

Die Skipbreuk van *Haarlem* (1647) in Tafelbaai

Opvoedkundige Pamflet



**African Institute for Marine & Underwater Research, Exploration &
Education (AIMURE)**

Kaapstad, Maart 2026

Hierdie pamflet verskaf agtergrondinligting oor 'n huidige argeologiese projek wat in Kaapstad, Suid-Afrika, onderneem word. Dit fokus op die skipbreuk van *Haarlem* in Tafelbaai in 1647. Hierdie gebeurtenis het gelei tot die ontwikkeling van die Stad Kaapstad. Dit het ook aan die wieg gestaan van die hedendaagse multikulturele en multirassige Suid-Afrikaanse samelewing.

Die teks beskryf die vergaan van hierdie Nederlandse handelskip in 'n historiese konteks. Dit dui op sommige aspekte van die handelsorganisasie waarvan dit deel gevorm het: die Verenigde Nederlandse Oos-Indiese Kompanjie (VOC). Dit sluit in sy skepe, manskappe en handelsware. Die vergaan van *Haarlem* word beskryf, en die impak wat dit op die plaaslike bevolking gehad het op die onmiddellike en langtermyn. Dit word gevolg deur 'n kort oorsig van argeologiese werk wat tot op hede onderneem is om die skipbreuk te probeer vind.

Die pamflet is bedoel om meer inligting oor hierdie opwindende projek te verskaf vir enigiemand wat belangstel. Die fokus is op leerders en opvoeders. Ons hoop dat u dit sal geniet om te lees en meer daaruit te leer!

Vervaardig onder die beskerming van die Afrika-instituut vir Mariene en Onderwatervorsing, Eksplorاسie en Onderwys (AIMURE)



Copyright © the AIMURE

AIMURE Webwerf: www.aimure.org

Haarlem Webwerf: www.Haarlem1647.info

E-pos: ceo@aimure.org

Teks: Bruno Werz

Vertalings en redigering: Naazneen Khan, Bahle Grootboom, Bart Gielen and Bruno Werz

Haarlem is 'n Nederlandse Oos-Indiese Kompanjie (VOC) skip wat in 1647 in Tafelbaai gesink het. Kort na 17:00 die middag van Maandag, 25 Maart, het die skip gestrand en vasgeval. Pogings om die romp te laat dryf was tevergeefs en alle hoop dat die skip ooit weer sou vaar, is gou laat vaar. In die daaropvolgende dae het 'n gedeelte van die 120 bemanningslede aan boord van die wrak gebly om die vrag en inhoud te probeer red, terwyl ander aan wal gegaan het om skuiling te bou. Bemanningslede van twee ander skepe waarmee die *Haarlem* in konvooi vanaf Batavia (Jakarta) in Nederlands-Indië op die reis na Europa gevaar het, het spoedig by hulle aangesluit en bystand gebied.



Op 1 April 1647 is besluit dat 62 mense sou agterbly om soveel as moontlik van die vrag te red. Hulle het die volgende jaar in 'n oorlewingskamp deurgebring, voordat hulle deur 'n ander VOC-vloot gered is wat Tafelbaai in Maart 1648 binnegekom het. Tydens hul verblyf het die mans met die plaaslike bevolking in aanraking gekom. Anders as vorige ervarings tussen besoekende Europeërs en inboorlinge, het hierdie kontakte in vriendskaplike verhoudings ontwikkel. Dit, tesame met waarnemings van die natuurlike omgewing, soos die vrugbare grond en die teenwoordigheid van drinkwater, is in 'n verslag wat aan die VOC-raad voorgelê is gerapporteer. Die Kompanjie het uiteindelik besluit om 'n verversingstasie vir verbygaande skepe aan die kus van Tafelbaai te vestig. Met verloop van tyd het hierdie nedersetting tot Kaapstad ontwikkel. Die stranding van die *Haarlem* kan dus as een van die wortels van die huidige veelrassige en multikulturele Suid-Afrikaanse samelewing beskou word.

Geen skipbreuk in die wêreld het nog ooit so 'n impak op die geskiedenis van 'n hele land gehad nie.

Gedurende die 17de eeu was baie nasies in Europa in beroering. Verskeie konflikte het voorgekom, waarvan een bekend geword het as die Nederlandse Opstand of die Tagtigjarige Oorlog (1568-1648). Die oorlog het begin toe die Nederlanders in opstand gekom het teen koning Filips II van Spanje, wat destyds ook deur erfenis heerser van die Nederlande was. Philip se standpunt teen Protestantisme, sy onwilligheid om groter politieke onafhanklikheid te verleen, onderdrukkende maatreëls en toenemende belasting het verskeie relatief onafhanklike gebiede aangespoor om kragte teen hom saam te snoer.

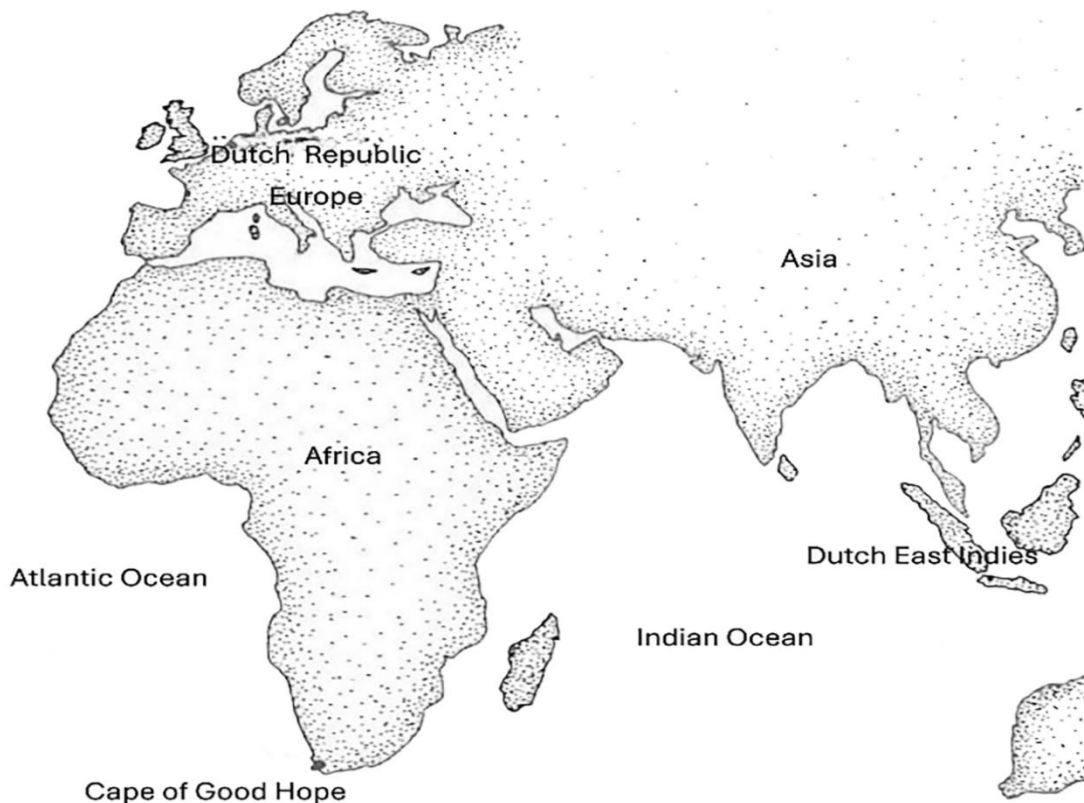
In 1579 het die Unie van Utrecht hierdie samewerking geformaliseer, en die Nederlandse Republiek is geskep. Alhoewel die nuwe staat feitlik voortdurend in oorlog was met Spanje en sy bondgenoot Portugal, het dit voorspoedig gegaan. 'n 'Goue Eeu' van uitvindings en 'n ryk kulturele lewe het gevolg. Dit was die tyd van skilders, soos Rembrandt van Rijn, filosowe soos Hugo de Groot, die uitvinder van die mikroskoop Antonie van Leeuwenhoek, en ingenieurs soos Jan van der Heyden, wat die brandweerwa uitgevind het, en Jan Adriaansz Leeghwater, wat aan die basis van hidrouliese ingenieurswese gestaan het. Terselfdertyd het die nuwe staat ook ekonomies baie sterk geword. Die Nederlandse hoofstad, Amsterdam, het die finansiële middelpunt van die wêreld geword en dit was hier waar die eerste internasionale aandelebeurs geskep is. Hierdie ontwikkelings was deels die gevolg van die dominante posisie wat die Nederlanders reeds beklee het en wat grootliks op internasionale handel gebaseer was. Hulle was 'n maritieme nasie en het menigte produkte tussen verskillende streke uitgeruil. Van Rusland en die Oossee, tot die Britse Eilande, die Middellandse See, die Midde-Ooste, die Amerikas, die Afrika-weskus, die Indiese Oseaan en Asië toe. Dit is binne hierdie konteks dat die Verenigde Oos-Indiese Kompanjie of Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) in 1602 gestig is.



Gedurende die laat 16de en vroeë 17de eeue het verskillende onafhanklike maatskappye wat met Asië handel gedryf het in die Nederlandse Republiek bestaan. Mededinging en wedywering tussen hulle het soms die staat se ekonomie beïnvloed. Om hierdie negatiewe invloed te verminder, is hulle in 1602 saamgesmelt tot een verenigde maatskappy, naamlik die VOC. Hierdie maatskappy het ook 'n belangrike instrument geword om Iberiese belange in die Ooste te bekamp. Om daardie rede het die nasionale regering dit sekere regte toegelaat. Dit het die reg ingesluit om verdrae met buitelandse moondhede te sluit, om sy eie leër en sy eie vloot van gewapende skepe in stand te hou, sy eie munte uit te reik, die reg om geregtigheid uit te spreek en selfs om die doodstraf op sy eie personeel uit te voer.

Die Kompanjie het ses streekkantore in die Nederlandse Republiek gehad. Amsterdam was die magtigste, aangesien hul 50% van die aandele gehou het. Die Zeeland-kantoor was die tweede belangrikste en het 25% van die aandele gehou, met die res verdeel tussen die dorpe Rotterdam, Delft, Hoorn en Enkhuizen. Die kapitaal is deur aandeelhouders wat uit verskillende agtergronde gekom het verskaf. Sentrale bestuur was in die hande van 'n direksie van 17 direkteure wat ook bekend gestaan het as Heren XVII. Dié het op algemene beleid besluit. Die organisasie was die eerste gesamentlike-aandelemaatskappy in die wêreld en word soms beskou as die eerste multinasionale korporasie.

Die VOC het oral in Asië handel gedryf en sy invloedssfeer het vanaf die Kaap die Goeie Hoop ooswaarts gestrek. Die belangrikste oorsese pos was Batavia in die destydse Nederlands Oos-Indië, vandag bekend as Jakarta in Indonesië. Dit was ook die plek waar die goewerneur-generaal en die raad van Indië gewoon het. Vanaf Batavia is die ander buiteposte bestuur, wat so ver as Persië, Ceylon, Indië, Japan, Taiwan en China gestrek het. Vanaf 1652 het dit ook die Kaap die Goeie Hoop ingesluit.



Om mense en goedere te vervoer het die Kompanjie van verskillende skepe gebruik gemaak. Die meeste hiervan is op sy eie skeepswerf by die verskillende streekkantore gebou. Mettertyd het 'n spesifieke ontwerp ontwikkel wat by die interkontinentale handel gepas het. Dit is gekenmerk deur 'n groot vragruim, 'n plat agterstewe en is van kanonne voorsien vir aanvallende en verdedigende doeleindes. Om dié rede het die VOC soms skepe en manskappe beskikbaar gestel om die Nederlandse vloot in oorlogstye te ondersteun. Hierdie sogenaamde retoerskepe is volgens verskillende klasse gebou. *Haarlem* was destyds 'n retoerskip van die grootste klas en was ongeveer 45 meter lank, 10 meter breed, en het 'n verplasing van ongeveer 500 ton gehad.

Gedurende die byna twee eeue van sy bestaan, van 1602 tot 1799, het die VOC ongeveer 1 772 skepe gebruik waarvan ongeveer 1 581 doelgebou was. Saam het hierdie vaartuie ten minste 4 789 uitwaartse en 3 401 huiswaartse reise onderneem. Daar word beraam dat byna 'n miljoen Europeërs oorgeplaas is om in die Asiatiese handel te werk en dat meer as 2,5 miljoen ton Asiatiese handelsgoedere gedurende hierdie tydperk vervoer is. Hierdie goedere het hoofsaaklik uit speserye, soos peper, naeltjies, neutmuskaat, foelie en kaneel bestaan. Ander produkte het Asiatiese tekstiele, kleurstowwe en porselein ingesluit. Dié is saam met die jaarlikse retoervlote gedra wat meestal van Batavia af vertrek het.



'n Gemiddelde reis het tussen ses tot nege maande en soms selfs langer geneem. Dit het dikwels 'n oornagplek by die Kaap die Goeie Hoop ingesluit om vars drinkwater en proviand in te neem. Aan boord van die retourskepe was dikwels honderde mense. Van seevaarders tot militêre personeel, met soms 'n paar passasiers. Aangesien die Nederlandse bevolking te klein was om in die vraag na personeel te voorsien, het baie VOC-bediendes uit die buiteland gekom. Alhoewel die meeste seevaarders Nederlanders was, het die meerderheid militêre personeel uit buitelanders bestaan.

Tafelbaai het sedert dit teen die einde van die 15de eeu deur Portugese seevaarders gesien is, 'n welkome oornagplek vir Europese skepe geword. Tydens die lang inter-oseaniese reise het die baai vir baie van hulle gedien as 'n oornagplek om vars proviand en drinkwater in te neem en 'n plek vir die siekes aan boord om te herstel gedien. Die gebied is beset deur inheemse mense genaamd Khoikoi of Khoekhoen, wat nomadiese herders was. Een van die mees objektiewe beskrywings van hierdie mense is geskryf deur Abraham Bogaert (*1663 - †1727) en in 1711 in Amsterdam gepubliseer.

“... van matige gestalte, eerder skraal as vet, en bruin van kleur, hoewel sommige ook gevind word wat geneig is om geel te word. Hulle hare is kort en krullerig [...] oë is swart, deurdringend en helder [...] Die vroue is kleiner van gestalte maar met fyn en skraal bene [...] Hulle dra almal 'n skaapvel [...] wat met die hare na binne hang oor hulle skouers soos 'n mantel [...] 'n Stuk renostervel dien hulle vir skoene [...] aan hulle nekke kettings van rooi en geel koper, wat hulle self gemaak het, en hulle polse met ringe van koper, 'n metaal wat baie waardeer word deur hulle [...] Die vroue rol die ingewande van wilde diere om hul bene, of stroke klein velle wat saamgeveg is, wat vir hulle as sieraad dien en hulle beskerm teen die prikke van die skerp dorings, en ook dien om hul plesier in dans te vergroot met hul geraas en geratel; en dien soms as 'n nuttige middel vir hongersnood, wanneer hulle deur hongersnood aangeval word. Al hul rykdom en al hul handelsgoedere bestaan uit mak beeste, naamlik osse en skape wat hulle vir ons volk ruil [...] hulle hou die nasieswet so ongestoord dat hulle met die mees beskaafde volke van Europa kan meeding ...”.



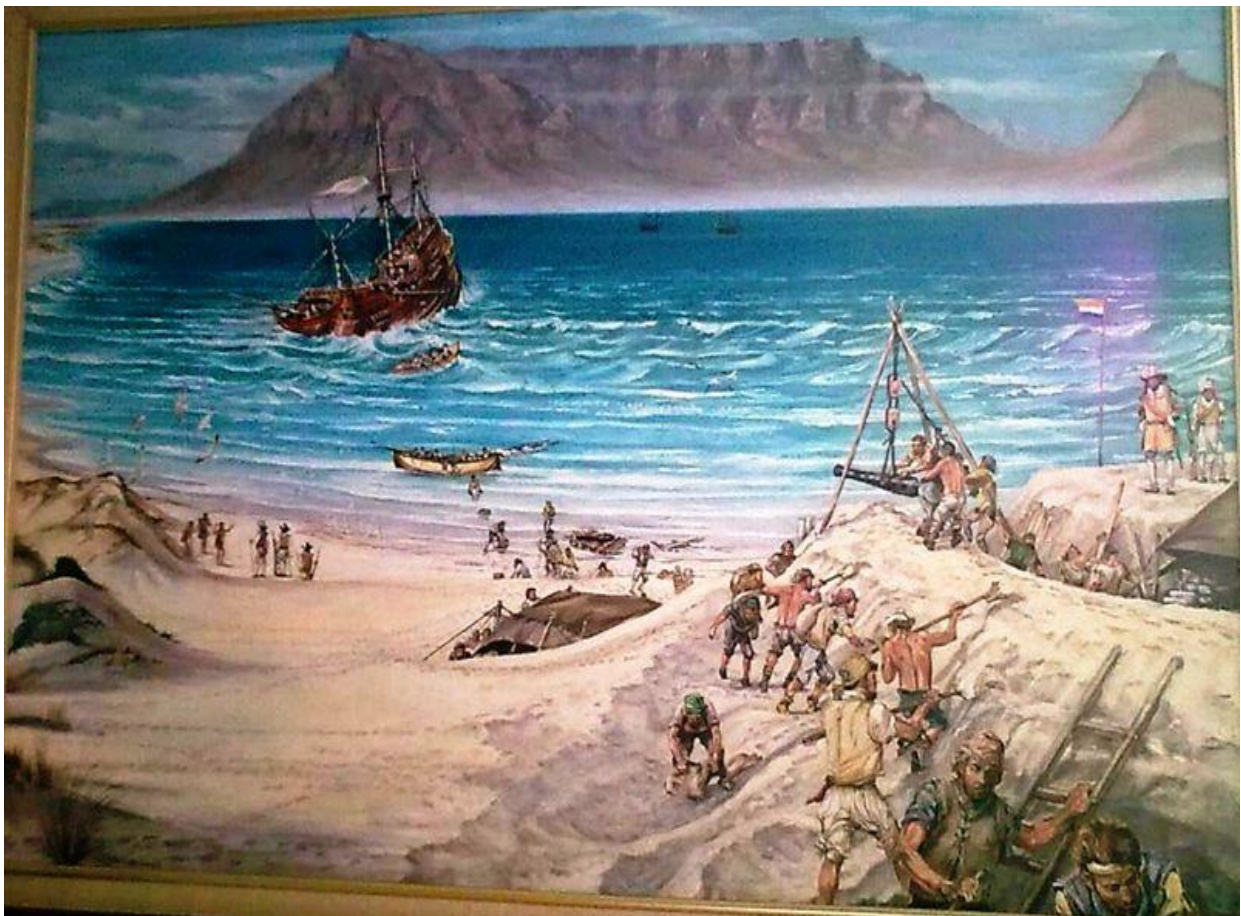
Die *Haarlem* is gedurende die tydperk 1635-1636 in die Amsterdamse werf van die VOC gebou. Volgens die besluite van Here XVII van Donderdag 22 Mei 1636 sou die skip amptelik *Nieu Haarlem* of *Nieuwe Haarlem* genoem word, na die stad Haarlem, maar die meeste historiese bronne verwys slegs na *Haarlem*. Voordat dit in Tafelbaai verongeluk is, het die retoerskip drie suksesvolle reise na die Ooste en terug voltooi. Die vierde en laaste heenreis het op 15 Mei 1646 begin, toe dit die eiland Texel verlaat het. Na 'n oornagplek by die Kaap Verdiese eilande het dit Batavia op 2 November van dieselfde jaar bereik. Reeds twee-en-'n-half maande later, op 16 Januarie 1647, vertrek dit uit Batavia in die geselskap van *Witte Olifant* en *Schiedam*. Die skip het 120 mense en vrag vervoer vir die VOC-kantoor van Amsterdam ter waarde van 183 018 Nederlandse guldens.



Gedurende die vroeë middag van 25 Maart het die *Haarlem* Tafelbaai onder kalm toestande binnegegaan. 'n Paar uur later het 'n suidoostewind opgesteek. Meester Pietersz het naby die wind geseil en probeer om van koers te verander toe hy 'n waterdiepte van 8 vaam (14.5m) bereik het, maar die roer het nie gereageer nie. *Haarlem* was toe reeds naby die kus en het teen rowwe see geveg. Skielik het van die voorseile wind gevang en die skip nog nader aan die strand gedwing. Kort na 17:00 het die vaartuig grond geraak en is deur die branders gestamp. 'n Anker is dadelik laat sak om te keer dat dit verder gestrand raak, maar die branders het die kabel gebreek en die romp het vasgesteek. Die volgende dag is bevind dat die *Haarlem* stewig in sand vasgesteek was, ongeveer 60 meter van die kus af. Pogings om die skip te bevry is aangewend maar volgens Leendert Jansz, die junior handelaar aan boord, was die kans: "... so waarskynlik soos om die sterre te tel".

Gelukkig het Junior Handelaar Leendert Jansz 'n daaglikse logboek van destydse gebeure gehou. Dele hiervan het oorleef. Hy beskryf in diepte wat gebeur het toe 'n deel van die bemanning van die *Haarlem* aan die oewer van Tafelbaai vasgekeer was. Hy berig onmiddellik nadat dit duidelik geword het dat dit onmoontlik was om die skip te red, het die bemanning begin om goedere na die wal oor te dra. Byvoorbeeld, op 27 Maart 1647 is ammunisie en kleren na 'n klein groepie mense gestuur wat daarin geslaag het om die strand te bereik. Hulle is gou deur ander gevolg, onder andere twee skrynwerkers en hul gereedskap om 'n tent te bou. Hul boot was egter oorspoel en die mans moes wegspring om hul lewens te red. Een van die skrynwerkers, wat nie kon swem nie, het verdrink. Die volgende oggend het twee Engelse skepe in die paaie anker gegooi. Hulle het gou by bergingsoperasies betrokke geraak en 40 van die *Haarlem*-bemanning saamgeneem toe hulle 'n paar dae later hul vaart voortgesit het.

Op 1 April het *Schiedam* opgedaag en 'n vergadering tussen die offisiere van die drie VOC-skepe is gehou. Hulle het besluit dat Leendert Jansz en eerste stuurman Claes Winckels, saam met 60 ander, sou agterbly om soveel as moontlik van die *Haarlem* se vrag te red. Gedurende die volgende dae is 'n vesting in die duine gebou en 'n put is gegrawe om vars drinkwater te verkry. Gedurende die eerste helfte van April 1647 is voortgegaan om voort te bou op die fortifikasie en die oordrag van goedere en mense. Op 12 April het *Witte Olifant* en *Schiedam* na die Republiek vertrek en van die geredde goedere uit *Haarlem* geneem. Met hul terugkeer, onderskeidelik op 9 en 10 Augustus 1647, is die VOC-bestuur breedvoerig ingelig oor die lot van die *Haarlem* en sy bemanning.



Op 8 Maart 1648 het die eerste skip van die terugkeervloot van Batavia vir daardie jaar Tafelbaai binnegegaan op pad na die Nederlandse Republiek. Van 8 tot 19 Maart het twaalf rykbelaaide retoerskepe met ongeveer 1 566 seevaarders, soldate en passasiers onder die bevel van Wollebrant Geleijnsz de Jongh anker gegooi. Hierdie energieke amptenaar het gou die vervoer van geredde toerusting, goedere en vrag vanaf die *Haarlem* aan boord van die vloot beveel. Dit het 272 762 pond peper, 144 bale en ses sakke met kaneel, 100 kiste met suiker, 109 bale Guinee-tekstiele, sewe kiste met indigo en 140 bakke met porselein, waarvan baie beskadig is, ingesluit. Sommige kanonne is ook teruggevind, maar vier swaar ankers en 19 ysterkanonne het in die wrak agtergebly omdat dit te moeilik was om dit te red.



Op 3 April 1648 het die vloot sy vaart met die 62 man van die *Haarlem* aan boord voortgesit. Aangesien daar onvoldoende proviand aan die Kaap verkry was, het hul besluit om na die St Helena eiland te vaar. Vandaar is die vaart op 5 Mei voortgesit. Die laaste been van die reis het net meer as drie maande geduur. Talle het siek geword of gesterf weens 'n gebrek aan vars kos. Op 7 en 8 Augustus het alle vaartuie veilig in die Republiek aangekom.

Met hul terugkeer is van die mans van die *Haarlem* deur 'n komitee van amptenare van die Amsterdamse VOC-kantoor ondervra. Rondom dieselfde tyd het Leendert Jansz en nog 'n VOC-amptenaar genaamd Matthijs Proot voorgestel om 'n verversingstasie vir verbygaande skepe aan die Kaap te vestig. Hierdie *Remonstrantie* is op Maandag 26 Julie 1649 aan die VOC oorhandig en die volgende jaar onder die aandag van Here XVII gebring. Op 20 Augustus 1650 het die direkteure ten gunste van die voorstel besluit.

Die *Remonstrantie* verskaf gedetailleerde inligting oor die Kaap die Goeie Hoop gedurende die middel van die 17de eeu en het direk bygedra tot die besluit om 'n verversingstasie hier te vestig. Dit bevat waarnemings oor die natuurlike toestande en stel die skep van 'n tuin voor, om vrugte en groente te kweek om verbygaande skepe te voorsien.

“... aangesien die grond [...] baie goed en vrugbaar is, en aangesien die water gedurende die droë seisoen [...] in die tuin gelei kan word om alles te besproei, sal alles so goed groei soos op enige ander plek in die wêreld.”.

Ander voorrade, soos vleis, kon deur ruilhandel verkry word. Die skrywers het positief oor die inheemse mense berig en aangevoer dat hulle nie wettelose, brutale persone is nie, maar gewone mense. In verskeie gedeeltes word hul vriendelike houding en gasvryheid beklemtoon. Al is gesê dat sommige Europeërs deur hulle vermoor is rondom die tyd dat die *Haarlem* verwoes is, is dit soos volg verduidelik.

“Dit is dus bo twyfel dat die moord op ons mense meer veroorsaak word deur wraak weens die steel van hul vee. Mens moet dus nie die inheemse mense blameer nie, maar ons eie vir hul onbeskofte ondankbaarheid”.



Die skrywers impliseer ook dat sterker bande tussen die plaaslike inwoners en diegene van oorsee ontwikkel kan word as: "... hulle praat 'n paar woorde [in Nederlands], dus is dit ongetwyfeld dat hulle ons taal kan leer". Dit is ook nodig geag dat die skikking: "... 'n goeie bevelvoerder moet hê wat die inheemse mense beleefd behandel en wat betaal vir alles wat van hulle verruil word ...". Dit word weerspieël in 'n VOC-instruksie gedateer 12 Desember 1651: "... dit sal nodig wees om goeie kontak met die inwoners te hê [...] en jy moet verhoed dat hulle mense of hul vee benadeel ...".

Op Sondag 24 Desember 1651 het die *Dromedaris*, saam met die *Reiger* en *Goede Hoop*, uit die Nederlandse Republiek vertrek. Die drie vaartuie is gestuur om toerusting en minder as 100 mense te vervoer om 'n Kompanjie-buitepos aan die Kaap te vestig. Die persoon in beheer van die onderneming was Johan of Jan Anthonisz van Riebeeck (*1619 - †1677). Op 6 April 1652 het die VOC-skip *Dromedaris* in Tafelbaai anker gegooi. In die daaropvolgende dekade het kommandeur Van Riebeeck en sy mense die grondslag gelê vir die verversingstasie wat later tot die Stad Kaapstad ontwikkel het.



Van Riebeeck het in diens van die VOC getree en in April 1639 na Batavia gevaar. In 1645 neem hy beheer oor die Kompanjie-handelstasie by Tongking in Viëtnam. Vandaar het hy na Decima in Japan gegaan waar hy van sy pligte onthef is en na die Republiek gelas is, nadat hy 'n verbod op private handel uitgedaag het. Hy het teruggekeer aan boord van die *Koning van Polen*, een van die twaalf skepe van die retoervloot van 1648 wat die manne van die *Haarlem* gerepatrieer het. Tydens die tussenstop in Tafelbaai, en moontlik tydens die laaste been van die reis, het hy inligting ingesamel deur direkte waarneming en gesprekke met van die *Haarlem*-bemanning. Met sy terugkeer is hy verhoor en ontslaan. Sowat twee jaar later is hy heraangestel en het die opdrag gekry om die nuwe buitepos te vestig. Dit is te betwyfel of hy die regte persoon vir hierdie pos was, aangesien hy gedurende sy ampstermyn meer as een keer die opdragte soos aan hom voorgeskryf oortree het. Hy het ook nie saamgestem met Leendert Jansz se positiewe opinie oor die inheemse mense nie, omdat hy van mening was dat hulle: "... heeltemal onbetroubaar is, maar 'n brutale bende wat sonder enige gewete leef [...] hulle moet versigtig benader word".

In Oktober 1988 is 'n plan beraam om die geskiedenis van die *Haarlem* in meer besonderhede na te vors. Dit het des te meer relevant gelyk vanweë die belangrike rol wat hierdie skeepswrak onbewustelik gespeel het in die vorming van die veelrassige en multi-kulturele samelewing wat vandag in Suid-Afrika bestaan. Aanvanklike werk het gefokus op die opsporing van beskikbare data. Hieruit het dit duidelik geword dat daar eintlik baie min inligting destyds beskikbaar was en dat sommige hiervan, wat gedurende die 19de en 20ste eeu gepubliseer is, onbetroubaar was. Verdere navorsing in argiewe en biblioteke in Suid-Afrika en die Nederlandse *Nasionale Argief* het bevind dat verskeie relevante historiese dokumente nog bestaan, maar dat slegs 'n deel daarvan bestudeer is. Hiervan is die daaglikse logboek wat deur Junior Handelaar Leendert Jansz van Tongeren gehou word van uiterste belang. Alhoewel slegs 'n gedeelte oorleef het - wat die tydperk 25 Maart tot 14 September 1647 dek - het hierdie daaglikse verslag van gebeure, aangevul met inligting uit verwante korrespondensie en die *Remonstrantie*, 'n gedetailleerde heruitvoering van die skipbreuk moontlik gemaak.

Sedert 2012 word die *Haarlem*-projek onder die vaandel van die African Institute for Marine & Underwater Research, Exploration & Education (AIMURE) aangepak. AIMURE is 'n nie-winsgewende en nie-regeringsorganisasie gebaseer in Kaapstad. Die hoofdoelwitte van die *Haarlem*-projek is om die skeepswrak en die oorlewende kamp, wat Fort Zandeburch gedoop is, op te spoor. Vir daardie doel is verskeie opnames oor die jare onderneem. Dit het gereelde veldwandeling om na spore van die kampterrein te soek ingesluit. Dit is gevolg deur geofisiese opnames met behulp van 'n magnetometer. Hierdie instrument bespeur versteurings in die aarde se magnetiese veld wat na die skeepswrak en die gepaardgaande oorlewende kamp kan wys. Die geofisiese opnames is deur toetsopgrawings gevolg. Een hiervan, wat op Sondag 9 September 2018 onderneem is, het materiaal onthul wat ooreenstem met dié van ander VOC-skeepswrakke.



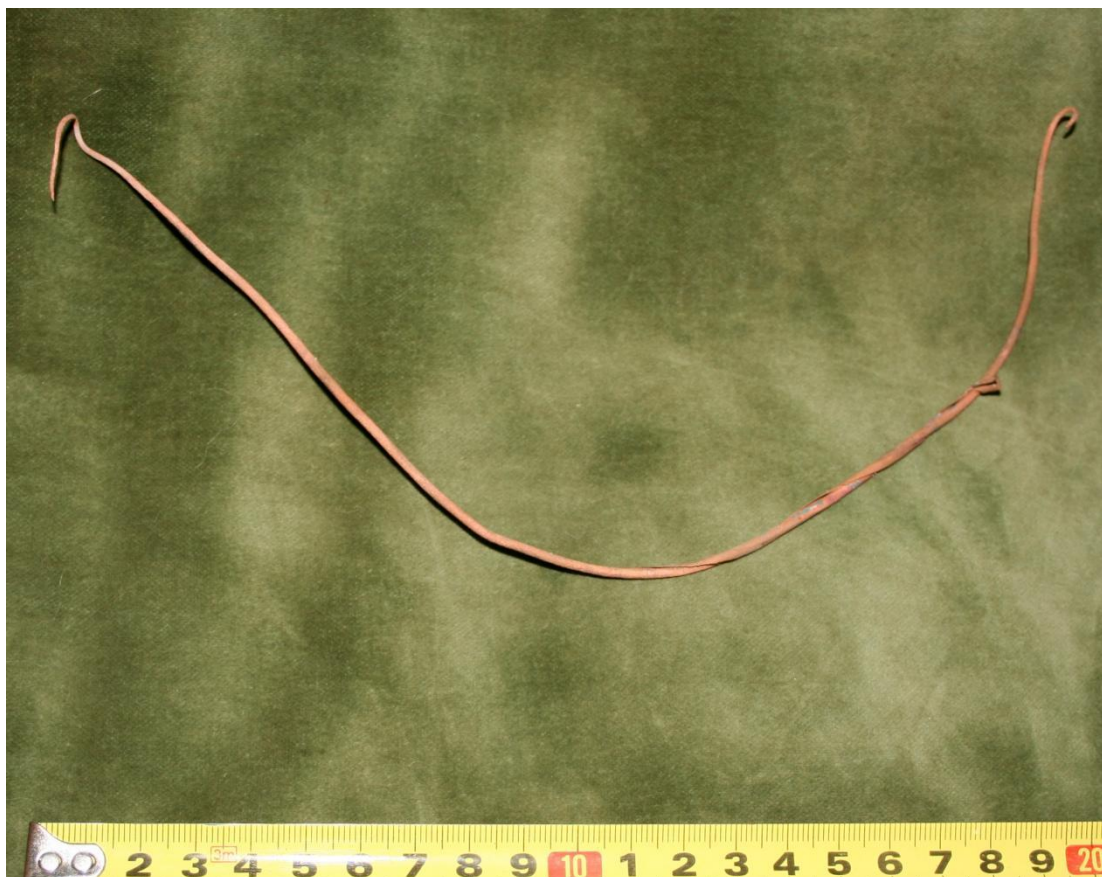
Beide die geskrewe bronne en die kartografiese materiaal het verdere leidrade van die 17de eeuse situasie verskaf. Dit dui daarop dui dat die wrak van die *Haarlem* baie naby aan 'n gebied in die binneland met soutpanne was. Dit word bevestig deur Jan van Riebeeck in 'n inskrywing in sy joernaal wat Maandag 20 Mei 1652 gemaak is. “Besoek die wrak van die skip ‘Haerlem’ wat ons nog in die sand begrawe gesien het. [...] sout gaan haal, wat ons in daardie omgewing in redelike oorfloed gekry het ...”. Byna sewe jaar later berig sy joernaal op Woensdag 29 Januarie 1659: “... groot soutpanne bo die wrak ...”.



Vervolgens is 'n geologiese studie onderneem. By die basis lê inligting oor die stratigrafie van die gebied waar die oorlewende kamp gevestig is. Dit is deur die *Haarlem*-bemanning gedokumenteer toe hulle 'n put gegrawe het om drinkwater te voorsien. Die doel van die studie was om die plaaslike stratigrafie met die algemene area te vergelyk. Die resultate het 'n ligging in die nabyheid van die posisie aangedui wat reeds op grond van die geskrewe bronne vasgestel is.

Die resultate van die gekombineerde historiese, kartografiese, geologiese en geofisiese studies stem ook ooreen met die resultate van die toetsuitgraving wat op 9 September 2018 onderneem is. Tydens hierdie beperkte uitgraving is voorwerpe soos handgesmee spykers, loodplate, en 'n koperplaat met loodvoering ontdek. Dit stem sterk ooreenstem met vondste van ander VOC-skeepswrakke. Historiese bronne dui aan dat die voor- en agterstewe, sowel as die roer van VOC-vaartuie dikwels bedek was met loodgevoerde koperplate. Die grootste deel van die romp was egter bedek met ysterspykers wat, sodra dit verroes is, 'n beskermende ysterlaag teen seeboorders geskep het. Loodplate is ook alomteenwoordig op VOC-skeepswrakterreine. Loodkolle is gebruik om gate in die romp te bedek, om dit waterdig te maak, terwyl die snuit en raakgate van kanonne dikwels met loodplate bedek is om die kruit binne droog te hou.

Nog 'n interessante voorwerp is heel waarskynlik 'n halssnoer en gemaak van 'n dun staaf van handgetekende koper. Daar is opgeteken dat die manne van *Haarlem* koper met inheemse mense geruil het en die joernaal van Jan van Riebeeck is vol verwysings na hierdie praktyk. Op 18 Desember 1652 skryf hy dat: "... hulle het reeds baie koper van ons ontvang wat hulle besig was om armbande en kettings vir ornamente te maak". Op 14 Januarie 1653 het hy berig: "Toe ons intussen met ons tolk Harry bespreek het wat die Saldanhars met die koper gedoen het, het hy ons in gebroke Engels laat verstaan dat hulle die armbande en kettings daarvan gemaak het wat ons hulle het sien dra. Hulle het dit weer met sekere ander stamme in die binneland geruil vir beeste. So het hulle elke jaar meer koper van die Nederlandse en Engelse skepe gekry ...". Hierdie oënskynlik onopvallende voorwerp kan dus interaksie tussen inheemse en dié van oorsese mense simboliseer.





Die *Haarlem*-projek het 'n opwindende fase betree. Verskeie navorsingsweë het sterk aanduidings vir die wrakligging verskaf, maar materiaalontledings van metale wat herwin is, moet nog onderneem word. As dit 'n Sentraal- of Noord-Europese oorsprong openbaar, bied dit 'n verdere positiewe leidraad, aangesien die VOC meestal metale uit hierdie streke ingevoer het. Die volgende stap is om kernboorwerk in die area van belang te onderneem. As dit lei tot houtmonsters wat geïdentifiseer en gedateer kan word, sal dit nog 'n stap in die positiewe identifikasie van die terrein byvoeg.

Slegs opgrawing sal 100% sekerheid gee dat die *Haarlem* gevind is. Hierdie oefening gaan kompleks en duur wees. Weens sy ligging sal dit nie moontlik wees om die romp onder water uit te grawe nie. Daar moet 'n dam rondom die wrak gebou word om uitgrawing in 'n relatief droë omgewing moontlik te maak. Sou die skip in die toekoms opgegrawe en aangeteken word, sal die wrak *in situ* herbegrawe moet word. Dit is die beste opsie om hierdie voorwerp vir toekomstige geslagte te beskerm.

Die *Haarlem*-projek is tot op hede 'n private inisiatief. Nie een sent is van die plaaslike, provinsiale of nasionale regering ontvang nie, en ook nie van die land waaruit die skip ontstaan het nie. Gedurende die afgelope 37 jaar is alle soektogte, opnames en navorsing deur privaat individue onderneem. Dit is hoofsaaklik deur skenkings in natura van 'n handjievol borge ondersteun.

Met dit wat reeds bereik is, maar meer nog deur die belangrike rol wat hierdie Projek in die toekoms kan speel, behoort die regering(s) betrokke te raak. Slegs op hierdie wyse kan die simboliek van die *Haarlem* as die wieg van die Reënboognasie van Suid-Afrika ten volle erken en waardeur word.

Verwysings

Boek:

B.E.J.S. Werz, *The Haarlem shipwreck (1647): The Origins of Cape Town*. University of South Africa (Unisa) Press, Pretoria 2017. ISBN: 978-1-86888-839-9.

Artikels:

B. E.J.S. Werz, 'Op zoek naar de *Nieuw Haarlem*' in: Ron Guleij & Gerrit Knaap (eds.). *Het grote VOC boek*. W Books / Nationaal Archief, Zwolle 2017.

B.E.J.S. Werz, 'In search of the *Nieuw Haarlem*' in: Ron Guleij & Gerrit Knaap (eds.). *The Dutch East India Company book*. W Books / Nationaal Archief, Zwolle 2017.

B.E.J.S. Werz, Willem H.B. Steenkamp & Mark R. Prowse, 'Searching for a symbolic shipwreck in Table Bay: *Haarlem* (1647).' *South African Journal of Science* 113: 9/10, 2017.

B.E.J.S. Werz, 'The Wreck of the Dutch East India Company Ship *Haarlem* (1647) in Table Bay and the Establishment of the 'Tavern of the Seas' in: *Mariner's Mirror* 103: 4, 2017.

B.E.J.S. Werz, 'Searching for Haarlem (1647 CE): a ship that made history' in: *Current Science* 117: 10, 2019.

B.E.J.S. Werz, 'Hoe Kaapstad ontstond' in: *Geschiedenis Magazine* 2, maart 2024.

B.E.J.S. Werz, 'Zoektocht naar het VOC schip 'Haarlem'. De rol van kartografisch onderzoek' in: *Caert Thresoor. Tijdschrift voor de geschiedenis van de kartografie* 43: 2, 2024.

R.J. Bower, J.A. Melvill, G.G. Smith & B.E.J.S. Werz, 'Excavating the shipwreck of Haarlem (1647): A multi-disciplinary effort to reveal a national treasure' in: *Civil Engineering*, May 2024.