Schetsen uit de nautische geschiedenis van Curaçao (1)

Nadat de Spanjaarden hier meer dan 100 jaar ongestoord verbleven hadden, begon in 1634 de Nederlandse geschiedenis van dit eiland. De Hollanders en Zeeuwen voeren echter al meer dan 50 jaar in de Caraïbische zee, die ze "Het Kraal" noemden. Het doel was handel met de vijand en kaapvaart en als dat niet lukte trachtte men toch retour-vrachten te bemachtigen, zoals zout, brazielhout en suiker. Het zout uit de natuurlijke zoutpannen, saliña's, had men in Holland nodig voor de haringvisserij. Het brazielhout werd geraspt in de rasp- en tuchthuizen in Amsterdam en werd gebruikt als kleurstof voor de lakenindustrie in Leiden.

Verovering van Curaçao

Omdat men voortdurend hout en water nodig had en de schepen op tijd onder water moesten worden schoongemaakt, zocht men een haven. Men kon dan ook eventueel de schepen repareren, retourladingen opslaan, zich voorzien van victualiën en men had een rendez-vous. Maar bovenal had men dan een haven van waaruit de vijand bestreden kon worden. Men besloot Curaçao te nemen. Veel moeite was daar niet voor nodig, bleek achteraf. Er te komen leverde meer problemen op, want toen van Walbeeck met zijn schepen de St. Annabaai probeerde te bezeilen, verzette de oostelijke wind en de westelijke stroom hem voorbij de ingang. Met de toenmalige schepen was het onmogelijk om weer terug te zeilen. Men zeilde dus om Westpunt heen en ging over bakboordsboeg liggende en scherp aan de wind zeilende naar Hispaniola. Aldaar ging men overstag en zeilde nu over stuurboordsboeg naar Bonaire en voor de tweede maal ging het nu op Curaçao af.

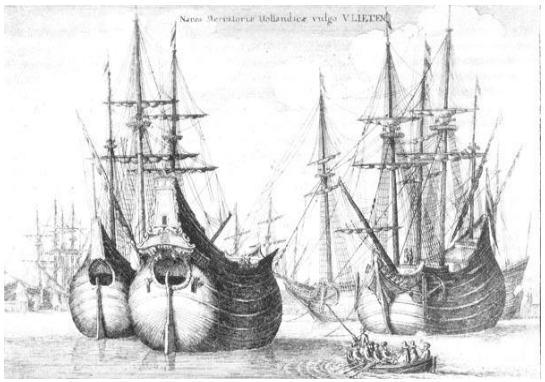
Op 29 juli 1634 zeilde men de St. Annabaai binnen, voer door naar het Schottegat en ging in de buurt van het huidige Koningsplein ten anker, dichtbij de waterputten te Pos Cabai. Ruim een maand was verlopen tussen de eerste en de tweede poging.Waarschijnlijk is dit de reden waarom de Spanjaarden zich gevestigd hadden in de buurt van St. Barbara en dus gebruik maakten van het Spaanse water en de Spaanse haven. Het binnenkomen daar was niet zo moeilijk en men had er ook een strand waar men de schepen wel schoongemaakt zal hebben.

Toen de Spanjaarden verdreven waren en later Fort Beekenburg in de Caracasbaai was gebouwd, werd de toestand voor de schepen beter. Als een schipper bemerkte dat er veel stroom langs het eiland liep, zeilde hij de Caracasbaai binnen en bleef daar onder de hoede van de kanonnen van het fort betere omstandigheden afwachten. Er werd een ruiter naar de stad gestuurd om te melden dat men in de Caracasbaai lag en zodra de zee wat rustiger werd verhaalde men dan naar de St Annabaai.

Tot het einde van de zeiltijd is het binnenvaren van de havenmond een hachelijke onderneming geweest. Men maakte kaarten van Willemstad en tekende daarop hoe men het beste kon binnenlopen.

Typen van schepen

Van Walbeeck werd uitgezonden met vier schepen: de "Groot Hoorn", een schip van 700 ton en 36 stukken geschut, de jachten "Eenhoorn" en "Bracke" van resp 160 en 60 ton en de fluit "Engel Gabriel" van 320 ton. Tussen een oorlogsschip en een koopvaardijschip was in de eerste helft van de 17^{e} eeuw geen verschil in bouw. Het was voornamelijk de bewapening. Een koopvaarder had minder geschut aan boord, minder gewicht, dus meer lading. Sommige schepen met erg godsdienstige schippers hadden helemaal geen kanonnen, maar die voeren niet op



Fluitschepen

de West. Over het algemeen waren de schepen die op West-Indië voeren niet groot.

De "Groot Hoorn" was voor die tijd een flink schip van zeker 160 voet (± 50 meter) lengte en in normale tijden met een bemanning van ongeveer 130 man. Een jacht, zoals de "Eenhoorn" en "Bracke", was een klein schip. Ze hadden minder geschut, daardoor minder diepgang en voeren dus sneller. Aan de naam kon men in die tijd meestal al weten of men met

een jacht te doen had, want die had wel te maken met jagen. De tuigage was van alle schepen gelijk. Men had altijd drie masten en later in de 17e eeuw een klein mastje op de boegspriet.
Een fluit was een geheel ander schip. Het was geheel rond gebouwd en was zeer buikig met een smal dek. De fluit was een ideale vrachtvaarder en van Walbeeck gebruikte de “Engel Gabriel” dan ook als victualieschip. Het smalle dek had ook zijn voordelen. Het lopende tuig was meer bij de hand, dus waren er minder mensen aan dek nodig. Men had veel minder dekoppervlakte te verdedigen als het schip werd geënterd.
De Hollandse schepen waren, in vergelijking met de buitenlandse, maar matig versierd. Voor, op de scheg, altijd een klimmende leeuw en verder was alleen de spiegel versierd. Meestal was daar de naam van het schip uitgebeeld, b.v. een dolfijn, een leeuw of een stadswapen, het geheel omringd door slingerlijsten met krullen beeldsnijwerk, geschilderd in natuurlijke kleuren.

Oorsprong naam Caracasbaai

Eén van de eerste dingen die van Walbeeck liet doen was het eiland verkennen en in kaart brengen. Die kaarten bestaan nog en zijn het bestuderen wel waard, vooral als het om namen gaat. Zo noemden de Spanjaarden de huidige Caracasbaai: Sardineron. Later, in 1715, staat er op een kaart van Gerard van Keulen: Krakebay. Er zijn verschillende theoriën hoe men aan de naam Caracasbaai is gekomen. Een zeer aannemelijke lijkt de volgende: de Spanjaarden voeren met Caraques, ook wel Carracas geschreven. Dit was een ouder scheepstype die ze wel gebruikten op hun tochten. Het woord “Kraak” bestaat nu nog voor een zeker scheepstype uit de 16e eeuw. De oude Hollanders hebben die kraken in de baai zien liggen en van Caraques ontstond fonetisch krake. Het is dus heel goed mogelijk dat dit op den duur Caracasbaai is geworden. We weten dat ook in de 17e eeuw de Spanjaarden het woord gebruikten. Piet Heyn deed op zijn 2e tocht naar West-Indië het eiland St. Vincent aan als eerste rustplaats en ging met zijn schepen ten anker in de Craquesbaai. De Spanjaarden hadden die baai dus kennelijk naar hun schepen vernoemd.

Aanvals- en verdedigingsmiddelen

Toen van Walbeeck goed op de hoogte was van de situatie begon hij met de bouw van een fort aan de haveningang, het huidige Fort Amsterdam. Hij liet een ketting over de haven spannen en een brander in de haven gereed houden. In de 17e eeuw was het gebruikelijk om een haveningang af te sluiten met een ketting indien dat mogelijk was. De ketting lag op enkele langwerpige vlotten en op Otrobanda stond een spil waarmee de vlotten over de haven getrokken werden.
Toen admiraal Rodney in 1782 St. Eustatius had genomen ging het gerucht dat nu Curaçao aan de beurt zou zijn. Men besloot de haven ’s nachts te sluiten door de ketting ervover trekken. Twee Nederlandse oorlogsschepen die dit niet wisten zeilden zonder loods binnen. De ketting hield ze tegen en ze kwamen tegen de wal van Otrobanda terecht. Later, in de beruchte oudejaarsnacht van 1806/1807, heeft men veel spijt gehad dat de ketting niet over de haven lag, want nu zeilde Brisbane met zijn schepen binnen en begon de Engelse bezetting van Curaçao.Een brander was een oud afgekeurd vaartuig dat, als men de brand erin stak, het direct van achteren naar voren en van beneden naar boven in vlam zou staan. Daartoe had men aan dek houten goten aangebracht die alleen correspondeerden met een dwarsgoot die voor de roerganger liep. De goten waren gevuld met een brandbaar mengsel van buskruit, salpeter, zwavel enz. Het schip was meestal opgevuld met krullen en ander houtafval, het geheel overgoten met pek en teer. Aan de boegspriet en aan de nokken van de ra’s hingen dreggen. De bedoeling was dat die achter het want van het vijandelijke schip zouden haken. Voorts had men enkele houten kanonnen, z.g. “bangmakers”, om zo de vijand zo lang mogelijk in het onzekere te laten over de ware bedoeling van het schip.

Aanval met branders

De bemanning, 10 to 14 man, manoeuvreerde het schip bovenwinds naar het vijandelijke schip. Dichtbij gekomen ging men in de sloep die men op sleeptouw had. De roerganger stak de vlam in de dwarsgoot en bracht zichzelf ook in veiligheid in de sloep. Indien de aanslag lukte kreeg de bemanning een geldsom, gelijk aan een derde van de waarde die het schip zou hebben opgebracht indien men het veroverd had.
De Hollanders waren zeer gevreesd om deze wijze van oorlog voeren. In 1676 stak een Nederlandse brander het Zweedse vice-admiraalschip in brand, waarbij van de meer dan 600 man bemanning er slechts 50 gered werden.

Zeehelden

Toen de West-Indische Compagnie aan van Walbeeck opdracht had gegeven om Curaçao te behouden, kwamen er ook particuliere schepen gebruik maken van de haven. Nu ontstond van hieruit de smokkelhandel met de Spaanse koloniën en men ging ook slaven leveren. De schepen van de WIC gingen voort met de vijand afbreuk te doen waar ze maar konden, maar toch was de kaapvaart het voornaamste doel. Twee bekende mannen hebben hierbij een rol gespeeld, beiden beroemd omdat ze maar één been hadden. Het waren Peter Stuyvesant en Cornelis Jol, bijgenaamd Houtebeen. Vooral de laatste was zeer gevreesd. Jarenlang heeft hij met zijn jacht "den Otter" op de loer gelegen op Spaanse schepen. Curaçao bracht niet veel op, alleen wat huiden. Zelfs het verfhout was schaars en moest van ver aangebracht worden. De Spanjaarden hadden het meeste al gekapt.
Na de vrede van Munster in 1648, begon de handel hier te floreren. De WIC staakte de kaapvaart en ging zich toeleggen op de slavenvaart en –handel. Een aanslag van de Engelsen, onder de beruchte boekanier Edward Mansfield, op Curaçao vanuit Jamaica mislukte en ook een Franse expeditie tegen Curaçao slaagde niet. Het was een eeuw van vrijbuiters, zeerovers en kaapvaarders. Eén van hen was Jan Erasmus Reyning. Deze man heeft Curaçao verscheidene malen gered van de hongersnood, veroorzaakt door de blokkades. Hij was een groot vriend van directeur Jan Donker.

Peter Stuyvesant had als bijnaam "Houtebeen"