

# Schetsen uit de nautische geschiedenis van Curaçao (2)

*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, salina'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.*

## Latere ontwikkelingen

In de 18<sup>e</sup> eeuw begonnen de schepen geleidelijk te veranderen. Ze hadden minder zeeg en werden dus vlakker gebouwd.

Van achteren waren ze lager en van voren werd het galjoen belangrijk ingekort. De rijk versierde bovenspiegel verdween. Er bleef nog wel wat versiering over, maar op de Hollandse schepen was dat weinig. Op de oorlogsschepen had men achter een rij vensters die licht gaven aan de kajuit van de commandant. De schepen waren daar erg kwetsbaar. Gewoonlijk waren zeeslagen in die dagen passeergevechten waarin een schip, als het een ander schip voorbij zeilde, het de volle laag gaf. Maar brak het door de vijandelijke linie heen, dan kon men dus voor een ander schip overlopen, of achter een ander langs gaan.

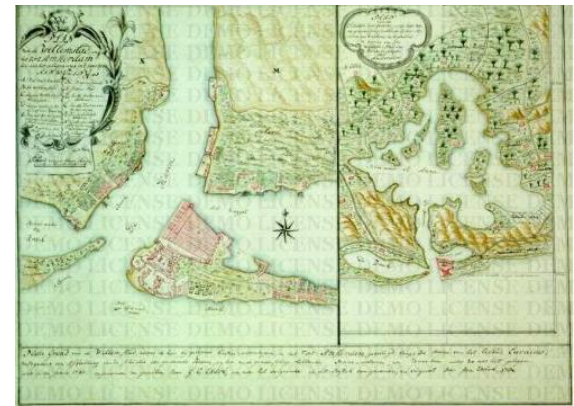
In West-Indië maakte men voor de vaart op de eilanden en Amerika gebruik van kleine schepen. De Hollander Block bouwde in 1615 al een scheepje aan de oever van de Hudson in Manhattan. Maar de slavenvaart en de smokkelhandel vroegen om snelle schepen. Men wilde snellere reizen maken en bij achtervolging van oorlogsschepen een kans hebben om te ontsnappen. Daarom veranderde ook de tuigage en kwam van lieverlee het schoenertuig in gebruik, waarmee belangrijk scherper aan de wind kon worden gezeild. Het schoenertuig kwam oorspronkelijk uit Holland. In de 17<sup>e</sup> eeuw gebruikte

men het daar al, omdat het op de meren, kanalen en nauwe havens erg handig was.

Als toonaangevende zeevarende natie in die tijd hadden de Hollanders ook in deze zaken ervaring genoeg. Deze kennis heeft men meegenomen naar Amerika en in de kolonie Nieuw-Nederland zijn er kleine vaartuigen gebouwd en uitgerust met deze tuigage. Geleidelijk aan heeft men dat aan deze kant van de Atlantische Oceaan overgenomen. De scheepsbouwers in de Nieuwe Wereld hebben wonderlijk snelle en mooie schepen gebouwd en ook de Amerikaanse vrijheidsoorlogen hebben dit scheepstype mee helpen ontwikkelen. Als de Engelse marine in die tijd zo'n snel schip kon veroveren, stuurde men het vaartuig met een prijsbemanning naar Engeland waar het in het marinedok in Deptford werd opgemeten en een tekening van het onderschip werd gemaakt. Daardoor bezit de Engelse Admiraliteit een enorme collectie tekeningen van schepen uit de 18<sup>e</sup> eeuw en weten we thans hoe de schepen er toen uitzagen.

## Het oude Willemstad

We weten dat er toen aan de Scharloo zijde in Willemstad scheepswerven waren. In de 20<sup>ste</sup> eeuw zijn ze daar verdwenen en kwamen ze op Otrobanda en verder naar binnen aanweerszijde van de St. Annabaai. Op Rancamast stond een bok waarmee



Willemstad rond 1760

men de masten in de schepen kon zetten, of zware lading kon verwerken.

Ook grote schepen kwamen hier. In 1782 na de zeeslag bij Iles des Saints, kwamen vier grote Franse linesschepen repareren. Met het binnenkomen hadden ze veel moeite en ze liepen dan ook stuk voor stuk vast in de havenmond.

Aan de wal ontstonden toen problemen door de plotselinge toename van de bevolking met zo'n 3000 man. Herhaaldelijk is Willemstad dan ook geteisterd door epidemiën. Op Curaçao werd wel toestemming gegeven om zich aan de wal te verpozen, iets wat in de meeste havens niet werd toegestaan omdat anders teveel bemanningsleden zouden deserteren. In die tijd

was de marine niet populair en was het ongelooflijk moeilijk om de schepen voldoende bemand te krijgen.

### **De “Vrouw Machtelijne”**

Doordat de Engelsen heer en meester waren in de Caraïbische Zee, was er nagenoeg geen scheepvaart meer en wat er nog was liep voortdurend de kans genomen te worden. Ook op Curaçao ondervond men deze moeilijkheden. Er waren wel Nederlandse oorlogsschepen in de haven, maar die ondernamen niets hetgeen veel misnoegen bij de bevolking opwekte, vooral wanneer er een schip genomen werd in het zicht van de wal.

De verontwaardiging was zeer groot en bereikte een hoogtepunt toen de hoeker “De Vrouw Machtelijne” door het Engelse oorlogsschip “Diamond” genomen werd na zich uren lang verdedigd te hebben. Al vechtende was men van ongeveer Caracasbaai naar Piscaderabaai gedreven, terwijl honderden het duel vanaf de wal gadesloegen. De Nederlandse oorlogsschepen zeilden niet uit en toen dat tegen de avond toch gebeurde was het te laat en was de hoeker veroverd. De Engelsman die de Nederlandse oorlogsschepen zag aankomen, voer weg, nam schipper Geerman mee en liet de “Vrouw Machtelijne” aan haar lot over. De bemanning daarvan kreeg weer moed bij het zien van de Nederlandse schepen en overmeesterde de prijsbemanning. Schout-bij-nacht Rietveld hoefde niets anders te doen dan de ontredderde “Vrouw Machtelijne” met zijn schip de haven binnen te slepen. In plaats van het vaartuig aan de eigenaar terug te geven eiste hij prijsgeld omdat hij het schip als een veroverde prijs beschouwde. De verontwaardiging in Willemstad was groot en Schout-bij-nacht Rietveld werd later in Nederland voor een jaar geschorst.

### **De Engelse vloot**

Het vechten ging in die dagen voornamelijk om de buit. Bij de verdeling van de buitgelden na de verovering van Havanna in 1762 kreeg admiraal Pocock £ 123.000 en admiraal Rodney maakte na de verovering van St. Eustatius £ 3.000.000 buit. De basis van menig familiefortuin is dan ook in de Caraïbische zee gelegd.

In 1796 brak aan boord van het Engelse fregat “Hermoine” muitерij uit. De muiters veroverden het schip, zeilden het naar Porto Cabello en verkochten het aldaar aan de Spanjaarden die toen in oorlog waren met Engeland. De kapitein-generaal in Caracas verzocht toen gouverneur Lauffer om Hollandse zeelieden te leveren om het schip te bemannen. Deze vond dit goed, mits het schip onder Hollandse vlag zou varen en gecommandeerd zou worden door een Nederlandse officier. Het voorstel werd aangenomen, maar verviel weer omdat er een Spaans schip arriveerde met genoeg mensen aan boord om ook de “Hermoine” te bemannen. Aan boord heersten in de dagen toestanden die werkelijk onmenselijk waren en de orde kon alleen gehandhaafd worden door een ijzeren discipline. De methode die de “press gangs” gebruikten om de schepen te bemannen waren schandalig. De Hollanders hebben dit systeem nooit gebruikt, want men vond dat deze manier van bemanning werven niet paste bij de Hollandse volksaard en het ingeboren gevoel voor vrijheid. Maar de Engelse marine kon het niet verkroppen dat een van hun schepen genomen was door muiters en men besloot het schip te heroveren. Dit lukte omdat de Engelse commandant goed op de hoogte was van de Spaanse gewoontes. Toen de niets vermoedende Spaanse bemanning gezamenlijk in de avond aan dek in gebed was, kwamen de Engelse sloepen zachtjes naderbij. Elk geluid dat ze maakten was onhoorbaar

door het gebrom van 400 stemmen. Het schip was in een oogwenk overmeesterd.

Het einde van de 18<sup>e</sup> eeuw en het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw was erg rumoering voor Curaçao. Herhaaldelijk is het eiland geteisterd door troepen die in de buitenbaaien aan land werden gezet. De strooptochten waren weinig eervol voor de vijand. Hebzucht en begeerte naar de buit voerden de boventoon.

Een Engels eskader van vier schepen, onder bevel van kapitein Brisbane, vertrok in november 1806 uit Jamaica. Op oudejaarsnacht naderde men Curaçao. Ook nu was de Engelse commandant goed op de hoogte met de plaatselijke toestanden en gewoontes. De schepen zeilden op Nieuwjaarsochtend de haven binnen en voordat iemand eigenlijk begreep wat er gaande was, waren de troepen meester van het fort Amsterdam en de stad. De ketting over de haven had alles kunnen doen mislukken, maar hij was niet gespannen. De Engelsen zijn altijd zeer trots geweest op dit wapenfeit van hun vloot. Zo zelfs, dat tussen 1809 en 1904 er steeds een schip in hun marine is geweest met de naam “Curaçao”.

