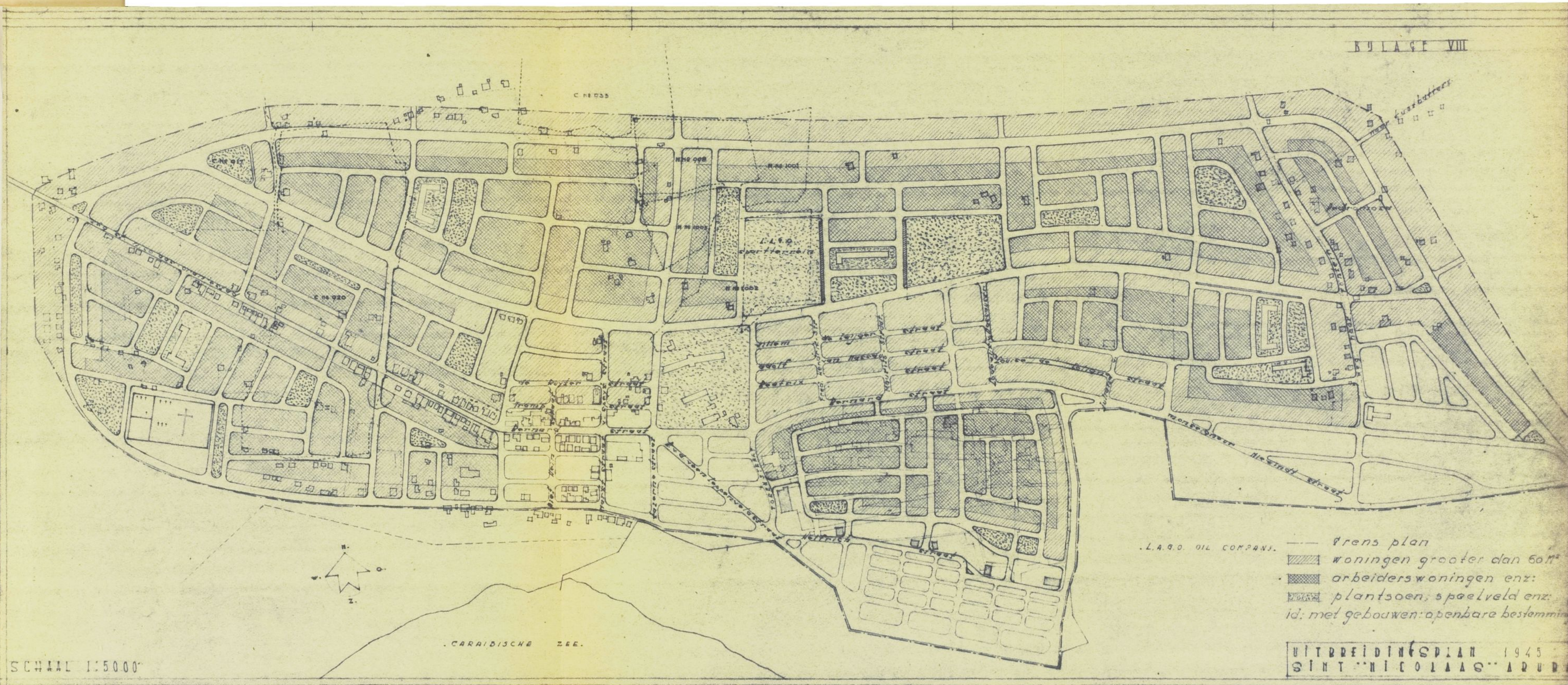


*Deze kaart is gelyk
lyde de tekening van het
waarsget.*

*G. van der ...
1711*







Hoofdstuk II.

DE ONTWERPEN PLANNEN.

Dit hoofdstuk bevat een toelichting op de uitbreidingsplannen, ontworpen mede op grond der gegevens, verzameld in het eerste hoofdstuk. De eerstvolgende paragraaf zou in ieder der hoofdstukken kunnen thuis behooren.

§ 16 TUNNEL OF HOOGHE BRUG?

Het eerste vraagstuk, hetwelk ons bij de vormgeving van Willemstad bezig moest houden, was de oeververbinding. Reeds weidde ik in § 6 in den breedte uit over de bezwaren, aan den tegenwoordigen toestand verbonden, zoo ook over de bedragen, welke aan de verbetering ten koste mogen worden gelegd. Het stond dus vast, dat het uitbreidingsplan een voorstel tot verbetering moest bevatten. Maar welk? Voordat er iets anders op papier kon worden gebracht, moest de keuze tusschen tunnel en brug worden gedaan. Dit zal duidelijk zijn, indien men bedenkt, dat een tunnel misschien in het stadscentrum kan komen, een hooge brug zeker niet. In het eerste geval moeten de toegangswegen, de pleinen bij de ingangen dus in het wegenplan der stad worden gepast, terwijl in het tweede geval goede toegangswegen uit dat centrum naar de opritteu getrokken moeten worden.

Beide oplossingen zijn van ver gaanden en verschillenden invloed op het stadsbeeld. Zóó verschillend dat wij, als wij maar tijd en personeel hadden, voor het gedeelte tusschen Plantersrust en Salinja twee uitbreidingsplannen zouden kunnen opstellen: één met een tunnel in het stadscentrum, een ander met een vaste brug even daarbuiten, doch dat het niet nogelijk bleek om één plan te maken

IN THE COURT OF THE COMMONS

THE PETITION OF THE
MEMBERS OF THE
PARLIAMENT OF GREAT
BRITAIN FOR THE
REPEAL OF THE
ACTS RELATIVE TO THE
TRADE IN SUGAR
AND THE
TRADE IN
SUGAR

IN THE COURT OF THE COMMONS

THE PETITION OF THE
MEMBERS OF THE
PARLIAMENT OF GREAT
BRITAIN FOR THE
REPEAL OF THE
ACTS RELATIVE TO THE
TRADE IN SUGAR
AND THE
TRADE IN
SUGAR

met de alternatieven: tunnel of brug.

De keuze moest dus vooraf worden bepaald. Ik wil trachten hier de overwegingen, welke ons bij het doen van die keuze hebben geleid, beknopt samen te vatten. Er is ook aan deze zaak in den loop der jaren al menig breedvoerig rapport besteed, ik kan mij hier dus beperken.

In mijn rapport van 10 Mei 1943 schreef ik o.m.:

"Een hooge brug heeft het bezwaar, dat de toegangen buiten het stadscentrum zijn gelegen. Een dergelijk kunstwerk is dus van vèrgaande invloed op de stadsontwikkeling, en kan tot gedeeltelijke verplaatsing van het zakencentrum leiden. Een pontdienst in het bestaande centrum zal waarschijnlijk dus noodig blijven.

"De kosten van bouw, onderhoud (ventilatie), toezicht enz. zijn veel lager dan voor de tunnel. Voor het autorijdende publiek zijn de kosten echter iets hooger dan voor een tunnel, omdat de op- en afritten langer zijn, en het benzine-verbruik dus hooger is.

"Een tunnel biedt vrij zeker de meest afdoende, doch ook de meest kostbare oplossing. De bouwkosten zullen vermoedelijk een bedrag van tien millioen gulden overschrijden. Of na voltooiing van een dergelijk kunstwerk ook een pontdienst noodig blijft, zal afhangen van de situatie van de tunnel".

en verder: "Met Uwer Excellentie's goedkeuring heb ik bij mijn laatste bezoek aan New York eene voorloopige studie van tunnelbouw gemaakt. Er zijn weinig onderdeelen van de civiel-technische wetenschap, waarvoor zooveel bijzondere kennis en ervaring noodig zijns voor dit onderwerp. Zelfs groote gemeenten als Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam, die over een groote staf van ingenieurs beschikken, wenden zich voor dergelijke werken tot de menschen die hiermede ervaring, vaak zeer bittere ervaring, hebben opgedaan. Ik had in New York het groote voorrecht voorgelicht en rondgeleid te worden door den Heer Ole Singstad, Chief Engineer van New York City Tunnel Authority, een man met een kennis en praktijk op dit gebied als

- wellicht -

...of the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...

...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...

...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...

...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...

...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...
...the ...

wellicht niemand anders.

"De verschillende tunnel-types werden met den Heer Singstad besproken en ik werd daarbij gesterkt in de overtuiging, dat de keuze van plaats en constructie eerst na grondig onderzoek kan worden gemaakt.

Indien ik bijv. bedenk, hoe wij een der ventilatie-gebouwen van de Queens Tunnel bezochten, een gebouw van zoodanige afmetingen, dat de zuivere bouwkosten meer dan een millioen gulden bedroegen, welk gebouw vol staat met ventilatoren, motoren, leidingen, geweldige afsluiters, enz. en dat de installatie in dit gebouw zoodanig geperfectioneerd was, dat er niemand, zelfs geen waker, in aanwezig was, dan realiseer ik mij, dat wij ons van het tunnel-vraagstuk slechts een goed beeld kunnen vormen, indien wij terzake de meest deskundige voorlichting krijgen. Dergelijke voorlichting kan slechts de specialist geven".

Ik zou het thans aldus willen zeggen:

Wij, op het D.O.W. hebben getracht ons in te werken in de materie: "tunnelbouw" en hebben daarmede in ieder geval bereikt, dat wij dit moeilijke gebied nu juist genoeg kennen om goed en slecht in verschillende plannen te onderkennen, en vooral ook om te weten, dat onze kennis onvoldoende is om zelf een op de hoogte van den tijd staand ontwerp op te stellen.

Ook kunnen wij eenige eischen vergaren, waarin ieder tunnelplan hier zeker moet voldoen.

Ik noem:

10. Diepgang Annabaai minstens 13.50 m houden, liever meer, daarboven ruime gronddekking;
20. Straal van eventueele bochten, minstens 180 m. (Daarbeneden ontstaat een voor het verkeer gevaarlijke tunnel);
30. Breedte rijwegen bij een tunnel met verkeer in twee richtingen minstens 6 m, verbreed in de bochten;
40. Opritte bij voorkeur niet steiler dan 4%, in bochten geen langshelling;
50. Veel ruimte bij de ingangen, alwaar tevens de veiligheidsdiensten als bewaking, brandweer, hulp bij ongelukken.

Tracht men op grond hiervan een teekening op te zetten, dan blijkt dat er vooral aan de over-

zijde op radicale wijze huisgehouden zal moeten worden.

Al kan van het maken van een begrooting, bij het ontbreken van een plan, geen sprake zijn, toch is er ernstig naar gestreefd eenig idee van de kosten te krijgen. En dit staat voor mij wel vast, dat met uitvoering volgens een redelijk ontwerp een bedrag van minstens tien millioen gulden gemoeid zal zijn. Het zou mij niet verwonderen als het heel wat meer werd. Trouwens, toen ik den Heer Singstad een en ander omtrent lengte, diepte, bodem enz. had verteld, zeide hij mij, dat de bouw in Amerika onder die omstandigheden, naar zijn aanvankelijk gevoelen, meer dan vijf millioen dollar zou kosten.

In een rapport uit 1929 van den Heer Gravestein werden de kosten op vijf millioen gulden geraamd. Sindsdien zijn zoowel de eischen als de kosten zoodanig gestegen, dat ook uit dien hoofde tien millioen thans niet bevreemdend is.

In § 6 kwam ik tot de conclusie, dat de havenoverbrugging drie en een half à vier millioen gulden kosten mag. Een tunnel vraagt meer dan het dubbele.

Neemt men daarbij in aanmerking dat een tunnel aan onderhoud, reiniging, bewaking, verlichting en ventilatie jaarlijks enorme bedragen kost, dan ligt de conclusie voor de hand dat een tunnel voor Curaçao te hoog gegrepen is.

De jaarlijksche kosten voor een brug zijn veel lager, de bouwkosten, welke door de rapporteurs Gravestein in 1929 en Bronkhorst in 1930 op een millioen acht honderd duizend gulden gesteld werden, zullen thans vermoedelijk nabij de "beschikbare" drie en een half à vier millioen liggen.

Zeker er zijn eenige bezwaren: een deel van het publiek zal iets verder moeten rijden, de opritte zijn langer en de zakenman kan zich beklagen, dat een deel van het verkeer buiten de kern omgaat. Doch daar staan verder niet dan voordeelen tegenover. Een brug ligt binnen het finantieel bereik, zelfs het aangaan van een leening ware te verantwoorden.

En als wij de zaak tenslotte van de aesthetische zijde bezien, dan is het wel een zeer groot verschil of wij in een tunnel naar betegelde

wanden kijken of dat wij het ongemeen fraaie uitzicht op de brug, hoog boven de St. Annabaai en op de opritten, genieten. Curaçao zal met een hooge brug een fraaie attractie rijker zijn geworden.

§ 17 HET PLAN VOOR DE BRUG.

De St. Annabaai schijnt wel gemaakt om er een hooge brug over te bouwen. Aan beide zijden verheffen de rotsen zich tot ongeveer veertig meter boven het water, als steunpunten biedende voor de landhoofden.

Hoog genoeg zijn zij niet in verband met de eischen, welke de scheepvaart aan de vrije hoogte boven het water stelt. Al gaat de tendens naar het bouwen van minder hooge masten op de zeeschepen, toch moeten wij aan den veiligen kant blijven, opdat onze haven niet worde geblokkeerd voor schepen, welke er thans wel binnen kunnen varen.

Er zijn intusschen al heel wat vaste bruggen over toegangen tot wereldhavens gebouwd, waarvan er enkele in staat VIII worden vermeld.

Met uitzondering van de Golden Gate Bridge, blijkt 135 foot een gemiddelde maat voor de doorvaarthoogte te zijn. Deze uitzonderlijke hoogte in San Francisco is verklaarbaar, daar alle schepen voor die stad bestemd, die brug moeten passeeren. Hier echter gaan uitzonderlijk groote schepen naar de Caracasbaai.

Een vrije hoogte van 42 m boven water is voor Curaçao, op grond der ervaring van den haven-dienst, voldoende te achten.

Rekenen wij hierbij drie meter constructiehoogte, dan komt de rijvloer op 45 m.

De opritten krijgen aldus een helling van minder dan 2%.

Anders staat het met de helling van de aansluiting van Scharloo naar de brug.

Op het plan staat een weg aangegeven, zich buigende over de rotsen van Scharloo, midden door het tegenwoordige Fleur de Marie, welke weg dan onder voornoemde oprit doorgaat, om daar bij het begin op aan te sluiten. Deze weg krijgt een helling van on-

- geveer -

... van de ...
... van de ...
... van de ...

§ 17. Het plan van de ...

... van de ...
... van de ...
... van de ...

... van de ...
... van de ...
... van de ...

... van de ...
... van de ...
... van de ...

... van de ...
... van de ...
... van de ...

... van de ...
... van de ...
... van de ...

... van de ...
... van de ...
... van de ...

... van de ...
... van de ...
... van de ...

... van de ...
... van de ...
... van de ...

... van de ...
... van de ...
... van de ...

geveer 1 : 18, vrij steil dus, doch voor een bergweg zeker niet te steil. Men vergelijkte Berg Altena, met een helling gaande tot 1 : 11.

Aan de Pundazijde wordt de brug aldus met twee hoofdwegen aan het wegnnet verbonden: deze bergweg naar Scharloo, verder doorgaande naar Pietermaai en de vrijwel rechte verbinding met den Schottegatweg nabij Parera.

Aan de overzijde is eveneens een klimmende weg geprojecteerd, leidende van de oprit bij de Arubastraat naar de vernieuwde Klipstraat, dus regelrecht naar het Brionplein. De oprit sluit tevens aan op deendeels te verbreedende Witte weg, die het verkeer door de te verbreedende Kortijnweg naar den hoode weg voert. Recht doorgaande is van de oprit een nieuwe weg geprojecteerd tot welgelegen, met aansluiting aan het aldaar geprojecteerde wegnnet.

§ 18 DE TEEKENINGEN.

De origineele teekeningen bestaan voor: Curaçao, uit 16 bladen met drie bijbladen (bevatende details van blad 15); Oranjestad en Sint Nicolaas, ieder uit één blad. De hoofdbladen zijn op schaal 1 : 2500.

Op deze teekeningen zijn aangegeven:

| | |
|--|----------------------------------|
| De grens van het uitbreidingsplan | ---.---.--- |
| De lijnen, waar binnen met een "plan in hoofdzaak" is volstaan | ----- |
| Wegen, | geel of wit |
| Hoofdwegen | lichtbruin |
| Terreinen uitsluitend bestemd voor woningen met meer dan 100 m ² grondoppervlak | bruinachtig geel |
| idem 125 m ² | " |
| | met stippen |
| idem 60 m ² (middenstandswoningen) | lichtrood |
| arbeiderswoningen | oranje |
| winkels | licht rood of oranje met stippen |
| industrie | donkergrijs |
| Terreinen voor openbare gebouwen | heldergeel |
| De gebouwen daarop (ook scholen) | signaalrood |
| Terreinen voor kerkhof | groen omrand |

| | |
|--------------------|------------------------|
| Ziekenhuizen | lichtgrijs |
| Kerkhoven | gemarkt door een kruis |

Speelplaatsen, parken,
terreinen voor scholen,
onbebouwbare terreinen groen

Water blauw omrand

ongekleurde deelen van het 'plan in hoofdzaak' zijn nader uit te werken.

Ongekleurd in plan zelf: geen wijziging voorgesteld.

R met een cijfer beteekent dat de rooi-lijn voor dat blok het aantal, door het cijfer aangegeven meters, achter de scheiding tusschen weg en terrein is gelegen.

De cijfers in de wegen geven de totale breedte aan, de cijfers voorafgegaan door een g, geven het aantal meters, hetwelk de gebouwen minstens uit de zijgrens der perceelen moeten worden gebouwd.

De bij deze nota behorende teekeningen zijn reproducties van de ontwerpen.

Bijlage VI is een verkleining van het zestienbladige plan van Curaçao, samengevoegd tot één blad, schaal ongeveer 1 : 12500. Deze verkleining is overzichtelijker dan het plan zelf, doch minder geschikt voor werkelijke bestudeering van het plan in onderdeelen. Een klein gedeelte van het plan (op Zuurzak) kon daarop niet worden afgedrukt.

Bijlagen VII en VIII zijn verkleiningen, respectievelijk op schaal 1 : 12500 en 1 : 5000 van de ontwerpen voor Oranjestad en Sint Nicolaas.

Het bleek niet mogelijk deze bijlagen in kleurendruk weer te geven, dientengevolge moest de aard der bebouwing op andere wijze, in zwart en dan nog ten deele, worden aangegeven. Rooi-lijnen, wegbreedtes, zijgrenzen moesten weggelaten worden.

Een beter resultaat was met de beschikbare middelen niet te bereiken, tenzij zeer langdurig oponthoud aanvaard werd.

§ 19 HET ONTWERPEN VAN HET

a. Eiland Curaçao.

Onze onvolprezen ceintuurbaan, de Schottegatweg, blijft uit den aard als hoofdader gehandhaafd, deels met parallelwegen, deels ook als dubbele weg.

De opritten tot de brug en de brug zelf, voegen ongeveer van Parera tot Plantersrust een nieuw deel aan deze ceintuurbaan toe.

Er zijn enkele nieuwe hoofdwegen geprojecteerd, welke een deel van het verkeer van den Schottegatweg afleiden. Zoo begint bij het knooppunt Salinja een weg o.m. over Zeelandia en plantage Groot Kwartier, die op den Schottegatweg uitkomt tegenover Rustoord Groot Kwartier, terwijl aan de westzijde van het Schottegat een nieuwe hoofdweg geprojecteerd is over Marchena en Welgelegen, welke weg verder op de heuvels loopende, via den Witte weg aansluiting zal geven aan de oprit tot de brug.

De Caracasbaai-weg, thans reeds te druk voor zijn breedte, dreigt door de geprojecteerde bebouwing al te gevaarlijk te worden. Er is dus van het knooppunt Salinja een nieuwe weg zuidelijker geprojecteerd over o.a. Dominguito en Bottelier, welke weg aansluit aan een nieuw breeder vak van de Caracasbaai-weg op Zuurzak.

Het hier reeds tweemaal genoemde knooppunt Salinja dient, als het straks een punt van samenkomst van vijf wegen is, als een flink verkeersplein te worden opgezet.

Andere ontworpen hoofdwegen buiten de stadskern zijn, ten eerste verbindingswegen tusschen genoemden parallelweg van den Caracasbaai-weg en de zee over Koraal Specht en ten tweede de hoofdweg van Mahaai, doorgetrokken over Corrie (met aansluiting bij Rustoord Groot Kwartier op den Schottegatweg), verder doorloopende noordelijk van het kustoord, langs de kerk Groot Kwartier en tenslotte aansluitende op den weg Rio Canario-Sta. Maria.

In Otrabanda zal de route Breedestraat-Roode weg worden ontlast door een nieuwen weg, van het Molenplein, loopende benoorden het Rifwater, waarop verschillende thans doodlopende wegen kunnen worden opgevangen. De hoofdweg kruist den Kijk Van Voetbuisweg, gaat buiten de werk-

plaats der firma Nederhorst om, vervolgt over Charo, sluit wegen en bebouwing van Villa Maria af en eindigt bij Cas Chiquito.

Een afzonderlijk woord mag wel besteed worden aan het boulevard-plan. In tegenstelling tot Aruba is Curaçao een eiland, waar men de zee wonderlijk weinig ziet.

En toch wat is er schooner voor een stad, dan de zee en ook welk een ongerechtigheid wordt er al niet gestort in de stad langs de zeekant? Een breede weg langs de zee zou onze stad op een ander, hoger plan brengen. Deels is dat praktisch onmogelijk, doch ongeveer ten Oosten van de Theaterstraat kan men zich achter de huizen een zeeweg, vèr in Oostelijke richting gaande, denken. Die weg is in het plan opgenomen. Het is toekomstmuziek, gelijk het geheele uitbreidingsplan, doch deze "boulevard-muziek" klinkt inderdaad verder weg dan menig ander lied. Anders gezegd, deze boulevard is niet urgent gelijk de brug, de haven, de kantoren. Wij behoeften daarbij dus niet zoo aan de onmiddellijke mogelijkheid tot verwezenlijking te denken. Er is een element van luxe in, zulks in tegenstelling tot die andere plannen. Of Curaçao deze luxe zal kunnen en willen betalen is een andere zaak, doch wij meenden dat de toekomst breed moet worden bezien, en dat deze zoo belangrijke stadsverfraaiing op het plan niet mag worden achterwege gelaten. Men zal mij voorwerpen, dat de huizen aan die boulevard straks achterste voren zullen staan. Inderdaad, doch evenals elders zal blijken dat, een dergelijk werk eenmaal uitgevoerd, de bebouwing zich er vrij snel bij aanpast.

b. Aruba.

In Oranjestad is een ceintuurbaan geprojecteerd die, beginnende bij het Strandhotel, in een flinke kring rondom de stadskern over Seroe Blancoe en Socotora loopt, daarbij den weg naar Noord benoorden de kerk kruisende, en verder on en door de rancho gaat, ten einde bij de haven weer op den zeeweg aan te sluiten.

Naar gelang deze nieuwe rondweg voltooid wordt, zullen verschillende gevaarlijke hoeken en kruisingen in de stad worden ontlast.

In Sint Nicolaas is er naar gestreefd om het verkeer van de Lagopoort, buiten de straatkruisingen om, naar de koenoekoe te leiden. Hiertoe zijn twee flinke wegen ontworpen, een dichtbij de bestaande bebouwing, die dus wel de eerste zal zijn om voltooid te worden, de ander, de echte verkeersweg, aan de Noordzijde van de geprojecteerde nieuwe wijk.

Tusschen de hoofdverkeerswegen zijn woonstraten geprojecteerd, sommige als hoofdadars van hun wijken, vele als niets meer dan simpele woonstraten.

Er is niet gestreefd naar het strakke, vaak dorre rythme van den Amerikaanschen stedenbouw (waartegen zich trouwens reeds een reactie afteekent), evenmin is gezocht naar een schoon lijnenspel van vormen, hetwelk overgebracht in den wegenbouw, steden tot doolhoven maakt. Doch wel is de afwisseling betracht, waartoe het terrein of de plaatselijke toestand aanleiding bood.

Er is op gelet dat het aantal woonstraten, uitmondende op verkeerswegen, zoo klein mogelijk blijft, dat er zoo min mogelijk gevaarlijke kruisingen komen, dat de diepte der bouwblokken past bij den aard der bebouwing, dat zoo min mogelijk eigenaren van behoorlijke panden in hun bezit gestoord worden.

§ 20 OPEN RUIMTEN, TERREINEN VOOR SCHOLEN.

De stelling, dat parken de longen van de stad zijn, gaat voor ons gewest waarschijnlijk niet geheel op. De passaat blaast, waar een bescheiden open pleksken is, onze longen reeds vol versche zeelucht. Tenzij die passaat natuurlijk eerst een olie-raffinaderij passeerde.....

Maar, ondanks die heilzame wind, zijn open ruimten in onze bebouwing onontbeerlijk. Niet alleen geven zij aan een wijk vaak het eigen karakter,

- wisselen -

wisselen zij het straatbeeld af, bieden zij ruimte voor verkeers- en parkeerregeling, doch bovenal vindt de jeugd op die terreinen gelegenheid tot spel, waartoe anders maar al te gaarne de daartoe volkomen ongeschikte rijweg benut wordt.

Dus zijn er in het plan in nagenoeg iedere wijk open pleinen gelaten die, hoewel hoopvol in groene kleur op de teekeningen aangegeven, vermoedelijk slechts bij uitzondering werkelijk plantsoen zullen worden.

Aan die open ruimten zijn veelal terreinen gereserveerd voor den bouw van grootere gebouwen als scholen, politieposten en al wat noodig kan zijn. De gewoonte in vele Nederlandsche uitbreidingsplannen betracht, om de bestemming dezer terreinen precies aan te geven, is hier niet gevolgd. Waar wij vrij zeker wisten dat later een kerk of een school moest komen is dat aangegeven, verder is met algemeene aanduiding volstaan. Dit land ontwikkelt zich in zoodanig tempo, dat gissingen op dit gebied gewoonlijk al heel spoedig door de feiten achterhaald worden.

Indien die terreinen niet al te spoedig hun bestemming vinden, dan zullen zij beter open blijven, dan met woningen gebouwd worden. De ervaring leert alom dat de overheid er baat bij heeft, hier en daar over terreinen te beschikken, die in latere jaren dankbaar plegen te worden benut.

§ 21 GOUVERNEMENTSKANTOREN WAAIGAT.

Na hetgeen ik in § 14 over de behoefte aan een centraal Gouvernementskantoor nabij het m.i. nog eerder te bouwen post- en telegraafkantoor schreef, dien ik de voorgestelde oplossing hier nader toe te lichten.

Voor velen is er een eenvoudige oplossing, luidende: Gooi een flink stuk van de Punda naar den grond, maak daar aan een ruim plein met eveneens ruime toegangswegen een prachtig gebouw, dan is alles tegelijk opgelost - veel rommel is weg, wij hebben het gebouw, parkeerruimte en een verkeersader.

- Doch -

Doch realiseert men zich daarbij de kosten? Het Centraalgebouw beslaat een grondoppervlak van krap geschat 2000 m², het postkantoor b.v. 700 m², samen met tusschenruimte dus zeker 3000 m². Een nog maar erg matig plein vraagt een andere 2000 m². Met toegangswegen, schadesnijdingen komen wij tot een onteigening van zeker 6000 m², waarbij dan nog niet met onteigening van de plein-wanden gerekend is. Een dergelijke onteigening in ons zakenkwartier kost zeker een millioen gulden. Acht de overheid zich verplicht ook de huurders, die door die onteigening hun woningen verliezen, een ander huis te geven, dan worden de kosten uiteraard veel hoger, doch komen er ook baten uit de huren der nieuwe huizen.

Twee bezwaren blijken dus aanstonds tegen een dergelijk plan: de lange tijd, welke onteigening en ontruiming zullen vergen en het millioen voor den grond. Hierover zou ik hetzelfde willen schrijven als over den tunnel: het is te hoog gegrepen. En dengeen, die een dergelijk plan veel beter vindt dan het thans te bespreken, voorgestelde plan, moge ik op de waarheid van het oude Fransche woord "le mieux est l'ennemi du bien" wijzen. De kantoren zijn zoo hard noodig, dat wij geen tijd verloren moeten doen gaan met grijpen naar het onbereikbare.

Het Waaigat is een kostelijk bezit voor Curaçao; deze ruime plas, aan de noordzijde afgesloten door den heuvel van Scharloo, biedt een bijzonder stadsbeeld met eigen karakter. En wat is voor een stad belangrijker dan een eigen karakter? Blijkbaar heeft men de waarde van het Waaigat niet altijd begrepen, soms met weinig systeem gedeelten dicht gegooid en langs de oevers een bebouwing opgericht, welke veelal zelfs niet de toets eener bescheiden kritiek kan doorstaan. Werkelijk gewaardeerd heeft men het Waaigat blijkbaar slechts als een losplaats voor riolen.

En welk een prachtige wijk had men rondom datzelfde Waaigat kunnen maken!

Getracht is nu in het plan, met vol behoud van de fraaie zijden van het Waaigat, het

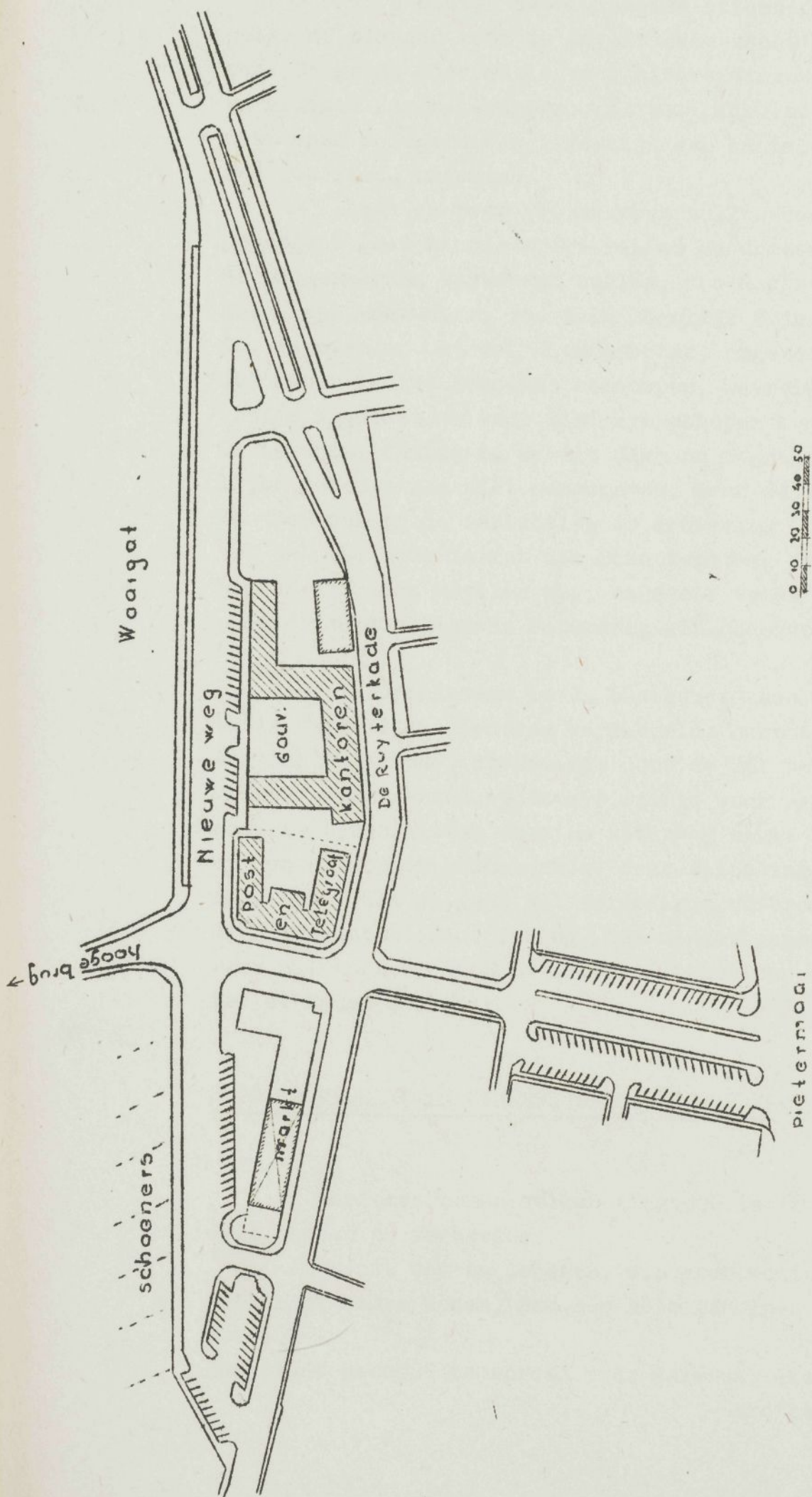
vroegere verzuim althans ten deele nog goed te maken, en het Waaigat als deel van het stadsbeeld meer uit te nutten. Daarmede is, dit zij met eere vermeld, jaren geleden een begin gemaakt door den aanleg van de fraaie dubbele palmenlaan. Plotse-ling eindigt deze echter, alwaar een weinig bevre- digende bebouwing weg en water scheidt. Het is daar een onooglijk geheel, waar het uitbreidings- plan nu een fraai centrum wil scheppen.

Tot dit doel is aan de waterzijde een flinke weg doorgetrokken, waarbij tusschen dezen weg en de De Ruyterkade een ruim bouwterrein onstaat, waar- toe de markthal dient te worden verplaatst.

Nu zal dit bouwterrein ter hoogte van de Bakkerstraat doorsneden worden door de hoofdver- binding van Pietermaai naar de hoge brug, van wel- ke hoofdverbinding een nieuwe brug over het Waaigat deel uitmaakt. In het ontwerp, dat in een eenigs- zins schematische teekening op de volgende bladzij- de is weergegeven, is aan de twee deelen van dit bouwterrein een gansch verschillend karakter gege- ven.

Het gedeelte aan de Westzijde behoort straks bij het zaken-deel van het waaigat, daar wordt ook de markthal geplaatst/^{en} kan een betere aanlegplaats met verkoopplaats voor de schoeners komen. Aan de Oostzijde is het kantoor- en woonge- deelte. De overgang wordt gevormd door dit nieuwe bouwterrein, waar dus op de samenkomst van twee voorname wegen het post- en telegraafkantoor ge- bouwd kan worden. Voor een ieder snel bereikbaar, met parkeerruimte rondom, moet het daar een voor dit doel ideale situatie zijn. Daarnaast, iets rus- tiger, is het centrale bestuursgebouw geprojecteerd.

Wij kunnen ons gebouw hier niet in fraaie parken leggen of doen oprijzen uit grasgazons. Maar wel kunnen wij deze groote waterplas benutten om het de ruimte te geven, die voor een waardig groot gebouw onontbeerlijk is, om het hoog en rijzig te doen toonen, om de vormen in het water te doen weerspiegelen, om de frissche geest te verzinne- beelden, die er steeds in aanwezig moge zijn.





§ 22 KADERUIMTE.

In § 8 zijn de beginselen uiteen gezet, welke de plannen voor de havens beheerscht hebben. Op grond daarvan is voor ^{en}uitbreiding van de kaderuimte Parera gekozen, ^{en}wel het gedeelte, waar onze bondgenooten tijdelijk een aantal werken tot stand brachten.

Hook en roet van schepen zullen daar practisch geen hinder opleveren en de kosten aan de baggerwerken verbonden zullen, zoo dicht bij het diepe vaarwater, zoo laag mogelijk zijn. Er is, in overleg met den Havenmeester, ongeveer 300 meter lengte kadewand ontworpen, waarbij nog eenige ligplaatsen voor kleinere schepen komen. De haveninrichting is op dit plan om begrijpelijke redenen nog niet aangegeven, doch de ruimte voor een goede inrichting is aanwezig.

De kade is met den Schottegatweg verbonden door een royalen weg, ongeveer op de plaats van den Nieuwen Pareraweg uitmondende.

In Oranjestad is de bestaande kadelengte in Westelijke richting verdubbeld. Door aanvulling met grond, loskomende door de uit te voeren baggerwerken, ontstaat ruimte voor pakhuizen, bergplaatsen enz. De havenweg sluit aan op den ontworpen ceintuurweg. Deze oplossing is m.i. beter dan de, ook wel verdedigde uitbreiding in oostelijke richting, die minder baggerwerk zal kosten, doch onvoldoende terreinen achter de kaden schept.

§ 23 TE VERNIEUWEN WIJKEN, OPRUIMEN VAN KROTTEN.

De ondernomen volkswoningbouw is in drie fasen te verdeelen:

Eerst moeten degenen, die geen woningen hebben of samen wonen, aan een huis geholpen worden;

dan dient gebouwd te worden voor degenen, die in

- krotten -

krotten wonen;

en ten slotte moeten krotwoningen opgeruimd en door nieuwe woningen vervangen worden.

Phase 2 en 3 zullen elkaar na eenigen tijd afwisselen; wanneer een deel der krotwoningen opgeruimd is, kan met den bouw van nieuwe woningen op de vrij gekomen terreinen begonnen worden. Om de redenen reeds omschreven in § 12, konden de saneeringsplannen niet worden uitgewerkt, de gegevens zijn daartoe té onvolledig, de kaarten te onvoldoende.

Van twee wijken stond wel vast, dat zij vrijwel geheel dienen te worden vernieuwd: Fleur de Marie op Curaçao en de Village in Oranjestad. Voor beide zijn nieuwe ontwerpen opgesteld.

In andere gevallen zal de verbetering nader moeten worden gezien. Wij moesten in eenige gevallen volstaan met "plannen in hoofdzaak", die dus stuk voor stuk aan de hand van opmetingen en verkenningen tot nieuwe partieele plannen van uitbreiding zullen moeten worden uitgebreid. Dit moge jammer zijn, het was niet anders mogelijk.

Er gaan wel eens stemmen op om de gansche Punda met den grond gelijk te maken, als het eenige middel om daar een goede, hygiënische wijk te krijgen. Het streven om niet naar het ideale, doch onbetaalbare, te grijpen, maar zoo eenigszins mogelijk binnen de grenzen van de realiteit te blijven, hetwelk bij de opstelling van het plan steeds heeft voorgezeten, deed de Punda in het ontwerp blijven bestaan.

De reeds in 1939 vastgestelde rooilijnen zijn in het ontwerp echter verder doorgevoerd en aangevuld, zoodat geleidelijke verbetering mag worden tegemoet gezien. Aldus zullen, naar ik hoop, zoowel de hygiënisten als degenen, die de Punda als een onafscheidelijk en het meest karakteristieke deel van ons Willemstad beschouwen, gerustgesteld zijn.

§ 24 WOONWIJKEN, AANTAL WONINGEN.

De nieuwe wijken, in het plan geprojecteerd -

teerd, zijn niet nauwkeurig te omschrijven. In staat IX is getracht, zonder al te veel in details te vervallen, daarvan een overzicht te geven. Voor Curaçao is daarbij de nummering der kaarten gevolgd, zoodat e.e.a. bij bestudeering wel te vinden zal zijn. Voor Aruba zijn uiteraard Oranjestad en Sint Nicolaas gesplitst. Op dezelfde staat is aangegeven hoeveel woonhuizen van de beide kleinste typen, bij vrij globale benadering, in ieder deel gebouwd zullen kunnen worden. Voor grotere huizen is er overvloedig ruimte.

In totaal is er aldus ruimte voor:

| | middenstands- | arbeidershuizen |
|------------------|---------------|-----------------|
| op Curaçao | 1430 | 2240 |
| in Oranjestad | 591 | 979 |
| in Sint Nicolaas | 447 | 658 |

Al zijn reeds bebouwde terreinen niet medegerekend, toch zijn ook de andere niet geheel onbebouwd, tenevenaren doen zich gewoonlijk bij de uitwerking voor, zoodat wij het totaal wel wat lager mogen stellen. Aan den veiligen kant geschat, biedt het uitbreidingsplan (zonder de terreinen voor villa's en die alleen bedekt met een plan in hoofdzaak) plaats voor:

| | | |
|---------------------|-------|--------|
| op Curaçao ongeveer | 18000 | mensen |
| in Oranjestad | " | 8000 |
| in Sint Nicolaas | " | 5500 |

Nemen wij in aanmerking dat er door de vervanging van krotwoningen door ruimer gebouwde huizen, minder mensen in de centra zullen kunnen wonen en dat ook daardoor op gronden in het uitbreidingsplan beslag zal worden gelegd, dan komen wij tot de conclusie, dat het plan op Curaçao in ongeveer 10 jaren kan zijn volgebouwd, althans wat deze woningtypen betreft. Op Aruba, waar minder krotwoningen zijn en meer mensen buiten wonen, kan deze termijn wel op 20 jaren gesteld worden (Zie ook § 12).

Nu is 10 jaren voor een uitbreidingsplan een goede termijn, doch het uitbreidingsplan is geen legkaart, die de liefhebber eerst voltooit, om dan een andere te beginnen. Integendeel, er zullen gedeelten van het plan zijn,

- welke -

welke nimmer tot stand zullen komen.

Wij hebben nog een mooie reserve in het plan in hoofdzaak, maar toch zal men er op Curaçao op bedacht moeten zijn, om op den duur een deel der bevolking in dorpsgemeenschappen buiten het plan onder te brengen.

§ 25 BEBOUWINGSVOORSCHRIFTEN.

Een belangrijke onderdeel van het plan zijn de bebouwingsvoorschriften. Zij zijn zoo-
wel voor de aspirant-bouwers als voor de bewo-
ners van uitnemend belang. Zij toch waken tegen
kapitaal-verkwisting, omdat zij depreciatie van
gebouwde panden door het onvoorzien oprichten
van minderwaardige panden door anderen, in zoo-
verre als zulks doenlijk is, voorkomen. De over-
heid geeft door die voorschriften den huiseige-
naren natuurlijk geen garantie dat er in de om-
geving niet op deprecieerende wijze gebouwd zal
worden; zij toont slechts, dat het haar bedoe-
ling en streven is om de wijk op een zeker peil
te houden, de rooilijnen aan te houden, andere
huizen niet vlak op de erfgrens te zetten,
doch op een voorgeschreven afstand, industrie in
zekere wijken te voorkomen enz. Aldus zijn die
bouwvoorschriften ook in het belang van den
grondeigenaar, die dat vaak eerst niet begrijpt,
omdat zij in strijd zijn met zijn oorspronkelijk-
ke plannen, doch die, weldenkend, geleidelijk
zal gaan inzien, dat zij zijn gronden inhoud,
karakter en dus waarde geven.

Zoo is het ook met de bepalingen over
winkels. In de binnensteden zal men die in de
meeste straten kunnen toestaan, daarbuiten die-
nen zij tot bepaalde gedeelten beperkt te wor-
den. In het oog is daarbij te houden, dat, naar
gelang de steden groeien, ook de behoefte aan
winkelbedrijven voor de dagelijksche nooden, in
de buitenwijken stijgt.

De bebouwingsvoorschriften zijn voor
zoover zulks mogelijk was, op de teekening aan-
gegeven. Hiervoor zij naar § 18 verwezen. De be-
woordingen waarin, ²³¹ als onderdeel van het plan,

- vervat -

vervat zijn, zijn in bijlage II van deze nota opgenomen.

Het plan is aldus een spel van lijnen en kleuren, waarin iedere lijn en iedere kleur eigen beteekenis heeft. Doch van nog meer beteekenis zal dat andere lijnenspel zijn op de teekeningen der ontwerpers, die de in het plan begrepen gronden zullen bebouwen. Zij scheppen de derde dimensie aan dit werk, zij geven gestalte aan de stad.

Ik en ons werk zij zoo, dat het Curaçao en het Aruba van de toekomst goede woonorden worden.

vervoert zijn, zijn in bijlage II van deze nota

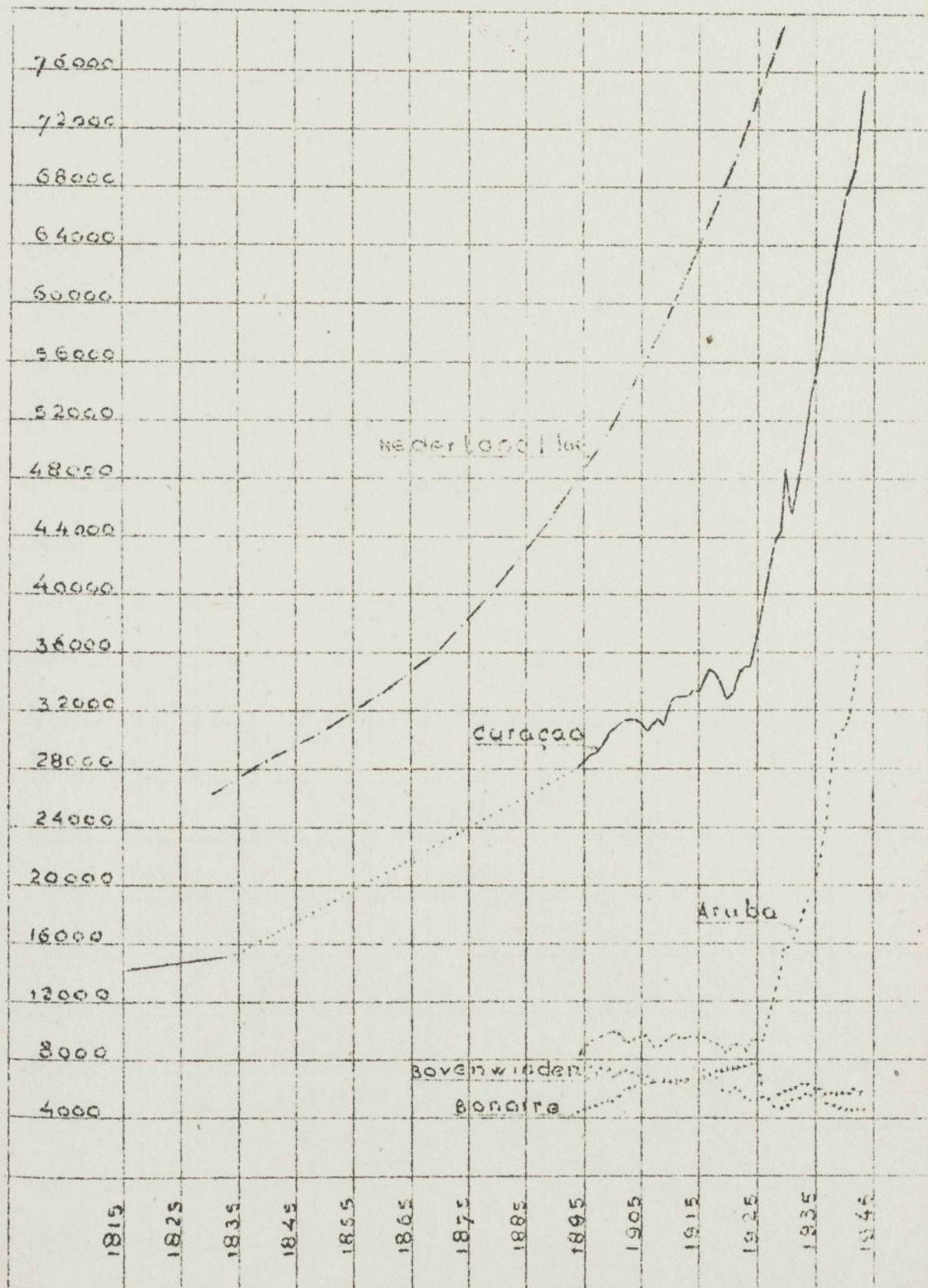
opgenomen.
Het plan is echter een afval van 11 ton
en daarom, waarbij tekenen zijn en tekenen zijn
afgevoerd worden. Het plan van het plan be-
schrijft het dat andere is ingesloten zijn op de
tekeningen het ontwerp, dat de in het plan
beschreven tekenen zullen worden. Het ontwerp
de andere tekenen van de tekenen, zij geven de
tekenen van de tekenen.

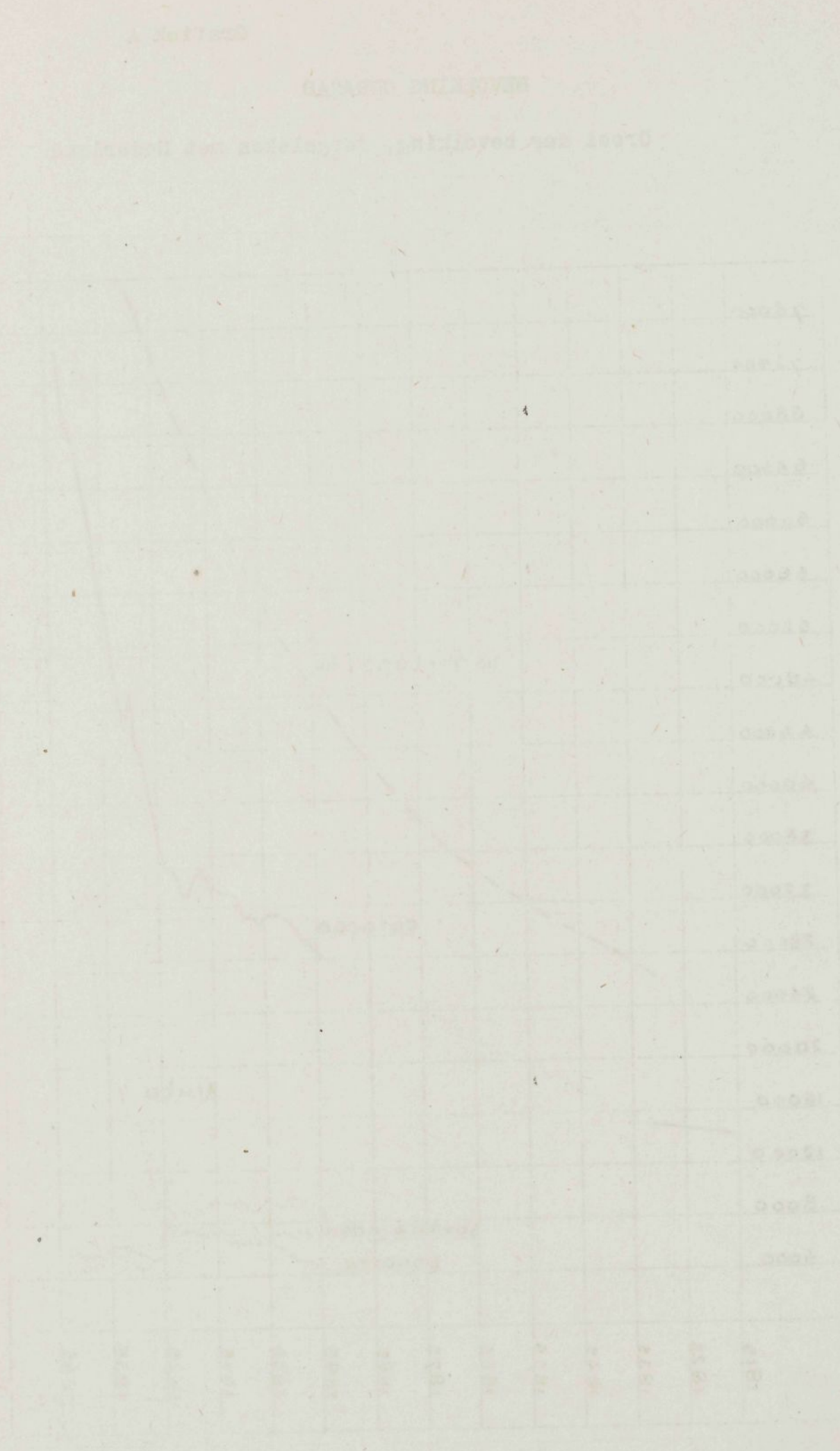
Van de ene kant zij, dat het ontwerp
van de tekenen van de tekenen tekenen
van worden.

Grafiek A

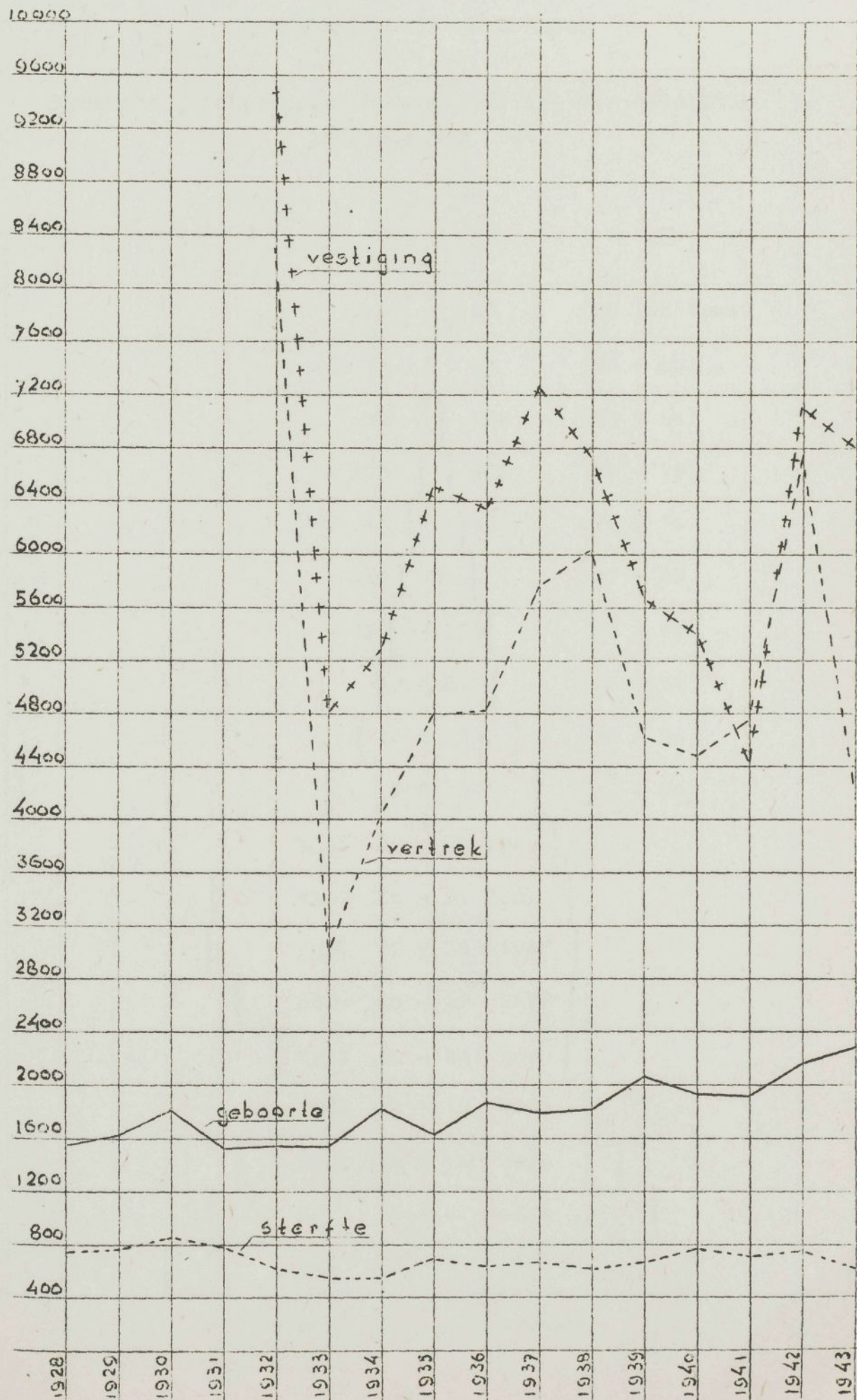
BEVOLKING CURAÇAO

Groei der bevolking, vergeleken met Nederland

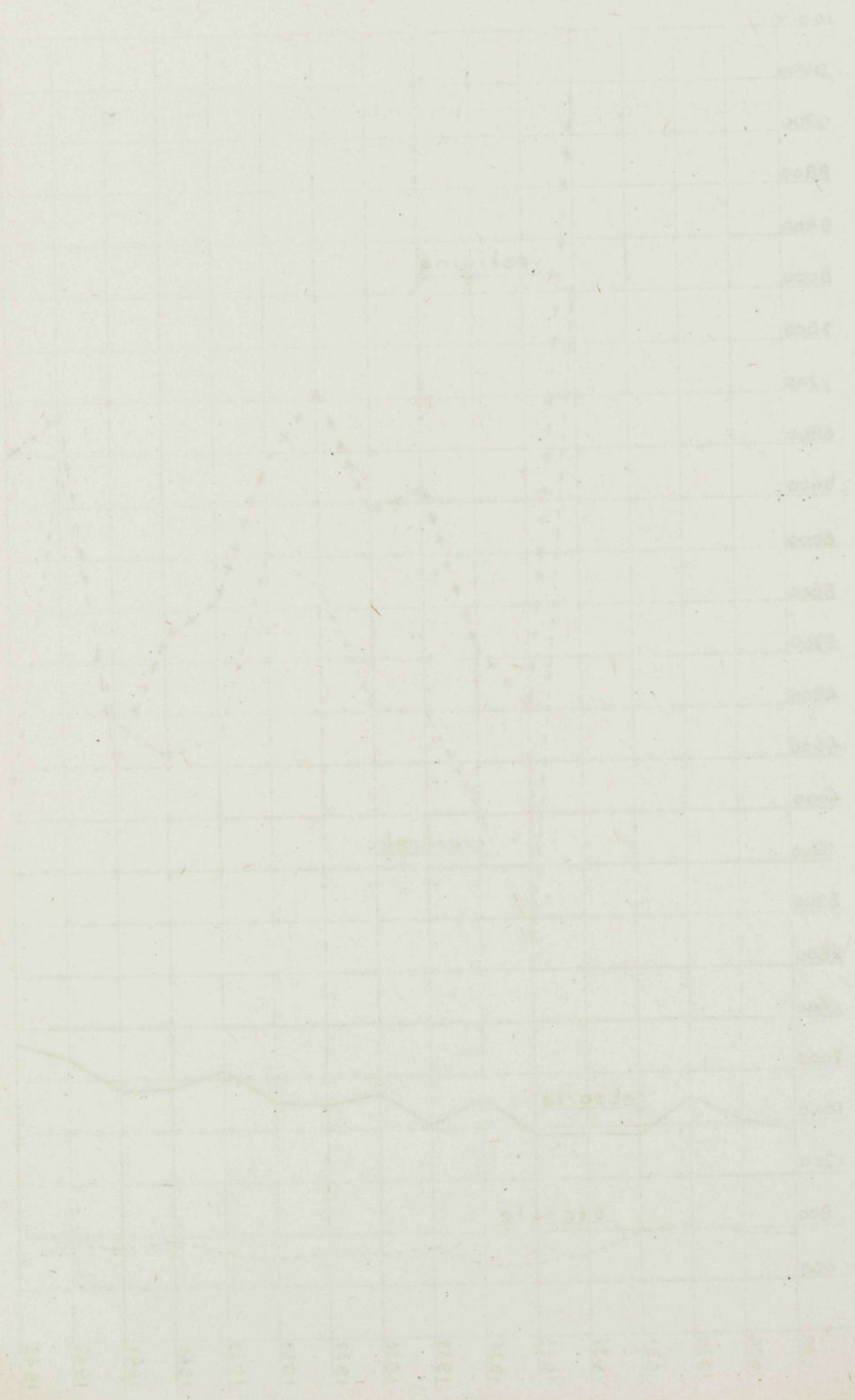




LOOP DER BEVOLKING
VAN HET EILAND CURAÇAO

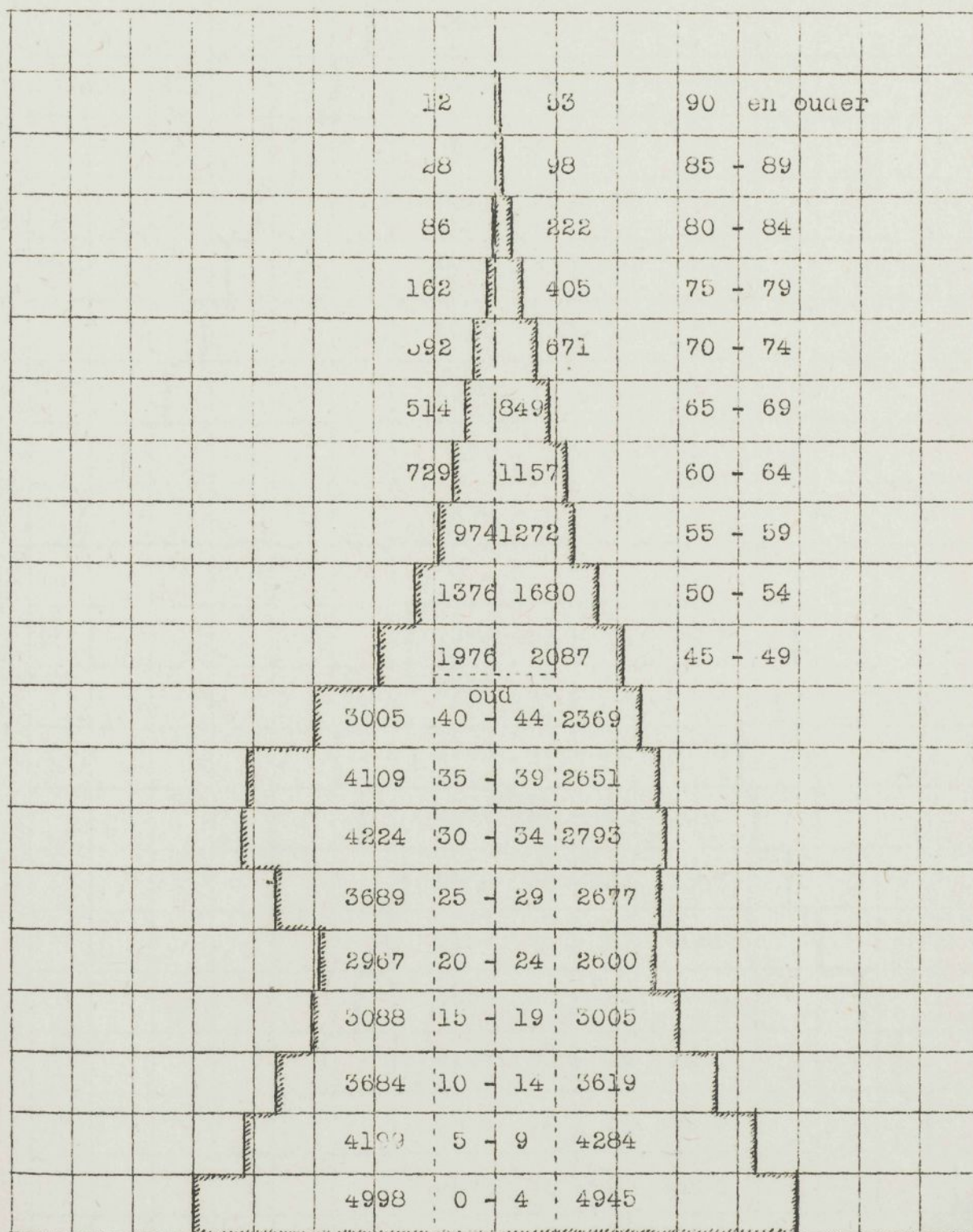


LOGS AND THERMISTOR
AND AIR TEMPERATURE



BEVOLKING EILAND CURAÇAO

Pyramide , aangevende de samenstelling der bevolking
in September 1944.



mannen

vrouwen

TABLE 1

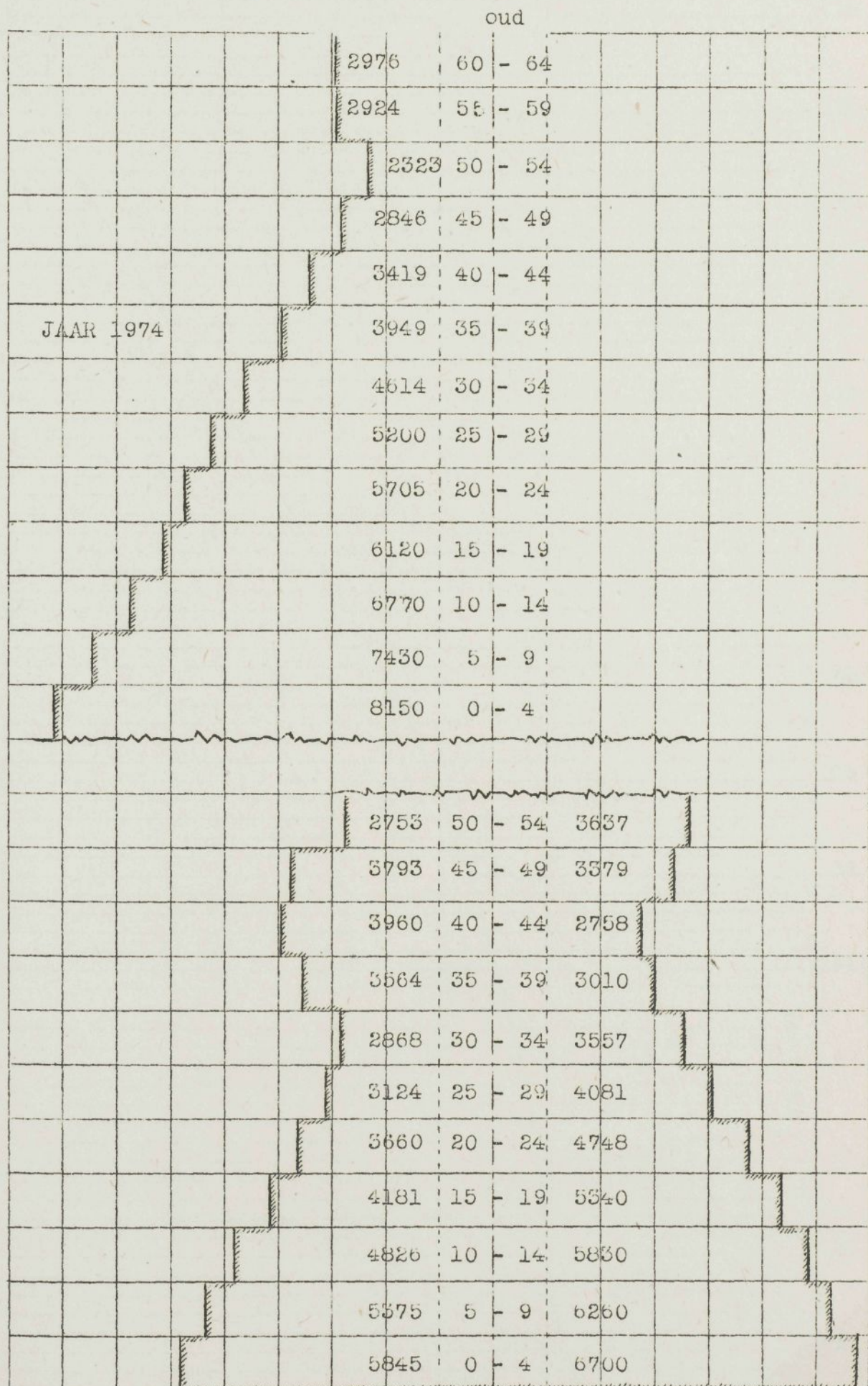
REVENUE FROM TAXES

Estimated, 1940-1941, and actual, 1942-1943
in millions of dollars

| Year | Estimated, 1940-1941 | Actual, 1942-1943 |
|------|----------------------|-------------------|
| 1940 | 1,000 | 1,000 |
| 1941 | 1,000 | 1,000 |
| 1942 | 1,000 | 1,000 |
| 1943 | 1,000 | 1,000 |
| 1944 | 1,000 | 1,000 |
| 1945 | 1,000 | 1,000 |
| 1946 | 1,000 | 1,000 |
| 1947 | 1,000 | 1,000 |
| 1948 | 1,000 | 1,000 |
| 1949 | 1,000 | 1,000 |
| 1950 | 1,000 | 1,000 |
| 1951 | 1,000 | 1,000 |
| 1952 | 1,000 | 1,000 |
| 1953 | 1,000 | 1,000 |
| 1954 | 1,000 | 1,000 |
| 1955 | 1,000 | 1,000 |
| 1956 | 1,000 | 1,000 |
| 1957 | 1,000 | 1,000 |
| 1958 | 1,000 | 1,000 |
| 1959 | 1,000 | 1,000 |
| 1960 | 1,000 | 1,000 |
| 1961 | 1,000 | 1,000 |
| 1962 | 1,000 | 1,000 |
| 1963 | 1,000 | 1,000 |
| 1964 | 1,000 | 1,000 |
| 1965 | 1,000 | 1,000 |
| 1966 | 1,000 | 1,000 |
| 1967 | 1,000 | 1,000 |
| 1968 | 1,000 | 1,000 |
| 1969 | 1,000 | 1,000 |
| 1970 | 1,000 | 1,000 |
| 1971 | 1,000 | 1,000 |
| 1972 | 1,000 | 1,000 |
| 1973 | 1,000 | 1,000 |
| 1974 | 1,000 | 1,000 |
| 1975 | 1,000 | 1,000 |
| 1976 | 1,000 | 1,000 |
| 1977 | 1,000 | 1,000 |
| 1978 | 1,000 | 1,000 |
| 1979 | 1,000 | 1,000 |
| 1980 | 1,000 | 1,000 |
| 1981 | 1,000 | 1,000 |
| 1982 | 1,000 | 1,000 |
| 1983 | 1,000 | 1,000 |
| 1984 | 1,000 | 1,000 |
| 1985 | 1,000 | 1,000 |
| 1986 | 1,000 | 1,000 |
| 1987 | 1,000 | 1,000 |
| 1988 | 1,000 | 1,000 |
| 1989 | 1,000 | 1,000 |
| 1990 | 1,000 | 1,000 |
| 1991 | 1,000 | 1,000 |
| 1992 | 1,000 | 1,000 |
| 1993 | 1,000 | 1,000 |
| 1994 | 1,000 | 1,000 |
| 1995 | 1,000 | 1,000 |
| 1996 | 1,000 | 1,000 |
| 1997 | 1,000 | 1,000 |
| 1998 | 1,000 | 1,000 |
| 1999 | 1,000 | 1,000 |
| 2000 | 1,000 | 1,000 |
| 2001 | 1,000 | 1,000 |
| 2002 | 1,000 | 1,000 |
| 2003 | 1,000 | 1,000 |
| 2004 | 1,000 | 1,000 |
| 2005 | 1,000 | 1,000 |
| 2006 | 1,000 | 1,000 |
| 2007 | 1,000 | 1,000 |
| 2008 | 1,000 | 1,000 |
| 2009 | 1,000 | 1,000 |
| 2010 | 1,000 | 1,000 |
| 2011 | 1,000 | 1,000 |
| 2012 | 1,000 | 1,000 |
| 2013 | 1,000 | 1,000 |
| 2014 | 1,000 | 1,000 |
| 2015 | 1,000 | 1,000 |
| 2016 | 1,000 | 1,000 |
| 2017 | 1,000 | 1,000 |
| 2018 | 1,000 | 1,000 |
| 2019 | 1,000 | 1,000 |
| 2020 | 1,000 | 1,000 |
| 2021 | 1,000 | 1,000 |
| 2022 | 1,000 | 1,000 |
| 2023 | 1,000 | 1,000 |
| 2024 | 1,000 | 1,000 |
| 2025 | 1,000 | 1,000 |
| 2026 | 1,000 | 1,000 |
| 2027 | 1,000 | 1,000 |
| 2028 | 1,000 | 1,000 |
| 2029 | 1,000 | 1,000 |
| 2030 | 1,000 | 1,000 |

BEVOLKING EILAND CURAÇAO

Gedeeltelijke pyramiden, aangevende de berekende samenstelling der mannelijke bevolking in 1954, 1964 en 1974.
Met vestiging en vertrek is geen rekening gehouden.



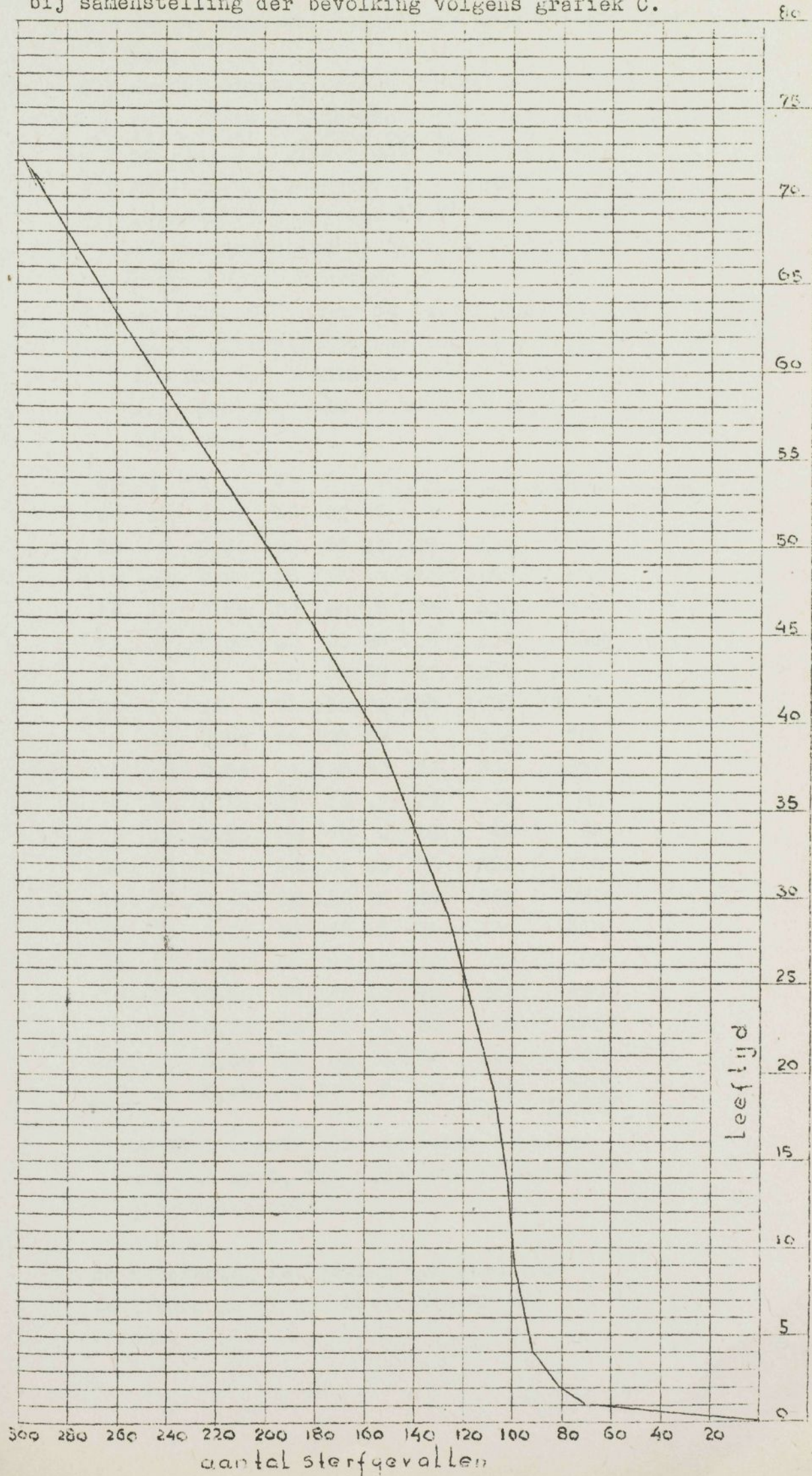
JAAR

1954

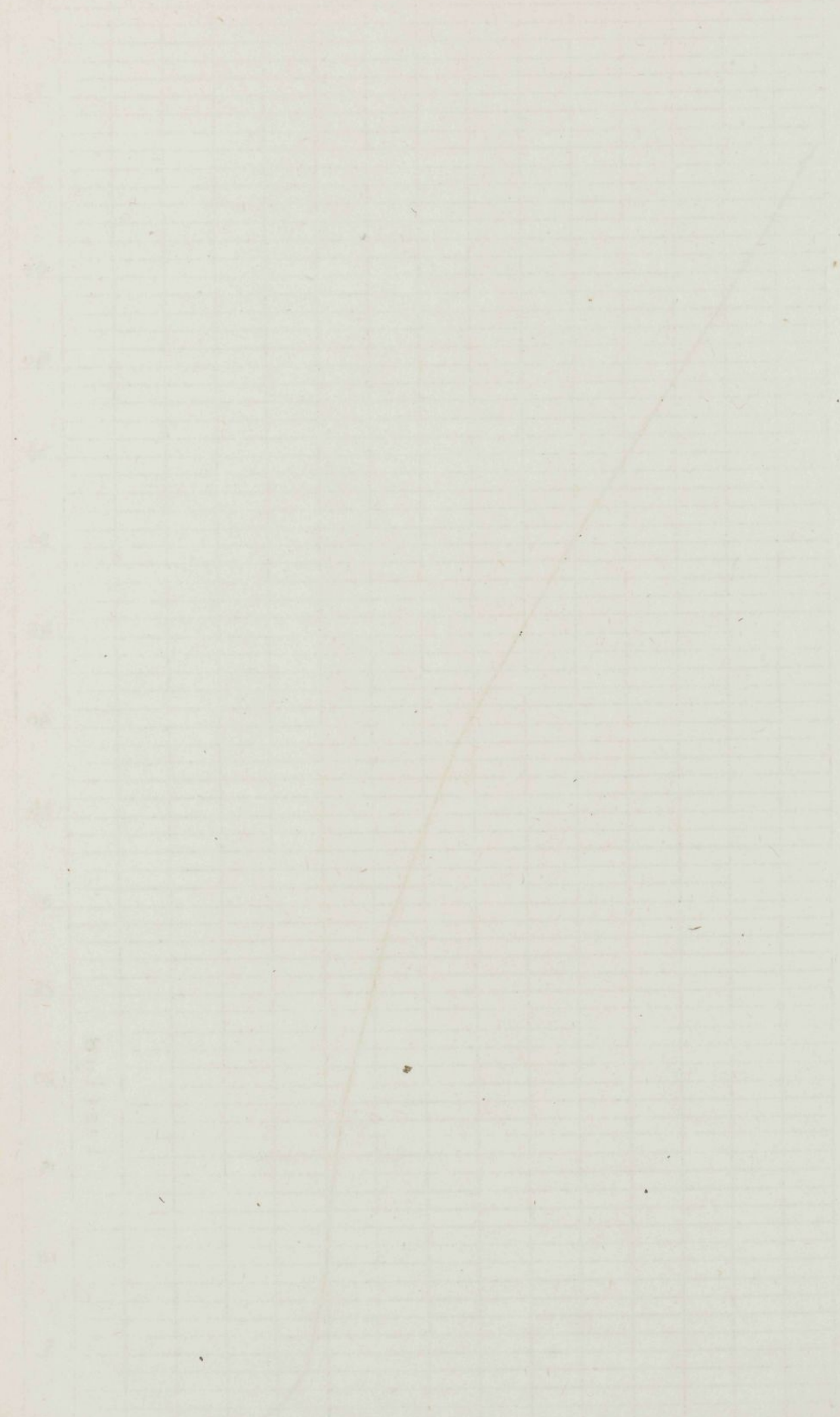
1964

BEVOLKING EILAND CURAÇAO

Aantal mannen, hetwelk jaarlijks gemiddeld sterft,
bij samenstelling der bevolking volgens grafiek C.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY



Staat I.

Berekening van de tusschen des morgens 6 uur en des avonds 7 uur voor de Emmabrug door auto's verloren wachttijd.

o = aantal minuten, hetwelk de brug telkens open was;

d = aantal minuten waarin direct na sluiting de onder V en P genoemde auto's passeerden; (15 minuten of tot volgende opening)

V = aantal in d passeerende vrachtauto's;

P = aantal in d passeerende personenauto's;

$n = \frac{o}{d+o}$ en $V^1 = nV$, dus is V^1 ongeveer het aantal vrachtwagens hetwelk in de periode o oponthoud ondervond;

$w = \frac{1}{2}o + 2\frac{1}{2}$ of 3; daar de auto's gemiddeld de halve openingstijd wachten en bovendien $2\frac{1}{2}$ à 3 minuten oponthoud hebben is wV^1 de door dit open gaan van de brug verloren tijd.
Idem wP^1 .

| o | d | n | V | P | V^1 | P^1 | wV^1 | wP^1 |
|-----|-----|------|-----|-----|-------|-------|--------|--------|
| 20 | 15 | 0,57 | 10 | 20 | 6 | 11 | 78 | 143 |
| 32 | 8 | 0,80 | 20 | 35 | 16 | 28 | 304 | 532 |
| 12 | 4 | 0,75 | 25 | 16 | 17 | 12 | 153 | 108 |
| 19 | 15 | 0,56 | 32 | 148 | 18 | 83 | 216 | 996 |
| 17 | 15 | 0,53 | 43 | 95 | 23 | 50 | 253 | 550 |
| 38 | 5 | x) | 59 | 57 | 59 | 57 | 1298 | 1254 |
| 44 | 11 | x) | 71 | 135 | 71 | 135 | 1775 | 3375 |
| 18 | 15 | 0,55 | 59 | 108 | 32 | 59 | 384 | 708 |
| 16 | 9 | 0,64 | 47 | 123 | 30 | 79 | 330 | 839 |
| 5 | 15 | 0,25 | 27 | 70 | 7 | 17 | 35 | 85 |
| 5 | 15 | 0,25 | 36 | 70 | 9 | 18 | 45 | 90 |
| 20 | 5 | x) | 40 | 56 | 40 | 56 | 520 | 728 |
| 10 | 15 | 0,40 | 62 | 100 | 25 | 40 | 200 | 320 |
| 10 | 5 | 0,67 | 23 | 58 | 15 | 39 | 120 | 312 |
| 15 | 15 | 0,50 | 34 | 79 | 17 | 40 | 170 | 400 |
| 15 | 15 | 0,50 | 47 | 145 | 24 | 72 | 240 | 720 |
| 5 | 15 | 0,25 | 18 | 95 | 4 | 24 | 20 | 120 |
| 20 | 10 | 0,66 | 12 | 82 | 8 | 54 | 104 | 702 |
| 10 | 15 | 0,40 | 7 | 100 | 3 | 40 | 24 | 320 |
| 331 | | | | | | | 6269 | 12332 |

x) De sluitingstijd na de lange opening was zoo kort, dat alle auto's vertragting ondervonden.

Opmerking.

De berekening is, gezien den aard der verkregen getallen, hier en daar afgerond.

Estimation of the number of cases of disease in the community, based on the results of the survey of the community.

The number of cases of disease in the community is estimated as follows:

Let N = number of cases of disease in the community.

Let n = number of cases of disease in the sample.

Let N_1 = number of cases of disease in the first stratum.

Let N_2 = number of cases of disease in the second stratum.

Let N_3 = number of cases of disease in the third stratum.

Let N_4 = number of cases of disease in the fourth stratum.

Let N_5 = number of cases of disease in the fifth stratum.

Let N_6 = number of cases of disease in the sixth stratum.

Let N_7 = number of cases of disease in the seventh stratum.

Let N_8 = number of cases of disease in the eighth stratum.

Let N_9 = number of cases of disease in the ninth stratum.

Let N_{10} = number of cases of disease in the tenth stratum.

Let N_{11} = number of cases of disease in the eleventh stratum.

Let N_{12} = number of cases of disease in the twelfth stratum.

Let N_{13} = number of cases of disease in the thirteenth stratum.

Let N_{14} = number of cases of disease in the fourteenth stratum.

Let N_{15} = number of cases of disease in the fifteenth stratum.

Let N_{16} = number of cases of disease in the sixteenth stratum.

Let N_{17} = number of cases of disease in the seventeenth stratum.

Let N_{18} = number of cases of disease in the eighteenth stratum.

Let N_{19} = number of cases of disease in the nineteenth stratum.

Let N_{20} = number of cases of disease in the twentieth stratum.

Let N_{21} = number of cases of disease in the twenty-first stratum.

Let N_{22} = number of cases of disease in the twenty-second stratum.

Let N_{23} = number of cases of disease in the twenty-third stratum.

Let N_{24} = number of cases of disease in the twenty-fourth stratum.

Let N_{25} = number of cases of disease in the twenty-fifth stratum.

Let N_{26} = number of cases of disease in the twenty-sixth stratum.

Let N_{27} = number of cases of disease in the twenty-seventh stratum.

Let N_{28} = number of cases of disease in the twenty-eighth stratum.

Let N_{29} = number of cases of disease in the twenty-ninth stratum.

Let N_{30} = number of cases of disease in the thirtieth stratum.

Let N_{31} = number of cases of disease in the thirty-first stratum.

Let N_{32} = number of cases of disease in the thirty-second stratum.

Let N_{33} = number of cases of disease in the thirty-third stratum.

Let N_{34} = number of cases of disease in the thirty-fourth stratum.

Let N_{35} = number of cases of disease in the thirty-fifth stratum.

Let N_{36} = number of cases of disease in the thirty-sixth stratum.

Let N_{37} = number of cases of disease in the thirty-seventh stratum.

Let N_{38} = number of cases of disease in the thirty-eighth stratum.

Let N_{39} = number of cases of disease in the thirty-ninth stratum.

Let N_{40} = number of cases of disease in the fortieth stratum.

Staat II.

Aantal automobielen met nummerplaat.

| Jaartal | Curaçao | | Aruba | |
|---------|---------|-------------------|--------|-------------------|
| | Totaal | per 1000 inwoners | Totaal | per 1000 inwoners |
| 1938 | | | 1782 | 64 |
| 1939 | 3142 | 48 | 2096 | 66 |
| 1940 | 3408 | 51 | 1955 | 64 |
| 1941 | 3738 | 55 | 2330 | 74 |
| 1942 | 3802 | 54 | 2389 | 62 |
| 1943 | 3760 | 50 | 2093 | 56 |
| 1944 | 3657 | | 2058 | |

(Engelsche en Amerikaansche legerauto's zijn niet inbegrepen).

per 1000 inwoners.

Ter vergelijking:

| | |
|-------------------------|-----|
| Nederland (1933) | 17 |
| Zweden (1933) | 23 |
| Groot Brittannië (1932) | 36 |
| Frankrijk (1931) | 42 |
| Ver. Staten (1932) | 193 |

Annual expenditure and receipts

| Receipts | | Expenditure | |
|----------|----------|-------------|----------|
| Total | per 1000 | Total | per 1000 |
| 1933 | 1933 | 1933 | 1933 |
| 1934 | 1934 | 1934 | 1934 |
| 1935 | 1935 | 1935 | 1935 |
| 1936 | 1936 | 1936 | 1936 |
| 1937 | 1937 | 1937 | 1937 |
| 1938 | 1938 | 1938 | 1938 |
| 1939 | 1939 | 1939 | 1939 |
| 1940 | 1940 | 1940 | 1940 |
| 1941 | 1941 | 1941 | 1941 |
| 1942 | 1942 | 1942 | 1942 |
| 1943 | 1943 | 1943 | 1943 |
| 1944 | 1944 | 1944 | 1944 |

Expenditure on maintenance of roads and bridges

per 1000 inhabitants

| Year | Expenditure |
|------|-------------|
| 1933 | 1933 |
| 1934 | 1934 |
| 1935 | 1935 |
| 1936 | 1936 |
| 1937 | 1937 |
| 1938 | 1938 |
| 1939 | 1939 |
| 1940 | 1940 |
| 1941 | 1941 |
| 1942 | 1942 |
| 1943 | 1943 |
| 1944 | 1944 |

Staat III.

Havenbeweging Curaçao en Aruba.

| Curaçao | | | Aruba | | |
|--------------------------|---------|------------|---------|--------|------------|
| Jaar | aantal | B.R.T. | aantal | B.R.T. | |
| | schepen | | schepen | | |
| 1902 | 1433 | 417.810 | | | |
| 1907 | 1576 | 1.576.986 | | | |
| 1912 | 1428 | 926.911 | | | |
| 1915 | 1356 | 791.403 | | | |
| 1917 | 1822 | 678.405 | | | |
| 1918 | 1745 | 597.009 | | | |
| 1919 | 1678 | 831.997 | | | |
| 1920 | 1644 | 1.335.223 | | | |
| 1921 | 2062 | 1.479.821 | | | |
| 1922 | 2423 | 1.935.843 | 321 | + | 33.000 |
| 1923 | 2756 | 2.743.673 | 323 | + | 28.000 |
| 1924 | 3175 | 4.468.658 | 491 | + | 190.000 |
| 1925 | 3469 | 6.726.559 | 892 | + | 1.150.000 |
| 1926 | 4473 | 9.295.046 | 1035 | + | 1.580.000 |
| 1927 | 5530 | 12.078.777 | 1754 | + | 3.600.000 |
| 1928 | 6262 | 15.525.550 | 3177 | + | 7.850.000 |
| 1929 | 7106 | 18.609.224 | 3773 | + | 10.000.000 |
| 1930 | 7690 | 20.234.770 | 4324 | - | 12.215.304 |
| 1931 | 5218 | 17.946.299 | 3927 | | 11.366.050 |
| 1932 | 5077 | 17.998.824 | 3640 | | 11.239.329 |
| 1933 | 5462 | 19.688.509 | 3776 | | 12.050.796 |
| 1934 | 5459 | 19.306.412 | 4251 | | 14.059.805 |
| 1935 | 5765 | 19.814.747 | 4759 | | 15.319.533 |
| 1936 | 6012 | 22.229.324 | 4950 | | 17.178.107 |
| 1937 | 6496 | 23.058.007 | 5776 | | 21.000.153 |
| 1938 | 7754 | 28.618.631 | 5533 | | 20.601.499 |
| 1939 e.v. jaren: geheim. | | | | | |

Ter vergelijking in Netto Register tonnen
(Verslag Kamer van Koophandel Rotterdam 1937)

| | | | |
|----|-------------|------------|--------|
| 1 | New York | 28.404.890 | N.R.T. |
| 2 | Rotterdam | 26.487.023 | |
| 3 | Londen | 22.573.023 | |
| 4 | Antwerpen | 20.592.228 | |
| 5 | Hamburg | 17.669.146 | |
| 6 | Singapore | 16.075.845 | |
| 7 | Marseille | 16.050.395 | |
| 8 | Liverpool | 14.547.106 | |
| 9 | Istanbul | 12.691.601 | |
| 10 | New Orleans | 12.255.660 | |

Have the following changes in the

| Current | | Previous | |
|------------|---------|------------|---------|
| Year ended | £ s. d. | Year ended | £ s. d. |
| 1902 | 1500 | 1901 | 1475 |
| 1903 | 1500 | 1902 | 1475 |
| 1904 | 1500 | 1903 | 1475 |
| 1905 | 1500 | 1904 | 1475 |
| 1906 | 1500 | 1905 | 1475 |
| 1907 | 1500 | 1906 | 1475 |
| 1908 | 1500 | 1907 | 1475 |
| 1909 | 1500 | 1908 | 1475 |
| 1910 | 1500 | 1909 | 1475 |
| 1911 | 1500 | 1910 | 1475 |
| 1912 | 1500 | 1911 | 1475 |
| 1913 | 1500 | 1912 | 1475 |
| 1914 | 1500 | 1913 | 1475 |
| 1915 | 1500 | 1914 | 1475 |
| 1916 | 1500 | 1915 | 1475 |
| 1917 | 1500 | 1916 | 1475 |
| 1918 | 1500 | 1917 | 1475 |
| 1919 | 1500 | 1918 | 1475 |
| 1920 | 1500 | 1919 | 1475 |
| 1921 | 1500 | 1920 | 1475 |
| 1922 | 1500 | 1921 | 1475 |
| 1923 | 1500 | 1922 | 1475 |
| 1924 | 1500 | 1923 | 1475 |
| 1925 | 1500 | 1924 | 1475 |
| 1926 | 1500 | 1925 | 1475 |
| 1927 | 1500 | 1926 | 1475 |
| 1928 | 1500 | 1927 | 1475 |
| 1929 | 1500 | 1928 | 1475 |
| 1930 | 1500 | 1929 | 1475 |
| 1931 | 1500 | 1930 | 1475 |
| 1932 | 1500 | 1931 | 1475 |
| 1933 | 1500 | 1932 | 1475 |
| 1934 | 1500 | 1933 | 1475 |
| 1935 | 1500 | 1934 | 1475 |
| 1936 | 1500 | 1935 | 1475 |
| 1937 | 1500 | 1936 | 1475 |
| 1938 | 1500 | 1937 | 1475 |
| 1939 | 1500 | 1938 | 1475 |
| 1940 | 1500 | 1939 | 1475 |
| 1941 | 1500 | 1940 | 1475 |
| 1942 | 1500 | 1941 | 1475 |
| 1943 | 1500 | 1942 | 1475 |
| 1944 | 1500 | 1943 | 1475 |
| 1945 | 1500 | 1944 | 1475 |
| 1946 | 1500 | 1945 | 1475 |
| 1947 | 1500 | 1946 | 1475 |
| 1948 | 1500 | 1947 | 1475 |
| 1949 | 1500 | 1948 | 1475 |
| 1950 | 1500 | 1949 | 1475 |
| 1951 | 1500 | 1950 | 1475 |
| 1952 | 1500 | 1951 | 1475 |
| 1953 | 1500 | 1952 | 1475 |
| 1954 | 1500 | 1953 | 1475 |
| 1955 | 1500 | 1954 | 1475 |
| 1956 | 1500 | 1955 | 1475 |
| 1957 | 1500 | 1956 | 1475 |
| 1958 | 1500 | 1957 | 1475 |
| 1959 | 1500 | 1958 | 1475 |
| 1960 | 1500 | 1959 | 1475 |
| 1961 | 1500 | 1960 | 1475 |
| 1962 | 1500 | 1961 | 1475 |
| 1963 | 1500 | 1962 | 1475 |
| 1964 | 1500 | 1963 | 1475 |
| 1965 | 1500 | 1964 | 1475 |
| 1966 | 1500 | 1965 | 1475 |
| 1967 | 1500 | 1966 | 1475 |
| 1968 | 1500 | 1967 | 1475 |
| 1969 | 1500 | 1968 | 1475 |
| 1970 | 1500 | 1969 | 1475 |
| 1971 | 1500 | 1970 | 1475 |
| 1972 | 1500 | 1971 | 1475 |
| 1973 | 1500 | 1972 | 1475 |
| 1974 | 1500 | 1973 | 1475 |
| 1975 | 1500 | 1974 | 1475 |
| 1976 | 1500 | 1975 | 1475 |
| 1977 | 1500 | 1976 | 1475 |
| 1978 | 1500 | 1977 | 1475 |
| 1979 | 1500 | 1978 | 1475 |
| 1980 | 1500 | 1979 | 1475 |
| 1981 | 1500 | 1980 | 1475 |
| 1982 | 1500 | 1981 | 1475 |
| 1983 | 1500 | 1982 | 1475 |
| 1984 | 1500 | 1983 | 1475 |
| 1985 | 1500 | 1984 | 1475 |
| 1986 | 1500 | 1985 | 1475 |
| 1987 | 1500 | 1986 | 1475 |
| 1988 | 1500 | 1987 | 1475 |
| 1989 | 1500 | 1988 | 1475 |
| 1990 | 1500 | 1989 | 1475 |
| 1991 | 1500 | 1990 | 1475 |
| 1992 | 1500 | 1991 | 1475 |
| 1993 | 1500 | 1992 | 1475 |
| 1994 | 1500 | 1993 | 1475 |
| 1995 | 1500 | 1994 | 1475 |
| 1996 | 1500 | 1995 | 1475 |
| 1997 | 1500 | 1996 | 1475 |
| 1998 | 1500 | 1997 | 1475 |
| 1999 | 1500 | 1998 | 1475 |
| 2000 | 1500 | 1999 | 1475 |

The following table shows the changes in the

| Year | £ s. d. |
|------|---------|
| 1902 | 1500 |
| 1903 | 1500 |
| 1904 | 1500 |
| 1905 | 1500 |
| 1906 | 1500 |
| 1907 | 1500 |
| 1908 | 1500 |
| 1909 | 1500 |
| 1910 | 1500 |
| 1911 | 1500 |
| 1912 | 1500 |
| 1913 | 1500 |
| 1914 | 1500 |
| 1915 | 1500 |
| 1916 | 1500 |
| 1917 | 1500 |
| 1918 | 1500 |
| 1919 | 1500 |
| 1920 | 1500 |
| 1921 | 1500 |
| 1922 | 1500 |
| 1923 | 1500 |
| 1924 | 1500 |
| 1925 | 1500 |
| 1926 | 1500 |
| 1927 | 1500 |
| 1928 | 1500 |
| 1929 | 1500 |
| 1930 | 1500 |
| 1931 | 1500 |
| 1932 | 1500 |
| 1933 | 1500 |
| 1934 | 1500 |
| 1935 | 1500 |
| 1936 | 1500 |
| 1937 | 1500 |
| 1938 | 1500 |
| 1939 | 1500 |
| 1940 | 1500 |
| 1941 | 1500 |
| 1942 | 1500 |
| 1943 | 1500 |
| 1944 | 1500 |
| 1945 | 1500 |
| 1946 | 1500 |
| 1947 | 1500 |
| 1948 | 1500 |
| 1949 | 1500 |
| 1950 | 1500 |
| 1951 | 1500 |
| 1952 | 1500 |
| 1953 | 1500 |
| 1954 | 1500 |
| 1955 | 1500 |
| 1956 | 1500 |
| 1957 | 1500 |
| 1958 | 1500 |
| 1959 | 1500 |
| 1960 | 1500 |
| 1961 | 1500 |
| 1962 | 1500 |
| 1963 | 1500 |
| 1964 | 1500 |
| 1965 | 1500 |
| 1966 | 1500 |
| 1967 | 1500 |
| 1968 | 1500 |
| 1969 | 1500 |
| 1970 | 1500 |
| 1971 | 1500 |
| 1972 | 1500 |
| 1973 | 1500 |
| 1974 | 1500 |
| 1975 | 1500 |
| 1976 | 1500 |
| 1977 | 1500 |
| 1978 | 1500 |
| 1979 | 1500 |
| 1980 | 1500 |
| 1981 | 1500 |
| 1982 | 1500 |
| 1983 | 1500 |
| 1984 | 1500 |
| 1985 | 1500 |
| 1986 | 1500 |
| 1987 | 1500 |
| 1988 | 1500 |
| 1989 | 1500 |
| 1990 | 1500 |
| 1991 | 1500 |
| 1992 | 1500 |
| 1993 | 1500 |
| 1994 | 1500 |
| 1995 | 1500 |
| 1996 | 1500 |
| 1997 | 1500 |
| 1998 | 1500 |
| 1999 | 1500 |
| 2000 | 1500 |

Staat IV.

Bevolking eiland Curaçao.
Gegevens over geboorte en sterfte.

| Jaar | aantal
31/12 | geboren | Geboorte
cijfer
per 1000 | Sterfte
Zuigelingen
aantal per 100 | Sterfte-
cijfer
totaal per 1000 |
|------|-----------------|---------|--------------------------------|--|---------------------------------------|
| 1931 | 45191 | 1514 | 33 ⁶ | | 787 17.4 |
| 1932 | 47473 | 1575 | 32 ⁴ | | 608 12.7 |
| 1933 | 50276 | 1559 | 31 | | 543 10.8 |
| 1934 | 52796 | 1819 | 34 ⁵ | | 540 10.2 |
| 1935 | 55463 | 1623 | 29 ⁴ | | 682 12.3 |
| 1936 | 58233 | 1875 | 32 ³ | | 636 10.9 |
| 1937 | 60883 | 1789 | 29 ⁵ | | 657 10.8 |
| 1938 | 62798 | 1840 | 29 ⁴ | 109 5,94 | 633 10.1 |
| 1939 | 65231 | 2055 | 31 ⁶ | 147 7,15 | 683 10.9 |
| 1940 | 67317 | 1937 | 28 ¹ | 161 8,23 | 782 11,6 |
| 1941 | 68217 | 1913 | 35 ⁶ | 145 7,58 | 746 10.9 |
| 1942 | 70022 | 2163 | 30 ⁹ | 162 7,50 | 761 10.7 |
| 1943 | 75176 | 2280 | 30 ³ | 82 3,6 | 632 8.4 |
| 1944 | | 2570 | | | |

Verdeeling sterfte over leeftijden.

| leef-
tijd | Mannen | | | | | | | | | | | | Vrouwen | | | |
|---------------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|---------|--------|------|----|
| | totaal | | | | | | | | | | | | per | totaal | per | |
| | 1938 | 1938 | 1939 | 1939 | 1940 | 1940 | 1941 | 1941 | 1942 | 1942 | 1943 | 1943 | jaar | | jaar | |
| | m | v | m | v | m | v | m | v | m | v | m | v | | | | |
| 0-1 | 61 | 48 | 75 | 72 | 88 | 73 | 79 | 66 | 83 | 79 | 39 | 43 | 425 | 71 | 381 | 63 |
| 1-4 | 14 | 21 | 19 | 22 | 22 | 27 | 30 | 17 | 22 | 15 | 16 | 22 | 128 | 21 | 124 | 21 |
| 5-9 | 5 | 3 | 3 | 2 | 8 | 6 | 17 | 1 | 3 | 2 | 4 | 5 | 40 | 7 | 19 | 3 |
| 10-14 | 2 | 6 | 3 | 3 | 3 | 2 | 5 | 4 | 4 | 5 | 2 | 4 | 19 | 3 | 24 | 4 |
| 15-19 | 5 | 7 | 7 | 7 | 3 | 5 | 8 | 2 | 4 | 3 | 3 | 5 | 30 | 5 | 29 | 5 |
| 20-29 | 24 | 20 | 18 | 24 | 12 | 16 | 14 | 13 | 19 | 10 | 18 | 16 | 105 | 18 | 99 | 16 |
| 30-39 | 27 | 21 | 21 | 24 | 28 | 29 | 31 | 24 | 30 | 28 | 32 | 24 | 169 | 28 | 150 | 25 |
| 40-49 | 29 | 26 | 32 | 32 | 53 | 29 | 42 | 35 | 34 | 35 | 60 | 20 | 250 | 41 | 177 | 30 |
| 50-64 | 63 | 49 | 60 | 51 | 60 | 56 | 70 | 51 | 76 | 55 | 75 | 45 | 404 | 68 | 307 | 51 |
| 65-79 | 51 | 52 | 45 | 72 | 67 | 98 | 77 | 74 | 69 | 96 | 71 | 69 | 380 | 63 | 461 | 77 |
| +80 | 12 | 31 | 13 | 42 | 18 | 52 | 19 | 44 | 26 | 48 | 13 | 31 | 101 | 59 | 248 | 41 |
| ? | 25 | 31 | 19 | 17 | 12 | 10 | 14 | 9 | 10 | 5 | 8 | 7 | 88 | | 79 | |
| Tot. | 318 | 315 | 315 | 368 | 379 | 403 | 406 | 340 | 380 | 381 | 341 | 291 | 2139 | | 2098 | |

Revolving credit account

Statement of account for 1945

| Month | Balance | Debit | Credit | Balance |
|-------|---------|-------|--------|---------|
| Jan | 10.00 | | | 10.00 |
| Feb | 10.00 | | | 10.00 |
| Mar | 10.00 | | | 10.00 |
| Apr | 10.00 | | | 10.00 |
| May | 10.00 | | | 10.00 |
| Jun | 10.00 | | | 10.00 |
| Jul | 10.00 | | | 10.00 |
| Aug | 10.00 | | | 10.00 |
| Sep | 10.00 | | | 10.00 |
| Oct | 10.00 | | | 10.00 |
| Nov | 10.00 | | | 10.00 |
| Dec | 10.00 | | | 10.00 |
| Total | 120.00 | | | 120.00 |

Statement of account for 1946

| Month | Balance | Debit | Credit | Balance |
|-------|---------|-------|--------|---------|
| Jan | 10.00 | | | 10.00 |
| Feb | 10.00 | | | 10.00 |
| Mar | 10.00 | | | 10.00 |
| Apr | 10.00 | | | 10.00 |
| May | 10.00 | | | 10.00 |
| Jun | 10.00 | | | 10.00 |
| Jul | 10.00 | | | 10.00 |
| Aug | 10.00 | | | 10.00 |
| Sep | 10.00 | | | 10.00 |
| Oct | 10.00 | | | 10.00 |
| Nov | 10.00 | | | 10.00 |
| Dec | 10.00 | | | 10.00 |
| Total | 120.00 | | | 120.00 |

Staat V

Blz. 1

Berekening toekomstige grootte en leeftijdsopbouw der tegenwoordige bevolking van Curaçao.

| Leef-
tijd
in
1944 | aan-
tal
in
1944 | a) | aan-
tal
in
1949 | a) | aan-
tal
in
1954 | a) | b) | aan-
tal
in
1959 | a) | b) | aan-
tal
in
1964 | a) | b) | aan-
tal
in
1969 | a) | b) | aan-
tal
in
1974 | Leef-
tijd
in
1974 |
|-----------------------------|---------------------------|----|---------------------------|----|---------------------------|----|----|---------------------------|----|----|---------------------------|----|----|---------------------------|----|----|---------------------------|-----------------------------|
| 0 | 1149 | 93 | 1056 | 6 | 1050 | 3 | 3 | 1047 | 5 | 8 | 1039 | 9 | 18 | 1021 | 10 | 15 | 1906 | 30 |
| 1 | 1104 | 24 | 1080 | 5 | 1075 | 4 | 5 | 1070 | 6 | 9 | 1061 | 9 | 18 | 1043 | 10 | 15 | 1028 | 31 |
| 2 | 991 | 14 | 977 | 5 | 972 | 4 | 4 | 968 | 7 | 12 | 956 | 9 | 14 | 942 | 11 | 15 | 927 | 32 |
| 3 | 860 | 11 | 849 | 4 | 845 | 4 | 5 | 840 | 8 | 13 | 827 | 8 | 10 | 817 | 13 | 14 | 813 | 33 |
| 4 | 894 | 7 | 887 | 3 | 884 | 5 | 6 | 878 | 8 | 13 | 865 | 8 | 11 | 854 | 13 | 14 | 840 | 34 |
| 5 | 917 | 6 | 911 | 3 | 908 | 5 | 6 | 902 | 9 | 15 | 887 | 10 | 13 | 874 | 14 | 14 | 860 | 35 |
| 6 | 886 | 5 | 881 | 4 | 877 | 6 | 7 | 870 | 9 | 13 | 857 | 10 | 11 | 846 | 15 | 15 | 831 | 36 |
| 7 | 816 | 5 | 815 | 4 | 811 | 7 | 8 | 803 | 9 | 11 | 794 | 11 | 11 | 783 | 15 | 15 | 768 | 37 |
| 8 | 830 | 4 | 826 | 4 | 822 | 8 | 10 | 812 | 8 | 11 | 801 | 13 | 13 | 788 | 15 | 15 | 773 | 38 |
| 9 | 771 | 3 | 768 | 5 | 763 | 8 | 10 | 753 | 8 | 11 | 742 | 13 | 13 | 729 | 15 | 12 | 717 | 39 |
| 10 | 885 | 3 | 882 | 5 | 877 | 9 | 11 | 866 | 10 | 13 | 853 | 14 | 14 | 839 | 16 | 16 | 823 | 40 |
| 11 | 766 | 4 | 762 | 6 | 756 | 9 | 10 | 746 | 10 | 10 | 736 | 15 | 13 | 723 | 17 | 15 | 708 | 41 |
| 12 | 707 | 4 | 703 | 7 | 696 | 9 | 9 | 687 | 11 | 9 | 678 | 15 | 13 | 665 | 17 | 13 | 652 | 42 |
| 13 | 631 | 4 | 627 | 8 | 619 | 8 | 8 | 611 | 13 | 11 | 600 | 15 | 13 | 587 | 18 | 13 | 574 | 43 |
| 14 | 725 | 5 | 720 | 8 | 712 | 8 | 9 | 703 | 13 | 13 | 690 | 15 | 11 | 679 | 20 | 17 | 662 | 44 |
| 15 | 677 | 5 | 773 | 9 | 764 | 10 | 11 | 753 | 14 | 13 | 740 | 16 | 14 | 726 | 20 | 20 | 706 | 45 |
| 16 | 692 | 6 | 686 | 9 | 677 | 10 | 10 | 667 | 15 | 12 | 655 | 17 | 16 | 639 | 20 | 20 | 619 | 46 |
| 17 | 596 | 7 | 589 | 9 | 580 | 11 | 8 | 572 | 15 | 11 | 561 | 17 | 10 | 551 | 20 | 19 | 532 | 47 |
| 18 | 518 | 8 | 510 | 8 | 502 | 13 | 9 | 493 | 15 | 10 | 483 | 18 | 12 | 471 | 20 | 17 | 454 | 48 |

| Leef-
tijd
in
1944 | aan-
tal
in
1944 | a) aan-
tal
in
1944 | b) aan-
tal
in
1944 | a) aan-
tal
in
1944 | b) aan-
tal
in
1944 | a) aan-
tal
in
1959 | b) aan-
tal
in
1959 | a) aan-
tal
in
1964 | b) aan-
tal
in
1964 | a) aan-
tal
in
1969 | b) aan-
tal
in
1969 | aan-
tal
in
1974 | Leef-
tijd
in
1974 | | | | | |
|-----------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----|----|----|-----|----|
| 19 | 605 | 8 | 597 | 8 | 591 | 13 | 10 | 581 | 15 | 10 | 571 | 19 | 14 | 557 | 20 | 22 | 535 | 49 |
| 20 | 432 | 9 | 423 | 10 | 413 | 14 | 7 | 406 | 16 | 8 | 398 | 19 | 11 | 387 | 21 | 19 | 368 | 50 |
| 21 | 672 | 9 | 665 | 10 | 653 | 15 | 11 | 642 | 17 | 12 | 630 | 19 | 19 | 611 | 21 | 32 | 579 | 51 |
| 22 | 634 | 9 | 625 | 11 | 615 | 15 | 12 | 603 | 17 | 11 | 592 | 19 | 19 | 573 | 21 | 28 | 545 | 52 |
| 23 | 608 | 8 | 600 | 13 | 587 | 15 | 12 | 571 | 18 | 13 | 562 | 19 | 19 | 543 | 22 | 33 | 510 | 53 |
| 24 | 621 | 8 | 613 | 13 | 600 | 15 | 9 | 591 | 19 | 15 | 576 | 19 | 20 | 556 | 22 | 35 | 321 | 54 |
| 25 | 669 | 10 | 659 | 14 | 645 | 16 | 13 | 632 | 19 | 17 | 615 | | 20 | 595 | 23 | 46 | 549 | 55 |
| 26 | 741 | 10 | 731 | 15 | 718 | 17 | 15 | 703 | 20 | 22 | 681 | 21 | 39 | 647 | 23 | 47 | 600 | 56 |
| 27 | 778 | 11 | 767 | 15 | 752 | 17 | 14 | 738 | 20 | 25 | 713 | 21 | 36 | 677 | 23 | 61 | 616 | 57 |
| 28 | 773 | 13 | 760 | 15 | 745 | 18 | 18 | 727 | 20 | 26 | 701 | 22 | 44 | 657 | 23 | 59 | 603 | 58 |
| 29 | 728 | 13 | 715 | 15 | 704 | 20 | 18 | 686 | 20 | 27 | 659 | 22 | 41 | 618 | 23 | 62 | 556 | 59 |
| 30 | 828 | 14 | 814 | 16 | 698 | 20 | 19 | 679 | 21 | 34 | 645 | 23 | 49 | 596 | 23 | 57 | 539 | 60 |
| 31 | 875 | 15 | 860 | 17 | 842 | 20 | 25 | 817 | 21 | 41 | 776 | 23 | 56 | 720 | 23 | 70 | 650 | 61 |
| 32 | 761 | 15 | 746 | 17 | 732 | 20 | 24 | 708 | 21 | 35 | 673 | 23 | 70 | 603 | 23 | 61 | 542 | 62 |
| 33 | 759 | 15 | 745 | 18 | 727 | 20 | 26 | 701 | 22 | 42 | 659 | 23 | 55 | 604 | 23 | 70 | 534 | 63 |
| 34 | 1001 | 15 | 986 | 20 | 961 | 20 | 38 | 943 | 22 | 59 | 889 | 23 | 93 | 796 | 23 | 85 | 711 | 64 |
| 35 | 813 | 16 | 797 | 20 | 775 | | | | | | | | | | | | | |
| 36 | 812 | 17 | 795 | 20 | 771 | | | | | | | | | | | | | |

enz.

enz.

| Year | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 | 1918 | 1919 | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | 1946 | 1947 | 1948 | 1949 | 1950 | 1951 | 1952 | 1953 | 1954 | 1955 | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 | 2048 | 2049 | 2050 | 2051 | 2052 | 2053 | 2054 | 2055 | 2056 | 2057 | 2058 | 2059 | 2060 | 2061 | 2062 | 2063 | 2064 | 2065 | 2066 | 2067 | 2068 | 2069 | 2070 | 2071 | 2072 | 2073 | 2074 | 2075 | 2076 | 2077 | 2078 | 2079 | 2080 | 2081 | 2082 | 2083 | 2084 | 2085 | 2086 | 2087 | 2088 | 2089 | 2090 | 2091 | 2092 | 2093 | 2094 | 2095 | 2096 | 2097 | 2098 | 2099 | 2100 | 2101 | 2102 | 2103 | 2104 | 2105 | 2106 | 2107 | 2108 | 2109 | 2110 | 2111 | 2112 | 2113 | 2114 | 2115 | 2116 | 2117 | 2118 | 2119 | 2120 | 2121 | 2122 | 2123 | 2124 | 2125 | 2126 | 2127 | 2128 | 2129 | 2130 | 2131 | 2132 | 2133 | 2134 | 2135 | 2136 | 2137 | 2138 | 2139 | 2140 | 2141 | 2142 | 2143 | 2144 | 2145 | 2146 | 2147 | 2148 | 2149 | 2150 | 2151 | 2152 | 2153 | 2154 | 2155 | 2156 | 2157 | 2158 | 2159 | 2160 | 2161 | 2162 | 2163 | 2164 | 2165 | 2166 | 2167 | 2168 | 2169 | 2170 | 2171 | 2172 | 2173 | 2174 | 2175 | 2176 | 2177 | 2178 | 2179 | 2180 | 2181 | 2182 | 2183 | 2184 | 2185 | 2186 | 2187 | 2188 | 2189 | 2190 | 2191 | 2192 | 2193 | 2194 | 2195 | 2196 | 2197 | 2198 | 2199 | 2200 | 2201 | 2202 | 2203 | 2204 | 2205 | 2206 | 2207 | 2208 | 2209 | 2210 | 2211 | 2212 | 2213 | 2214 | 2215 | 2216 | 2217 | 2218 | 2219 | 2220 | 2221 | 2222 | 2223 | 2224 | 2225 | 2226 | 2227 | 2228 | 2229 | 2230 | 2231 | 2232 | 2233 | 2234 | 2235 | 2236 | 2237 | 2238 | 2239 | 2240 | 2241 | 2242 | 2243 | 2244 | 2245 | 2246 | 2247 | 2248 | 2249 | 2250 | 2251 | 2252 | 2253 | 2254 | 2255 | 2256 | 2257 | 2258 | 2259 | 2260 | 2261 | 2262 | 2263 | 2264 | 2265 | 2266 | 2267 | 2268 | 2269 | 2270 | 2271 | 2272 | 2273 | 2274 | 2275 | 2276 | 2277 | 2278 | 2279 | 2280 | 2281 | 2282 | 2283 | 2284 | 2285 | 2286 | 2287 | 2288 | 2289 | 2290 | 2291 | 2292 | 2293 | 2294 | 2295 | 2296 | 2297 | 2298 | 2299 | 2300 | 2301 | 2302 | 2303 | 2304 | 2305 | 2306 | 2307 | 2308 | 2309 | 2310 | 2311 | 2312 | 2313 | 2314 | 2315 | 2316 | 2317 | 2318 | 2319 | 2320 | 2321 | 2322 | 2323 | 2324 | 2325 | 2326 | 2327 | 2328 | 2329 | 2330 | 2331 | 2332 | 2333 | 2334 | 2335 | 2336 | 2337 | 2338 | 2339 | 2340 | 2341 | 2342 | 2343 | 2344 | 2345 | 2346 | 2347 | 2348 | 2349 | 2350 | 2351 | 2352 | 2353 | 2354 | 2355 | 2356 | 2357 | 2358 | 2359 | 2360 | 2361 | 2362 | 2363 | 2364 | 2365 | 2366 | 2367 | 2368 | 2369 | 2370 | 2371 | 2372 | 2373 | 2374 | 2375 | 2376 | 2377 | 2378 | 2379 | 2380 | 2381 | 2382 | 2383 | 2384 | 2385 | 2386 | 2387 | 2388 | 2389 | 2390 | 2391 | 2392 | 2393 | 2394 | 2395 | 2396 | 2397 | 2398 | 2399 | 2400 | 2401 | 2402 | 2403 | 2404 | 2405 | 2406 | 2407 | 2408 | 2409 | 2410 | 2411 | 2412 | 2413 | 2414 | 2415 | 2416 | 2417 | 2418 | 2419 | 2420 | 2421 | 2422 | 2423 | 2424 | 2425 | 2426 | 2427 | 2428 | 2429 | 2430 | 2431 | 2432 | 2433 | 2434 | 2435 | 2436 | 2437 | 2438 | 2439 | 2440 | 2441 | 2442 | 2443 | 2444 | 2445 | 2446 | 2447 | 2448 | 2449 | 2450 | 2451 | 2452 | 2453 | 2454 | 2455 | 2456 | 2457 | 2458 | 2459 | 2460 | 2461 | 2462 | 2463 | 2464 | 2465 | 2466 | 2467 | 2468 | 2469 | 2470 | 2471 | 2472 | 2473 | 2474 | 2475 | 2476 | 2477 | 2478 | 2479 | 2480 | 2481 | 2482 | 2483 | 2484 | 2485 | 2486 | 2487 | 2488 | 2489 | 2490 | 2491 | 2492 | 2493 | 2494 | 2495 | 2496 | 2497 | 2498 | 2499 | 2500 | 2501 | 2502 | 2503 | 2504 | 2505 | 2506 | 2507 | 2508 | 2509 | 2510 | 2511 | 2512 | 2513 | 2514 | 2515 | 2516 | 2517 | 2518 | 2519 | 2520 | 2521 | 2522 | 2523 | 2524 | 2525 | 2526 | 2527 | 2528 | 2529 | 2530 | 2531 | 2532 | 2533 | 2534 | 2535 | 2536 | 2537 | 2538 | 2539 | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 | 2548 | 2549 | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 | 2554 | 2555 | 2556 | 2557 | 2558 | 2559 | 2560 | 2561 | 2562 | 2563 | 2564 | 2565 | 2566 | 2567 | 2568 | 2569 | 2570 | 2571 | 2572 | 2573 | 2574 | 2575 | 2576 | 2577 | 2578 | 2579 | 2580 | 2581 | 2582 | 2583 | 2584 | 2585 | 2586 | 2587 | 2588 | 2589 | 2590 | 2591 | 2592 | 2593 | 2594 | 2595 | 2596 | 2597 | 2598 | 2599 | 2600 | 2601 | 2602 | 2603 | 2604 | 2605 | 2606 | 2607 | 2608 | 2609 | 2610 | 2611 | 2612 | 2613 | 2614 | 2615 | 2616 | 2617 | 2618 | 2619 | 2620 | 2621 | 2622 | 2623 | 2624 | 2625 | 2626 | 2627 | 2628 | 2629 | 2630 | 2631 | 2632 | 2633 | 2634 | 2635 | 2636 | 2637 | 2638 | 2639 | 2640 | 2641 | 2642 | 2643 | 2644 | 2645 | 2646 | 2647 | 2648 | 2649 | 2650 | 2651 | 2652 | 2653 | 2654 | 2655 | 2656 | 2657 | 2658 | 2659 | 2660 | 2661 | 2662 | 2663 | 2664 | 2665 | 2666 | 2667 | 2668 | 2669 | 2670 | 2671 | 2672 | 2673 | 2674 | 2675 | 2676 | 2677 | 2678 | 2679 | 2680 | 2681 | 2682 | 2683 | 2684 | 2685 | 2686 | 2687 | 2688 | 2689 | 2690 | 2691 | 2692 | 2693 | 2694 | 2695 | 2696 | 2697 | 2698 | 2699 | 2700 | 2701 | 2702 | 2703 | 2704 | 2705 | 2706 | 2707 | 2708 | 2709 | 2710 | 2711 | 2712 | 2713 | 2714 | 2715 | 2716 | 2717 | 2718 | 2719 | 2720 | 2721 | 2722 | 2723 | 2724 | 2725 | 2726 | 2727 | 2728 | 2729 | 2730 | 2731 | 2732 | 2733 | 2734 | 2735 | 2736 | 2737 | 2738 | 2739 | 2740 | 2741 | 2742 | 2743 | 2744 | 2745 | 2746 | 2747 | 2748 | 2749 | 2750 | 2751 | 2752 | 2753 | 2754 | 2755 | 2756 | 2757 | 2758 | 2759 | 2760 | 2761 | 2762 | 2763 | 2764 | 2765 | 2766 | 2767 | 2768 | 2769 | 2770 | 2771 | 2772 | 2773 | 2774 | 2775 | 2776 | 2777 | 2778 | 2779 | 2780 | 2781 | 2782 | 2783 | 2784 | 2785 | 2786 | 2787 | 2788 | 2789 | 2790 | 2791 | 2792 | 2793 | 2794 | 2795 | 2796 | 2797 | 2798 | 2799 | 2800 | 2801 | 2802 | 2803 | 2804 | 2805 | 2806 | 2807 | 2808 | 2809 | 2810 | 2811 | 2812 | 2813 | 2814 | 2815 | 2816 | 2817 | 2818 | 2819 | 2820 | 2821 | 2822 | 2823 | 2824 | 2825 | 2826 | 2827 | 2828 | 2829 | 2830 | 2831 | 2832 | 2833 | 2834 | 2835 | 2836 | 2837 | 2838 | 2839 | 2840 | 2841 | 2842 | 2843 | 2844 | 2845 | 2846 | 2847 | 2848 | 2849 | 2850 | 2851 | 2852 | 2853 | 2854 | 2855 | 2856 | 2857 | 2858 | 2859 | 2860 | 2861 | 2862 | 2863 | 2864 | 2865 | 2866 | 2867 | 2868 | 2869 | 2870 | 2871 | 2872 | 2873 | 2874 | 2875 | 2876 | 2877 | 2878 | 2879 | 2880 | 2881 | 2882 | 2883 | 2884 | 2885 | 2886 | 2887 | 2888 | 2889 | 2890 | 2891 | 2892 | 2893 | 2894 | 2895 | 2896 | 2897 | 2898 | 2899 | 2900 | 2901 | 2902 | 2903 | 2904 | 2905 | 2906 | 2907 | 2908 | 2909 | 2910 | 2911 | 2912 | 2913 | 2914 | 2915 | 2916 | 2917 | 2918 | 2919 | 2920 | 2921 | 2922 | 2923 | 2924 | 2925 | 2926 | 2927 | 2928 | 2929 | 2930 | 2931 | 2932 | 2933 | 2934 | 2935 | 2936 | 2937 | 2938 | 2939 | 2940 | 2941 | 2942 | 2943 | 2944 | 2945 | 2946 | 2947 | 2948 | 2949 | 2950 | 2951 | 2952 | 2953 | 2954 | 2955 | 2956 | 2957 | 2958 | 2959 | 2960 | 2961 | 2962 | 2963 | 2964 | 2965 | 2966 | 2967 | 2968 | 2969 | 2970 | 2971 | 2972 | 2973 | 2974 | 2975 | 2976 | 2977 | 2978 | 2979 | 2980 | 2981 | 2982 | 2983 | 2984 | 2985 | 2986 | 2987 | 2988 | 2989 | 2990 | 2991 | 2992 | 2993 | 2994 | 2995 | 2996 | 2997 | 2998 | 2999 | 3000 | 3001 | 3002 | 3003 | 3004 | 3005 | 3006 | 3007 | 3008 | 3009 | 3010 | 3011 | 3012 | 3013 | 3014 | 3015 | 3016 | 3017 | 3018 | 3019 | 3020 | 3021 | 3022 | 3023 | 3024 | 3025 | 3026 | 3027 | 3028 | 3029 | 3030 | 3031 | 3032 | 3033 | 3034 | 3035 | 3036 | 3037 | 3038 | 3039 | 3040 | 3041 | 3042 | 3043 | 3044 | 3045 | 3046 | 3047 | 3048 | 3049 | 3050 | 3051 | 3052 | 3053 | 3054 | 3055 | 3056 | 3057 | 3058 | 3059 | 3060 | 3061 | 3062 | 3063 | 3064 | 3065 | 3066 | 3067 | 3068 | 3069 | 3070 | 3071 | 3072 | 3073 | 3074 | 3075 | 3076 | 3077 | 3078 | 3079 | 3080 | 3081 | 3082 | 3083 | 3084 | 3085 | 3086 | 3087 | 3088 | 3089 | 3090 | 3091 | 3092 | 3093 | 3094 | 3095 | 3096 | 3097 | 3098 | 3099 | 3100 | 3101 | 3102 | 3103 | 3104 | 3105 | 3106 | 3107 | 3108 | 3109 | 3110 | 3111 | 3112 | 3113 | 3114 | 3115 | 3116 | 3117 | 3118 | 3119 | 3120 | 3121 | 3122 | 3123 | 3124 | 3125 | 3126 | 3127 | 3128 | 3129 | 3130 | 3131 | 3132 | 3133 | 3134 | 3135 | 3136 | 3137 | 3138 | 3139 | 3140 | 3141 | 3142 | 3143 | 3144 | 3145 | 3146 | 3147 | 3148 | 3149 | 3150 | 3151 | 3152 | 3153 | 3154 | 3155 | 3156 | 3157 | 3158 | 3159 | 3160 | 3161 | 3162 | 3163 | 3164 | 3165 | 3166 | 3167 | 3168 | 3169 | 3170 | 3171 | 3172 | 3173 | 3174 | 3175 | 3176 | 3177 | 3178 | 3179 | 3180 | 3181 | 3182 | 3183 | 3184 | 3185 | 3186 | 3187 | 3188 | 3189 | 3190 | 3191 | 3192 | 3193 | 3194 | 3195 | 3196 | 3197 | 3198 | 3199 | 3200 | 3201 | 3202 | 3203 | 3204 | 3205 | 3206 | 3207 | 3208 | 3209 | 3210 | 3211 | 3212 | 3213 | 3214 | 3215 | 3216 | 3217 | 3218 | 3219 | 3220 | 3221 | 3222 | 3223 | 3224 | 3225 | 3226 | 3227 | 3228 | 3229 | 3230 | 3231 | 3232 | 3233 | 3234 | 3235 | 3236 | 3237 | 3238 | 3239 | 3240 | 3241 | 3242 | 3243 | 3244 | 3245 | 3246 | 3247 | 3248 | 3249 | 3250 | 3251 | 3252 | 3253 | 3254 | 3255 | 3256 | 3257 | 3258 | 3259 | 3260 | 3261 | 3262 | 3263 |
|------|
|------|

| Leef-
tijd
in
1944 | aan-
a)
tal
in
1944 | aan-
a)
tal
in
1949 | b)
aan-
a)
tal
in
1954 | b)
aan-
a)
tal
in
1959 | b)
aan-
a)
tal
in
1964 | b)
aan-
a)
tal
in
1969 | b)
aan-
a)
tal
in
1974 | Leef-
tijd
in
1974 |
|-----------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|
| 37 | 993 17 | 826 20 27 | 799 | | | | | |
| 38 | 759 18 | 741 20 25 | 716 | | | | | |
| 39 | 782 20 | 762 20 30 | 732 | | | | | |
| 40 | 722 20 | 702 21 35 | 667 | | | | | |
| 41 | 645 20 | 625 21 31 | 594 | | | | | |
| 42 | 598 20 | 578 21 29 | 549 | | | | | |
| 43 | 542 20 | 522 22 30 | 492 | | | | | |
| 44 | 498 20 | 478 22 27 | 451 | | | | | |
| 45 | 420 21 | 399 33 30 | 369 | | | | | |

Verklaring:

- a) aantal sterfgevallen in 5 jaren volgens grafiek E.
b) gecorrigeerd aantal sterfgevallen, in verband met
andere samenstelling der bevolking dan in 1944.

Staat VI.

Berekening aantal geboorten, in komende jaren per jaar meer te verwachten dan in 1944. Basis: 14,5 kind per jaar per 100 vrouwen 15-45 jaar oud. Aantal geboorten in 5 jaren (1944 bedroeg 2262)

| jaar | aantal vrouwen oud 15 jaar | idem oud 46 | gestorven | toeneming | | meer geboorten dan in 1944 | |
|------|----------------------------|-------------|-----------|-------------|------------|----------------------------|--------------|
| | | | | in dit jaar | sinds 1944 | | |
| 1945 | 696 | 435 | 65 | 198 | 198 | 29 | |
| 1946 | 628 | 433 | 66 | 129 | 327 | 49 | |
| 1947 | 735 | 469 | 67 | 199 | 526 | 77 | |
| 1948 | 735 | 489 | 68 | 178 | 704 | 102 | |
| 1949 | 825 | 483 | 70 | 272 | 976 | 142 | 399+5x2262= |
| 1950 | 772 | 495 | 72 | 205 | 1181 | 171 | 11709 |
| 1951 | 851 | 546 | 74 | 231 | 1414 | 205 | |
| 1952 | 871 | 380 | 75 | 416 | 1830 | 265 | |
| 1953 | 856 | 615 | 77 | 164 | 1994 | 289 | |
| 1954 | 934 | 566 | 80 | 288 | 2282 | 330 | 1260+5x2262= |
| 1955 | 876 | 544 | 82 | 250 | 2532 | 367 | 12570 |
| 1956 | 872 | 677 | 84 | 111 | 2643 | 383 | |
| 1957 | 999 | 548 | 86 | 365 | 3008 | 436 | |
| 1958 | 1085 | 516 | 105 | 464 | 3472 | 503 | |
| 1959 | 1073 | 492 | 150 | 431 | 3903 | 566 | 2255+5x2262= |
| | | | | | | | 13565 |

dus 1960-1964 ongeveer 14800

1965-1969 ongeveer 16200

1970-1974 ongeveer 17800

Staat VII

Schoolbevolking.

| | Curaçao | | Aruba | |
|-------------|---------|-----------|--------|-----------|
| | aantal | toeneming | aantal | toeneming |
| 1929 | 6301 | 392 | 1574 | 90 |
| 1930 | 6883 | 582 | 1711 | 137 |
| 1931 | 6736 | -147 | 1745 | 32 |
| 1932 | 6439 | -297 | 1906 | 163 |
| 1933 | 7119 | 670 | 2072 | 166 |
| 1934 | 7503 | 384 | 2130 | 58 |
| 1935 | 7714 | 211 | 2263 | 133 |
| 1936 | 8234 | 520 | 2425 | 162 |
| 1937 | 8731 | 497 | 2945 | 520 |
| 1938 | 9138 | 407 | 3034 | 89 |
| 1939 | 9572 | 434 | 3491 | 457 |
| 1940 | 10011 | 439 | 3907 | 416 |
| 1941 (15-1) | 11017 | 1006 | 4523 | 621 |
| 1942 | ----- | 622 | | |
| 1943 | 11639 | | | |
| 1944 | 11843 | 204 | | |
| 1945 (1-1) | 12957 | 1114 | | |

Schatting (behoudens vestiging).

| | | |
|------|-------|------|
| 1954 | 15300 | 2300 |
| 1964 | 18000 | 2700 |
| 1974 | 21200 | 3200 |

Staat VIII.

Doorvaarthoogte van bruggen, toegang gevende
tot eenige groote havens.

San Francisco.

Golden Gate Bridge (midden) 225 ft.

New Orleans.

H.P. Long Bridge 135 ft.

Philadelphia.

Camden Bridge 135 ft.

New York.

Goethals Bridge 135 ft.

Perth Amboy Bridge 135 ft.

Brooklyn Bridge 131 $\frac{1}{2}$ ft.

Manhattan Bridge 135 ft.

Williamsburg Bridge 139 ft.

Queensboro Bridge 131 ft.

Troborough Bridge 138 ft.

Hell's gate Bridge 134 ft.

Whitestone Bridge 135 ft.

Geographical location of bridges, showing
the relative position of the bridge.

San Francisco.

Golden Gate Bridge (main)

San Francisco.

U.S. Army Bridge

San Francisco.

Golden Gate Bridge

New York.

Brooklyn Bridge

Manhattan Bridge

Brooklyn Bridge

Manhattan Bridge

Manhattan Bridge

Manhattan Bridge

Manhattan Bridge

Manhattan Bridge

Manhattan Bridge

Overzicht van het aantal arbeiders- en middenstands-woningen, hetwelk volgens het ontwerp in verschillende wijken gebouwd kan worden.

| Blad
| Plaatsaanduiding | Arbeiders-
woningen | Midden-
stands-
woningen |
|---------------------------|--|------------------------|--------------------------------|
| <u>A. Eiland Curaçao.</u> | | | |
| 2 | Dein-Suffisant (West) | 440 | 144 |
| 2 | Ten Noorden Politie-post Rio Canario | 108 | 50 |
| 2 | Tusschen weg naar C.P.I.M. kamp-Suffisant en weg naar Brievengat | 39 | 177 |
| 2 | Ten Oosten weg naar Brievengat-Iland | - | 75 |
| 3 | Ten Westen "Rust-Oord" Groot-Kwartier | - | 12 |
| 3 | Ten Oosten "Rust-Oord" Groot-Kwartier | 105 | 40 |
| 3 | Ten Noorden "Rust-Oord" Groot-Kwartier | 20 | - |
| 3 | Ten Zuiden "Rust-Oord" Groot-Kwartier en Chango | - | 14 |
| 4 | Van Engelen en omgeving (ten Noorden weg naar Sta.Rosa) | 80 | 70 |
| 4 | Langs weg naar Sta.Rosa en weg Sta. Rosa-Dominguito | 85 | 66 |
| 6 | Langs Schottegatweg | - | 47 |
| 7 | Bloemhof en omgeving (Cerrito) | - | 43 |
| 8 | Koedisji, Girouette en weg Sta.Rosa-Dominguito | 216 | 3 |
| 9 | Juicio, Marchena, Gasparito enz. | 188 | 211 |
| 10 | Marchena | 50 | 17 |
| 11 | Salinja ten Noord-Westen Schottegatweg | 24 | 50 |
| 11 | Klein-Davelaar en Chobolobo | - | 21 |
| 11 | Salinja ten Zuid-Oosten Schottegatweg | 44 | 12 |
| 11 | Salinja-Abao | 99 | 71 |
| 12 | Salinja-Abao | - | 49 |
| 12 | Dominguito | 200 | 6 |
| 12 | Bettelier | - | 11 |
| 13 | St.Helena en Plantersrust | 140 | 8 |
| 14 | St.Helena en St.Lucia(Villa Maria) | 62 | 22 |
| 14 | Plantersrust-Charo | 48 | 19 |
| 14 | Mundo-Nobo ten Westen Eyck van Voorthuizenweg | 24 | 24 |
| 14 | Mundo-Nobo ten Oosten Eyck van Voorthuizenweg | 36 | 46 |
| 15 | Ten Westen Pareraweg | 60 | - |
| 15 | Arrarat | - | 6 |

Overzicht van het aantal arbeiders en arbeiderinnen
 volgens de volgende indeling: in verschillende
 wijken, gebieden en landen.

| No. | Plaatsnaam | Aantal
arbeiders | Aantal
arbeiderinnen | Totaal |
|-----|----------------------------|---------------------|-------------------------|--------|
| | | | | |
| 1 | Landbouwerij | 100 | 50 | 150 |
| 2 | Landbouwerij (land) | 100 | 50 | 150 |
| 3 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 4 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 5 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 6 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 7 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 8 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 9 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 10 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 11 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 12 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 13 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 14 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 15 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 16 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 17 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 18 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 19 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 20 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 21 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 22 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 23 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 24 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 25 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 26 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 27 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 28 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 29 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 30 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 31 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 32 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 33 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 34 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 35 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 36 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 37 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 38 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 39 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 40 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 41 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 42 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 43 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 44 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 45 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 46 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 47 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 48 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 49 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |
| 50 | Landbouwerij (land) - land | 100 | 50 | 150 |

Staat IX

Blz. 2

| | | |
|---|-----------|-----------|
| 15 Ten Oosten Pareraweg | 9 | 18 |
| 15 Cher-Asile | 50 | 16 |
| 15 Nieuw-Nederland en ten Zuiden
Penstraat | 50 | 20 |
| 15/16 Steenrijk en ten Zuiden Penstraat | <u>66</u> | <u>62</u> |
| | 2243 | 1430 |

B. Oranjestad.

| | | |
|--|------------|-----------|
| Dakota en omgeving | 249 | 29 |
| Mon Plaisir ten Zuiden Rooi-
Lagoen | 148 | 196 |
| Tusschen oude weg naar St. Nico-
laas en weg naar Sta. Cruz | - | 24 |
| Tusschen Hospitaalstraat en Ver-
lengde Nassaustraart | 62 | 144 |
| Ten Oosten weg n/d Noord en ten
Noorden Kloosterweg | 200 | 148 |
| Ten Westen weg n/d Noord en ten
Noorden Arendstraat | <u>320</u> | <u>50</u> |
| | 979 | 591 |

C. Sint Nicolaas.

| | | |
|--|------------|------------|
| Ten Westen R.K. kerk en ten Noor-
den asphaltweg naar Oranjestad | 208 | 215 |
| Ten Westen Politie-kazerne en ten
Zuiden asphaltweg naar Oranjestad | 139 | 20 |
| Ten Noorden en ten Oosten R.K. kerk | <u>311</u> | <u>212</u> |
| | 658 | 447 |

Aanteekening:

Waar reeds huizen of krotten gebouwd zijn, werden de nieuwe huizen niet geteld. Daar toch is geen sprake van vermeerdering van de woonruimte.

Bijlage I

Uit het ontwerp van de landsverordening tot wijziging van de Bouw- en Woningverordening 1935.

Paragraaf 10.

Uitbreidingsplannen en verkavelingen.

Artikel 39.

1. Bij landsverordening wordt telkens als daaraan behoefte bestaat voor een geheel eiland of een gedeelte daarvan een uitbreidingsplan vastgesteld.
2. De Gouverneur kan bij besluit bepalen, dat de vaststelling of de herziening van een uitbreidingsplan voor een in dat besluit omschreven gedeelte van een eiland wordt voorbereid. Het besluit vervalt, indien niet binnen een jaar na de dagteekening daarvan overeenkomstig het bepaalde in artikel 58f het ontwerp van het plan ter inzage wordt gelegd.
3. In afwijking van het bepaalde in artikel 21 wordt de beslissing op een aanvraag om bouwvergunning, indien er overigens geen grond is om de vergunning te weigeren, aangehouden, indien een besluit als bedoeld in lid 2 is genomen of een ontwerp van een uitbreidingsplan of een ontwerp tot herziening daarvan overeenkomstig het bepaalde in artikel 39d ter inzage is gelegd, en het bouwplan binnen het omschreven gedeelte valt.
De beslissing tot aanhouden wordt binnen den termijn, gesteld in artikel 21, schriftelijk ter kennis van den aanvrager gebracht.
4. De Gouverneur kan, indien de plannen niet strijden met het ontwerp van het uitbreidingsplan, den Directeur der Openbare Werken c.q. den Gezaghebber machtigen in afwijking van het bepaalde in het vorige lid in een bijzonder geval of meer in het algemeen bouwvergunning af te geven.

Artikel 39a.

Het uitbreidingsplan geeft een beeld van de ontwikkeling en uitbreiding zoowel te land als te water van het in het plan begrepen gebied.

Het bevat ten minste:

- 1o. de ligging en de breedte der wegen, zooals die met uitsluiting van andere, in het belang der bebouwing en het verkeer zullen worden aangelegd;
- 2o. de bestemming der gronden voor doeleinden van openbaar nut en voor bebouwing met woningen en andere gebouwen en voor zoover noodig, ten behoeve van handel en nijverheid;
- 3o. in teekeningen of in geschrift bebouwingsvoorschriften voor het geheele of een gedeelte van het plan, bevattende nadere voorschriften, welke betrekking kunnen hebben op den aard der bebouwing, den onderlingen afstand, de grootte, de hoogte der gebouwen en het gebruik der gebouwen en gronden;
- 4o. gevelrooilijnen;

50. hetgeen verder in het belang der ontwikkeling van het betreffende gebied noodig wordt geacht.

Artikel 39b.

1. Voor gedeelten van het plan, waar in de eerstvolgende jaren geen uitbreiding der bebouwing wordt verwacht of waar het om bijzondere redenen onmogelijk of ongewenscht is het plan uit te werken, kan voorshands worden volstaan met de aanwijzing der bestemming en der wegen in hoofdzaak.
2. De nadere uitwerking van een gedeelte als in lid 1 bedoeld, vindt plaats door herziening van het plan.

Artikel 39c.

1. Het ontwerp van het uitbreidingsplan of van het plan tot herziening van een uitbreidingsplan ligt in uitvoerige kaarten gedurende vier weken op het betreffende eiland voor een ieder ter inzage. Van deze nederlegging wordt in een of meer bladen aankondiging gedaan, onder vermelding van het gebouw, waar de stukken liggen.
2. Gedurende den in lid 1 bedoelden termijn van vier weken en een week daarna, kunnen belanghebbenden bij den Gouverneur bezwaren tegen het ontwerp indienen.
3. Tenzij de bezwaren ten genoegen der bezwaarden ondervangen zijn of geen bezwaren zijn ingediend, benoemt de Gouverneur een commissie tot onderzoek der bezwaren. De commissie brengt den Gouverneur binnen 6 weken volledig rapport uit. De Directeur der Openbare Werken of de door hem aangewezen plaatsvervanger heeft in de commissie, een raadgevende stem.
4. De Gouverneur dient zoo spoedig mogelijk nadat hij het rapport der commissie heeft ontvangen het ontwerp bij de Staten in, onder overlegging der ingediende bezwaarschriften, het rapport der commissie en bericht of het plan al dan niet en zoo ja in welke opzichten, op grond der bezwaren gewijzigd is.

Artikel 39d.

Wanneer bij uitwerking van het vastgestelde plan blijkt dat tengevolge van de terreinsgesteldheid, onzuiverheid of onvolledigheid der kaarten, bestaande bebouwing, waardevolle monumenten, eigendomsgrenzen of de behoefte aan gebouwen van openbaar nut, wijzigingen van ondergeschikten aard noodig zijn, is de Directeur der Openbare Werken bevoegd die aan te brengen. Hij geeft daarvan onverwijld bericht aan den Gouverneur en aan de belanghebbende grondeigenaren. De Gouverneur stelt de Staten hiervan in kennis.

Artikel 40.

1. De eigenaar van gronden, binnen een uitbreidingsplan gelegen, die voornemens is daarop wegen aan te leggen of/en meer dan drie woningen op te richten of te laten oprichten of het aantal woningen op die gronden boven het aantal drie uit te breiden of te doen uitbreiden, is verplicht, alvorens daarmede een aanvang te maken op het eiland Curaçao bij den Directeur der Openbare Werken en op de overige eilanden bij den betrokken Gezaghebber een op basis van het uitbreidingsplan uitgewerkt wegen- en verkavelingsplan in drievoud op een schaal van 1 : 1000 in te dienen.
2. De Directeur der Openbare Werken of de Gezaghebber, dien Directeur gehoord, stelt voor zoover het uitbreidingsplan niet volledig is met inachtneming van artikel 39d, op het plan het aantal, de ligging, de lengte en de breedte van de aan te leggen wegen enz. met hunne rooilijnen, volgens art. 33, benevens het verkavelingsplan, vast en zendt nadien een der copieën van zijn handteekening voorzien aan den eigenaar terug.

Artikel 40a.

1. De eigenaar is verplicht op zoodanige tijdstippen als naar mate van den voortgang der werkzaamheden telkens door den Directeur van Openbare Werken of den Gezaghebber zal worden bepaald, de in het tweede lid van het vorig artikel bedoelde wegen te doen aanleggen.
2. De eigenaar is verplicht den aanleg te doen plaats vinden overeenkomstig de werkwijze als toegepast in naburige en soortgelijke complexen, in ieder bijzonder geval door den Gouverneur vast te stellen.
3. De Gouverneur kan in ieder geval vaststellen dat de rijweg over een breedte tot 6 meter van een stofvrij wegdek van behoorlijke constructie, dient te worden voorzien, dat de voetpaden worden geëffend en maatregelen voor den afvoer van het hemelwater worden genomen.
4. De Gouverneur kan den eigenaar ineens voor het geheele plan of in termijnen, volgende uit het in het eerste lid bepaalde, van de verplichtingen uit lid 1, 2 en 3, ontheffen, nadat de eigenaar een door den Gouverneur vastgesteld bedrag in 's Lands kas ten behoeve van den wegeaanleg, heeft gestort.
5. De eigenaar is verplicht de wegen ten genoegen van den Directeur der Openbare Werken, c.q. den Gezaghebber, te onderhouden, tenzij zij door de overheid zijn overgenomen.

Artikel 40b.

1. Het is verboden op de gronden, bestemd voor de in het tweede lid van artikel 40 bedoelde wegen eenig gebouw op te richten, te laten oprichten of te hebben.

Section 1

The first section of the act is devoted to the establishment of a system of public schools in the city of New York. It provides that the Board of Education shall have the honor and control of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the rules and regulations governing the same. It also provides that the Board shall have the power to appoint and remove the teachers of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the curriculum of the public schools.

The second section of the act is devoted to the establishment of a system of public schools in the city of New York. It provides that the Board of Education shall have the honor and control of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the rules and regulations governing the same. It also provides that the Board shall have the power to appoint and remove the teachers of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the curriculum of the public schools.

Section 2

The second section of the act is devoted to the establishment of a system of public schools in the city of New York. It provides that the Board of Education shall have the honor and control of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the rules and regulations governing the same. It also provides that the Board shall have the power to appoint and remove the teachers of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the curriculum of the public schools.

The third section of the act is devoted to the establishment of a system of public schools in the city of New York. It provides that the Board of Education shall have the honor and control of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the rules and regulations governing the same. It also provides that the Board shall have the power to appoint and remove the teachers of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the curriculum of the public schools.

The fourth section of the act is devoted to the establishment of a system of public schools in the city of New York. It provides that the Board of Education shall have the honor and control of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the rules and regulations governing the same. It also provides that the Board shall have the power to appoint and remove the teachers of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the curriculum of the public schools.

The fifth section of the act is devoted to the establishment of a system of public schools in the city of New York. It provides that the Board of Education shall have the honor and control of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the rules and regulations governing the same. It also provides that the Board shall have the power to appoint and remove the teachers of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the curriculum of the public schools.

Section 3

The sixth section of the act is devoted to the establishment of a system of public schools in the city of New York. It provides that the Board of Education shall have the honor and control of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the rules and regulations governing the same. It also provides that the Board shall have the power to appoint and remove the teachers of the public schools, and that the Board shall have the power to make and alter the curriculum of the public schools.

2. Wanneer de rijwegen een grootere breedte dan 6 meter en de voetpaden een grootere breedte dan twee meter krijgen, zal de Gouverneur omtrent de vergoeding van mogelijke schade of omtrent den aankoop van bedoelden grond tot overeenstemming trachten te komen met den eigenaar. Indien deze overeenstemming niet wordt verkregen, zal tot onteigening van den grond worden overgegaan.
3. De eigenaar is gehouden te gedoogen dat in de voor wegen bestemde gronden, kabels, buizen leidingen, rioleering worden aangebracht.

Artikel 41.

1. De eigenaar van gronden, buiten een uitbreidingsplan gelegen, die daarop niettemin meer dan drie woningen wenscht op te richten of te laten oprichten of het aantal woningen op die gronden boven het aantal drie uit te breiden of te doen uitbreiden, richt daartoe een verzoek op het eiland Curaçao tot den Directeur van Openbare Werken en op de overige eilanden tot den Gezaghebber.
2. De eigenaar legt bij dit verzoek in drievoud een ontwerp van een wegen- en verkavelingsplan op een schaal 1 : 1000 over.
3. De Directeur der Openbare Werken of de Gezaghebber, dien Directeur gehoord, beslist op het verzoek en stelt, voor zoover het voor inwilliging vatbaar is, op het plan het aantal, de ligging, de lengte en de breedte van de aan te leggen wegen enz. met hunne rooilijnen, volgens artikel 33, benevens het verkavelingsplan, vast en zendt nadien een der copieën van zijn handteekening voorzien aan den eigenaar terug.
4. Artikel 40a en 40b vinden overeenkomstige toepassing.

Artikel 41a.

Wanneer tot het maken van ontwerpen voor het maken van een uitbreidingsplan, voor den aanleg/de verbetering van een openbaren weg, in het algemeen tot uitvoering van de bepalingen dezer verordening, gravingen, opmetingen of het stellen van teekens op iemands grond noodig worden geacht, moeten de eigenaren/gebruikers van dien grond dit gedoogen, mits hun dit ten minste tweemaal 24 uur tevoren door den Directeur van Openbare Werken/Gezaghebber schriftelijk is aangezegd.

1. The purpose of this law is to regulate the legal status of the German people in the German Reich and to ensure the uniformity of the legal system.

2. The German people are defined as those who are born in the German Reich or who have acquired German citizenship in accordance with the provisions of this law.

3. The German people are entitled to the same rights and obligations as the German citizens, provided that they are not excluded from these rights and obligations by the provisions of this law.

4. The German people are entitled to the same rights and obligations as the German citizens, provided that they are not excluded from these rights and obligations by the provisions of this law.

5. The German people are entitled to the same rights and obligations as the German citizens, provided that they are not excluded from these rights and obligations by the provisions of this law.

6. The German people are entitled to the same rights and obligations as the German citizens, provided that they are not excluded from these rights and obligations by the provisions of this law.

7. The German people are entitled to the same rights and obligations as the German citizens, provided that they are not excluded from these rights and obligations by the provisions of this law.

8. The German people are entitled to the same rights and obligations as the German citizens, provided that they are not excluded from these rights and obligations by the provisions of this law.

9. The German people are entitled to the same rights and obligations as the German citizens, provided that they are not excluded from these rights and obligations by the provisions of this law.

10. The German people are entitled to the same rights and obligations as the German citizens, provided that they are not excluded from these rights and obligations by the provisions of this law.

11. The German people are entitled to the same rights and obligations as the German citizens, provided that they are not excluded from these rights and obligations by the provisions of this law.

12. The German people are entitled to the same rights and obligations as the German citizens, provided that they are not excluded from these rights and obligations by the provisions of this law.

Uitbreidingsplannen 1945 voor Curaçao en Aruba.

Omschrijving van bebouwingsvoorschriften,
aanduidingen op de kaarten, rooilijnen enz.

Artikel 1.

Grens der plannen.

De grenzen van de uitbreidingsplannen zijn op de kaarten aangegeven door een streep-stip lijn.

Artikel 2.

Plan in hoofdzaak.

De gedeelten, omgeven door een geblokte lijn, bevatten een plan in hoofdzaak.

Artikel 3.

Aard der bebouwing.

1. De bebouwing zal bestaan:
 - a. in de blokken, bruin-geel gekleurd, uit woonhuizen met een grondoppervlak van ten minste 100 m², welke maat tot 125 m² verhoogd wordt, voor zoover op deze kleur stippen zijn aangebracht; deze huizen worden verder aangeduid als villa's;
 - b. in de blokken, lichtrood gekleurd, uit woonhuizen met een grondoppervlak van ten minste 60 m²; deze huizen worden verder aangeduid als middenstandswoningen;
 - c. in de blokken, oranje gekleurd, uit woonhuizen, ten minste voldoende aan de eischen der Bouw- en woningverordening 1935; deze huizen worden verder aangeduid als arbeiderswoningen.
2. Op de terreinen, bestemd voor middenstands- of arbeiderswoningen, mogen winkels of gebouwen ten behoeve van, voor de omgeving geen stoornis of hinder veroorzakende, kleine industrie worden opgericht, voor zoover op de kaarten in de kleur stippen zijn aangebracht.
3. De terreinen bestemd voor den aanleg of bouw van:

| | |
|---|--|
| openbare wegen | zijn op de kaarten
geel of lichtbruin
gekleurd |
| speel-, recreatieterreinen; parken enz. | zijn op de kaarten
groen gekleurd |
| gebouwen voor openbare doeleinden enz. | zijn op de kaarten
heldergeel gekleurd |
| kerken, kapellen enz. | zijn op de kaarten
groen omrand en
gemarkt met k |
| inrichtingen tot verpleging | zijn op de kaarten
lichtgrijs gekleurd |
| begraafplaatsen | zijn op de kaarten
gemarkt met een kruis |
| inrichtingen voor industrie | zijn op de kaarten
donkergrijs gekleurd |

1. The first part of the report deals with the general situation of the country. It is a very interesting and informative study of the country's development and progress. The author has done a great deal of research and has gathered a wealth of material. The report is well written and is easy to read. It is a valuable contribution to the study of the country's development.

2. The second part of the report deals with the economic situation of the country. It is a very interesting and informative study of the country's economic development and progress. The author has done a great deal of research and has gathered a wealth of material. The report is well written and is easy to read. It is a valuable contribution to the study of the country's economic development.

3. The third part of the report deals with the social situation of the country. It is a very interesting and informative study of the country's social development and progress. The author has done a great deal of research and has gathered a wealth of material. The report is well written and is easy to read. It is a valuable contribution to the study of the country's social development.

4. The fourth part of the report deals with the political situation of the country. It is a very interesting and informative study of the country's political development and progress. The author has done a great deal of research and has gathered a wealth of material. The report is well written and is easy to read. It is a valuable contribution to the study of the country's political development.

5. The fifth part of the report deals with the cultural situation of the country. It is a very interesting and informative study of the country's cultural development and progress. The author has done a great deal of research and has gathered a wealth of material. The report is well written and is easy to read. It is a valuable contribution to the study of the country's cultural development.

Artikel 4.
Rooilijnen.

1. De rooilijn ligt:
 - a. waar op de kaarten een r met een cijfer is geplaatst, het door dit cijfer aangegeven aantal meters,
 - b. in de gedeelten voor arbeiderswoningen overigens: 3 meter,
 - c. in de gedeelten voor middenstandswoningen overigens: 5 meter,
 - d. in de gedeelten voor villa's overigens: 7 meter,
 achter de scheiding tusschen den weg en het bouwterrein.
2. De gebouwen zullen in den regel op de rooilijnen moeten worden gebouwd. De bijgebouwen, bedoeld in artikel 6, moeten, indien zij ter zijde van het gebouw worden geplaatst, ten minste 6 meter achter de rooilijn staan.

Artikel 5.
Zijgrenzen.

1. De afstand tusschen de zijgrens van het perceel en eenig gebouw, moet behoudens het bepaalde in lid 2, ten minste bedragen:
 - a. waar op de kaarten een g met een cijfer is geplaatst, het door dit cijfer aangegeven aantal meters;
 - b. in de gedeelten voor arbeiderswoningen overigens: 3 meter;
 - c. in de gedeelten voor middenstandswoningen overigens: 5 meter;
 - d. in de gedeelten voor villa's overigens: 7,5 meter;
 - e. indien twee of meer woningen in één geheel worden gebouwd, het anderhalfvoud van de afstanden, genoemd sub a, b, c en d.
2. Indien bijgebouwen, bedoeld in artikel 6, ter zijde van het gebouw worden geplaatst, moet tusschen het gebouw en het bijgebouw ten minste de helft van der in lid 1 gestelde afstanden worden opengelaten. In de bouwvergunning kan worden bepaald, dat de bijgebouwen dan op de zijgrens moeten worden gebouwd.

Artikel 6.
Bijgebouwen.

1. Bij de huizen, genoemd in artikel 3, lid 1 mogen geen bijgebouwen worden opgericht, tenzij dienende tot:
 - a. garage voor eigen gebruik van de bewoners van het woonhuis;
 - b. verblijf met bad en toilet voor het huispersoneel;

- c. waschkamer, groot hoogstens 9 m²;
 - d. bergplaats, groot hoogstens 6 m².
2. Woonhuis en bijgebouwen zullen uit een oogpunt van welstand als een geheel worden beschouwd.

Artikel 7.

Wegen.

De breedte der wegen bedraagt:

- a. waar op de kaarten in de voor wegen bestemde gronden, een cijfer is geplaatst, het door dat cijfer aangegeven aantal meters;
- b. overigens 10 meter.

De 10 meter breede wegen zijn in den regel verdeeld in een rijweg, breed 6 meter, en twee met een trottoirband afgesloten voetpaden, breed ieder 2 meter.

Artikel 8.

Ontheffingen enz.

- 1. In de bouwvergunning kan ontheffing worden verleend van:
 - a. het bepaalde in artikel 3, lid 1, voor woningen hoogstens 10% van de voorgeschreven maten afwijkende, mits de welstand daarmee niet wordt geschaad;
 - b. het bepaalde in artikel 5 over de afstanden tot de zijgrenzen, voor zoover bijzondere omstandigheden het noodig maken, een enkele kavel smaller dan de andere te maken of de situatie, in het bijzonder in verband met de windrichting, medebrengt dat het gebouw zich over een groote breedte evenwijdig aan den weg uitstrekt;
 - c. het bepaalde in artikel 6 over de afmetingen en de aard der bijgebouwen, voor zoover deze voor land- of tuinbouw noodig zijn of op groote kavels gebouwd worden, zoodat de bijgebouwen over het terrein verspreid kunnen worden of een woonhuis van zoodanige afmetingen gebouwd wordt, dat redelijkerwijs ook de noodzakelijkheid van ruimere bijgebouwen aangenomen kan worden.
- 2. In de bouwvergunning kan toestemming worden verleend tot:
 - a. het oprichten van inrichtingen, als toegestaan volgens artikel 3, lid 2, op daartoe niet op de kaarten aangewezen gronden, voor zoover daaraan in de omgeving behoefte bestaat en de welstand niet wordt geschaad.
 - b. het afwijken van de bestemming volgens artikel 3, lid 3, voor zoover blijkt dat in het plan in onvoldoende of te groote mate op den / bouw van de daar genoemde gebouwen en op den aanleg van open terreinen gerekend is;

1. In the first part of the report...
2. In the second part of the report...
3. In the third part of the report...

Article 1

The first part of the report...

Article 2

The second part of the report...

Article 3

The third part of the report...

- c. het afwijken van de volgens artikel 4 bepaalde rooilijnen, voor zoover zeer bijzondere omstandigheden, volgende uit de situatie of het bebouwingsplan, daartoe aanleiding geven.

