

De Handelskade “de Kaai van den Waterkant”

De Handelskade is de plaats waar het fundament werd gelegd voor de geschiedenis van de economie van Curaçao. Op deze plaats waren veel inwoners van Curaçao vroeger in staat om de kost te verdienen met het laden en lossen van schepen die waren afgemeerd aan deze kade. Stapels goederen stonden daar te wachten op transport. Handelaren en winkeliers hadden er hun kantoren, pakhuizen en winkels.

Deze kade was ooit een centrum van grote activiteit, een drukte en bedrijvigheid van mensen, niet alleen scheepsbemanningen en arbeiders, maar ook heen en weer lopende straathandelaren die hun waren aanboden. Men trof er ook winkelende en slenterende voetgangers. Soms was het er zo hectisch dat er nauwelijks ruimte was voor voetgangers. Het was ook de afmeerplaats van de ‘Ponchi’, Willemstad’s belangrijkste transportmiddel vóór de komst van de Koningin Emmabrug. De historische gebouwen aan de Handelskade met hun opvallende gevels speelden een belangrijke rol in de geboorte en vorming van Willemstad.

Naam

In officiële regeringsdocumenten was in 1902 ‘Kaai van den Waterkant’ nog steeds de benaming van de kade die zich over 200 meter uitstrekte van de Koningin Emmabrug tot de ingang van het Waaiagat. Vroeger was dit deel van de kade bij iedereen bekend als ‘Awasa di Punda’. De naam ‘Handelskade’ werd pas sinds 1883 gebruikt in correspondentie aangaande de verbetering van de haven. Bij de renovatie van de kades van Punda in 1926, spraken men van de nieuwe Handelskade.



De exacte datum waarop de kade haar officiële naam kreeg, is niet bekend. Per regeringsbesluit van 7 januari 1909 werden alle straten, wegen etc van het stadsdistrict opgenomen in een register. In dit document werd de kade beschreven als ‘Handelskade loopt van de Breedestraat tot aan de Ruyterkade, breedte 8 tot 17.2 m’. De naam van de kade heeft een historische verklaring. Tot het einde van de 20^{ste} eeuw was dit de belangrijkste afmeer plaats voor alle schepen die Curaçao aandeden. Hier werden alle goederen geladen en/of gelost. De belangrijkste gebouwen in Willemstad stonden aan deze kade. Hier waren de magazijnen, pakhuizen, winkels en kantoren van de handelondernemingen.

Klippen en rotsen

Uit Spaanse bronnen weten we dat de vroegere bewoners, de Indianen, leefden in dorpjes die verspreid lagen over het eiland. De Indianen leefden van de visserij en van ruilhandel met de kust van Zuid Amerika. Hiervoor gebruikten ze uitgeholde boomstammen, zogenaamde ‘piraguas’ of ‘cayucos’ waarmee ze naar zee gingen. Dezelfde Spaanse bronnen geven niet meer informatie dan het gebruik door de Indianen van de oostelijke oevers van de Sint Annabaai. In 1499 namen de Spanjaarden, onder leiding van Alonso de Ojeda, het eiland in bezit en de Indianen werden verdreven naar Hispanola. Toen Juan Martinez de Ampues in 1525 toestemming kreeg van de Spaanse regering om het eiland te koloniseren was Curaçao nagenoeg ontvolkt. De Indianen die toestemming kregen om vanuit Hispanola terug te keren, gingen zich bezig houden met landbouw en veeteelt. Het was de bedoeling dat de natuurlijke baaien van het eiland gebruikt zouden gaan worden als tussenstation voor de handel tussen Venezuela en Hispanola. Niet de Sint Anna baai, maar het Spaanse Water werd de belangrijkste exporthaven van de Spanjaarden. In documenten aangaande de aankomst en vestiging van de Hollanders op Curaçao, wordt melding



De haveningang op een kaart van J.H.Hering uit 1779

gemaakt van de Sint Anna havenmond, de havens van Sint Anna en de Sint Anna lagune, in relatie tot het kleine Indianendorpje met dezelfde naam dat ze daar aantreffen. Volgens een ooggetuige voeren de schepen van de Hollandse expeditie op 29 juli 1634 tussen klippen en rotsen door het kanaal naar de lagune. We kunnen concluderen dat de hedendaagse Handelskade tijdens de Spaanse periode niet meer was dan een kustlijn van klippen en rotsen aan de ingang van de grote lagune, het tegenwoordige Schottegat, waar het belang-rijkste Indianendorp van het eiland, Santa Ana, was gevestigd.

De Waterkant

De Hollandse expeditie werd gefinancierd door de West-Indische Compagnie (W.I.C.). De periode van de WIC, van 1634 tot 1791, is erg belangrijk geweest voor de ontwikkeling van Willemstad en de betekenis van de Handelskade. Johan van Walbeeck die de eerste gouverneur werd van het eiland, had de moeilijke taak het eiland te verdedigen tegen vijandelijke aanvallen. Hij werd ook belast met de taak om het eiland te veranderen in een goede haven, waarvoor hij ook het nodige materiaal kreeg. In de tweede helft van de 17^e eeuw begon historisch Willemstad, zoals we dat vandaag kennen, vorm te krijgen. Uit documenten valt niet met zekerheid te zeggen wanneer de constructie van de kade of een afmeerplaats voor schepen, begon. Het feit dat alle informatie over de beginperiode van de Hollandse nederzetting in verband wordt gebracht met de constructie van de fortificaties op de Punt, doet veronderstellen dat de bouw van een afmeerplaats voor schepen aan de huidige Handelskade dateert uit de tweede helft van de 17^e eeuw. Door het bestuderen van kaarten en tekeningen van het vroegere Willemstad kan men vaststellen of er wel of geen kade was gebouwd in de WIC-periode. Op een tekening van J.H. Hering uit 1779, dus een aantal jaren na het beëindigen van WIC, kunnen we zien dat de plaats waar nu de Handelskade ligt, nog steeds geen rechte lijn vertoont. In 1818 meldt G.G. van Paddenburg het bestaan van een goede ‘kaai’, genaamd ‘Waterkant’, met vele respectabele huizen en winkels. Hier meerden schepen af om te laden en te lossen zoals gedaan werd in Rotterdam bij de ‘Boompjes’. Volgens M.D. Teenstra, die zijn indrukken van Curaçao weergaf in 1836, werd de kade van Willemstad goed bezocht. Op de kades waren meerpalen aangebracht. Op veel plaatsen werden schepen gelost, direct op de kade omdat ze met trossen werden vastgemaakt aan de stenen meerpalen, zonder gebruik te moeten maken van hun ankers.

De Handelskade

In de 19^e eeuw werden diverse plannen gemaakt ter verbetering van de haven en de stad. Eén van de grootste projecten werd uitgevoerd in de jaren 1861-1866 en dit betrof de afbraak van de stadsmuur langs het Waaigat. Niet alleen werd de stadsmuur afgebroken, maar werd ook een deel van het Waaigat gedempt en werd een nieuwe kade, 'de Ruyterkade', gebouwd. Tussen 1868 en 1873 werd de kademuur van de Waterkant gerenoveerd en in 1875 werd de kade wederom gerepareerd. Ook van 1884 tot 1886, in 1906, 1916 en in 1919 werd aan de kade gewerkt. Op kaarten uit de 19^e eeuw kunnen we zien dat een rechte kade was gebouwd. De kademuur was van hout. De bouw van de nieuwe handelskade startte in 1926. De 'N.V. Christiani & Nielson's Gewapend Beton' kreeg niet alleen de opdracht voor de bouw van een kademuur van gewapend beton langs de Handelskade en het Waaigat, maar ook voor de bouw van een ophaalbrug over het Waaigat.



"Sociëteit de Gezelligheid"

W.J. van Balen beschreef in 1938 de kleurrijke en elegante huizen langs de Waterkant als een lust voor het oog. Hij schrijft verder dat er ooit een gouverneur was die last kreeg van zijn ogen. Volgens een Joodse arts zou dit komen door

de weerkaatsing van het zonlicht op de fel witte huizen en hij stelde voor om de huizen te laten verven in verschillende kleuren. Als dit inderdaad waar is verdienen zowel de gouverneur als de arts een standbeeld, want juist vanwege de vriendelijke kleuren heeft Curaçao's stadsgezicht zo'n aantrekkingskracht, aldus van Balen. In 1882 schrijft A.T. Brusse dat in het eerste huis aan de Waterkant 'Sociëteit de Gezelligheid' was gevestigd. Dit is het huidige Penha-gebouw. Op de hoek van de haven en het Waaigat stond in 1836 een prominent gebouw waar eerst de firma van Theodorus Jutting in was gevestigd en later een koffiehuis was. Volgens Brusse stond in 1882 op deze plek het 'Hotel del Comercio'. In 1911 kwam de 'Koninklijke West Indische Mails Dienst' (KWIM) in dit gebouw en in 1938 kwam op deze plek het huidige douane kantoor.

Zeil- en stoomschepen

Sinds mensenheugenis was de Handelskade de afmeerplaats voor schoeners en barkjes. Als regel werden de zeilschepen langs de kade afgemeerd om te worden gelost. Toen aan het einde van de 19^e eeuw de scheepvaart floreerde was er al snel een tekort aan afmeerplaatsen. Volgens een officieel rapport uit 1904 lagen er dagelijks gemiddeld 6 tot 8 zeilschepen aan de Handelskade. De schoeners, met produkten uit Bonaire, Aruba, Venezuela en Colombia, vormden dan een tweede rij. In 1885 werd in een officieel bericht medegedeeld dat er plaats was voor één stoomschip aan de Handelskade, indien die plaats niet al was bezet door schoeners en barkjes. Het was onmogelijk om daar meer dan één van deze schepen tegelijkertijd af te meren. Rond 1929 was Curaçao de aanloophaven voor verschillende scheepvaart maatschappijen. Alle goederen die op andere werven in de haven werden gelost, moesten per 'ponchi' naar de Handelskade worden vervoerd. Ook deze ponchi's namen veel ruimte in aan de kade. Na de bouw van de Koningin Emmabrug in 1888 verdwenen de ponchi's langzaam maar

zeker. De doodsteek voor de ponchi's kwam in 1930 met de komst van de ferry's, die ook een meerplaats vonden aan de Handelskade.



Schoeners en zeilschepen aan de Handelskade 1890-1895



Aktiviteiten op de Handelskade 1885-1890

Gereed voor de toekomst

Met de komst van de auto in 1910, kreeg de Handelskade een nieuwe taak. Gemotoriseerd verkeer over de Koningin Emmabrug eiste een belangrijk gedeelte van de kade op. Met deze ontwikkeling was terdege rekening gehouden bij de bouw van de nieuwe Handelskade in 1926 door het aanleggen van een verkeersweg langs de achterkant van de Handelskade. Door de beperkte mogelijkheden voor uitbreiding kon de kade niet langer voldoen aan de eisen van een moderne haven. Zo kwam een einde aan het gebruik van de oudste kade van Curaçao als een plaats waar vracht gelost en geladen kon worden. Andere aanlegsteigers namen die taak nu over.



Voor de herstelwerkzaamheden moest in 1993 de kade voor het publiek worden afgesloten met houten schuttingen

Aan het eind van de jaren '80 van de vorige eeuw werden in opdracht van Curaçao Port Authorities (CPA) inspecties en onderzoeken uitgevoerd. De uitkomst hiervan was dat vervanging van de kade onontkoombaar was en niet langer kon worden uitgesteld.

De herstelwerkzaamheden vingen aan in 1993 en hiervoor moest de kade voor het publiek worden afgesloten met houten schuttingen over de gehele lengte. In oktober 1993 werd het hele gebied voor een paar weken gesloten voor alle verkeer vanwege instortingsgevaar. Vanwege de werkzaamheden aan de kademuur werd de bodem langs de kade uitgebaggerd. Hierbij werden vele historische artefacten gevonden die waarschijnlijk door de mensen, die daar gedurende de voorbije eeuwen hebben gewoond, als afval in de St. Annabaai zijn gedumpt. In de maanden juni en juli van 1993 werd onderwater archeologisch onderzoek uitgevoerd. De gevonden artefacten werden schoongemaakt, geconserveerd en voorzien van een datum en een lokatienummer. Daarna werd het land van herkomst bepaald, het gebruik, soort materiaal, gedateerd en verder beschreven. Uiteindelijk zijn alle artefacten in houten kisten opgeslagen bij het AAINA, het tegenwoordige Nationaal Archeologisch Antropologisch Museum (NAAM), voor verdere studie of toekomstige exposities. Op 25 maart 1994 kwam de Handelskade gereed voor de komende eeuw.

Archeologisch onderzoek wijst uit: Handelskade was vóór 19e eeuw een vuilstortplaats

WILLEMSTAD - Een onderwaterarcheologisch onderzoek ter hoogte van de Handelskade heeft uitgewezen dat dit gebied gedurende de 17e, 18e en 19e eeuw als vuilstortplaats voor omliggende woningen moet hebben gediend. Dit is de conclusie van dr. Wil Nagelkerken en zijn assistenten na een onderzoek van diverse artefacten die uit het water zijn gehaald. Het uiteindelijke rapport werd verleden maand door het Archeologisch Antropologisch Instituut Nederlandse Antillen (AAINA) aan de Curaçao Ports Authority overhandigd.

Het onderzoek werd in de maanden juni tot en met augustus in opdracht van de CPA uitgevoerd nadat bagger- en graafwerkzaamheden in de Sint Annabaai talrijke historische artefacten bloot stelde. Het onderzoek leverde de onderzoekers duizenden artefacten op. Uit dit onderzoek is gebleken dat de Handelskade als vuilstortplaats moet hebben gediend. Veel inzicht is hierdoor verkregen in de soort gebruiksvoorwerpen die in de 17e, 18e en 19e eeuw in de huizen in Punda gebruikt werden. Het meest voorkomende 'afval' bleek te bestaan uit Engels tafelservies, het zogenaamde Creamware en Pearlware,

Hollands keukengerei en vooral veel geel-bruin aardewerk voorzien van loodglazuur. Zeven procent van de voorwerpen bleek te bestaan uit Chinees porselein dat volgens een verklaring van de CPA veel in Punda gebruikt werd en vanuit China via Holland en Engeland in Curaçao werd ingevoerd. Verder werden er volgens het rapport veel wijnflessen, vierkante flessen, Duits steengoed en Goudse pijpen aangetroffen.

Het ging bij dit specifiek onderzoek alleen om 'oppervlakte inventaris'. Het materiaal bleek erg beschadigd te zijn door de baggermachines. Het onderzoek zal met subsidie van de Curaçao Ports Authority een 'follow-up' krijgen, waarbij met behulp van een airlift, kleine opgravingen verricht kunnen worden in lagen die niet door de baggermachine zijn beschadigd. De AAINA en CPA willen op deze wijze meer inzicht krijgen in de geslaagheid van het historisch vuil, en verder in de grootte, vorm en dimensies van bepaalde artefacten.