

# Swinging Old Lady

Toen waarnemend gouverneur Mr Solomon Cohen Henriquez, namens de bedlegerige gouverneur Van den Brandhof, op 8 mei 1888 de brug "Koningin Emma der Nederlanden" opende, kon Leonard Burlington Smith niet vermoeden welke een enorme invloed zijn houten constructie zou hebben op het sociale en economische leven van Curaçao voor de komende generaties. Het onmiddellijke effect van de nieuwe brug was de verdubbeling van het aantal voetgangers tussen Otrobanda en Punda van ongeveer 4000 naar 8000 per dag.

Ook werd nu transport per door paard of ezel voortgetrokken wagens mogelijk.

De grootste invloed echter, in 1888 niet voorzien, kwam 25 en meer jaren later met de komst van het gemotoriseerde verkeer. Er kan dus veilig aangenomen worden dat de Koningin Emma brug de economische en sociale ontwikkeling van beide zijden van Willemstad heeft versneld en daardoor de eens gescheiden gemeenschappen van Otrobanda en Punda heeft verbonden tot de krachtige eenheid van Willemstad dat het vandaag de dag is.



*Opening van de Koningin Emmabrug op 8 mei 1888*



*De eerste pontonbrug*

## **Leonard Burlington Smith**

Deze geboren Amerikaan vestigde zich in de tweede helft van de 19e eeuw als zakenman op Curaçao. Hij werd later benoemd tot Consul van de Verenigde Staten te Curaçao. Gedurende de korte periode in zijn leven die hij op Curaçao doorbracht ondernam hij vele commerciële activiteiten en had veel belangstelling voor de ontwikkeling van onze gemeenschap. Dankzij zijn initiatieven verkreeg Curaçao haar brug, elektrisch licht en watervoorziening, hetgeen Curacao een voorsprong gaf op andere gebieden in de regio.

Hij werd geboren op 10 september 1839. In tegenstelling tot zijn voorvaderen koos hij niet voor het boeren-bedrijf, maar voor de zee.

Op zijn 14e maakte hij al zijn eerste reis en reeds op zijn 20e ontving hij het "Certificate of American Seaman" hetgeen hem de bevoegdheid gaf om ook als kapitein te varen. In 1862 kocht hij zijn eerste schoener en begon zelf handel te drijven. Jaren van succes volgden. De Caraïbische regio trok hem sterk en toen hij in 1876 vanuit Bonaire een lading zout naar New York zou transporteren, zag hij voor de eerste maal de commerciële betekenis van Curaçao in vanwege de gunstige lokatie in relatie tot de andere eilanden in de regio. Als goed zakenman was hij steeds op zoek naar nieuwe handelsmogelijkheden en hij besloot onmiddellijk Curaçao aan te doen. Op 5 augustus 1876 voer Leonard Burlington Smith voor de eerste maal de Annabaai binnen. Toen Smith in december 1876 voor de 2e maal Curacao aandeed had hij een grote lading ijs en hout bij zich. De eerste maal dat hij hier probeerde naam te maken werd een compleet fiasco vanwege het feit dat de plaatselijke bevolking totaal onbekend was met het gebruik van ijs om dranken te koelen.

Men dacht dat het gebruik van koude dranken in de tropen slecht was voor de gezondheid. In de houthandel moest hij het opnemen tegen S.E.L. Maduro & Sons.

In november 1877 vestigde hij zich hier permanent met vrouw en vier kinderen, waarvan 2 uit zijn huwelijk met Edra Cobb die in 1870 was overleden. Smith had een uitstekende reputatie opgebouwd als Amerikaans zakenman en zijn goede relaties met de bevolking en het bestuur van het eiland maakte hem de aangewezen persoon om als consul van V.S. te dienen. De belangrijkste zaken die Smith ondernam waren de constructie van de eerste Koningin Emma Brug over de St Annabaai, de introductie van de waterleiding en het elektrische licht.

Toen Smith in 1898 op 59-jarige leeftijd overleed was de brug pas 10 jaar in gebruik. Het was het meest winstgevend project van Smith en bracht ongeveer 50.000 gulden per jaar op. Volgens de concessie moest Smith 5% van de netto jaarlijkse opbrengst in de koloniale staatskas storten. In 1900 ging het eigenaarschap van de brug voor 100.000 gulden over naar de "Handel- en Industrie Maatschappij", het latere C.T.C. "Curaçao Trading Company". Het C.T.C. exploiteerde de brug tot 1930. De regering betaalde 50.000 gulden aan het C.T.C. De brug onderging onmiddellijk de grondige reparaties die nodig waren, hetgeen de regering nog eens 95.000 gulden kostte.



*L.B. Smith*  
1839 - 1898

### **Tolheffing**

In de bepalingen van de door Smith verkregen concessie was het hem toegestaan om tol te heffen om de brug over te steken. Het bestuur had het tarief vastgesteld op 2 cent voor voetgangers en 25 cent voor rijtuigen en karren met of zonder trekdier, inclusief de koetsier en 4 passagiers. 10 cent moest worden betaald voor elk paard, muilnier of ezel inclusief de berijder. Politieleden, soldaten en leden van de lokale militie in uniform konden gratis gebruik maken van de brug. Minderbedeelden die blootsvoets liepen, hetgeen vaak voorkwam in die dagen, hoefden ook niet te betalen. Dat had tot gevolg dat velen gewoon hun schoenen uittrokken bij aankomst op de brug om zodoende geld uit te sparen. Aan beide uiteinden van de brug stond een klein houten huisje om de tol te innen.

Smith was ook verplicht om voetgangers op een passende manier naar de overkant te brengen indien de brug tussen zonsopgang en zonsondergang was geopend. Hij bood de voetgangers gratis transport per veerboot aan. Voor het comfort van degenen die lange tijd in de zon moesten wachten bouwde hij een bierhuis waar koude dranken konden worden genuttigd.

In 1931 kocht het gouvernement 2 gemotoriseerde veerboten van 17.000 gulden elk waarmee voetgangers werden getransporteerd als de brug open was. Vreemd genoeg begon het gouvernement ook tol te heffen voor de veerboten. Voor personen bedroeg de tol 2 cent en voor fietsers 5 cent. In 1943 werd de tol voor zowel de brug als de veerboten afgeschaft.



## Ongelukken

Al binnen een jaar, nl in januari 1889, vond het eerste ongeluk met de brug plaats. Het was de postboot "Princess Wilhelmina" die, komend van Bonaire, een aanvaring had met de brug. De schade was gering en binnen enkele weken was de brug gerepareerd. In de Amigoe van 19 april 1913 wordt melding gemaakt van een aanvaring veroorzaakt door de "Meteor" die de haven met hoge snelheid binnenvoer terwijl de brug nog niet ver genoeg was geopend. De boeg boorde zich in de eerste ponton waarop de stoommachine was gemonteerd. Hierdoor ontstond een lek en de stoommachine werd ingedeukt. Het verkeer werd slechts een half uur opgehouden. Tijdens haar bestaan werd de brug slachtoffer van aanvaringen van minder en meer ernstiger aard. In de periode van 1942 tot 1980 werd een totaal van 21 aanvaringen geregistreerd waardoor de brug telkens een aantal dagen buiten gebruik was.

De twee grootste ongelukken werden veroorzaakt door de "Cabo de Hornos" in februari 1946 en de "Agatha" in 1948. De "Cabo de Hornos" scheurde een aantal uitstekende pontons van de brug af, sloeg door de reling en drong zelfs een paar meter in het wegdek. Het schip kwam vast te zitten in de rotsachtige bodem en kon pas weer drijvend gemaakt worden door de tanks leeg te pompen. Pas in april 1946 kwam de brug weer in gebruik. In juli 1948 ramde de "Agatha" de brug waardoor de boeg de brug binnendrong. Niet minder dan 9 pontons werden vernield alsmede een deel van de onderwaterkabels van de telefoon.



*Aanvaring door "Cabo de Hornos" in februari 1946*

### **Nieuwe brug**

In 1937 werd besloten een nieuwe brug te bouwen. Op 13 maart 1939 werd de eerste Koningin Emma brug weggesleept naar Parera waar zij werd gesloopt. De nieuwe brug, die NAFL 325.000 kostte, werd op 19 april 1939 geopend. De nieuwe brug bracht niet de oplossing voor de bestaande problemen in het verbinden van beide oevers. Zowel het scheepsverkeer als het wegverkeer nam verder toe. De brug was te vaak en te lang open voor het wegverkeer. In 1961 werd de brug naar Parera gesleept voor reparaties. Deze reparaties hielden ook in dat de brug verlengd zou worden en een andere plaats zou krijgen. Het beweegbare deel werd langer waardoor de opening voor de doorvaart ook werd vergroot. Gedurende de jaren 1983 tot 1986 werden de houten pontons vervangen door pontons van metaal.

Op 1 augustus 2005 werd de brug weggesleept naar de restauratiekade in Versalibaai en werd aangevangen met een complete restauratie. Hierbij werden de bruggenhoofden genoveerd en het complete brugdek, de railing en de bogen vervangen. Op 9 mei 2006 werd de brug weer op zijn plaats gelegd en op 12 mei feestelijk heropend. Al zeer spoedig bleek dat de oeververbinding aan Pundazijde te krampachtig was en de brug moest worden aangepast. Op 22 juli 2006, drie dagen nadat de aanpassingen gereed kwamen, brak het steunpunt aan Pundazijde af. De brug werd wederom buiten gebruik gesteld en op 27 september 2006 kon de restauratie eindelijk worden afgesloten. De kosten van de restauratie (plm Nafl 10.000.000) werden gedragen door de Europese Unie (EU).

### *De gerestaureerde Emmabrug in 2006*

Dankzij de financiële hulp van Nederland en het Europees Ontwikkelingsfonds werd in 1960 aangevangen met het ontwerpen van een vaste oeververbinding en het daarbij behorende wegennet. In 1962 werd aangevangen met de grondwerken en in 1964 begon men in Nederland met de constructie van de brug, verdeeld in 50 secties die per schip naar Curaçao werden vervoerd. Op 6 november 1967 om 8 uur in de ochtend brak de verankerde oostelijke brughelft af en stortte de brug met donderend geraas naar beneden. Hierbij kwamen 15 mensen om het leven. Nadat in beide bruggenhoofden een nieuwe verankering was aangebracht werd in 1969 de montage van de brug hervat. De Koningin Julianabrug werd op 2 maart 1974 opengesteld voor het autoverkeer en in augustus 1974 werd de Koningin Emmabrug definitief gesloten voor het rijverkeer.

