

De ondergang van de *Haarlem* (1647) in Tafelbaai
Educatief pamflet



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

Kaapstad, maart 2026

Dit pamflet bevat achtergrondinformatie betreffende een archeologisch project dat momenteel wordt uitgevoerd in Kaapstad, Zuid-Afrika. Het onderwerp is het schip *Haarlem* dat in 1647 in de Tafelbaai strandde. Deze gebeurtenis resulteerde in het ontstaan van Kaapstad en stond aan het begin van de moderne multiculturele en multiraciale Zuidafrikaanse maatschappij.

De tekst beschrijft de ondergang van dit Nederlandse handelsschip in een historische context. Het geeft een aantal aspecten aan van de handelsorganisatie waar het deel van uitmaakte: de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). Dit sluit onder meer de schepen, het personeel en de handelswaar in. De ondergang van de *Haarlem* wordt beschreven, maar ook de invloed die deze gebeurtenis had op de lokale bevolking op de korte en lange termijn. Dit deel wordt gevolgd door een korte beschrijving van het archeologisch werk dat tot heden is ondernomen in een poging om the wrak te lokaliseren.

Dit pamflet is bedoeld om meer informatie betreffende dit opwindende project te verstrekken. De focus is op scholieren en docenten. We hopen dat je er meer van zult leren, maar ook van zult genieten.

Uitgegeven door het African Institute for Marine & Underwater Research, Exploration & Education (AIMURE)



Copyright © the AIMURE

AIMURE Website: www.aimure.org

Haarlem Website: www.Haarlem1647.info

Email contact: ceo@aimure.org

Tekst: Bruno Werz

Vertalingen en editing: Naazneen Khan, Bahle Grootboom, Bart Gielen en Bruno Werz

Haarlem is de naam van een schip van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) dat in 1647 in Tafelbaai, Zuid-Afrika, ten onder ging. Kort na 17.00 uur in de namiddag van maandag 25 maart raakte het schip aan de grond en zat vast. Pogingen om de romp vlot te krijgen waren tevergeefs, en al snel werd alle hoop dat het schip ooit weer zou varen opgegeven. In de dagen die volgden bleef een deel van de 120 bemanningsleden aan boord van het wrak en begon de lading en de inhoud te bergen, terwijl anderen aan land gingen om een schuilplaats veilig te stellen. Al snel werden zij bijgestaan door bemanningsleden van twee andere schepen waarmee de *Haarlem* in konvooi vanuit Batavia in Nederlands-Indië op de terugreis naar Europa was gevaren.



Op 1 april 1647 werd besloten dat 62 opvarenden achter zouden blijven om een zo groot mogelijk deel van de lading te redden. Het daaropvolgende jaar brachten ze door in een overlevingskamp, voordat ze werden gered door een andere VOC-vloot die in maart 1648 de Tafelbaai binnenliep. Tijdens hun verblijf kwamen de mannen in aanraking met de lokale bevolking. In tegenstelling tot eerdere ontmoetingen tussen bezoekende Europeanen en inheemsen ontwikkelden deze contacten zich tot vriendschappelijke relaties. Hierover werd, samen met waarnemingen over de natuurlijke omgeving zoals de vruchtbare bodem en de aanwezigheid van drinkwater, gerapporteerd in een rapport dat aan het VOC-bestuur werd aangeboden. De Compagnie besloot uiteindelijk een verversingsstation voor passerende schepen te stichten aan de oever van de Tafelbaai. Deze nederzetting ontwikkelde zich in de loop van de tijd tot Kaapstad. De stranding van de *Haarlem* kan dan ook worden beschouwd als een van de wortels van de huidige multiraciale en multiculturele Zuid-Afrikaanse samenleving.

Geen enkele scheepsramp waar ook ter wereld heeft ooit zo'n grote invloed gehad op de geschiedenis van een heel land.

Tijdens de 17e eeuw waren veel landen in Europa in rep en roer. Er vonden verschillende conflicten plaats, waarvan er één bekend werd als de Nederlandse Opstand of de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648). De oorlog begon toen de Nederlanders in opstand kwamen tegen koning Filips II van Spanje, die destijds door erfenis ook heerser over de Lage Landen was. Philips harde standpunt tegen het protestantisme, zijn onwil om grotere politieke onafhankelijkheid te verlenen, repressieve maatregelen en verhoging van de belastingen waren voor verschillende relatief onafhankelijke gebieden aanleiding om hun krachten tegen hem te bundelen.

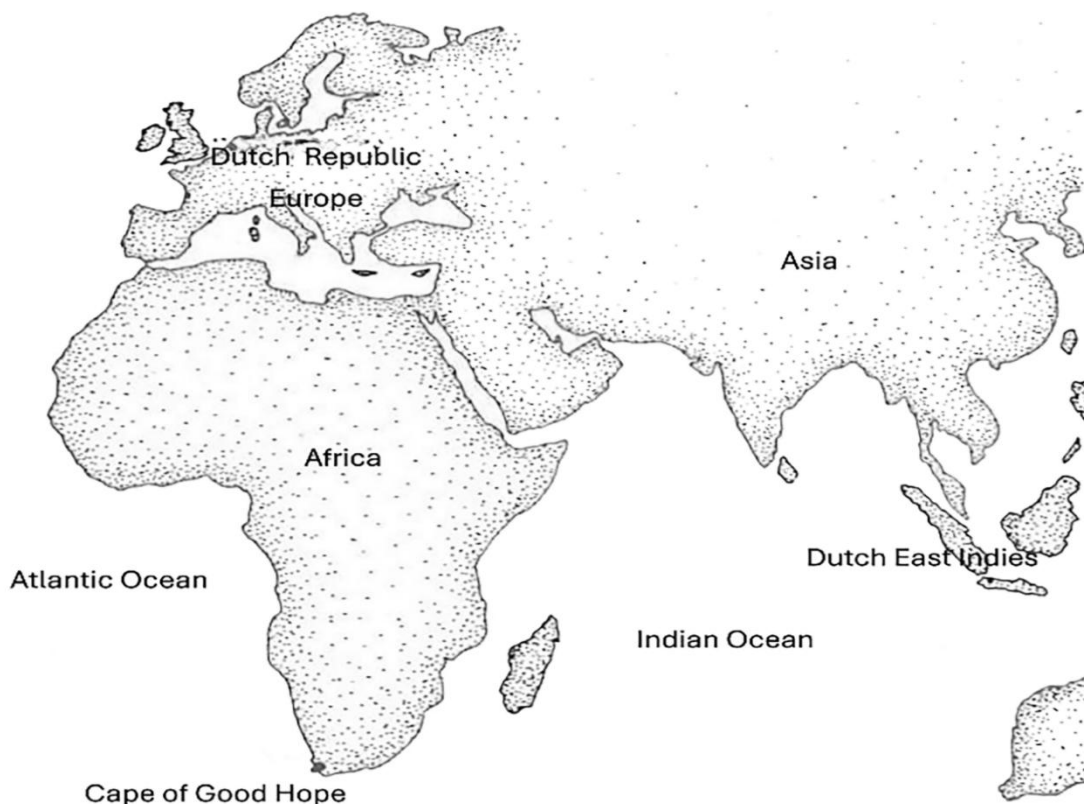
In 1579 formaliseerde de Unie van Utrecht deze samenwerking en ontstond de Republiek der Verenigde Nederlanden. Hoewel de nieuwe staat vrijwel voortdurend in oorlog was met Spanje en bondgenoot Portugal, volgde een 'Gouden Eeuw' van uitvindingen en een rijk cultureel leven. Het was de tijd van schilders als Rembrandt van Rijn en Frans Hals, filosofen als Hugo de Groot die ook de basis legde voor het internationaal recht, de uitvinder van de microscoop en 'vader' van de microbiologie Antonie van Leeuwenhoek, en ingenieurs als Jan van der Heyden, de uitvinder van de brandspuit, en Jan Adriaansz Leeghwater, die aan de basis stond van de waterbouw. Tegelijkertijd werd de nieuwe staat ook economisch zeer sterk. De hoofdstad, Amsterdam, werd het financiële centrum van de wereld en het was hier dat de eerste internationale beurs werd opgericht. Deze ontwikkelingen waren mede een gevolg van de dominante positie die de Nederlanders al hadden en die voor een belangrijk deel gebaseerd was op de internationale handel. Als maritieme natie wisselden ze een groot aantal producten uit tussen verschillende regio's, variërend van Rusland en de Oostzee tot de Britse eilanden, de Middellandse Zee, het Midden-Oosten, Amerika, de Afrikaanse westkust, de Indische Oceaan en Azië. Het is in deze context dat in 1602 de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) werd opgericht.



Tijdens de late 16e en vroege 17e eeuw bestonden er in de Nederlandse Republiek verschillende onafhankelijke maatschappijen die handel dreven met Azië. Concurrentie en onderlinge rivaliteit hadden soms invloed op de staatseconomie. Om deze negatieve invloed te verminderen werden ze in 1602 samengevoegd tot één verenigde organisatie, de VOC. Dit bedrijf werd ook een belangrijk instrument om de Iberische belangen in het Oosten te bestrijden. Om die reden kende de nationale overheid haar bepaalde rechten toe. Deze omvatten het recht om verdragen te sluiten met buitenlandse mogendheden, om een eigen leger en een eigen vloot van bewapende schepen in stand te houden, om zijn eigen munten uit te geven, het recht om recht te spreken, en zelfs om de doodstraf op eigen personeel uit te voeren.

Het bedrijf had zes regionale kantoren, ook wel kamers genoemd. Hiervan was Amsterdam het machtigst, aangezien het 50% van de aandelen in handen had. De kamer Zeeland was het op één na belangrijkste kantoor en bezat 25% van de aandelen, terwijl de rest verdeeld was over de steden Rotterdam, Delft, Hoorn en Enkhuizen. Het kapitaal werd geleverd door aandeelhouders met verschillende achtergronden. Het centrale bestuur was in handen van 17 directeuren, ook wel bekend als Heren XVII. Deze beslisten over het algemeen beleid. De organisatie was de eerste naamloze vennootschap ter wereld en wordt soms beschouwd als de eerste multinational.

De VOC opereerde in heel Azië en haar invloedssfeer strekte zich uit van Kaap de Goede Hoop naar het oosten. De belangrijkste overzeese post was Batavia in het toenmalige Nederlands-Indië, tegenwoordig bekend als Jakarta in Indonesië. Dit was ook de plaats waar de gouverneur-generaal en de raad van India gevestigd waren. Vanuit Batavia werden de andere buitenposten beheerd, die zich uitstrekten tot aan Perzië, Ceylon, India, Japan, Taiwan en China. Vanaf 1652 behoorde ook Kaap de Goede Hoop hiertoe.



Voor het vervoer van mensen en goederen maakte de Compagnie gebruik van verschillende schepen. Het merendeel hiervan werd gebouwd op de eigen scheepswerven bij de verschillende regiokantoren. Na verloop van tijd ontwikkelde zich een specifiek ontwerp dat paste bij de intercontinentale handel. Het werd gekenmerkt door een groot vrachtruim en een platte achtersteven, en was voorzien van kanonnen voor offensieve en defensieve doeleinden. Om die reden stelde de VOC soms schepen en manschappen ter beschikking ter ondersteuning van de marine in oorlogstijd. Deze zogenaamde retourschepen werden gebouwd volgens verschillende klassen. De *Haarlem* was een retourschip van de destijds grootste klasse en was ongeveer 45 meter lang, 10 meter breed en had een waterverplaatsing van ongeveer 500 ton.

Gedurende de bijna twee eeuwen van haar bestaan, van 1602 tot 1799, gebruikte de VOC ongeveer 1.772 schepen, waarvan er ongeveer 1.581 speciaal gebouwd waren. Samen ondernamen deze schepen minstens 4.789 heen- en 3.401 terugreizen. Er wordt geschat dat bijna een miljoen Europeanen werden overgeplaatst naar werk in de Aziatische handel en dat in deze periode ruim 2,5 miljoen ton aan Aziatische handelsgoederen werd vervoerd. Deze goederen bestonden voornamelijk uit specerijen, zoals peper, kruidnagelen, nootmuskaat, foelie en kaneel. Andere producten waren onder meer Aziatisch textiel, kleurstoffen en porselein. Deze werden vervoerd met de jaarlijkse retourvloten die veelal vanuit Batavia vertrokken.



Een gemiddelde reis kon zes tot negen maanden duren, en soms zelfs langer. Dit omvatte vaak een tussenstop bij Kaap de Goede Hoop om vers drinkwater en proviand in te nemen. Aan boord van retourschepen bevonden zich vaak honderden mensen, verdeeld over zeevarenden en militairen, met af en toe enkele passagiers. Omdat de Nederlandse bevolking te klein was om aan de vraag naar personeel te voldoen, kwamen veel VOC-dienaren uit het buitenland. Hoewel de meeste zeevarenden Nederlanders waren, bestond het merendeel van het militair personeel uit buitenlanders.

“



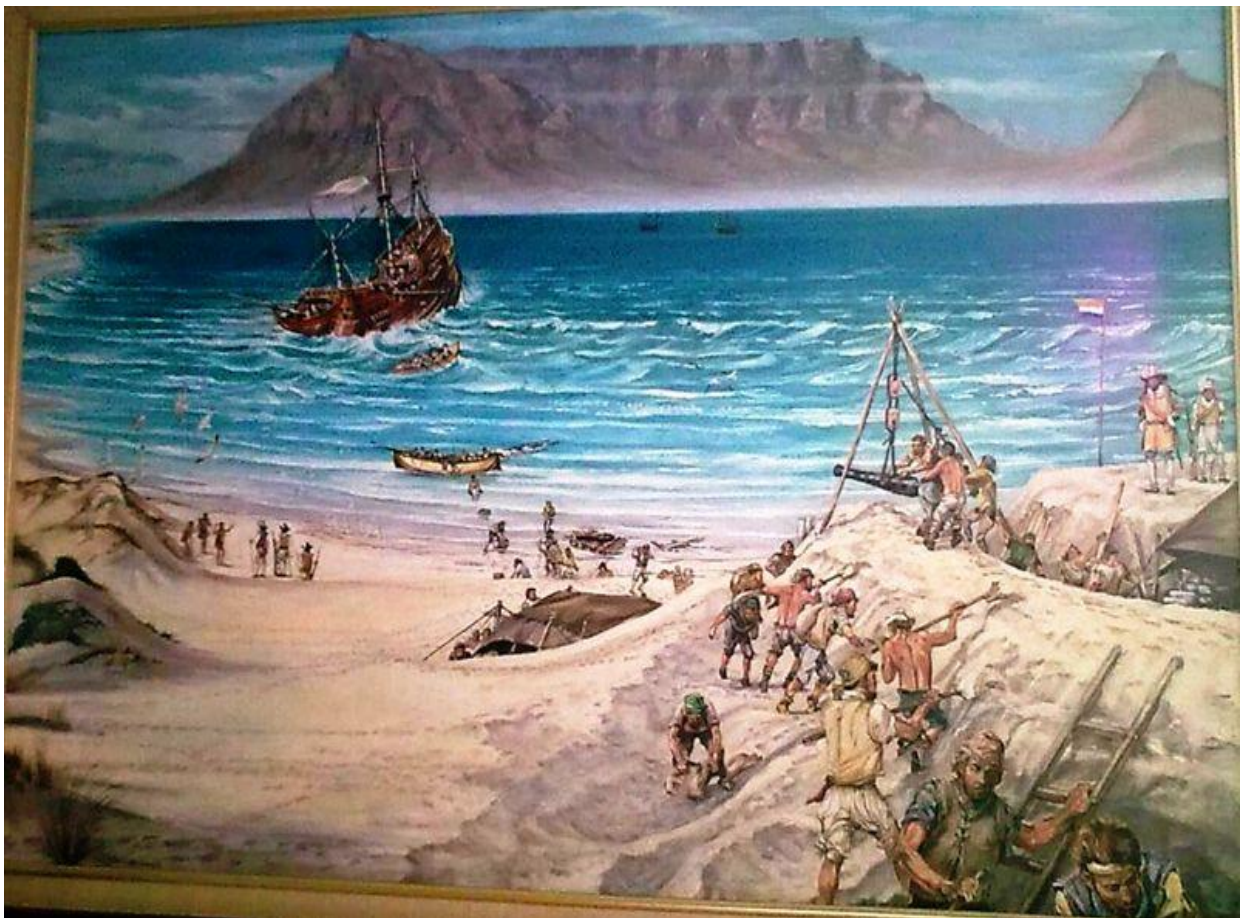
De *Haarlem* werd in de periode 1635-1636 gebouwd op de Amsterdamse scheepswerf van de VOC. Volgens de resoluties van de vergadering van Heren XVII van donderdag 22 mei 1636 was de officiële naam *Nieu Haarlem* of *Nieuw Haarlem* — naar de stad Haarlem — maar de meeste bronnen verwijzen alleen naar *Haarlem*. Voordat het retourschip in de Tafelbaai verging, voltooide het drie succesvolle reizen naar de Oost en terug. De vierde en laatste heenreis begon op 15 mei 1646, toen het van de rede van Texel vertrok. Na een tussenstop op de Kaapverdische eilanden bereikte het op 2 november van datzelfde jaar Batavia. Al tweeënhalve maand later, op 16 januari 1647, vertrok het schip in gezelschap van de *Witte Olifant* en de *Schiedam*. Het schip vervoerde 120 mensen en een lading voor het VOC-kantoor in Amsterdam ter waarde van 183.018 gulden.



In de vroege middag van 25 maart zeilde de *Haarlem* onder rustige omstandigheden Tafelbaai binnen waar de *Witte Olifant* al voor anker lag. Een paar uur later stak er een zuidoostenwind op. Bij het bereiken van een waterdiepte van 8 vadem (14,5 meter) probeerde gezagvoerder Pietersz van koers te veranderen, maar het roer reageerde niet. De *Haarlem* was toen al dicht onder de kust en vocht tegen de ruwe zee. Plotseling vingen enkele voorzeilen wind en dwongen het dichter naar het strand. Kort na 17.00 uur raakte het aan de grond en werd geteisterd door de branding. Onmiddellijk werd een anker uitgeworpen om te voorkomen dat de romp verder zou vastraken, maar de golven braken de kabel. De volgende dag bleek dat de *Haarlem* muurvast zat, op een musketschot of ongeveer 60 meter verwijderd van het strand. Er volgden pogingen om het schip los te krijgen, maar volgens Leendert Jansz, de onderkoopman aan boord, was dit: "... soo doenlijcq is als de sterren te tellen sijn ...".

Gelukkig hield onderkoopman Leendert Jansz destijds een dagboek bij, waarvan delen bewaard zijn gebleven. Zijn aantekeningen beschrijven in detail wat er gebeurde tijdens de periode dat hij en een deel van de bemanning van de *Haarlem* aan de oever van Tafelbaai verbleef. Hij vermeldt dat de bemanning begon met het overbrengen van goederen naar de wal, onmiddellijk nadat duidelijk werd dat het schip niet meer te redden was. Zo werd op 27 maart 1647 wat munitie en kleding gestuurd naar een kleine groep mensen die het strand hadden weten te bereiken. Ze werden al snel gevolgd door anderen, waaronder twee timmerlieden en hun gereedschap om een tent te bouwen. Hun boot liep echter vol water door overspoelende golven en de mannen moesten in zee springen om hun leven te redden. Een van de timmerlieden, die niet kon zwemmen, verdronk. Gedurende de ochtend van de volgende dag lieten twee Engelse schepen anker vallen op de rede. Ze raakten al snel betrokken bij de bergingsoperaties en namen 40 bemanningsleden van de *Haarlem* mee toen ze een paar dagen later hun reis voortzetten.

Op 1 april arriveerde de *Schiedam* en er vond een bijeenkomst plaats van de officieren van de drie VOC-schepen. Ze besloten dat Leendert Jansz en eerste stuurman Claes Winckels samen met zestig anderen achter zouden blijven om een zo groot mogelijk deel van de lading te bergen. In de daaropvolgende dagen werd in de duinen een versterking gebouwd en een put voor vers drinkwater gegraven. Gedurende de eerste helft van april 1647 werd verder gebouwd aan het onderkomen en werd het overbrengen van goederen en mensen voortgezet. Op 12 april vertrokken de *Witte Olifant* en *Schiedam* naar de Republiek met een deel van de geborgen goederen. Bij terugkeer, respectievelijk op 9 en 10 augustus 1647, werd de VOC-leiding geïnformeerd over het lot van de *Haarlem*.



Op 8 maart 1648 voer het eerste schip van de retourvloot uit Batavia voor dat jaar de Tafelbaai binnen op weg naar de Republiek. Van 8 tot 19 maart gingen in totaal 12 rijkbeladen retourschepen met ongeveer 1.566 zeelieden, soldaten en passagiers voor anker op de rede onder bevel van Wollebrant Geleijnsz de Jongh. Deze energieke commandant gaf al snel opdracht om geborgen materieel, goederen en vracht van de *Haarlem* aan boord van de vloot te brengen. De geborgen lading bestond uit 272.762 pond peper, 144 balen en zes zakken met kaneel, 100 kisten met suiker, 109 balen textiel van Guinea, zeven kisten met indigo en 140 kratten met porselein, waarvan een groot deel beschadigd was. Er werden ook enkele kanonnen veilig gesteld, maar vier zware ankers en 19 ijzeren kanonnen bleven in het wrak achter omdat het te moeilijk was om ze te bergen.



Op 3 april 1648 vervolgde de vloot de terugreis met aan boord de 62 opvarenden van de *Haarlem*. Omdat er aan de Kaap onvoldoende proviand kon worden verkregen, werd besloten naar het eiland Sint-Helena te varen. Van daaruit werd de reis op 5 mei voortgezet. Het laatste deel van de reis duurde iets meer dan drie maanden, en velen werden ziek of stierven door een gebrek aan verse proviand. Op 7 en 8 augustus keerden alle schepen veilig terug in de Republiek.

Bij terugkomst werden enkele opvarenden van de *Haarlem* ondervraagd door een commissie van ambtenaren van de kamer Amsterdam. Waarschijnlijk rond diezelfde tijd begonnen Leendert Jansz en een andere VOC-functionaris, Matthijs Proot genaamd, een voorstel op te stellen voor de stichting van een verversingsstation voor passerende schepen aan de Kaap. Deze Remonstrantie werd op maandag 26 juli 1649 aan de VOC aangeboden en het jaar daarop onder de aandacht van de Heren XVII gebracht. Op 20 augustus 1650 besloten de directeurs ten gunste van het voorstel.

De Remonstrantie geeft gedetailleerde informatie over Kaap de Goede Hoop tijdens het midden van de 17e eeuw en heeft rechtstreeks bijgedragen aan de beslissing om hier een verversingspost te vestigen. Het bevat observaties betreffende de natuurlijke omgeving en omstandigheden, en stelt de aanleg van een tuin voor om groenten en fruit te verbouwen om passerende schepen te kunnen bevoorraden.

“... aangezien de grond [...] zeer goed en vruchtbaar is, en aangezien tijdens het droge seizoen het water [...] de tuin in kan worden geleid om alles te irrigeren, zullen alle dingen net zo goed groeien als op elke andere plaats ter wereld”.

Andere voorzieningen, zoals vlees, konden door ruilhandel worden verkregen. De auteurs rapporteerden positief over de inheemse bevolking en voerden aan dat zij geen wetteloze kannibalen waren, maar gewone mensen. In verschillende passages wordt hun vriendelijke houding en gastvrijheid benadrukt. Hoewel enkele Europeanen door hen waren gedood, werd dit als volgt verklaard.

“Het staat daarom buiten twijfel dat het vermoorden van onze mensen meer wordt veroorzaakt door wraak vanwege veediefstal, dan omdat ze hen willen opeten. We moeten dus niet de inheemse bevolking, maar onze eigen mensen de schuld geven voor hun grove ondankbaarheid”.



De auteurs impliceren ook dat sterkere banden tussen de lokale bevolking en mensen van overzee zouden kunnen worden ontwikkeld want: “... ze spreken een paar woorden [in het Nederlands], dus het lijkt geen twijfel dat ze onze taal kunnen leren”. Ook werd het noodzakelijk geacht dat de verversingspost: “...een goede commandant krijgt die de inheemse bevolking beleefd behandelt en die betaalt voor alles wat van hen wordt geruild...”. Dit blijkt ook uit een VOC-instructie van 12 december 1651: “...het zal nodig zijn om goed contact met de inwoners te onderhouden [...] en het moet worden voorkomen dat aan hen of hun vee schade berokkent wordt...”.

Op 6 april 1652 ging het VOC-schip *Dromedaris* voor anker in de Tafelbaai. Het was op 24 december 1651 samen met de *Reiger* en *Goede Hoop* uit de Republiek vertrokken. De drie schepen vervoerden bijna 100 mensen om een vestiging van de Compagnie te stichten. De leiding van de onderneming was in handen van Johan of Jan Anthonisz van Riebeeck (*1619 - †1677). In het daaropvolgende decennium legden commandant Van Riebeeck en zijn mensen de basis voor de verversingspost die zich later zou ontwikkelen tot de stad Kaapstad.



Van Riebeeck trad op jonge leeftijd in dienst van de VOC en voer in april 1639 naar Batavia. In 1645 nam hij de leiding over de handelspost van de Compagnie in Tongking in Vietnam. Van daaruit ging hij naar Decima in Japan, waar hij werd ontheven van zijn taken en teruggestuurd naar de Republiek nadat hij een verbod op particuliere handel had genegeerd. Hij keerde terug aan boord van de *Koning van Polen*, een van de 12 schepen van de retourvloot van 1648 die de mannen van de *Haarlem* repatrieerde. Tijdens de tussenstop in Tafelbaai, en mogelijk tijdens het laatste deel van de reis, verzamelde hij informatie door directe observatie en gesprekken met een deel van de bemanning van het verongelukte schip. Bij zijn terugkeer werd hij berecht en ontslagen. Toen hij na veel gekruip ongeveer twee jaar later weer in dienst van de VOC kwam, werd hij gerehabiliteerd en kreeg hij de opdracht de nieuwe vestiging te stichten. Het valt te betwijfelen of hij de juiste persoon was voor deze taak, aangezien hij tijdens zijn ambtsperiode meer dan eens de instructies overtrad die hem waren gegeven. Ook kon hij zich niet vinden met het positieve oordeel van Leendert Jansz over de inwoners, omdat hij van mening was dat ze: "... volstrekt onbetrouwbaar zijn, maar een meedogenloze bende die gewetenloos leeft ...".

In oktober 1988 werd het plan opgevat om de geschiedenis van de *Haarlem* nader te onderzoeken. Dit leek relevant vanwege de belangrijke rol die dit schip onbewust heeft gespeeld in de vorming van de multiraciale en multiculturele samenleving die vandaag de dag in Zuid-Afrika bestaat. De eerste werkzaamheden waren gericht op het traceren van beschikbare gegevens. Hieruit werd duidelijk dat er destijds weinig informatie beschikbaar was en dat een deel hiervan, dat werd gepubliceerd, onbetrouwbaar was. Nader onderzoek in archieven en bibliotheken in Zuid-Afrika en het Nationaal Archief in Den Haag gaf aan dat relevante historische documenten bewaard zijn gebleven, maar dat slechts een deel hiervan was bestudeerd. In dit kader is het dagboek van onderkoopman Leendert Jansz van het grootste belang. Hoewel slechts een deel bewaard is gebleven – dat de periode van 25 maart tot 14 september 1647 beslaat – heeft dit dagelijkse verslag van de gebeurtenissen, aangevuld met informatie uit verwante correspondentie en de Remonstrantie, een gedetailleerde reconstructie van de ondergang van de *Haarlem* en de daaropvolgende gebeurtenissen mogelijk gemaakt.

Sinds 2012 wordt het *Haarlem* Project uitgevoerd onder auspiciën van het African Institute for Marine & Underwater Research, Exploration & Education (AIMURE). AIMURE is een non-profit en niet-gouvernementele organisatie. De belangrijkste doelstellingen van het *Haarlem* Project zijn het lokaliseren van het scheepswrak en het overlevingskamp, dat de naam Fort Zandenburch kreeg. Daartoe zijn in de loop der jaren diverse onderzoeken uitgevoerd. Deze omvatten regelmatige veldwandelingen in de hoop om sporen van het kamp te vinden. Dit werd gevolgd door geofysische opmetingen met behulp van een magnetometer. Dit instrument detecteert verstoringen in het magnetische veld van de aarde die kunnen duiden op zowel het scheepswrak als het bijbehorende overlevingskamp. De geofysische onderzoeken werden gevolgd door proefopgravingen. Eén daarvan, uitgevoerd op zondag 9 september 2018, bracht materiaal aan het licht dat overeenkomt met dat van andere VOC-scheepswrakken.



Archiefonderzoek dat werd uitgevoerd in het kader van het *Haarlem* Project richtte zich op documenten en kaartmateriaal. Het parallel bestuderen van deze twee verschillende soorten bronnen resulteerde in een bepaling, bij benadering, van de locaties waar het wrak en Fort Zandenburch zich zouden moeten bevinden.

Verschillende historische bronnen geven aan dat de *Haarlem* aan de grond liep in het noordoostelijke deel van de Tafelbaai, in ondiep water vlakbij een zandstrand. De maximale afstand tot de kust bedroeg ongeveer 60 meter. Ook werd de afstand tot de plaats waar VOC-schepen normaal voor anker gingen en waar bemanningen aan land gingen, aangegeven als 1,5 (Nederlandse) mijl of ongeveer 11.112 meter. Deze informatie werd geprojecteerd op een moderne kaart van Tafelbaai en vergeleken met de verschillende historische kaarten en zeekaarten die waren verzameld.

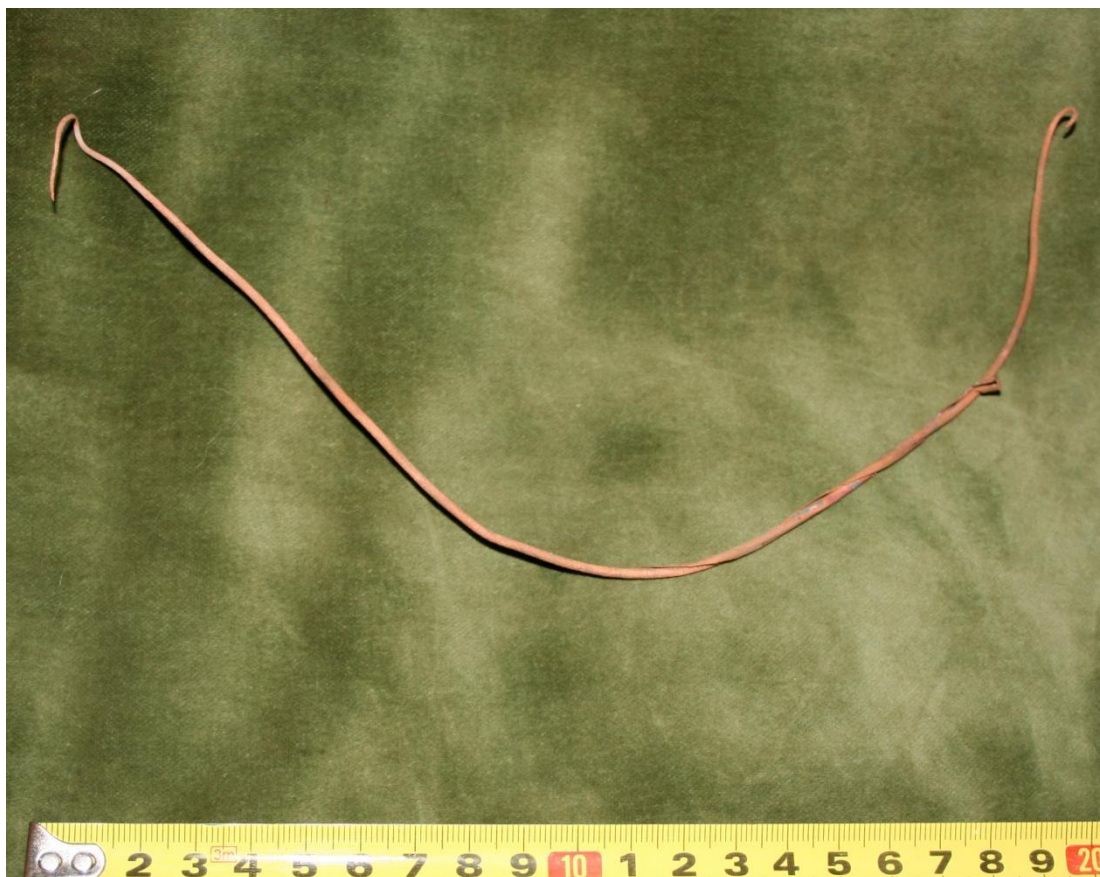
Zowel de schriftelijke bronnen als het cartografische materiaal leverden verdere aanwijzingen op over de situatie in de 17e eeuw, waaruit bleek dat het wrak van de *Haarlem* zeer dicht bij een gebied met zoutpannen lag. Dit wordt bevestigd door Jan van Riebeeck in een aantekening in zijn dagboek van maandag 20 mei 1652. “Een bezoek gebracht aan het wrak van het schip *Haerlem* dat we nog in het zand begraven zagen liggen. [...] zout halen, dat we in die omgeving in grote hoeveelheden aantreffen ...”. Bijna zeven jaar later vermeldt hij: “...grote zoutpannen boven het wrak ...”.



Vervolgens werd een geologisch onderzoek uitgevoerd. Aan de basis lag informatie over de stratigrafie van het gebied waar Fort Zandenburch was gevestigd. Dit werd gedocumenteerd door de bemanning van de *Haarlem* toen zij een put groeven om in drinkwater te voorzien. Het doel van het onderzoek was om de lokale stratigrafie te vergelijken met het grotere omliggende gebied. De resultaten wezen op een locatie in de directe nabijheid van de positie die op basis van de historische bronnen al eerder was vastgesteld.

De resultaten van de gecombineerde historische, cartografische, geologische en geofysische onderzoeken komen tevens overeen met de resultaten van de proefopgraving die op 9 september 2018 werd uitgevoerd. Tijdens deze beperkte opgraving zijn onder meer handgesmede spijkers, bladlood en een koperen plaat met loodbekleding gevonden die sterk overeenkomen met vondsten uit andere VOC-scheepswrakken. Historische bronnen geven aan dat de voor- en achtersteven, evenals het roer van VOC-schepen vaak waren bekleed met met lood beklede koperen platen. Het grootste deel van de romp was echter bedekt met ijzeren spijkers die, eenmaal gecorrodeerd, een beschermende ijzerhoudende laag vormden tegen de scheepsworm en andere schadelijke organismen. Op VOC-scheepswrakken is bladlood alomtegenwoordig. Om kleinere openingen in de romp waterdicht te maken werden stukken lood gebruikt om deze af te dekken, terwijl de mondingen en zundgaten van kanonnen vaak bedekt waren met loden platen om het buskruit binnenin droog te houden.

Een ander interessant object dat is gevonden is hoogstwaarschijnlijk een halssieraad, gemaakt van een dun staafje handgetrokken koper. Het dagboek van Leendert Jansz verwijst naar het feit dat de mannen van de *Haarlem* koper ruilden met de inheemse bevolking en het dagboek van Jan van Riebeeck staat vol verwijzingen naar deze praktijk. Op 18 december 1652 schrijft hij: "...ze hadden al veel koper van ons ontvangen, waar ze druk mee bezig waren om armbanden en kettingen voor sieraden te maken". Op 14 januari 1653 rapporteerde hij: "Toen ik ondertussen met onze tolk Harry besprak wat de Saldanhars met het koper deden, liet hij ons in gebroken Engels weten dat ze er de armbanden en kettingen van maakten die we ze hebben zien dragen. Deze ruilden ze met bepaalde andere stammen ver landinwaarts voor vee, en verkregen vervolgens elk jaar meer koper van de Nederlandse en Engelse schepen ...". Dit ogenschijnlijk onopvallende object kan dus de interactie tussen inheemsen en mensen van overzee symboliseren.





Het *Haarlem* Project is een spannende fase ingegaan. De verschillende onderzoeken die tot heden zijn uitgevoerd hebben sterke aanwijzingen opgeleverd voor de locatie van het wrak, maar materiaalanalyses van de opgegraven metalen moeten nog worden uitgevoerd. Als hieruit een Centraal- of Noord-Europese herkomst blijkt, dan levert dit een verdere positieve aanwijzing op, aangezien de VOC vooral metalen uit deze streken importeerde. De volgende stap is het uitvoeren van kernboringen in het betreffende gebied. Als dit houtmonsters oplevert die geïdentificeerd en gedateerd kunnen worden, dan zal dit een verdere stap betekenen in de positieve identificatie van de locatie.

Alleen een opgraving kan 100% zekerheid geven dat de *Haarlem* is gevonden. Dit zal complex en kostbaar zijn. Vanwege de ligging is het niet mogelijk om het schip onder water op te graven. In plaats daarvan moet er een dam omheen worden gebouwd om graafwerkzaamheden in een relatief droge omgeving mogelijk te maken. Indien het scheepswrak wordt opgegraven en gedocumenteerd, zal het ter plaatse opnieuw moeten worden begraven. Dit is de meest haalbare en beste optie om dit object voor toekomstige generaties te beschermen.

Het *Haarlem* Project is tot nu toe een particulier initiatief. Er is geen cent ontvangen van de lokale, provinciale of landelijke overheid, noch van het land waar het schip vandaan kwam. De afgelopen 37 jaar zijn alle onderzoeken uitgevoerd door particulieren, deels ondersteund door donaties in natura van een handvol sponsors. Deze situatie is niet langer houdbaar. Rekening houdend met wat al is bereikt, maar nog meer door de belangrijke rol die dit project in de toekomst kan spelen in acht te nemen, moeten overheden hierbij betrokken worden. Alleen op deze manier kan de symbolische betekenis van de *Haarlem* als bakermat van de Regenboognatie van Zuid-Afrika ten volle worden erkend en gewaardeerd.

Verwijzingen

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.

Artikelen:

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.