



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## **Timmeren te Cochin: Scheepsbouw op de VOC- scheepstimmerwerf in Cochin**

Odegard, E.

### **Citation**

Odegard, E. (2017). Timmeren te Cochin: Scheepsbouw op de VOC-scheepstimmerwerf in Cochin. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 36(2), 22-39. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306274>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306274>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

# Timmeren te Cochin

## *Scheepsbouw op de VOC-scheepstimmerwerf in Cochin*

A possible shipwreck in New Zealand's Midge Bay area was claimed to represent proof of a European voyage to the island during the years between the expeditions of Tasman and Cook. A piece of teak was dated to circa 1696–1716. The archeologists responsible for the dating argued that the wreck was most likely a voc ship built in Asia. This analysis immediately garnered them fierce criticism, notably from Wendy van Duivenvoorde, who argued (amongst other things) that the voc simply did not build ships in Asia, so a teak wreck could not be a voc vessel.

But the voc did in fact operate shipyards in Asia. This article examines one of these, the yard at Cochin. The voc's shipbuilding activities in Asia have long been ignored. In so far as attention was drawn, the focus was primarily on Batavia's yard at Onrust where the East Indiamen were repaired. But at Cochin the voc actually built significant numbers of seaworthy vessels. Even before the city was finally taken by voc forces in January 1663, the company had discussed the prospects of a yard at Cochin. Proponents noted that teak was abundant and argued that since the Portuguese had built ships at Cochin, so should the voc. Indeed, a yard was established and besides smaller vessels, the yard produced the larger yacht *Standvastigheid* in 1687–1688. This vessel measured 32.7 meters in length and 7.8 meters in width, clearly showing that building larger vessels was perfectly possible. But building large ships as this was subsequently prohibited by the company Directors, who argued that building ships in the Netherlands was cheaper. The yard in Cochin thus specialized in building smaller vessels for the local trade and communications within and between the voc's South Asian commands. Besides building for Malabar itself, the yard produced vessels for Ceylon, Coromandel and Bengal. The production seems to have peaked in the period 1728–1740, for which it is possible to follow production in detail and provide information on the costs of construction and the division of labour costs and material.

From the 1740s the yard seems to have gone into decline, as the voc's position in Malabar became steadily more tenuous. From the 1760s onwards mentions of the yard become scarce, though the yard appears in maps until the last years of Dutch presence in Cochin in the 1790s. After the conquest of the city in 1796, the British established a yard in Cochin, possibly using the remains of the voc's yard.

## INLEIDING

In 1982 werd in Midge Bay, een baai op het Noordereiland van Nieuw-Zeeland, een scheepswrak gevonden. Dit was in zichzelf niet uitzonderlijk, er liggen meer wrakken aan de mond van de moeilijk te bezeilen baai. Recent onderzoek op in 1982 geborgen stukken hout wijzen echter op een bouwperiode van het schip tussen 1696 en 1716, wat het een bijzondere vondst zou maken. Aangezien de geborgen stukken hout teak en lagerstroemia zijn, gaat het om een in Zuid- of Zuidoost-Azië gebouwd schip. De archeologen die het onderzoek op de stukken hout uitvoerden presenteerden de hypothese dat het om een in Azië voor de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc) gebouwd schip gaat, wat zou betekenen dat er na de reis van Tasman in 1642 en voor het bezoek van Cook in 1769 nog een reis naar Nieuw-Zeeland is ondernomen.<sup>1</sup> Dit kwam hen op felle kritiek te staan van Wendy van Duivenvoorde, die onder andere onderzoek deed naar de resten van de *Batavia*.<sup>2</sup> Zij betoogde dat het veel te ver ging om op basis van de onderzochte stukken hout te beweren dat het hier om een voc-schip ging. Bovendien, zo stelde zij, bouwde de voc geen schepen in Azië die de omvang hadden van het gevonden wrak.<sup>3</sup> Duivenvoorde stelde dat de voc al haar zeegaande schepen alleen in Nederland bouwde en simpelweg geen interesse had voor een scheepsbouwprogramma in Azië. Zij verwees hierbij alleen naar de werf bij Batavia. Dit artikel zal aantonen dat de voc echter wel degelijk schepen in Azië bouwde, zowel kleine vaartuigen voor de lokale vaart als grotere zeeschepen. Deze nieuwbouw vond echter niet plaats op de werf Onrust bij Batavia, maar op tot op heden minder bestudeerde werven op de 'buitencomptoiren'. In dit artikel staat één van deze werven centraal: de scheepswerf bij Cochin in Zuidwest-India.

Het scheepvaartbedrijf van de voc is wellicht één van de meest onderzochte aspecten van het bedrijf. De publicatie in de jaren tachtig van de vorige eeuw van het standaardwerk *Dutch Asiatic Shipping* maakte het mogelijk om het intercontinentale scheepvaartverkeer te kwantificeren en om zaken als scheepstypes en reisduur te vergelijken met andere Oost-Indische compagnieën.<sup>4</sup> Deze aandacht voor het intercontinentale scheepvaartverkeer van de voc betekende niet dat er een evenredige aandacht bestond voor de andere pijler van de compagnie als scheepvaartonderneming: de intra-Aziatische vaart. Hoewel de organisatie van de Aziatische handel misschien wel een van de meest belangrijke verschillen was tussen de voc en haar Engelse en andere

1 J. Palmer e.a., 'The discovery of New Zealand's oldest shipwreck – possible evidence of further Dutch exploration of the South Pacific', *Journal of Archaeological Science* 42 (2014) 435–441, aldaar 441.

2 W. van Duivenvoorde, *Dutch East India Company shipbuilding: the archaeological study of Batavia and other seventeenth-century*

*voc ships* (College Station 2015).

3 W. van Duivenvoorde, 'Response: the discovery of New Zealand's oldest shipwreck', *Journal of Archaeological Science* 46 (2014) 191–194, aldaar 192.

4 J.R. Bruijn, 'Schepen van de voc en een vergelijking met de vaart op Azië door andere compagnieën', *BMGN* 99:1 (1984) 1–20.

Europese rivalen, bleef dit aspect van de compagnie nog een tijd lang onderbelicht. Hier is de afgelopen jaren verandering in gekomen. Els Jacobs bracht in 2002 het intra-Aziatische handelsverkeer in kaart. De focus lag hierbij vooral op de producten die door de VOC in Azië werden verhandeld. Het recentelijk afgeronde project Boekhouder-Generaal Batavia maakt een schat aan kwantitatieve data rond de intra-Aziatische handel toegankelijk voor onderzoekers. Maar deze focus op producten en routes brengt het dagelijks reilen en zeilen van het scheepvaartbedrijf in Azië nog niet scherper in beeld. Robert Parthesius heeft het intra-Aziatische scheepvaartverkeer in kaart gebracht voor de periode tot 1660.<sup>5</sup> Helaas valt Cochin hier buiten aangezien de plaats pas in januari 1663 door de VOC werd veroverd. Bovendien dekte het intra-Aziatische handelsverkeer slechts een gedeelte van de scheepvaartbewegingen van de compagnie in Azië.

Het scheepvaartverkeer van de VOC in Azië was op veel fronten complexer en gevarieerder dan de intercontinentale vaart met de grote retourschepen. Schepen onder de vlag van de compagnie voerden een veelheid aan taken uit. Naast de eigen handel en het vervoer van personeel, goederen, en brieven tussen de vestigingen, werden er ook patrouilles uitgevoerd in gebieden waar de compagnie voor zich een monopolie opeiste: onder andere de Molukken, Ceylon en de kust van Malabar.<sup>6</sup> Tevens werden er militaire expedities ondernomen, zowel tegen Aziatische als Europese vijanden, variërend van het uitvoeren van landingen en ondersteunen van operaties te land, tot het in zee brengen van hele vloten grote schepen die vijandelijk optreden op zee onmogelijk moesten maken.

Deze veelheid aan taken vereiste ook een veelheid aan scheepstypen en natuurlijk zeelui om deze schepen te bemannen. Ook hier is tot nog toe vooral de aandacht uitgegaan naar de grotere schepen: de 'navale macht' van retourschepen die voor kortere of langere tijd in Azië werden ingezet. Pas recentelijk is de aandacht meer verlegd naar Azië zelf, naar zeelui die werden geworven en naar schepen die er werden gebouwd en ingezet. In *Werkers van de wereld* onderzocht Matthias van Rossum voor het eerst de Aziatische zeelui in dienst van de VOC, en de samenwerking tussen Aziatische en Europese zeelieden. In het verlengde hiervan kwam de focus juist bij de 'kleine vloot' van de VOC te liggen: galjoten, pantjalangs, sloepen, gamellen en andere kleinere vaartuigen.<sup>7</sup> Deze schepen leverden op veel manieren cruciale diensten voor de compagnie. De lokale communicatie binnen gouvernementen werd verzorgd door de kleine schepen. Toezicht op door de VOC geclaimde, en met

5 R. Parthesius *Dutch ships in tropical water: The Development of the Dutch East India Company's Shipping Network in Asia 1595-1660* (Amsterdam 2010).

6 C. Nierstrasz, *In the Shadow of the Company: The Dutch East India Company and its Servants in its Period of Decline* (Leiden en

Boston 2012) 73-78.

7 M. van Rossum, *Werkers van de wereld: globalisering, arbeid en interculturele ontmoetingen tussen Aziatische en Europese zeelieden in dienst van de VOC, 1600-1800* (Hilversum 2014).

geweld afgedwongen, monopolies werd door de kleine schepen uitgevoerd. Inzet van de kleine scheepsmacht was bedoeld om smokkel tegen te gaan, maar gaf juist de bemanningen de mogelijkheid om zich te verrijken door zelf te smokkelen of door een oogje dicht te knijpen.<sup>8</sup> Dit soort kleine schepen was een categorie schepen die logischerwijs niet in Nederland werd gebouwd maar in Azië moest worden gekocht of aangebouwd. De werf te Cochin was één van de werven waar de compagnie in eigen beheer schepen bouwde. Naast kleine schepen werden incidenteel ook grotere schepen gebouwd en werden scheepsreparaties uitgevoerd.

Het onderwerp van de scheepsbouw van de compagnie in Azië is een onderbelicht onderdeel van het overzeese compagniesbedrijf. De werf Onrust bij Batavia is meer bekend, vooral vanwege haar rol in het onderhouden van de retourschepen.<sup>9</sup> Dit artikel richt zich, zoals gezegd, op een andere werf, namelijk die te Cochin in het commandement Malabar. Cochin was slechts één van de voc-werven in de Westerkwartieren: er waren verder werven te Galle, Colombo en Tutucorin. Maar Cochin lijkt de enige plaats te zijn geweest waar naast scheepsreparaties en de aanbouw van kleiner materiaal ook grotere zeeschepen werden gebouwd. Wat voor soort schepen werden er gebouwd en voor welke doeleinden? Hoe duur was de productie in Cochin en hoe snel kon er gebouwd worden? Dit artikel richt zich voornamelijk op de periode 1663–1750, met een nadruk op de periode 1730–1740 waarin veel gegevens over de werkzaamheden op de werf bekend zijn. Aan de hand van deze gegevens is het mogelijk meer te zeggen over de kosten en de technische mogelijkheden van de scheepsbouw door de voc in Azië. Verder onderzoek moet aantonen wat de totale productie van voc-schepen in Azië is geweest.

## VOC-SCHEEPSWERVEN IN EUROPA EN AZIË

In de literatuur komt vooral de scheepsbouw van de voc in de Republiek aan bod. De voc exploiteerde voor eigen rekening zes grote werven: in Amsterdam, Middelburg, Rotterdam, Delftshaven, Hoorn en Enkhuizen. De voc bouwde dus in principe haar eigen schepen, al werd van deze regel herhaaldelijk

8 De ervaringen van een zeeman op dit soort kleine patrouilles zijn aardig beschreven in P. Moree en P. van Sterkenburg, *Verdrinken zonder water: De memoires van voc-matroos Jan Ambrosius Hoorn, 1758–1778* (Zutphen 2014) 119–120, 122–134.

9 Zie bijvoorbeeld: L.J. Wagenaar, 'Het eiland Onrust bij Batavia als onderdeel van het voc-scheepsbedrijf in de 17e en 18e eeuw', *Antiek, tijdschrift voor liefhebbers en kenners van oude kunst en kunstnijverheid* 25:2 (1990) 65–80, 76–80 handelt over

scheepsreparaties, nieuwbouw wordt hier niet genoemd; H. Bonke, 'Het eiland Onrust: Van scheepswerf van de voc tot bedreigd historisch-archeologisch monument' in: M.H. Bartels, E.H.P. Cordfunke en H. Sarfatij eds., *Hollanders uit en thuis: Archeologie, geschiedenis en bouwhistorie gedurende de voc-tijd in de Oost, de West en thuis. Cultuurhistorie van de Nederlandse expansie* (Hilversum 2002) 45–60. Ook hierin komt nieuwbouw niet aan de orde.

afgeweken en werd bijvoorbeeld in 1659–1660 een aantal grote schepen van admiraliteiten en particuliere werven opgekocht.<sup>10</sup> Ook in de achttiende eeuw vond dit nog plaats: het schip *Herstelder* waarmee G.W. van Imhoff in 1742 naar Indië voer was datzelfde jaar nog bij wijze van experiment van de admiraliteit van Amsterdam aangeschaft. De compagnie hoopte zo ervaring op te doen met de nieuwe scheepsbouwmethoden die de Engelse scheepsbouwmeester Charles Bentam op de admiraliteitswerf had geïntroduceerd.<sup>11</sup> In tegenstelling tot de voc huurde haar Engelse rivaal schepen van een beperkte groep scheepseigenaren. De East India Company (EIC) was in een breder Europees perspectief overigens een uitzondering, aangezien de andere Oost-Indische compagnieën wel hun schepen zelf in eigendom hadden en ook vaak zelf bouwden.<sup>12</sup> De voc-werven in de Republiek waren van groot economisch belang voor de steden waarin ze gevestigd waren. Dit gold zeker voor de kleinere kamersteden als Hoorn en Enkhuizen waar het relatieve belang van de voc- en admiraliteitswerven in de loop van de achttiende eeuw steeds groter werd.<sup>13</sup> De Amsterdamse werf was verreweg de grootste voc-werf en een van de grootste industriële bedrijven in het vroegmoderne Europa.<sup>14</sup> De voc gaf in de loop van de achttiende eeuw niet minder dan 823 miljoen gulden uit aan equipage en bouwde ruim 350 schepen.<sup>15</sup>

De keuze voor het aanbouwen in eigen beheer is opmerkelijk. De Republiek kende immers een bloeiende particuliere scheepsbouwindustrie waar de schepen ook gebouwd hadden kunnen worden. Alleen al in de Zaanstreek waren op het hoogtepunt in 1670–1679 niet minder dan 112 personen geregistreerd als scheepsbouwer of scheepshandelaar.<sup>16</sup> De keuze voor het in bedrijf houden van eigen werven was waarschijnlijk ingegeven door een wens om zo meer invloed uit te kunnen oefenen op het resultaat. De charters voor de te bouwen schepen werden, zeker vanaf het laatste kwart van de zeventiende eeuw, inderdaad regelmatig veranderd en de kamers zagen erop toe dat de scheepsbouwmeesters zich aan deze charters hielden.<sup>17</sup>

10 Het ging hierbij om *Huis te Swieten* van de admiraliteit van Amsterdam, de *Beurs van Amsterdam*, *Stadhuis van Amsterdam*, *Wassende Maen* en *Rijzende Son*.

11 Voor de introductie van de Engelse scheepsbouwmethoden bij de admiraliteit, zie: J.R. Bruijn, 'Engelse scheepsbouwers op de Amsterdams admiraliteitswerf in de achttiende eeuw: enkele aspecten', *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis* 25 (september 1972) 18–24.

12 Bruijn, 'Schepen van de voc', 3–4.

13 J.P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam 1989) 136–142.

14 R. van Gelder en L. Wagenaar, *Sporen van de Compagnie: de voc in Nederland* (Amster-

dam 1988) 74.

15 F. Gaastra, 'Arbeid op Oostenburg. Het personeel van de kamer Amsterdam van de Verenigde Oostindische Compagnie' in: Werkgroep voc-Oostenburg, *Van voc tot Werkspoor* (Utrecht 1986) 65–80, 67.

16 A. van Braam, 'Over de omvang van de Zaanse scheepsbouw in de 17e en 18e eeuw. De Zaanse scheepsbouw: functie en structuur', *Tijdschrift Holland* 1 (1992) 33–49, aldaar 40.

17 J.R. Bruijn, F. Gaastra en I. Schöffer, *Dutch Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries. Volume 1: introductory volume* (Den Haag 1987) 37–52.

Maar de voc betrok niet ál haar schepen van Europese werven. Ook in Azië werd er voor de voc getimmerd. Jaap Bruijn noemt een aantal voorbeelden van in Azië aangekochte schepen, onder andere de *Batavier* die in 1735 in Batavia werd gebouwd. Uitzonderlijk genoeg werd dit schip ook ingezet op de vaart tussen Nederland en Azië.<sup>18</sup> Aangezien Bruijn vooral geïnteresseerd was in de intercontinentale handel, komen de in Azië zelf ingezette schepen niet voor in zijn beschouwing over de schepen van de voc. Volgens de Hoge Regering waren in 1680 niet minder dan 96 in Azië gebouwde scheepjes in de vaart.<sup>19</sup> Dit getal roept een aantal vragen op: waar in Azië werden deze schepen gebouwd en werden ze op particuliere werven of op door de voc geëxploiteerde werven uitgerust? Wat voor schepen werden er gebouwd en hoeveel kostte het om in Azië een schip te bouwen? De enige voc-werf waar onderzoek naar is gedaan is de grote werf op het eiland Onrust in de baai voor Batavia. Hier werden de retourschepen gerepareerd en onderhouden, maar nieuwbouw lijkt er niet of slechts sporadisch plaatsgevonden te hebben. Ook onderzoek naar aan de scheepsbouw verwante bedrijvigheid, zoals door de voc gebouwde houtzaagmolens, heeft zich nog vooral op Java gericht.<sup>20</sup> Anders dan in Onrust werden vanaf de verovering in 1663 op de werf in Cochin wel schepen gebouwd.

#### DE VROEGE JAREN EN DE BOUW VAN DE STANDVASTIGHEID, 1663–1700

Cochin werd op 7 januari 1663 door een voc-strijdmacht onder bevel van Rijckloff van Goens veroverd. Snel daarna maakten Van Goens en Jacob Hustaert de staat op van de pas veroverde stad. In een missive aan de Hoge Regering en de Heren xvii meldden de heren dat teak in Cochin erg goedkoop was en dat zaaglonen laag waren. Interessant is de volgende zin in de brief: “djatihout sijnde het beste timmerhout van India is hier seer abundant, verclarende de Portugesen genoch om jaerlijcx . . . schepen te timmeren”.<sup>21</sup> Het nummer van het jaarlijks aantal aangebouwde Portugese schepen was niet ingevuld. Van Goens wilde evenals de Portugezen schepen in Cochin bouwen en speelde een doorslaggevende rol in de inrichting van het toekomstig voc-commandement Malabar. Cochin zou tot 1670 onder zijn bevel ressorteren: Malabar was een ondercommando van het gouvernement van Ceylon in Colombo. Om te ervaren hoe duur de scheepsbouw te Cochin in de praktijk zou uitvallen, kreeg aantredend commandeur Isbrand Godske in maart 1664 van Hustaert opdracht “een jagtje soo groot als omtrent de *Kat*, dog wat defen-

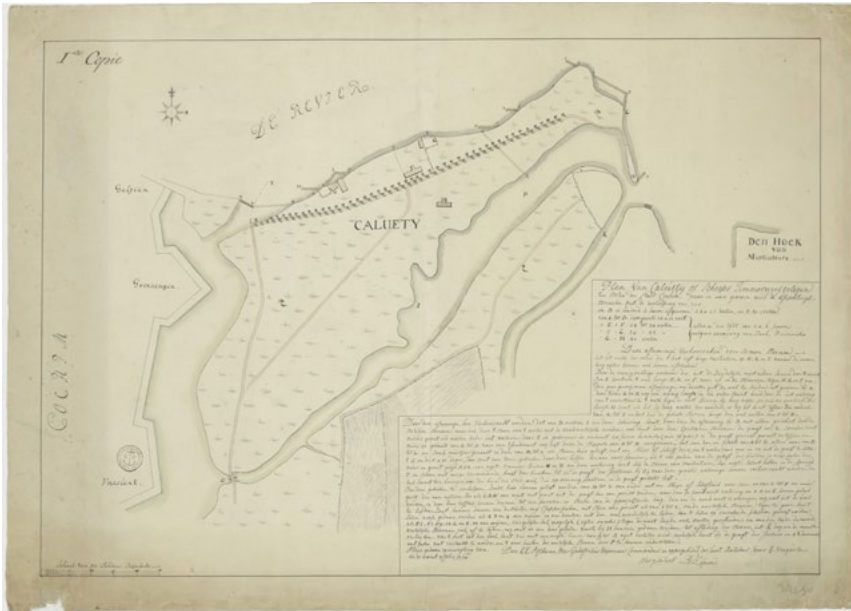
18 Bruijn, ‘Schepen van de voc’, 4.

19 F. Gaastra, *Bewind en beleid 1672–1702* (Zutphen 1989) 167.

20 P. Boomgaard, ‘Technologies of a trading empire: Dutch introduction of water- and windmills in early-modern Asia, 1650s–1800’,

*History and Technology* 24:1 (2008) 41–59, aldaar 49–50.

21 Nationaal Archief te Den Haag (NL-HANA), Verenigde Oostindische Compagnie (nummer toegang 1.04.02) (voc), inv.nr. 1239, p. 1639.



Dit is de enige detailkaart van het gebied van de buitenwerf van Cochin. Die lag ten oosten van de stad op het eilandje Caluety. De gebouwen op de kaart behoorden waarschijnlijk tot de werf. Deze gebouwen worden niet in de legenda geduid: de kaart is namelijk een voorstel om de afslag van de kustlijn tegen te gaan. Handschriftkaart door D. Zynen, oktober 1764. DEN HAAG, NATIONAAL ARCHIEF.

civer ten oorlog” aan te bouwen.<sup>22</sup> Van het jacht de *Kat* is helaas weinig meer bekend dan dat het in april 1664 op een reis van Surat naar Basra terug moest keren vanwege de slechte staat van onderhoud, en dat het in augustus 1665 in Bengalen wegens bouwvalligheid werd afgelegd.<sup>23</sup> Het scheepje was dus in 1664 aan de Indiase westkust en kon dienen als voorbeeld voor het te bouwen schip te Cochin, hoewel de instructie erg vaag was. Het op de *Kat* gemodelleerde jachtje zou waarschijnlijk gebruikt worden voor de vaart tussen verschillende comptoiren. Vier jaar later kreeg commandeur Lucas van der Dussen opdracht om sloepen te bouwen voor Cochin, Quilon, Cannanore, Bengalen en Surat. De werf te Cochin voorzag dus niet alleen Malabar van schepen, maar ook andere Zuid-Aziatische voc-vestigingen. Het betrof hier sloepen die binnen één gouvernement, commandement of directie konden worden ingezet. In Bengalen zou een relatief klein vaartuig als een sloep de communicatie tussen de langs de rivier de Hooghly gelegen voc-vestigingen kunnen onderhouden.

Het risico van het aanhouden van een scheepswerf in een buitencomptoir als Cochin blijkt uit de controverse tussen Rijkloff van Goens en Adriaan van Reede tot Drakensteyn in de jaren 1675-1677. Van Reede was commandeur van

22 H. 's Jacob, *De Nederlanders in Kerala*,; *De memories en instructies betreffende het commandement Malabar van de Verenigde*

*Oost-Indische compagnie* (Den Haag 1976) 22. Hustaert aan van Dielen, 6-3-1664.

23 NL-HANA, VOC, inv.nr. 1251, folio 1229-1230.

Malabar tot 1677, toen hij naar Batavia vertrok en toetrad tot de Hoge Regering. Voor zijn vertrek evalueerde hij het beleid van de VOC in Ceylon en Zuid-India en stelde enige adviezen op. Van Reede gebruikte deze mogelijkheid om felle kritiek te uiten op het beleid van Van Goens vader en zoon op Ceylon en Malabar. Van Goens sr. liet zich dit niet zomaar gebeuren. In een repliek beschuldigde hij Van Reede er onder andere van om op Cochin schepen te hebben laten bouwen voor rivalen van de VOC:

datmen aldaer voor Baba of op de naem an Sirchan Loddij selfs tot Cochien een groot schip bouwden soo konde sulx niet zijn, en dat was nochtans expres, om tegen 's Comp.s ijgen interest, en met peper en areecqnae Porto Novo versonden te werdenn, end at daer en boven op Malabaer evenwel noch overvloet van hout was, ende wij t'selve voor 'scomp.s scheepen, hoeckers ende packhuijsen, soo noodich hadden als d'armeluiden broot.<sup>24</sup>

Wat we hieruit kunnen opmaken is dat eind jaren zeventig van de zeventiende eeuw de werf in ieder geval in staat was om grotere zeegaande schepen te bouwen. De mogelijkheid om deze door de VOC gebouwde schepen in te zetten om de door de VOC afgekondigde handelsbeperkingen te omzeilen, zijn fascinerend. Helaas weten we niets over het schip zelf.

Meer is bekend over een schip dat een tiental jaar na de beschuldigingen van Van Goens werd gebouwd. Bij wijze van experiment werd in 1686-1687 het jacht de *Standvastigheid* gebouwd op de werf in Cochin. Het jacht mat 115½ voet over de stevens, was 27½ voet breed en had een diepgang van 11½ voet (32,7 meter lang, 7,8 meter breed en 3,3 meter hol) en werd bewapend met twaalf stukken geschut. De bouw van het jacht had in totaal een kleine 35.000 gulden gekost, inclusief alle equipagegoederen.<sup>25</sup> Commandeur Gelmer Vosburgh en de raad in Cochin waren enthousiast over het schip, dat zij als “seer hegt en sterk gebouwd” omschreven.<sup>26</sup> Helemaal kritiekloos waren ze niet. Zo klaagden de raadsleden dat de *Standvastigheid* niet was voorzien van een gedubbelde romp wegens een tekort aan spijkers. De smidse was blijkbaar niet in staat om genoeg spijkers te maken. Voor scheepsbouw waren meer grondstoffen nodig dan goedkoop hardhout. Naast metaalwerk waren in Cochin teer, touwwerk, zeilen en dergelijke moeilijk te krijgen.

Een ander probleem was specialistische kennis. Mocht het experiment worden voortgezet om “diërgel.[ijke] of nogh wel groter bodems te laten opbouwen”, dan waren volgens Vosburgh en de raad meer geschoolde “Hollandse of Nederlandse” sloopstimmerlieden nodig.<sup>27</sup> Van de noodzakelijke dertig tot veertig timmerlieden waren er maar zo'n vijftien aanwezig. Bovendien waren

24 NL-HANA, Hoge Regering Batavia (toegangnummer 1.04.17), inv.nr. 542.

25 NL-HANA, VOC, inv.nr. 8908, folio 142-153.

26 Ibidem, folio 99.

27 Ibidem.

ze niet allen even goed geschoold. Verder zou ook de werf verbouwd moeten worden. Volgens de raad van Malabar had Cochin behoefte aan een goed af te sluiten werfcomplex buiten de stad, waar een vaste wacht gelegd kon worden die diefstal van spijkers en andere scheepsbouwbenodigdheden zou kunnen voorkomen. Dit laat zien dat we ons niet te veel moeten voorstellen van de werf waar de *Standvastigheid* was gebouwd: waarschijnlijk niet veel meer dan een scheepshelling met eventueel een paar kleine bijgebouwen. De belangrijkste pakhuizen bevonden zich nog steeds bij de equipagewerf binnen de vesting. De zaagmolen lijkt in 1687 een windmolen te zijn geweest, aangezien de raad rapporteerde dat het vaak óf windstil was, óf zo hard waaide dat men de molen niet kon gebruiken.<sup>28</sup> Dit was echter geen probleem omdat er genoeg inheemse houtzagers voorhanden waren die de machinale kracht van de molen door spierkracht konden vervangen. Met voldoende hout om “chialoupen [sloepen – EO], boots, jagties, en andere kleene scheepjes aan te bouwen”, was het tekort aan timmerlieden des te nijpender.<sup>29</sup> De *Standvastigheid* had niet minder dan achttien maanden “onder bijl en dissel gestaan”. In het “kwade seizoen” waren de timmerlieden bovendien nodig om rolpaarden voor het geschut van de vesting te maken. Met meer personeel en een betere smederij hoopte de raad sneller schepen te kunnen bouwen. Zo zou in Cochin een vervanger voor het afgelegde jacht *Trincomalee* van het gouvernement van Ceylon gebouwd kunnen worden. Ook wilde de raad Coromandel van een aantal sloepen voorzien.<sup>30</sup>

Het zou echter heel anders lopen. Volgens commissaris-generaal Adriaan van Reede, die Cochin in 1690–1691 aandeed op inspectiereis van de Westerkwartieren, was de *Standvastigheid* door constructiefouten en slecht hout al na vier jaar zeer vervallen.<sup>31</sup> Hij meldde de Heren XVII dat de steven van het schip met ondeugdelijk hout was getimmerd “hetwelck van die het opsight daer over gehadt hebben niet te excuseren soude wesen”.<sup>32</sup> Het nieuws dat de raad in Cochin toch had besloten het schip te herstellen viel slecht bij de bewindhebbers.<sup>33</sup> Zij rekenden voor dat het bouwen van dergelijke, relatief grote schepen in de Republiek veel goedkoper was en het werd de werven in Azië verboden om schepen groter dan 60 voet (17 meter) op stapel te zetten. Deze order werd nogmaals herhaald op 22 augustus 1694. Alleen “boots, chialoupen en andere kleijne vaartuijgen” voor de lokale handel, patrouilles en het laden en lossen van de grote schepen mochten nog in Cochin worden gebouwd.<sup>34</sup>

28 Twintig jaar eerder was in een rapportage nog sprake van een getijdenmolen. Dit komt overeen met Boomgaard die meldt dat het om een watermolen ging, wat gezien de locatie ook aannemelijker is: P. Boomgaard, ‘Technologies of a trading empire’, 51.

29 NL-HANA, VOC, inv.nr. 8986, folio 18, uitgaande brief van Malabar, 17 december 1687.

30 Ibidem, folio 18 verso – 20 verso.

31 Voor de achtergrond van de inspectiereis

van Van Reede, zie: Gaastra, *Bewind en beleid*, 147–157.

32 NL-HANA, VOC, inv.nr. 323, Heren XVII aan Malabar, 6 juli 1693.

33 De *Standvastigheid* zou nog tot 1695 in de vaart blijven, en deed onder andere Japan en Zuid-Afrika aan.

34 NL-HANA, VOC, inv.nr. 323, Heren XVII aan Malabar, 22 augustus 1694.

Daarnaast was het plan de werf vooral als reparatiewerf in te richten. Schepen die onder het gouvernement van Ceylon vielen zouden in Cochin hersteld en onderhouden kunnen worden en ook passerende grote schepen op weg naar Batavia zouden in Cochin onder handen genomen mogen worden als ze “soodanigh te wesen geconstitueert dat se de reede niet sonder perijckel souden kunnen beseijlen”.<sup>35</sup> De werf zou verder als de ‘zaagmolen’ voor de VOC in Zuid-Azië gaan fungeren, door Coromandel en Ceylon van goedkope planken Malabaars hout te voorzien.

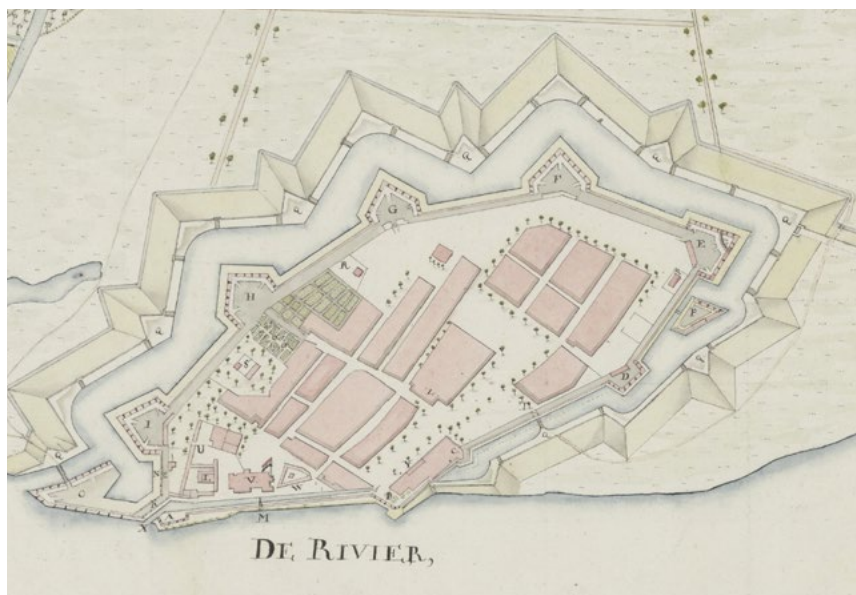
De memorie van overgave van Hendrik Zwaardcroon voor zijn opvolger Magnus Wichelman van 31 mei 1698 laat zien dat de activiteiten op de werf inderdaad afnamen. De buitenwerf lag stil “omdat het maken van scheepjes tot Cochin geen voortganck heeft genomen”.<sup>36</sup> De buitenwerf werd alleen nog gebruikt om houten balken te ontvangen, te zagen en op te slaan. Hiertoe was het terrein met een hekwerk omgeven en werd het door een wacht soldaten bewaakt. Nieuwbouw vond nu waarschijnlijk alleen nog plaats voor eigen gebruik van het commandement Malabar. Dit zou tot in de jaren twintig van de achttiende eeuw zo blijven.

#### **NIEUWBOUW 1700–1740**

Na het besluit van de Heren XVII om op de Aziatische werven alleen nog maar kleinere schepen te produceren, zwijgen de bronnen over de werf. Vanaf beginjaren dertig van de achttiende eeuw komen de werkzaamheden op de werf echter weer aan bod. Dit heeft misschien te maken met een andere manier van het opstellen van de brieven en papieren voor de Hoge Regering en de Heren XVII. Rapporten over de werf en de gebouwde of op stapel staande schepen werden nu als aparte bijlagen toegevoegd aan de missiven van de raad van Cochin. Hierdoor is het voor deze periode mogelijk om een meer gedetailleerd beeld te geven van de activiteiten op de werf en de veranderingen op het werfterrein zelf. Op een lijst uit 1730 van te restaureren vestingwerken en compagniegebouwen in en rondom Cochin, werd ook de werf opgenoemd. De opstellers van het rapport stelden dat een terrein van 260 × 300 voet met een muur diende te worden afgesloten. Binnen dit terrein zouden niet minder dan drie scheepshellingen moeten komen: een dwarshelling van 64 voet breed om schepen op te repareren en twee langshellingen van 64 en 40 voet breedte, met daarnaast ook nog een “logie daar nieuwe langs onder gemaakt kunnen werden” van 34 voet breedte. Bij dit complex zouden de gebruikelijke bijgebouwen worden opgetrokken: een woonhuis voor de scheepstimmerlieden, een wacht, een spijkerhuis, gebouwen om de ijzerwerken en het hout te bergen, een gebouw om planken te buigen, een pakhuis om harpuit te koken en twee afdaken om gezaagde en te zagen planken op te

35 Ibidem.

36 's Jacob, *De Nederlanders in Kerala*, 323.



Binnen de vesting Cochin liggen bij de monding van de gracht de gebouwen rond de binnenwerf: de equipagiewerf (letter U), het pakhuis (V), de 'dispens' (provisiekamer, W) en de smidse en wapenkamer (L). Ten oosten van de stad is de timmerwerf aangegeven (letter H). Detail van een handschriftkaart door A.A. Buyskes, kopie van een Franse kaart uit de jaren tachtig van de achttiende eeuw. DEN HAAG, NATIONAAL ARCHIEF.

stapelen. Dit alles moest in totaal voor 6.199 gulden worden aangelegd.<sup>37</sup> Deze werkzaamheden zijn daarna in ieder geval gedeeltelijk uitgevoerd.

#### PRODUCTIE IN DE JAREN DERTIG EN VEERTIG

De plannen om de werf opnieuw aan te leggen hangen samen met een toename in de productie van de Cochinse werf, die in meer detail is te volgen. Opgaven van de kosten van het aanbouwen van schepen werden vanaf eindjaren twintig als aparte bijlagen naar Batavia verstuurd. Deze rekeningen zijn relatief eenvoudig te vinden in de TANAP-database van de overgekomen brieven en papieren.<sup>38</sup> Tabel 1 geeft een overzicht van de productie van de werf vanaf 1728 tot en met 1742. Na dat laatste jaar verdwijnen de gedetailleerde opgaven van kosten van de gebouwde schepen uit de inventarissen. Dit kan te maken hebben met de veranderende positie van de VOC in Malabar na dat jaar, zoals we nog zullen zien.

37 NL-HaNA, VOC, inv.nr. 9014A, folio 1926v-1927.

38 [www.tanap.net](http://www.tanap.net). Tegenwoordig heeft het

Nationaal Archief ook een index op de OBP's op de website: [www.gahetna.nl/collectie/index/nt00348](http://www.gahetna.nl/collectie/index/nt00348).

Tabel 1. Vaartuigen aangebouwd op de werf in Cochin, 1728–1742

ID	Naam	Jaar	Type	Afmetingen	Gebouwd	Kosten
1	Maria Laurentia	1728	sloep	75 × 18 × 9	Malabar	8.841:4:-
2	–	1729	phaar	79 <sup>3</sup> / <sub>11</sub> × 20 <sup>4</sup> / <sub>11</sub> × 13	Coromandel	–
3	Jaccatra	1730	phaar	79 <sup>3</sup> / <sub>11</sub> × 20 <sup>4</sup> / <sub>11</sub> × 13	Coromandel	10.129:7:8
4	Zeelands Welvaren	1733	sloep	80 × 13 × 11½	Ceylon	14.224:15:8
5	Cornelia	1734	sloep	58 × 16 × 6¾	Coromandel	5.904:14:-
6	Maria Henrietta	1734	sloep	58 × 15 × 6½	Coromandel	6.101:14:-
7	Sibilla	1736	sloep	60 × 18 × 7	–	6.262:4:8
8	Volкера	1736	sloep	59 × 18 × 6½	–	6.262:4:8
9	Swijndregt	1736	boot	56 × 16 × 7¾	Malabar	3.321:4
10	Magdalena	1737	sloep	80 × 23 × 11	Malabar	16.245:17:8
11	Ceylon's Voorspoed	1738	jacht	81 <sup>8</sup> / <sub>11</sub> × 22 × 12	Ceylon	18902:1
12	Victoria	1740	galei	–	Malabar	–
13	Christina Sophia	1741	sloep	82 × 21 × 10	Ceylon	19.921
14	Catharina Magdalena	1741	sloep	82 × 23 × 11¼	Ceylon	19.193:8:8
15	?	1741	galjoot	–	Bengalen	–
16	?	1741	galjoot	–	Bengalen	–
17	Franchina	1742	galjoot	79 <sup>3</sup> / <sub>11</sub> × 20 <sup>4</sup> / <sub>11</sub> × 13	Bengalen	15.823:6:8

Bron: NL-HANA, VOC, inv.nrs. 2389, 2414, 2542, 2580, 9012, 9015C, 9023, 9028.

In de periode van 1728–1742 komen er zeventien duidelijke verwijzingen voor naar gebouwde of aan te bouwen schepen op de werf te Cochin. In de meeste gevallen is het duidelijk dat de schepen daadwerkelijk zijn gebouwd, aangezien er gedetailleerde rekeningen voorhanden zijn van de totale kosten. Het kan echter zijn dat de phaar *Jaccatra* (ID 3) dezelfde is als de phaar die een jaar eerder werd genoemd, maar waarvan geen gedetailleerde stukken bekend zijn (ID 2). Een phaar was een type vaartuig voor de kust- en binnenwateren dat gezien de vermeldingen in de Generale Missiven uitsluitend bij deze naam bekend stond in Ceylon en Zuid-India. Bij de galjoten voor Bengalen uit de vroege jaren veertig kan ook sprake zijn van een dubbele vermelding. Het is mogelijk dat de *Franchina Margaretha* één van de ongenoemde galjoten is die een jaar eerder werden genoemd, maar zeker is dit niet. In totaal gaat het dus om een productie van hetzij zeventien, hetzij vijftien schepen in een periode van veertien jaar.

De schepen varieerden in grootte van de boot *Swijndregt* van 15,8 meter lengte tot de 23,5 meter lange galjoot *Franchina Margaretha*. Om een beter beeld te geven van de kosten van de scheepsbouw te Cochin volgt hier de afrekening van de kosten van de bouw van de sloep *Cornelia* uit 1734. De *Cornelia* werd gebouwd voor het gouvernement Coromandel en had als taak het onderhouden van de communicatie tussen de hoofdplaats Negapatnam

en de buitencomptoiren als Pulicat, Sadras en Masulipatnam. Het scheepje was een van de kleinere op Cochin gebouwde schepen. Het schip mat 14,4 meter over de stevens, was 4,5 meter breed en 1,9 meter hol onder het dek. Hoe was de verdeling tussen arbeidslonen en bouwmaterialen? En was hout inderdaad zo goedkoop als de zeventiende-eeuwse voorstanders van scheepsbouw in Cochin hadden voorgesteld? De *Cornelia* had in totaal 5.905 gulden en veertien stuivers gekost. Dit bedrag werd in de boeken verdeeld in twee posten, het scheepshol en de takeling. Het timmeren van de romp (het hol) bedroeg 4.438 gulden zes stuivers acht penningen. De 76 teakhouten balken en de 128 teaken kromhouten kostten in totaal fl 1065 en tien stuivers. De loonkosten voor het opbouwen van de romp waren verdeeld in vier categorieën: 2.872 cohido – een woord dat waarschijnlijk als alternatief voor dagloon werd gebruikt – zaaglonden kostten 269 gulden en vijf stuivers; 2.688 daglonen voor timmerlieden kostten 1008 gulden; 59 daglonen voor beeldhouwers kostten fl 20:4:8; en tenslotte kostten 125 daglonen voor koelies fl 23:9. In totaal kwam het optimmeren van de romp aan arbeidslonen op een bedrag van fl 1.320:18:8, of bijna dertig procent van de totale kosten van de romp. Arbeidslonen en hout bedroegen samen fl 2386:8:8, iets meer dan de helft van de kosten van het timmeren van de romp. De overige kosten werden gemaakt voor een grote reeks kleinere posten, zoals bijvoorbeeld breekmiddelen, geelkoper en plaatkoper, lood, verf en bakstenen om de kombuis mee op te metselen. De grootse overgebleven kostenpost was echter ijzerwerk: onder andere 5120 spijkers, 61 klinkbouten, 35 takelbouten en ga zo maar door. IJzerwaren alleen kostten in totaal al fl 1.130:15:8, een kwart van het totaal. Om het schip te takelen rekende men nog eens fl 1.467:7:8.<sup>39</sup> Dit uitgavenoverzicht laat in het kort zien wat de bouw van een klein schip in Cochin kostte. Een vergelijking met andere werven, in Nederland en Azië, zou kunnen uitwijzen of deze kostenverdeling elders hetzelfde was, of dat hout en arbeidslonen in Cochin inderdaad goedkoper waren. Dit zou bijvoorbeeld gedaan kunnen worden met galjoten, die ook op de werven in Nederland werden gebouwd.

#### SCHEPEN IN COCHIN: HET OVERZICHT VAN 1741

De lijsten van aangebouwde schepen laten nog niet het hele verhaal zien. Er zijn van verschillende jaren lijsten overgebleven van de in Cochin aanwezige vaartuigen, met daarbij in detail de benodigde reparaties en de kosten daarvan. Tabel 2 toont de op 2 mei 1741 in Cochin aanwezige vaartuigen en de door de bazen van de timmer- en equipagewerven geschatte kosten voor het repareren van de schepen. Er waren op dat moment 28 vaartuigen aanwezig. De meerderheid van deze vaartuigen was van een categorie die niet of uiterst summier in de afrekeningen van de werf voorkomt: boten en gamellen. Van

<sup>39</sup> NL-HaNA, VOC, inv.nr. 9017, fol. 1121 e.v.

deze categorieën beschikken we alleen over het overzicht van de kosten van de bouw van de *Swijndregt* (hier gespeld als *Zwijndregt*) die in 1736 3.321 gulden en vier stuivers had gekost. Zes jaar later had deze boot reparaties ter waarde van 515 gulden veertien stuivers en acht penningen nodig. De gamellen waren kleine galeien die voornamelijk werden gebruikt op de binnenwateren. Ze konden voor krijgsoeleinden gebruikt worden, maar in het dagelijks gebruik brachten ze vanuit het binnenland brandhout en vaten vers drinkwater binnen de vesting.<sup>40</sup> De boten werden gebruikt om contact te onderhouden met de schepen op de rede en ook wel als 'stationsschip' bij de buitenvestingen van Malabar. Dit is af te leiden aan de naam van een aantal boten: *Cranganoor* en *Chettua*. Dit waren cruciale vaartuigen voor het in bedrijf houden van Cochin als voc-haven en vesting en om het door de voc gepropageerde pepermonopolie af te kunnen dwingen. De mogelijkheid om lokaal deze vaartuigen te maken was van groot belang.

Tabel 2. *Scheepsmacht in Cochin, 2 mei 1741*

Scheepstype	Jacht	Postloper	Boot	Gamel	Totaal
Aantal	1	2	11	14	28
Kosten reparaties	fl 3.763:11:8	fl 255:19:-	fl 3.330:3:-	fl 979:11:-	fl 8.329:4:8

Bron: NL-HANA, VOC, inv.nr. 2542 1457V-1459f.

## REPARATIEWERF

De timmerwerf was niet alleen een plek waar nieuwbouw plaatsvond, maar ook reparaties. Een voorbeeld hiervan zijn de herstelwerkzaamheden aan het schip *Noordwolfsbergen* in oktober-november 1738. De *Noordwolfsbergen* was in 1733 op de werf in Amsterdam gebouwd, en mat 650 ton.<sup>41</sup> Het schip was aanvankelijk ingezet op de directe vaart naar China, maar werd later ingezet in de intra-Aziatische vaart. In de zomer van 1738 voer het schip op Mokka, waar koffie werd ingekocht. Tijdens deze tocht raakte het schip slaags met Angriase zeerovers, een groeiend probleem voor de voc op de westkust van India. Op de terugreis naar Ceylon deed het schip Malabar aan, waar het op 28 oktober werd geïnspecteerd door de baas van de sloopstimmerlieden David van de Velden en de equipagemeester P. Hesseling. Zij bevonden het dek in een slechte staat. De dekplanken waren niet meer goed gebreeuwd, waardoor een gedeelte van de lading koffie nat was geworden. De wangen van de grote mast waren verwrongen door het hevig slingeren van het schip tijdens de laatste reis en een lekkage achterin het schip diende verholpen te worden.<sup>42</sup> Deze

40 G. Alfredo, A.J. van der Burg en P. Groot, *The Dutch in Malabar, being a translation of selections nos. 1 and 2 with introduction and notes* (Madras 1911) 77.

41 DAS <http://resources.huygens.knaw.nl/das/detailVoyage/93973>.

42 NL-HANA, VOC, inv.nr. 2446, fol. 257-258.

klussen waren op 4 november geklaard. Beide heren rapporteerden dat ze het schip in bijzijn van de “scheeps overheeden” hadden geïnspecteerd en dat de defecten tot ieders tevredenheid waren verholpen. Toch waren er wel wat aanmerkingen op het schip die ook licht werpen op de capaciteiten van de werf. Iedereen was het er over eens dat het schip opgezonden moest worden naar een plaats waar het kon worden gekield om de dubbeling van de scheepshuid na te kijken en eventueel te vervangen. Dit laat zien dat het in Cochin niet mogelijk was om groot onderhoud onder de waterlijn te plegen aan de grotere compagnieschepen.<sup>43</sup> Als reparatiewerf was de timmerwerf alleen geschikt voor de uitvoering van het hoogst nodige onderhoud. Groot onderhoud vond waarschijnlijk alleen plaats op de werf van Onrust. De *Noordwolfsbergen* moet kort na het afronden van de herstelwerkzaamheden uit Cochin zijn vertrokken; het schip arriveerde op 25 november 1738 in Colombo met een lading van 307.541 pond koffiebonen, ter waarde van 190.314,4 gulden.<sup>44</sup>

#### HET EINDE VAN DE WERF

Commandeur Frederik Cunes noemde in 1756 in zijn memorie van overgave aan Caspar de Jong dat de schepen en boten die bij Cochin werden gebouwd van goede kwaliteit waren. Hij gaf verder een aantal interessante details over het gebruik van de sloepen en wat er met oude vaartuigen gebeurde. De *Kleine Willem* en *Catharina* waren twee sloepen die jaarlijks met de papieren voor Nederland, peper en koehuiden naar Colombo voeren, en verder goederen en personeel van Cochin naar de buitencomptoiren van Malabar brachten. De oude *Maria Laurentia* werd in maart 1755 verkocht aan de koopman Naga Parboe, voor een bedrag van 11.250 gulden. Oude compagnieschepen konden dus door verkoop in handen van lokale handelaren belanden. Omdat de beide werven (scheepstimmerwerf en equipagewerf) volgens Cunes “de meest drukkende lasten, ja ineetende kankers” van het hele commandement waren, probeerde hij de uitgaven te reduceren.<sup>45</sup> Cunes stelde voor om slechts een meesterknecht en vier timmerlieden aan te houden voor reparaties, en in geval van nieuwbouw en zware reparaties meer werklieden tijdelijk in te huren. Eventueel zouden nieuwbouwopdrachten ook kunnen worden aanbesteed aan particulieren om zo de personeelskosten van de compagnie te drukken.<sup>46</sup> Van een nuttige bijdrage voor de voc in heel Zuid-Azië werd de werf nu gezien als een financiële molensteen om de nek van het geplaaide comman-

43 Ibidem, fol. 259–260.

44 Boekhouder-Generaal Batavia, een door het Huygens Instituut voor Nederlandse Geschiedenis gemaakte database. De gegevens voor de relevante reis van de *Noordwolfsbergen* zijn toegankelijk via: <http://bgb.huygens.knaw.nl/bgb/voyage/12556> (geraad-

pleegd 13 september 2016).

45 P. Groot, *Selections from the Records of the Madras Government, Dutch Records No. 3: Memoir of Commander Frederik Cunes delivered to his successor Caspar de Jong copied by the rev. P. Groot (Madras 1908)* 28.

46 Ibidem.

dement Malabar. De wijze van boekhouden was namelijk ongunstig voor het commandement. Malabar produceerde schepen voor Bengalen, Coromandel, Ceylon en Malabar zelf, maar de kosten voor het in bedrijf houden van de werf werden door Malabar alleen gedragen. Om kosten te besparen werd de werf gereduceerd, wat de andere gouvernementen en directies dwong om hun lokale schepen elders, mogelijk tegen hogere kosten, te betrekken.

De werf bleef nog enige jaren in bedrijf. Onder De Jong werd een tweede losboot naar het model van de *Elisabeth* aangebouwd, naast twee nieuwe gamellen. Uit de memorie van Goedfridus Weijerman voor zijn opvolger Breekpot blijkt dat de werf er in 1765 nog wel lag, maar werd bedreigd door afkalving: "Intusschen is het terrain bij gem.te [gemelde] Calwetij soo sterk afgenomen dat den ingenieur Zeijnen vreest daar door 's E. Comp's scheeps timmerwerff in gevaar is..."<sup>47</sup> Behalve de werf dreigden ook delen van de vestingwerken door de golven te worden verzwolgen. In de memorie van Breekpot van 1769 werd de werf niet meer apart genoemd, noch het aanbouwen van schepen voor andere gouvernementen. Cochin beschikte toen nog over een sloep, een smalschip, een boot voor het lossen en laden van schepen, een schouw die werd gebruikt om brandhout te halen en om kaden te hien, en tenslotte zes gamellen voor het laden en lossen van schepen, het halen van water en het halen van brandhout. Deze schepen konden niet worden gemist en moesten in goede staat van onderhoud blijven, maar over de werf waar het onderhoud zou moeten plaatsvinden werd met geen woord gerept.<sup>48</sup> Kaarten uit het einde van de achttiende eeuw tonen de werf nog wel ten oosten van de stad. Daar lag een terrein dat werd aangeduid als "Galwetty of 'S Compagnies sloopstimmerwerf".<sup>49</sup>

De ondergang van de werf is mogelijk te verklaren door de veranderende positie van de VOC op Malabar na 1740. Door de opkomst van de krachtige staat Travancore in het zuiden in de jaren dertig, en de invasie van de noordelijke Malabarkust door Mysore in de jaren zestig, werd de positie van de VOC op de kust gaandeweg steeds precairder. Travancore lukte wat de VOC nooit was gelukt: een effectief staatsmonopolie op de uitvoer van peper. Er werden contracten gesloten met de VOC over de levering van peper in ruil voor andere wapens. Hoewel het afdwingen van het pepermonopolie nooit echt had willen lukken, betekende het verdrag van Mavelikkara in 1753 toch een fundamentele verandering.<sup>50</sup> Hiermee accepteerde de VOC nu ook formeel de dominantie van Travancore in Zuid-Malabar. Niet langer maakte de compagnie

47 G. Weijermans en P. Groot, *Selections from the Records of the Madras Government, Dutch Records No.12: Memoir of Commandeur Godefridus Weijerman Delivered to his successor Cornelis Breekpot on the 22nd February 1765. Copied by the Rev. P. Groot (Madras 1910)* 19.

48 C. Breekpot en J. Fruijtier, *Selections from the Records of the Madras Government, Dutch records, no. 7: Memoir of the departing*

*Commander Cornelius Breekpot delivered to his successor the worhsipful titular governor and director-elect Christian Lodewijk Senff (Madras 1909)* 28-29.

49 NL-HaNA, Collectie Leupe, 4.VEL, inv.nr. 907, legenda onder de letter 'h'.

50 P. Emmer en J. Gommans, *Rijk aan de rand van de wereld: De geschiedenis van Nederland overzee, 1600-1800* (Amsterdam 2012) 341-342.

aanspraak op de rol van bemiddelaar in conflicten tussen de Zuid-Malabaarse staten. Het formele einde van het pepermonopolie betekende ook het einde van het kruisen en patrouilleren om smokkel tegen te gaan. Het kan zijn dat dit het einde van de werf in de hand werkte, omdat er nu immers minder schepen nodig waren. Deze ontwikkeling werd nog versterkt door de invasie van de noordelijke Malabaarse kust door Mysore in 1766. Eerder bleek al dat goed timmerhout voor grotere schepen uit het noorden geïmporteerd moest worden. Met de bezetting van deze gebieden door Mysore en daarmee samengaande oorlogshandelingen en verwoestingen is het aannemelijk dat deze import onmogelijk werd.<sup>51</sup>

## CONCLUSIE

De voc-scheepswerf in Cochin is maar één voorbeeld van werven in Azië waar schepen voor de compagnie werden gebouwd. Verder onderzoek naar deze activiteit kan licht werpen op een aantal interessante zaken. Vergelijkingen tussen de bouw van soortgelijke schepen in Nederland en in Azië kan aantonen in hoeverre het mogelijk was om in Azië tegen concurrerende prijzen schepen te bouwen. Hierbij moet ook zeker gekeken worden naar mogelijke verschillen tussen particuliere werven en voc-werven in Azië. In dit artikel heeft de productie op de voc-werf te Cochin centraal gestaan. Hoewel het technisch mogelijk was om hier grote zeegaande schepen te bouwen, was vooral de productie van middelgrote schepen voor lokale en regionale diensten van groot belang. Dit raakt aan een nog weinig onderzocht aspect van het scheepvaartbedrijf van de compagnie in Azië. Om de geclaimde monopolies en privileges af te dwingen had de compagnie niet alleen grote schepen nodig, maar ook kleinere vaartuigen die contacten binnen een gouvernement of commandement konden veiligstellen, en die zo nodig konden patrouilleren in gebieden waar de compagnie aanspraak maakte op exclusieve privileges. Om het bedrijf van de voc te begrijpen, moet ook dit aspect nader onderzocht worden. Een andere belangrijke rol van de werf in Cochin was als reparatiewerf voor voc-schepen die in het westelijk gedeelte van de Indische Oceaan opereerden en niet veilig naar Onrust of andere werven konden zeilen. Cochin vervulde zo een rol als steunpunt in het handelsverkeer van de compagnie in de hele regio. Grotere schepen konden wel gebouwd worden, maar de Heren xvii staken hier een stokje voor. Het gebrek aan een vergelijkbare afzetmarkt zoals de *country traders* maakte het niet rendabel om te concurreren met de voc-werven in Nederland. Een andere inrichting van de intra-Aziatische

51 J. van Lohuizen, *The Dutch East India Company and Mysore* (Den Haag 1961) 28–51.

52 Voorbeelden van begin negentiende eeuw in Cochin gebouwde schepen zijn te vinden

in: R. Winfield, *British warships in the age of sail 1817–1863: Design, Construction, Careers and Fates* (Barnsley 2014) 178–179.

handel door de VOC had wellicht ook tot een grotere rol voor de werf in Cochin kunnen leiden. Overigens werd na de Britse overname in 1796 de werf geschikt gemaakt voor de aanbouw van grotere schepen voor zowel de Britse marine als de EIC.<sup>52</sup> Een onderwerp dat hier niet aan de orde is gekomen, is de vermenigving van Europese en lokale scheepsbouwtradities. Dit is een fascinerend thema, maar laat zich moeilijk uit de bronnen schetsen. Archeologisch onderzoek zou hier meer licht op kunnen werpen. Wellicht dat het wrak in Midge Bay ons hierbij kan helpen.

---

**OVER DE AUTEUR** Erik Odegard is als promovendus verbonden aan de Universiteit Leiden. Zijn promotieonderzoek gaat over de carrièrepaden van koloniale gouverneurs in de zeventiende eeuw. Eerder publiceerde hij onder andere over de inzet van VOC-schepen in de Tweede Engelse Oorlog en over wic-vestingbouw in Ghana. Erik is daarnaast redacteur boekrecensies van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*.