

Havens van Curaçao

Curacao heeft maar liefst vijf natuurlijke havens. Onder een natuurlijke haven verstaan we een natuurlijk stuk water dat gebruikt kan worden door schepen als rede of haven (een rede is een ankerplaats voor schepen waar meestal geen goederen of schepen worden gelost). De grootste natuurlijke haven van Curacao is de haven van Willemstad, het Schottegat. Haar diepe, natuurlijke zeehaven is de beste van het Caribisch Gebied en heeft een lange geschiedenis als belangrijk handels-en overslagcentrum in de regio. Over welke andere natuurlijke havens beschikt Curacao, wat zijn hun kenmerken en hoe hebben deze zich in de loop der tijd ontwikkeld?

Willemstadhaven

De belangrijkste haven van Curaçao is het Schottegat, een natuurlijke binnenbaai, die met de zee is verbonden door de St. Annabaai, een natuurlijk kanaal, 1.280m lang en op zijn smalst 90m, met een vaargeul waarvan de diepte varieert van 15 tot 24m. Aan het einde van de 17de eeuw begon de haven van Willemstad zich te ontwikkelen tot een internationale zeehaven voor de handelsvaart. Ofschoon deze een betrekkelijk goede beschutting biedt, was (is) het binnenzeilen met veel wind en stroom een hachelijke onderneming. Wanneer men in de zeventiende eeuw de havenmonding miste kon men met de schepen van toen niet zomaar omdraaien en diende men zeven dagen om het eiland te varen om nog een poging te wagen. De haven van Willemstad was toen nog de enige haven van betekenis van de Nederlandse Antillen. Voor het raffineren van Venezolaanse ruwe olie werd in 1915 aangevangen met de bouw van een raffinaderij. Hierdoor veranderde het beeld van de haven enorm en ontwikkelde er een drukke tanker-vaart. De betrekkelijk smalle haveningang is steeds goed te verdedigen geweest. Aan beide zijden werden forten gebouwd, terwijl men eertijds tussen beide oevers in de haveningang een zware ketting kon spannen met het doel vijandelijke schepen te beletten binnen te varen. Vanaf het hoger geleden Fort Nassau had men bovendien een

uitstekend overzicht over zowel het Schottegat als de haveningang. Daar bevindt zich thans dan ook de seinpost van de haven- en loodsdienst. De haven is toegankelijk voor schepen met een diepgang tot maximaal 13,7m. Alle schepen met een bruto inhoud van meer dan 50 registerton (141 m³) zijn verplicht gebruik te maken van een loods wanneer zij de haven binnenvaren of uitvaren en wanneer zij in de haven van ligplaats veranderen. Aan de oevers van de St. Annabaai bevinden zich een aantal kades, die dienen als ligplaats voor schepen, t.w. aan de oostelijke oever o.a. de Handelskade, Kleine Werf, Grote Werf, en aan de westelijke oever o.a. Matheywerf, Westwerf, Nieuwe Werf en Motetwerf. De toeristenschepen die Curaçao bezoeken, kiezen ligplaats aan een van de kaden in de St. Annabaai, waar in 1982 een cruise-terminal werd gebouwd. Schepen die niet onder de 55 meter hoge Julianabrug door kunnen, worden afgemeerd aan de Megapier. Sinds de bouw van de Megapier in 1999 is geen schip te groot om de haven van Curaçao aan te kunnen doen. Het Schottegat is een grote, grillig gevormde diepe binnenbaai met een oppervlakte van meer dan 60.000 are. Een groot deel van het Schottegat heeft een natuurlijke waterdiepte van 10 tot 20m. De grootste diepte bedraagt 25m (nabij de uitmonding van de St. Annabaai). Daarom is het Schottegat zeer geschikt als haven voor grote zeeschepen. Aan de oevers van het

Schottegat liggen pieren van de raffinaderij, die door tankers worden gebruikt. Voorts ligplaatsen en droogdokken van de Curaçaosche Dok Maatschappij N.V., ten behoeve van schepen die reparaties moeten ondergaan. Verder ligplaatsen voor vracht- en passagiersschepen, waarvan een aantal in de Nieuwe Haven (Admiraal Brionwerven) in het oostelijk deel van het Schottegat.



Caracasbaai

...een redelijke beschutting tegen de passaatwinden in de

19de eeuw hebben de zeevaarders hiervan veel profijt gehad. Zij gingen hier ten anker om een gunstig tijdstip af te wachten alvorens de haven van Willemstad binnen te varen. Aan deze baai werd een olieopslag en -laadinstallatie gebouwd en werden steigers aangelegd. Deze haven werd in 1927 in gebruik gesteld met het doel om tankers te beladen met stookolie en andere zware olieproducten en om vrachten passagiersschepen te bunkeren. De olie-installatie van Caracasbaai is door pijpleidingen verbonden met de raffinaderij. Van de vier oliesteigers die in deze baai werden gebouwd, bestaan er thans nog twee, waar schepen met een diepgang van maximaal 13½m kunnen afmeren. De haven van Caracasbaai heeft haar betekenis als bunkerhaven verloren. Ook in de Caracasbaai zijn de schepen verplicht gebruik te maken van een loods, die door het loodsstation in Willemstad wordt geleverd.

Bullenbaai

De open baai van Bullenbaai ligt aan de zuidkust, veertien kilometer te noordwesten van Willemstad. In 1928 werd door de Curaçaosche Petroleum Industrie Maatschappij (Shell) aangevangen met de bouw van een opslag- en laadinstallatie voor benzine en andere lichte olieproducten van de raffinaderij gelegen aan het Schottegat. Ook werden steigers voor tankers aangelegd. Uit veiligheidsoverwegingen wenste men het opslaan en laden van deze lichte producten zo ver mogelijk van de bewoonde gebieden verwijderd te houden. In 1930 werd deze haven in gebruik genomen. Door de ontwikkelingen op de wereldoliemarkt en in verband met de ontstane oliecrisis ontstond aan het begin van de 1970-er jaren een dringende behoefte aan een haven waar men grote hoeveelheden ruwe olie, afkomstig uit olieproducerende landen gelegen aan de Perzische Golf en de westkust van Afrika, aangevoerd door zeer grote tankers kan opslaan en overpompen in kleinere tankers voor doorvoer naar havens in de Verenigde Staten., die in

verband met hun geringe diepte niet geschikt zijn voor de zeer grote tankers. Door de grote natuurlijke diepte was Bullenbaai de plaats bij uitstek voor de aanleg van zo'n haven. Daarom werden de haven en de installaties van Bullenbaai omgebouwd tot een overslaghaven voor ruwe olie. De vernieuwde haven werd in 1974 in gebruik genomen onder de benaming Curaçao Oil Terminal (C.O.T.) Deze haven beschikt thans over zes steigers, waar tankers kunnen meren. Een aantal van deze steigers zijn speciaal gebouwd voor de grote mammoettankers. De allergrootste tankers ter wereld kunnen hier worden gemeerd, zoals de onder Franse vlag varende supertanker Batillus met een draagvermogen van 540.000 ton, en de onder Liberiaanse vlag varende Seawise Giant met een draagvermogen van 565.000 ton die in het verleden werden binnengeloodst.



Bullenbaai

Fuikbaai

Fuikbaai ligt aan de zuidkust, 13 kilometer ten zuidoosten van Willemstad. Het is een langwerpige, smalle binnenbaai, evenwijdig aan de kustlijn. Door een 143m brede opening staat deze baai in open verbinding met de zee. In deze

opening werd een vaargeul met een breedte van 48m en een minste diepte van 7,6m gemaakt. Deze verschaft schepen met een lengte tot maximaal 110m toegang tot de haven van Fuikbaai, die bestaat uit twee ligplaatsen aan de noordelijke oever. De ene ligplaats dient voor het laden van het fosfaat en de steenslag, die door de aldaar gevestigde Mijnmaatschappij Curaçao van de Tafelberg wordt afgegraven en verwerkt. De andere ligplaats dient voor het lossen van explosieven en gewassen rivierzand. Dit laatste ten behoeve van de bouwondernemingen. De haven van Fuikbaai werd in 1913 in gebruik genomen.

Sint Michielsbaai / Boca San Michiel

Tot slot de natuurlijke haven van Sint Michielsbaai (in de volksmond Boca Sami), een beschutte open baai aan de zuidkust, acht kilometer ten noordwesten van Willemstad. 194 Meter uit de kust ligt een meerboei in 40m diep water, waar schepen met de achterstevan aan worden gemeerd. Het voorschip wordt dan door de heersende passaatwind in de richting van de open zee gedreven. Om te voorkomen dat het voorschip tegen de kust zal drijven als de wind ingrijpend van richting verandert, wordt het anker uitgehieuid. Deze ligplaats wordt gebruikt voor schepen, die in verband met hun gevaarlijke lading (explosieven) of quarantaine e.d. de andere havens van Curaçao niet mogen aandoen. Ook wordt deze ligplaats gebruikt door schepen of booreilanden die tijdelijk worden opgelegd of op orders moeten wachten en door schepen waarvan de huid onder water moet worden schoongemaakt door duikers. Schepen of booreilanden die reparaties moeten ondergaan maar door hun grootte en/of diepgang niet terecht kunnen in de haven van Willemstad worden ook hier aangemeerd. Aan de meerboei in de Sint Michielsbaai kunnen de grootste schepen ter wereld worden afgemeerd.