



# Het ontstaan van de Barkas

Door Lammert Huitema.

**HUITEMA**  
JACHTONTWERPEN V.O.F.

## Inleiding

Alvorens direct over de BARKAS te beginnen eerst even een aanloopje over mijn werkzaamheden in de jacht- en scheepsbouw na mijn studie scheepsbouwkunde aan de HTS in Haarlem. Dit omdat mijn ervaringen in de jachtbouw maar vooral in de scheepsbouw mede bepalend zijn voor het ontstaan van het type BARKAS.

Na mijn studie ging mijn meeste belangstelling uit naar de kleine scheepsbouw of nog liever de jachtbouw. De eerste baan was daarom als tekenaar op het jachtarchitectenbureau ARCO Yachts in Hilversum. In die tijd kreeg ik ook contact met de Stichting Ronde- en Platbodemjachten. De Stichting was toen bezig een boek uit te geven over deze schepen en ik heb toen een drietal bestaande schouwen opgemeten en in de avonden deze boten op papier gezet voor het bekende boek over Ronde- en Platbodemjachten. Na enige jaren bij ARCO Yachts gewerkt te hebben verhuisde ik naar Groningen waar ik een baan kreeg als tekenaarconstructeur bij scheepswerf Kerstholt aan de rand van de stad Groningen. Dit was een bijzondere werf. Er werden coasters en andere bedrijfsvaartuigen gebouwd maar ook, voor die tijd, grote jachten terwijl ze tevens nog een afdeling houten sloep- en bootbouwerij hadden. Op de tekenkamer kwam ik naast dhr Wim van Cappellen te staan waar ik goed bevriend mee raakte. Tot ieders verrassing sleepte de werf na enige tijd een opdracht binnen voor een groot motorjacht voor prins Rainier van Monaco. Wim en ondergetekende kregen toen de opdracht om alle constructie- en afbouwtekeningen te maken. In die periode besloot ik een bootje voor mijzelf te bouwen. Ik kreeg toestemming van de werfdirectie om in een achterafhoekje van de werf een casco te bouwen in ruil voor het vele overwerk. Het werd een zeeschouwtje van 6,50 meter lengte. Het afvalhout en een afgekeurde kooi van het prinselijk jacht verdwenen in mijn bootje. Toen de ALBECARO te water ging had de prinselijke familie geen tijd om het schip te dopen, dat kwam later wel bij de proefvaart. Maar, oh bijgeloof, bij de technische proefvaart ging het mis. In de machinekamer brak brand uit en het schip werd de haven van Delfzijl binnengesleept. Intussen was ook duidelijk geworden dat het met de werf financieel niet goed ging. Ik besloot ontslag te nemen en thuis als jachtontwerper voor mezelf te beginnen. Eigenlijk deed ik dat al een hele tijd in de avonden. Enige maanden later ging de werf failliet en stonden ook mijn collega's op straat. Ik had intussen al wat opdrachten en kreeg bovendien veel belangstelling voor de tekeningen van mijn eigen bootje. Dit laatste betekende het begin van een serie zeeschouwen vanaf 6,50 tot 10,00 meter lengte waarvan ik in de loop der jaren een kleine 400 tekeningen heb verkocht. Om de doe-het-zelf markt en kleine werfjes te kunnen leveren had ik het lijnenplan zo ontworpen dat ik op tekening plaatuitslagen mee kon leveren.

Toen ik een half jaar bezig was werd ik gebeld door een ex studiegenoot uit Hoogezand. Hij was directeur van een scheepswerf in Hoogezand die was aangesloten bij het ontwerp- en tekenbureau CONOSHIP (combination northern shipbuilders) in Groningen. Dit was een samenwerkingsverband van 14 noordelijke werven. Hij vroeg me om daar te komen werken als constructeur. Ik wilde eigenlijk niet, maar na lang aandringen, ze hadden het druk, kwamen we overeen dat het van tijdelijke aard was om een lopend project af te maken. Ik heb daar een half jaartje gezeten en ben daarna weer voor mezelf gaan werken. Na een jaar werd ik weer door CONOSHIP gebeld. De combinatie had in één contract 10 schepen aangenomen voor een rederij in de toenmalige DDR en verzocht mij om gedurende de bouw van deze schepen op 10 verschillende werven in Groningen en Friesland de werkzaamheden te willen coördineren. Omdat het weer

tijdelijk was en totaal iets anders besloot ik dit aan te nemen.

Het werd een fascinerende en leerzame periode. We praten dan over 1965 en de Oost-Duitse muur zat nog potdicht. Er kwam een zware delegatie bouwtoezicht (zonder familieleden) permanent in Hoogezand te wonen en die waren op z'n zachtst gezegd behoorlijk streng. Ook moesten de schepen gebouwd worden volgens de eisen van de Oost-Duitse classificatiemaatschappij en de DDR scheepvaartinspectie. Ook deze voorschriften waren in veel opzichten uitgebreider en stringenter dan de ons normaal bekende regels.

Zo vroeg het bouwtoezicht op zekere dag: Herr Hoitema, waar blijft de tekening geluidsisolatieplan? U kent toch onze geluidsvoorschriften! Eerlijk gezegd kende ik die niet en zelfs niemand van ons. Maar al gauw bleek dat in die tijd (1965) in het gehele Oostblok ten behoeve van de "Volkseigene" bedrijven zeer strenge geluidsnormen van kracht waren. We kregen die voorschriften dus snel in handen maar niemand van ons wist wat een decibel was, laat staan hoe deze te meten en wat we daar aan moesten doen. Dus op zoek naar een deskundige. Gelukkig vonden we een adviesbureau op dit terrein en hebben deze man, het was een eenmansbedrijf, aangesteld als onze adviseur en begeleider tijdens de bouw. Omdat in die periode ook nog niet zoveel materiaal te krijgen was hebben we veel geëxperimenteerd en zelfs moeten improviseren met glaswol en grote slabben daklood uit de woningbouw. Pas jaren later werden internationaal geluidsnormen uitgegeven.

Na een jaar bouwtijd werd het laatste schip van de 10 coasters afgeleverd en werd mij een functie op de ontwerpafdeling aangeboden. Door de drukte had ik mijn werkzaamheden thuis wat verwaarloosd en besloot ik deze nieuwe functie aan te nemen. Toen mijn baas na paar jaar met pensioen ging werd ik hoofdontwerper. Ondanks mijn oorspronkelijke voorkeur voor de jachtbouw was dit zo'n interessante baan dat deze niet te weigeren was. Begin jaren '70 werd door CONOSHIP de firma Centraalstaal opgericht. Ook daar kreeg ik toen mee te maken. Besloten werd de constructietekenkamer over te hevelen naar Centraalstaal en de ontwerpafdeling te vergroten en bij CONOSHIP te laten. Ik werd hoofd van de gehele ontwerpafdeling en kreeg te maken met allerlei soorten schepen zoals zeegaande vrachtschepen en tankers, binnenvaartschepen, baggervaartuigen, visserijschepen, passagiersschepen voor binnen- en buitenvaart, sleepboten, supply vessels en nog vele andere vaak ook heel speciale schepen, zowel voor binnen- als buitenland. En met 14 bouwerven gaat er dan heel wat aan je voorbij, moeilijke ontwerpen maar ook leuke dingen zoals tewaterlatingen, proefvaarten, etc.

Maar helaas ging het met de scheepsbouw in de loop der jaren commercieel gezien niet altijd even goed. De betere tijden werden met steeds kortere regelmaat gevolgd door langdurige slechte tijden. In het midden van de jaren '80 ging het helemaal mis. Er gingen enkele werven failliet, een aantal stopten of fuseerden en bij CONOSHIP moest er ook wat gebeuren. De aardigheid was er af.

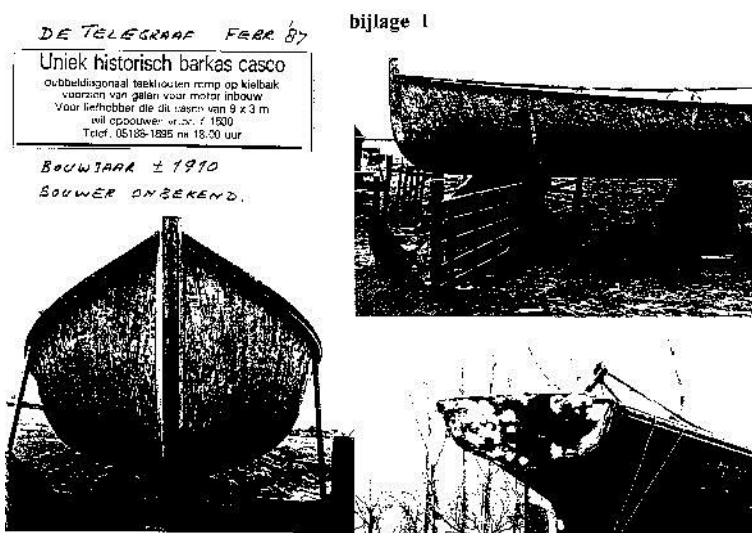
Een van de werfdirecteuren adviseerde mij om er uit te stappen. Hij was commissaris bij een grote jachtwerf en zou voor een leuke opdracht zorgen als ik weer voor mezelf wilde beginnen. Ik heb die raad opgevolgd en begon in 1986 weer met een eigen ontwerp bureau. De eerste opdracht was een dubbelschroef rondspant moterjacht van ±15,00 meter lengte gevolgd door twee kotters van 12,00 meter voor particulieren. Een van deze particulieren was een vriend van me uit de scheepsbouw die de laatste 20 jaar als bedrijfsleider bij een grote jachtwerf had gewerkt. Hij zei dan vaak tegen me: Lammert je moet eens een leuke nieuwe boot ontwerpen want alles lijkt nu op elkaar. Ik hoorde dit soort geluiden wel vaker en had toen al wat ideeën in mijn hoofd waarbij dan vooral het karakter en de kennis uit de bedrijfsvaartuigen een uitgangspunt was.

# De BARKAS

Met de eerste ontwerpen als zelfstandig jachtontwerper moest ik ontzettend wennen aan het grote verschil tussen de scheepsbouw en de jachtbouw. Zoals we bij scheepsontwerpen vaak de beschikking hadden over uitgebreide documentatie, ervaringscijfers, technische gegevens, onderzoek resultaten en de nodige formules blijkt dat in de jachtbouw een stuk minder te zijn. Toen ik in 1987 besloot om het bestaande idee voor een totaal nieuw ontwerp verder uit te werken had ik dan ook de neiging om mijn ervaring uit de scheepsbouw wat meer te laten gelden. Ik stelde in eerste instantie een eisenpakket samen waaraan het schip zou moeten voldoen. Daarbij promoveerde ik mezelf als een toekomstige opdrachtgever.

Het eisenpakket was in het kort als volgt:

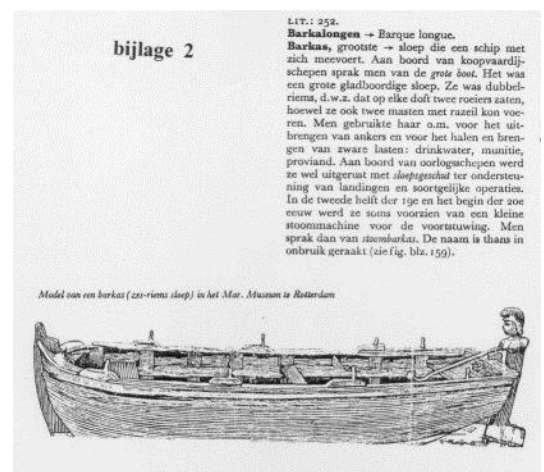
- Het schip moet een 'stoere' uitstraling hebben.
- De vaareigenschappen en een mooie rompvorm staan centraal.
- Geluidsniveau zo laag mogelijk, primair door preventie en secundair door isolatie.
- Voortstuwingsinstallatie berekenen op zo gunstig mogelijk rendement.
- Het woon/leefgedeelte gelijkvloers met uitzicht rondom voor alle opvarenden.
- Stuurhuis/salon centraal met grote open kuip.

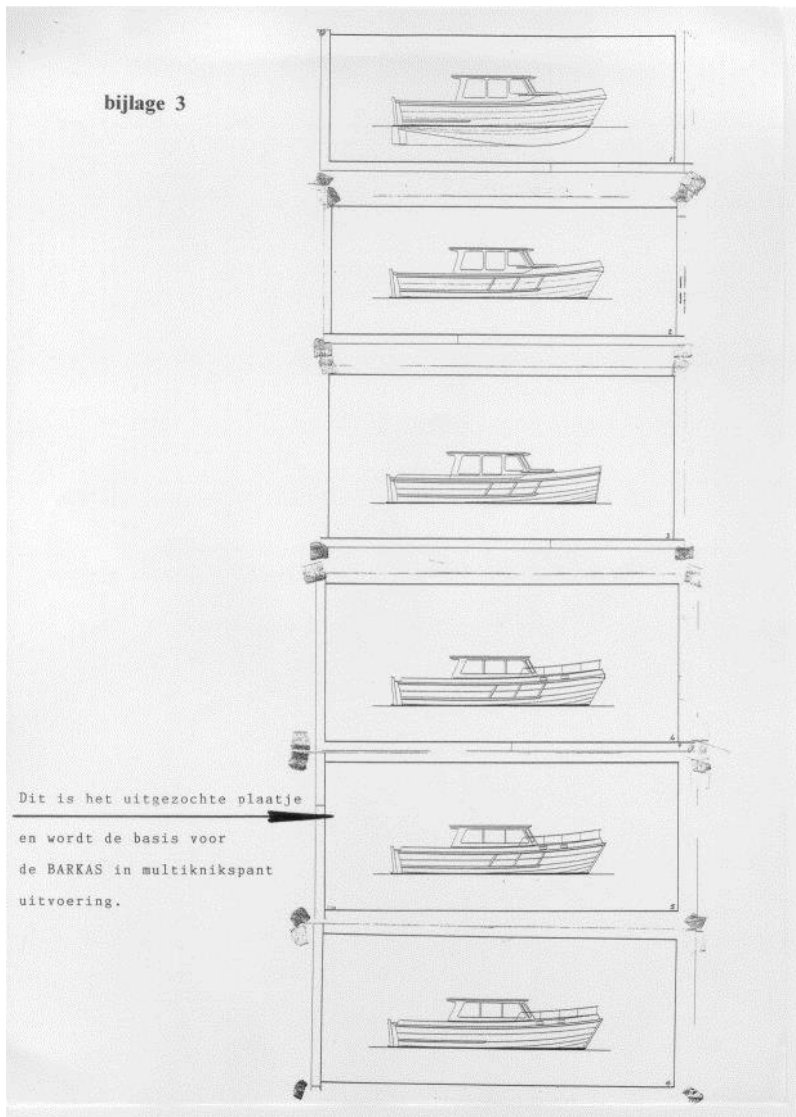


Uiteraard moet het beestje ook een naam hebben. Ik ging toen zoeken naar een scheepsnaam uit het verleden die niet of nauwelijks meer in gebruik was. Het karakter van dat type schip moest wel een uitgangspunt kunnen zijn. Ik kwam toen op de naam BARKAS en ging me wat verdiepen in dit type schip. Ik heb vroeger nog een tijdje op de grote vaart gezeten en wist dat in de haven van Hamburg veel barkassen voeren die overal voor gebruikt werden. In februari 1987 las ik in De Telegraaf een advertentie waarin een houten casco van een BARKAS te koop werd aangeboden. Direct er naar toe gereden, ergens bij een boerderij

in de buurt van Franeker. Het schip stond bij een oprit en was dus goed te bekijken. Een goede rompvorm voor een verplaatser: een stevige volle kop en een goed geveegd achterschip (bijlage 1). Behalve het bouwjaar 1910 was er niets bekend over de herkomst. Toen op een mooie dag een ritje naar Den Helder naar het Marinemuseum en de Marinehaven. Uiteraard kon ik niet dicht bij de schepen komen maar vanaf de overkant van het water zag ik duidelijk de barkassen aan boord van een fregat staan. Natuurlijk de verreijkker meegenomen en alles goed bekeken.

In die tijd was ik bestuurslid bij het Groninger Scheepvaartmuseum. Een medebestuurder, ex kapitein, had een enorme kennis over scheepstypen en thuis een indrukwekkend privé archief. Op mijn verzoek heeft hij alles wat hij kon vinden over de BARKAS naar mij toegestuurd. Hierbij was een stukje uit de maritieme encyclopedie waarvan bijgaand een kopie (Bijlage 2). Mijn besluit stond vast: het schip zou EEN BARKAS worden.

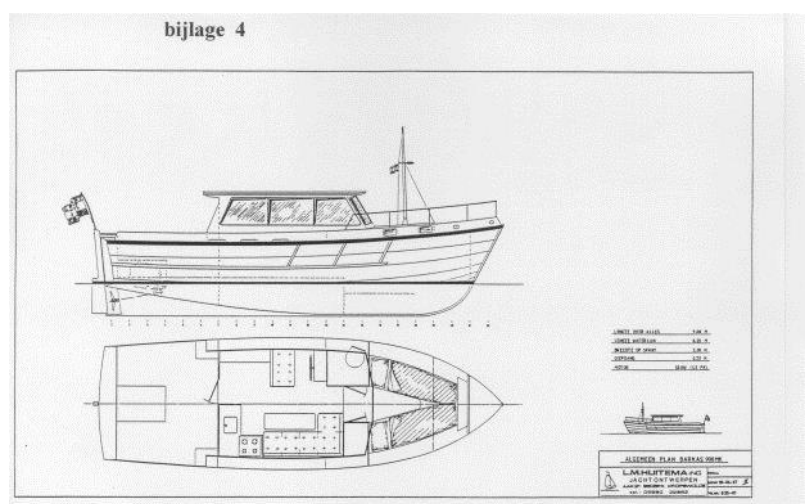




En nu het "plaatje" van de BARKAS, hoe moest zij (een schip is vrouwelijk) er uit komen te zien, en hoe groot moest het schip worden? Ik besloot om met 9,00 meter lengte te beginnen en maakte 6 schetsontwerpen van het zijaanzicht op deze lengte. Ik heb ze recht onder elkaar op een groot stuk papier geplakt en aan de deur van mijn werkkamer opgehangen (Bijlage 3). Dat vel heeft daar weken gehangen. Elke dag even kijken en zo nu en dan kwamen Sietske en de kinderen ook even langs om een oordeel te geven. Na een week of twee werd nr 5 als basis uitgekozen. In die periode had ik nog het idee om twee uitvoeringen te tekenen. Een model voor de doe-het-zelver en kleine werven in multiknikspant uitvoering en een volledige rondspant uitvoering alleen voor werven. De knikspant uitvoering te bouwen met een schuine stafsteven, model 3, 5 en 6. De wel of niet gejjogelde rondspant met een ronde steven voorzien met een stevige boegfender, zoals je vaker bij sleepboten aantreft. Beide typen uit te voeren met een stevige zwarte D-fender in de zijde. Na een paar schepen is deze D-fender vervangen door een kabelaring. Met de keus op nr 5 zijn we dus met de multiknikspant

begonnen en, jullie zullen dat goed begrijpen, door het succes daarvan ben ik nooit meer aan een rondspant uitvoering begonnen. Bij de uitwerking van de allereerste BARKAS (de "ONE") noemde ik dit schip BARKAS 900 MK waarbij MK stond voor MultiKnik. Achteraf dus overbodig gebleken omdat de 900 R voor rondspant niet verder van de grond kwam. Daarom is later de aanduiding MK weggelaten.

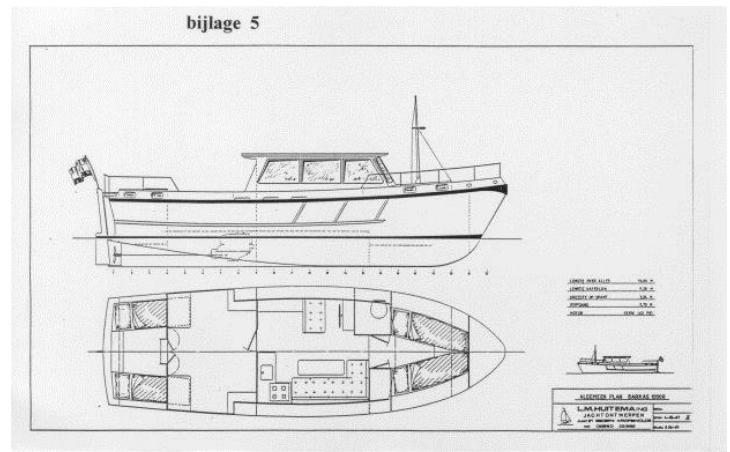
Bij de uitwerking van het eerste schip ben ik eigenlijk direct begonnen met de voortstuwingsinstallatie i.v.m. de geluidsbestrijding. Met mijn ervaring vanuit de scheepsbouw wilde ik de motor zo veel mogelijk separeren van de accommodatie. Mijn vriend Wim van Cappellen was na het faillissement van scheepswerf Kerstholt in de geluidsisolatie terechtgekomen en had intussen een eigen adviesbureau op gebied van geluid en trillingen in Papendrecht. Ik nam contact met hem op en vertelde waar ik mee bezig was. Hij kwam regelmatig in het noorden bij scheepswerven en zodoende hebben we bij enige visites het nuttige met het aangename gecombineerd. We besloten om de motor



helemaal tegen de spiegel te plaatsen en met een V-drive op de schroefas te monteren. Zie een van de eerste voorontwerpen (Bijlage 4).

Deze uitvoering bleek echter bij motorenleveranciers nogal wat problemen op te leveren. Aangebouwde V-drives tegen de demperplaat waren vooral voor de wat lagere vermogens niet te krijgen en een losse V-drive zag men helemaal niet zitten. Het werd allemaal veel duurder en men kon er geen garantie voor geven. Na veel discussies ben ik toen weer van dat idee afgestapt en heb, de motor voor de schroefas gezet maar wel in de open kuip achter de opbouw. Dit had ook nog het voordeel van het plaatsen van een aparte achterkajuit achter de open kuip.

Zie hiervoor een van de voorontwerpen van een BARKAS 1000 R (rondspant). Leuk om even te zien (Bijlage 5) maar zoals bekend is het met de rondspant verder niets meer geworden.



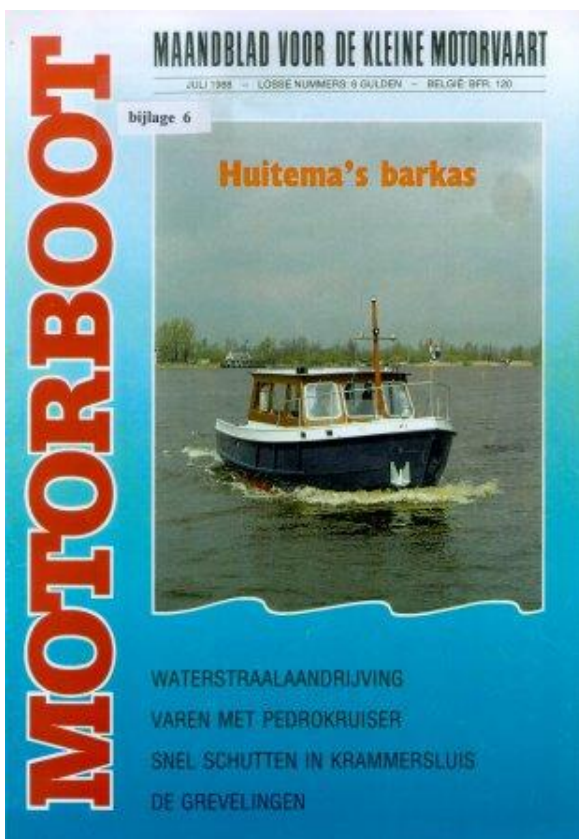
Via een goede vriend, fabrikant en leverancier van scheepsschroeven, heb ik een aantal optimale schroeven laten berekenen met verschillende vermogens, toerentallen en reducties. Aan de hand van deze berekeningen kon ik het schroefraam en de diepgang bepalen. Een goede schroef en een ruim schroefraam voor voldoende vrijslagen is zeer belangrijk voor het rendement maar ook voor het schroeflawaai! Het was nu tijd om een voorlopig lijnenplan te ontwerpen. Hoeveel knikken moesten het worden? Bovendien moesten de platen ook nog ontwikkelbaar zijn om het bouwen veel eenvoudiger en goedkoper te maken. Voor die uitslagen heb ik toen contact opgenomen met Centraalstaal in Groningen. Na heel veel proberen en weer opnieuw beginnen zijn het er uiteindelijk in het definitieve lijnenplan 4 knikken geworden. Intussen had Wim van Cappellen de nodige berekeningen gemaakt op basis van de voorlopige constructie en hieruit een aantal adviezen gegeven voor de totale geluidsbestrijding. Om het uiterste er uit te halen werd besloten om de stuurhuisopbouw van hout te maken en flexibel op het stalen casco te plaatsen. De betimmeringdetails heb ik eveneens getekend met een flexibele ophanging van de beschieting en zogenaamde zwevende vloeren. Deze constructies werden reeds lang in de scheepsbouw toegepast. Het is echter heel moeilijk om deze totaal andere wijze van betimmeren bij de timmerbedrijven in te voeren. In de scheepsbouw hebben we daar jaren over gedaan, in de jachtbouw blijkt dit nog niet overal te gebeuren. Daarom ben ik bij de BARKAS meer bezig geweest met geluidspreventie door niet een te grote motor te kiezen maar meer aandacht te besteden aan een goed schroefontwerp met een hoger rendement.

In juli 1987 waren de tekeningen zover klaar dat ik een persberichtje durfde te sturen naar enige watersportbladen. Tot mijn vreugde werden ze geplaatst. We gingen toen net met vakantie in onze kleine motorboot, een Noorse spitsgatter van 7,40 meter lengte. Onze zoon bleef thuis. Toen we hem vanuit Friesland opbelden had hij binnen twee weken 31 reacties gekregen, de meeste van particulieren maar ook enige jachtwerven. Dus bij thuiskomst direct iedereen documentatie sturen. En toen hadden we direct het grote probleem! Veel serieuze bellers vroegen daarna: waar kan ik een boot bezichtigen?

Er moest dus een eerste boot komen. Centraalstaal had intussen de plaatuitslagen klaar en kon ook beginnen met het leveren van bouwpakketten. Ik ben toen met Centraalstaal drie belangstellende werven

gaan bezoeken. We hebben deze werven aangeboden de tekeningen

en het bouw pakket gratis beschikbaar te stellen voor de bouw van de eerste demoboot. Wij zouden dan alle aanvragers hierover informeren en pas na verkoop van de demoboot moest dan afgerekend worden. De drie werven durfden het niet aan. Ook andere werven die ik benaderde hadden geen belangstelling. Enige weken later werd er aan de deur gebeld. Een scheepsbouwer uit Hoogezand stond voor de deur. Hij wilde de tekeningen wel kopen en een demoboot gaan bouwen. De werf kocht een bouw pakket van Centraalstaal en begon. Het casco werd op de kop gebouwd en toen het klaar was en gedraaid werd heb ik ogenblikkelijk een klant gebeld. Dat was dhr C van Lammeren uit Rhoon die de meeste belangstelling had getoond en wilde wachten om de eerste boot te bekijken. Dhr van Lammeren kwam de zaterdag daarna langs en na een kopje soep gingen we direct naar de werf. We stapten naar binnen, hij keek en zei: zo had ik hem gedacht, dit is 'm, is die te koop? Dezelfde dag was de eerste BARKS compleet verkocht.



Deze 'nummer één', die bij de tewaterlating de naam "Schuymer" had gekregen, was in het voorjaar van 1988 klaar voor oplevering. Er werd toen een botenbeurs gehouden in Grouw op de steigers aan het Pikmeer onder het credo "Koers 88". Later is dit Boot Holland in Leeuwarden geworden. We besloten om het schip daar te exposeren. De belangstelling was groot en direct daarna hebben we de boot laten testen door het maandblad MOTORBOOT. Eerlijk gezegd schrok ik toen ik de voorpagina zag (bijlage 6).

De werf kreeg al spoedig een tweede opdracht voor een compleet schip. De eigenaar wilde nogal wat veranderingen. Ik was daar erg voorzichtig mee, maar voor de werf maakte het allemaal niks uit. Er werd toen flink veranderd zonder mijn medeweten, ik werd er zo gezegd niet meer bij betrokken. Dit was nog het ergste niet maar op een gegeven moment stond een testverslag van deze boot in De Waterkampioen. De boot en de test was niet meer wat mijn bedoeling was en leek niet meer op het eerste schip. Bovendien had een vertegenwoordiger van de werf aan de redactie de motivatie van het ontwerp namens Huitema uitgelegd. Ik was boos, dit dreigde volledig uit de hand te lopen. Ik heb toen de redactie van De Waterkampioen gebeld en gezegd waarom men mijzelf niet had gevraagd naar de ontwerp motivatie. De redactie vond het erg vervelend, want ze dachten dat ik op de hoogte was van de test. In dat gesprek heb ik gevraagd om een herkansing met een eigen demoboot en dan een 10,00 meter BARKAS. Men vond dit een goed idee en zodoende ben ik razendsnel met de uitwerking van de BARKAS 1000 begonnen en heb deze dus voor mezelf gebouwd. De 'HAWAR' was in 1990 klaar en kreeg in datzelfde jaar een goede test van De Waterkampioen en de MOTORBOOT. Als gevolg daarvan kreeg ik weer een zeer goed contact met De Waterkampioen. Enige tijd later werd ik door een redacteur gebeld met de vraag of ik bereid was de boot

af te staan voor een TV productie over 'VAREN' die de redactie van De Waterkampioen met TELEAC aan het voorbereiden was. Ik was overrompeld maar zei natuurlijk niet nee. De regisseur van TELEAC, zelf een watersporter, wilde graag met de hoofdredacteur langs komen om de boot te bekijken en een en ander te bespreken. Na een goed gesprek in Kropswolde, de boot ligt bij ons voor de deur, kwamen we tot overeenstemming. De opnames zijn in de slechte zomer van 1991 gemaakt en door TELEAC twee keer uitgezonden onder de titel 'VAREN' in 1992 en 1993.

De producent vertelde ons later dat de kijkdichtheid voor een TELEAC uitzending zeer hoog was geweest en wij hebben deze publiciteit natuurlijk heel goed kunnen merken. Veel aanvragen en dan graag een maatje groter, de 1100 moest dus nodig op papier komen. Gelukkig was ik al eind 1990 tussendoor met de voorbereidingen begonnen en waren de eerste bouwtekeningen van de 1100 begin oktober 1991 verkocht aan een particuliere bouwer. Twee weken later kocht jachtwerf Bouma in Harlingen een set tekeningen en bouwde het eerste casco op risico. Toevallig waren beide schepen van het type C met een laag achterdek en een kleine uitbouw achter het stuurhuis. Het casco van Bouma werd verkocht aan de families de Koning in Papendrecht. Een verslag over de afbouw van deze BARKAS is uitgebreid beschreven in het maandblad MOTORBOOT. De BARKAS 1100 bleek reeds vanaf het begin een zeer populaire maat te zijn. De aanvragen stroomden binnen. Bouma moest toen even stoppen omdat hij eerst een nieuwe loods erbij wilde bouwen. Intussen had de firma REGO in Bussum in 1992 al enige casco's van de 10,00 meter verkocht. Na de verhuizing naar een groter pand in Lelystad gevolgd door grote series van de 1100.

In september 1992 kwam ik op de HISWA te water in Amsterdam de heren Vroegh en Alblas tegen. Ik had ze in het begin ook al eens voor de BARKAS benaderd maar toen zagen ze het nog niet zitten. Ze hadden nu weinig werk en wilden graag klanten voor de bouw van een BARKAS ontvangen. Ik adviseerde om, zoals Bouma had gedaan, vast een casco te gaan bouwen zodat de klanten wat konden zien. Ze hebben toen in oktober 1992 de eerste set tekeningen gekocht en het resultaat is iedereen bekend. Uiteraard bleef de vraag weer naar groter. Ik ben daarom min of meer uit gewoonte weer één meter verder gegaan, dus de BARKAS 1200. In mijn gedachte moest dit schip wat meer naar buiten gaan en heb daarom ook in verhouding de kop flink wat verhoogd. De vloer vooral in het voorschip ging mee omhoog waardoor meer vloerbreedte ontstond. Meer vloerbreedte betekent meer bruibare ruimte zoals een zogenaamd 'Frans bed'. De kruiplijn werd na overleg met een klant net onder de maat van het sluisje van Otterndorf gehouden. De eerste 1200 werd in 1993 bij Vroegh & Alblas gebouwd. De 1200 begon nog maar net te lopen toen er al weer over een maatje groter werd gesproken. Ik besloot de stap nu wat groter te maken en ging naar 13,50 meter. Het algemeen plan was nog maar net klaar en het schip was al verkocht. Verder moest alles nog getekend worden. De twee werven, een cascobouwer en een afbouwwerf in Franeker hadden haast want ze konden direct beginnen. In 1995 werd deze eerste 1350 al afgeleverd. In datzelfde jaar werd er ook al een 15,00 meter op papier verkocht. De eerste werd door Vroegh & Alblas in 1996 gebouwd en direct daarop een tweede door Bouma Jachtbouw en een derde als bedrijfsvaartuig door de firma Waadsee. Ondanks verzoeken naar nog grotere maten, besloot ik geen grotere BARKASSEN in deze multiknikspant constructie te ontwerpen. Mijn inziens komt voor nog grotere schepen de rondspant constructie in beeld. Maar ik vond het wel goed zo.

Echter in 1997 werd ik benaderd door H & K Jachtbouw (nu Keikes Jachtbouw in Sneek). Ze wilden wat kleinere BARKASSEN exclusief op de markt brengen. Na vele besprekingen en diverse plannetjes heeft dit geresulteerd in de volgende schepen: de BARKAS 600 een volledig open model, de BARKAS 800 (830) en de BARKAS 925 met een grote open kuip en alleen een gesloten accommodatie voorin. In hetzelfde jaar besloot Bouma Jachtbouw in Harlingen een tussenmaat tussen de populaire 1100 en 1200 in productie te nemen gaf opdracht voor een exclusief ontwerp van de BARKAS 1150. Het eerste schip van deze serie hebben wij in 1999 voor ons zelf laten bouwen en dit schip staat onder de naam MEANDER in de ledenlijst van de BARKAS CLUB.

Intussen kreeg ik steeds meer klachten over de "wildgroei" die was ontstaan met alle nadelige gevolgen. Ik besloot daarom eind 1999 om dit in te dammen en verleende met ingang van 1 januari 2000 de volgende werven de exclusieve bouwrechten voor de BARKAS:

- Bouma Jachtbouw in Harlingen
- Keikes Jachtbouw in Sneek
- REGO Watersport b.v. in Lelystad.

Op het moment dat ik dit schrijf, maart 2003, zijn in totaal de volgende BARKASSEN gebouwd en afgeleverd:

BARKAS 600 H & K	4
BARKAS 800 H & K	3
BARKAS 925 H & K	1
BARKAS 900	39
BARKAS 1000	83
BARKAS 1100	148
BARKAS 1150 Bouma	16
BARKAS 1200	36
BARKAS 1350	19
BARKAS 1500	3

Bij de drie eerder genoemde werven zijn op dit moment in totaal nog 12 BARKASSEN gecontracteerd.

Kropswolde, 20 maart 2003

Lammert Huitema.