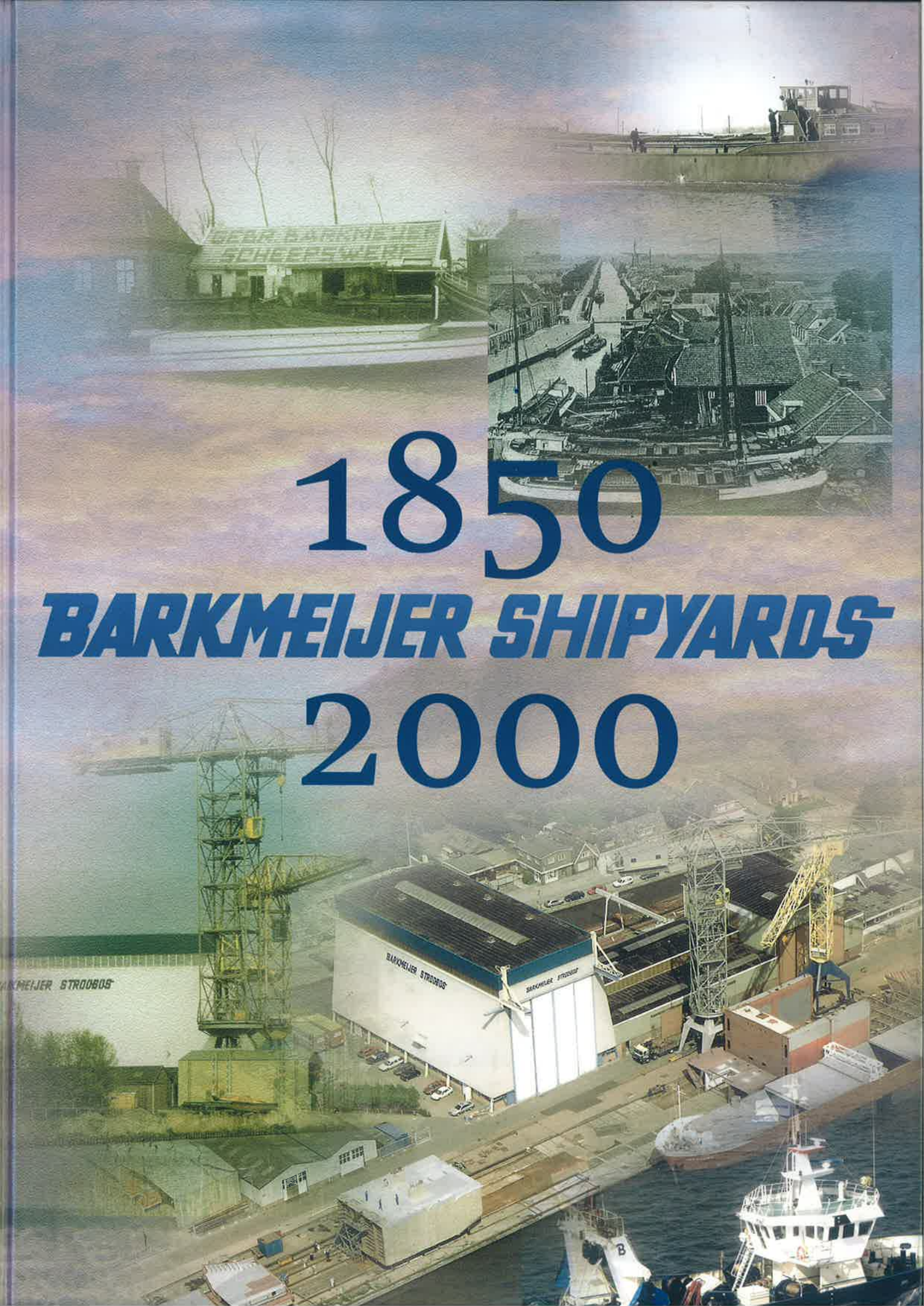




1850

BARKMEIJER SHIPYARDS

2000



1850
150 jaar Barkmeijer
2000



BARKMEIJER SHIPYARDS

Colofon

Auteur

Klaas van der Schuit, Gerkesklooster

Ideeën

Gerrit Barkmeijer, Kollum

Klaas van der Schuit, Gerkesklooster

Foto's beschikbaar gesteld door

A.R.J. Barkmeijer, B. Barkmeijer, D. Barkmeijer,
G. Barkmeijer, G. Barkmeijer-Jagersma,
H. Barkmeijer-Boekelo, J. Barkmeijer,
P. Barkmeijer, A. Boersma-Barkmeijer,
H. Doedens, H.W. Hilbrandie, H. Koning,
J. Scheeringa, K. van der Schuit,
Scheepswerf Barkmeijer, D. van der Wal,
J. van der Weg, C.H. Zeldenrust,
Frigo Foto's & Tekst Tjitse Hoogendorp

Vormgeving

studio Bert Gort BNO, Leek

Druk

Scholma Druk, Bedum

Uitgifte

Stroobos, oktober 2000

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervaelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt op enige vorm of enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotocopieën, opnamen of enige andere wijze zonder vooraf schriftelijke toestemming van Barkmeijer Stroobos B.V. of de auteur.

1 8 5 0

150 jaar Barkmeijer

2 0 0 0



Inhoud

Voorwoord	6
Verantwoording	7
Overzicht Barkmeijer werven	8
Geschiedenis vroegere Barkmeijer werven	10
Barkmeijer Nietap / Leek	10
Barkmeijer Briltill	12
Barkmeijer Groningen	18
Barkmeijer Sneek	19
Barkmeijer Dokkum	21
Barkmeijer Birdaard	23
Barkmeijer Hoogkerk	27
Geschiedenis Barkmeijer Stroobos tot 1957	31
Bedrijvigheid grensdorp Stroobos	31
De scheepswerf voor 1850	33
Koopacte	35
Douwe Gerrits Barkmeijer	38
Tjipke Douwes Barkmeijer	41
Gebroeders Barkmeijer	47
Gerrit Barkmeijer	48
Periode Tjipke Barkmeijer 1957 - 1987	51
Een nieuwe generatie aan het roer	51
Hellinggat	52
Schelpenzuiger "Waddenzee"	53
Uitbreiding	54
De zestiger jaren	55
De werf gezien door een oude buurman	57
Investeren en verhuizen	58
Conoship	59
De stap naar zeeschepen	61
Van reparatie naar nieuwbouw	62
Een practisant	63
Rederij Holwerda	64
Improviseren en aanpassen	65
Het 125-jarig jubileum	68
Samenwerking Friese werven	68
Slagvaardig en inventief	69
Kustvaarders "Roelof Holwerda" en "Samsun Carrier"	69
Duik-, Inspektie- en Bergingsschip "Orca"	72
Containerschepen "Samsun Glory" en "Frisian Hope"	72
Van ondernemer tot werknemer	74
Malaise in de scheepsbouw	76
Tjipke Barkmeijer (1932 - 1987)	76

Barkmeijer Stroobos na 1987	78
Frisian Shipyard	78
Op de Helling	79
Gastanker "Prins Johan Willem Friso"	79
Een waterdicht concept	82
Bitumentankers "Rathrowan" en "Rathboyne"	84
Gastanker "Happy Eagle"	87
Binnenvaartchemicalientanker "Justina"	88
Torenkranen	89
In gesprek met Henk Koning	89
De 3200-tonners	93
Klantenfamilies	96
Logistiek	98
Buitengaats	99
Magazijnmeester annex preiverkoper	101
Binnenvaartchemicalientanker "Centurion"	102
Sleephopperzuiger "M.N.O. Zeezand"	103
Organisatie	104
Orderportefeuille	106
Jubileumfeest	106
 Toekomst Barkmeijer Shipyards	 107
 Overzicht gebouwde schepen vanaf 1961	 109
 Schepen in opdracht	 133
 Genealogie familie Barkmeijer	 135
 Literatuurlijst	 148

Voorwoord

6

Bij het naderen van het 150-jarig jubileum van de werf ontstond bij mij steeds meer de behoefte om het gedeelte wat mijn man daaraan heeft bijgedragen, vast te leggen.

Zijn inzet, gedrevenheid en doorzettingsvermogen leidde tot een veelzijdigheid aan ervaringen en voor mijzelf aan herinneringen.

Herinneringen die ik niet verloren wil laten gaan, maar graag wil doorgeven aan onze kinderen en kleinkinderen.

Toch staat zijn werk niet op zichzelf maar is, vooral ook door de inzet van het personeel, een belangrijk onderdeel geworden van de rijke historie van de werf.

Vanuit dit perspectief is dit boek geschreven, waarbij ook de voorgeschiedenis van de vroegere Barkmeijer-werven is betrokken om zo een totaalbeeld te krijgen van de ontwikkelingen door de jaren heen.

Met dank aan Klaas van der Schuit en mijn zoon Gerrit voor hun inzet bij het tot stand komen van dit boek, hoop ik dat velen dit boek ter hand zullen nemen om erin te lezen en te herinneren.

Geertje Barkmeijer-Jagersma



In de zomer van 1995 werd ik door mevrouw Geertje Barkmeijer-Jagersma, de echtgenote van wijlen directeur Tjipke Barkmeijer, benaderd met de vraag of ik de geschiedenis van scheepswerf Barkmeijer Stroobos op papier wilde zetten als een herinnering voor haar kinderen aan hun vader.

Ik heb dit verzoek eerst even in beraad gehouden, want uit ervaring wist ik dat het schrijven van het boek "Gerkesklooster-Stroobos het dorp dat leeft", waarin de industriële ontwikkeling van het grensdorp beschreven werd, mij destijds heel wat tijd gekost heeft.

Toch heb ik als amateur-geschiedschrijver deze uitdaging aangenomen, omdat ik het heel bijzonder vond om de geschiedenis van de oudste werf uit Friesland, die nog steeds familiebezit is, te beschrijven. Precies 150 jaar geleden werd de werf te Stroobos namelijk gekocht door Gerrit Jans Barkmeijer.

In eerste instantie was het de bedoeling dat het een familieboek moest worden, waarin naast een beschrijving van alle Barkmeijer-werven, ook een familiegenealogie zou worden opgenomen. Natuurlijk moest daarbij het accent komen te liggen op de jubilerende scheepswerf te Stroobos.

Dit scenario is al schrijvende enigszins bijgesteld, waardoor het boek meer en meer uitgroeide tot een boekwerk wat niet alleen voor de familie, maar ook voor een breder publiek interessant kan zijn, zoals voor personeel en relaties van de werf.

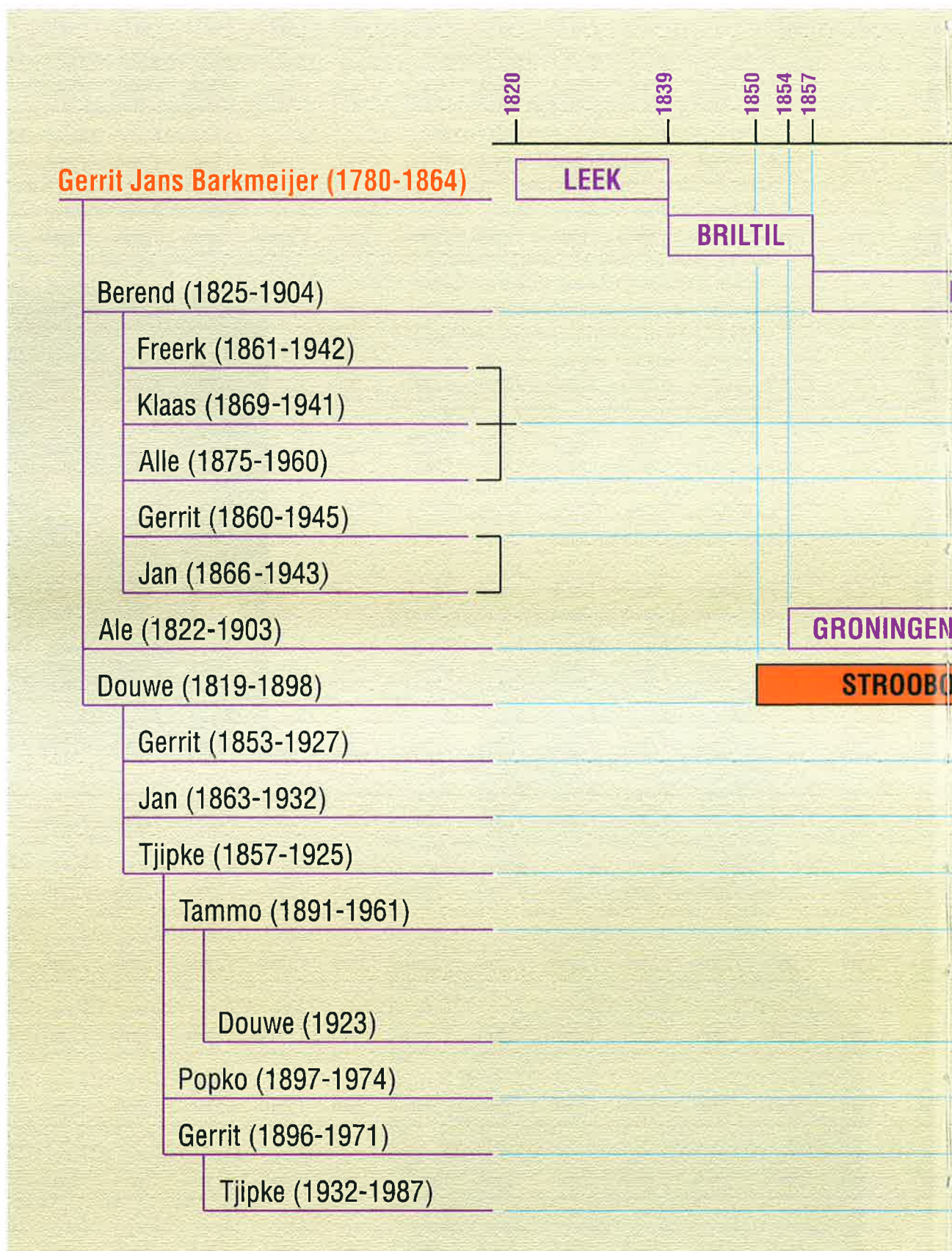
Veel dank is verschuldigd aan hen die foto's beschikbaar stelden, gegevens aandroegen en aan allen die op enigerlei wijze bij de samenstelling van dit boek waren betrokken. Met name wil ik Gerrit Barkmeijer bedanken voor de prettige manier van samenwerken bij de totstandkoming van dit boek.

Tenslotte wil ik nog opmerken, dat ik hoop dat de directie van de tegenwoordige scheepswerf op tijd haar bakens blijft verzetten, opdat ook voor de toekomst de werkgelegenheid voor ons

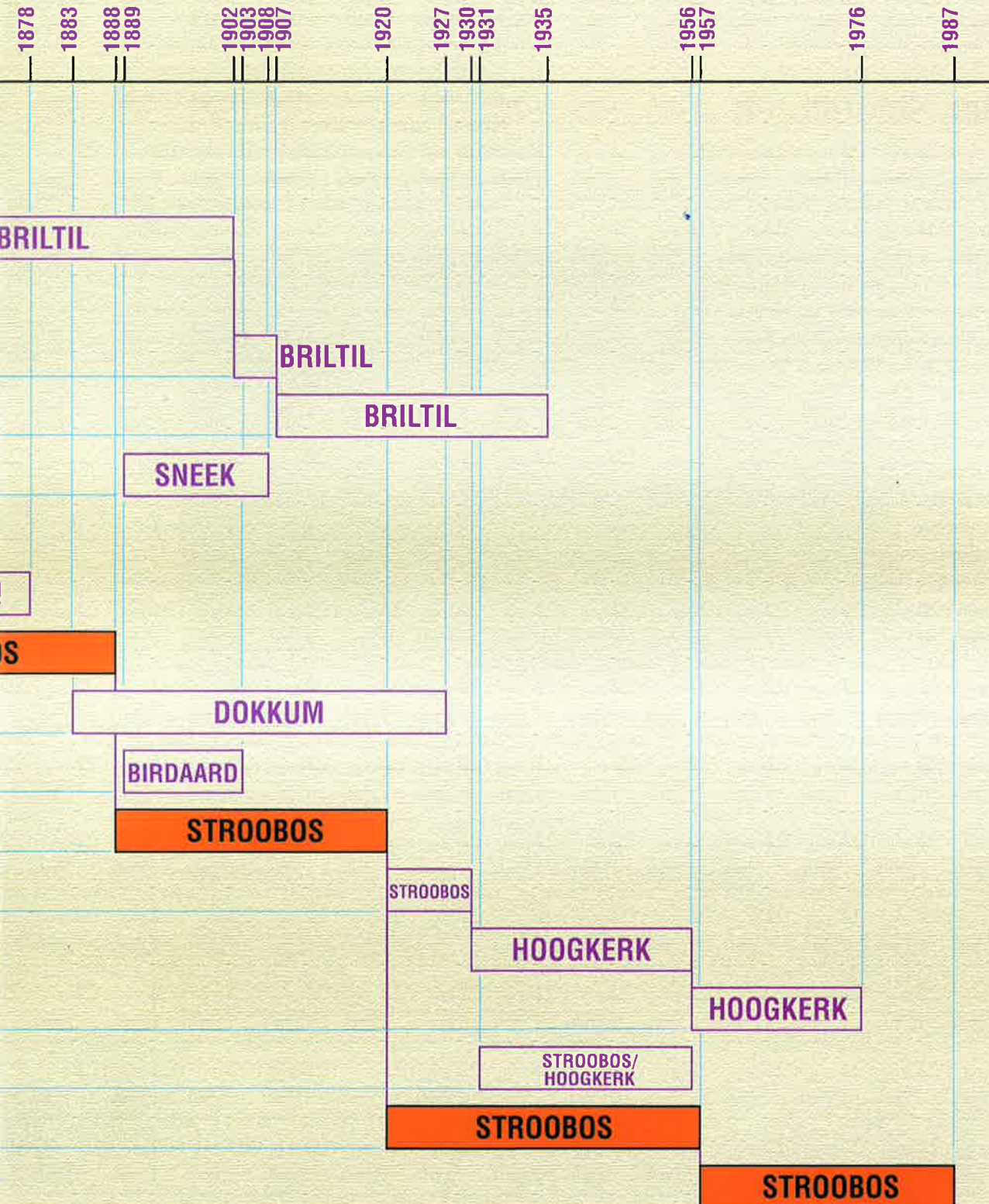
dorp behouden zal blijven. Verder wil ik hen voor de toekomst veel wijsheid en een behouden vaart toewensen.

Klaas van der Schuit





Overzicht Barkmeijer werven



Geschiedenis vroegere werven

Barkmeijer Nietap/Leek

De familie Ba(e)rkmeijer komt oorspronkelijk uit Duitsland. Volgens oud-directeur Douwe Barkmeijer van de voormalige scheepswerf "Viervelaten" te Hoogkerk, was zijn betovergrootvader Gerrit Jans Berkmeijer waarschijnlijk eerst schoenmaker. Hij migreerde vanuit het Duitse Neuenhaus, graafschap Bentheim, naar de Groninger Veenkoloniën. Gerrit Jans, die op 9 april 1780 te Neuenhaus gedoopt werd, was de zoon van Jan Berends Berkmeijer en Jenne Jans Spickmans. Zijn vader Jan oefende daar het beroep uit van wever, net als zijn oudere broer Berend Jans, die in het naburige Grasdorf geboren werd (deze beide dorpjes liggen net over de grens bij het Overijsselse Ootmarsum ten noorden van het Duitse plaatsje Nordhorn). Vader Jan Berkmeijer is overleden op 29 september 1805 in Neuenhaus.

Kennelijk is Gerrit Jans zijn broer Berend destijds achterna gereisd naar het hoge noorden, waar Berend zich aan het eind van de achttiende eeuw in het Friese Surhuisterveen

Situatie van de Leek en Nieuwe Tap in 1749.
Het * geeft aan waar de scheepstimmerwerf van Gerrit Jans Barkmeijer in 1813 gelegen heeft.

gevestigd had als meester-linnenwever. Volgens overlevering moet Gerrit Jans het roer te Sappemeer hebben ongegoid, omdat hij daar bij een oom, die scheepsbouwer was, in aanraking was gekomen met het vak van scheepstimmerman. In die tijd is ook de naam Barkmeijer langzamerhand overgegaan in Barkmeijer. Deze naam paste in ieder geval beter bij het beroep, dat Gerrit Jans op dat moment uitoefende. Zijn zoon Ale, die in 1822 te Nietap geboren werd, was later de enige van zijn kinderen, die de naam Barkmeijer als achternaam bleef gebruiken.

Een "bark" is een schip en "meijer" betekent beheerder of tussenpersoon voor derden. De samenvoeging van deze woorden verwijst dan min of meer naar het beroep van scheepsmakelaar.

Na een kort verblijf in de Veenkoloniën is Gerrit Jans naar Nietap verhuisd dat onder de rook ligt van Leek. Nietap was toen een buurtschap van Roden. Daar kocht hij op 13 mei 1813 huis nummer 69 en de scheepstimmerwerf met sleep en blokken van Jelle Jeens de Boer. Bij oud-inwoners beter bekend als "op de tip" (sinds 1997 heet dit gebied Nienoord Haven).

Dit scheepswerfje lag op ongeveer 300 meter ten zuid-oosten van de werf van Nienoord. Opmerkelijk is dat de scheepswerf te Stroobos voor 1829 ook eigendom was van dezelfde Jelle Jeens de Boer.

Op 11 september 1813 is Gerrit in het huwelijk getreden met Kunje Douwes Rijs(en)kamp uit Zuidhorn. Ook met het schrijven van haar achternaam hebben de ambtenaren destijds veel



moeite gehad, want de ene keer komen we het tegen als Rysenkamp, dan weer werd het geschreven als Reiderkamp of Reidekamp. Zowel in de huwelijksakte als in de akten van geboorte van de kinderen en de akten van overlijden van twee van hen komen we de naam Berkmeijer tegen. In de geboorteakte van de oudste zoon staat zelfs de naam Brinkmeijer. Deze verscheidenheid aan achternamen maakte het zoeken naar alle familiegegevens er dan ook niet gemakkelijker op. Uit het huwelijk van Gerrit Jans en Kunje Douwes werden acht kinderen geboren: Jantje, Jan, Douwe, Ale, Ale, Berend, Frankje en Jantje. Van hen zijn Jantje, Ale en Frankje nog geen jaar oud geworden.

Nietap woonde. Tevens kunnen we uit de geboorteakte van hun jongste dochter opmaken dat zij in december 1830 te Leek geboren werd. Scheepsbouwer Gerrit Barkmeijer was in dat jaar eigenaar van huis nummer 74 aan het Boveneind te Leek. In 1839 kocht hij samen met zijn vrouw een stuk land in Noordhorn, waarmee een einde kwam aan de geschiedenis van Barkmeijer Leek/Nietap en een begin werd gemaakt met die van Barkmeijer Brittil.



1915 - Op de voorgrond de helling met het hellinghuis van Gerrit Jans Barkmeijer.
Op de achtergrond de rond 1835 gebouwde houtzaagmolen van Douwe Barkmeijer. (zie Barkmeijer Birdaard)

Omdat het werfje in Nietap erg klein was, had Gerrit Jans zijn oog ook al eens laten vallen op de werf van Van Panhuys te Nienoord. Uit een schrijven van S. Cazemier uit Sexbierum blijkt dat Gerrit Jans Barkmeijer op 8 september 1827 de behuizing en de werf "De Bult" gelegen binnen de hekken van Nienoord huurde voor 100 gulden per jaar. De huur die inging op 1 mei 1828 had een looptijd van vijf jaar. Volgens overlevering heeft Gerrit Jans nog wel pogingen in het werk gesteld om deze werf aan te kopen, maar de heer Haro Casper van Inhauzen en Kniphauzen zou hier een stokje voor hebben gestoken. Misschien is dit ook wel de reden geweest, dat hij zijn huis te Leek rond 1840 al weer verkocht heeft.

Vermoedelijk is het gezin in 1829 naar Leek verhuisd, omdat uit het eerste bevolkingsregister uit 1830 van de gemeente Roden blijkt, dat het gezin Barkmeijer toen al niet meer in

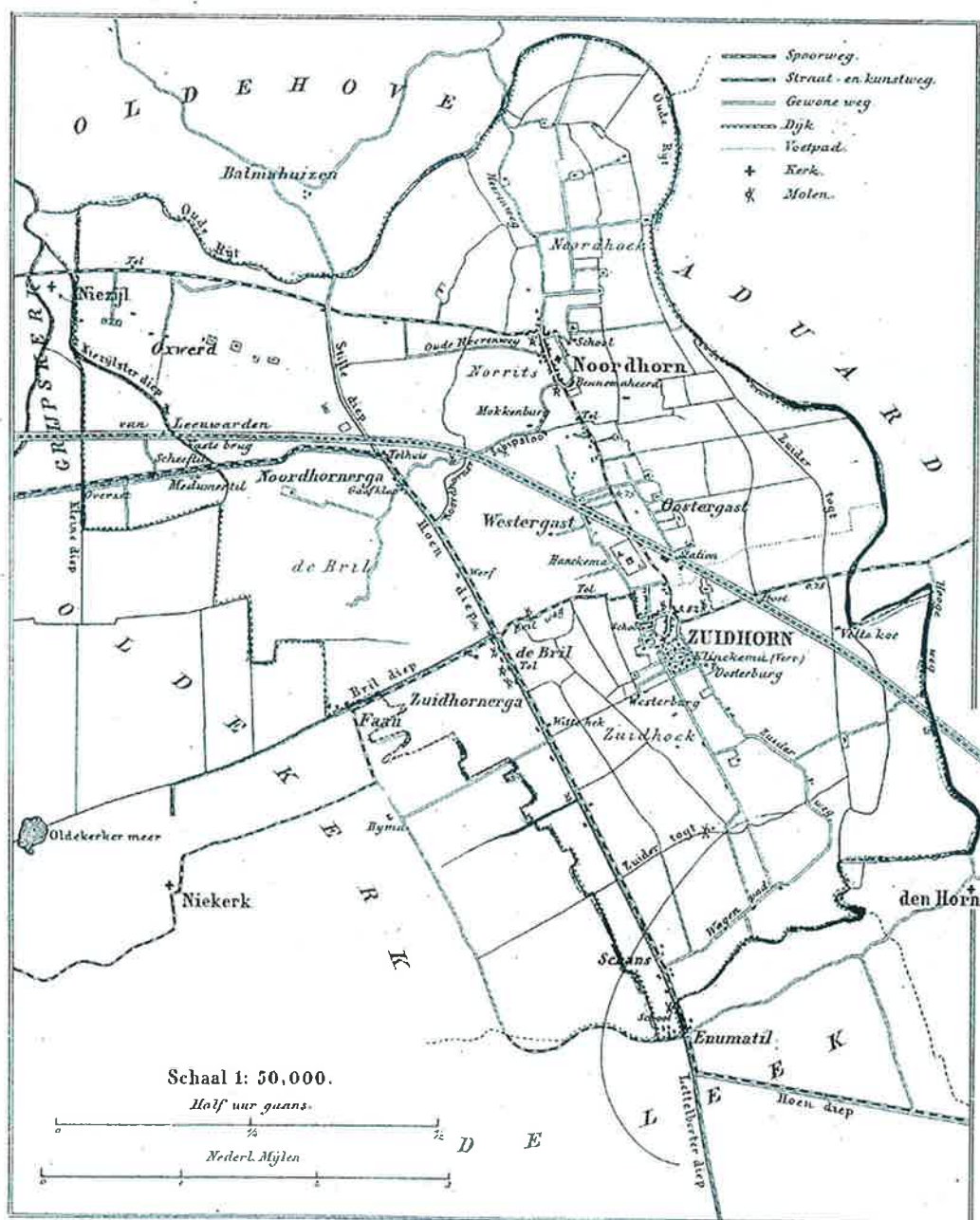
Barkmeijer Briltil

Hoewel Gerrit graag naar de omgeving van de stad Groningen had willen verhuizen, kocht hij in dat jaar min of meer op aandrang van zijn vrouw Kunje een stuk land onder Noordhorn.

Uit de koopakte blijkt dat Gerrit Jans Barkmeijer en zijn vrouw Kunje Douwes Rijskamp onder Noordhorn op 11 mei 1839 drie bunder land hadden gekocht van landbouwer Popke Jans Venema voor een bedrag van 650 gulden. Dit land was gelegen aan het Trekdiep in de Ga onder Noordhorn gemeente Zuidhorn. Op het kaartje van de gemeente Zuidhorn uit

1867 wordt de werf al aangegeven tussen het Brildiep en het tolhuis bij Noordhornerga. In de akte staat tevens beschreven dat ze dit land gekocht hadden om er een huis of woning en verdere gebouwen op te mogen zetten. Daarnaast zullen ook de aanwezigheid van het drukke vaarwater Groningen-Leeuwarden en een houtzaagmolen een reden geweest zijn om zich daar te vestigen.

Nadat de bebouwing gereed was is het gezin rond 1840 van Leek naar deze nieuwe lokatie verhuisd. De oudste zoon Jan verhuisde niet mee naar Briltil; hij bleef als houthandelaar achter in Leek.



In Briltil is Gerrit Jans samen met zijn zoons Douwe, Berend en Ale opnieuw begonnen en binnen niet al te lange tijd werd het geheel omgetoverd tot een echte scheepswerf. Het was een tijd waarin je bij wijze van spreken, met een hamer en een beitel en de benodigde kennis van zaken, nog een schip kon bouwen. Daarnaast was Gerrit Jans ook nog gedeeltelijk boer.

Behalve een woonhuis met boerenschuur werden er voor 1857 ook nog twee grote houten loodsen en acht arbeiderswoningen gesticht. Tevens werden er twee inhammen in het land gegraven, die dienst deden als zogenaamd "hellinggat".



Op de foto is nog duidelijk te zien dat het geheel vroeger omgeven was door een gracht en een singel van bomen. Deze bomen heeft men rond 1890 gekapt. Het hout heeft men toen gebruikt als stophout bij de in 1889 door Berend Barkmeijer aangekochte werf in Sneek. Omdat Douwe en Ale respectievelijk in 1850 te Stroobos en in 1854 te Groningen een werf hadden gesticht bleef alleen Berend nog bij zijn vader op de werf werken.

Op 20 mei 1857 heeft Gerrit Jans op 77-jarige leeftijd de werf voor 7000 gulden verkocht aan zijn zoon Berend, die toen al een tijdje met trouwplannen rondliep.

In de betreffende koopakte staat dat de verkoop bestond uit een scheepstimmerwerf met daarop staande een schuur, knechtenwoningen en verder getimmerte met bijbehorende tuinen en landerijen. Bijzonder is dat er in de koopakte nog vermeld werd dat de

gebouwen daar gesticht waren door de verkopers. Nog geen drie week na de overdracht is Berend op 9 juni 1857 te Zuidhorn in het huwelijk getreden met Elizabeth Steenhuisen. Zij was de dochter van molenaar/bakker Freerk Lamberts Steenhuisen en Niesjen Homan. Bakker Steenhuisen was in Zuidhorn in het bezit van een oude standaardmolen, die rond 1910 werd afgebroken. Uit het huwelijk van Berend en Niesjen zijn negen kinderen geboren. Dit waren de zonen Gerrit, Freerk, Jan, Klaas en Alle en de dochters Kunje, Niesjen, Jantje en Grietje.

Langzamerhand werd ook te Briltil de vraag naar houten schepen minder en in 1887 zijn ze op de werf begonnen met het bouwen van ijzeren schepen. Hiermee was deze werf één van de pioniers op dit gebied. Om de nodige kennis op te doen is Berend toen een week naar Amsterdam geweest, omdat daar toen al ijzeren schepen gemaakt werden. De eerste schepen waren tjalkachtige vaartuigen gemaakt van een verbeterd soort ijzer volgens een Zweedse uitvinding uit 1880.

Hoewel er bij de oude garde veel scepsis bestond tegen deze nieuwe ontwikkelingen, vond deze vernieuwing verbazend snel ingang. Uit een schrijven van 21 januari 1949 van Alle Barkmeijer aan zijn neef blijkt, dat voor zover hij zich wist te herinneren zijn vader maar één houten zeeschip (koftjalk) gebouwd had. In het begin van de jaren negentig liepen de Friese houtbouwers massaal stage in onder andere Briltil om het vak te leren. Daarmee waren zij, volgens zijn kleinzoon de nu 90-jarige Berend Barkmeijer uit Rotterdam, één van de eerste werven in het noorden van het land waar stalen schepen gebouwd werden. Het voordeel van deze schepen was, dat ze potdicht waren en een langere levensduur hadden dan de houten schepen.

Enige jaren later leek de geschiedenis zich te gaan herhalen, want net als Ale en Douwe destijds deden, verlieten ook nu twee zonen de werf om elders een nieuwe werf te stichten. Kennelijk hadden ze geen geld om dit zelf te kunnen bekostigen, want in 1889 heeft vader Berend voor zijn zonen Gerrit en Jan het terrein van een vroegere pannenfabriek te Sneek aangekocht om er een nieuwe werf te stichten (zie Barkmeijer Sneek).

Volgens (tandarts) Berend Barkmeijer uit

Luchtfoto van
het woonhuis
met boerenschuur.

Rotterdam wilde zijn grootvader om godsdienstige reden eerst nooit op de foto. Toch moest hij er tenslotte aan geloven, omdat hij regelmatig naar Friesland moest om de werf te Sneek mee in te richten. Daarvoor had hij een abonnement nodig van de Nederlandse Spoorwegen en deze moest voorzien zijn van een pasfoto.

Zo rond 1902 heeft Berend de werf overgedragen aan zijn kinderen Freek, Klaas en Alle. Twee jaar later is hij op 16 april 1904 te Zuidhorn overleden.



Aan het begin van de vorige eeuw lag er in het kleine hellinggat een schouw waarmee het personeel werd overgezet. In 1905 is deze schouw tijdens een zware storm eens gekapseisd en zijn twee personeelsleden van de werf verdronken.

Tot 1907 is de werf te Briltill verder gegaan onder de naam Gebr. Barkmeijer. Nadat Alle op 1 juni 1907 was getrouwd met Roelfien Blink, is de leiding van het bedrijf geheel in zijn handen gekomen. Klaas en Freek zijn daarna als werknemers bij hem op de werf blijven werken.

In 1905 begon Alle Barkmeijer, samen met zijn broers kleine zeeschepen te bouwen: koftjalken en schoeneraken. Dit soort schepen werden toen al veel gebouwd aan het Winschoterdiep. Zij voeren het meest naar havens aan de Oostzee, maar ook naar Engeland, Frankrijk, Portugal en Spanje.

1908

Achter v.l.n.r.:
 Thijs de Boer, Flip van der Hoek, Jan Bok, Jan Veldsma, L. Bok en Anne Werksma.
Midden: Klaas Werksma, Van der Heide, Willem Rosema, Jan Bijlsma, Jonkman, J. Hogewerf en Hendrik Blauw.
Voor: Bakker, Jacobs, Jan Top, schipper Rense Bos.

Alle Barkmeijer
 (1875-1960)

Een opsomming van de zeeschepen welke tussen 1905 en 1912 in Briltill van stapel liepen:

1905/06

"BALTIC", koftjalk voor H. Kramer uit Groningen – 1 mast, 100 BRT

1905/06

"NOORDZEE", koftjalk voor J. Buisman uit Stadskanaal – 1 mast, 136 BRT

1907

"OOSTZEE", koftjalk voor T. Tammes uit Groningen – 1 mast, 99 BRT

1908

"PIETRONELLA", schoeneraak voor H. Mooy uit Groningen – 1 mast, 136 BRT

1909

"AMBULANT", koftjalk voor H. Groen uit Groningen – 2 masten, 119 BRT

1909

"HILLECHIENA", schoeneraak voor T.A. Visser uit Groningen – 1 mast, 133 BRT

1910

"ALBERDINA", koftjalk voor S. van Zanten uit Groningen – 1 mast, 100 BRT

1911

"RENSINA II", schoeneraak voor P. Eppinga uit Groningen – 2 masten, 114 BRT

1912

"REGINA", schoeneraak voor H. Mooy uit Groningen – 2 masten, 163 BRT

De groei van kleine naar grotere zeeschepen had z'n beperkingen. Dit kwam, omdat de bruggen veel te nauw waren. Het maximale tonnage voor de te bouwen schepen was zodoende niet meer dan 300 ton.

De "NOORDZEE", die in 1905 gebouwd werd, was een van de grootste schepen van de vloot en mat '230 ton over zee'.

Kapitein Buisman was tevreden over zijn schip. Hij schreef in 1906 een brief aan de scheepsbouwer. Deze wordt op de pagina hiernaast letterlijk weergegeven.



Högenäs den 13/5 , 1906

E.D.L. Vrienden

Gij zult al eens uitgezien hebben om een brief van ons, maar wij hebben het de laatste tijd erg druk gehad, wij hebben hier een paar kustreisjes gedaan en de laatste maal 235 ton uitgelost. Toen hadden wij nog 5 duim uitwatering. Dat het schip laad best en nu wij hem voorover hebben geladen zeilt hij ook beter en het tuig hebben wij ook een beetje voorover gezet, dat wij komen nu goed mee en zelfs soms beter. Maar hij moest het zeilen ook eerst leren en ons kennen.

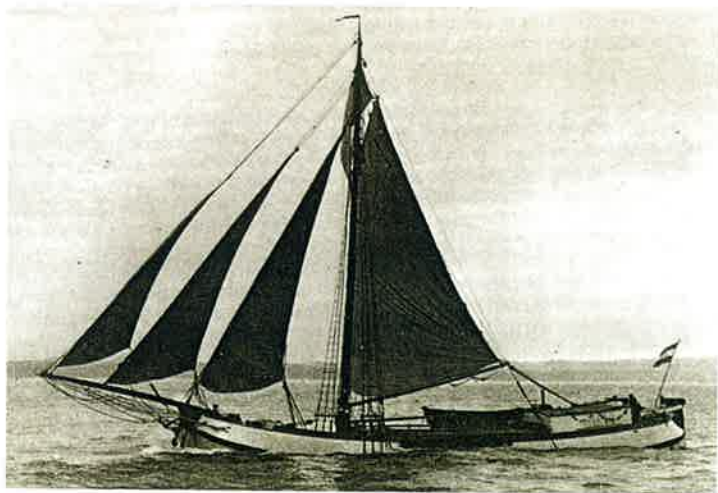
Wij zijn nu met onze 7e lading bezig en wel van hier naar Petersburg en van daar naar een plaats in Denemarken en Duitschland of Engeland. Dat is een lang eind en de vracht niet groot maar als het maar een beetje vlug mag gaan; het is maar het slimste om deze tijd van het jaar is hier veel windstilte en dan hebben wij geen zeildoek genoeg, dan is het tuig eigenlijk te klein, maar overal kan één schip niet goed voor zijn. Hij is tot nu toe zo dicht als een pot, er is nog nooit een beetje water ingekomen en wij hebben hem nu geprobeerd want wij hebben twee zware ladingen ingehad en alles recht in het midden en dat 115 last, maar hij wist nergens van.

Alleen mijn Vrouw moppert nog wel eens over de schilder die de kajuit geschilderd heeft want het plamuursel valt overal af en dat is niet goed want dan is de verf ook weg en bijkleuren geeft dadelijk een oud schip van binnen. Dat u moet uit mijn naam de schilder een stantje maken, maar niet te slim want als ik dan nog eens bij hem kom krijg ik het op mijn dak.

Nu iets anders. Ik krijg ook stantjes van mijn Vrouw omdat wij nu naar Rusland gaan, maar het ging niet best anders, ik mag niet gaarne ballast varen en dan zie ik stantjes over het hoofd, ik weet zeker als ik of wij nu bij u waren kreeg ik de schuld dat wij zoo ver gaan.

Nu wil ik ophouden, de groeten van mijn Vrouw en de drie jongens groeien als beren, nu moet u ons eens spoedig terugschrijven.

Uw vriend Kapt. J.Buisman, Kapt. Noordzee
p/a Nederlands Consul, St. Petersburg, Rusland.



Met het bouwen van zeeschepen werden er ook zwaardere gereedschappen en machines aangeschaft, zoals een pons-knipmachine en een verzinkmachine. Deze laatste machine werd gebruikt om een kraag uit een ponsgat te frezen, zodat de klinknagel zo kon worden geklonken, dat de huid van het schip aan de buitenkant glad was.

Behalve de verzinkmachine, die door middel van een paard werd voortgedreven, ging alles met handkracht. Electriciteit was er niet. Ook het licht was matig; hiervoor gebruikte men petroleumlampen die soms erg walmden. De ontwikkelingen stonden dus niet stil. De mensen die op de werf werkten moesten hierin meegaan, of ze nu wilden of niet.

Van de nieuw te bouwen schepen moesten voortaan werktekeningen gemaakt worden, die op hun beurt weer gekeurd werden door de Scheepvaart Inspectie. Om aan deze eisen te kunnen voldoen heeft Alle een cursus gevolgd om tekeningen te kunnen maken voor de scheepsbouw.

Koftjalk
"Noordzee"

Op 18 januari 1915 heeft Alle uit de nalatenschap van Popke Venema nog twee percelen groenland gekocht aan het Niekerkerdiep bij Briltill voor 4700 gulden. Misschien zag hij toen al wel aankomen dat het in de scheepsbouw steeds slechter ging. Op 10 december van hetzelfde jaar hebben Elizabeth Steenhuisen en haar negen kinderen de gemeenschappelijke onverdeelde eigendommen laten taxeren. De totale waarde van de bezittingen werden geschat op 20.000 gulden. Alle Barkmeijer heeft voor dit bedrag de eigendommen overgenomen.

Om de werf te kunnen kopen heeft Alle geld geleend van zijn broers en moeder Elizabeth Steenhuisen.

Tot 1917 heeft men op deze werf toch nog wat grotere binnenvaartschepen gebouwd. In verband met de oorlog werd het ijzer dat uit Duitsland moest komen zeer kostbaar. Dit konden de kleine tjalkschippers vaak niet meer opbrengen en daardoor bleven de opdrachten dikwijls uit.

In 1917 is Alle tijdelijk gestopt met het maken van schepen en is hij boer geworden. Alleen smid Smallenbroek en timmerman van der Heide zijn nog bij hem in dienst gebleven. Zij verrichtten vooral reparatiewerkzaamheden aan de schepen, die langs kwamen. Vooral het herstellen van zwaarden kwam in die periode nogal eens voor. Dit is zo gebleven tot na de Eerste Wereldoorlog.

In 1922 kruiste een zekere Hendrik Koning zijn pad. Koning, die bedrijfsleider was bij Smit te Vierverlaten, wilde namelijk wel voor zichzelf beginnen. Alle Barkmeijer en Hendrik

1925 - Een tewater-
lating in het
"groot hellinggat".



Koning zijn toen compagnons geworden en zijn weer kleine schepen gaan bouwen. Koning, die al verloofd was, is toen in het voorste gedeelte van de boerderij gaan wonen. Het achterste gedeelte verhuurde hij aan een boer. Omdat ze niet door dezelfde deur naar binnen wilden, heeft hij aan de oostzijde van de boerderij een tweede deur geplaatst, welke tot op de dag van vandaag nog steeds aanwezig is.



Hendrik Koning

2000

Het woonhuis met de dubbele deur dat sinds 1987 bewoond wordt door de familie H.W. Hilbrandie. Op de voorgrond ligt nog een oud houten scheepstroer.

Alle heeft toen tijdelijk in de Doopsgezinde pastorie in Zuidhorn gewoond.

In 1925 heeft Alle een huis laten bouwen aan de Gast te Zuidhorn. Deze woning staat nu nog op de hoek van de Burgemeester de Vrieslaan en de Gast-oostzijde. Hier hebben Alle en Roelfien de rest van hun leven gewoond.

Tot de crisisjaren van 1930 hebben ze het samen volgehouden. De scheepswerf werd omstreeks 1935 opgeheven. De loodsen zijn in de oorlog gesloopt en de machines verkocht. De woninkjes werden gedeeltelijk afgebroken. Alle kon zich toen kennelijk wel redden en is toen gaan rentenieren. De heer Koning is daarna een oliehandel in Groningen begonnen.



1932

Een overzicht van de werf te Brilt.



Barkmeijer Groningen

De scheepswerf te Groningen lag net buiten de voormalige A-poort ten zuiden van het Hoendiep op twee stukken land, die op 25 oktober 1854 werden aangekocht door Ale Gerrits Berkmeijer. U zult misschien denken dat de "e" van Berkmeijer een "a" moet zijn, maar dat is niet het geval. Ale, een van de kinderen van scheepsbouwer Gerrit Jans Barkmeijer uit Briltil, was kennelijk een buitenbeentje in de familie, want hij was de enige die in tegenstelling tot de rest van de familie de naam Berkmeijer bleef gebruiken.

Uit de koopakte blijkt dat Ale, die de percelen land kocht van landbouwer Hindrik Alles aan de Hoornschendijk onder Groningen voor 700 gulden, toen al in Groningen woonde. In de akte staat tevens vermeld: ".... deze negentien roeden en 15 ellen land door den kooper en zijne opvolgers naar verkiezing mogen worden betimmerd"

Ale Berkmeijer werd op 10 oktober 1822 te Nietap geboren. Hij was de zoon van Gerrit Jans Barkmeijer en Kunje Rijs(en)kamp. Ale had, zoals vroeger zo vaak het geval was, het vak van scheepstimmerman van zijn vader geleerd.

Een start maken met het opzetten van een nieuwe werf had Ale van geen vreemde, want zijn vader had in de veertiger jaren ook al eens een nieuwe scheepshelling en werkplaats te Briltil gebouwd. Omdat hij zijn vader met zijn broers Douwe en Berend daarbij geholpen had, wist hij dus aan welke klus hij begon.

Enige maanden na de aankoop van het land is Ale in het huwelijk getreden met de landbouwersdochter Siepke Jacobs van Til uit Hoogkerk. Uit dit huwelijk zijn twee kinderen geboren. Dit waren: Gerrit en Grietje. Zijn oudste zoon Gerrit is helaas nog geen half jaar oud geworden.

Kennelijk had Ale destijds te weinig grond, want op 30 juni 1857 heeft hij tijdens een publieke verkoop nog enige aankopen gedaan. Uit een schrijven van 21 januari 1949 van Alle Barkmeijer uit Zuidhorn aan zijn neef Tammo in Hoogkerk blijkt, dat de werf van zijn oom Ale Berkmeijer uit Groningen in die tijd buiten de wallen van de stad Groningen was gelegen. Daar mochten destijds geen stenen gebouwen geplaatst worden en zodoende waren het

huis van zijn oom en de woningen voor het werkvolk van hout gemaakt.

Uit ditzelfde schrijven blijkt dat er op deze werf geen zeeschepen gebouwd zijn. Er zijn echter wel schepen gebouwd voor de provincie Zeeland. Deze schepen werden volgens oom Ale extra zwaar gebouwd, opdat men met klompen aan op de berghouten kon lopen.

Soms kreeg Ale samen met zijn broers Douwe en Gerrit nog geld uit de nalatenschap van hun vader.

Dit blijkt onder andere uit het volgende:

Uit een akte van verkoop en schuldbekentenis blijkt dat Gerrit Jans Barkmeijer op 3 maart 1857 een hektjalkschip van 94 ton, genaamd "HENDRIKA", verkocht heeft aan Harm Willems Niezen.

Schipper Niezen heeft deze hektjalk na aankoop om laten dopen tot "GEERTINA". Tussen de regels van diverse notariële akten door, is te lezen dat er zich in dat schippersgezin tussen 1857 en 1864 heel wat heeft afgespeeld. Zo bleef hij na het overlijden van zijn vrouw Hinderkien Blaauw achter met vijf minderjarige kinderen. Omdat hij natuurlijk nooit alleen voor deze kleine kinderen kon zorgen is hij korte tijd later weer in het huwelijk getreden met Geertje Spel. Samen heeft dit echtpaar toen nog een dochter gekregen. Maar geluk bleef hen ook nadien niet bespaard, want niet lang daarna overleed ook schipper Niezen.

Toen Gerrit Jans Barkmeijer in 1864 overleed moest er door de schippersvrouw nog duizend gulden worden afbetaald aan de erfgenamen. Daar zij niet meer in staat was om de rente en aflossing af te dragen aan de gebroeders Barkmeijer hebben zij de deurwaarder beslag laten leggen op het tjalkschip. Tijdens een openbare verkoping op 28 oktober 1864 bij kastelein G. van Loo buiten de A-poort te Groningen is de tjalk met opgoederen toen voor een bedrag van 2500 gulden verkocht aan schipper Jan Dieter Bakker jr. uit Ommelandervijk onder Veenendam.

Omdat zijn zoon was overleden, had Ale helaas geen opvolger en om deze reden heeft hij de werf in 1878 verkocht aan de firma Botje Ensing en Compagnie, die bij de aankoop vertegenwoordigd waren door de heren Cornelis Botje en Willem Ensing, beide werktuigkundigen en wonend te Hoogezand. In de verkoopakte van 8 augustus 1878 staat onder andere vermeld, dat Ale verkocht had "Eene behuizing met erf en tuin, benevens weg, een scheepstimmerwerf met twee knechtenwoningen, tim-

merschuur en twee scheepshellingen.”
Barkmeijer Sneek

19



De zonen Gerrit, Freerk, Jan, Klaas en Alle van scheepstimmerman Berend Barkmeijer en Elizabeth Steenhuisen werkten allemaal op de werf van vader in Brittil. Vader Berend, die op 64 jarige leeftijd nog zeer vitaal was, was toen nog niet van plan om de lier aan de wilgen te hangen. Hij wilde wanneer zijn gezondheid het toeliet het liefst zo lang mogelijk doorwerken, laat staan dat hij aan rentenieren dacht. Kennelijk zag hij het niet zitten dat alle kinderen op de werf zouden blijven werken, want in 1889 heeft hij in Sneek het terrein van de vroegere pannenfabriek van Van der Heij aan de Woudvaart aangekocht en heeft hij daar een werf gesticht.

Deze pannenfabriek was daar in 1863 waarschijnlijk gesticht door Pieter Pieters van der Heij. Het perceel, bestaande uit huis, weiland en schuur was eigendom van zijn vrouw Trijntje Jelles Bouma.

Na aankoop van het terrein heeft Berend de schuur, waarin de pannenfabriek gevestigd was, laten slopen. Op deze plaats heeft hij toen een woning met een werkplaats laten bouwen. Volgens het bevolkingsregister hebben zijn twee zonen Gerrit en Jan zich met hun zuster Kunje op 22 mei 1889 in Sneek gevestigd.

Gerrit, geboren 13 april 1860, en Jan, geboren 1 oktober 1866, die toen beide nog niet getrouwd waren, namen hun oudste ongehuwde zuster Kunje mee, omdat zij dan het huis-houdelijk werk voor hen kon doen.

Uit een eigendomsverklaring blijkt dat de

**De Sneker werf
rond 1901.**

Gebroeders Barkmeijer in maart 1891 een ijzeren tjalk genaamd "TRIO" gebouwd hebben voor schipper Johannes Meinderts de Vries uit Balk. Kennelijk onderhielden de gebroeders Barkmeijer uit Sneek ook contacten met hun neef uit Birdaard, want in 1896 kochten zij voor neef Jan Barkmeijer de ijzeren schroefstoomboot "TILLY". Op de Barkmeijer werf te Sneek zijn in die periode diverse skûtsjes gebouwd die tot op dit moment nog steeds meedoen aan Skûtsje wedstrijden. Dit zijn onder andere: "SÚDWESTHOEKE" van Staveren uit 1900, "NOOTTGEDACHT" uit 1904, "HARMONIE" uit 1905, "GERRIT DE VRIES" uit 1906.

De werf is in 1898 het eigendom geworden van Gerrit en Jan.

VERK... DE DORP...
K. RENKEMA, Vrothel.

Scheepsbouwers.

TE KOOP:
De in volle werking zijnde
**Ijzerenscheepsbouw en
Reparatiewerf,**

bestaande uit Woonhuis, Knechtwoning
met Werkplaats, twee groote Loodsen,
31 bij 25 Meter. Twee Langsbeijings
en Open Terrein en daarbij behoorende
Maschiene en Gereedschappen. De
koopsom kan naar 4 procent er over
belegd blijven.

GEBOEDERS BARKMEIJER,
Ijzerenscheepsbouw, Sneek.

Uit een advertentie uit het Nieuwsblad van het Noorden van 11 december 1905 blijkt, dat de Gebr. Barkmeijer de in volle werking zijnde IJzerenscheepsbouw en Reparatiewerf, bestaande uit woonhuis, knechtswoning met werkplaats en twee grote loodsen van 31 bij 25 meter, inclusief twee langshellingen, open terrein en daarbij behorende machines en gereedschappen al weer te koop aanbod. Toch hebben de schepen die hier gebouwd werden de gebroeders Barkmeijer waarschijnlijk geen windeieren gelegd, want toen zij in 1906 met z'n drieën naar Zuidhorn verhuisden, zijn ze op betrekkelijk jonge leeftijd al gaan rentenieren.

Daar hadden ze aan de Rijksweg een stuk bouwterrein van ruim 27 are gekocht. Dit terrein kochten ze voor 2700 gulden van de uit Groningen afkomstige Geerhardina Binder-voet. Op dit stuk grond aan de hoofdweg hebben ze de villa "Elisabeth" laten bouwen. De villa ontleende haar naam aan hun moeder Elisabeth.

Villa "Elisabeth"
te Zuidhorn.



Deze kapitale villa was ruim opgezet, want toen op 1 juni 1907 hun broer Alle en zuster Grietje op dezelfde dag in het huwelijk traden, hebben ze hun bruiloftsfeest in deze nieuwe woning gehouden. Kennelijk was dit voor Jan ook een bijzondere bruiloft, want tijdens dit feest heeft hij kunde gekregen aan Geertruida van Kampen, een nicht van zijn moeder.

Hiermee is hij binnen een jaar getrouwd. De enige die dit niet zo leuk vond was zijn zuster Kunje. Zij bleef achter met haar andere broer Gerrit.

Gerrit is daar op 8 juni 1945 overleden.

In 1908 is de werf te Sneek overgegaan in handen van Minne Molles van der Werf uit Kootstertille, die behalve hellingbaas en herbergier ook nog sluis- en brugwachter was. De Barkmeijers hebben echter een hele poos moeten wachten voordat ze hun geld binnen hadden.

De werf is later achtereenvolgens overgegaan in handen van de zonen Molle en Gerlof van der Werf, J.T. Fikkers, B.J. Fikkers en A. Nugteren. In 1961 is de werf verkocht aan Tj. van der Meulen.

Barkmeijer Dokkum

Douwe Barkmeijer en zijn vrouw Dieuwke Posthumus uit Stroobos hadden zeven kinderen. Dit waren Gerrit, Grietje, Tjipke, Jan, Jan, Alle en Kunje. Van deze kinderen zijn Jan en Alle al op zeer jeugdige leeftijd overleden. Hun oudste zoon Gerrit, die op 12 april 1853 geboren werd in het vroegere hellinghuis van de scheepswerf te Stroobos, is net als zijn jongere broers Tjipke en Jan in het voetspoor van zijn vader getreden. Zeer waarschijnlijk heeft hij het scheepsbouwvak dan ook bij zijn vader geleerd.

Op 26 mei 1877 is Gerrit in Buitenpost in het huwelijk getreden met Angenietje Martens de Vries. Zij was de dochter van koemelker Marten Rinderts de Vries en Johanna Pieters Stuveling, die ook aan de Hellingstraat (het achterom) woonden.

Waarom Gerrit als oudste zoon het bedrijf van zijn vader niet heeft overgenomen, is niet meer te achterhalen. Het zou kunnen zijn dat zijn vader toen nog zeer vitaal was en dat Gerrit daarom zijn domicilie kennelijk ergens anders gezocht heeft. Hij is met zijn vrouw vertrokken naar Aalzum dat ten westen van Dokkum ligt net buiten de stadsgracht tegenover het Westerbolwerk.

Hier heeft hij in 1883 een werf gekocht van de Gebroeders Vink.

Uit het huwelijk van Gerrit en Angenietje is slechts één dochter Dieuwke geboren. In 1885 is Angenietje al op jonge leeftijd overleden. Twee en een half jaar na de dood van zijn vrouw is Gerrit op 3 november 1887 voor de tweede maal in het huwelijk getreden met Antje Hacquebord. Zij was de dochter van kastelein Anne Hacquebord en Antje Roorda. Uit de huwelijksakte blijkt dat de 34-jarige weduwnaar toen scheepstimmermansknecht was in Aalzum.

Uit het huwelijk met Antje zijn geboren: Antje, Douwe, Anne, Tjipke, Fedde en Catharina.

Op de scheepswerf van Gerrit Barkmeijer in Aalzum werden onder andere vissersboten - zogenaamde "blazers", kleine sloepen - zogenaamde "jollen" voor de ansjovisvangst en klipperaken gebouwd. In 1915/16 is er nog een kleine kustvaarder gebouwd onder toezicht van Germanische Lloyd en Scheepvaart Inspectie.

Een van de schepen, die op de werf van Barkmeijer gebouwd zijn, was de 17 meter lange klipperaaak "DE VIJF GEBROEDERS".

Wie de eerste eigenaar van deze aak was is niet bekend.

Wel weten we dat het schip in 1922 gekocht werd door schipper Johannes Reidinga uit Terhorne van een zekere van der Wal, die er ondermeer afbraak van huizen mee vervoerde. De naam van het schip is na de aankoop veranderd in "ATZE".

De familie Reidinga gebruikte de aak vooral voor het vervoer van terpaarde en mest. Daar het 35 ton metende scheepje voor dit transport eigenlijk wat aan de kleine kant was, heeft men na het verwijderen van de luiken

Gerrit
Barkmeijer
(1853-1927)



Antje
Hacquebord
(1863-1921)



het schip later ingericht voor personenvervoer en werd het alleen nog gebruikt voor uitstapjes.

In 1949 werd het schip verkocht aan de heer Vermeer, de toenmalige directeur van de Gero fabrieken. Het schip, dat inmiddels de naam "DWAALSTER" had gekregen, is daarna eigendom geweest van de familie Hammes uit Nieuwkoop, die het op zijn beurt weer verkocht heeft aan Leendert Olthuis uit Hellevoetsluis.

Tenslotte is het schip aangekocht door een viertal fervente liefhebbers, die het scheepje als een autobusachtig woonboot bij toeval ontdekten hadden. De nieuwe eigenaren Jan Bargeman, Tjerk Hacquebord en zijn twee zonen Jens en Rienk wilden niets liever dan dit schip weer onder zeil brengen. Zo was de cirkel dus weer rond en lag de verbouwde klipperaak later weer afgemeerd vlak bij de plaats waar ze gebouwd werd.

Net als zijn vader is ook zoon Anne scheepstimmerman geworden in Aalzum. De naam van de werf is toen veranderd in G. Barkmeijer en Zn. Tijdens de Barkmeijer periode waren er op de werf werkzaam : een scheepstimmermansbaas met 7 knechten.

Anne Barkmeijer is op 8 april 1920 in het huwelijk getreden met Berber Streekstra uit Dokkum. Uit dit huwelijk werden vier dochters geboren.

In de twintiger jaren ging het echter snel bergafwaarts met de werf en zijn de werkzaamheden in 1927 gestopt. Anne Barkmeijer is later koopman geworden in levertraan en oliën.

kranteknipstel 1927

- finale verkoop

SCHEEPSWERF MET WERK- PLAATSEN EN WONINGEN TE DOKKUM.

Op Woensdag 4 Mei 1927, 's avonds 7½ uur, in het gebouw voor Chr. Belangen te Dokkum, ten verzoeken van de N. V. Scheepsbouw v/h. G. Barkmeijer te Dokkum, finale verkoop van de te Dokkum gelegen, in werking zijnde SCHEEPSWERF met WERKPLAATSEN, BURGER- en ARBEIDERSWONINGEN, in 6 perceelen, als:

- a. de werf met 3 langshellingen;
- b. de burgerhuizinge met erf, aan die werf gelegen, tot 12 Nov. 1927 in huur bij T. Soesbeek;
- c. de werkplaats, ten westen van het vorige perceel;
- d. de arbeiderswoning, gelegen naast het vorige perceel, in huur bij IJ. Nicolai;
- e. de arbeiderswoning naast het vorige perceel in gebruik bij K. Lichten-donk;
- f. het zoogenaamd eilandje met de daarop gebouwde groote nieuwe werkplaats, kad. groot 15.60 are.

Geboden perc. a f 789, b f 2210, c f 621, d f 469, e f 470, f 2187.

Te aanvaarden perc. a, c en f: 1 Juni a.s. De overige perceelen 12 Mei 1927.

Betaling 1 Juni a.s.

Te zien en aanwijzing op het terrein op den verkoopdag van 10 tot 12 uur.

P. DE VRIES, Dokkum.

Barkmeijer Birdaard

Jan Barkmeijer, die geboren werd op 5 augustus 1863 in Fries Stroobos, was een zoon van scheepsbouwer Douwe Barkmeijer en Dieuwke Posthumus. Nadat zijn broer Gerrit naar een werf in Aalzum bij Dokkum was vertrokken, is ook Jan zijn heil ergens anders gaan zoeken. De 25-jarige Jan, die toen nog scheepstimmerman was bij zijn vader, is na zijn huwelijk op 16 mei 1889 met Trientje Riemersma uit Burum verhuist naar Birdaard. Zijn vrouw Trientje was de dochter van landbouwer Jan Riemersma en Jantje Rispens uit Burum. Uit het huwelijk van Jan Barkmeijer en Trientje Jans Riemersma werden in Birdaard acht kinderen geboren. Dit waren: Douwe, Jantje, Jan, Gerrit, Dieuwke, de tweeling Maaïke en Grietje en Johannes.

Of Jan Barkmeijer in Birdaard een bestaande werf heeft overgenomen, of dat hij daar zelf een werf is begonnen is niet bekend. De locatie aan de Dokkumer EE was echter wel uitermate geschikt voor een scheepswerf, omdat het scheepvaartverkeer van Leeuwarden naar Dokkum bij hem voor de deur langs ging. (Op de plaats van de vroegere scheepswerf staat nu het bouwbedrijf Th. Jellema.)

Jan is daar toen begonnen met het bouwen van stalen pramen. Omdat het bouwen van pramen kennelijk niet voldoende brood op de plank bracht was Jan ook nog melkvaarder bij de plaatselijke "boterfabriek". Later heeft hij ook nog een beurdienst gehad met Gebr. Kingma.

Uit een koopakte van juni 1896 blijkt dat Jan ook contacten onderhield met zijn neven Gerrit en Jan uit Sneek. Zij hebben toen in opdracht van hem de ijzeren schroefstoomboot "TILLY" gekocht in café Willem Haanstra in Sneek voor 2572 gulden.

Jan kocht deze boot samen met winkelier Taeke Kinga uit Wanswerd aan de Streek van Hendrik Geerts Visser te Sneek.

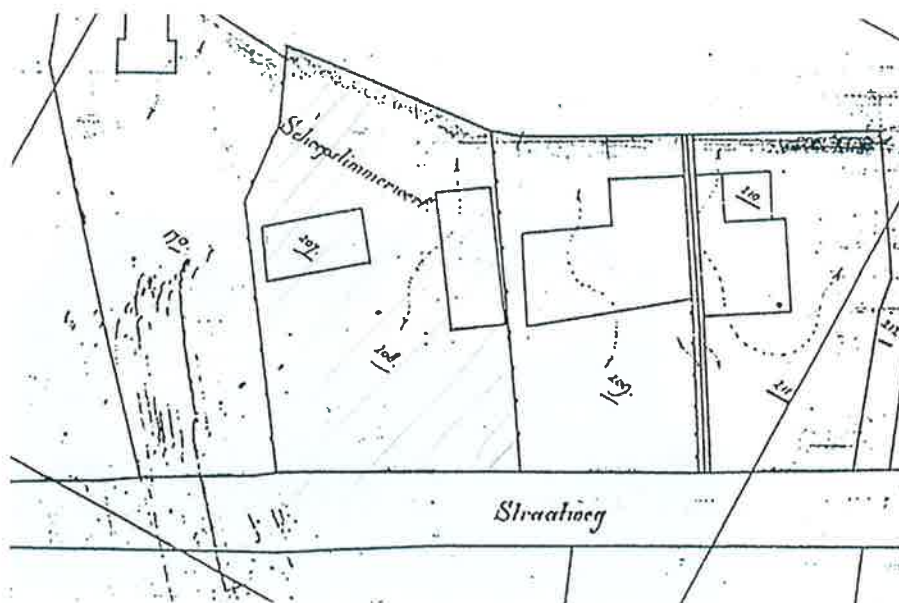
De "TILLY" was in 1875 gebouwd in Kinderdijk bij Diepenveen, Lels en Smit voor de Gebr. Visser uit Sneek.

Blijkbaar is het Jan niet gelukt om daar een blijvende boterham te verdienen. Uit een advertentie uit het Nieuwsblad van het Noorden blijkt, dat op zaterdag 15 november 1902 door notaris Westra uit Dokkum wegens vertrek naar elders in de herberg van Steenhuizen te Birdaard geveild zullen worden:

"Eene voor weinige jaren bijna geheel nieuw gebouwde Burgerbehuizinge met Timmerschuur, groote Scheepstimmerwerf, 2 Knechtswoningen, Erf en Tuingrond c.a. staande en liggende aan het groote scheepsvaarwater "de Dokkumer EE" en aan den straatweg te Birdaard, te veilen behoudens recht tot samenvoeging in 3 perceelen."

Aan de advertentie had hij nog toegevoegd dat de te veilen eigendommen uitnemend geschikt waren voor de bouw van ijzeren schepen. Van bovengenoemde konden de knechtswoningen op 12 mei en de rest op 1 februari 1903 betrokken worden.

Kadastrale kaart
1875.



vragen bij B. HELMHOLT te Marum.

Scheepstimmerwerf

met Hulpzinge en Knechtswohnungen c.a.,
te BIRDAARD.

De notaris WESTRA te Dokkum, zal, wegens vertrek naar elders, op **Zaterdag 15 Nov. 1902**, 's avonds 6 uur, in de herberg van STEENHUIZEN te Birdaard, veilen:

Eene voor welnlge jaren bijna geheel nieuw gebouwde

Burgerbehuizinge,

met Timmerschuur, groote Scheepstimmerwerf, & Knechtswohnungen, Erf en Talugrond c.a. staande en liggende aan het groote scheepsvaarwater vde Dokkumer Ee en aan den straatweg te Birdaard, te veilen behoudens recht tot samenvoeging op 3 perceelen.

Eigen aan den heer J. BARKMEIJER en te aanvaarden: de Knechtswohnungen 12 Mei 1903, overigens uiterlijk 1 Februari 1903.

NOTA: Het te veilene, kadastraal groot 14 are 50 centiare, is uitzonderend geschikt voor den bouw van ijzeren schepen.

Inmiddels uit de hand te koop.

Na de verkoop van de werf in Birdaard is het gezin naar Leek verhuisd. Daar werden nog de twee dochters Kunje en Sjouwke geboren. Dochter Jantje is later getrouwd met Minze Vries uit Drogelham. In een schrijven van kleinzoon Douwe Vries, één van de kinderen van Minze en Jantje, kunnen we lezen dat zijn moeder Jantje Barkmeijer de mening was toegedaan, dat haar vader de concurrentie in Birdaard niet aankon, omdat er vlak bij hem in de buurt nog een werf gevestigd was.

Houthandel/houtzagerij Leek/Nietap

Uit een koopakte van 6 september 1902 bij notaris Willem Koning te Zuidhorn blijkt dat

Jan voor 12.000 gulden van houthandelaar Menzo Omta te Leek het navolgende kocht:

- Eene behuizing met erf en gronden, staande en gelegen te Leek, doende jaarlijks op primo mei tot heemhuur de som van zeven gulden en vijftig cent en drie gulden vijf en zeventig cent bekend ten kadaster gemeente Leek Sectie D nummer 1024, groot negen are, zeven en veertig centiare.
 - Eene behuizing erf en grond, benevens woningen en houtschuur tesamen groot een are negentig centiare, staande en gelegen aan de Tolberterstraat doende jaarlijks op primo mei tot heemhuur de som van vijf gulden kadastraal bekend gemeente Leek Sectie D nummer 893.
 - Zeven are, zestig centiare weiland gelegen te Nietap, bekend ten kadaster gemeente Roden Sectie L nummer 578 zijnde laan
 - Een houtzaagmolen met erf en schuur, staande en gelegen te Nietap bekend ten kadaster gemeente Roden Sectie L nummer 1033, 1034 en 1035 samen groot zesentwintig are.
 - Eene behuizing met erf en tuin, mede aldaar gelegen groot twaalf are tien centiare bekend ten kadaster gemeente Roden Sectie L nummers 521 en 522.
- Aankoop: 01-05-1877 bij notaris Wichers te Leek.

Volgens het reeds eerder genoemde schrijven van Douwe Vries moet het hierboven genoemde in punt e het oorspronkelijke bedrijf van Gerrit Jans Barkmeijer in Nietap geweest zijn. Uit bovenstaande koopakte blijkt tevens dat Jan behalve een houthandel in Leek dus ook een molen kocht in Nietap. De houtzaagmolen, die rond 1835 gebouwd werd, stond aan de Thedemalaan te Nietap. Deze molen werd in 1874 gekocht door molenaar Drewes Bousema Zuiderhoek. In 1897 heeft hij de houtzaagmolen, die een achtkanti-

2000

De woning aan de Thedemalaan 8.



ge kruier met stelling had, op zijn beurt weer verkocht aan Menzo Omta en van deze molen heeft Jan Barkmeijer in 1902 de molen gekocht.

Op 5 september 1912 kreeg Jan van de gemeente Roden vergunning om de houtzaagmolen verder uit te breiden.

Op 9 september 1915 is Douwe Barkmeijer, de oudste zoon van Jan en Trientje, in het huwelijk getreden met de bakkersdochter Jantje Bakker uit Zuidhorn. Nog in datzelfde jaar zijn ze begonnen met de bouw van een woning vlakbij de houtzaagmolen in Nietap. Bij de voordeur van de woning, die er nu nog steeds staat, kunnen we zien dat ze op scheenbeenhoogte in een steen hun initialen hebben gegraveerd.



De inscriptie
naast de voor-
deur.

Toen houthandelaar Douwe en zijn vrouw Jantje zich daar op 1 maart 1916 gingen vestigen, heeft hij korte tijd later het bedrijf van zijn vader Jan uit Leek overgenomen. Volgens overlevering is ook nog bekend dat Jan in die tijd verschil van mening had met de plaatselijke kerk en dat hij mede daarom zijn zaak overdeed aan zijn zoon Douwe.

Enige jaren later is Jan met zijn gezin naar Kollum vertrokken om daar een gelijksoortige zaak te beginnen.

Blijkbaar stond de ontwikkeling in Nietap niet stil, want op 24 oktober 1916 kreeg men vergunning voor het oprichten van een ketelhuis en machinekamer bij de houtzaagmolen. Het ging goed met de zaak, want op 12 januari 1920 kreeg hij toestemming voor het oprichten van een stoomhoutzagerij.

Niet lange tijd daarna werd de molen door brand gedeeltelijk verwoest. Tengevolge van de brand was de molen voor haar taak onbruikbaar geworden en moest een nieuw ontwerp voor een stoomhoutzagerij worden ingediend. Nog in datzelfde jaar werd Douwe vergunning verleend en kwam er een voor die tijd moderne houtzagerij in Nietap.

Douwe heeft geen gemakkelijk leven gehad, want behalve dat twee van zijn drie kinderen

spoedig na de geboorte overleden, stierf ook zijn vrouw kort na de geboorte van hun derde kind. Zijn zus Dieuwke uit Hoogeveen, die gehuwd was met onderwijzer Jan Steenhuis, en zelf geen kinderen had, heeft na het overlijden van haar schoonzus anderhalf jaar op de kleine Jan gepast. Zij hebben toen tijdelijk in Nietap gewoond.

Op 7 december 1925 is Douwe Barkmeijer met zijn zoon Jan naar de Noorderdwaarsvaart te Drachten verhuisd. Hij heeft de houtzagerij toen verkocht aan Willem Noorman.

Douwe is op 21 april 1927 te Adorp hertrouwd met de vier jaar oudere Anna Maria Louwiza Hes, die hij had leren kennen via een houtverkoper, die regelmatig bij hem op bezoek kwam.

Douwe en Anna hebben na hun huwelijk een kind gekregen, die helaas na een aantal weken ook weer overleed.

Niets bleef hem dus bespaard.

Het bedrijf dat Douwe in Drachten gekocht had was een houtzagerij annex houthandel. Het hout dat hij zaagde en verhandelde was voornamelijk eikenhout.

De zaak is later overgenomen door zijn zoon Jan. Doordat de tijden veranderden is de zaak een zekere dood gestorven. Jan heeft toen een gedeelte van de gebouwen verhuurd en is zelf met een doe-het-zelf zaak begonnen. Na het overlijden van Jan Barkmeijer op 14 januari 1974 is men ook met deze activiteit gestopt.



Douwe
Barkmeijer
(1890-1965)

Houthandel/houtzagerij Kollum

Jan Barkmeijer heeft in Kollum rond 1918 voor zijn zonen Jan en Gerrit de stoomhoutzagerij van Pieter Koerts aan de Kollumer Trekvaart gekocht. Deze zagerij stond op dezelfde plaats, waar thans het huidige bedrijf van Houthandel en Keukencentrum Barkmeijer te Kollum gevestigd is.

De aankoop van bomen en hout deden Jan en Gerrit veel samen met hun broer Douwe uit Drachten.

Voor de oorlog werden veel bomen op stam gekocht in Frankrijk. Deze werden dan per schip naar Groningen vervoerd. Voor het station werden ze dan in kleinere schepen overgeladen om vervolgens naar Kollum gebracht te worden. Het hout bestond ongeveer voor de helft uit het normale timmerhout en voor de andere helft uit levering van het wagenmakershout, dat gebruikt werd voor dissels, naven en spaken.

Na de oorlog kocht men percelen bos van het Rijk, de Provincie of de Gemeente. Het transport vond in die tijd uitsluitend plaats met paard en wagen. Het hout lag dan ongeveer een jaar in het water in het haventje naast het bedrijf om het boomsap eruit te krijgen. Dan trok het hout niet zo krom. (Zie foto)

Op 11 december 1944 werd de woning van Gerrit Barkmeijer aan de Eskesstraat getroffen

door een bom die uit een vijandelijk vliegtuig geworpen werd. Gerrit, zijn vrouw Richtje de Boer en hun drie kinderen Trientje, Pieter en Grietje zijn bij dit bombardement om het leven gekomen. Zij waren echter niet de enigen, want ook Lysbeth, de dochter van Jantje Barkmeijer en Minze Vries en haar verloofde, die op de fatale datum eveneens in Kollum waren, kwamen daarbij om het leven.

In het Gereformeerde Kerkblad Classis Kollum verscheen op 15 december 1944 het volgende artikel:

"Gerrit, Rigdje, en hun drie kinderen Trientje, Pieter en Grietje werden op maandagavond elf december door de dood weggenomen. Bijna twee jaar heeft broeder Barkmeijer de laatste maal zijn dienstwerk verricht. Vooral het Rusthuis, waarvan hij boekhouder was, heeft van zijn gaven genoten. In de diaconie, die hij al eerder gediend had, laat hij opnieuw een lege plaats. Een heel gezin werd plotseling weggenomen."

Jan heeft na het overlijden van zijn broer Gerrit het bedrijf voortgezet met zijn zoon Jan, die sinds 1937 ook al in de zaak werkzaam was. In 1948 kwam ook zoon Piet in de zaak. Jan en Piet hebben de zaak later van hun vader overgenomen.

De houtzagerij te Kollum.



Barkmeijer Hoogkerk

Scheepswerf "De Koningspoort" werd destijds gesticht door de uit de Groningen afkomstige Jacob Jans Mulder. Hij had deze bezittingen in eigendom sinds 5 oktober 1852.

Op 2 december van hetzelfde jaar kreeg hij van het gemeentebestuur van Hoogkerk officieel toestemming om een scheepstimmerwerf te bouwen te Vierverlaten bij Hoogkerk. Op 10 november 1893 heeft hij *"Ene behuizing met Scheepswerf gelegen aan het Koningsdiep"* verkocht aan Wolter Mulder voor fl. 8.000,-.

Deze heeft de werf op zijn beurt op 1 februari 1917 weer verkocht aan de kundige scheepsbouwer Jacobus Franciscus Smit uit Sappemeer voor de verkoopprijs van fl. 27.500,-.

Helaas is deze werf in 1930 failliet gegaan.

Op 23 juli 1930 is de scheepswerf voor een bedrag van fl. 12.025,- aangekocht door de Gebroeders Barkmeijer, die al een tijdje op zoek waren naar een tweede werf, dicht bij een plaats waar veel schepen hun lading losten, dus gelegegd werden. Zo'n geschikte plek bleek Hoogkerk/Vierverlaten te zijn. De broers Tammo, Gerrit en Popko van Stroobos sloopten na de aankoop de verouderde reparatiedwarshelling en lieten hiervoor in de plaats een veel grotere en voor die tijd zeer moderne wagen-dwarshelling aanleggen. Deze was geschikt om gelijktijdig 6 schepen van het z.g. Friesche-maat type te kunnen hellingen. Het Friesche-maatschip was in die tijd het grootste binnen-vaartschip dat door Friesland mocht varen (31.50 m lang en 5.40 breed, met ca. 240 ton laadvermogen). In die tijd flinke schepen.

De scheepswerf Gebr. Barkmeijer Vierverlaten, dat in grootte tot de middelste categorie

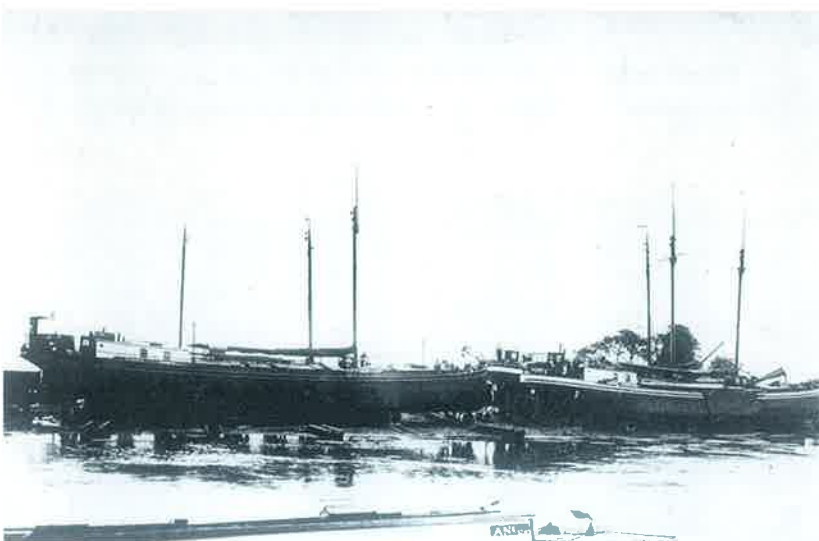
De nieuwe
wagendwars-
helling
aangelegd in
1930.

scheepswerven in de provincie Groningen behoorde, hield er vergelijkenderwijs een wat terughoudende en voorzichtige tactiek op na. De werf legde zich in de aller-eerste plaats toe op reparatie van schepen in de ruimste zin.

Wat betreft de ligging van de werf lag Vierverlaten daar toen, zoals gezegd, bijzonder gunstig. In de gemeente Hoogkerk, waar Vierverlaten een onderdeel van was, waren diverse grote industrieën gevestigd, die allemaal veel scheepvaart aantrokken. Daar kwam nog bij dat Groningen voor Groninger schippers een geliefde plek was om op lading te wachten. Er was in die tijd veel graanvervoer. De meeste scheepvaart richting Friesland maakte, tot de opening van het Van Starckenborgkanaal omstreeks 1938, gebruik van het Hoendiep en passeerde dan de werf in Vierverlaten, dat aan de uitmonding van het riviertje Peizerdiep lag. Ter plekke werd dit het Koningsdiep genoemd.

De vestigingsplaats was, althans toen, dus zeer goed gekozen. De werf kon alle reparaties aan schepen aan, waaronder schoonmaken en teren (koolteer), ijzerwerk, motorenrevisie en timmerwerk en er was een keur aan vakbekwame medewerkers. Helaas werd de nieuwe scheepswerf vrijwel meteen geconfronteerd met de ergste economische crisis sinds vele jaren. De concurrentie op allerlei gebied nam onvoorstelbare proporties aan en zeer veel fabrieken en scheepswerven sloten hun deuren of gingen failliet. Het spreekt dus wel vanzelf dat de firmanten Barkmeijer een hele zware tijd hebben meegemaakt. Dat zij zich in 1940 zo ongeveer uit de schulden hadden gewerkt is behalve aan hun eigen inzet vooral te danken geweest aan het vermijden van het vaak verliesgevendere grotere werk en het leveren van kwaliteit voor het kleinere werk, dat vaak wat beter betaald werd. In de periode van 1930 tot 1940 werkten er te Vierverlaten zo'n dertig tot veertig mensen.

Tammo Barkmeijer had veel contact met collega scheepsbouwers. Zo was hij bijvoorbeeld vice-voorzitter van de scheepsbouwvereniging Hoogezand. Daarin vertegenwoordigde hij speciaal de sector scheepsreparatie. Daarnaast was hij in de veertiger jaren één van de vaste medewerkers van het Technisch Vakblad "De Noordelijke Scheepsbouw", waarvoor hij tientallen afleveringen maakte onder het hoofd: "Scheepsreparatie".





**Tammo
Barkmeijer
(1891-1961)**

Al die verhalen vloeiden moeiteloos uit zijn pen en behoefden nauwelijks correctie. Naast drukke werkzaamheden nam dit natuurlijk veel tijd in beslag en het gebeurde dan ook regelmatig dat die tijd in de avonduren weer ingehaald moest worden. Deze eigenschap komen we bij meer Barkmeijers tegen. Dit had wel tot gevolg dat de kinderen hun vader alleen maar bij de maaltijden en op zondag zagen.

Tammo Barkmeijer is vanaf het begin één van de voorstanders van onderlinge samenwerking geweest. Hij behoorde tot de initiatiefnemers van Conoship. Hij is tot zijn dood op 27 maart 1961 voorzitter geweest van deze vereniging.

Vooraf in de periode 1940 - '45 liep elk van de 3 broers groot risico vanwege hun "ondergrondse" activiteiten. Dat zij alle drie gespaard zijn gebleven mag een groot wonder worden genoemd.

Hoewel er voortdurend veel schepen op en om de werf lagen, stonden de activiteiten van de werf toch op een laag pitje. Voor de Duitsers werd maar heel weinig werk verricht en daarom was de werf niet zelden verstoken van materialen en elektriciteit. Na de bevrijding op 14 april 1945 was er veel werk aan de winkel, omdat er veel binnenvaartschepen gerepareerd moesten worden. Nieuwbouw werd slechts mondjesmaat verricht, omdat het personeel daar ook niet meer op ingesteld was.

Hierin kwam omstreeks 1950 verandering toen zoon Douwe Barkmeijer het management in

Vierverlaten kwam versterken.

Douwe, die in Dordrecht aan de HTS scheepsbouw had gestudeerd en daarna op een paar scheepswerven praktijkervaring had opgedaan, kwam naar Hoogkerk, omdat zijn vader een lichte hartinfarct had gehad en hij het graag wat kalmer aan zou willen doen. Sindsdien



Douwe Barkmeijer

werd regelmatig aan nieuwbouw gedaan, hoewel het reparatiewerk normaal door ging.

De steeds stijgende arbeidskosten vroegen om drastische investering in efficiency. Daar Popko

Barkmeijer de noodzaak daarvan minder inzag had dit tot gevolg dat de fa. Gebr. Barkmeijer op 31 december 1956 werd ontbonden. Dit gaf in eerste instantie onderlinge problemen, maar uiteindelijk zijn de broers morrend accoord gegaan met de verdeling van de getaxeerde activa. Eerst bracht dit helaas wel verwijdering teweeg, maar gelukkig is men na een poosje toch over de wederzijdse grieven heen gestapt en zijn de familiebanden weer geheel hersteld.

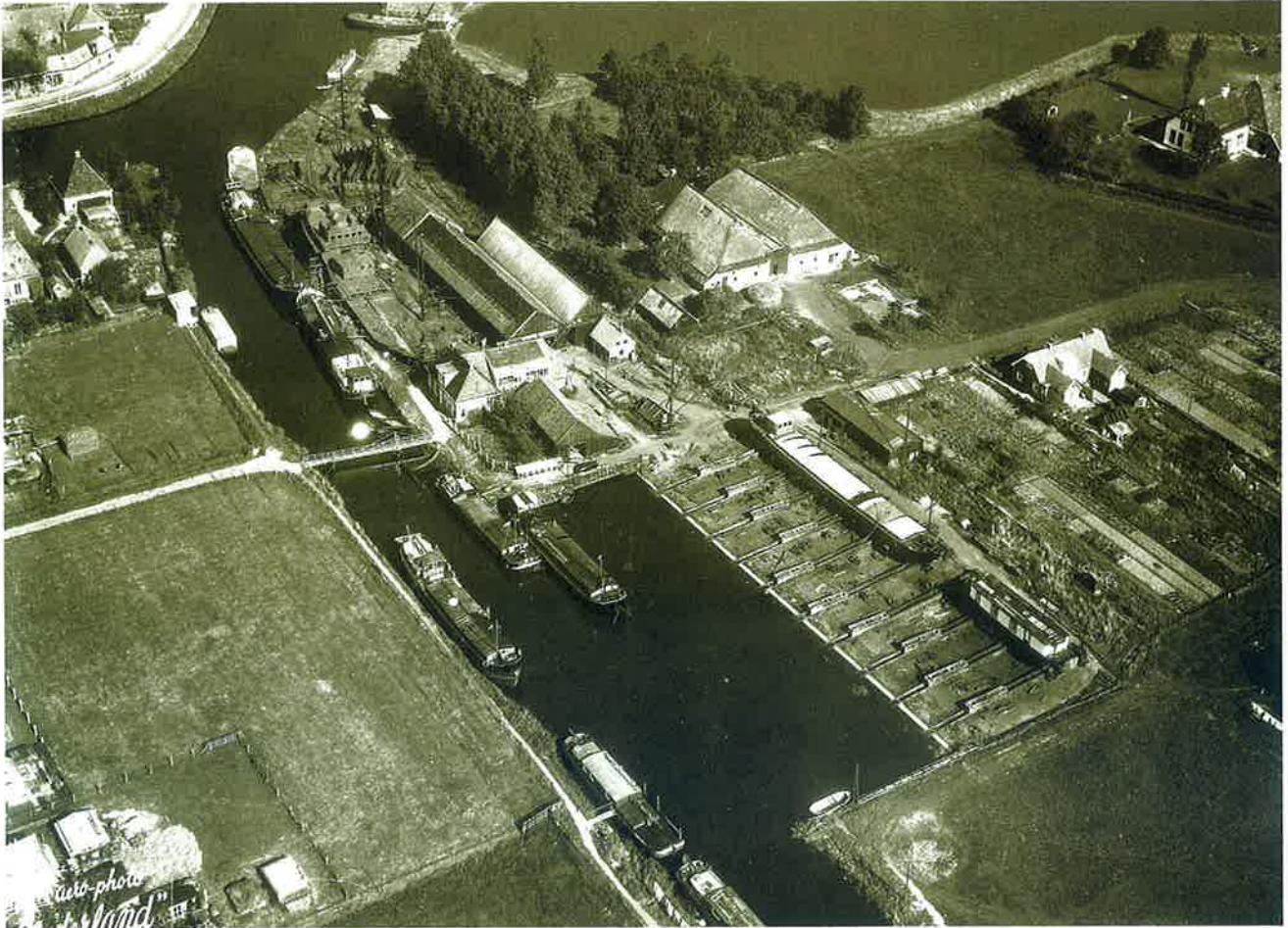
De werf te Vierverlaten, voortgezet door de nieuwe eigenaars Tammo Barkmeijer en zoon Douwe, was in feite verouderd omdat er sinds 1930 te weinig was geïnvesteerd.

Op het eerste object dat de werf in nieuwe structuur aannam (een kustvaarder), werd vanwege enkele buitengewone omstandigheden een buitenproportioneel hoge winst geboekt.

Er werd besloten om deze winst te investeren in het bedrijf. In 1960 kwam een overdekte bouwhelling tot stand met opzij daaraan grenzend de werkplaatsen en het kantoor. Hiermee verkreeg het bedrijf en één klap een aanzienlijk

**De baggermolen
"LAUWERSZEE".**





ke voorsprong, omdat met hetzelfde bescheiden aantal mensen een aanzienlijk hogere productie kon worden behaald.

Behalve binnenschepen en coasters werden er ook baggermolens, een brandblusboot en veerboten gebouwd. Twee pronkstukken van de werf waren de veerboten "JOHAN WILLEM FRISO" en de "PRINSES MARIA LOUISE" die op de eilanden Ameland of Schiermonnikoog voeren.

Tussen de bedrijven door werden voor derden en vooral voor de werf in Stroobos aanzienlijke aantallen scheepssecties afgeleverd. En evenals vanouds bleef ook het repareren van schepen gewoon doorgaan.



**1955 - Luchtfoto
scheepswerf
"De Koningspoort"**

**De veerboot
"PRINSES MARIA
LOUISE"**

Toen in 1930 de werf in Vierverlaten werd aangekocht had niemand ooit kunnen dromen dat de op flinke afstand gelegen suikerfabriek van de C.S.M. (Centrale Suiker Maatschappij) de grote slokop zou worden van de uitgestrekte terreinen tussen deze fabriek en de werf. Milieueisen dwongen de fabriek in die richting uit te breiden. Allengs begon men daar warm afvalwater omhoog te spuiten, hetgeen vaak nevelvorming veroorzaakte, die zeer hinderlijk kon zijn voor het schilderwerk op de reparatiewerf, waardoor soms klanten wegbleven. De C.S.M. bleek bereid om ook de scheepswerf op te kopen. Dit was begin 1972. Daar de gedachte aan een prompte sluiting nog teveel tegen de borst stuitte, werd het bedrijf met alle hebben en houden nog vijf jaar lang van de C.S.M. gehuurd. Gedurende deze vijf jaar is er tot het einde toe zeer intensief doorgewerkt.

Begin 1972 werd de sluiting op termijn bekend gemaakt.

Er werd aan het personeel een afvloeiingsregeling aangeboden voor diegenen die tot de definitieve sluiting van de werf zouden aanblijven.

In de winter en voorjaar van 1975 was er nog een zeer grote reparatieklus uit te voeren, namelijk het met circa 14 meter verlengen van de eerder door hen gebouwde veerboot "PRINSES MARIA LOUISE". Het tussenstuk van deze verlenging werd in Stroobos gebouwd. Hieruit blijkt eens te meer de goede verstandhouding tussen de neven Barkmeijer. Het bedrijf werd tot eind 1976 gehuurd van C.S.M. Daarna werd het door de suikerfabriek afgebroken. Een gedeelte van de dwarshelling bleef tijdelijk nog in tact en werd tot omstreeks 1990 nog gebruikt voor het onderhoud van verouderde bedrijfsvaartuigen. Met het verdwijnen van dit laatste restant kwam er tevens een einde aan een bedrijvig stuk scheepvaartgeschiedenis ter plekke. Directeur Douwe Barkmeijer is na de sluiting mededirecteur geworden bij Niestern's Scheepswerven Groningen B.V.

1971 • De nieuwbouw van de "BEVER"



Geschiedenis Barkmeijer Stroobos tot 1957

B. Schotanus à
Steringa 1718

Bedrijvigheid grensdorp Stroobos

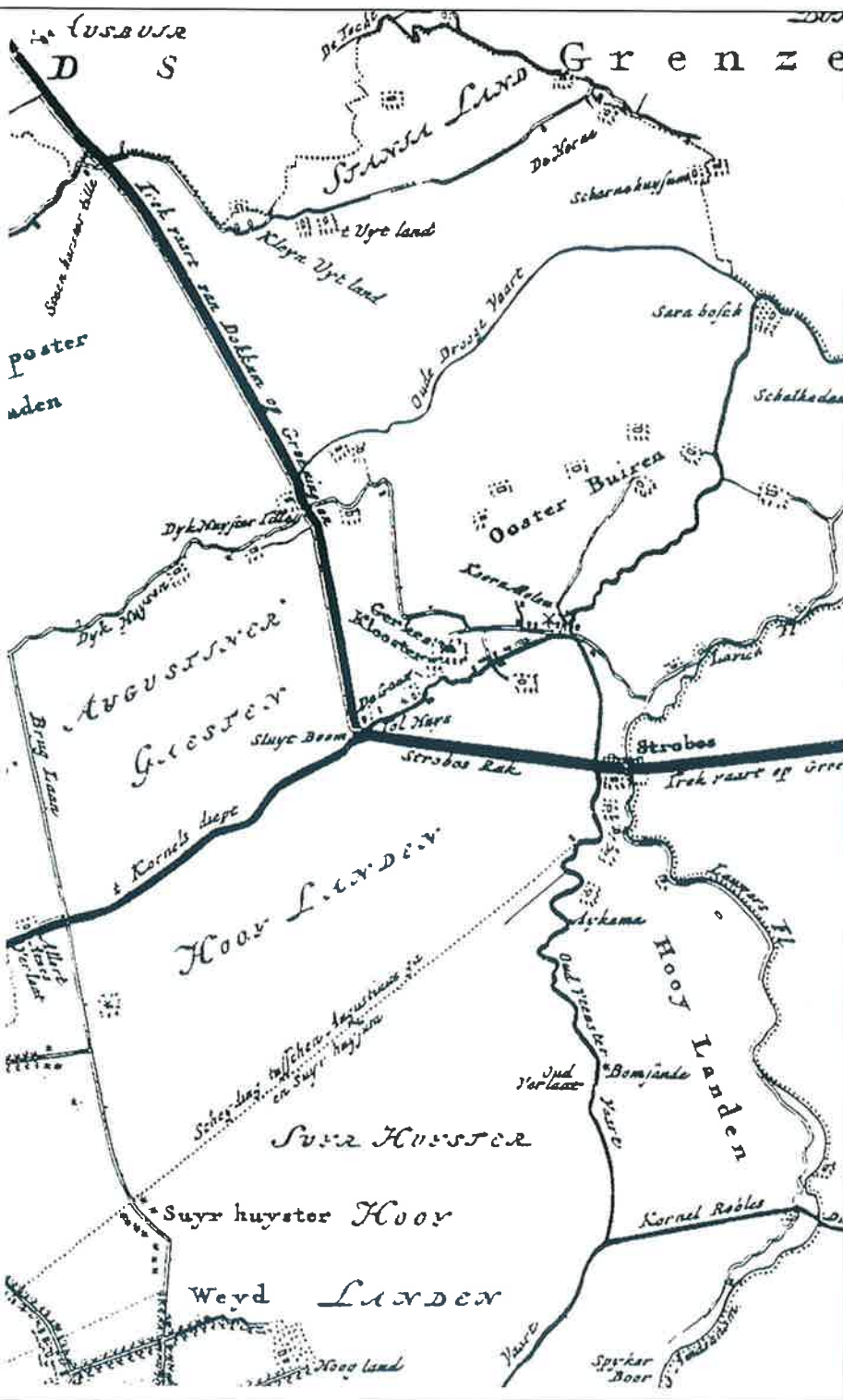
31

Friesland is altijd al een waterland geweest. Vanaf de tijd dat de eerste mensen zich in het kweldergebied langs de Noordzee gingen vestigen, hebben ze zich over het water verplaatst. Niet alleen het personenvervoer, maar vooral ook het goederenvervoer geschiedde meestal per vaartuig. Het reizen en transporteren was in die tijd geen gemakkelijke onderneming. De wegen, voor zover toen al aanwezig, waren nauwelijks of niet bestraat en in de winter meestal onbegaanbaar. Deze vorm van verplaatsen over het water had tot gevolg, dat er in Friesland en Groningen vele "scheepstimmerijen" ontstonden. Het waren bijna allemaal kleine bedrijven, die zich in of net buiten de steden ontwikkelden.

Veel van deze bedrijven waren ook te vinden in het merengebied van Friesland en het veengebied van Groningen. Ook in de Friese Wouden waren deze hellingen te vinden, stellig als gevolg van de verveningen, waarbij schuiten, boten en pramen onmisbaar waren. Deze industriële bedrijvigheid van de scheepswerven is het grootst geweest in de achttiende eeuw.

Veel Friese schippers haalden turf uit de Groninger veenkoloniën. De meeste van deze schippers waren zelf handelaar. Ze kochten deze turf in de veengebieden en brachten die in eigen stad of dorp weer aan de man. In manden werd de turf van boord gesjouwd om in een kar te worden geladen. Hiermee gingen men dan op pad en werd de turf uitgevent. De turfshipers deden jaarlijks slechts een paar turfritten. De rest van het jaar kwamen ze door met de campagnes: aardappelen en bieten en natuurlijk ook de moddervaart. De turf die men vervoerde, werd vooral gebruikt als huisbrandstof, maar daarnaast werd ze ook toegepast in de steenfabrieken. Dit was ook het geval bij de eerste veldoven, die bij de steenfabriek in Gerkesklooster gebruikt werd.

De eerste turf haalde men uit de omgeving van Stadskanaal en het afgelegen Weedinge. De oudste en tevens meest bevaren vaarweg was die door de Groninger stadskanalen, het Kieldiep, het Winschoterdiep, de stad Groningen, het oude Hoendiep en dan verder door het huidige Prinses Margrietkanaal naar





de plaats van bestemming in Friesland. Je passeerde dan maar liefst elf sluizen, telkens afschuttend tot de Friese boezem.

Ook de talloze klappen, draaien en verlaten maakten het er voor de zeilvaart niet beter op. Er moest dan ook veelvuldig gejaagd worden. Soms hing het hele gezin in het trekzeel. Vaak werd er ook een beroep gedaan op één van de talrijke scheepsjagers, die meestal in de buurt van de sluis rondhingen om er een vrachtje op te pikken. De prijs kwam tot stand door onderhandelen, ofschoon ze bijna nooit onder de onderling afgesproken bodemprijs gingen. Ook kwam het vaak voor, dat de oudste van de scheepsjagers het akkoord sloot met de schippers, die getrokken wilden worden. Daarna werden de dobbelstenen voor de dag gehaald en kon de scheepsjager die "de hoogste ogen gooide" zijn paard voor het schip spannen. Het sleeploon voor de afstand Groningen -

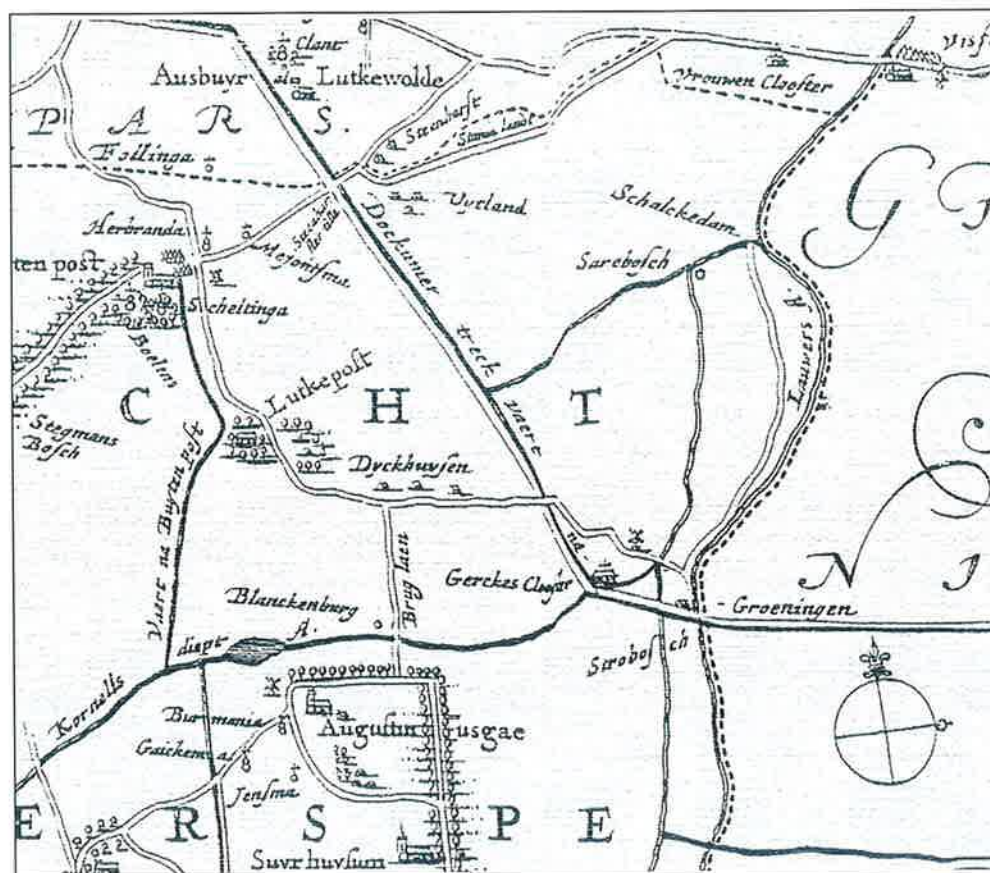
**Scheepsjager
bij een sluisje
in de veen-
koloniën.**

**Chr. Schotanus
1664**

Stadskanaal bedroeg in de twintiger jaren ongeveer 7,50 gulden. In de veenkoloniën stonden deze scheepsjagers overigens bekend als stevige drinkers.

Bij gunstig weer kon er vanaf Groningen via het Hoendiep naar Stroobos worden gezeild. Schippers die in de omgeving van Dokkum moesten zijn, gingen dan bij Gerkesklooster de Dokkumer Trekvaart (Stroobosser Trekvaart) in en kwamen zo op de plaats van bestemming. De schippers die verder Friesland in gingen konden bij tegenwind worden gejaagd van Stroobos tot aan Blauwverlaat, waar het jaagpad eindigde. Hierna was men aangewezen op trekzeel en vaarboom, waardoor de schipper dan ook lang onderweg was. Bij windstil weer deden de scheepsjagers uiteraard de beste zaken.

De verste punten waar men de schepen vanuit Stroobos naar toe bracht waren Groningen en Dokkum. Onderweg trachtten de scheepsjagers ook wel eens te ruilen met een tegemoetkomend schip, dat ook gejaagd werd. De scheepsjager bleef dan wat dichterbij huis. "Buiten" of "omsteken" noemde men deze ruil. De schipper stond hier buiten en had met deze ruiling niets te maken. De scheepsjagers gingen vooral naar Dokkum omdat het zeilen met geladen schepen en weinig wind in de Dokku-



mer Trekvaart met haar vele vaste bruggen niet zo best ging.

Dat er ook te Stroobos een werf of helling gebouwd werd is niet verwonderlijk. Hiervoor zijn vele redenen aan te voeren.

Het dorp lag immers op een kruising van vele waterwegen.

De belangrijkste waterweg werd gevormd door de trekvaart van Dokkum naar Groningen.

Deze werd gekruist door het Kolonelsdiep en de Oude Vaart uit het Surhuister veen, die ten noorden van het dorp uitmondde in de Lauwers.

Doordat de scheepvaart over de Noordzee vaak te gevaarlijk was, vormde de scheepvaartroute door Stroobos tevens de meest noordelijke verbinding tussen twee landstreken. Door de aanwezigheid van de grensovergang ontstond hier een levendige handel alsmede een druk goederenvervoer dat meestal per schip gebeurde.

Ook het personenvervoer over het water werd later beter geregeld. Er ontstonden veerdiensten met trekschuiten. Dit waren meestal sniken, die door een paard met een jaaglijn werden voortgetrokken. Zo'n trekschuit vertrok 's morgens vroeg uit Groningen en voer dan

**Trekvaart in
Groninger
Stroobos**



door het Hoendiep naar Stroobos. Daar moesten de reizigers dan overstappen in een trekschuit naar Dokkum.

Na de Franse tijd had Friesland van alle Nederlandse gewesten de meeste scheepswerven. Dit is ook de periode waarin hier de scheepswerf ontstaan moet zijn.

De scheepswerf voor 1850

Vanuit Rottevalle kwam de in 1768 te Drachten geboren landbouwerszoon Jelle Jeens de Boer samen met zijn vrouw Reintje Jans Postma en hun zes kinderen naar het Friese Stroobos. Het jaar van hun vestiging hier ter plaatse is echter moeilijk na te gaan. Wel is bekend dat ze zich in 1823 reeds aan het Stroobosser Rak hadden gevestigd, omdat hun naam toen voorkwam op de lijst van kontribuabelen voor het jaarlijks onderhoud van de pastorie, school en schoolhuis. Ook is bekend dat hun zonen Jeen en Jan bij hun vader in de leer zijn geweest, omdat zij beiden meerdere malen als scheepstimmerknecht genoemd worden in notariële akten. Jan Jelles verhuisde later naar Harkema, terwijl Jeen hier bij de scheepswerf is blijven wonen en zijn beroep tot zijn dood in 1870 heeft uitgeoefend.

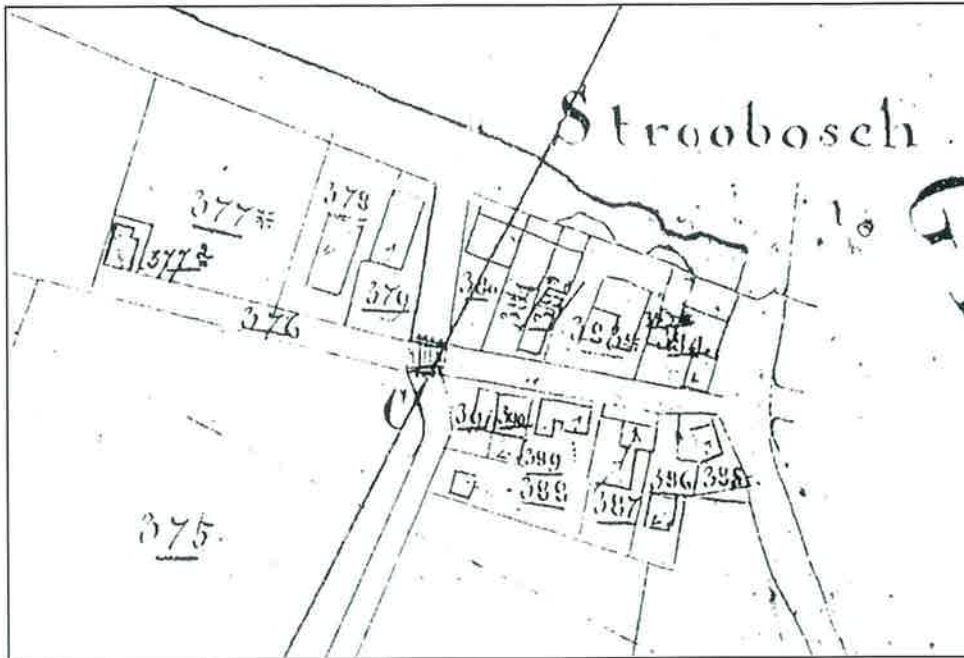
Toen in 1829 scheepmaker Jelle Jeens de Boer op 60-jarige leeftijd te Stroobos overleed, betekende dit voor de nabestaanden dat zij voor een moeilijke keuze gesteld werden, of het bedrijf van hun vader voortgezet of verkocht moest worden. Alle lopende zaken werden door zijn toen nog ongehuwde zoon Jeen afgehandeld omdat hij de enige was, die in aanmerking zou komen om het bedrijf van zijn vader over te nemen. Waarschijnlijk heeft hij deze verantwoordelijkheid te groot gevonden met als gevolg dat de scheepswerf te koop werd aangeboden.

Het huis, de timmerschuur en het bijbehorende erf werden op 28 juli 1829 bij kastelein Heerke Jans Westra te Stroobos finaal verkocht aan Lieuwe Willems Bijleveld.

De koopsom van het geheel was 800 gulden. Deze eigendommen waren te bereiken via een reed (de tegenwoordige Hellingstraat) en een bruggetje of til over de Oude Vaart. Door de koop was hij dan ook verplicht om samen met de medegebruikers van de reed de til te onderhouden.

Het eerste kadastrale kaartje uit september 1832 geeft een goed beeld van de situatie uit die tijd.

Op nummer B-377a stond het huis van Lieuwe, nummer B-377 was een stuk weiland en daarnaast lag de scheepswerf op nummer B-378. Rechts naast de timmerschuur was een hek, dat de scheiding vormde met het ernaast gelegen huis met erf.



De in 1796 te Birdaard geboren Lieuwe trad in 1825 in het huwelijk met Grietje Ydes Hamstra. In deze periode was hij potschipper in Achtkarspelen. Potschippers bereisden in speciaal ingerichte winkelscheepjes dorpen en boerengehuchten met serviesgoed. Hun eerste kind werd dan ook op het potschip te Kooten geboren. Na enige jaren, om precies te zijn in 1829, hebben ze de scheepswerf van de weduwe de Boer overgenomen en zijn ze zich te Fries Stroobos gaan vestigen. Bij notaris Jan Romein te Buitenpost staat nog beschreven, dat Lieuwe Willems voor deze koop 600 gulden leende van Durk Kuipers junior te Buitenpost.

In de beginjaren werd hij bijgestaan door zijn broer Willem. Lang heeft deze samenwerking echter niet geduurd, omdat Willem na ongeveer twee jaar al weer richting Rohel vertrok. Op de werf werden praam- en tjalkschepen gebouwd, die dan weer te koop werden aangeboden. Zo'n tjalkschip bracht in die tijd ongeveer 1350 gulden op.

Uit de registers van de Kadastrale Gemeente Drogeham blijkt, dat het perceel B-378 in 1840 werd opgesplitst in B-659 en B-660. Op perceel B-660 is toen een nieuw huis gebouwd. Deze woning heeft meer dan honderd jaar als directiewoning dienst gedaan. De laatste bewoner was Tjipke Barkmeijer, die het huis in 1969 heeft laten slo-

Eerste kadastrale
kaart van 1832

pen om ruimte te maken voor verdere uitbreiding van de scheepswerf.

Lieuwe Bijleveld heeft deze werf tot december 1850 in bezit gehad. Hij verkocht het geheel aan Gerrit Jans Barkmeijer en is toen met zijn gezin naar Leek vertrokken.

Op 9 december 1850 kocht de toen nog te Noordhorn woonachtige Gerrit Jans Barkmeijer "Eene huizing en scheepstimmerwerf met erf en aanbehoren staande en gelegen te Stroobos onder Gerkesklooster enz.." voor de som van 900 gulden.

Direktiewoning van
meerdere genera-
ties Barkmeijer



Koopacte

KOOPACTE No. 157

Voor Christiaan Houdijn Beekhuis Notaris in het eerste Arrondissement der provincie Friesland, residerende te Buitenpost in bijwezen van de nagenoemde getuigen, comparierenden -

Lieuwe Willems Bieleveld scheepstimmerman wonende te Strobos onder Gerkesklooster, als verkoper ter eene; - en Gerrit Jans Barkmeijer, scheepstimmerman wonende te Noordhorn provincie Groningen, als kooper ter andere zijde beide den Notaris bekend.

Dewelken verklaarden te hebben aangegaan het navolgende koopcontract, waarbij door den verkoper wordt verkocht en overgedragen en door den kooper in koop aangenomen:

Eene Huizing en Scheepstimmerwerf met erf en aanbehoren staande en gelegen te Strobos onder Gerkesklooster, ten zuiden van en aan den trekvaart ten kadaster bekend gemeente Drogeham Sectie B nummers 376 laan of reed als weiland groot zes roeden twintig ellen.

Bezwaard met onderhoud van het halve Tiltje, het onderhoud van het stek tussen het erf en den ten oosten aanbelandenden eigenaar, is met dien eigenaar massaal; en het onderhoud van de schutting aan den zuidwestkant tussen het erf van Jeen Jelles de Boer, geheel ten laste van dien eigenaar.

Het schiphuis aan den westkant aanwezig is niet in den koop begrepen, als behorende aan derden met het regt van voetpad over het erf, tegen betaling van eene jaarlijksche huur van vier gulden, welke vanaf den twaalfden Mei eerstkomende zal zijn ten voordeele van den kooper.

Zijnde de eigendom van het verkochte door den verkoper bekomen bij koopacte den achtentwintigsten juli achtienhonderdnegenentwintig voor wijlen den Notaris Romein te Buitenpost en getuigen verleden, behoorlijk geregistreerd en overgeschreven den veertienden augustus daaraanvolgende ten kantore van hypothecken te Leeuwarden, in deel 106, nummer 73.

Partijen verklaarden wijders deze koop en verkoop te hebben

aangegaan tegen den koopprijs van Negenhonderd gulden, onder den navolgende Voorwaarden:

Dat de kooper het gekochte zal moeten aannemen in dien staat en stand waarin het zich bevindt en met alle lusten en lasten, actien, servituten, geregtig en vrijheden daaraan verbonden, in alles zoodanig het den verkoper toebehoorde.

Dat de aanvaarding en het genot zoowel als de lasten en bezwaren op heden ten voor en nadeele van den kooper zullen ingaan.

Dat de betaling van den koopprijs gereed moeten de schieden; ook dien overeenkomstig heeft plaats gehad, weshalve de verkoper verklaarde den kooper deswegen al geheele kwijting te verleenen, onder belofte het verkochte vrij te zullen lever en voor de evictie te zullen instaan als volgens de wet. Aldus gedaan en verleden ten kantore van bovengenoemde Notaris te Buitenpost, op heden den negenden December achtienhonderdenvijftig, in tegenwoordigheid van Aldert Doeyes Kootstra zonder beroep, Freerk Alderts Kootstra schoenmaker beide wonende te Buitenpost, als getuigen, welke deze acte met partijen en den Notaris, onderwien dezelve zal verblijven, onmiddellijk na voorlezing hebben onderteekend.

(Geteekend)

L.W. Bieleveld

G.J. Barkmeijer

A.D. Kootstra

F.D. Kootstra

f 900,-

C.H. Beekhuis

Regt 4% f 36,-

38 Opc.. 13,68

f 49,68

Geregistreerd een blad met een renvooi te Hardegarijp den elfden December achtienhonderdvijftig, deel zesenvveertig blad honderdzesentachtig recto vak acht, ontvangen zesendertig guldens voor regt, uitmakende met opcenten Negenenveertig guldens achtenzestig centen.

De ontvanger

(geteekend)

J. Heeringa



Douwe Gerrits
Barkmeijer
(1819-1898)



Dieuwke Tjipkes
Posthumus
(1829-1884)

Koopacte.N^o 157.

Voor Christiaan Houdyn Beekhuis, totaris
van het eerste district des provincie Fries-
land, residentie te Buitenzorg, intijds van
de aangenomen getuigen, compareren

Liebre Stillema Bieleveld schepstimmer-
man, wonende te Stroobos en de Gerk's klooster, als
verkoopster, en Liebre Jans Bark-
meijer, schepstimmerman, wonende te Noorder-
provincie Groningen, als koper, te andere tijde
beide den notaris bekend.

Donderdag veldwaaden te hebben aangegeven
het na volgend te ontrenten, na in by doorlof
verkoopster werd verkocht en overgedragen worden
den koopster te nemen

377 weiland groot
zevenhonderd en vijf
tweeëndertig, (379) buren
groot, des roeden, en aan betreden staande en gelegen te Stroobos en
de Gerk's klooster, ten deure van de omden beek van
ten hadaste bekend, genoemd Brogeham Sectie B. num-
mers 346 lam of de d'at weiland groot des roeden tonting 11 1/2

L. H. B.
C. J. B.
A. D. N.
F. A. K.
gesien
J. B.

ten hadaste bekend, genoemd Brogeham Sectie B. num-
mers 346 lam of de d'at weiland groot des roeden tonting 11 1/2
Binnen met en behoud van het kintre Teltje, het
onderhoud van het kintre ten forme het erf inden, ten oer-
ten aangevonden te gonaar, is in de deure te gonaar
marpaal, in het onderhoud van de deure te gonaar
Binnen met en behoud van het kintre Teltje, het
onderhoud van het kintre ten forme het erf inden, ten oer-
ten aangevonden te gonaar, is in de deure te gonaar
marpaal, in het onderhoud van de deure te gonaar
Binnen met en behoud van het kintre Teltje, het
onderhoud van het kintre ten forme het erf inden, ten oer-
ten aangevonden te gonaar, is in de deure te gonaar
marpaal, in het onderhoud van de deure te gonaar

Lynde de eigendom van het verkochte doorden ver-
koopster bekomen by koopacte den achtentwintig-
sten July achtteehonderd negenentwintig, voor
nynghen den notaris Roonen te Bontingprovincie, en
volden, het overlyf gegetreid in overgeleverd
den veertien den Augustus daaraanvolgende ten
kantore van byprotheken te Leeuwarden, in deelt
106, nummer 13.

Partijen veldwaaden by den deure koopster, als
koopster hebben aangegeven den koopster van
te gonaar de deure, onder de na volgende
voorwaarden:

Den deure koopster zal moeten aannemen
indien staat met de deure ten deure deure deure

met alle lanten en lanten, actien, serviti-
ten, gerechtigheeden daaraan ver-
bonden, alles doordienig hit den verkoper toe-
behoort.

Alzide aankomding en het genot zoord als
de lanten en bewaard verschieden ten voornamde
worden, koop en zullen in gaan.

Alzide betaling van den koop prijs gereed moe-
ten de geschieden, ook dien overeenkomstig heeft
plaats te gesead, verhaale de verkoper verklare
de den koper des regn algehele krijten te
verleenen, on den belofte hit verkochte vrij te stel
len. Overom moer de euecten te zullen bestaan
algehele des reg.

Alzide gedaan moer de lanten, kantore van boeren
gevaarden, dataris te den tenpor, onheden den ne-
genden December achtte honderd en vyftig, integen
moer de hield van e liden moer de hield stra vonden
hierop moer, tenor, alden, hield stra vonden
den hield moer de te den tenpor, algehele, welke
den alke met posten in den moer de, onden den
den te val, onden, onmiddellyk na anverlesing
hebben onden euecten.

J. W. Bieleid
G. J. B. Bieleid
A. D. Bieleid
R. A. Bieleid

E. J. Bieleid

1900
Recht 4: 36
384: 13 68
14. 68

Geregistreerd een blad met een raan te
Barkmeijer en effen December achtte honderd
vyftig, deel een veertig blad honderd leentach-
te recht veracht, onden. Den en dertig zal
den voor recht, viden alden met posten, regn
en veertig gulden, acht. Dertig cent.

De ontvanger
J. Bieleid

Douwe Gerrits Barkmeijer

38

Reeds op 8 januari 1851 kocht zoon Douwe Gerrits ten westen van het gekochte stuk weiland "Eene huizing bestaande in twee kamers, twee afdaken of loodsen en hut benevens erf en tuin staande en gelegen te Stroobos onder Gerkesklooster ten kadaster bekend gemeente Drogeham sectie B nummer 637 groot zes roeden twintig ellen enz..." Dit stuk land was vroeger eigendom geweest van kastelein Feddrik Johannes van der Mei. Het onbebouwde perceel heeft hij in 1834 verkocht aan timmerman Fokke Harrits Boonstra, die er een nieuwe woning op bouwde. Na het overlijden van Fokke hebben zijn vrouw en kinderen het geheel te koop aangeboden. Ten huize van de reeds genoemde kastelein Feddrik van der Mei werd dit huis met toebehoren provisioneel toegewezen aan Taeke Hiddes van der Wal, koopman te Stroobos (kennelijk een strijkgeldschrijver) voor 329 gulden. Bij de finale verkoop is na weder oproeping van het geveilde en de nodige verhogingen het huis en erf toegewezen aan de hoogste bieder. Dit was Douwe Gerrits Barkmeijer. De koopsom van het geheel was 403 gulden.

Inmiddels was Douwe Gerrits op 18 mei 1852 in het huwelijk getreden met Dieuwke Tjipkes Posthumus. Douwe en Dieuwke hebben hun intrek genomen in de bedrijfswoning op het terrein van de scheepswerf. Uit dit huwelijk werden zeven kinderen geboren: Gerrit, Grietje, Tjipke, Jan, Jan, Alle en Kunje. Van hen zijn Jan en Alle al op zeer jonge leeftijd overleden.

1888.

Oct 26. Burgelijke Arm bestuur debet
Gerkesklooster

Voor 't loven water hafen en op de helling trekken	3.00
50 Schotjes 50 dekerpijlers	28
13.44 deuren 50.84 deuren	19
1 kilo pik 2 bos Werk	72
9 1/2 uren Werkloos	1.32 1/2
27. 50. 1/2 deuren 1 kilo pik	28
2 deuren 1 bos Werk	54
50 Schotjes 50 dekerpijlers	28
1/2 kilo pik 3 1/2 kan. hooftjes	44 1/2
19 1/2 uren Werkloos	1.46 1/2
1.18 vts 3/4 dm vuren plank	72
1.18 vts 1 dm vuren plank	90
3. inhoutjes 2 leggetjes	65
ruimbalk met 2 platen	90
Hellinggeld	60
End 2 vms lijken welling	40
Wid. Naam	12.59%

Een gedeelte uit een
"werfboek".

Deze nota was bestemd
voor het Armbestuur
van Gerkesklooster



De huisjes links op de foto vormden de gekochte eigendommen in 1869. Links naast de woningen is nog de inham te zien waar de pramen altijd lagen.

De drie zoons zijn later in het voetspoor van hun vader getreden en bleven het scheepsbouwwak trouw. Zo nam Gerrit, de oudste zoon, een werf over te Aalzum bij Dokkum en had Jan een werfje te Birdaard. Tjipke is bij zijn vader op de werf gebleven en heeft na het overlijden van zijn vader deze werf overgenomen.

Douwe Gerrits bleef zijn bezittingen echter uitbreiden.

Zo kocht hij op 6 november 1869 "Eene scheepstimmerwerf met woonhuis gequoteerd nummer 25b, twee knechtswoningen benevens groote en ruime timmerschuur erf en verdere anexen aan het groot vaarwater te Stroobos onder Gerkesklooster bekend ten kadaster gemeente Drogeham in sectie B nummers 752, 753 en 754 samen voor eene inhoudsgrootte van negentien roede, vijftig el, in gebruik bij den eigenaar Klaas Fokkes Prins, zijnde de woningen in gebruik bij Wiebe Overwijk en bij Karsten enz..."

De koopsom van deze scheepstimmerwerf met toebehoren was 761 gulden en een jaarlijkse grondpacht van 50 gulden ten voordele van Durk Kuipers junior te Buitenpost. Deze werf lag aan het einde van de Hellingstraat en werd door de zogenaamde "jagtweide" gescheiden van de bestaande eigendommen van Douwe Gerrits. Deze huisjes werden in latere tijden onder andere bewoond door Eldert Meter, Jan Oostra, Lieve Bijsma en Eliza Reitsma.

De schepen, die op de werf gebouwd werden, waren houten schepen, die vooral gebruikt werden voor het turfvervoer uit de Veenkoloniën. Behalve turfschepen werden er op de werf ook nog tjalken gebouwd voor het vervoer van de klei van de afgegraven terpen. Volgens de nu 77-jarige Douwe Barkmeijer uit Kropswolde zijn in Stroobos echter niet veel tjalken gebouwd. Zijn overgrootvader zou daarentegen wel veel pramen hebben vervaardigd. Uit de nog bewaard gebleven zogenaamde "praamboeken" blijkt, dat deze pramen verhuurd werden aan schippers uit de wijde omgeving. Zij werden onder andere gebruikt voor het transport van turf, grind, aardappelen, dakpannen, klei, kalk, steenkool, stro en veevervoer.

Naast de nieuwbouw van pramen was de werf vooral een reparatiewerf. Uit de “werfboeken” weten we, dat wekelijks reparaties werden uitgevoerd aan de passerende schepen van de tjalk- en beurtschippers. Uit deze “werfboeken” blijkt ook, dat vele schippers het in die tijd niet erg breed hadden. Herstelwerkzaam-

heden werden steeds maar weer uitgesteld. Dit had tot gevolg, dat er heel wat scheepjes tijdelijk een rustplaats vonden op de bodem van de trekvaart. Geld voor het boven water halen was er niet en vele malen moest de Diaconie of het Armbestuur hier ter plaatse dan ook bijspringen in het dragen van de kosten bij het boven water halen en het op de helling slepen. Ook kwam het voor, dat de verdere kosten, zoals de benodigde materialen en het hellinggeld door het Armbestuur betaald moesten worden.

Omstreeks 1880 liep de scheepvaart terug en dit deed in niet geringe mate zijn invloed op de scheepstimmerwerven in het noorden gelden. De drukte van voorheen was een stuk minder geworden en nieuwe vaartuigen werden weinig aangeschaft.

Schepen die een aantal jaren geleden voor ongeveer 5000 gulden werden aangekocht, konden toen, terwijl ze bijna nog nieuw waren, voor ten hoogste 3000 gulden van de hand worden gedaan. Misschien dat mede door deze ontwikkeling, de Barkmeijers zich naast de normale werkzaamheden ook meer gingen toeleggen op het kopen en verkopen van landerijen en huizen. De interesse in vast-

Correcties werden wel heel simpel aangebracht: door de verbetering er over heen te 'spelden'.

Date	Particulars	Debit	Credit	Balance
Jan 1	13.50			13.50
Jan 2	100			113.50
Jan 3	13.50			100.00
Jan 4	13.50			86.50
Jan 5	13.50			73.00
Jan 6	13.50			59.50
Jan 7	13.50			46.00
Jan 8	13.50			32.50
Jan 9	13.50			19.00
Jan 10	13.50			5.50
Jan 11	13.50			(12.00)
Jan 12	13.50			(25.50)
Jan 13	13.50			(39.00)
Jan 14	13.50			(52.50)
Jan 15	13.50			(66.00)
Jan 16	13.50			(79.50)
Jan 17	13.50			(93.00)
Jan 18	13.50			(106.50)
Jan 19	13.50			(120.00)
Jan 20	13.50			(133.50)
Jan 21	13.50			(147.00)
Jan 22	13.50			(160.50)
Jan 23	13.50			(174.00)
Jan 24	13.50			(187.50)
Jan 25	13.50			(201.00)
Jan 26	13.50			(214.50)
Jan 27	13.50			(228.00)
Jan 28	13.50			(241.50)
Jan 29	13.50			(255.00)
Jan 30	13.50			(268.50)
Jan 31	13.50			(282.00)
Feb 1	13.50			(295.50)
Feb 2	13.50			(309.00)
Feb 3	13.50			(322.50)
Feb 4	13.50			(336.00)
Feb 5	13.50			(349.50)
Feb 6	13.50			(363.00)
Feb 7	13.50			(376.50)
Feb 8	13.50			(390.00)
Feb 9	13.50			(403.50)
Feb 10	13.50			(417.00)
Feb 11	13.50			(430.50)
Feb 12	13.50			(444.00)
Feb 13	13.50			(457.50)
Feb 14	13.50			(471.00)
Feb 15	13.50			(484.50)
Feb 16	13.50			(498.00)
Feb 17	13.50			(511.50)
Feb 18	13.50			(525.00)
Feb 19	13.50			(538.50)
Feb 20	13.50			(552.00)
Feb 21	13.50			(565.50)
Feb 22	13.50			(579.00)
Feb 23	13.50			(592.50)
Feb 24	13.50			(606.00)
Feb 25	13.50			(619.50)
Feb 26	13.50			(633.00)
Feb 27	13.50			(646.50)
Feb 28	13.50			(660.00)
Feb 29	13.50			(673.50)
Feb 30	13.50			(687.00)
Feb 31	13.50			(700.50)

goed en financiering bracht in die jaren in ieder geval meer geld op dan de reparaties op hun werf.

Vele woningen ten zuiden van de Trekvaart werden door hen opgekocht. Zo kocht Douwe Gerrits op 19 december 1883 onder andere het huis met erf ten westen van de scheepswerf van Froukje Jacobs de Vries, de weduwe van Jeen Jelles de Boer, voor 375 gulden. Van deze woning werden drie afzonderlijke arbeiderswoningen gemaakt. Hier hebben onder andere gewoond: Kees Meter, Albert Broersma en Kees Lichtendonk.

Een jaar later kocht hij een huis met erf te Stroobos voor 700 gulden van Luitjen Jitzes Feenstra te Buitenpost. Deze was gemeente-ontvanger van Achtkarspelen.

Begin 1800 was het stuk grond, waarop dit huis stond, nog eigendom van de gezamenlijke Dokkumer trekschippers. Zij waren hier in het bezit van een stuk grond midden in het Friese Stroobos en hadden daarop een paardenstal neergezet. Hierin konden de trekpaarden na het trekken van de trekschuit van de broodnodige rust genieten en kon men de terugreis aanvaarden met een stel verse trekpaarden. Zoon Tjipke deed voor wat betreft de aankoop van woningen niet onder voor zijn vader, want hij kocht in 1886 het huis met erf en tuingrond van Douwe Jans Broersma aan de Oude Dijk voor het bedrag van 325 gulden.

Uit een "werfboek" blijkt dat Tjipke niet alleen pramen en woningen verhuurde, maar dat hij ook wel eens een fiets voor een van de personeelsleden kocht. Zo kocht hij in 1898 een fiets voor Geert Kracht voor 15 gulden. Deze betaalde hem dan in maandelijks termijnen weer af.

1898

Geert Kracht

de fiets gekocht voor 15 gld

den 4 April	betaalt	50 ct
den 14 April	betaalt	1.00 -
den 28 Octo	betaalt	50 -
den 10 Mei	betaalt	1.00 -
den 23 Mei	betaalt	50 ct
den 30 Octo	betaalt	50 ct
den 6 Juni	betaalt	50 -
den 18 Juni	betaalt	50 -
den 27 Juni	betaalt	50 -
den 4 Juli	betaalt	50 -
den 19 Juli	betaalt	1.00 -
den 12 Aug	betaalt	1.00 -
den 17 Aug	betaalt	50 -
den 6 Septem	betaalt	50 -
den 12 Sept	betaalt	50 -
den 4 Oct	betaalt	1.00 -
den 30 Nov	betaalt	60 -
den 21 Dec	betaalt	1.55 -
den 27 Dec	betaalt	12 -
den 19 Juni 1899	betaalt	1.00 -
den 8 Aug	betaalt	13.50 -
		1.50 -
		15.00 -

Tjipke Douwes Barkmeijer



Tjipke Douwes
Barkmeijer
(1857-1925)

Inmiddels was Douwe Gerrits de pensioenge-rechtigde leeftijd al gepasseerd en zoals voor iedereen, was er ook voor hem een tijd van komen en een tijd van gaan. In 1888 droeg hij de zaak over aan zijn zoon Tjipke. Douwe Gerrits heeft toen nog ongeveer tien jaar de verrichtingen van zijn zoon kunnen gade-slaan, voordat hij op 22 oktober 1898 te Fries

Stroobos is overleden. Na zijn overlijden zijn de bezittingen door de kinderen verdeeld.

Door deze boedelscheiding bleef Tjipke in het bezit van de scheepswerf en de bijbehorende arbeiderswoningen.

Op 1 juni 1888 trad Tjipke in het huwelijk met Bonje Tammos Hoeksema. Uit dit huwe-lijk werden acht kinderen geboren: Douwe, Antje, Tammo, Douwe, Gerrit, Popko, Antje Dieuwke en Jan. Daarvan zijn de beide oudste kinderen Douwe en Antje op zeer jonge leef-tijd overleden. Na een huwelijk van bijna 13 jaar overleed zijn vrouw Bonje en bleef hij ach-ter met zes minderjarige kinderen. Geen gemakkelijke periode in zijn leven. Zes jaar later, in 1907, is Tjipke te Kollum voor de twee-de maal in het huwelijk getreden met de arbei-dersdochter Jetske van der Kluit.

41

Jetske van der Kluit
(1866-1942)



Sleepehelling
begin 1900

Van de kinderen van Tjipke waren het vooral Tammo en Gerrit, die zich in het scheepsvak gingen bekwamen. Tammo heeft na de lagere school dan ook geen voortgezet onderwijs meer genoten. Hij kwam als 14-jarige jongen direct van de schoolbanken bij zijn vader in de leer.

Vader Tjipke was als scheepsbouwer erg behoudend. Toen er overal elders (onder andere in Brilt) al in ijzer en staal werd gewerkt, was hij in het jaar 1900 nog niet verder dan het werken met hout, hetgeen in die tijd neer-

kwam op het repareren van houten schepen, omdat naar nieuwe schepen van hout al geen vraag meer was.

Tammo en Gerrit zaten echter anders in elkaar. Zij wilden met hun tijd meegaan. Dit was zeer tegen de zin van vader Tjipke. Toch hebben de beide heren doorgezet en samen smeedden zij het plan om hun vader op een zaterdagmorgen zo vroeg mogelijk naar de stad Groningen te laten gaan om dan zelf de handen vrij te hebben om de hele sleephelling te slopen. Toen vader 's avonds thuiskwam, was het al donker en van de veranderingen

De scheepswerf
rond 1910.



Foto van het werfpersonnel is rond
1905 genomen.

Rechts achter staan Lammert Kracht en
zijn echtgenote Geeske Meeter.

Voor met strohoed is Tammo Barkmeijer.
De namen van de andere mensen zijn
onbekend.

merkte hij niets, maar het laat zich raden wat er zich de volgende zondagmorgen afspeelde in huize Barkmeijer.

Omdat Tammo en Gerrit de zaak grondig hadden aangepakt, was er geen weg meer terug en moest vader zich wel bij de veranderingen neerleggen.

In de periode van Tjipke Douwes Barkmeijer is er heel wat veranderd in de scheepsbouw. Het houten schip had zijn tijd gehad. Het spoor, maar ook de vrachtauto, deed zijn intrede. Vele Friese hellingen moesten het loodje leggen bij de overgang van houten naar ijzeren schepen. IJzer, dat was de toekomst, omdat deze schepen nu eenmaal minder onderhoud nodig hadden. Tjipke zag dat uiteindelijk ook in en schakelde in de periode van 1900 tot 1914 langzamerhand over op het bouwen van stalen schepen. De reparatie van houten schepen ging echter gewoon door. Soms zag men dan ook een houten en ijzeren schip gelijktijdig op de helling liggen.

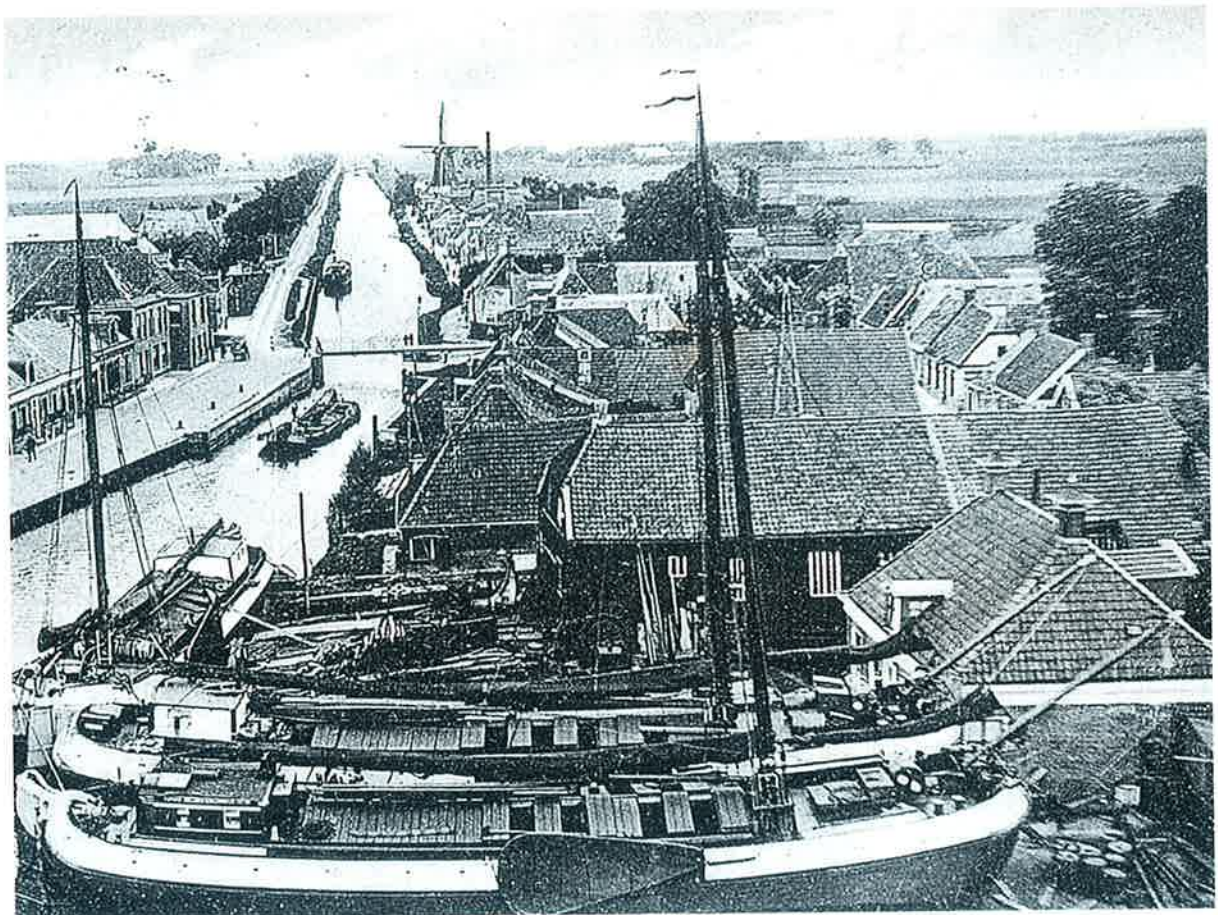
Zo verdween in juli 1913 de gewone sleep(langs)helling en werd deze vervangen door een zogenaamde wagentjes(dwars)hel-

ling. Schepen die gerepareerd moesten worden, kwamen in een vrij diep uitgebaggerd water op de wagentjes te staan en werden dan door middel van lieren over rails naar boven getrokken. Hierdoor konden vooral stoomboten met veel meer gemak op de werf worden gezet. Het was ook de tijd waarin vele zeil- en sleepschepen werden omgebouwd tot motorschepen, waarbij tevens stuurhuizen werden opgezet. Ook werd er op ambachtelijke wijze reparatie's verricht aan vele fabrikaten dieselmotoren.

Voor Gerrit, een technicus in hart en nieren, was in dit laatste zeer bedreven. Tevens volgde hij een spoedcursus lassen in Brussel. In het tijdsbestek van een week moest men zich daar de basistechnieken aanleren, de rest zou men dan in de praktijk maar moeten leren. Tammo, die veel zakelijker was ingesteld, legde zich meer toe op het leren tekeningelezen van schepen.

Om de concurrentie het hoofd te kunnen bieden ging men zich meer toeleggen op de reparatie en nieuwbouw van binnenvaartschepen. Behalve de reeds genoemde pramen werden er nu ook opduwers en beurtschepen gebouwd.

De werf rond 1925.



Beurtschipperij

In het boek "Polderliefde" van Sietze van der Hoek kunnen we lezen dat een van deze beurtschepen, die bij Barkmeijer in Stroobos gebouwd was, werd gebruikt in het naburige Doezum. Willem Poort, die eerst tjalkschipper in Groningen was, begon in 1921 samen met Liebe de Boer in Doezum een beurtdienst.

Deze motorboot hebben zij toen, ieder voor de helft, gekocht voor 8500 gulden van Machiel Dijkstra. Beurtschipper Dijkstra, die jarenlang een beurtdienst had onderhouden op Groningen en Leeuwarden, hield er in dat jaar namelijk mee op.

In 1929 is Willem Poort eigenaar geworden van het hele beurtschip, omdat De Boer bij het laden van zakken bakkersmeel in Groningen een katrol op zijn hoofd kreeg en overleed. De motorboot met veepraam, die een laadvermogen van ruim 25 ton had, droeg de naam: "DOEZUM-OPENDE". Naast de 15 zitplaatsen was er ook een toilet aan boord. Daar je in het ruim rechtop kon staan, lag de boot dieper dan veel soortgelijke schepen. Daarom lukte het ook maar net om de ondiepe Doezumer Tocht door te varen. Het is een keer gevallen dat ze veertien dagen niet thuis geweest zijn, omdat er toen te weinig water in de vaart stond. Ze moesten daardoor overnachten in het gehucht Het Dorp dat ten oosten van Gronings Stroobos ligt.

Met het schip vervoerde men vee naar de markten in Groningen, Leeuwarden en op zaterdag naar Grijpskerk. Behalve vee werd er ook natte pulp, kaas en boter, kunstmest, stenen, dakpannen en grutterswaren met het schip vervoerd. Turf werd nooit vervoerd, omdat daar de speciale turfschippers voor waren. In de dertiger jaren werd het vervoer over het water steeds minder, omdat het transport werd overgenomen door vrachtauto's. Toch is het beurtschip nog tot na de oorlog in de vaart gebleven. Daarna is de "DOEZUM-OPENDE" verkocht aan een visserman uit Paesens-Moddergat.

Net als in Doezum hadden ook de dorpen Burum, Augustinusga en Surhuisterveen een beurtvaart. Zo werd in 1924 in opdracht van Willem de Vries uit Burum en Durk de Vries uit Gerkesklooster het motorschip "BURUM" gebouwd op de werf van Gerrit Barkmeijer. Ook schipper Klaas Jan de Jong uit Augustinusga liet hier de motorboot "DE TOEKOMST" bouwen. Beide schepen werden gebruikt voor de

Rekening
voor de
beurtschip-
pers van
Doezum

1888	16. Dijkstra. t. de H. van	4.
	Beurtschippers van Doezum. Debo.	
Hei 22	Toort op Vraag van t. schip	80
23.	5. bo Werk 4. d. pik	1.62
	13.5 Duim 13.4 Duim ronge	30
	29. Uren Werk loon	3.47
24.	13.4 Duim 4. d. pik 13.4 d. pik	189
	50. 3 1/2 Duim 25. 3 Duim	62
	29. Uren Werk loon	5.07
25.	50. 3 1/2 d. 25. 3 d. 13.4 Drong	154
	25. Deksp. 50. Cat. pijken	16
	37. Uren Werk loon	4.81
26.	5. bo Werk 25. 4. Drong	1.12
	50. 3 Duim 50. 3 1/2 Drong	80
	4. d. pik 34. Uren Werk loon	5.14
28	13.5 d. 50. 4 Duim ronge	69
	25. 1 d. 25. 2 d. 25. 4 d.	8
	75. Cat. 13. Deksp. pijken	18
	38 Uren Werk loon	4.94
29.	13. Deksp. 50. 3 d. 75. 3 1/2 Duim	105
	37. Uren Werk loon	4.81
30.	5. v. v. 3/8 Duim bo. d. pijken	20
	100. 3 1/2 d. ronge 25. Cat. 13. Deksp.	96
	5. bo Werk 4. d. pik	1.62
	36 1/2 Uren Werk loon	4.74
31	13. 3 1/2 d. 38. 5 Drong	49
	4. d. pik 2. bo W. d. kan. thees	1.23
	38 Uren Werk loon	4.94
Juni 1	75. 4. d. 100. Cat. 25. Deksp.	42
	38. 3 Drong 1 kan. thees	34
	2 kan. Bruinen thees	30
	1. bo Werk 1 d. pik	36
	30 1/2 Uren Werk loon	3.96
2	3 kan. thees 13. 3 d. 24. d.	58
	25. Deksp. 75. 1 d. 25. 4 d.	16
	6. 50. d. plaat. pijken	2
	30 Uren Werk loon	3.90
	P. d. Jonge - Stelling g. d.	1.40
	T. d. v. d. 1. 1. 4. 90	63.02

beurtschipperij. Uit laatst genoemde beurtschipperij is het huidige transportbedrijf J.K. de Jong & Zn aan de Bartemerwei in Surhuizum voortgekomen.

De transportbedrijven Oegema Internationaal Transport BV en W. de Boer en Co uit Surhuisterveen zijn eveneens ontstaan uit de beurtschipperij. In 1927 waren de veerschipper Wieberen Feikes Wouda, Pieter Tammes Oegema en Lippe Catharinus de Haan uit Surhuisterveen elk voor een derde gedeelte eigenaar van beurtschip "ACHTKAR SPELEN" dat eveneens bij Barkmeijer in Stroobos gebouwd werd.

In de eigendomsverklaring van het schip staat dat het 42,286 ton metende schip bestemd was voor de rivier- en binnenvaart en werd voortbewogen door een motor. Het voornamelijk uit ijzer opgebouwde schip had een roef, een laadruimte en een stuurhut en had geen mast.

Van de stoomboot "ACHTKAR SPELEN" uit Surhuisterveen is bekend, dat deze op dinsdag 13 november 1909 in de Westerhaven te Groningen gekapseisd is. Dit kwam doordat kapitein Hulshof het schip te zwaar beladen had. De bovenlast van 6000 kg was kennelijk niet evenredig geladen en was daardoor gaan

schuiven. Het omslaan van het schip kwam zo plotseling, dat de 13 reizigers, die deze dag een bezoek gebracht hadden aan de weekmarkt in Groningen, geen tijd meer hadden om op tijd van boord te gaan. Gelukkig was de brandweer in een oogwenk ter plaatse en konden alle passagiers gered worden uit het koude water. Dit ging niet altijd even gemakkelijk, want om enkele passagiers te redden moest er eerst een gat in het scheepsdek gezaagd worden. Met touwen en ladders heeft men ze toen uit het schip gehaald. Slechts een geit en een schaap, die zich nog in het scheepsruim bevonden, kwamen om. De geredden kregen tijdelijk onderdak in het voorvertrek van Westerhaven 6.

Men mocht nog van geluk spreken, want wanneer de boot de andere kant omgeslagen was waren zeer waarschijnlijk alle mensen die zich aan boord bevonden, verdronken.

Blijkbaar voldeden de schepen aan de door de beurtschippers gestelde eisen, want ook vanuit dorpen buiten de gemeente Achtkarspelen kwamen er opdrachten binnen.

Zo kreeg men in 1924 ook opdracht van beurtschipper Wietze Welling uit Oudega (Smallingerland) om het motorschip genaamd "TWEE GEBROEDERS" te bouwen.

Behalve de hierboven genoemde schepen werden op de werf van Barkmeijer in het begin van de twintigste eeuw ook een aantal skûtsjes gebouwd. Enkele hiervan zijn tegenwoordig nog steeds in gebruik bij schippers, die deelnemen aan de Iepen Fryske Kampioenskippen Skûtsjesilen. Zoals bijvoorbeeld:

"GOEDE VERWACHTING uit 1911, "EENVOUD" uit 1914 en "DRIE GEBROEDERS" uit 1915, Eén van de snelste en bekendste skûtsjes, die men hier in 1923 bouwde, is het roeftjalkschip "HOOP OP WELVAART" van Age Bandstra uit Staveren.

Saillant detail is dat Barkmeijer in 1987 de binnenvaarttanker "STREKSUM" bouwde voor de heer Meindert de Groot, die schipper is van het huidige SKS-skûtsje van Staveren wat in 1900 op deze zelfde werf is gebouwd.



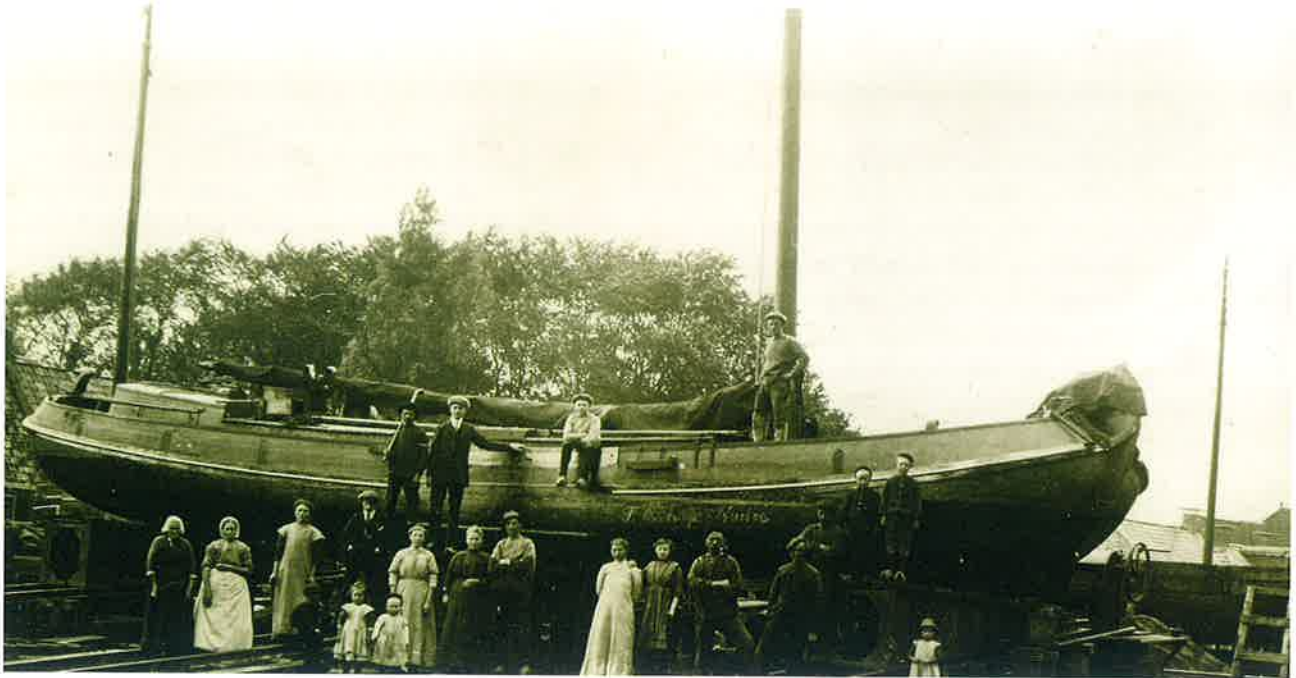
Beurtschip

"ACHTKAR SPELEN"



"TWEE

GEBROEDERS"



Een skûtsje op de nieuwe wagentjeshelling.

Vierde van links met vestzakhorloge Tammo Barkmeijer, zesde van links met hand aan schip Popko Barkmeijer, Gerrit Barkmeijer met gekruiste armen tegen hellingwagen, voor Gerrit staat Machiel Verbeek, links daarvan Lammert Kracht, voor Popko staat waarschijnlijk moeder Jetske van der Kluft.

SKS-skûtsje



V.l.n.r. voorste rij: Wijtze Triemstra, Piet van der Hoek, Martinus Kracht, Joost Kracht. middelste rij: Jaring Veenstra, Andries Veenstra, onbekend, Ruurd Faber, Herman

achterste rij: Gerrit Barkmeijer, vertegenwoordiger, Tammo Barkmeijer, Gerrit Weening, Lammert Kracht, Machiel Verbeek, Jan Oostra, Roel Oostra, onbekend, onbekend, onbekend, Popko Barkmeijer, Klaas Lichtendonk.



Gebroeders Barkmeijer

In de voetsporen van hun vader

In 1920 droeg Tjipke Douwes Barkmeijer de werf over aan zijn zoons Tammo en Gerrit. Zij zetten de zaak voort onder de firmanaam Gebr. Barkmeijer. In datzelfde jaar nog is het gezin van Tjipke verhuist naar Kollum. Hij ging daar wonen aan de Trekvaart tegenover de houtzaagmolen van zijn broer Jan Barkmeijer. Zijn oudste zoon Tammo heeft toen zijn intrek genomen in het hellinghuis te Stroobos.

Na de eerste wereldoorlog bouwde men veel beurtschepen, vooral voor veetransport, maar er werden ook wel passagiers mee vervoerd, zoals met de "GOEDE VERWACHTING". De koeien konden worden geladen onder en op het dek, terwijl bij mooie zonnige en warme dagen er ook wel eens mensen mee vervoerd werden. Vandaar het uitneembare zonnedak. Ook werden er enkele "palingjagers" gebouwd, die vanuit Heeg op Engeland voeren. Verder kwam onder andere de sleepboot "ARINA ELISABETH" in 1927 van de werf.



In de jaren twintig werd er met een man of veertig op de werf gewerkt. Veel verloop was er niet onder het personeel en regelmatig kwam het voor, dat een van de personeelsleden 25 jaar bij de firma in dienstbetrekking was. Zo'n dag lieten de patroons dan ook niet onbetuigd voorbij gaan en als blijk van waardering ontving de jubilaris dan een gouden horloge. Dit gaf dan ook wel enigszins aan, dat de verhouding tussen de directie en het personeel vrij goed was. Omdat Stroobos aan een vaarroute lag met veel doorgaand verkeer, waar bijna niet gelost en geladen werd, was men nog op zoek naar een tweede werf, dicht bij een plaats waar dit wel gebeurde. In 1930 slaagden zij in deze opzet en werd een failliete scheepswerf te Vierverlaten bij Hoogkerk



aangekocht. Ondanks het faillissement bleek er onder de rook van de stad Groningen toch voldoende reparatiewerk voor deze werf. Niet al te lange tijd daarna werd daar ook de nieuwbouw van binnenvaartschepen en kustvaarders ter hand genomen. In die tijd legde men zich in Stroobos hoofdzakelijk toe op de reparatiewerkzaamheden.

Boekhouder Popko Barkmeijer

In deze periode trad ook broer Popko als boekhouder tot de firma toe. Oorspronkelijk had Popko echter hele andere plannen. Hij had ambities om architect te worden, waar echter niets van terecht kwam doordat hij op 18-jarige leeftijd tot twee maal toe getroffen werd door tuberculose. Na deze teleurstelling is hij in 1931 als derde firmant bij de Gebr. Barkmeijer in dienst getreden, waar hij zich hoofdzakelijk bezig hield met de administratie en

De sleepboot

"ARINA ELISABETH"

Jong geleerd, oud gedaan.

Tjipke Barkmeijer
in de leer bij
Lodewijk Kracht.

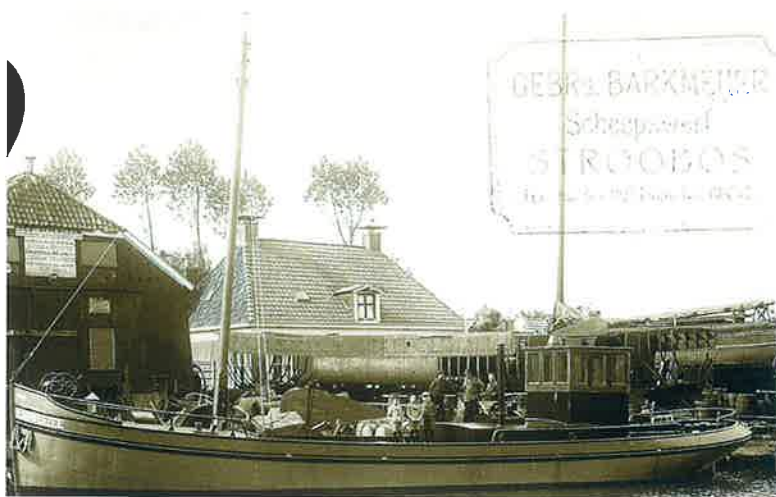


boekhouding. Voor zijn beide broers was dit een welkome aanvulling, daar zij naast het regelen van de dagelijkse werkzaamheden hier vaak weinig tijd voor hadden.

Popko, die tevens boekhouder was van de werf te Vierverlaten, pendelde veel tussen Stroobos en Vierverlaten heen en weer en was wisselend in de kost in het gezin van Tammo en in dat van Gerrit.

In het leven van de 37-jarige vrijgezel kwam verandering toen hij in 1935 in het huwelijk trad met Tjitsche Timmermans. Zij was de dochter van het hoofd van de christelijke school te Zuidhorn. Na hun huwelijk hebben ze eerst enkele jaren aan de Hellingstraat te Stroobos gewoond. Maar omdat het praktischer was om bij het grootste bedrijf te wonen, zijn ze naar Hoogkerk verhuisd. Popko werkte meestal vier dagen per week in Hoogkerk en kwam een dag per week naar Stroobos. De trein bracht hem dan van Vierverlaten naar Visvliet en van daaruit vervolgde hij, eerst per fiets en later per auto, zijn reis naar Stroobos. In 1957 heeft hij zich op 60-jarige leeftijd teruggetrokken uit de firma, waarover meer te lezen valt in het gedeelte over de scheepswerf te Hoogkerk.

Motorschip
"LAUWERSZEE"



Scheepshypotheek

De dertiger jaren kenmerkten zich als jaren waarin veel armoede geleden werd. Dit was niet alleen het geval bij de arbeiders op de scheepswerven, maar ook bij de schippers. Omdat de nieuwe bouwopdrachten veelal uitbleven, leidden veel scheepswerven dan ook een "slapend bestaan".

Soms was er zelfs geen geld beschikbaar om het schip te laten repareren op een van de reparatiewerfjes. In het ergste geval moest de schipper zelfs zijn eigen scheepje verkopen. Een gevolg was dat er op de werven in de crisjaren dus weinig werk voor handen was.

Op allerlei manieren werd geprobeerd om werk binnen te halen. Dit blijkt onder andere uit een notariële akte van schuldbekentenis met scheepshypotheek van kandidaat-notaris Teunis Johannes Kip te Appingedam op 23 juli 1938.

In deze akte staat, dat de broers Gerrit en Popko Barkmeijer van Gebr. Barkmeijer te Stroobos samen met broer Tammo Barkmeijer van scheepswerf Vierverlaten, neef Jan Barkmeijer van houthandel Barkmeijer uit Kollum en de naamloze vennootschap "N.V. Appingedammer Bronsmotorenfabriek" een lening verstrekten aan schipper Wolbert Henssen uit Groningen.

Het totale bedrag, dat toen door schipper Henssen geleend werd tegen een rente van zes procent, bedroeg fl. 12.900,-.

Van het geleende geld liet hij het ijzeren motorschip "LIEWO", dat in 1907 te Kampen gebouwd werd, te Vierverlaten verbouwen. Tevens werd voor dit bedrag een nieuwe Brons dieselmotor van 70 PK ingebouwd. Het motorschip, dat vroeger de naam "HOLLANDIA" droeg was bestemd voor de rivier- en binnenvaart.

Op deze manier hadden de verschillende bedrijven er dus voor gezorgd dat er weer een stukje werkgelegenheid kwam. Deze traditionele financiering is in de loop der jaren verdwenen. Hiervoor in de plaats kwamen de bekende scheepshypotheekbanken.

In de hier boven geschetste situatie is tot de tweede wereldoorlog helaas weinig verandering opgetreden.

Gerrit Barkmeijer

Omdat Tammo en zijn vrouw Geerdina Roelfina Kroon en hun vijf kinderen begin dertiger jaren naar Hoogkerk waren verhuisd om daar aan het nieuwe bedrijf leiding te geven, kwam de dagelijkse leiding van Stroobos in handen van Gerrit Barkmeijer.

Op 28 november 1928 trad Gerrit in het huwelijk met Baukje Tilma. Zij was één van de 13 kinderen van Pier Tilma en Ytje Meindertsma uit Bornwird. Als bijzonderheid van dit gezin valt nog te vermelden, dat toen de jongste van het dertiental 68 en de oudste 84 jaar oud was, de totale leeftijd van de "kinderen" meer dan 1000 jaar bedroeg. De gemiddelde leeftijd van de Tilma-kinderen bedroeg toen bijna 77 jaar. Ook Gerrit en zijn vrouw Baukje kregen vervolgens een groot gezin, want in een tijdsbestek van 15 jaar kregen zij 12 kinderen.



De nu 77-jarige Douwe Barkmeijer uit Kropswolde kan zich zijn oom Gerrit nog heel goed herinneren. Hij schreef hierover het volgende:

"Vanaf mijn vroegste herinnering, vanaf omstreeks 1926, heb ik hem meegemaakt als: vanzelfsprekend lid van het ouderlijk gezin, als kostganger en oom. Hij was een zeer drukke figuur die wij alleen maar zagen tijdens het eten. Hij was een erg zinnige eter, als het zo uitkwam at hij liever niets dan tegen zijn zin. Mager was hij altijd. Hij was altijd de opgewektheid zelve, voor hem bestonden problemen schijnbaar niet. Altijd had hij veel te verhalen, eindigend in een grinnikend gelach. Meestal hadden die verhalen met het werk te maken en anders met de mensen daaromheen. Wat hij ook goed kon was opscheppen over zichzelf. Later begrepen wij wel dat hij inderdaad een soort wonderdokter was op het gebied van techniek en op dat van scheepsmotoren bestond er geen onoplosbaar probleem. Hij was zeer gevoelig voor de bijval van zijn klanten, van wie er velen waren die dat wel goed uitkwam en anderen juist minder. Die laatsten gingen dan wel naar Ververlaten.

Altijd heb ik hem gekend als een mager persoon in een oliedoordrenkte overall. Het gezicht weinig minder zwart dan zijn handen. De zwarte pet versierd met de kenmerkende speld van Deutz motoren. Een doorkneed vakman, snel van begrip en altijd op zoek naar avontuur. En hij wist van opschieten. Vóór 1930 zich verplaatsend met een indrukwekkende Indian motorfiets, later met een Ford V8. Totdat zijn eigen kinderen zijn auto geheel opvulden mochten mijn broer Jurjen en ik meer dan eens met hem meerijden. Hij mocht dan graag met zoveel vaart over tilbruggetjes rijden, dat wij achter-

Gerrit Barkmeijer
(1896-1971)

in met onze hoofden het dak van de auto raakten. Hij was een liefhebber van vliegfeesten op Eelde op de 2e pinksterdag. Ook zijn wij wel eens een dagje met hem uit geweest in een tijd dat het begrip vakantie voor onze sector van de maatschappij nog onbekend was.

Het zal duidelijk zijn dat deze levensgenieter, workaholic en hij die van zijn werk een hobby maakte,



De eerste
opdrukpers
model
"STROOBOS".

altijd met details bezig, het werk te weinig aan anderen overlatend, daarmee niet in staat was ofwel geen behoefte gevoelde om een bedrijf van grotere omvang op te bouwen, alhoewel hij daartoe zeker de capaciteiten bezat. Hij was hier heel tevreden mee. Uiteraard zal hij op latere leeftijd van trots zijn vervuld vanwege de totaal andere aanpak van zoon Tjipke, aan wie hij zijn bedrijf in Stroobos, na de ontbinding van de firma gebr. Barkmeijer in 1957, al vrij gauw had overgedaan."

Tjipke
Barkmeijer bij
een oude hand-
pons.

In de jaren 1940-1945 was er betrekkelijk weinig te doen op de werf. Wel had men ontdekt, dat er onder de loods veen zat en in deze oorlogsperiode haalde men het veen eruit en gebruikte dit als brandstof. De vrijgekomen ruimte werd afgedekt met de nog aanwezige scheepsplaten en hieronder lag het door de Duitsers meest begeerde gereedschap van de werf. Na de oorlog zijn deze platen weer opge-



graven en werden zij gebruikt voor het repareren van de schepen. Het personeel bestond toen uit Jan Pieter Boersma, Renze Huizinga, Lodewijk Kracht, Roel Oostra en Jacobus Wijnand.

Gerrit Barkmeijer, die in de oorlogsperiode in de ondergrondse had gezeten, was daarnaast ook actief in het verenigingswerk. Zo zat hij hij onder andere in de Oranjevereniging en was hij mede-oprichter van het verenigingsgebouw "Rehoboth".

Versillende
brieffoofden
uit deze tijd

De werf na de
Tweede
Wereldoorlog.

Scheepswerf Tj. BARKMEIJER

Teloon 201 (05123)
Postrekening 971489

Machine- en motoren-reparatie

STROOBOS (Fr.) 14 sept. 1966.

Tj. BARKMEIJER

SCHEEPSWERF EN MACHINEFABRIEK
NIEUWBOUW, OMBOUW EN REPARATIE VAN ALLE SOORTEN SCHEPEN
MACHINE- EN MOTOREN-REPARATIE

Teloon 201 (05123)
Postrekening 971489
Bankrekening:
Coop. Boerenleenbank, Gerkesklooster

STROOBOS (Fr.), 14 februnri 1966.
HELLINGSTRAAT 10

SCHEEPSWERF EN MACHINEFABRIEK

TJ. BARKMEIJER

Teloon 05123-201
Postrekening 971489
Bankrekening:
Coop. Barkmeijerbank, Gerkesklooster

Nieuwboen en reparatie van alle soorten
schepen en reparatie van alle soorten motoren en machines

STROOBOS (Fr.) 14 sept. 1966.
HELLINGSTRAAT 10



Periode Tjipke Barkmeijer 1957 -1987

Een nieuwe generatie aan het roer

In 1950 kwam zoon Tjipke in de zaak, nadat hij als volontair onder andere gewerkt had bij de Kromhout en Brons motorenfabrieken. Tjipke had bijzondere interesse in motoren en heeft zelfs sterk overwogen niet de scheepsbouw in te gaan, maar zich verder te specialiseren op het gebied van scheepsmotoren. Toch is hij op het verzoek van zijn vader in gegaan om hem te komen helpen op de werf. Na een aantal jaren samengewerkt te hebben, bleek dat het steeds moeilijker werd met twee kapiteins op één schip. Nadat in 1956 de fa. Gebr. Barkmeijer werd ontbonden en de werf in Stroobos geheel op zichzelf kwam te staan, heeft Tjipke zijn vader voor de keus gesteld. In 1957 heeft hij op 25-jarige leeftijd de werf van zijn vader overgenomen.

Zijn interesse voor motoren leidde er mede toe dat hij al na enige jaren de DAF-scheepsmotor in het noorden introduceerde en Scheepswerf en Machinefabriek Barkmeijer toen dealer werd voor het gehele noorden van Nederland. Hiermee werd een nieuwe periode ingeluid.

In deze bloeiende tijd werden vele motoren verkocht en ingebouwd in reeds bestaande schepen.

Dit had tot gevolg, dat behalve het maken van

motorfundaties ook vele andere reparaties uitgevoerd moesten worden. Tevens zorgde een eigen servicedienst er voor, dat storingen zo snel mogelijk opgelost werden, want een schipper kon zich niet permitteren om stil te liggen. Servicemonteur Postema uit Groningen moest dan ook dag en nacht klaar staan om de voorkomende problemen op te lossen.

Vanaf de tijd dat hij het roer van zijn vader overnam, is scheepswerf Barkmeijer uitgegroeid van een reparatiewerfje tot een nieuwbouwwerf van formaat. Dit alles onder de bezielende leiding van Tjipke Barkmeijer. Vele kleine arbeidershuisjes in de naaste omgeving van de werf werden opgekocht en afgebroken om vervolgens plaats te maken voor een nieuwe constructie werkplaats. Deze nieuw te bouwen werkplaats was een ontwerp van architect R. Bergmans uit Buitenpost. In dit gebouw, dat in 1960 in gebruik werd genomen, werden een drietal draaibanken, een schaaftank en een slijpbank geplaatst. Deze werkplaats stond later beter bekend als "de draaierij", waar vooral Koos Wijnand en Jan Pieter Boersma als oude rotten in het vak, veel draaiwerk verrichtten aan schroefassen, roerassen en diverse andere onderdelen.

Het inbouwen
van Hatz-
scheepsdieselmotor in de opdrukker van Kees Zuidema. V.l.n.r. Jan Pieter Boersma, Jan Dijkstra en Lodewijk Kracht.

Loonzakje van
Tjipke Barkmeijer.



Fa. GEBR. BARKMEIJER

Datum: 3 / 4 / 1954

Werkman:

Tj. Barkmeijer

Normale uren	min. à f	= f
Overu. 25%	uren min. à f	= f
Overu. 50%	uren min. à f	= f
Snipper uren	min.	= f
Toeslag voor W.W. fonds		f

Totaal f 300,-

Af voor Ziekteverzekering f 4,50

Af voor Pensioenfonds f

4,50 f 4,50
1295,50

Af voor Loonbelasting f 40,-

Af voor Ziekenfonds f 22,7

Af voor W. en W. fonds f

Af voor woninghuur f

Af voor f

42,27 f 48,27
1247,23

Omdat er in Nederland steeds meer dealers voor de verkoop van scheepsmotoren kwamen, liep de verkoop van DAF-motoren langzamerhand terug. De tijd was dan ook rijp om de bakens te verzetten.

Nadat Tjipke de verkoop van de motoren verkocht had aan E.Z.B. te Zwolle, heeft hij zijn aandacht meer verplaatst naar de nieuwbouw van binnenvaartschepen. Al vrij snel werden de eerste orders binnengehaald om nieuwe schepen te bouwen. Het vergroten van de helling heeft er mede toe bijgedragen, dat men schepen ging bouwen met een steeds groter wordend tonnage.



1961 - Sleepboot
"PIONIER"
het eerste nieuwbouwschip van
Tjipke
Barkmeijer

Het Hellinggat

Over gebeurtenissen rondom het hellinggat hebben heel wat verhalen de ronde gedaan. Tevens was het een plaats waar veel "kattenkwaad" werd uitgehaald.

Zo stond er begin zestiger jaren bij het hellinggat een schaftkeet voor het personeel. Tijdens de pauzes werden de rails van de hellingwagens door de werknemers door middel van een laselektrode onder stroom gezet. Dit had tot gevolg dat de aanwezige vissen boven kwamen drijven, zodat ze gemakkelijk opgevist konden worden.

Naast de schaftkeet stond toen ook een vrijstaand toilet met daarin een tonnetje, dat van tijd tot tijd geleegd moest worden. Toen één van de schippers daar eens gebruik van maakte, hebben enige medewerkers de schipper met toilet en al omgeduwd. Het resultaat laat zich raden.

Links de eerste
uitbreiding van
1960.



Het hellinggat
gezien vanaf de
Friese Streek.

Reparatie-
werkzaamheden
aan een binnen-
vaartschip.

Ontgroenen, het proces van kennismaking en beproeving, dat aspirant-leden van een studentenvereniging moeten doormaken alvorens lid te kunnen worden van de vereniging, was vroeger bij vele bedrijven ook een bekend verschijnsel. Jan Scheeringa kon zich nog goed herinneren dat dit bij Barkmeijer ook wel eens gebeurde. De "groenen" werden dan onder andere door Evert Bosman en Jan Pieter Boersma aan hun benen opgetild om vervolgens voor de tweede keer gedoopt te worden in het water van het hellinggat.



De bedrijfs-
woningen
aan het
hellinggat.

Uit overlevering is bekend dat de aandacht soms zo door het werk werd opgeëist, dat privé-zaken op de tweede plaats kwamen. Dit was het geval toen er een schip werd droog gezet en de hellingwagens door Tjipke Barkmeijer werden bediend. Hij was zo druk met de schipper in gesprek dat vergeten werd de lieren op tijd te stoppen en het schip bijna het woonhuis van de familie Barkmeijer werd binnengesloegen.

De laatste bewoners van het hoekhuis aan de noordzijde bij het hellinggat waren Reinco Strik en Aukje Veenstra. Toen de schepen groter en ook hoger werden heeft men het eens geprobeerd om Reinco uit zijn slaap te halen door een ladder te leggen vanuit het gangboord van het schip naar de dakkapel. Door het raam van de kapel open te maken stapte men de slaapkamer binnen om hem te wekken.

Schelpenzuiger "WADDENZEE"

Reeds in september 1964 werd er een schip van 650 ton op de scheepshelling gebouwd. De "WADDENZEE", een beunskip, geschikt voor het zuigen van schelpen en zand, had een lengte van 50 meter, een breedte van 8 meter en een diepte van 2,5 meter en was daarmee de grootste schelpenzuiger van Nederland.

Het motorschip "WADDENZEE", dat gebouwd werd in opdracht van NV Waddenzee uit Groningen, was een vervanging van het gelijknamige schip, dat op 22 augustus 1963 in het Eemskanaal ter hoogte van Garrelswier ten onder was gegaan. Bij een uitwijkmanoeuvre was het schip namelijk gekapseisd en gezonken. Hierbij verdronk een 15-jarige jongen, die als passagier was meegegaan. Hij kon jammer genoeg niet op tijd worden gered uit de logies, waar hij op dat moment rustig lag te slapen. Omdat ook bij de bergingswerkzaamheden na een explosie een 17-jarige jongeman om het leven kwam en twee anderen zwaar gewond werden, gaf de opdrachtgever er de voorkeur aan om de tewaterlating zo sober mogelijk te laten verlopen.

Voor Barkmeijer was deze schelpenzuiger na het verzetten van de bakens echter het eerste grote schip, dat er op hun werf gebouwd werd. Aangezien het voor de werf dus een mijlpaal was, kreeg de tewaterlating ondanks bovengenoemde tegenslagen toch nog een ietwat feestelijk karakter. Na de woorden "Ik doop U Waddenzee en wens U een behouden vaart" knalde de champagnefles tegen de boeg van het schip. Deze handeling werd verricht door mevrouw G.M. Wigboldus-Van der Gang, echtgenote van één der directeurs van de NV Waddenzee.

De tewaterlating van zo'n groot schip was nog niet eerder vertoond in Stroobos. Gezien het

1964 -
Tewaterlating
"WADDENZEE".



kleine kanaal midden in het dorp en de vele huizen die daar tegenover stonden, was de publieke belangstelling enorm. Hoewel er voorzorgsmaatregelen waren genomen door houten schuttingen voor ramen en deuren te plaatsen, vroeg iedereen zich toch af hoe dit zou aflopen. Na het wegslaan van de laatste keg gleed het schip keurig de met vet ingesmeerde balken af en kwam met een enorme waterverplaatsing goed te water. De geplaatste schuttingen werden weggeslagen en menige toeschouwer hield er natte voeten aan over. Voor de schooljeugd en het massaal toegestroomde publiek een spectaculair schouwspel.

Een van de eersten die aan boord van het nieuwe schip klom was de toekomstige schipper Tammo Bolt uit Zoutkamp.

De schelpenzuiger is in januari 1965 in de vaart gebracht.



Uitbreiding



V.l.n.r.:

Burgemeester

H. van Ek, Gerrit

Barkmeijer jr.,

Gerrit Barkmeijer

sr., Tjipke

Barkmeijer,

Geertje Barkmeijer-

Jagersma

Na afloop van de tewaterlating en de bezichtiging van het schip ging men over tot de opening van het nieuwe bedrijfspand. De opening van het pand werd verricht door de 68-jarige Gerrit Barkmeijer Sr., die de sleutel kreeg aangeboden door zijn kleinzoon Gerrit, de oudste zoon van directeur Tjipke Barkmeijer. Zo stonden drie generaties Barkmeijer aan het begin van een nieuwe toekomst.

Het in gebruik nemen van het nieuwe bedrijfspand was een eerste stap in een reeks van veranderingen.

Gerrit Barkmeijer

in gesprek met

schipper Hoekstra

uit Eernewoude.

In zijn dankwoord wees Barkmeijer er onder andere op, dat het er op dat moment voor de scheepsbouw in ons land niet zo rooskleurig uitzag. Dit weet hij vooral aan de kredietpolitiek van de regering op dit gebied. In het buitenland was dat heel anders en mede daarvoor was Nederland de laatste jaren als

1964 - De genodigden na de officiële opening.



scheepsbouwnatie naar achteren gedrongen door andere landen.

Hij prees zich gelukkig dat de eigen orderportefeuille gevuld was tot begin 1965 en dat hij de toekomst dan ook met vertrouwen tegemoet zag.

De uitbreiding van 1964 bestond uit een ruim magazijn, dat aansloot op de nieuwe werkplaats, die vier jaar daarvoor was gebouwd. Boven het magazijn kwamen diverse kantoren, een kantine, een kleed- en wasgelegenheid en een tekenkamer. Hierdoor werd het straatbeeld aan de Hellingstraat ingrijpend veranderd. Deze werd tot op dat moment nog bepaald door een aantal door Barkmeijer aangekochte oude woningen, die al een tijdje in gebruik waren als magazijnruimte.

In dat jaar waren er ongeveer 25 werknemers in dienst bij de werf. Er was echter werk voor veel meer mensen. Barkmeijer zou nog wel meer arbeiders aan willen trekken, maar net als bij de drie andere grote bedrijven in Gerkesklooster-Stroobos speelde het huisvestingsprobleem een grote rol. Dit werd ten dele opgelost, doordat Barkmeijer besloot om een zestal bedrijfswoningen in de Wolterderkszstraat te laten bouwen. Het woningprobleem heeft zich in de loop der jaren gelukkig weer opgelost en in 1997 is de laatste woning weer overgegaan in particuliere handen. De koper van deze woning was de bij Barkmeijer werkzame metaalbewerker Abel Komrij.

Aangezien de werf ook graag jonge arbeidskrachten in dienst wilde nemen, startte men op het bedrijf een cursus onder auspiciën van de Stichting Bedrijfsopleiding Metaal- en Electrotechnische Industrie "Bemetel". Bij deze stichting kon men een vakbekwaamheidsdiploma behalen.

De zestiger jaren

Op vrijdagmiddag 26 november 1965 werd een vergelijkbaar schip als de "WADDENZEE" te water gelaten. Deze keer betrof het een vaartuig, die ingericht was voor het zuigen van zand. De zandzuiger "REIMERSWAAL" werd gebouwd in opdracht van de heren J.J. van Damme uit Yerseke en A.J. den Herder uit

Goes. De voortstuwing van het schip en de aandrijving van de zandpomp gebeurden door een Kromhout scheepsdieselmotor van 425 PK voorzien van een hydraulische keerkoppeling.

De orders, die Barkmeijer Stroobos binnenhaalde, kwamen voornamelijk uit het binnenland. Ondanks de slechte periode in de scheepsbouw heeft men zich echter goed weten te handhaven. Er werden veel reparaties aan schepen uitgevoerd, onder meer voor een

1965 -
Tewaterlating
"REIMERSWAAL".



vast klantenbestand van vissers uit Paesens-Moddergat. Daarnaast werden veel schepen gehermotoriseerd, verbouwd of verlengd. Opvallend was het, dat oude klanten steeds weer terug kwamen.

In opdracht van de heren Kooy en Koorn uit Hippolytushoef werd er in 1967 door Tjipke een geheel nieuw ontwerp gemaakt voor een kokkelvisvaartuig, die op het Wad op zeer ondiep water moest kunnen vissen. Dit is het begin geweest van de mechanische kokkelvisserij. Later zijn op de werf nog enkele van deze schepen gebouwd: de "BERNADETTE" voor de heer Cosijn uit Harlingen en de "MONA LISA" voor Conservenfabriek Landa uit Hoogerheide. Schijnbaar was dit een goed ontwerp, want op een gegeven moment kwam Tjipke er tijdens een vakantie achter dat er net zo'n schip op het Duitse wad rondvoer, die geheel was nagebouwd.

In het voorjaar van 1966 had Tjipke Barkmeijer al weer plannen voor een volgende uitbreiding klaar liggen. In de bestaande situatie werden de schepen bijna plaat voor plaat op de bouwhelling in elkaar gezet, zodat men nog niet kon spreken van sectiebouw. Dit was



ook niet mogelijk vanwege de oude werkplaats die hiervoor veel te laag was en waarin ook de hijsmogelijkheden onvoldoende waren. Tjipke wilde voortaan de nieuw te bouwen schepen op een efficiëntere manier door middel van secties onder dak gaan bouwen. Vandaar dat hij het gehele oude westelijke gedeelte van de bestaande bebouwing inclusief zijn eigen bedrijfswoning wilde slopen en vervangen door nieuwbouw.

Voordat deze plannen gerealiseerd konden worden, moest het echter wel wat beter gaan in de scheepsbouw. Voorlopig moest de werf het voornamelijk hebben van het repareren en verbouwen van schepen. Dit laatste om een grotere laadcapaciteit van de schepen te kunnen bewerkstelligen.

In deze moeilijke periode werden er diverse kleine opdrachten aangenomen, waaronder een aantal baggerbakken voor baggerbedrijf Breejenbout, heipontons en een directievaartuig voor de Provinciale Waterstaat. Met de gemeente Amsterdam waren er destijds goede contacten waaruit diverse opdrachten voortvloeiden, zoals een sleepboot met ijsploeg, diverse baggerbakken en vuilnisschuiten alsmede de zelfvarende onderlosser



1967 -
Doopplechtigheid
kokkelschip
"WR-79".



Een "BARKY"
standaardzuiger
klaar voor trans-
port.

De zelfvarende
onderlosser
"MONTELBAAN"
in de
Amsterdamse
grachten.

"MONTELBAAN" voor het schoonmaken van de Amsterdamse grachten.

Daarnaast zijn er ook nog een aantal zandzuigers naar eigen ontwerp gemaakt, de zogenaamde "BARKY" standaardzuigers. Het bijzondere hieraan was, dat deze zuigers qua afmetingen en gewicht geschikt waren om met een vrachtwagen naar de plaats van bestemming gebracht te worden. Dit was vooral handig voor kalkzandsteenfabrieken, die zand wonen in een gebied dat niet in open verbinding stond met een vaarwater.

Eind jaren zestig konden de uitbreidingsplannen toch gerealiseerd worden en verscheen de nieuwe lasloods voor de bouw van scheepssecties. Deze loods, met een hoogte van 16 meter, werd voorzien van een kraanbaan, hoge

schuifdeuren en een kantoor. De constructie van deze loods heeft de werf toen geheel in eigen beheer uitgevoerd. Dit werd onder andere gedaan door de allround metaalbewerkers Pier Barkmeijer, Evert Bosman, Oeds Baron, Tinus Kracht en Willem Oost. Bij de montage van de staalconstructie durfde niemand van de eigen werknemers de hoogte in om de spanten te koppelen, zodat men destijds een beroep gedaan heeft op schildersknecht Hepke van der Weg van schildersbedrijf De Wind, die geen hoogtevrees bleek te hebben. Omdat er niet langer gewacht kon worden met de bouw van het nieuwe schip heeft men de eerste secties maar gebouwd in de loods waar de beplating nog niet eens op zat. Door de flinke hijshoogte was het mogelijk de secties te keren, zodat het meeste laswerk voortaan onderhands kon worden uitgevoerd. Voor de werknemers betekende deze grondige modernisering niet alleen een aanzienlijke verbetering van de werkomstandigheden, maar vooral ook de voldoening, dat zij complete scheepssecties onder dak konden bouwen.

De werf gezien door een oude buurman

Ten westen van de werf stond aan het begin van de vorige eeuw de dakpannenfabriek van Westra. Directeur Willem Pieters Westra, die de zeer hoge leeftijd van 96 jaar mocht bereiken, heeft hier bijna zijn hele leven gewoond.

De ontwikkelingen van de werf heeft hij dan ook van zeer dichtbij meegemaakt. Op 22 maart 1967, vier jaar voor zijn overlijden heeft hij het volgende rijmpje over de werf geschreven:

RIJMPJE OVER DE WERF

*De Scheepswerf hier, - die is al oud.
Toen bouwde men, een schip van hout.
Men sloot de naden dicht, met pek.
En 't schip kon varen, - zonder lek.*

*Maar dit was toen, - een klein begin.
Allengs kwam hier, verand'ring in.
Want toen Techniek, haar intree deed.
Trok Werf ook aan, - het nieuwe kleed.*

*Men voerde wel, - een wijs beleid.
Het Thema was: - Blijf bij de Tijd.
Was er wat nieuws, 't Werd toegepast.
Al gaf 't vooreerst, soms heel wat last.*

*Men zorgde voor goed werk, - meteen.
Zoodat de schipper, - was tevreen.
Hierdoor kreeg Werf, - een goede naam.
En groter Werf, - zich soms moest schaam.*

*Steeds groter schepen, - werden bouwt.
Die, - naar doelmatigheid beschouwd.
Toch kon doorstaan, - bij vergelijk,
met wat ook elders, - stond te prijck.
Nu heeft men het, - zoover gebracht.
Behalve schepen, - voor de vracht.
Bouwt men ook zuigers, - voor de zee.
En schipper zei: Mijn dank, hoezeel.*

*Maar dit is nog, - het einde niet.
Er ligt nog veel meer, - in 't verschiet.
De Vis-vangst, - is nu aan de beurt.
Ook hier, naar nieuwe wegen speurt.*

*Men bouwt een schip, - zoo als fabriek.
Zoo uiterlijk, - met mast en giek.
Maar innerlijk, - is 't een systeem.
Vol vindingrijkheid, - bij 't probleem.*

*Werd "Kokhaan", tot dusver beschouwd.
Als eetwaar, - die fabriek zoo brouwt.
Thans is een spoelsysteem aan boord.
Waarom nog nimmer, was gehoord.*

*Men spoelt, en reinigt, en sorteert,
Zoo grondig, - dat er niets mankeert.
Maar "Vis", - die proeft als lekkernij.
Gaaf voor Export, ons land voorbij.*

*Zie hier een staaltje, - van ons Werf.
En ik daarom, - deed uit de verf.
De stuwkracht, - die hier achter zit,
Berust bij een. Een man met pit.
Vraagt gij: Hoe heet dan wel die man?
Daar zeg ik U, - maar weinig van.
Ik geef U slechts, - heel kleine Tip.
Zijn voornaam is: Eenvoudig, - Tjip.*

Investeren en verhuizen

Vroeger werden de schepen aan de oude Stroobosser Trekvaart gebouwd, maar omdat er steeds meer vraag was naar het maken van grotere schepen, verhuisde de werf van de noordkant naar de zuidkant van de werkplaats, dus aan het huidige Prinses Margrietkanaal.

Omdat dit stuk land 's winters door de dorpsbewoners gebruikt werd als ijsbaan, moest de Ijsbaanvereniging op zoek naar een nieuw terrein.

In april 1970 ging men hier van start met de bouw van de nieuwe scheepshelling. De nieuwe helling en de nieuwe kraanbaan zijn aangelegd op 131 betonnen palen, die onderling door betonnen liggers werden verbonden, zodat een hechte constructie werd verkregen, die verzakking uitsloot. Voortaan kon de werf schepen tot een lengte van 100 meter en een breedte van 16 meter zonder enige moeilijkheid aan.

Over de totale lengte van de helling werd een kraanbaan aangelegd. Hierop plaatste men een uit Zuidbroek afkomstige kraan met een hijscapaciteit van 15 ton. Deze zogenaamde "Grol" kraan, werd geheel in eigen beheer aangepast: het onderstel werd geschikt gemaakt

voor een spoorbreedte van zes meter en de giek werd verlengd om een zo groot mogelijk gebied te kunnen bestrijken. In juli 1971 zou de tweede torendraaikraan geplaatst worden. Deze nieuw gebouwde en zeer moderne "Bailey" kraan had een hijscapaciteit van 25 ton.

Tegelijk met de aanleg van de helling werd het Prinses Margrietkanaal aan de werfzijde enkele meters verbreed zodat er een haven ontstond waar de schepen na de tewaterlating afgebouwd konden worden.

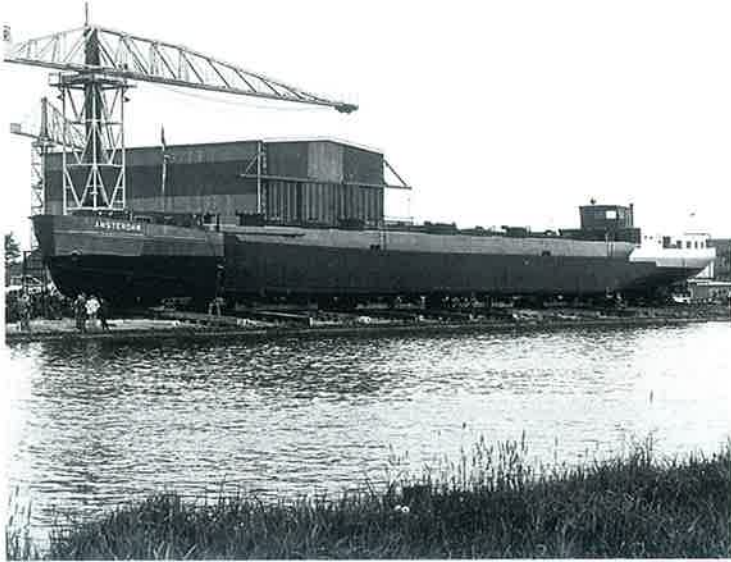
In september 1970 werd de nieuwe helling in gebruik genomen door het opstellen van secties die in de nieuwe loods waren samengesteld.

Deze secties vormden samen het eerste schip dat op de nieuwe dwarshelling gebouwd werd: de 80 meter lange binnenvaarttanker "AMSTERDAM", bestemd voor rederij Westraug uit West-Berlijn.

1970 - Het samenstellen van de eerste secties van de "AMSTERDAM" op de nieuwe scheepshelling.

De opdracht, welke via de Vereniging Conoship werd gecontracteerd, was een deelorder van een opdracht van vijf schepen, welke de Berlijnse rederij Westraug in een keer bij Conoship had geplaatst. De tanker die hier gebouwd werd was de laatste van deze serie.





De binnenvaarttan-
ker "AMSTERDAM"
op de nieuwe
scheepshelling.



Een overzicht van de schepen die begin 1970 bij Conoship waren ondergebracht zijn terug te vinden in het overzicht "Ships under construction" met rechts bovenaan staat het binnenvaartschip dat Barkmeijer in opdracht had gekregen.

Het is in de zeventiger jaren niet bij deze ene opdracht voor de Duitse rederij Westraug gebleven, want de twee binnenvaartschepen "MADAGASKAR" en "JAVA", die resp. in 1971 en 1972 gebouwd zijn, waren eveneens voor Westduitse rekening.

Conoship

Om de positie op de wereldmarkt te verstevigen werd in 1952 de Vereniging Conoship (Combination Northern Shipbuilders) opgericht. De directe aanleiding om de krachten te bundelen was de aanvraag voor de bouw van circa 200 vissersschepen voor Mexico. De oprichting gebeurde door een viertal scheepswerven in het noorden van het land. Een van de initiatiefnemers van Conoship was de heer Tammo Barkmeijer uit Hoogkerk. Samen met de heer Johannes Cornelis Coops uit Hoogezand vormde hij in 1953 een voorlopig bestuur.

Op die bewuste oprichtingsvergadering in 1953 werd besloten, dat zij contact zouden zoeken met de aankoopcommissie uit

Ships under construction

Three shelterdeck coasters
76.40/69.00 x 11.80 x 6.05/3.55 m
Owner: Hans Peterson,
Elsdorf - Rensburg, W. Germany



Coastal barge
47.75/44.00 x 8.70 x 3.45 m
Owner: Crescent Shipping,
Rochester, U.K.



Coastal barge
47.75/44.00 x 8.70 x 3.45 m
Owner: Tower Shipping Ltd,
London, U.K.



Coastal barge
47.75/44.00 x 8.70 x 3.45 m
Owner: Mardorf Peach & Co. Ltd,
London, U.K.



Singledeck coaster
70.75/65.00 x 11.85 x 5.40 m
Owner: Reederei Lehmann,
Lübeck, W. Germany



Two shelterdeck coasters
75.70/69.20 x 11.00 x 6.05/3.60 m
Owner: Reederei in W. Germany



Shelterdeck coaster
78.45/72.70 x 11.60 x 6.21/4.08 m
Owner: Greenore Ferry Services,
Dublin, Ireland



Half Shelterdeck coaster
54.95/49.95 x 9.15 x 5.60/3.46 m
Owner: Beck's Scheepvaartkantoor n.v.,
Groningen, Holland



Floating hotel
63.00 x 11.60 x 3.10 x 1.10 m
Owner: Royal Dutch Navy

Five inland motortankers
80.00 x 9.50 x 2.90 m
Owner: Reederei 'Westraug',
Berlin, W. Germany



Three Singledeck coasters
71.40/65.00 x 11.85 x 5.45 m
Owner: Reederei in W. Germany



One Singledeck coaster
76.40/69.80 x 11.85 x 5.65 m
Owner: Dutch account



Two Hopper Barges
60.96/56.85 x 11.50 x 4.95 m
Owner: Karachi Port Trust,
Karachi, Pakistan



Three-mast pass. schooner
49.70/43.50 x 8.50 x 4.00 m, 500 m³
Owner: Scan-Carib Cruises,
Copenhagen, Denmark



Two shelterdeck coasters
70.60/65.00 x 11.50 x 6.60/4.70 m
Owner: Wijne & Barends'
Cargadoors- en Agentuorkantoren n.v.
Delfzijl, Netherlands



Two inland motortankers
85.00 x 9.50 x 2.90 m
Owner: Gebr. Broere n.v.,
Dordrecht, Holland



Coastal barge
55.80/52.00 x 9.80 x 3.80 m
Owner: Mardorf Peach & Co. Ltd,
London, U.K.



Inland cargo vessel
65.00 x 7.20 x 3.45/2.60 m
Owner: Mr. D. J. Roelfs,
Delfzijl, Holland



links

T. Barkmeijer

rechts

J.C. Coops

Indonesië en de Herstelbank - de latere Nationale Investeringsbank - als crediet-verlenende instantie. Door de langzaam draaiende ambtelijke molens leidde dit uiteindelijk niet tot daadwerkelijke opdrachten.

De vereniging, die de Koninklijke Goedkeuring der statuten op 29 juli 1955 had ontvangen, hanteerde in eerste instantie de naam "Conos" (Combinatie Noordelijke Scheepsbouwers). Omdat men vond dat uit deze naam niet duidelijk naar voren kwam dat men zich met schepen bezig hield, heeft men de naam van de vereniging veranderd in "Conoship". De oorspronkelijke opzet van de vereniging was: "de behartiging van de commerciële belangen van de leden". Dit doel hoopte men te bereiken door het houden van vergaderingen, het maken van reclame en het aanstellen van agenten. Hieruit blijkt wel dat de leden vanaf het begin het oog gericht hadden op de mogelijkheden tot verkoopvergroting.

Toch zou het vanaf de oprichting tien jaar duren voor de Conoship-groep haar eerste opdracht in de wacht zou slepen. Het eerste gecontracteerde schip, dat op 1 juni 1961 geboekt werd, was de "ITWA PATHFINDER". Dit was een boeienlegger die gebouwd werd voor rekening van het Pakistaanse gouvernement. Omdat de opdrachtgevers aanhangers van de Islamitische godsdienst waren, verwachtte men dat het dopen van de boeienlegger met champagne wel eens aanstootgevend zou kunnen zijn. Kosten nog moeite werden gespaard om er achter te komen hoe de doopplechtigheid moest verlopen. Uiteindelijk kwam de oplossing van het Nederlands-Islamitisch Genootschap uit Den Haag. Het schip diende namelijk gedoopt te worden met water uit de voor de Islamieten heilige bron "Lahai roï". Dit heilige water is toen ijlings met medewerking van terugkerende

bedevaartgangers meegenomen naar Nederland. Voor alle zekerheid had men maar twee flesjes met water meegenomen, want stel je voor dat er onverhoopt met de eerste fles onderweg iets zou gebeuren.

De doopplechtigheid werd verricht door de vrouw van de Pakistaanse zaakgelastigde. Zij sprenkelde het heilige water uit een zilveren schaal op de boeg van de "ITWA PATHFINDER".

De vereniging Conoship, waarvan de naam later is gewijzigd in Conoship International, houdt zich ook nu bezig met enerzijds buiten-



De Conoship
vestiging
te Groningen.

landse acquisitie en anderzijds fungeert zij als ontwerpbureau voor de aangesloten werven. De samenwerking binnen Conoship leidde er ook toe dat de leden besloten een gezamenlijke werkplaats op te zetten waar het scheepsbouwstaal centraal kon worden voorbewerkt. Op 13 april 1973 was Centraalstaal in Groningen een feit. Hier werden de constructietekeningen gemaakt, waarna alle onderdelen werden gecodeerd om computergestuurd gesneden te worden door brandsnijmachines. Ook het vervormen van platen en profielen werd hier uitgevoerd, zodat de werven alle onderdelen geheel voorbewerkt en gecodeerd als een bouw pakket per sectie kregen aangeleverd.

In de loop der jaren heeft Centraalstaal zich steeds verder ontwikkeld en is zij uitgegroeid tot een gerenommeerde toeleverancier in de scheepsbouw, niet alleen voor de eigen leden, maar ook voor diverse werven in binnen- en buitenland.

In de loop der jaren sloten steeds meer werven zich aan bij de Vereniging Conoship.
In februari 1970 zag de ledenlijst er als volgt uit:

- N.V. Scheepswerf Appingedam v/h A. Apol C.V., Appingedam
- Scheepswerf Barkmeijer N.V., Vierverlaten
- Barkmeijer Stroobos N.V., Scheepswerf en Machinefabriek, Stroobos
- Scheepswerf Bodewes Gruno N.V., Foxhol
- Scheepswerf Ton Bodewes N.V., Franeker
- Bodewes Scheepswerf Volharding N.V., Foxhol
- Scheepswerf Bijlholt N.V., Foxhol
- N.V. Scheepswerf G. Bijlsma & Zn., Wartena
- N.V. Scheepswerf Gebr. Coops, Hoogezand
- N.V. Scheepsbouwbedrijf v/h Th. J. Fikkers, Foxhol
- Scheepswerf Hoogezand N.V., Hoogezand
- Scheepswerf Hoogezand N.V., Bergum
- Scheepswerf N.V. Ferus Smit, Foxhol
- Scheepswerf Voorwaarts N.V., Hoogezand

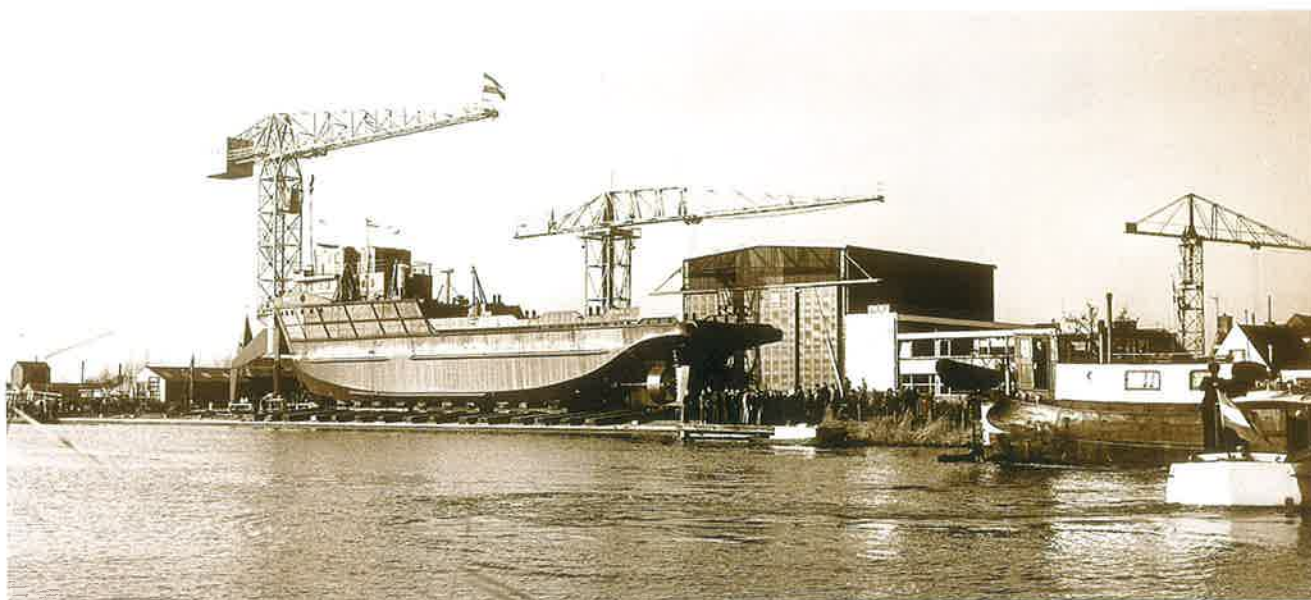
In een later stadium is Central Industrie Group (C.I.G) opgezet, waaronder diverse bedrijven vallen die aan de scheepsbouw gerelateerde werkzaamheden uitvoeren of producten leveren. Dit betreft elektrische installaties, inbouw machinekamer, leveren van scheepsuitrustingen etc.

De stap naar zeeschepen

Na eerst drie binnenvaartschepen op de nieuwe werf te hebben gebouwd, werd de stap gezet naar de bouw van zeeschepen. Het eerste zeeschip dat men bouwde was meteen een zeer gewaagde stap. Het ging hier om een bevoorradingschip voor de offshore, te bouwen voor Noorse rekening. Voor die tijd een betrekkelijk nieuw type schip in de scheepsbouw, waarvan er in Nederland nog niet veel waren gebouwd. Met deze opdracht stak Tjipke behoorlijk zijn nek uit en heeft hij zich toen best wel zorgen gemaakt of dit niet een stap te ver was. Hij heeft toen wel eens gezegd: "Het is erop of er onder".

Met deze opdracht werd Barkmeijer voor het eerst geconfronteerd met de beperking van de kunstwerken in het Prinses Margriet kanaal. De eerste brug op weg naar open zee was meteen de lastigste. Deze brug bij Blauwverlaat had namelijk een openklapbaar deel dat te smal was en een breed (vast) gedeelte dat te weinig doorvaarthoogte had. De oplossing was dat het vaste gedeelte werd gelicht door twee enorme mobiele kranen. Deze spectaculaire operatie duurde in zijn geheel ongeveer 2,5 uur. Het schip is via Leewarden en Franeker naar Harlingen gesleept, waar na een geslaagde technische proefvaart dit eerste zeeschip aan een tevreden klant werd opgeleverd. Het realiseren van dit project was een geweldige opsteker voor alle werfmedewerkers en betekende dan ook een belangrijke stap in de overgang naar het bouwen van meer zeeschepen.

1973 -
Tewaterlating
"IBIS TWO".





schepen. Om toch nog reparaties aan voor- en achtersteven te kunnen uitvoeren, werd er een stevenlift geplaatst in het doodlopende stuk kanaal aan de noordzijde van de werf. Deze stevenlift was geschikt voor schepen met een maximale breedte van 9,50 meter en werd voornamelijk gebruikt voor snelle reparaties van schroefassen, schroeven, roeren en inbouw van motoren.

Van reparatie naar nieuwbouw

Door deze ontwikkelingen was het noodzakelijk dat de werf over een geschikte outillage kon beschikken. Dit resulteerde in 1972 in de bouw van een voorbereidingshal, die aansloot op de bestaande bebouwing. Deze voorbereidingshal werd gezien als een enorme stap voorwaarts. Niet alleen om een stuk werkgelegenheid veilig te stellen, maar ook de omstandigheden voor het personeel werden door het werken in een verwarmde hal behoorlijk verbeterd. Deze investering werd toen min of meer gezien als de laatste fase van de uitbreidingen.

Om de bouw van de hal te kunnen realiseren, moest de dwarshelling worden gesloopt en het hellinggat worden gedempt. Dit betekende het einde van het droogzetten en repareren van

Spectaculaire
operatie bij
Blauwverlaat.



De nieuwe
stevenlift aan de
Friese Streek



1972
Bouw voorbereidings-
hal.

Een practisant



Als schrijver van dit boekwerk heb ik zelf ook de eer gehad om een periode onder leiding van directeur Tjipke Barkmeijer op de werf te mogen werken. Ik kan dus met recht zeggen dat ik het bedrijf ook een tijdje van binnen uit heb leren kennen.

Nadat ik eerst wat prak-

tijkervaring had opgedaan bij Philips in Drachten, kwam ik in november 1969 als practisant van de Middelbare Technische School uit Drachten bij Barkmeijer om het vak van de scheepsbouw te leren kennen. In eerste instantie kwam ik daar op de tekenkamer terecht, wat eigenlijk geen tekenkamer genoemd kon worden. Het was niet meer dan een bedompte zeer stoffige ruimte zonder ventilatie, die uitkeek op de draaierij van de scheepswerf. Daar werkten in die tijd vakmensen als Jacobus Wijnand, Jan Pieter Boersma, Pieter Pilat en Jilles Zwier.

Een van mijn eerste opdrachten was het tekenen van een fundatieframe voor een scheepsmotor. Aangezien dit natuurlijk heel wat anders was dan een mesje van een scheerapparaat viel het lezen van dit soort tekeningen in het begin dan ook niet mee. Bovendien was van begeleiding in die tijd eigenlijk nauwelijks sprake.

Ik kan mij Barkmeijer nog herinneren als een zeer kundig zakenman, die bij alles wat er op de werf gebeurde betrokken was. Hij was vaak met veel dingen tegelijk bezig. Dat was wel eens jammer, want daardoor had hij weinig tijd om zijn kennis aan anderen over te dragen.

Velen van u zullen zich Barkmeijer nog wel herinneren als een man die meestal te zien was met een sigaret tussen zijn vingers. Vaak was hij zo druk met diverse werkzaamheden bezig, dat hij niet eens in de gaten had of hij nu wel of geen sigaret had opgestoken. Na een week of vier was er voor mij geen werk meer op de tekenkamer. Ik ben toen in de leer gekomen bij Pieter Pilat. Op de werf leerde ik

Klaas van der
Schuit

W. v. d. Schuit
(naam en voorletters werknemer)
was als verplicht-verzekerde gedurende
de volle maand 1969
de volle week
eindigende op 19
de dag(en) 19
in dienst van: (naam en woonpl. werkgever)
BARKMEIJER STROOBUS NV

ben we heel wat scheepsonderdelen in elkaar gehecht en later afgelast.

Al met al een hele leerzame stageperiode, waar ik ondanks de koude wintermaanden met veel plezier aan terug denk.

Tot dat jaar had procuratiehouder Henk Koning elke vrijdag nog klaar gestaan met het verdiende geld van die week in een loonzakje. Dit kreeg een ieder dan persoonlijk van hem uitgereikt voor hij naar huis ging. Toen aan het personeel bekend gemaakt werd dat hun

1974
Tewaterlating
"UK-167".





loon voortaan door de bank zou worden overgemaakt, stuitte dit in het begin op nogal wat weerstand. Dit kwam mede, omdat een aantal werknemers het extra verdiende geld van te voren vaak uit het loonzakje haalde. Voortaan zou hun vrouw dus ook op de hoogte zijn van deze extra's en dit was voor een aantal harde werkers natuurlijk wel even slikken. Verder is mij nog bijgebleven dat de werknemers het heel vervelend vonden, wanneer ze een stuk gereedschap waren kwijtgeraakt. Zij moesten zich dan melden bij Tjipke Barkmeijer.

Van hem kregen ze vervolgens een briefje waarop stond wat ze verloren hadden. Met dit briefje gingen ze naar magazijnmeester Jurjen van der Weg en van hem ontvingen ze weer een nieuw stuk gereedschap. Het was in die tijd dan ook raadzaam om de gereedschapskist niet open te laten staan, want dan kon er wel eens iets uit verdwenen zijn. Vandaar dat men deze na gebruik ook direct weer op slot deed. Bijzonder was ook de beëindiging van de werktijd in die tijd. Dikwijls stonden de werknemers al een aantal minuten, voor de sirene het einde van de werktijd aangaf, onder aan de trap naar het waslokaal. Had de sirene eenmaal geklonken dan was het dringen geblazen, omdat blijkbaar een ieder het eerst boven wilde zijn om zijn handen te wassen. Tot zover mijn eigen herinneringen.

Rederij Holwerda

Na het bouwen van de Noordzeekotter "UK-167" kreeg Barkmeijer in 1974 via Conoship drie coasters in opdracht van Rederij H. en P. Holwerda te Heerenveen. Deze schepen kostten ongeveer drie en een half miljoen gulden per stuk en vormden daarmee een van de grootste orders ooit door een Friese reder bij een Friese werf ondergebracht. Scheepvaartkantoor Holwerda te Heerenveen was in die jaren één van de grootste kleinhandelsvaart rederijen in het noorden. De directie van het bedrijf werd gevoerd door de broers Henk en Piet Holwerda, zonen van de heer Roelof Holwerda die de grondlegger van de firma was en met zijn zoons in 1955 het bedrijf stichtte. Het scheepvaartkantoor hield zich bezig met bevrachting, scheepsmakelaardij, beheersvoering, taxaties en assuranties. Behalve in Nederland had het bedrijf ook in het Verre Oosten nog een vestiging in Singapore.

De doop van de "ARINA HOLWERDA", de eerste van de drie coasters, werd op 13 september 1974 verricht door mevrouw Arina Holwerda-De Kuijper, de echtgenote van reder Piet Holwerda. Na een geslaagde tewaterlating dreigde het schip door de harde wind toch nog af te drijven naar één van de steigers, maar volgens een krantenbericht wisten 14 potige scheepsbouwers het schip in bedwang te houden.

Ook voor deze schepen moest de brug te Blauwverlaat weer met twee kranen van 100 ton van de brughoofden getild worden. Onder een nieuwe rederijvlag, een nieuw embleem en geschilderd in de nieuwe rederijkleuren (blauw en wit) vond op 1 november 1974 de officiële proefvaart van de coaster "ARINA HOLWERDA" plaats op de Waddenzee bij Harlingen.

De "FRISIAN" en "ELISABETH HOLWERDA" zijn respectievelijk in juni en december 1975 opgeleverd.

Deze schepen waren de eersten uit een zeer succesvolle serie zogenaamde 1500 tonners. Van deze serie zijn er ook diverse schepen op ander werven in het Noorden gebouwd. Bij de totstandkoming van de "ROELOF HOLWERDA", intussen het vierde schip voor deze rederij, was sprake van een verregaande vorm van samenwerking tussen een viertal Conoship werven. Zo bouwde scheepswerf Bijlsma uit Wartena het voorschip, bouwde

1974

Tewaterlating

"ARINA HOLWERDA".

scheepswerf Barkmeijer het achterschip en voegde beide delen op haar werf tot één geheel, verzorgde Ton Bodewes uit Franeker het transport van het voorschip en de plaatsing van het achterschip met zijn vermaarde "Ome Loeks" en bouwde scheepswerf Barkmeijer Vierverlaten tenslotte het dekhuis en andere kleinere secties. Een sterk staaltje van onderlinge dienstverlening. Na deze serie van vier schepen was er een uitstekende relatie opgebouwd met rederij Holwerda. Later zou blijken dat dit het begin was van een langdurige relatie waaruit nog vele, vooral grensverleggende, opdrachten zouden voortvloeien.

Improviseren en aanpassen

In deze periode werd er veel geleverd van het improvisatietalent en aanpassingsvermogen van de medewerkers. Zij maakten in een relatief korte tijd een enorme groei mee. Niet alleen de schepen groeiden, maar ook het bedrijf groeide door de investeringen die elkaar vrij snel opvolgden. Hiermee nam ook het aantal werknemers toe, waardoor er extra eisen werden gesteld aan hen die daaraan leiding gaven. Hoewel Tjipke als directeur-eigenaar eindverantwoordelijk was, had hij een deel van de leiding gedelegeerd aan zijn broers Popko en Pier.

Pier Barkmeijer gaf hierbij leiding aan de sectiebouw, waarbij vooral in het begin nog veel voorbereiding in eigen beheer werd gedaan. In die tijd werd er eerst een spantenvloer opgezet, van waaruit de diverse constructiedelen werden afgeschreven en overgezet op de plaat. Pier deed dit vaak zelf, waarbij Jilt Bremer later zijn vaste hulp werd en zodoende goed de kneepjes van het vak leerde. Ook het uitkruisen van huidplaten was een nauwkeurige aangelegenheid en was bepalend hoe goed of slecht de platen later zouden passen.

Transport voorschip
"ROELOF HOLWERDA"





Popko Barkmeijer
in overleg met de
schilders

Na het afschrijven werden alle constructiedelen zelf gesneden evenals het drukken van platen. Wat het snijbranden betreft was Jan Scheeringa jarenlang de meesterbrander. Op het gebied van platen drukken was het Alco Pikstra die hierin de specialist werd.

Nadat Centraalstaal was opgericht, werd dit uiteraard een stuk minder en werden aanvankelijk alleen nog de dekhuizen in eigen beheer voorbereid.

Popko Barkmeijer is jarenlang bedrijfsleider geweest en gaf daarbij ook leiding aan de aan- en afbouw van de schepen tot en met de oplevering. Dit deed hij op een geheel eigen wijze met een enorme inzet en gedrevenheid. Er was toen nog geen bedrijfsburo, zodat veel van de afbouwonderdelen door hem en zijn medewerkers aan boord werden opgeschetst om vervolgens gemaakt te kunnen worden. De systemen aan boord werden steeds complexer en er kwamen steeds meer onderaannemers over de vloer, waarvan de coördinatie bij Popko berustte. Ook de tewaterlatingen van de steeds groter en zwaarder wordende schepen en de daarop volgende (soms moeizame) transporten werden onder zijn leiding uitgevoerd. Dat dit wel eens ten koste van enige nachtrust ging, mag duidelijk zijn.

Werkoverleg voor de tewaterlating.
V.l.n.r.:
Pier Barkmeijer, Jelte Schroor, Jan Hiemstra, Oeds Baron, Jappie Steursma, Pieter de Boer, Jan Abma, Tjipke Barkmeijer en Willem Borger.

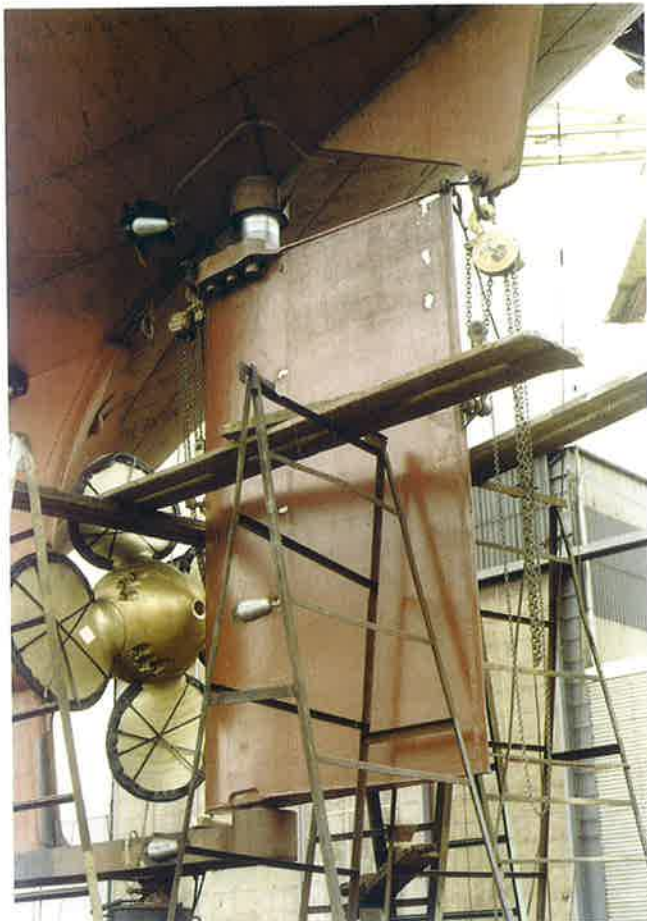
Na de eerste drie 1500-tonners, werd in 1977 de stap gezet naar een schip van 3600 ton. Het betrof hier een zogenaamde mini-bulkcarrier van 93 meter lang en 13,60 meter breed voor Partrederiet Helge Folmer uit Kopenhagen, Denemarken. Een schip met deze afmetingen was er nog niet eerder gebouwd en kon dan ook niet geheel opgetuigd de bruggen in het Prinses Margrietkanaal passeren. Zodoende moest het volledig afgewerkte dekhuis weer van het schip worden verwijderd. Dit gebeurde met de drijvende bok "Ome Loeks" van Ton Bodewes uit Franeker, die

Jochum Veenje en Jan de Hoog bedienen de sliphaak voor de tewaterleiding van de "ENGEL KLEIN".



varend met het dekhuis in de takels naar de brug bij Blauwverlaat werd gesleept. Hier werd het 75 ton wegende dekhuis over de brug getild en op een ponton gezet. De reis werd vervolgd naar Lemmer, waar dekhuis en schip weer zijn herenigd. De "HELGE FOLMER" is vervolgens via Lemmer en Kornwerderzand naar Harlingen gegaan. Deze "ommelandse" reis was nodig omdat het schip de brug in Franeker en de sluis in Harlingen niet kon passeren vanwege de breedte.

Na de oplevering van de "HELGE FOLMER" kwam er een periode waarin diverse coasters zijn gebouwd, zoals: "TINA HOLWERDA", "GERA HOLWERDA", "EXPANSA II", "AZOLLA", "ENGEL KLEIN", "GERSOM" en "EENDRACHT". Daarnaast werden er ook noordzeekotters gebouwd, zoals de UK 224 - "WILHELMINA", de TX 29 - "HELENA ELIZABETH", de UK 34 - "BERENDINA" en het binnenvaartschip "WARBER" voor Lammert Zwaga uit Lemmer.



Bovenaanzicht
opbouw
"TINA HOLWERDA".

Montagewerkzaam-
heden
"TINA HOLWERDA".

Het 125-jarig jubileum

Twee jaar na het verstrijken van de officiële datum werd in november 1977 het 125-jarig bestaan van de scheepswerf op uitbundige wijze gevierd.

De werknemers, die 's middags al vrijaf hadden gekregen, werden die middag met twee grote bussen van huis gehaald en naar Hotel Tjaarda in Oranjewoud gebracht, waar ze werden verwelkomd door directeur Tjipke Barkmeijer en zijn vrouw.

In een gezellige en ongedwongen sfeer luisterden de werknemers naar zijn welkomstwoord. Vervolgens kreeg de voorzitter van de personeelsvereniging Jan Scheeringa het woord. Hij bood de heer Barkmeijer namens het personeel een scheepsbel met inscriptie aan.

Mevrouw Barkmeijer kreeg daarbij een corsage. Na de gebruikelijke bedankjes en onder het genot van live muziek kon een ieder daarna genieten van een koud buffet.

Ter ere van deze feestelijke gelegenheid kregen een tiental werknemers, omdat ze meer dan twaalf en een half jaar bij de werf in dienst waren, een gouden horloge waarin hun eigen naam gegraveerd was.

Verder kregen de aanwezigen deze avond nog een serie dia's te zien, die een kort overzicht gaven van de werf van vroeger tot heden en konden heel wat herinneringen worden opgehaald.

De dia's werden van commentaar voorzien door de gebroeders Tjipke en Pier Barkmeijer. Na een zeer geslaagde avond werd een ieder weer met de bus thuis gebracht.

Samenwerking Friese werven

Door de jaren heen werd er door de noordelijke werven op verschillende manieren samengewerkt. Vaak had dit met projecten te maken waarvoor men zelf te weinig capaciteit in huis had, zodat er onderling delen bij elkaar werden uitbesteed. Hierdoor was het mogelijk vaak grotere opdrachten aan te nemen dan wanneer men geheel op zichzelf was aangewezen.

Deze vorm van samenwerking was bij de Friese werven sterker aanwezig dan bij de Groninger werven aan het Winschoterdiep en beperkte zich dan ook niet alleen tot incidentele uitbestedingen, maar kreeg op enkele gebieden ook een meer structureel karakter.

Friese Hellingsystemen

In 1976 werd door Bodewes Bergum, Bijlsma Wartena, Tille Scheepsbouw en Barkmeijer in samenwerking met architectenburo Bijlholt uit Hoogezand een nieuw tewaterlatingssysteem bedacht.

Op elke werf werd er op nagenoeg dezelfde manier steeds weer een hoop werk verricht om de schepen te onderstoppen bij iedere tewaterlating. Dit gebeurde aanvankelijk met houten 'tewaterlatings'-balken, spoorbielzen, houten keggen en vetplanken. Door de grote hoeveelheid aan losse balken e.d. was dit een tijdrovend en zwaar karwei. Ook na de tewaterlating leverde dit veel werk op doordat alle onderstoppen als losse balken en planken uit het water moesten worden gevist.

Bij het nieuwe systeem werden alle houten delen vervangen door stalen goten en sleden, die uitwisselbaar waren op de verschillende hellingen. Het enige wat nog van hout bleef, waren de vetplanken die tussen goot en slede werden gelegd om de glijweerstand zo klein mogelijk te maken.

Het grote voordeel van deze opzet was dat de benodigde tijd om een schip klaar te maken voor een tewaterlating flink kon worden teruggebracht, het voor de medewerkers een enorme verbetering was en dat door een gezamenlijke exploitatie de aanschaf- en onderhoudskosten konden worden beperkt.

Dit systeem, dat later als het "Friese Hellingsysteem" door het leven ging, werd pas veel later schoorvoetend ook door enkele Groninger werven daar, uiteindelijk gehuurd. Na hier jarenlang gebruik van te hebben gemaakt, besloten ook de werven daar, uiteindelijk tot een dergelijk systeem over te stappen.

Fritimco

In 1978 hebben de werven Bijlsma Wartena, Bodewes Bergum, Barkmeijer Stroobos, Tille Scheepsbouw en scheepstimmerbedrijf Fa. van der Boom te Groningen het scheepstimmerbedrijf van dhr. van der Werf uit Bergum overgenomen. Dit nieuwe bedrijf kreeg de naam Fritimco en werd gevestigd te Bergum. Vanuit dit bedrijf werd voortaan al het scheepstimmerwerk op de bij deze werven - en eventueel ook bij anderen - in aanbouw zijnde schepen verzorgd. Door een betere bezetting van de timmerlieden beoogde men hiermee de efficiency te verbeteren bij het betimmeren van schepen en daarmee de concurrentiepositie te verbeteren. Fritimco heeft zich door de

jaren heen ontwikkeld tot een zelfstandige bedrijf dat een kwalitatief hoog aangeschreven product levert.

Friese Scheepsbouw Opleiding (F.S.O.)

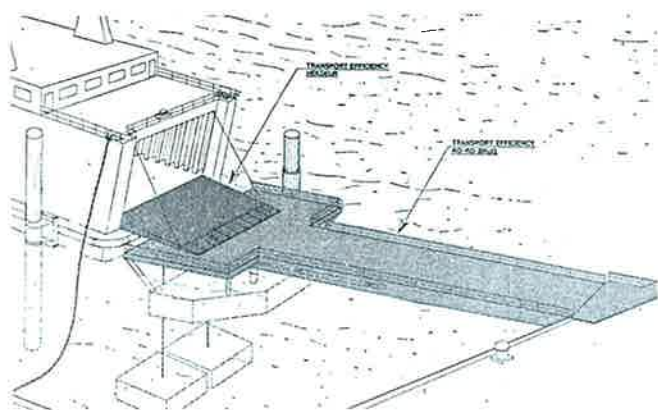
Doordat er grote behoefte was aan vakbekwame mensen en er te weinig instroom was op dit gebied, staken de werven Bijlsma Wartena, Barkmeijer Stroobos, Tille Scheepsbouw en Damen Bergum de koppen bij elkaar en hebben gezamenlijk de Friese Scheepsbouw Opleiding opgezet. Hiertoe werd een vaste leermeester aangesteld, de heer Henry Spruyt uit Makkum, en werd er op het terrein van de Tille een bedrijfsschool ingericht.

In nauwe samenwerking met het arbeidsburo werden er door middel van wervingscampagnes jongeren benaderd om een opleiding in de scheepsbouw te gaan volgen. Dit betrof dan een twee-jarige opleiding, waarvan het eerste jaar voornamelijk op de bedrijfsschool. Het tweede jaar rouleerden de cursisten als stagiaires op de vier werven, waarbij meteen een brede ervaring werd opgedaan. Iedere werf 'adopteerde' aan het begin van ieder cursusjaar een aantal leerlingen, die de garantie kregen dat ze bij hun 'moederbedrijf' een vaste betrekking konden krijgen, mits ze hun diploma behaalden.

Toen na verloop van jaren ook andere werven geïnteresseerd raakten in deze vorm van opleiding heeft de organisatie een iets andere structuur gekregen en is ook de naam veranderd. Momenteel zijn er twee opleidingslokaties: Vakopleiding Scheepsbouw Kootstertille (V.S.K.) en Vakopleiding Scheepsbouw Harlingen (V.S.H.), waarin diverse werven en aanverwante bedrijven deelnemen.

Slagvaardig en inventief

Werk binnenhalen is meestal niet eenvoudig en vereist een slagvaardige opstelling. Dit kan



RoRo Terminal
Harlingen

z'n vruchten afwerpen als je daarbij ook nog inventief bent en je niet te veel beperkt tot wat je doorgaans gewend bent te doen. Zo kreeg Barkmeijer in het voorjaar van 1980 van de gemeente Harlingen opdracht om een RoRo-brug voor de Harlinger industriehaven te bouwen. Deze opdracht had te maken met een geheel nieuwe ontwikkeling op het gebied van transport, waarbij er containers op en af een schip gerold konden worden (roll on / roll off) door middel van trailers. Dit kan zowel ongebeleid (zonder trekkende eenheid) als begeleid. De ongebeleide eenheden worden in de aankomsthaven door de rederij van boord gereden, waarna een plaatselijke vervoerder voor het verdere transport zorgdraagt.

Deze RoRo-brug moest vast scharnierend zijn aan de walzijde en, vanwege de getijdebewegingen, instelbaar aan de scheepszijde. Tijdens het berijden mocht de brug niet bewegen en moest het voorts geschikt zijn voor het laden en lossen van schepen met een maximale breedte van 16 meter. De bediening van de brug diende volautomatisch te zijn. Dit project werd uitgevoerd in samenwerking met het technisch bureau Transport Efficiency te Hoogezand en Tille Scheepsbouw te Kootstertille.

Met ingang van maandag 2 juni is het Engelse bedrijf TransOver Ferry Services (TOFS) begonnen met een dagelijkse lijndienst tussen Harlingen en het Engelse Great Yarmouth. Er werd gevaren met twee RoRo-schepen, die beide 's avonds om zes uur de haven verlieten, elkaar midden op de Noordzee voorbijvoeren en de volgende morgen rond half acht binnenkwamen, zes dagen in de week.

Kustvaarders "ROELOF HOWERDA" en "SAMSUN CARRIER"

In 1980 heeft Barkmeijer van rederij Holtrade Shipping B.V. opdracht gekregen voor de bouw van een schip met een laadvermogen van 6000 ton dat geschikt moest zijn voor verlading van zowel bulk, stukgoederen als containers. Na oplevering zou het gaan varen voor de "Samsun-Line" en worden ingezet voor verscheping van goederen naar de havenstad Samsun aan de Zwarte Zee. Van daaruit zouden de goederen over land verder getransporteerd worden naar Iran en andere landen in het Midden-Oosten.



De "ROELOF HOLWERDA" was niet het langste, maar qua breedte en inhoud wel het grootste schip dat er tot dan toe gebouwd was op de werf. Dit was meteen weer een nieuwe mijlpaal in de geschiedenis: het grootste schip ooit door een Friese reder bij een Friese werf besteld. De tewaterlating van het vlaggeschip van de rederij was op vrijdag 11 september 1981. Zelden was de publieke belangstelling zo groot als bij de tewaterlating van dit schip. Enkele tientallen te nieuwsgierige toeschouwers liepen daarbij een nat pak op en verschillende vissen belandden door de geweldige waterverplaat-



"ROELOF
HOLWERDA"
vlaggeschip rederij
Holwerda.

Voor de tewaterlating nemen
Frans Pieters en
Thijs de Haan de
details nog even
door.

sing ongewild op het droge.

Het casco, dat in Stroobos gebouwd werd, zou vervolgens worden afgebouwd in Lemmer. Het verslepen van het schip was op zichzelf al een spectaculaire aangelegenheid. Om de beperkte doorvaarthoogten maximaal te kunnen benutten, werd het schip aan de bovenkant ontdaan van alle onderdelen die een obstakel konden vormen, zodat dekhuis, de halve coaming en het bakdek apart werden vervoerd. Vóór de doorgang van de bruggen diende het schip dieper te worden afgezonken. Om dit te bereiken werden er lichters in de ruimen geplaatst die dan met water werden gevuld. Het afzinken van schepen bij de kunstwerken was mogelijk, omdat Rijkswaterstaat de vaargeul ter plaatse van de bruggen één meter extra had uitgediept. Na de doorgang werden de lichters weer leeggepompt en kon het schip met een kleinere diepgang verder worden gesleept. Van één van de bruggen was de breedte zo smal, dat het houten remmingswerk zelfs moest worden verwijderd.

Nadat het schip in eigen beheer in Lemmer was afgebouwd, ging het via Amsterdam naar IJmuiden om van daaruit de technische proefvaart te houden naar Harlingen, waar vervolgens de oplevering plaatsvond.

De "ROELOF HOLWERDA" viel wat de afmetingen betrof nog net binnen de afmetingen van de kleine handelsvaart. De lengtegrens van deze schepen lag op dat moment op 75 meter over de waterlijn. Wilde men echter de concurrentiepositie van de kleinhandelsvaart verster-

ken, dan zou de maximum lengtegrens verruimd moeten worden, zoals in Duitsland al het geval was. Er vonden op dat moment dan ook regelmatig besprekingen plaats met de regering en de vakbonden om een wijziging in



de wet te krijgen.

In juli 1981 ontving Barkmeijer van rederij Holtrade Shipping B.V. opdracht om een zusterschip te bouwen van het toen nog in aanbouw zijnde "ROELOF HOLWERDA". Dit schip, dat de naam "SAMSUN CARRIER" kreeg, zou net als zijn voorganger worden ingezet voor transporten naar de Turkse haven Samsun. Toen het erop begon te lijken dat voor de kleine handelsvaart de lengtegrens zou worden omgezet in een bruto-tonnagegrens, besloot de rederij het schip ongeveer tien meter langer te laten maken. Achteraf beschouwd een vooruitziende blik, want op 1 september van datzelfde jaar werd door de Minister van Verkeer en Waterstaat besloten de huidige lengtegrens van 75 meter voor schepen, die tot dan toe de scheiding aangaf tussen de grote handelsvaart en de kleine handelsvaart, te vervangen door een bruto-tonnagegrens van 4000 GT. Deze omzetting paste in het streven naar een geleidelijke opbouw van de vloot in diverse klassen van grootte.

Hierdoor kreeg rederij Holtrade Shipping B.V. dus niet het kleinste schip in de grote handelsvaart, maar het grootste schip in de kleine handelsvaart.

De containercoaster "SAMSUN CARRIER" met een lengte van meer dan 90 meter en een laadvermogen van bijna 7000 ton werd op 9 juli 1982 te water gelaten.

De doop werd verricht door Mevr. Mahnez Kamel, vrouw van de heer Jawed Kamel, algemeen directeur van de Samsun Line.

Evenals haar zusterschip werd de "SAMSUN CARRIER" in Lemmer door eigen mensen afgebouwd.

Tijdens de overdracht in november te Harlingen wees Barkmeijer de aanwezigen erop, dat de nieuwe regeling voor de werven in het Noorden wel in zou houden dat de schepen breder dan zestien meter werden. Vandaar dat de noordelijke werven hadden besloten te onderzoeken of er mogelijkheden waren voor een buitendijkse werf, zowel in Harlingen als in Delfzijl.

"Werkbespreking"
Tjipke
Barkmeijer met
Piet Holwerda.



V.l.n.r.:

Henk Holwerda,
Jawed Kamel, Piet
Holwerda en Tjipke
Barkmeijer

Barkmeijer stelde echter wel, dat het realiseren van deze buitendijkse werf alleen mogelijk was als de overheid grote financiële steun verleende.



PROVINCIE FRIESLAND
BEPERKING SCHEEPVAART

In verband met het transport van een dekhuis en een casco van een zeevaartuig via het Prinses Margrietkanaal van Stroobos naar Lemmer dient de scheepvaart rekening te houden met de uitvoering van de volgende werkzaamheden in de daarbij gestelde tijdvakken:

- A. Brug Blauwverlaat: hijsen dekhuis over brug, totale scheepvaartsremming op maandag 27 sept. 1982 van 18.00 tot ongeveer 23.00 uur;
- B. Brug Schuilenburg: demontage en montage geleideremmingwerk in zuidelijke doorvaartopening, 23 sept. - 2 oktober 1982 indien werkvaartuigen aanwezig in de zuidelijke doorvaartopening dient de scheepvaart, zowel vanuit oostelijke als westelijke richting, gebruik te maken van de noordelijke doorvaartopening. Het scheepvaartverkeer wordt door middel van scheepvaartseinen geregeld;
- C. Prinses Margrietkanaal: dinsdag 28 sept. - woensdag 29 sept. vervoer casco zeevaartuig. Het casco zal de bruggen over het Prinses Margrietkanaal, m.u.v. die te Stroobos, Schuilenburg en Grouw, passeren via de vaste - brede - doorvaartopeningen. Ten tijde van deze passages kan geen vaart plaats vinden door de vaste of beweegbare doorvaartgedeelten van die bruggen. Overigens dient men het transport met de nodige voorzichtigheid te passen.

Bij de werkzaamheden genoemd onder A en C is een vaartuig van de provinciale waterstaat aanwezig. Aanwijzingen/informatie via marifoonkanaal 10.

Leeuwarden, september 1982.

De Commissaris der Koningin
in de provincie Friesland.



Duik-, inspectie- en bergingsschip "ORCA"

Na de grote schepen voor rederij Holwerda kreeg de werf opdracht uit een heel andere hoek, namelijk van rederij Smit Tak uit Rotterdam. Deze reder bestelde een heel speciaal schip bestemd voor duik-, inspectie- en bergingswerkzaamheden. Dit was voor de werf een grote uitdaging, daar dit schip moest voldoen aan strenge eisen en voorzien werd van diverse, voor de werf nieuwe, installaties. Te denken valt hierbij aan een duikklok en decompressieruimte, joy-stick besturing, speciale kraaninstallaties etc.

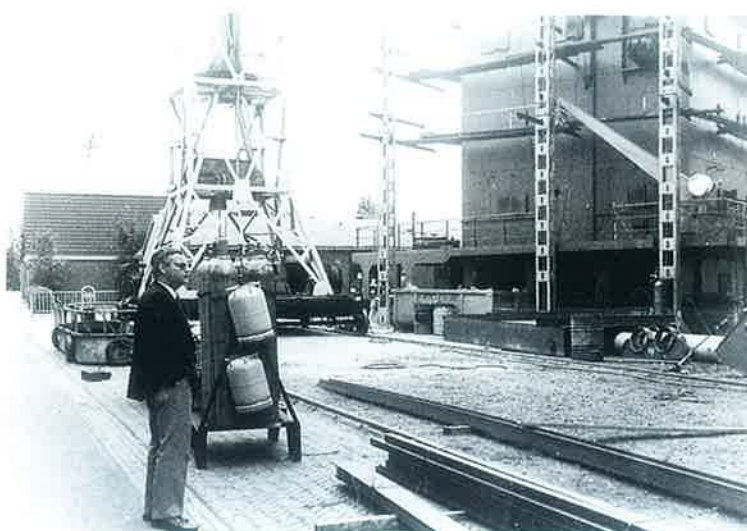
De "ORCA" werd in 1983 tot tevredenheid van de klant opgeleverd en is nog regelmatig in het nieuws bij bergingsoperaties.

Containerschepen "SAMSUN GLORY" en "FRISIAN HOPE"

Rederij Holtrade Shipping B.V. had, ondanks de zeer moeilijke tijd die de scheepvaart doormaakte, begin jaren tachtig de wind kennelijk goed in de zeilen. Om aan de veranderende vraag in de markt te kunnen voldoen heeft de rederij toen een nieuw type containerschip laten ontwikkelen speciaal voor de Nederlandse kleine handelsvaart vloot.

Het ontwerp van dit schip, dat een uitzonderlijk groot aantal containers kon vervoeren (420 TEU), is destijds tot stand gekomen door een uniek samenwerkingsverband tussen Barkmeijer Stroobos en scheepswerf De Groot & Van Vliet te Ridderkerk, die elk twee schepen

"Het oog van de meester"





zouden gaan bouwen.

Het nieuwe ontwerp heeft er tevens voor gezorgd dat een serie van vier identieke schepen voor de Nederlandse scheepsbouw behouden kon blijven. Ondanks het uitgebreide onderzoek dat de rederij Holtrade Shipping B.V. had ingesteld in ondermeer Japan, Denemarken en Korea, kwam men tot de conclusie dat het aanwezige prijsverschil speciaal voor dit type schip niet opwoog tegen het

kwaliteitsniveau wat de Nederlandse werven konden bieden.

De bouw van de eerste van de beide in opdracht gegeven schepen was het tiende schip dat Holwerda bij Barkmeijer Stroobos geplaatst had en opnieuw de grootste, zowel voor de rederij als voor de werf. Dit was voor Barkmeijer dus een bewijs dat men de beschikking had over goed vakmanschap en goede kwaliteit leverde.

Hoewel de complete samenstelling van de "SAMSUN GLORY" inclusief het dekhuis op de werf in Stroobos plaatsvond, moest het geheel weer worden onttakeld omdat het schip twee meter breder was dan de doorvaartbreedte van de te passeren bruggen.

De 'SAMSUN GLORY' in aanbouw Dit was voortijdig voorzien en er waren hierover reeds afspraken gemaakt met

Scheepswerf Amels te Makkum om daar gebruik te kunnen maken van hun dokhal. Op deze schaal was er nog niet eerder een schip op een werf in het noorden gebouwd, maar men had voldoende inventiviteit en creativiteit om ook dit project te realiseren. Het schip ging in geheel voorgesmonteerde en afge-

De "FRISIAN HOPE" op volle zee. werkte delen van maximaal zo'n 200 ton naar



Amels die de delen op precies dezelfde manier in hun dok weer in elkaar zette. De werkzaamheden van Amels betroffen hoofdzakelijk het cascowerk, wat onder supervisie van Barkmeijer Stroobos plaatsvond, evenals de coördinatie van alle onderaannemers.

Uiteindelijk resulteerde dit in een compleet schip, welke drijvend de hal kon verlaten. Tevens werd deze manier van bouwen als een testcase gezien voor het werken met een buitendijkse werf, waarvoor reeds plannen bestonden.

Naast vakmanschap was er dus ook volop creativiteit aanwezig. Tegelijkertijd met de bouw van dit containerschip was er nog een primeur op het gebied van scheepsfinanciering in de Nederlandse scheepvaartwereld. Het was namelijk de eerste maal in Nederland dat een lease-maatschappij opdracht gaf tot de bouw van een schip volgens de specificaties van de uiteindelijke afnemers. In tegenstelling tot de scheepvaart, werd deze lease-constructie in de luchtvaart reeds toegepast.

De officiële overdracht van de "SAMSUN GLORY" vond plaats op vrijdag 26 april 1985 in de haven van Harlingen.

Het tweede containerschip "FRISIAN HOPE" is op zaterdag 21 september van datzelfde jaar opgeleverd. De naam werd gewijzigd in "NORASIA ADRIA" aangezien dit schip voorlopig gedurende een jaar in charter zou gaan varen in het oostelijke Middellandse zeegebied.

De naamgevingsceremonie van de "NORASIA ADRIA" werd verricht door mevrouw Geertje Barkmeijer-Jagersma, de vrouw van directeur Tjipke Barkmeijer.



V.l.n.r.: Henk Holwerda, Geertje Barkmeijer, Elisabeth Holwerda, Tjipke Barkmeijer en Arina Holwerda bij de naamgevingsceremonie.

Van ondernemer tot werknemer

Door een toevallige samenloop van omstandigheden kon het gebeuren dat twee schippersgeneraties betrokken raakten bij drie verschillende Barkmeijer werven.

Het gaat hier over de schippersfamilie Zeldenrust, waarvan de nu 73-jarige Kees Zeldenrust een oud-werknemer is van Barkmeijer Stroobos.

Zeldenrust werd op 15 mei 1927 te Koudum geboren op het Friese skûtsje

"DE DRIE GEBROEDERS", dat eigendom was van zijn vader. Met dit scheepje van 23 ton bracht vader Sjerp in de zomermaanden terpaarde naar verschillende greidboeren. In de herfst gebruikte hij het skûtsje meestal om baggerturven te halen uit de veengebieden.

Toen de kunstmest zijn intrede deed, ging het snel bergafwaarts met het vervoer van terpaarde. Doordat deze belangrijke bron van inkomsten voor het gezin weg viel, heeft zijn vader het scheepje verkocht voor 600 gulden.

Eind 1937 besloot hij echter toch maar weer een schip te kopen, een zogenaamde Dedemsvaartse aak. Voor dit in 1906 gebouwde schip van 120 ton, dat de naam "SOLI DEO GLORIA" droeg, betaalde hij toen 1875 gulden.

In 1947 kocht hij in Amsterdam een gereviseerde Kromhout motor van 30 PK, die hij eerst zou laten inbouwen bij Tammo Barkmeijer te Vierverlaten bij Hoogkerk. Maar, omdat deze voor de winter geen tijd meer had om de motor in te bouwen, werd Zeldenrust doorverwezen naar zijn broer Gerrit Barkmeijer in het Friese Stroobos. Tammo heeft de motor toen met een praam met opdrukker uit Amsterdam laten halen en afgeleverd in Stroobos. De motor is daarna ingebouwd door de twee vakmensen Koos Wijnand en Jan Pieter Boersma. Volgens Kees Zeldenrust was Gerrit Barkmeijer een zeer oprecht mens, die zeer humoristisch uit de hoek kon komen. Hij herinnerde zich nog de uitspraak: "Je moet op zaterdagavond nooit je voeten wassen, want dan zijn de schoenen 's zondags veel te groot".

In 1956 heeft vader Sjerp Zeldenrust zijn schip verkocht.

Zoon Kees leerde tijdens het inbouwen van de Kromhout motor in Stroobos zijn toekomstige vrouw kennen, waarmee hij in 1951 zelf op een schip is gaan varen.

Omdat dit schip op den duur te klein werd, is het in 1961 vervangen door de tjalk "DE ZWALUW", die in 1904 op de werf van de

gebroeders Gerrit en Jan Barkmeijer te Sneek gebouwd was. Dit schip, dat oorspronkelijk 120 ton was, werd na verloop van tijd verlengd en verdiept tot het uiteindelijk een inhoud kreeg van 270 ton. De naam werd daarmee ook gewijzigd in "SOLI DEO GLORIA", wat betekent: "GODE ALLEEN ZIJ DE EER".

Na nog een aantal malen van schip te zijn gewisseld is Zeldenrust in 1975 noodgedwongen aan de wal gegaan vanwege de gezondheid van zijn vrouw en heeft zijn laatste schip overgedaan aan zijn zoon.

Het spreekt voor zich, dat hij werk zocht, dat iets te maken had met de scheepvaart. Dit viel echter niet mee. Het leek wel of het toeval er mee speelde, want op dat moment zocht Tjipke Barkmeijer iemand die alle voorkomende werkzaamheden op de werf voor hem kon doen. Na enkele jaren kwam Kees Zeldenrust terecht in de kantine, waar hij tot 1987 de scepter zwaaide.

Zo waren vader en zoon, de één als opdrachtgever en de ander als ondernemer en werknemer, dus betrokken bij de werven van de Barkmeijers in Vierverlaten, Sneek en Stroobos.



"Wie trekt hier aan het langste eind?".





Malaise in de scheepsbouw

Na de bouw van de kruiplijncoasters "ZUIDER-ZEE", "OSIRIS" en "UNION TOPAZ" kwam er opnieuw een opdracht uit Rotterdam. Door de samenwerking met Smit Tak bij de bouw van de "ORCA" was er een prima relatie opgebouwd met de Rotterdammers, zodat er uit die hoek opnieuw een opdracht bij Barkmeijer Stroobos werd geplaatst. Hierbij ging het om een tweetal haven/kustsleepboten voor rekening van Smit Internationale Havensleepdiensten B.V. De "SMIT SIBIRIË" en de "SMIT JAPAN" waren zeer geavanceerde sleepboten met grote wendbaarheid en werden ingezet in de Rotterdamse haven.

Tijdens de bouw van deze sleepboten pakten zich al donkere wolken samen boven de nieuwbouw van schepen. De algehele malaise in de scheepsbouw, ingeleid door het RSV-debâcle, ging ook Barkmeijer in 1986 niet voorbij.

Begin augustus hadden de eerste gesprekken met de vakbonden CNV en FNV al plaats gevonden. Na veel wikken en wegen zijn zij uiteindelijk accoord gegaan met de ontslagen, omdat er op korte termijn toch geen verandering in leek te komen. Er was nog maar voor enkele maanden werk en het ontslag voor 18 van de 72 werknemers dan ook onvermijdelijk. Het waren niet alleen lassers en plaatwerkers, maar ook kantoorpersoneel, die werden ontslagen.

Dit ging directeur Tjipke Barkmeijer niet gemakkelijk af. Hij heeft, voordat bekend werd wie er ontslagen zouden worden, eerst een persoonlijk gesprek gehad met al zijn werkne-

mers waarin iedereen werd uitgelegd hoe de situatie er voor stond.

Velen van het personeel hadden het al aan zien komen, maar toen het uiteindelijk zover was, kwam de klap toch nog hard aan; 1986 en 1987 waren zeer moeilijke jaren voor de scheepsbouw, bijna de helft van de Nederlandse scheepsbouwcapaciteit ging verloren. Alleen al in Groningen en Friesland raakten acht scheepswerven in het faillissement, en bij de overblijvende werven volgden ontslagen.

Hoewel de situatie op dat moment slecht was, was men toch niet pessimistisch over de toekomst van de werf in Stroobos.

Tjipke Barkmeijer (1932 – 1987)

Sinds Tjipke Barkmeijer de werf had overgenomen van zijn vader is hij duidelijk een geheel eigen koers gaan varen. Door zijn vooruitziende blik, schroomde hij niet te investeren en zorgde er zo voor dat de werf een enorme ontwikkeling doormaakte. Daarnaast was hij een man die snel kon beslissen en de uitdaging aandurfde om ook nieuwe wegen in te slaan bij het aannemen van allerhande opdrachten. Bij dit alles stond bij hem de persoonlijke relatie met de klant, maar vooral ook met eigen medewerkers altijd voorop. Velen zullen hem herinneren als een man die, hoewel hij het altijd druk had, s'morgens over de werf liep en daarbij vaak wel even tijd nam voor een praatje. Deze betrokkenheid kenmerkte hem en dat

werd door zijn medewerkers gewaardeerd.

De verslagenheid was dan ook groot toen de werf op 2 februari 1987 werd geconfronteerd met het plotselinge overlijden van haar directeur.

In hem verloor het Noorden één van de laatste echte noordelijke scheepsbouwers. Tjipke Barkmeijer, die ruim 20 jaar leiding had gegeven aan zijn bedrijf, had niet alleen de



Tjipke
Barkmeijer

verantwoordelijkheid voor zijn eigen werf met zo'n 60 werknemers, maar bekleedde bovendien een aantal commissariaten en tal van functies in de noordelijke en landelijke scheepsbouworganisaties. Zo was hij onder andere voorzitter van de Vereniging Conoship. De laatste jaren had hij zich met name ingezet

voor deze vereniging en was hij de drijvende kracht achter de totstandkoming van de Frisian Shipyard te Harlingen.

Zijn heengaan betekende dan ook een groot verlies voor Conoship en de gehele Noordelijke scheepsbouw, die hij op vele manieren diende. Ook de verslagenheid in het dorp was groot, omdat Barkmeijer ook plaatselijk in kerk en maatschappij zijn steentje had bijgedragen. Een citaat uit Periodical Newsletter van Conoship:

"De verslagenheid was groot onder een ieder, die ingenieur Tjipke Barkmeijer persoonlijk hebben gekend. Weinigen was het toegestaan zijn vriend te zijn, maar zeker is dat nog veel minder in getal zijn vijanden waren.

Voor zijn werfmedewerkers en zijn Conoship-collega's was "Tjip" synoniem met werken, doorgaan zonder omhaal, ondernemen zonder spijt, een dag heeft 24 uur.

Ook Tjipke Barkmeijer was soms verslagen, maar dat duurde altijd heel kort. Hij wilde doorgaan. Groot was zijn vertrouwen, zoals blijkt uit de tekst tijdens de afscheidsdienst op vrijdag 6 februari: "Als de Here het huis niet bouwt, tevergeefs zwoegen de bouwlieden daaraan."

Onze verslagenheid hebben we beperkt tot uren, langer zou Tjip niet hebben toegestaan.

Wij moeten doorgaan."

De directie is daarna voortgezet door de heren Hans Hagedoorn en Henk Koning, die sinds 1 januari 1985 respectievelijk al als adjunct-directeur en procuratiehouder benoemd waren. Dit was een moeilijke periode doordat ook de malaise in de scheepsbouw op dat moment een belangrijke rol speelde.

Hoewel Tjipke Barkmeijer in principe de vrije hand had om naar eigen inzicht leiding te geven aan zijn bedrijf en eigenhandig beslissingen te nemen, was dit niet altijd gemakkelijk. Hij voelde het als een zware verantwoordelijkheid om aan zoveel mensen werk te verschaffen. Bij hem was daarom al langer de behoefte aanwezig om een commissaris aan te stellen, die als klankbord kon dienen en hem kon adviseren. Door zijn vroegtijdig overlijden heeft hij dit echter niet meer kunnen realiseren.

Nadat er eerst een Stichtingsbestuur werd opgericht, geheel in de gedachte van Tjipke Barkmeijer, betekende het aanstellen van de eerste commissaris in 1988 voor de nieuwe directie dat er een ander accent kwam te liggen op het besturen van het bedrijf.

Vooral in deze voor de werf moeilijke periode heeft de heer Jaap Danhof, die reeds jarenlang als accountant met de werf verbonden was, een belangrijke ondersteunende en adviserende rol gespeeld als voorzitter van het Stichtingsbestuur.

1988,
Luchtfoto van de
scheepswerf.



Barkmeijer Stroobos na 1987

Frisian Shipyard

Om ook in de toekomst aan de vraag naar steeds grotere schepen te kunnen voldoen, ging Barkmeijer Stroobos in 1984 met een aantal Friese werven samenwerken. Stilstand betekende achteruitgang en dat was iets wat de binnendijkse scheepswerven in het noorden zich niet konden permitteren. Met name in de kleine handelsvaart, maar ook bij de bouw van zeeslepers en offshore-vaartuigen, dreigden de binnendijkse werven een deel van de markt te verliezen.

Een van de stuwende krachten voor de totstandkoming van een buitendijkse assemblageplaats voor scheepsdelen was Tjipke Barkmeijer. Reeds bij de officiële overdracht van de "SAMSUN CARRIER" in 1982 lanceerde hij het idee van een buitendijkse werf, dat zowel voor assemblage als voor scheepsreparaties gebruikt zou kunnen worden.

Deelnemers aan dit project waren behalve Barkmeijer Stroobos ook nog Tille Scheepsbouw te Kootstertille, de combinatie Welgelegen/Harlingen te Harlingen en de Noordelijke Ontwikkelings Maatschappij (NOM).

Het overdekte scheepsdok verrees begin 1987 op het Harlinger Industrie-haventerrein en was geschikt voor zowel nieuwbouw als reparatie en onderhoud. Het bouwdok werd 145 meter lang, 30 meter breed en 10 meter diep. Boven het dok en de daaraan grenzende afbouwvloer

1982 · overdracht
"SAMSUN CARRIER"



werden kranen geïnstalleerd met een totaal hijsvermogen van 200 ton. Frisian Shipyard was bedoeld voor de deelnemende werven, die met behulp van eigen personeel de op eigen werf gemaakte scheepsmoten in het assemblagedok in elkaar konden zetten. Behalve het werken onder ideale omstandigheden kon men nu schepen bouwen in een veel korter tijdsbestek en doordat het geheel overdekt was, was men niet meer afhankelijk van het weer. Dit kwam uiteraard ook de kwaliteit ten goede, met name voor wat het schilderwerk betreft. Omdat de orders uitbleven heeft de wervencombinatie de directie de vrije hand gegeven een nieuwe markt aan te boren om de periode te overbruggen. Dit werd gevonden in het gritstralen en conserveren van schepen. In januari 1988 werd de eerste grote order binnen gehaald door Barkmeijer Stroobos. Theunis van der Meer, voorzitter van Frisian Shipyard, zei onvoorstelbaar trots te zijn op de opdracht van Barkmeijer.

"Neam it mar in posthúme oan de inisjatyfnimmer fan de bûtendykse werf, de in febrewaris 1987 ferstoane Tjipke Barkmeijer. Wy plukke no de fruchten fan syn arbeid."

Op dinsdag 20 juni 1989 bracht Hare Majesteit de Koningin een werkbezoek aan Friesland. Daarbij heeft Koningin Beatrix ook de nieuwe produktiehal van "Frisian Shipyard" bezichtigd.

"OP DE HELLING"

"Lang gewacht en toch gekomen, met blijdschap geven wij kennis van". Dit waren de aanvangswoorden van de personeelskrant "OP DE HELLING" die eind 1987 bij Barkmeijer "te water werd gelaten".

Er waren al eerder pogingen ondernomen om een personeelsblad van de grond te krijgen, maar die waren tot dan toe steeds op niets uitgelopen.

De initiatiefnemers Jacob van der Horn en Jacob Steursma wilden het personeelsblad niet alleen gebruiken voor personeelsactiviteiten, maar ook voor informatie over ATV-dagen, OR-activiteiten, informatie over nieuw te bouwen schepen en verdere informatie over het bedrijf. Daarnaast wilde men interviews opnemen met collega's en hen laten vertellen over hun eventuele speciale hobby's.

Het eerste exemplaar van de personeelskrant werd op woensdag 16 december 1987 tijdens een jubileumbijeenkomst van enkele werkne-

mers overhandigd aan mevrouw Geertje Barkmeijer-Jagersma. In een korte toespraak liet zij weten dat zij zich zeer vereerd voelde dat zij het eerste exemplaar van "OP DE HELLING" in ontvangst mocht nemen.



Gastanker "PRINS JOHAN WILLEM FRISO"

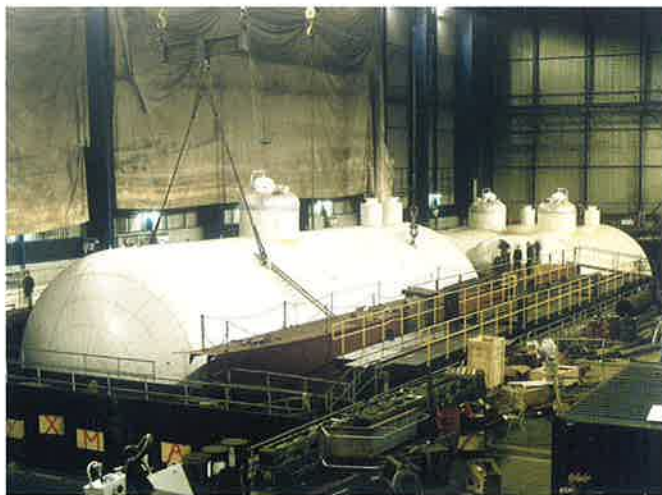
In september 1989 is Barkmeijer met de assemblage van het eerste schip in de "Frisian Shipyard" begonnen. Dit was opnieuw een flinke uitdaging, want zowel het type schip als het bouwen op afstand waren nieuwe ervaringen voor de werf.

Het was voor het eerst in de geschiedenis dat Barkmeijer Stroobos zich op de gastankermarkt begaf, waarbij de medewerkers zich veel



Kiellegging "PRINS JOHAN WILLEM FRISO"

nieuwe kennis eigen moesten maken. Deze ethyleentanker, voor rekening van Anthony Veder Gas Carriers B.V. te Rotterdam, moest in staat zijn 4200 m³ vloeibaar ethyleen te vervoeren bij een temperatuur van min 105 °C. Bij deze temperaturen waren in de scheepsconstructie speciale staalsoorten nodig en werden er losse tanks geplaatst die geïsoleerd en glijdend stonden opgesteld. Deze gas-



tanks die per stuk ruim 200 ton wogen, werden gebouwd door een Spaanse onderaannemer uit Gijón.

Daarnaast was er voor zo'n schip een uitgebreide gasinstallatie nodig om het gas aan boord te kunnen nemen, te kunnen koelen en weer aan de wal te kunnen pompen. Hierbij waren de gestelde eisen ten aanzien van veiligheid enorm hoog en hielden diverse instanties toezicht tijdens de bouw. Pas na uitgebreide onderzoeken, testen en technische proefvaart, konden de vereiste certificaten worden afgegeven.

Het schip dat op 7 april 1989 gedoopt werd, zou na de oplevering deel gaan uitmaken van het internationale Unigasconsortium, waarin

Inbrengen van de gastanks.

reeds een vijftal schepen wereldwijd waren ingezet voor het transport van vloeibaar gas. Op 23 mei is de gastanker overgedragen aan de rederij, die het op zijn beurt weer overdroeg aan het Unigasconsortium.

Nog dezelfde dag is het schip vertrokken naar de Essoraffinaderij te Port Jérôme aan de Seine tussen Rouen en Le Havre in Frankrijk om daar de eerste lading ethyleen in te nemen. Nadat er enkele reizen waren gemaakt, bleek dat van alle schepen binnen de pool van het Unigasconsortium, de "PRINS JOHAN WILLEM FRISO" de beste prestaties leverde, waar rederij Anthony Veder uiteraard bijzonder over te spreken was. Voor de werf het bewijs dat men ook in dit marktsegment in staat was een kwalitatief hoogwaardig product te leveren.

Achter v.l.n.r.: Johannes Hooghiem, Sjouke Wijnsma, Sietse Postma, Auke Bremer, uitzendkr., Kees Couperus.

Midden: uitzendkr., Jappie Steursma, Oeds Baron, Harrie Brouwer, uitzendkr., uitzendkr., Jan de Hoog, Jos Cornelissen, uitzendkr.

Voor: uitzendkr., Eddie Kingma, Fokke Weening, uitzendkr., Dicky Benedictus, Melle van der Berg.

Op de achtergrond "PRINS JOHAN WILLEM FRISO".





1995 - v.l.n.r.: Eddy Lulofs, Roelof Buffinga, Jilt Bremer, Appie Gjaltema, Tjeerd van der Meer, Ineke van der Velde, Jitse Wiersma, Sipke Sierserna, Sjoerd van der Ploeg, Gosse Stielstra, Hans Boersma, Ubel Oostra en achter op de rug gezien Jenne Berghuis.



Yme de Haan op de "Grol"-kraan



Een waterdicht concept

Om ook in de toekomst de concurrentie beter het hoofd te kunnen bieden, besloot de directie van Barkmeijer om ook in Stroobos meer overdekt te gaan bouwen. De nieuwbouw was niet alleen bestemd voor onderdelen die op de werf zelf geassembleerd werden, maar ook voor scheepsdelen die bestemd waren voor de buitendijkse werf in Harlingen. In het laatste kwartaal van 1989 was de bouwvergunning voor het bouwen van de nieuwe hal binnen. Het wachten was nu nog op de definitieve Hinderwetvergunning. Dit had in eerste instantie nog al wat voeten in de aarde, omdat tegen het ingrijpende bouwplan bezwaren waren ingediend door een aantal dorpsbewoners.



Mevr. Geertje
Barkmeijer-Jagersma
krijgt instructie van
kraanmachinist Martin
van der Tol van het
heibedrijf.





Begrijpelijk, want de omwonenden, die uitzicht hadden op het nog onbebouwde deel van het industrieterrein van de werf, kregen door de bouw van deze hal wel een behoorlijke bril op hun neus. Maar door haar vormgeving en verantwoorde kleurstelling, paste deze hal toch goed in het industriële karakter van Gerkesklooster-Stroobos.

Inmiddels waren er door de architect al diverse berekeningen en tekeningen uitgewerkt en was het de bedoeling om in het komende voorjaar de eerste paal de grond in te slaan.

Naar aanleiding van de nieuwbouwplannen

stelde directeur Hans Hagedoorn in de personeelskrant "OP DE HELLING", dat je veel kunt zeggen in het nadeel van een kleine werf, maar een ieder zal moeten erkennen dat men hier ter plaatse altijd flexibel gebleven is. Al vanaf het allereerste begin was het werk zeer uiteenlopend. Soms bleef het alleen maar bij een teerbeurt. Een andere keer werd er alleen maar een nieuwe motor ingebouwd, terwijl het accent in latere jaren kwam te liggen op scheepsnieuwbouw. Flexibiliteit bleek een noodzaak om te overleven. Ook al was de organisatie in het begin misschien wel eens iets minder, dan werd dit ruimschoots gecompenseerd door het improvisatievermogen en de creativiteit.

De nieuwbouw zou er voor zorgen dat het bedrijf ook in de toekomst flexibel zou blijven. Hagedoorn liet weten, dat een ieder dan ook trots kon zijn op zo'n bedrijf, hun bedrijf. Dinsdag 15 mei werd het startsein gegeven voor de bouw van de nieuwe hal, waarmee een investering van enkele miljoenen guldens gemoeid was. De eerste paal van de nieuwbouw werd geslagen door mevrouw Geertje Barkmeijer-Jagersma, die daarbij geassisteerd werd door Martin van der Tol van het heibedrijf Sterk uit Drachten. Het ging haar zelfs zo goed af dat enkele omstanders de indruk kregen dat ze het niet bij het heien van deze ene paal zou laten.

De omwonenden hebben daarna een aantal weken kunnen "genieten" van het heien van in totaal 118 palen, waarvan er 18 stuks waren met een lengte van 18 meter. De vloer van de hal werd geheel zelfdragend gemaakt en berekend op hoge belastingen.

De fraaie aanbouw werd 26 meter hoog, 28 meter breed en 48 meter lang. Boven in de hal bevonden zich twee bovenloopkranen, elk met twee loopkatten van 25 ton, zodat een maximale hijscapaciteit van 100 ton bereikt kon worden. Vanuit de "oude" scheepsvoorbereidingshal konden nu zeer eenvoudig met de bestaande bovenloopkranen scheepsdelen (secties) naar de nieuwe hal getransporteerd worden. Gereedgekomen secties konden aan de noordzijde "uitgehesen" worden en op een ponton naar bijvoorbeeld de Frisian Shipyard worden gebracht. Aan de zuidzijde kon eveneens "uitgehesen" worden en met behulp van de torenkranen verder transport naar de bouwhelling worden uitgevoerd.

Bij de opening werden alle aanwezigen verwel-

komt door directeur Hans Hagedoorn, die betoogde dat over één tot enkele jaren deze enorme assemblagehal kon leiden tot uitbreiding van de werkgelegenheid met vijftien man. Hij vertelde ook, dat zij enorm ingenomen waren met de nieuwe hal, omdat er na jarenlange negatieve berichten uit de scheepsbouwwereld ze nu blij waren eindelijk weer eens iets positiefs te kunnen melden. Het bedrijf zou zich in de toekomst meer gaan richten op de bouw van de complexere schepen.

Na zijn betoog volgde de officiële opening, die verricht werd door mevrouw Barkmeijer. Voordat zij echter overging tot de opening, bedankte ze een ieder die had meegewerkt aan de totstandkoming van deze nieuwe scheepsbouwhal. Toch wel enigszins geëmotioneerd zei mevrouw Barkmeijer, dat ze het als een eer beschouwde, dat ze het door wijlen haar man Tjipke Barkmeijer ontworpen geheel, nu ook mocht openen.

De openingsplechtigheid werd voltrokken door de hal, net als een schip, te dopen met champagne. Hierna werd door middel van een bovenloophkraan de volgende tekst onthuld:

**"DE SCHEEPSBOUWHAL VAN
BARKMEIJER
EEN WATERDICHT CONCEPT
VOOR EEN WELVARENDE TOEKOMST"**

De volgende dag waren alle dorpsbewoners uitgenodigd om de produktiehal van binnen te bekijken. Tevens was er gelegenheid om de werf en de in aanbouw zijnde bitumentanker te bezichtigen.

Tot slot werd er een dag later voor het personeel nog een feestavond gehouden. Van de personeelsvereniging kreeg de directie een passend cadeau aangeboden. Uit handen van voorzitter Klaas de Groot ontvingen zij een klok, zodat ook de mensen uit de hal de kofietijd niet zouden vergeten. Door middel van een verloting werden de, bij de opening ontvangen bloemstukken, verloot onder het personeel. Deze geste van directeur Henk Koning werd door het personeel zeer gewaardeerd.

**Bitumentankers "RATHROWAN"
en "RATHBOYNE"**

Nog voor de in gebruik name van de nieuwe hal was de werf er in geslaagd opnieuw een

grote order binnen te halen, deze keer voor de bouw van een zeer geavanceerde bitumen- en olietanker voor de Ierse Rederij Dublin Shipping Ltd. in Dublin.

Opnieuw een type schip dat nog niet eerder in Stroobos was gebouwd. In tegenstelling tot een gastanker, waarbij het om lage temperaturen gaat, moet er hier flink gestookt worden om de lading te kunnen vervoeren. Het gaat hierbij om ruim 4000 ton diverse soorten olie en bitumen (asfalt) die op een temperatuur van maximaal 250°C gehouden moeten kunnen worden, gedurende de gehele reis. Dit betekent dat de ladingtanks behoorlijk moeten kunnen uitzetten en flink geïsoleerd moeten worden. Door een speciale konstruktie wordt voorkomen dat de warmte van de tanks overgaat op de scheepsconstructie.

Alvorens de lading ingenomen kan worden moeten zowel de tanks, als alle leidingen en de ladingpompen worden voorverwarmd. Hiertoe zijn zowel leidingen als pompen dubbelwandig uitgevoerd, waardoor dan heetgestookte thermische olie wordt rondgepompt. Het gehele lading- en verwarmingsstelsel





Klaas van der Kooi

moet bovendien voldoen aan hoge veiligheids-eisen.

De doopplechtigheid en de tewaterlating van de bitumentanker "RATHROWAN" vond plaats op 3 mei 1991.

Midden juni werden de trossen losgegooid en vertrok het schip naar Lemmer. Deze tocht ging gepaard met veel regen en harde wind. Een bijkomend probleem bij dit transport was dat de sleepboten, die het casco voorttrokken het schip tijdens het ballasten en het ontbal-



V.l.n.r.: Herman Dijkstra, Gerrit Barkmeijer, Nico Geertsema en Henk van Veenendaal vlak voor de tewaterlating van de bitumentanker "RATHROWAN".

1991

Tewaterlating "RATHROWAN"

lasten precies in de vaargeul moesten houden, hetgeen bij harde wind en slagregens erg moeilijk was. Al met al een hele onderneming. Nadat in Lemmer dekhuis en de pompkamer waren geplaatst ging de tocht door naar Makkum, waar bij Amels een afbouwkade werd gehuurd om het schip in eigen beheer verder af te bouwen.

Op vrijdag 6 september 1991 was het schip klaar en is het via Amsterdam/IJmuiden naar Harlingen gevaren, waar het na een zeer geslaagde proefvaart en bezichtiging op 18 september werd overgedragen aan de rederij.

De rederij was zeer tevreden met dit schip en had na enkele jaren de behoefte aan nog zo'n schip maar dan met een ladingcapaciteit van 6650 ton. Naast diverse internationale aanvragen, werd ook Barkmeijer Stroobos benaderd om een offerte uit te brengen. Dit resulteerde in 1996 in een opdracht van de 113 meter lange en bijna 16 meter brede "RATHBOYNE". Een grote opdracht en opnieuw een teken van vertrouwen in de kwaliteit van de werf. Dit schip zou worden ingezet voor het transport van pitch (pek), dat vanuit Taiwan, Japan, Korea en Indonesië vervoerd moest worden naar een nieuwe aluminiumfabriek in Nieuw-Zeeland.

De bitumentanker "RATHBOYNE", die op 31 januari 1997 te water werd gelaten, is na een geslaagde proefvaart op vrijdag 9 mei overgedragen aan de Ierse reder Dublin Shipping Ltd.



Tinus Veenstra

Het plaatsen van de
bitumentanks van
de "RATHBOYNE".





Gastanker "HAPPY EAGLE"

De bouw van de gastanker "PRINS JOHAN WILLEM FRISO" en de bitumentanker "RATHROWAN" betekende een doorbraak in een geheel ander marktsegment. Na de kruiplijncoasters "ALMENU" en

"TROUBADOUR" kreeg de werf in 1992 opdracht voor de bouw van een gastanker voor Itauri Shipping & Finance Inc. uit Panama. Aangezien de bouwtijd van dit schip zeer kort was, moesten een viertal werven bijspringen bij de bouw van scheepssecties, omdat anders de gewenste levertijd niet gehaald zou worden.

Vermeldenswaardig van de "HAPPY EAGLE" is de proefvaart, die in Beverwijk begon en meer dan vierentwintig uur later zou eindigen bij de deuren van de Frisian Shipyard te Harlingen. Dit kwam door de zeer harde wind



op de Noordzee, die volgens de berichten uitschieters had tot windkracht tien. De reis verliep gelukkig zonder al te veel incidenten.



De "HAPPY EAGLE" voor de finishing touch in de 'Frisian Shipyard'

Toen men echter de Harlinger haven binnen wou varen, kreeg men geen toestemming van de loodsdienst vanwege het aanhoudende slechte weer. Het schip mocht nog wel tussen Harlingen en Terschelling op de Waddenzee varen. Noodgedwongen moesten de deelnemers aan de proefvaart dus een nacht aan boord blijven. Dat was wel een grappig gezicht, want in alle hoeken en gaten lagen mensen te slapen. Zelfs op de schappen in de proviandruimte.

Van de nood werd echter een deugd gemaakt, want gedurende de nacht werden in de onbemande machinekamer testen uitgevoerd, die men op de ruwe Noordzee niet had kunnen doen. Zo werd er de hele nacht gependeld op een klein gedeelte ruim water tussen Terschelling en Harlingen, waarbij de koers regelmatig 180° verlegd moest worden. De enige die hier het heen en weer van kreeg was de loods, omdat de meeste anderen lagen te slapen.

Na de doopplechtigheid op 30 januari vond op 4 februari 1993 de officiële overdracht plaats, waarna de Nederlandse vlag werd gestreken. Na het hijsen van de Panamese vlag vertrok de "HAPPY EAGLE" vanaf de kade en koos zij het ruime sop om via Zeebrugge op weg te gaan naar Engeland voor haar eerste lading propaan, die afgeleverd moest worden in Stade bij Hamburg.

Binnenvaart chemicaliëntanker "JUSTINA"

Aansluitend op de bouw van deze gastanker kreeg men van de heer Wim Stob uit Visvliet opdracht voor de bouw van de binnenvaart-chemicaliëntanker "JUSTINA".

De eisen die aan zo'n binnenvaartschip gesteld worden, zijn minstens zo zwaar als voor een vergelijkbaar zeeschip. Hoewel op dat moment nog niet verplicht, werd het schip vooruitlopend op nieuwe voorschriften alvast dubbelwandig uitgevoerd.

De tanker, die voorzien was van zes aparte tanks, kon hiermee ook zes verschillende soorten chemicaliën vervoeren.

Een ander opvallend detail van dit schip was dat de accommodatie achterop verdeeld was in twee gedeelten, namelijk: twee woonkamers met open keuken, twee grote slaapkamers, twee douches, enz. Voor de matrozen waren er drie kleine slaapkamers aanwezig. Dit schip was hiermee geschikt voor continue (24 uren) vaart en diende daarom een dubbele bemanning te hebben. In verband met de genodigden werd het schip deze keer niet zoals gebruikelijk op vrijdagmiddag maar op zaterdagmorgen 24 april te water gelaten. De officiële overdracht van de "Justina" vond plaats op 3 juli 1993, waarna het schip via Rotterdam naar Roermond voer om 1000 ton van het zeer giftige benzeen te gaan laden. Dit was dus gelijk de vuurdoop voor deze chemicaliëntanker.





Oeds Baron

het niet alleen moeilijk maar ook kostbaar was om het schilderwerk in "staande positie" uit te voeren, besloot men om de kraan te demonteren. De gehele constructie werd gestraald en met een nieuw verf-systeem behandeld. Van de gelegenheid werd tevens gebruik gemaakt om ook de draaiende delen eens goed onder de loep te nemen. De "face-lift" heeft men zo veel mogelijk met eigen kraanmachinisten en onderhoudsmonteur in eigen beheer uitgevoerd, al deed men dit wel onder supervisie van de fabrikant Bailey uit Nieuw-Lekkerkerk.

In gesprek met Henk Koning

Zaken doen met Barkmeijer Stroobos betekent zaken doen met directeur Henk Koning. Een altijd rustig ogende, niet direct op de voorgrond tredende persoonlijkheid waar je echter niet om heen kunt. De mensen die hem wat beter kennen, zullen hem ook hebben leren kennen als iemand die zeer tactvol en humoristisch uit de hoek kan komen. Samen met zijn collega Hans Hagedoorn vormt hij na het overlijden van directeur Tjipke Barkmeijer de tweehoofdige directie van Scheepswerf Barkmeijer Stroobos B.V. te Stroobos.

Deze handeling
verricht
jilt Bremer bijna
bij elk schip dat
te water
gelaten wordt.



Torenkranen

Kenmerkend voor een scheepswerf zijn de torenkranen. Op een werf kan men daar niet zonder vanwege de zware delen waaruit een schip wordt opgebouwd. Belangrijke factor bij hyswerk is de veiligheid en betrouwbaarheid van deze kranen. Dit hangt voor een belangrijk deel af van de staat van onderhoud.

Na 22 jaar trouwe dienst was de "Bailey" kraan dan ook aan een grondige revisie toe. Omdat



Henk Koning in
gesprek met de
heer Jaap Danhof,
oud voorzitter
van het
Stichtingsbestuur

In scheepvaarttermen gesproken zou je kunnen zeggen dat zij al meer dan twaalf jaar het boegbeeld zijn van een bloeiende scheepswerf.

1993
De "Bailey"
kraan krijgt een
onderhouds-
beurt.

Henk Koning, die op 25 mei 1938 te Twijzelerheide geboren werd, ging na de lagere school eerst naar de Landbouwschool te Kollum. Na een studie Algemene Handelskennis volgden het behalen van het praktijkdiploma boekhouden, MBA en SPD en heeft hij ook nog een studie gevolgd voor MO-economie. Tijdens deze periode van werken en leren heeft hij een aantal jaren bij de hoofdvestiging



van de Lijempf te Leeuwarden en Riemersma te Surhuisterveen gewerkt.

In 1960 kwam Henk Koning als boekhouder bij Barkmeijer in dienst. Van een echte kantoorruimte was in die tijd nog geen sprake. De eerste jaren hadden Henk Koning en Tjipke Barkmeijer een kantoor in het woonhuis van de familie Barkmeijer. Deze benauwde ruimte, die tegenover de keuken lag, zag wanneer beide heren aanwezig waren dan ook dikwijls zwart van de rook. Niet zo'n gezonde werksituatie dus. De zolderruimte van de woning, die via de gang met een trap bereikbaar was, deed toen dienst als magazijnruimte voor allerlei materialen voor de scheepsbouw. In 1964 kwam aan de "toestand" van het benauwde kantoor een einde, want op de derde dinsdag in september werd het nieuwe kantoor/kantine en magazijnruimte feestelijk geopend, vooraf gegaan door de tewaterlating van de schelpenzuiger "WADDENZEE" van de familie Bolt uit Zoutkamp. Dit schip doet nog steeds dienst vanuit de haven van Harlingen als schelpenzuiger en wordt nu bevaren door de heer Jan Bolt.

Naast de administratie verzorgde Henk Koning ook de inkoop en de personeelszaken.

In begin zestiger jaren was de omvang van de scheepsnieuwbouw zeer beperkt. Men legde zich voornamelijk toe op het repareren van schepen en de verkoop en inbouw van motoren (voornamelijk DAF-motoren). Door Tjipke Barkmeijer werden regelmatig nieuwe producten ontwikkeld, bijvoorbeeld een pierensteekmachine om op het Wad pieren te steken met als afzetgebied de hengelsport, kokkelvisvaartuigen, over de weg transportabele zandzuigers en vuilnisvaartuigen voor de stadsreiniging te Amsterdam om ondermeer de stadsgrachten schoon te houden. Al deze producten werden heel vaak voorzien van DAF-dieselmotoren.

Na werktijd hebben Henk Koning en Tjipke Barkmeijer heel wat af gefilosofeerd over de verdere toekomstige ontwikkeling van de werf. Dit soms tot in de kleine uurtjes. Met als gevolg een paar ongeruste echtgenotes, die soms poolshoogte kwamen nemen.

Om in de jachtenbouw meer naamsbekendheid te krijgen, was Barkmeijer ook altijd met een motorenstand vertegenwoordigd op de Recreana in de veemarkthallen te Leeuwarden. Niet dat er "tussen twee veemarkten door"

veel verkocht werd, maar de ontmoeting met mensen uit de pleziervaart was wel heel belangrijk voor de marktopbouw. Ook de open-gewerkte DAF-motoren hebben altijd heel veel publieke belangstelling getrokken op de beurs. De activiteiten namen in omvang toe en de werf ging zich meer en meer toeleggen op de scheepsnieuwbouw.

In 1970 werd een nieuwe bouwhelling in



"Op weg naar de Hoogovens of op weg naar promotie" 1965 - Henk Koning in gesprek met Geertje Barkmeijer-Jagersma in een rondvaartboot in de Amsterdamse grachten tijdens een van de personeelsreises.

gebruik genomen, welke rechtstreeks aan het Prinses Margrietkanaal kwam te liggen. Het eerste schip wat op de helling werd gebouwd was de binnenvaarttanker "AMSTERDAM" voor een Duitse opdrachtgever. In 1972 werd de kiel gelegd voor het eerste zeeschip op deze helling. Dat was een bevoorradingschip voor de off-shore industrie, de "IBIS TWO" voor rekening van een Noorse opdrachtgever.

Omstreeks deze periode kreeg het bedrijf de beschikking over een telex, wat een hele verbetering was voor een snelle correspondentie met onder meer buitenlandse opdrachtgevers. De telex is nog steeds op het bedrijf aanwezig, maar is in de latere jaren helemaal overvleugeld door de telefax.

Nu heeft de werf inmiddels een E-mail adres en zijn we aangesloten op het internet.

Doordat de scheepsnieuwbouw bij Barkmeijer een steeds grotere omvang aannam, werd in 1975 de projectengineering versterkt met de komst van Hans Hagedoorn, die de leiding kreeg over de nieuwbouwprojecten. Veel nieuwbouwschepen gleden eind jaren zeventig, begin jaren tachtig bij Barkmeijer van de helling, waarvan een groot aantal werd gebouwd voor Rederij Holwerda uit Heeren-

veen. Bij deze rederij was Barkmeijer onderhand hofleverancier geworden.

De werf Barkmeijer behoorde inmiddels tot de toonaangevende nieuwbouwwerven in Noord-Nederland.

Eind 1984 werd het management van het bedrijf uitgebreid met de benoeming van Hans Hagedoorn tot adjunct-directeur en Henk Koning tot procuratiehouder.

Henk Koning vertelde, dat Barkmeijer in december 1986 een 35 meter hoge torendraaikraan had gekocht uit het faillissement van de Nieuwe Noord-Nederlandse Scheepswerf te Groningen.

Het transport hiervan liep veel averij op. De kraan die op pontons werd vervoerd via het Eemskanaal kwam echter niet verder dan de Waddenzee. Door lekkage van een van de pontons kwam een gedeelte van de kraan op de bodem van het Wad terecht.

De berging hiervan en het latere herstel nam veel tijd in beslag, zodat de kraan pas in de loop van 1987 in gebruik kon worden genomen.

Op 2 februari 1987 kwam het plotseling overlijden van de directeur Tjipke Barkmeijer. In hem ging een belangrijke noordelijke scheepsbouwer verloren. Hij had niet alleen de verantwoordelijkheid voor zijn eigen werf, maar bekleedde bovendien een aantal commissariaten en tal van functies in de noordelijke en landelijke scheepsbouworganisaties. Dit verlies luidde een zeer moeilijke periode in.

Niet alleen het overlijden van hun directeur eigenaar, maar ook de malaise in de scheepsbouw speelde daarbij natuurlijk een belangrijke rol.

Een achttal werven uit het noorden hebben in die periode zelfs hun poorten moeten sluiten. Gelukkig bleef Barkmeijer hiervoor bespaard, al moesten er wel een aantal mensen ontslagen worden.

Vanaf die tijd wordt de directie van de werf gevoerd door Hans Hagedoorn en Henk Koning. Hans Hagedoorn neemt hierbij de technische en commerciële zaken voor zijn rekening en Henk Koning behartigt de financiële, personele, en juridische zaken. Een belangrijk punt uit de geschiedenis van Barkmeijer was ook de totstandkoming van de Frisian Shipyard te Harlingen, welke op initiatief van Tjipke Barkmeijer door drie Friese wer-

ven tot stand is gebracht. (Barkmeijer, Tille en Welgelegen) In het voorjaar van 1987 is de Frisian Shipyard gereed gekomen en geopend door de commissaris van de koningin de heer H. Wiegel.

Door verschil van inzicht in het te voeren beleid is Barkmeijer in 1994 uit deze combinatie gestapt. Henk Koning laat weten, dat Barkmeijer nog steeds het voornemen heeft om een overdekte aanbouwlokatie te bouwen, maar dan niet weer in combinatie met andere werven.

1995

Jubilaris
Henk Koning
in zijn versierde
kantoorruimte
tijdens zijn 35-jarig
jubileum.
Inmiddels is hij
40 jaar werkzaam
bij de firma.



De ontwikkeling van het bedrijf heeft niet stil gestaan. Dit blijkt wel uit de volgende zaken:

- Om in de toekomst de concurrenten beter aan te kunnen is overdekt bouwen noodzakelijk. Hiervoor bouwde Barkmeijer in 1990 een productiehal met een hoogte van 25 meter, die aansloot op de bestaande loods-en.
Door meer overdekt te gaan bouwen kunnen de arbeidsomstandigheden van het personeel verbeterd worden, de kwaliteit van het eindproduct omhoog gaan en is men minder afhankelijk van de weersomstandigheden.
De hal kreeg twee openingen met schuifdeuren, een aan de zuidzijde om secties via de binnen/buitenkranen op de eigen bouwelling te plaatsen, en een aan de noord-

zijde om secties tot 100 ton met de binnenkranen op een ponton te plaatsen. Met deze voor het dorp gezichtsbepalende hal, verwacht Barkmeijer in de toekomst de concurrentie beter het hoofd te kunnen bieden.

- Sinds 1987 participeert Barkmeijer in een eigen opleidingsschool voor de scheepsbouw. Deze school is gevestigd te Kootstertille (V.S.K.)
Deze school wordt tezamen met de collega-werven (Bijlsma, Damen en Tille) in stand gehouden. Ieder jaar komen zo een aantal jonge vakmensen het bedrijf versterken. Goede opleidingsmogelijkheden is een van de hoekstenen van het personeelsbeleid bij Barkmeijer. Onder meer door deze opleidingsmogelijkheden beschikt Barkmeijer over een team goed opgeleide gemotiveerde medewerkers.

- De benodigde vakmanschap is ook nodig gezien de grote diversiteit van de vaak zeer geavanceerde schepen die door de medewerkers van Barkmeijer worden gebouwd. Behalve coasters worden ook visserijschepen, sleepboten, bergingsvaartuigen, bevoorradingschepen, chemicaliëntankers, bitumentankers, gastankers, baggerschepen en binnenvaartschepen gebouwd. Henk Koning zegt dan ook met trots:

**"Onze specialisatie is,
dat wij niet gespecialiseerd zijn."**

Met andere woorden wij zijn alles-bouwers en bouwen wat de markt vraagt.

Vermeldenswaardig is dat alle tewaterlatingen op de geplande tijd en zonder noemenswaardige problemen zijn verlopen. De enige keer dat een tewaterlating moest worden uitgesteld was door een storm, stroomstoring of een te hoge waterstand in het Prinses Margrietkanaal. Dus door externe omstandigheden.



"Het personeel van Scheepswerf Barkmeijer in Stroobos bracht vrijdag de tijd door met klaverjassen. Doordat de elektriciteit was uitgevallen kon de tewaterlating van een coaster, gepland voor half drie 's middags, pas om negen uur 's avonds doorgang vinden."

De 3200-tonners

Na de Justina kreeg de werf opdracht voor de bouw van een kruiplijncoaster van 3200 ton voor de heer Jan de Vrij uit Puttershoek. Dit schip, dat geheel naar eigen ontwerp werd ontwikkeld, kenmerkte zich door de degelijke en onderhoudsvriendelijke constructies die waren toegepast, overzichtelijke en eenvoudige geïnstalleerde systemen, en uitstekende vaareigenschappen die juist ook bij minder goed weer bleven gehandhaafd. Kortom een functioneel en goed te hanteren schip. Dat deze eigenschappen niet onopgemerkt bleven, bleek na de oplevering van de "SPRINTER".

Vega Reederei uit Hamburg had dit schip gezien en wilde ook graag net zo'n schip maar dan hier en daar aangepast aan hun specifieke eisen. Barkmeijer paste de tekeningen aan met behoud van de goede eigenschappen van het basisontwerp en zo ontstond de "SÜLLBERG". Hiermee was een begin gemaakt van een reeks schepen op basis van hetzelfde concept, waarbij de klant de ruimte kreeg om zijn eigen ideeën hierin te laten verwerken. Ook de afmetingen en de tonnenmaat van dit type schip lagen goed in de markt, waardoor er meer rederijen geïnteresseerd raakten.

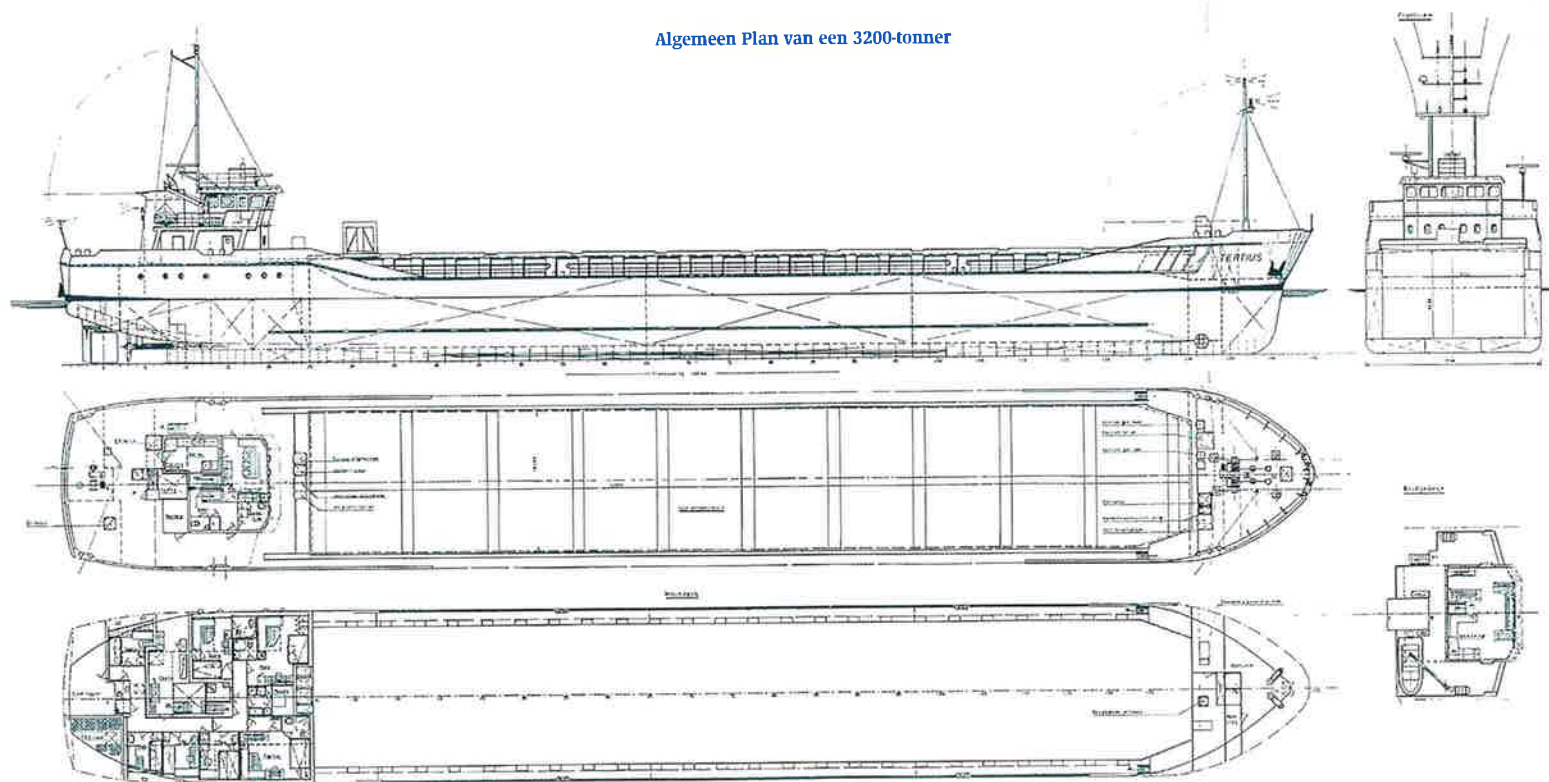
Overzicht van de gebouwde en nog te bouwen 3200-tonners en de jaren van oplevering:

1. 1993 - "SPRINTER"
2. 1994 - "SÜLLBERG"
3. 1995 - "TERTIUS"
4. 1995 - "ARKLOW SPIRIT"
5. 1996 - "ARKLOW SPRAY"
6. 1996 - "ALETIS"
7. 1996 - "BREEHORN"
8. 1997 - "AMBASSADEUR"
9. 1998 - "ARKLOW SAND"
10. 1998 - "ARKLOW SEA"
11. 1998 - "SIROCCO"
12. 1998 - "KÖSTERBERG"
13. 1999 - "ARKLOW STAR"
14. 2000 - "ARKLOW SKY"
15. 2000 - "ARKLOW SURF"
16. 2001 - "SAGITTA"
17. 2001 - "VIA MARIS"

Zoals te zien is, verschilt het aantal opgeleverde schepen nogal per jaar. De verklaring hiervoor is dat deze reeks regelmatig werd afgewisseld met andere typen schepen.

Opvallend in deze rij zijn de ARKLOW 'S' - schepen voor Arklow Shipping Ltd. in Ierland. Deze gerenommeerde rederij, die een behoor-

Algemeen Plan van een 3200-tonner



lijke vloot schepen heeft varen in geheel Europa, bestelde aanvankelijk twee schepen bij Barkmeijer. Na de kat even uit de boom gekeken te hebben, waren ze al snel overtuigd van de geleverde kwaliteit en werd er een vervolgorde geplaatst voor nog twee schepen, waarna deze werd aangevuld met nog eens drie opdrachten. Hieruit blijkt wel dat men dik

tevreden was en dat er een uitstekende relatie was opgebouwd.

Dit leidde er mede toe dat Arklow Shipping medio 2000 opnieuw een order plaatste bij Barkmeijer Stroobos, maar dan voor twee grotere schepen met een draagvermogen van 4400 ton, op basis van hetzelfde concept als de 3200-tonners.



De "ARKLOW SKY" wordt klaar gemaakt voor transport naar Harlingen





V.l.n.r.: Tinus Veenstra,
Klaas de Groot, Alco Pikstra en
Omgo Hut staan klaar om de
keggen van een van de schepen
uit de Arklow serie los te slaan.

De tewaterlating
van de "ARKLOW SAND".



Klantenfamilies

In de loop der jaren is gebleken dat oude klanten regelmatig terug komen. Het komt daarbij niet alleen voor dat zo'n klant opnieuw zelf een schip besteld, maar het is opvallend dat ook volgende generaties hun keuze op Barkmeijer Stroobos laten vallen.

Familie Bolt

Al in 1964 werden de eerste contracten gelegd bij de bouw van de schelpenzuiger "WADDENZEE". Schipper Tammo Bolt nam tijdens de bouw vaak zijn zonen mee, die zelfs op de werf mee hielpen aan het schip waarop ze later met hun vader zouden gaan varen. Ook nadat het schip in de vaart kwam, waren er nog regelmatig contacten tussen de Barkmeijers en de Boltens, bij verbouwingen of reparaties aan de "WADDENZEE". Zoon Betto koos later zijn eigen weg en werd visserman. Na jaren gevaren te hebben, besloot hij een nieuw schip te laten bouwen en kwam terug bij Barkmeijer Stroobos. In 1988 is de noordzeekotter ZK 57 - "ERNST EDUARD" aan hem opgeleverd. Het bloed kruipt waar het niet gaan kan en ook zijn zoon Tamme treedt in de voetsporen van zijn vader. Samen runnen ze de ZK 57 en bouwen in Thyboron in Denemarken een eigen bedrijf op. In 1999 besluiten ze een nieuw schip te laten bouwen, wat echter sterk afwijkt van alle gangbare vissersschepen. Dit heeft te maken met de toe te passen vismethoden, waar zij een betere toekomst in zien. Het pro-

bleem hierbij was dat er nog niet veel ervaring met deze methoden was opgedaan en dat men een werf zocht die hiervoor samen met hen een nieuw type schip wilde en kon ontwikkelen. Uiteindelijk is men hiervoor weer bij Barkmeijer Stroobos terecht gekomen, wat uiteindelijk geresulteerd heeft in het zeer geavanceerde en moderne vissersschip "AALTJE POSTMA", welke in 2000 aan hen is opgeleverd. Ook hiermee bewees Barkmeijer opnieuw een allround bouwer te zijn.

Familie Bruins

Het eerste schip dat voor de familie Bruins gebouwd werd, was de kruiplijncoaster "GERSOM" met een laadvermogen van 950 ton, die in 1979 werd opgeleverd. Dit schip is later verkocht aan Jan de Vrij, die in 1993 bij Barkmeijer de "SPRINTER" liet bouwen. In 1983 besloot rederij Bruins een grotere kruiplijncoaster te laten bouwen en gaf opnieuw opdracht aan Barkmeijer Stroobos, ditmaal voor de bouw van de "SUNERGON" met een laadvermogen van 1685 ton. Het derde schip dat men hier liet bouwen, werd besteld door de zonen Henk en Arie Bruins. Dit schip kreeg de toepasselijke naam "TERTIUS", wat in het latijn drie of derde betekent. De "TERTIUS" werd op vrijdag 10 februari 1995 te water gelaten en is, als één uit de reeks succesvolle 3200-tonners, wereldwijd inzetbaar voor het vervoer van alle soorten droge lading en/of containers.

Familie den Herder

Hoe sterk de banden met een werf kunnen zijn, bewijst de opdracht voor de bouw van de tweede "REIMERSWAAL" verstrekt door de zoon van een vroegere klant, de heer A.J. den Herder uit Goes. Bijna 30 jaar na het bouwen



van de zandzuiger "REIMERSWAAL" bestelt zoon Bert den Herder in 1993 een zeegaande slephopperzuiger, welke geschikt moest zijn voor het zuigen van zowel zand als grind. In nauwe samenwerking tussen werf en klant werd het schip ontworpen en ontwikkeld tot een schip op maat. Door een vlotte aanpak kon het schip, op tijd voor het nieuwe zandwinningseizoen, op 25 maart 1994 officieel worden overgedragen aan de Zandexploitatie Maatschappij Reimerswaal B.V. te Dordrecht. De "Reimerswaal" werd na de oplevering voornamelijk ingezet om zand te winnen voor de Belgische kust op de "Kwintenbank". Na het volzuigen van 1600 m³ zand, wat ca. 50 minuten duurt, wordt de lading naar Oostende, Zeebrugge of Brugge gebracht.



boven: Brug
"REIMERSWAAL"

onder: Pompkamer
"REIMERSWAAL"

De "TERTIUS" vlak
voor de tewaterlating



Logistiek

De ontwikkelingen op de werf stonden niet stil. In 1995 werd er het één en ander geïnvesteerd in het interne transport van scheepssecties. Binnen de muren van een scheepswerf is er altijd te weinig ruimte, hoe groot de hallen soms ook mogen lijken.

Het verplaatsen van de steeds groter en zwaarder wordende secties kostte veel tijd en moeite en ook de kraan capaciteiten waren vaak niet meer toereikend. Hiertoe hadden de sectiebouwers jaren geleden al een lange baan gemaakt waarop de secties konden rollen, zodat deze steeds een stukje doorgeschoven konden worden richting assemblagehal. Dit ging echter gepaard met steeds terugkerende tijdrovende handelingen.

Om dit te verbeteren kwam men op het idee om hiervoor luchtkussens te gebruiken in plaats van rollen. Het principe van luchtkussentransport bestond al jaren, maar in de scheepsbouw was het nog niet toegepast. Samen met de leverancier heeft men toen een systeem ontwikkeld wat geschikt was om in één handeling de secties te lichten en te transporteren. Voordeel van luchttransport is dat de weerstand maar een duizendste is van het te verplaatsen gewicht. Dus voor een sectie van 50 ton is slechts 50 kg kracht nodig om het te verplaatsen.

Voorwaarde hierbij was wel dat de baan water-



"Pre outfit in optima forma".



pas afgesteld moest worden. Dit had als bijkomend voordeel dat men na het verplaatsen meteen weer kon doorwerken zonder de sectie opnieuw waterpas te hoeven stellen, waardoor veel tijd werd bespaard. En omdat er niet meer met de kraan gehesen hoefde te worden konden de secties voortaan ook in elk stadium van de bouw worden verplaatst zonder extra voorzieningen, waardoor de flexibiliteit in de productie een stuk toenam. Deze vorm van sectiebouw is hierdoor uniek in Nederland. Een andere ontwikkeling was het uitrijden van complete scheepsmoten uit de assemblagehal naar de helling. Aanvankelijk was hiervoor zelf een systeem ontwikkeld met rails en zware lorries, maar ontwikkelingen bij transportfirma's boden meer mogelijkheden. Voor elke klus kon nu een zwaar-transportwagen ingehuurd worden, die in een paar uren tijd een compleet afgebouwd en geschilderd scheepsdeel van 200 tot 300 ton volledig de hal uit kon rijden en nauwkeurig op de helling kon plaatsen. Hierdoor is het aanbouw- en afbouwwerk buiten sterk teruggebracht en is de kwaliteit van het schilderwerk beter beheersbaar geworden.

Buitengaats

De belemmering van bruggen en sluizen begint steeds meer een blok aan het been te



Het ontwerp
van de nieuwe
hal te
Harlingen

worden. Hoewel de meeste schepen nu nog wel redelijk kunnen worden afgevoerd naar open water, komt het steeds vaker voor dat op interessante aanvragen voor grotere schepen niet kan worden geoffreerd.

Uiteraard werd dit jaren geleden al onderkend en is daardoor ook de Frisian Shipyard tot stand gekomen. Maar sinds Barkmeijer Stroobos zich daaruit heeft teruggetrokken leven er al plannen om geheel zelfstandig de mogelijkheid te hebben grotere schepen te kunnen bouwen.

Aanvankelijk werd naar een locatie aan het IJsselmeer gekeken, omdat er in Harlingen



geen ruimte was aan open water. Er zijn serieuze plannen geweest om in Lelystad een assemblagehal te bouwen, maar door diverse oorzaken kwam dit echter niet van de grond. Kort daarna werd bekend dat de gemeente Harlingen haar industriehaven wilde gaan uitbreiden, waardoor er nieuwe mogelijkheden ontstonden. Ook de Provincie Friesland was er alles aan gelegen deze investering voor Friesland te behouden en al spoedig zat men bij de gemeente Harlingen om de tafel. Hier werden principeafspraken gemaakt over een vestiging in deze nog aan te leggen haven, waarbij men de verwachting had dat dit binnen enkele jaren gerealiseerd zou kunnen worden.

Het geduld van Barkmeijer Stroobos wordt echter flink op de proef gesteld. Door vertragingen in diverse procedures en landaankopen schuift de aanleg van de haven steeds verder op en daarmee ook de bouw van de assemblagehal. Wel worden er achter de schermen al de nodige tekeningen en voorbereidingen gemaakt, zodat men snel kan starten als het sein definitief op groen staat.

Met de realisering van deze assemblagehal ontstaat er een tweede locatie, waarbij de hoofdvestiging in Stroobos blijft en de naam "BARKMEIJER SHIPYARDS" gebruikt zal gaan worden.

Een tewaterlating is nog steeds een volksvermaak. Ondanks de vele waarschuwingen komen er elke keer weer toeschouwers thuis met een nat pak.



Magazijnmeester annex preiverkoper

Toen er in 1965 bij Barkmeijer een magazijnmeester gevraagd werd met wat technisch inzicht en enige kennis van DAF-motoren, nam Jurjen van der Weg uit Gerkesklooster zijn kans waar en solliciteerde op z'n 28-ste naar deze functie. Hij erkende later, dat hij op dat moment nog geen verstand van motoren had, maar door zelfstudie heeft hij zijn kennis 's avonds aardig weten op te vijzelen. "Maar goed dat Barkmeijer hier toen niet van op de hoogte was", zei van der Weg.

Tjipke Barkmeijer was blijkbaar toch wel tevreden over zijn nieuwe magazijnmeester, want in zijn proefperiode werd hij al snel beloond met het toegezegde extra tientje per maand. Jurjen ging echter na zijn proefperiode van drie maanden nogmaals naar Barkmeijer om met een stalen gezicht te vragen om het tientje loonsverhoging dat hem was toegezegd. Barkmeijer, die Jurjen duidelijk probeerde te maken dat hij dat tientje al had ontvangen, gaf uiteindelijk toch toe. En zo kwam Jurjen uiteindelijk met fl. 125,- in de week thuis.

In het begin viel het echter niet mee, want alle voorkomende werkzaamheden moesten worden aangepakt. Zo moest hij onder andere boormachines, handgereedschappen en lastrafos repareren en onderdelen van DAF-motoren bestellen, opslaan en verzenden naar schippers. De administratie van deze onderdelen heeft Jurjen 25 jaar thuis gedaan. Hier stond

echter wel een vergoeding tegenover.

Wanneer de nood aan de man kwam, ging hij zelf ook wel eens met een brandstofpomp op stap. Dit vond hij niet erg, want dit leverde hem dikwijls een beste fooi op. Jurjen kon zich ook nog herinneren dat er in het begin maar een slijptol op de werf aanwezig was. Wanneer deze kapot ging, moest hij à la minute gerepareerd worden, want de volgende werknemer stond gewoon te wachten tot het gereedschap weer gemaakt was. Behalve voor zijn werk had hij ook oog voor andere zaken. Zo was Jurjen één van de initiatiefnemers tot de oprichting van de huidige personeelsvereniging van Barkmeijer.

Daarnaast heeft hij samen met zijn vrouw Tjitske nog een zestal jaren de kantoren van Barkmeijer schoon gemaakt.

De collega's zullen ook nog wel weten dat Jurjen soms konijnen verkocht op de werf. Deze bracht hij dan aan de man door middel van een verloting. Wilde de winnaar de konijnen niet hebben dan kocht hij zijn eigen konijnen weer voor een redelijke prijs terug en schreef hij opnieuw een verloting uit. Soms bracht een konijn dan wel vijftig gulden op. Behalve konijnen verkocht hij ook ieder jaar weer preiplanten. In de personeelskrant "OP DE HELLING" was er zelfs eens een hele pagina ingeruimd voor de konijnen en preiplanten, die Jurjen te koop aanbood. Daarin stond onder andere het volgende: "Aangeboden

Achter v.l.n.r.:

Richard Herder,

Tjitske van der

Weg-Atsma,

Jilt Bremer en

Abel Komrij.

Voor:

Jan Scheeringa,

Jurjen van der Weg,

Hans Broersma.



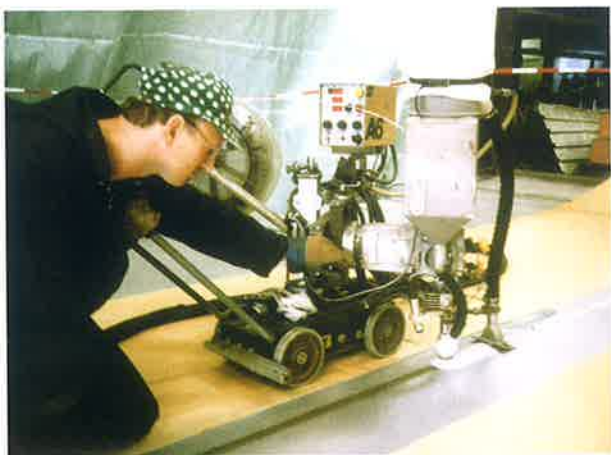
tegen weggeefprijzen preiplanten voor 7 cent. Nergens mooier, nergens goedkoper. Een voeder voor fl. 15,- uit de beste stal van Noord-Oost Friesland". Dit hebben zijn collega's kennelijk heel bijzonder gevonden, want toen hij op vrijdag 20 juni 1997 na 32 jaar afscheid nam van de scheepswerf, kreeg hij van het personeel als afscheid een stalen preiplant als aandenken.

Op vrijdag 5 september 1997 is Jurjen op een feestelijke personeelsavond officieel uitgezwaaid. Echter niet voorgoed, want hij probeert op de helling onder het genot van een kop koffie nog steeds preiplanten te verkopen.

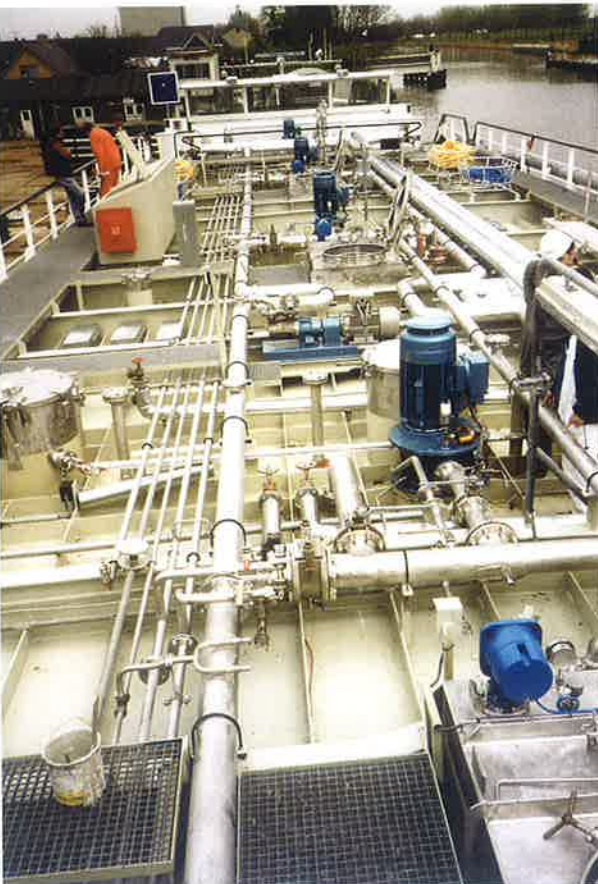
Binnenvaart chemicaliëntanker "CENTURION"

Eind 1997 kreeg Barkmeijer van rederij Wim Stob uit Oudenbosch opdracht om een chemicaliën binnenvaarttanker te bouwen met een laadvermogen van 2800 ton, waarbij de tanks van roestvrijstaal gemaakt moesten worden. De rederij, die in 1993 ook al de chemicaliën tanker "JUSTINA" op de werf liet bouwen, had kennelijk alle vertrouwen in de werf, want voor het verwerken van roestvrijstaal kwam nog al wat kijken.

Daar dit voor de werf de eerste keer was, moest de bedrijfsleiding van Barkmeijer zich dan ook terdege verdiepen in de eisen die werden gesteld aan het opslaan en verwerken van roestvrijstaal.



Het dek van de
"CENTURION".



certificaat halen om aan te tonen dat ze in staat waren goede lassen te kunnen leggen in alle voorkomende posities.

Hierbij was een goede beheersing van de warmte-inbreng van het allergrootst belang, omdat de speciale eigenschappen van dit Duplex-roestvrijstaal anders aangetast zouden worden.

Het lassen van
roestvrijstaal
door Jitze
Wiersma.

Het bouwen van zo'n speciale chemicaliën tanker was behalve een uitdaging ook een hele onderneming voor bedrijfsleiding en werfpersonnel. Het eindresultaat mocht er dan ook zijn en dat werd niet onder stoelen of banken gestoken door de trotse eigenaar bij de overdracht.

Na gedegen onderzoek in de mogelijkheden en randvoorwaarden waaronder gebouwd moest worden, werden er de diverse voorbereidingen getroffen. Belangrijk hierbij was dat het speciale Duplex-roestvrijstaal niet in aanraking mocht komen met het gewone staal. Verder werden alle medewerkers uitgebreid voorgelicht en getraind en moesten alle lassers een



Sleephopperzuiger "M.N.O. ZEEZAND"

In 1998 verkreeg Barkmeijer Stroobos de opdracht voor de bouw van een sleephopperzuiger voor de combinatie Spaansen en Vervat. Twee familiebedrijven die samen zeezand willen gaan winnen voor diverse toepassingen. De reden om hiervoor naar Barkmeijer te komen,

Tewaterlating
"CENTURION".

MNO ZEEZAND



lag in het feit dat bij hen, de eerder gebouwde "REIMERSWAAL" voor de familie den Herder, als voorbeeld stond.

Dit schip werd grotendeels een zusterschip, met uiteraard diverse aanpassingen op verzoek van de klant. De veel gehoorde vraag over de betekenis van de letters M.N.O. kan als volgt worden beantwoord: deze letters slaan op de voornaam van de grondlegger van het aanneemingsbedrijf Vervat in Rotterdam de heer Mergenius Nicolai Oscar Vervat.

Op 27 november 1999 is het schip gedoopt door de Minister van Economische Zaken, mevrouw Annemarie Jorritsma en met goed gevolg te water gelaten.

De oplevering vond plaats in december van datzelfde jaar.

Organisatie

In maart 1984 is Gerrit Barkmeijer, die op 14 april 1958 te Stroobos geboren werd, in dienst getreden bij het bedrijf van zijn vader. Hij is de oudste en tevens enige van de zeven kinderen van Tjipke Barkmeijer, die hier nog op de werf werkt.

Hij bekleedt daar op dit moment de functie van hoofd bedrijfsbureau. In het volgende artikel geeft Gerrit tekst en uitleg over de tegenwoordige organisatie van Barkmeijer Stroobos.

De totale organisatie bestaat momenteel uit circa 90 medewerkers en wordt geleid door een tweehoofdige directie.

Directie

Binnen de directie zijn de taken verdeeld in enerzijds de financiële-, personele- en juridische zaken en anderzijds de commercieel-technische zaken.

Daarnaast is er een adjunct-directeur die zich met name bezig houdt met de acquisitie en tevens deel uitmaakt van de projectleiding. De directie geeft direct leiding aan het managementteam bestaande uit de projectleiding, het productieteam, de P & O manager en hoofd administratie.

Projectleiding

De projectleiding houdt zich voornamelijk bezig met het commercieel-technisch deel van de projecten. Dit betreft zowel aanvragen als opdrachten. Zodra een opdracht is geboekt wordt hieraan een projectleider toegewezen, welke gedurende het gehele project het aanspreekpunt is voor de klant. Met het bouwbestek en het algemeen plan als basis wordt van hieruit het project opgestart: ontwerp, tekenwerk, uitbesteden werkzaamheden onderaannemers, inkoop onderdelen, keuringsprocedures klasseburo's en scheepvaartinspectie, engineering, etc.

Productieteam

Dit team is verantwoordelijk voor de gehele

productie en heeft haar taken verdeeld tussen bedrijfsburo, sectiebouw en aan/afbouw.

Het bedrijfsburo heeft een tweeledige taak: enerzijds projectgericht en anderzijds algemene bedrijfsvoeringszaken.

Projectgerichte zaken betreffen de coördinatie en voorbereiding van de productie en worden al in een vroeg stadium afgestemd met projectleiding en productie (tekenwerk, inkoop, engineering). Hier worden ook de plannings gemaakt, waarop het gehele bouwproces van elk schip wordt afgestemd. Daarnaast worden aanvullende gegevens klaargemaakt, welke nodig voor de inkoop (materiaalspecificaties) en voor de productie (afbouwschetsen).

Bedrijfsvoeringszaken bestaan uit logistiek, magazijn, onderhoud, investeringen, etc. die nodig zijn ter ondersteuning van de productie. De sectiebouw houdt zich bezig met het samenstellen van scheepssecties, afbouw- en pijpenderdelen. De veelal door Centraalstaal voorbereide onderdelen worden na ontvangst via een vooropgezet logistiek plan in de werkplaatsen verwerkt tot alle mogelijke secties waaruit een schip is opgebouwd.

De aan- en afbouwvloeg begint met het koppelen van de secties tot scheepsmoten, waarna deze zover mogelijk worden afgewerkt met afbouw- en pijpenderdelen. Hierbij vindt ook de integratie van de werkzaamheden van alle onderaannemers plaats, waarbij veel overleg en flexibiliteit nodig is. Deze bouwfase wordt afgerond met het in bedrijfstellen en de technische proefvaart, waarna het schip wordt opgeleverd.

Personeel en Organisatie (P & O)

De P & O manager voert alle taken uit betreffende personeel en organisatie. Hierbij gaat het om zaken als vacatures, beloning, opleiding, etc., maar ook regelgeving op het gebied van hinderwet, arbeidsomstandigheden, veiligheid, contacten met overheden, etc.

Administratie

Het hoofd van de administratie voert de boekhouding en geeft leiding aan het secretariaat.





Personeelsfoto anno 2000

(van links naar rechts)

Voorste rij

Jacob Bijlstra, Luitjen Geerligs, Jan Scheeringa, Jacob v.d. Horn, Eddy Lulofs, Gosse Stielstra, Wiesje Bulterman, Klaas v.d. Kooi

2e rij Gerrit Barkmeijer, Jos de Groot, Peter Brantsma, Hans Broersma, Marten Broersma, Fokke Drijfhout, Marten Jager, Dicky Benedictus, Tinus Veenstra, Jos Cornelissen, Bouke v.d. Veer, Hendrik Helder, Alex v.d. Hoek, Anne de Vries, Auke Bremer, Henk van Veenendaal

3e rij Alco Pikstra, Henk Koning, Henri van den Elsaker, Jelle Fokkens, Bernard Brünig, Freerk Barkmeijer, Frank Jonkman, Eddy Kingma, Kees Posthuma, Melle v.d. Berg, Jilt Wiersma, Omgo Hut, Folkert v.d. Meulen, Arjan Dekker, Pieter van Kammen, Thijs de Haan, Klaas Ellens, John van Bezu

4e rij Iwe Alserda, Johan Hoving, Rieks Oldenburger, Eppie Larooi, Sjoerd Gjaltema, Gerard Bruins Slot, Sijtse Scherjon, Paul Haveman, Jilt Bremer, Ate Venema, William Kwakye-Nti, Jan de Hoog, Wessel Veenstra, Dick Eising, Richard Herder, Jitze Wiersma, Japke Hoekstra, Iekje Hut, Rita Elzinga

5e rij Yme de Haan, Rinze Bruinsma, Oeds Baron, Hans Hagedoorn, Willem Jonker, Klaas de Groot, Nordy Elmouloua, Abel Komrij, Sako v.d. Kloet, Sipke Siersema, Velibor Kats, Willem Herder, Peter Douma, Jenne Berghuis, Herman Dijkstra, Willem Hoogsteen, Bas van Mierlo

Op de foto ontbreken

Hans Veraart, Jacob Steursma, Nienke v.d. Ploeg, Hans Venema, Jitze Bremer, Sijtse Vogelzang, Bouke Huttinga

Orderportefeuille

Op het moment dat dit boek verschijnt is de werf goed voorzien van opdrachten. Net opgeleverd is de vistrawler "AALTJE POSTMA" voor Betto en Tamme Bolt. In aanbouw is de "ARKLOW SURF", voorlopig de laatste van de zeven 3200-tonners voor Arklow Shipping. Voor Scheepvaartonderneming van Eerden is reeds begonnen aan de 3200-tonner "SAGITTA" en voor Scheepvaartbedrijf Deo Juvente uit Werkendam zal ook een 3200-tonner worden gebouwd, de "EMUNA", op te leveren in 2001. Daarnaast heeft Arklow Shipping uit Ierland opnieuw een opdracht geboekt voor twee grotere schepen met een laadvermogen van 4400 ton. Totaal nog volop werk tot begin 2002.

Jubileumfeest

Aan het eind van deze geschiedschrijving komen we aan bij de viering van het 150-jarig bestaan van de werf te Stroobos. Dat de directie trots is op haar bedrijf steekt ze niet onder stoelen of banken. Zowel voor personeel als voor relaties zal hier ruim aandacht aan worden geschonken. Eerst zal er voor het personeel en hun familie een familiedag worden gehouden in het Grunopark te Harkstede, waar voor jong en oud diverse activiteiten op het programma staan en waar tevens de jubilarissen van dit jaar zullen worden gehuldigd. Iets later, op 20 oktober, zijn alle relaties van de werf uitgenodigd om naar Stroobos te komen, waar een spectaculair programma is opgezet, wat wordt afgesloten met een unieke tewaterlating bij nacht. Ook de dorpsbewoners van Gerkesklooster-Stroobos worden hierbij uitgenodigd en mogen plaatsnemen in een speciaal voor hen gebouwde tribune. Hiermee is een stuk geschiedenis op een waardige manier herdacht, waarbij met vol vertrouwen naar de toekomst kan worden gekeken.

De vistrawler
"L-757" voor
Tamme Bolt, wordt
de hal
uitgereden



Toekomst Barkmeijer Shipyards

107



Directeur Hans Hagedoorn, die op 10 oktober 1949 te Kollum geboren werd, kwam in 1975 bij Barkmeijer Stroobos in dienst als directie assistent van de toenmalige directeur Tjipke Barkmeijer.

Hij kwam op de werf in een periode van groei, toen de werf van reparateur en bouwer van binnenvaartschepen uitgroeide naar een nieuwbouwwerf van zeeschepen. Het was in de tijd dat de succesvolle serie 1500-tonners gebouwd werden onder andere voor rederij Holwerda uit Heerenveen.

Hans Hagedoorn

Sinds 1987 vormt Hans Hagedoorn samen met Henk Koning de tweehoofdige directie van de scheepswerf. In het volgende artikel kunt u lezen hoe Hans Hagedoorn de toekomst van Barkmeijer Shipyards ziet.

Zo oud en toch zo jong

Anderhalve eeuw

Als je zo oud bent geworden dan moet je in staat zijn geweest om telkens weer te verjongen, te vernieuwen. Bouwen aan de toekomst kan alleen dan als je flexibel kunt en wilt reageren op de steeds weer wisselende situaties welke zich buiten je invloedssfeer voltrekken. Ook moet alert worden geanticipeerd op veranderingen welke zich op lange termijn kunnen voordoen. Beweging is van alle tijden, maar het tempo waarmee vandaag de dag veranderingen optreden was nog nooit zo snel. De scheepsbouwers van Barkmeijer Shipyards hadden de vaardigheid om mee te gaan met deze beweging, om te verjongen, te vernieuwen. Steeds weer hebben nieuwe generaties Barkmeijer mensen het bedrijf nieuw leven ingeblazen. De mannen en vrouwen van Barkmeijer toen hebben onze werf de respectabele tijd van 150 jaar laten

bestaan en laten groeien. Nooit eerder waren we zo sterk en gezond, zo voorbereid op de toekomst. Met dezelfde inzet, hetzelfde doorzettingsvermogen en dezelfde flexibele instelling als onze vroegere Barkmeijer generaties zullen we verder gaan. We zullen blijven bouwen aan een goed bestaan voor dit bedrijf tot in lengte van jaren.

Alhoewel scheepsbouw meer dan welke branche ook het imago heeft enigszins ambachtelijk te zijn en in elk geval zeer traditioneel en behoudend, is zoiets toch niet terecht. De scheepsbouwers van Barkmeijer Shipyards maken deel uit van de wereld van transport. Met een sterk toenemende globalisering neemt ook de totale transport behoefte op spectaculaire wijze toe. Deze enorme transporttoename heeft zich de laatste decennia met name gemanifesteerd in weg- en luchttransport, maar hierin is een kentering waar te nemen naar de scheepvaart. Transport per schip is namelijk een bij uitstek geschikte wijze van transport als het gaat om vervoer van grote tonnages goederen op een energiezuinige en daarmee milieuvriendelijke wijze. Barkmeijer Shipyards speelt als geen ander in op deze dynamische wereld, de wereld van transport. Zij zoekt naar wegen om haar markt te dienen, zij bouwt schepen die bedrijfszekerder zijn dan ooit tevoren en daarmee een hoge mate van veiligheid hebben. Barkmeijer Shipyards heeft de reputatie dat zij hoogwaardige kwaliteitsproducten bouwt, schepen die in z'n soort vaak net even sneller zijn, net even meer lading kunnen vervoeren en een net even lager brandstofverbruik hebben. Als we ons realiseren dat een veranderende wereld het ons zeker niet gemakkelijker maakt om toekomst verwachtingen te kunnen hebben, als je daarbij ziet dat het tempo waarin veranderingen in de wereld zich aandienen, alleen maar is toegenomen, dan is er zelfs reden voor onzekerheid. Toch voorzie ik voor scheepvaart en daarmee scheepsbouw een goede toekomst. Groeiende wereldbevolking op een aarde waarvan het grootste oppervlak uit zeeën en oceanen bestaat zal nu en in de toekomst alleen maar meer behoefte hebben naar vervoer per schip, de milieuvriendelijkste wijze van transport. Barkmeijer Shipyards zal doorgaan in dezelfde spirit als zij al 150 jaar gewoon is. Telkens zullen weer nieuwe generaties inspelen op de beweging van de tijd.

Barkmeijer Shipyards een werf in beweging een werf voor de toekomst



Overzicht gebouwde schepen vanaf 1961

109



110

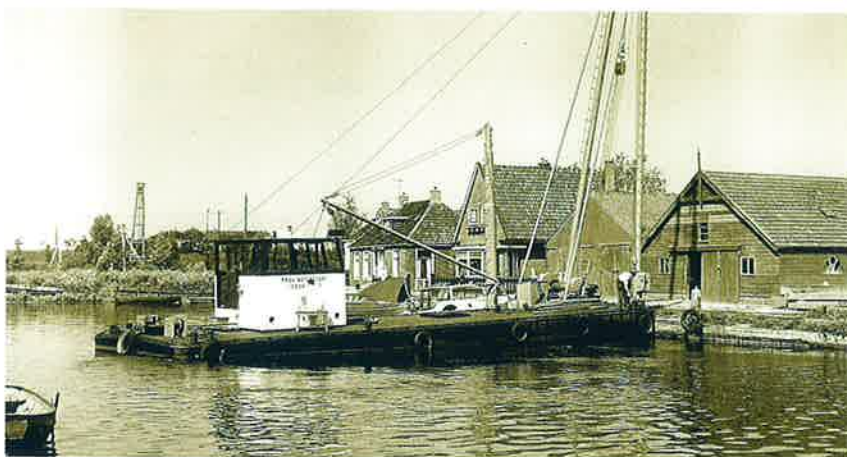
BN 155

Naam "Pioneer"
Type schip sleepboot
Opdrachtgever H.P. van der Stoel, Usquert
Bouwjaar 1961



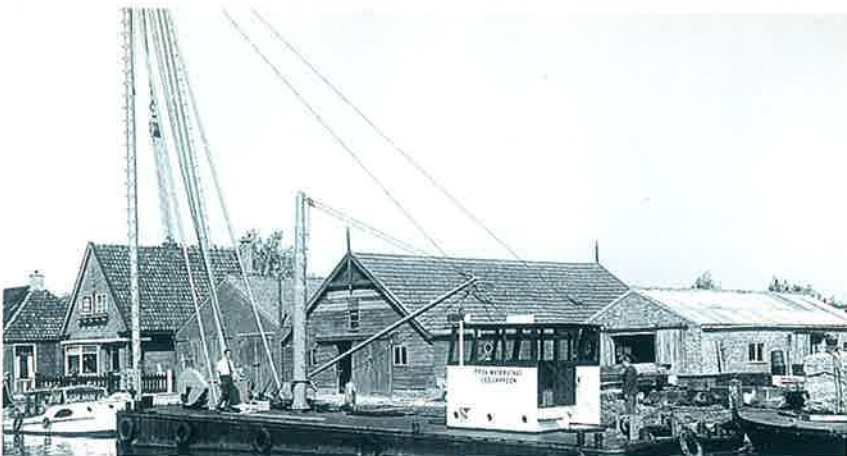
BN 156

Naam/type schip heiponton
Opdrachtgever Provinciale Waterstaat, Leeuwarden
Bouwjaar 1962



BN 157

Naam/type schip heiponton
Opdrachtgever Provinciale Waterstaat, Leeuwarden
Bouwjaar 1962



BN 158

Naam "Waddenzee"
type schip schelpenzuiger
Opdrachtgever Waddenzee N.V., Groningen
Bouwjaar 1965



BN 159

Naam "Egberdina II"
afbouw binnenvaartschip
Opdrachtgever A.Beikes, Onstwedde
Bouwjaar 1966



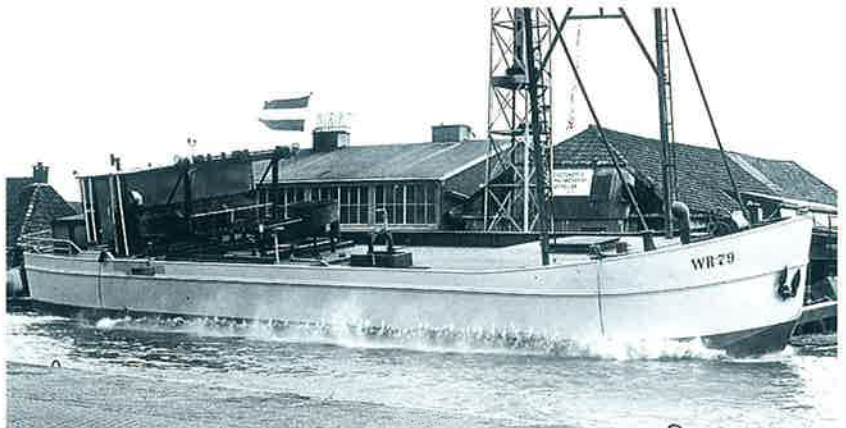
BN 160

Naam "Reimerswaal"
Type schip zandzuiger
Opdrachtgever van Damme & den Herder,
 Goes
Bouwjaar 1965



BN 163

Naam "WR 79"
Type schip kokkelvisvaartuig
Opdrachtgever Kooy & Koorn,
 Hypolytushoef
Bouwjaar 1967



BN 165

Naam "Barky"
Type schip transportabele zand-
 winningszuiger
Opdrachtgever Kalkzandsteenfabriek
 Bergum
Bouwjaar 1966



BN 166

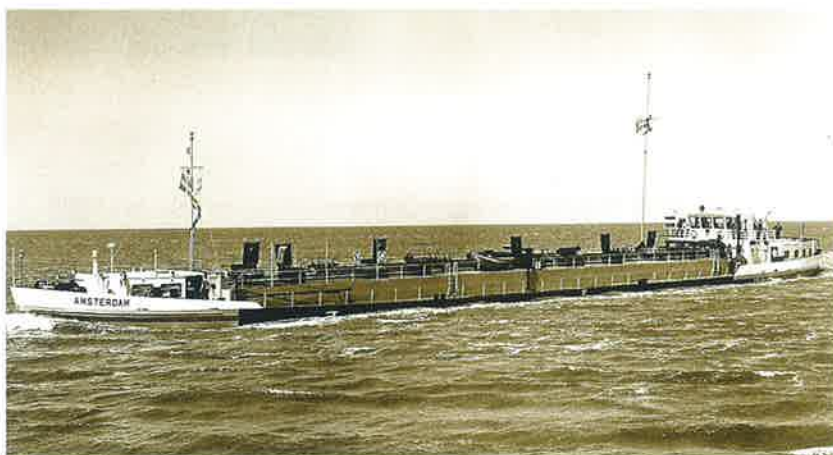
Naam	"Montelbaan"
Type schip	zelfvarende onderlosser
Opdrachtgever	gemeente Amsterdam
Bouwjaar	1966

**BN 168**

Naam	"Barky"
Type schip	transportabele zandwinningszuiger
Opdrachtgever	Kalkzandsteenfabriek Smilde
Bouwjaar	1967

**BN 179**

Naam	"Amsterdam"
Type schip	binnenvaarttanker
Opdrachtgever	rederij "Westraug", West-Berlijn, Duitsland
L x B x D	80.00 x 9.50 x 2.90 mtr.
Laadvermogen	1450 ton
Motorvermogen	1100 pk
Bouwjaar	1971

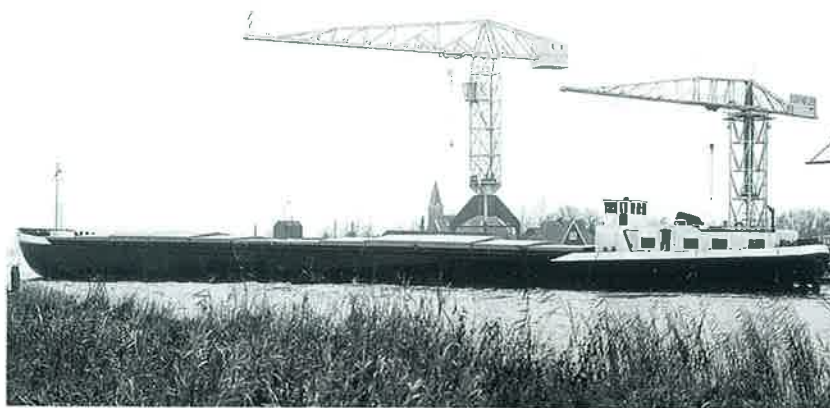
**BN 180**

Naam	"Madagaskar"
Type schip	binnenvaartschip
Opdrachtgever	rederij "Westraug", West-Berlijn, Duitsland
L x B x D	80.00 x 9.00 x 2.80 mtr.
Laadvermogen	1400 ton
Motorvermogen	1050 pk
Bouwjaar	1971



BN 181

Naam	"Java"
Type schip	binnenvaartschip
Opdrachtgever	rederij "Westraug", West-Berlijn, Duitsland
L x B x D	80.00 x 9.00 x 2.80 mtr.
Laadvermogen	1400 ton
Motorvermogen	1050 pk
Bouwjaar	1972

**BN 196**

Naam	"Ibis Two"
Type schip	bevoorradingsschip offshore
Opdrachtgever	rederij Johs. Larsen, Bergen, Noorwegen
L x B x D	53.15 x 11.50 x 5.50 mtr.
Laadvermogen	680 ton
Motorvermogen	2 x 2800 pk
Bouwjaar	1973

**BN 197**

Naam	"Bernadette"
	kolkelvisvaartuig
Opdrachtgever	S. Cousijn, Harlingen
L x B x D	27.00 x 7.20 x 5.15 mtr.
Motorvermogen	2 x 125 pk
Bouwjaar	1973

**BN 198**

Naam	"Westwijk"
Type schip	binnenvaartschip type Europa 4
Opdrachtgever	N.R.M. Amsterdam
L x B x D	85.00 x 9.50 x 3.00 mtr.
Laadvermogen	ton
Motorvermogen	2 x 600 pk
Bouwjaar	1973



114

BN 199

Naam	UK 167 "Jacob Korf"
Type schip	Noordzeekotter
Opdrachtgever	A. Hoekman & Zn. (Kl. Kramer), Urk
L x B x D	34.18 x 7.80 x 4.10 mtr.
Motorvermogen	1500 pk
Bouwjaar	1974

**BN 200**

Naam	"Arina Holwerda"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Rederij H. en P. Holwerda, Heerenveen
L x B x D	65.30 x 10.70 x 4.90 mtr.
Laadvermogen	1482 ton
Motorvermogen	1150 pk
Bouwjaar	1974

**BN 201**

Naam	"Frisian"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Rederij H. en P. Holwerda, Heerenveen
L x B x D	65.30 x 10.70 x 4.90 mtr.
Laadvermogen	1473 ton
Motorvermogen	1150 pk
Bouwjaar	1975

**BN 202**

Naam	"Mona Lisa"
Type schip	kokkelvisvaartuig
Opdrachtgever	Conservenfabriek Landa B.V., Hoogerheide
L x B x D	29.00 x 7.20 x 2.15 mtr.
Motorvermogen	250 pk
Bouwjaar	1974



BN 203

Naam	"Elisabeth Holwerda"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Rederij H. en P. Holwerda, Heerenveen
L x B x D	65.30 x 10.70 x 5.10 mtr.
Laadvermogen	1482 ton
Motorvermogen	1150 pk
Bouwjaar	1975

**BN 204**

Naam	"Roelof Holwerda"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Rederij H. en P. Holwerda, Heerenveen
L x B x D	65.30 x 10.70 x 5.10 mtr.
Laadvermogen	1482 ton
Motorvermogen	1150 pk
Bouwjaar	1976

**BN 205**

Naam	"Helge Folmer"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Partrederiet Helge Folmer, Kopenhagen
L x B x D	93.05 x 13.60 x 7.83 mtr.
Laadvermogen	3600 ton
Motorvermogen	2600 pk
Bouwjaar	1977



116

BN 206

Naam	"Tina Holwerda"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Rederij H. en P. Holwerda, Heerenveen
L x B x D	81.70 x 14.00 x 6.45 mtr.
Laadvermogen	3064 ton
Motorvermogen	2480 pk
Bouwjaar	1977

**BN 207**

Naam	"Gera Holwerda"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Rederij H. en P. Holwerda, Heerenveen
L x B x D	81.70 x 10.70 x 6.45 mtr.
Laadvermogen	3064 ton
Motorvermogen	2480 pk
Bouwjaar	1977

**BN 208**

Naam	"Expansa II"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Rederij Expansa, Heerenveen
L x B x D	65.30 x 10.70 x 5.10 mtr.
Laadvermogen	1500 ton
Motorvermogen	1100 pk
Bouwjaar	1978



BN 210

Naam	"Azolla"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Rederij Bruins/Potkamp, Groot-Ammers
L x B x D	65.30 x 10.70 x 5.10 mtr.
Laadvermogen	1500 ton
Motorvermogen	1100 pk
Bouwjaar	1978

**BN 211**

Naam	"Engel Klein"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Rederij J.R. Klein, Delfzijl
L x B x D	65.30 x 10.70 x 5.10 mtr.
Laadvermogen	1538 ton
Motorvermogen	1000 pk
Bouwjaar	1979

**BN 212**

Naam	"Gersom"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Rederij Bruins & Co., Harderwijk
L x B x D	59.45 x 9.80 x 3.80 mtr.
Laadvermogen	965 ton
Motorvermogen	760 pk
Bouwjaar	1979

**BN 213**

Naam	UK 224 "Wilhelmina"
Type schip	Noordzeekotter
Opdrachtgever	A. Hoekman & Zn. (Th. de Boer), Urk
L x B x D	36.25 x 8.00 x 4.40 mtr.
Motorvermogen	1500 pk
Bouwjaar	1979



BN 214

Naam	TX 29 "Helena Elisabeth"
Type schip	Noordzeekotter
Opdrachtgever	P. Drijver, Oosterend (Texel)
L x B x D	32.00 x 7.50 x 3.90 mtr.
Motorvermogen	840 kW
Bouwjaar	1980

**BN 215**

Naam	"Eendracht"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Rederij M.W. Potkamp & Co. C.V., IJsselmuiden
L x B x D	65.30 x 10.70 x 5.10 mtr.
Laadvermogen	1500 ton
Motorvermogen	1100 pk
Bouwjaar	1980

**BN 216**

Naam	"Warber"
Type schip	binnenvaartschip
Opdrachtgever	L. Zwaga, Lemmer
L x B x D	73.00 x 8.60 x 2.97 mtr.
Laadvermogen	1206 ton
Motorvermogen	520 kW
Bouwjaar	1980



BN 218

Naam	"Berendina" UK 43
Type schip	casco Noordzeekotter
Opdrachtgever	A. Hoekman & Zn. (Kl. Romkes), Urk
L x B x D	37.15 x 8.00 x 4.40 mtr.
Motorvermogen	1500 pk
Bouwjaar	1981

**BN 219**

Naam	"Roelof Holwerda"
Type schip	multipurpose vessel
Opdrachtgever	Holtrade Shipping B.V., Heerenveen
L x B x D	82.70 x 15.83 x 10.20 mtr.
Laadvermogen	5950 ton
Motorvermogen	3600 pk
Bouwjaar	1981

**BN 220**

Naam	"Henderika Klein"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Rederij J.R. Klein en Co. CV., Gasselternijveensemond
L x B x D	81.70 x 14.00 x 6.45 mtr.
Laadvermogen	3077 ton
Motorvermogen	1820 pk
Bouwjaar	1983



120

BN 221

Naam	"Jung Chi"
Type schip	sleepboot
Opdrachtgever	Damen Shipyard, Gorinchem
L x B x D	33.00 x 9.80 x 4.90 mtr.
Motorvermogen	2 x 2200 pk
Bouwjaar	1982

**BN 222**

Naam	"Samson Carrier"
Type schip	containerschip
Opdrachtgever	Holtrade Shipping B.V., Heerenveen
L x B x D	92.44 x 15.83 x 10.20 mtr.
Laadvermogen	6783 ton
Motorvermogen	3600 pk
Bouwjaar	1983

**BN 223**

Naam	"Sunergon"
Type schip	kruiplijncoaster
Opdrachtgever	Rederij P.B. Bruins & Co., Harderwijk
L x B x D	73.70 x 11.50 x 4.50 mtr.
Laadvermogen	1650 ton
Motorvermogen	1070 pk
Bouwjaar	1984



BN 224

Naam	"Orca"
Type schip	bergingsvaartuig
Opdrachtgever	Rederij Smit Tak Internationaal Bergingsbedrijf B.V., Rotterdam
L x B x D	49.90 x 11.50 x 4.70 mtr.
Laadvermogen	725 ton
Motorvermogen	2 x 700 pk
Bouwjaar	1983

**BN 225**

Naam	"Samsun Glory"
Type schip	containerschip
Opdrachtgever	Holwerda Shipmanagement B.V., Heerenveen
L x B x D	106.60 x 17.90 x 8.50 mtr.
Laadvermogen	6025 ton / 420 TEU
Motorvermogen	4000 pk
Bouwjaar	1985

**BN 226**

Naam	"Frisian Hope"
Type schip	containerschip
Opdrachtgever	Holwerda Shipmanagement B.V., Heerenveen
L.O.A x B x D	106.60 x 17.90 x 8.50 mtr.
Laadvermogen	6025 ton / 420 TEU
Motorvermogen	4000 pk
Bouwjaar	1985



BN 227

Naam	"Zuiderzee"
Type schip	kruiplijncoaster
Opdrachtgever	Rederij J. Sieberg, Maarssen
L x B x D	63.38 x 9.80 x 3.80
Laadvermogen	998 ton
Motorvermogen	551 kW
Bouwjaar	1985

**BN 229**

Naam	"Osiris"
Type schip	kruiplijncoaster
Opdrachtgever	J.J. de Vrij & Co., Puttershoek
L x B x D	73.70 x 11.50 x 4.50 mtr.
Laadvermogen	1685 ton
Motorvermogen	1070 pk
Bouwjaar	1985

**BN 233**

Naam	"Union Topaz"
Type schip	kruiplijncoaster
Opdrachtgever	Legget Freightways Ltd., Dublin
L x B x D	87.65 x 11.00 x 5.20 mtr.
Laadvermogen	2376 TDW
Motorvermogen	1200 pk
Bouwjaar	1985

**BN 234**

Naam	"Smit Siberië"
Type schip	haven/kustsleepboot
Opdrachtgever	Smit Internationale Haven- sleepdiensten B.V., Rotterdam
L x B x D	28.60 x 8.70 x 4.20 mtr.
Paaltrek	35 ton
Motorvermogen	2 x 880 kW
Bouwjaar	1986



BN 235

Naam	"Smit Japan"
Type schip	haven/kustsleepboot
Opdrachtgever	Smit Internationale Haven- sleepdiensten B.V., Rotterdam
L x B x D	28.60 x 8.70 x 4.20 mtr.
Paaltrek	35 ton
Motorvermogen	2 x 880 kW
Bouwjaar	1986

**BN 237**

Naam	"Mayil"
Type schip	Conofisher 24
Opdrachtgever	Cholamandal Shipping Comp. Ltd. Madras, India
L x B x D	24.00 x 6.60 x 3.50 mtr.
Laadvermogen	80 m3
Motorvermogen	425 pk
Bouwjaar	1987

**BN 238**

Naam	"Dana 2"
Type schip	Conofisher 27
Opdrachtgever	Cholamandal Shipping Comp. Ltd. Madras, India
L x B x D	26.50 x 7.50 x 3.50 mtr.
Laadvermogen	100 m3
Motorvermogen	542 pk
Bouwjaar	1987



BN 240

Naam	"Streksum"
Type schip	binnenvaarttanker
Opdrachtgever	M. de Groot, Staveren
L x B x D	70.00 x 8.60 x 2.73 mtr.
Laadvermogen	1052 ton
Motorvermogen	500 kW
Bouwjaar	1987

**BN 242**

Naam	"Deo Juvante" UK 366
Type schip	casco Noordzeekotter
Opdrachtgever	Scheepswerf Hoogenraad + Kuyt B.V., Scheveningen
L x B x D	44.10 x 9.00 x 5.10 mtr.
Motorvermogen	1845 kW
Bouwjaar	1987

**BN 243**

Naam	"Ernst Eduard" ZK 57
Type schip	Noordzeekotter
Opdrachtgever	Betto Bolt B.V., Zoutkamp
L x B x D	42.35 x 9.00 x 5.10 mtr.
Motorvermogen	1470 kW
Bouwjaar	1988



BN 245

Naam	"Sola Fide" UK 168
Type schip	casco Noordzeekotter
Opdrachtgever	Scheepswerf Hoogenraad + Kuyt B.V., Scheveningen
L x B x D	44.10 x 9.00 x 5.10 mtr.
Motorvermogen	1845 kW
Bouwjaar	1989

**BN 247**

Naam	"Prins Johan Willem Friso"
Type schip	gastanker
Opdrachtgever	Anthony Veder Gas Carriers B.V., Rotterdam
L x B x D	97.50 x 15.80 x 9.00 mtr.
Laadvermogen	4200 m3
Motorvermogen	3960 kW
Bouwjaar	1989

**BN 258**

Naam	"Rathrowan"
Type schip	bitumentanker
Opdrachtgever	Dublin Shipping Ltd., Dublin, Ierland
L x B x D	96.00 x 14.50 x 8.30 mtr.
Laadvermogen	4059 ton
Motorvermogen	2130 kW
Bouwjaar	1991

**BN 262**

Naam	"Almenum"
Type schip	kruiplijncoaster
Opdrachtgever	R. Switjnk, Harlingen
L x B x D	74.00 x 11.50 x 4.00 mtr.
Laadvermogen	1800 ton
Motorvermogen	1000 kW
Bouwjaar	1992



BN 265

Naam	"Troubadour"
Type schip	kruiplijncoaster
Opdrachtgever	Scheepvaartbedrijf Wijdeveld B.V., Harlingen
L x B x D	90.00 x 11.40 x 5.30 mtr.
Laadvermogen	2450 ton
Motorvermogen	1135 kW
Bouwjaar	1992

**BN 266**

Naam	"Happy Eagle"
Type schip	gastanker
Opdrachtgever	Itauri Shipping & Finance Inc., Panama
L x B x D	98.60 x 15.00 x 7.80 mtr.
Laadvermogen	4390 m3
Motorvermogen	3450 kW
Bouwjaar	1993

**BN 268**

Naam	"Justina"
Type schip	chemicaliëntanker
Opdrachtgever	W. Stob, Visvliet
L x B x D	85.75 x 11.40 x 5.05 mtr.
Laadvermogen	1925 ton
Motorvermogen	956 kW
Bouwjaar	1993



BN 269

Naam	"Sprinter"
Type schip	kruiplijncoaster
Opdrachtgever	Saligot Shipping Comp. Ltd., Limassol, Cyprus
L x B x D	90.40 x 12.50 X 6.00 mtr.
Laadvermogen	3230 ton
Motorvermogen	1325 kW
Bouwjaar	1993

**BN 270**

Naam	"Reimerswaal"
Type schip	sleephopperzuiger
Opdrachtgever	"Zandexploitatiemij. Reimerswaal B.V.", Dordrecht
L x B x D	82.00 x 11.50 X 5.10 mtr.
Laadvermogen	1600 m3
Motorvermogen	1275 kW
Bouwjaar	1994

**BN 271**

Naam	"Süllberg"
Type schip	kruiplijncoaster
Opdrachtgever	Vega Reederei, Hamburg, Duitsland
L x B x D	90.28 x 12.50 X 6.00 mtr.
Laadvermogen	3280 ton
Motorvermogen	1235 kW
Bouwjaar	1994



BN 274

Naam	"Tertius"
Type schip	kruiplijncoaster
Opdrachtgever	Rederij Bruins, Harderwijk
L x B x D	89.98 x 12.50 X 6.00 mtr.
Laadvermogen	3270 ton
Motorvermogen	1000 kW
Bouwjaar	1995

**BN 278**

Naam	"Arklow Spirit"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Arklow Shipping Ltd., Arklow, Ierland
L x B x D	89.98 x 12.50 X 6.00 mtr.
Laadvermogen	3195 ton
Motorvermogen	1360 kW
Bouwjaar	1995

**BN 279**

Naam	"Arklow Spray"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Arklow Shipping Ltd., Arklow, Ierland
L x B x D	89.98 x 12.50 X 6.00 mtr.
Laadvermogen	3211 ton
Motorvermogen	1360 kW
Bouwjaar	1996



BN 281

Naam	"Arklow Sand"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Arklow Shipping Ltd., Arklow, Ierland
L x B x D	89.98 x 12.50 X 6.00 mtr.
Laadvermogen	3171 ton
Motorvermogen	1360 kW
Bouwjaar	1998

**BN 282**

Naam	"Aletis"
Type schip	kruiplijncoaster
Opdrachtgever	Rederij De Vrij, Puttershoek
L x B x D	89.98 x 12.50 X 6.00 mtr.
Laadvermogen	3234 ton
Motorvermogen	1000 kW
Bouwjaar	1996

**BN 283**

Naam	"Breehorn"
Type schip	kruiplijncoaster
Opdrachtgever	Rederij Zodiac, Harlingen
L x B x D	87.99 x 12.50 X 6.00 mtr.
Laadvermogen	3202 ton
Motorvermogen	1000 kW
Bouwjaar	1996



130

BN 284

Naam	"Ambassadeur"
Type schip	kruiplijncoaster
Opdrachtgever	Scheepvaartonderneming Ter Stege, Rotterdam
L x B x D	87.99 x 12.50 x 6.00 mtr.
Laadvermogen	3155 ton
Motorvermogen	1000 kW
Bouwjaar	1997

**BN 285**

Naam	"Rathboyne"
Type schip	bitumentanker
Opdrachtgever	Dublin Shipping Ltd., Dublin, Ierland
L x B x D	113.45 x 15.80 x 9.50 mtr.
Laadvermogen	6649 ton
Motorvermogen	3690 kW
Bouwjaar	1997

**BN 286**

Naam	"Arklow Sea"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Arklow Shipping Ltd., Arklow, Ierland
L x B x D	89.98 x 12.50 x 6.00 mtr.
Laadvermogen	3171 ton
Motorvermogen	1360 kW
Bouwjaar	1998



BN 287

Naam	"Sirocco"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Scheepvaartonderneming Tilma, Delfzijl
L x B x D	87.99 x 12.50 x 6.00 mtr.
Laadvermogen	3155 ton
Motorvermogen	1000 kW
Bouwjaar	1998

**BN 288**

Naam	"Kösterberg"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Vega Reederei Friedrich Dauber K.G., Hamburg, Duitsland
L x B x D	90.28 x 12.50 x 6.00 mtr.
Laadvermogen	3280 ton
Motorvermogen	1235 kW
Bouwjaar	1998

**BN 289**

Naam	"Centurion"
Type schip	chemicaliën tanker
Opdrachtgever	W. Stob, Oudenbosch
L x B x D	109.71 x 11.36 x 5.40 mtr.
Laadvermogen	2800 ton
Motorvermogen	1324 kW
Bouwjaar	1999



BN 290

Naam	"Arklow Star"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Arklow Shipping Ltd., Arklow, Ierland
L x B x D	89.99 x 12.50 x 6.00 mtr.
Laadvermogen	3195 ton
Motorvermogen	1360 kW
Bouwjaar	1999

**BN 291**

Naam	"Arklow Sky"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Arklow Shipping Ltd., Arklow, Ierland
L x B x D	89.99 x 12.50 x 6.00 mtr.
Laadvermogen	3195 ton
Motorvermogen	1360 kW
Bouwjaar	2000

**BN 292**

Naam	"M.N.O. Zeezand"
Type schip	slephopperzuiger
Opdrachtgever	M.N.O. Zeezand V.O.F., Rotterdam
L.O.A x B x D	82.00 x 11.50 x 5.10 mtr.
Laadvermogen	1600 m3
Motorvermogen	1275 kW
Bouwjaar	1999



BN 293

Naam	L-757 "Aaltje Postma"
Type schip	vistrawler/flyshooter
Opdrachtgever	Partrederiet Nordhavet, Thyboron, Denemarken
L x B x D	30.95 x 8.60 x 6.65 mtr.
Motorvermogen	625 kW
Bouwjaar	2000



133

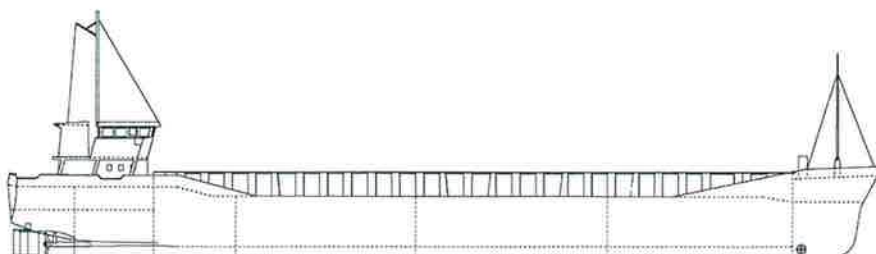
Schepen in opdracht

BN 294

Naam	"Arklow Surf"
Type schip	coaster
Opdrachtgever	Arklow Shipping Ltd., Arklow, Ierland
L x B x D	89.99 x 12.50 x 6.00 mtr.
Laadvermogen	3195 ton
Motorvermogen	1360 kW
Bouwjaar	2000

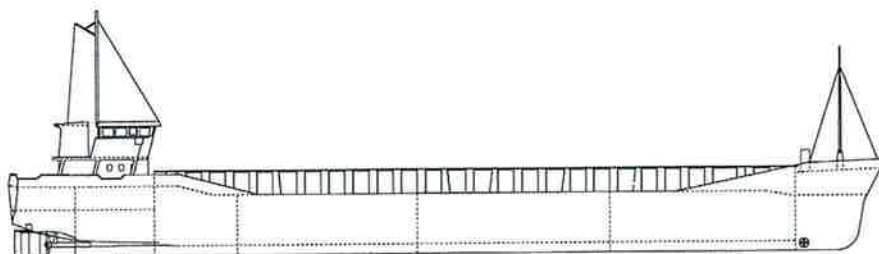
**BN 295**

Naam	"Sagitta"
Type schip	kruiplijn coaster
Opdrachtgever	CV Scheepvaart- onderneming van Eerden, Groningen
L x B x D	88.00 x 12.50 x 6.00 mtr.
Laadvermogen	3150 ton
Motorvermogen	1000 kW
Bouwjaar	2001

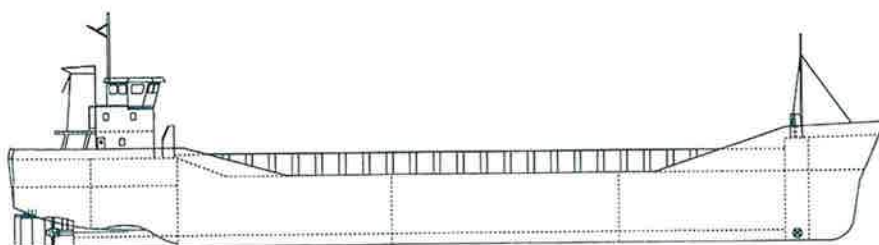


BN 296

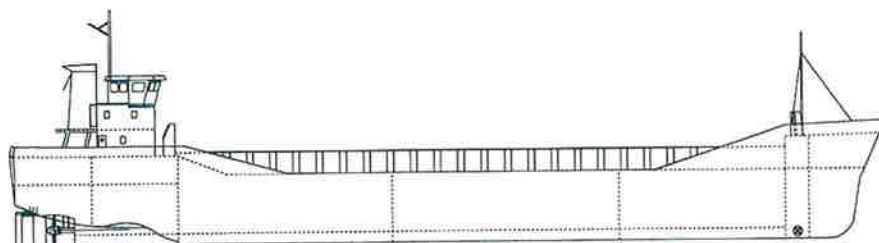
Naam	"EMUNA"
Type schip	kruiplijn coaster
Opdrachtgever	Scheepvaartbedrijf Deo Juvente B.V., Werkendam
L x B x D	89.99 x 12.50 x 6.00 mtr.
Laadvermogen	3195 ton
Motorvermogen	1360 kW
Bouwjaar	2001

**BN 299**

Type schip	coaster
Opdrachtgever	Arklow Shipping Ltd., Arklow, Ierland
L.O.A x B x D	89.99 x 14.00 x 7.15 mtr.
Laadvermogen	4400 ton
Motorvermogen	1800 kW
Bouwjaar	2002

**BN 300**

Type schip	coaster
Opdrachtgever	Arklow Shipping Ltd., Arklow, Ierland
L.O.A x B x D	89.99 x 14.00 x 7.15 mtr.
Laadvermogen	4400 ton
Motorvermogen	1800 kW
Bouwjaar	2002



Genealogie Barkmeijer

z.v. Harm BUITKAMP en Grietje
GUILLING

135

Eerste generatie:

- 1 Jan Berends (BERKMEYER),
wever, woonde in Neuenhaus
(Duitsland)
† 29-07-1805 Neuenhaus
x in Duitsland met
Jenne Jans (SPICKMANS),
arbeidersche, marktvrouw
Kinderen: 1 Berend, 2 Gerrit

Tweede generatie:

- 1.1 Berend Jan BARKMEIJER,
* 25-11-1766 Grasdorf (Duitsland),
Meester linnenwever
† 23-02-1853 Surhuisterveen
x 23-02-1794 Surhuisterveen met
Trijntje Alberts BOERMA,
* 31-05-1767 Oldekerk,
† 09-03-1842 Surhuisterveen
d.v. Albert Jacobs en
Wybrig Reits
Kinderen: 1 Janke,
2 Wybrich

- 1.2 Gerrit Jans BARKMEIJER,
* 09-04-1780 Neuenhaus
(Duitsland)
† 16-01-1864 Noordhorn
x 11-09-1813 Nietap onder
Roden met
Kunje Douwes RIJSKAMP,
* 24-12-1787 Zuidhorn,
† 07-01-1864 Stroobos(Fr.)
d.v. Douwe Jacobs RIJSENKAMP,
* 1744, † 10-07-1812 Zuidhorn,
wolkammer
Frankje Alberts,
* 1758, † 08-10-1819 Zuidhorn
Kinderen: 1 Jantje, 2 Jan,
3 Douwe, 4 Ale, 5 Ale, 6 Berend,
7 Froukje, 8 Jantje

Douwe Gerrits
Barkmeijer
Dieuwke Tjipkes
Posthumus



- 1.1.2 Wybrich Berends BARKMEIJER,
* 14-01-1796 Surhuisterveen
† 18-10-1856 Surhuisterveen
x 08-12-1820 Surhuisterveen met
Popke Durks VAN DER VELDE,
* 28-02-1787 Surhuisterveen,
† 10-07-1820 Surhuisterveen
z.v. Durk Popkes VAN DER VELDE
en Baukjen TOBIAS

- 1.2.1 Jantje Gerrits BARKMEIJER,
* 07-10-1814 Nietap
† 10-05-1815 Nietap

- 1.2.2 Jan Gerrits BARKMEIJER,
* 30-09-1816 Nietap, houthande-
laar te Leek
† 06-10-1857 Groningen, onge-
huwd

- 1.2.3 Douwe Gerrits BARKMEIJER,
* 07-02-1819 Nietap, schoenma-
ker, scheepstimmerman
† 22-10-1898 Stroobos(Fr.)
x 18-05-1852 Grootegast met
Dieuwke Tjipkes POSTHUMUS,
* 29-03-1829 Dokkum,
† 22-10-1884 Stroobos(Fr.)
d.v. Tjipke Tjipkes POSTHUMUS,
* 15-04-1801 Dokkum,
† 29-04-1864 Stroobos(Gr.)
Grietje Hedzers DE VRIES,
* 22-09-1805 Rinsumageest,
† 02-08-1870 Stroobos(Gr.)
Kinderen: 1 Gerrit, 2 Grietje,
3 Tjipke, 4 Jan, 5 Jan, 6 Alle,
7 Kunje

Derde generatie:

- 1.1.1 Janke Berends BARKMEIJER,
* 01-05-1794 Surhuisterveen
x 27-01-1816 Surhuizum met
Gerard Harms BUITKAMP,
* 1790 Nordhorn (Duitsland),
wever

1.2.4 Ale Gerrits BARKMEIJER,

* 02-08-1821 Nietap
† 06-11-1821 Nietap

1.2.5 Ale Gerrits BERKMEIJER,

* 20-10-1822 Nietap, scheepstimmerman, scheepsbouwer
† 31-05-1903 Groningen
x 07-12-1854 Hoogkerk met
Siepke Jacobs VAN TIL,
* 06-12-1825 Hoogkerk,
† 08-05-1889 Groningen
d.v. Jacob Reinders VAN TIL,
* 27-09-1794 Wierum,
† 15-03-1847 Hoogkerk
Grietje Martens RIJKENS,
* 01-1786 Hoogkerk,
† 07-12-1844 Hoogkerk
Kinderen: 1 Gerrit, 2 Grietje

1.2.6 Berend Gerrits BARKMEIJER,

* 08-03-1825 Nietap, scheepstimmerman
† 16-04-1904 Noordhorn
x 09-06-1857 Zuidhorn met
Elizabeth STEENHUISEN,
* 30-12-1835 Zuidhorn,
† 29-04-1924 Zuidhorn
d.v. Freerk Lamberts
STEENHUISEN,
* 13-01-1791 Bedum,
† 04-08-1865 Zuidhorn
Niesjen HOMAN,
* 03-10-1802 Noordhorn,
† 17-09-1868 Zuidhorn
Kinderen: 1 Gerrit, 2 Freerk,
3 Kunje, 4 Niesjen, 5 Jan,
6 Klaas, 7 Jantje, 8 Grietje,
9 Alle

1.2.7 Frankje Gerrits BARKMEIJER,

* 15-10-1827 Nietap
† 11-10-1828 Nietap

1.2.8 Jantje Gerrits BARKMEIJER,

* 16-12-1830 Leek
† 31-08-1861 Groningen
x 21-05-1857 Zuidhorn met
Omius SWARTWOLT,
* 27-11-1831 Zuidhorn
z.v. Jan SWARTWOLT en Johanna
BOLHUIS

timmerman

† 30-03-1927 Dokkum

x 1 26-05-1877 Achtkarspelen met

Angenietje DE VRIES,

* 30-06-1853 Stroobos (Fr.),

† 29-05-1885 Aalzum

d.v. Marten Rinderts DE VRIES,

* 24-06-1825 Grijpskerk,

† 07-03-1898 Gerkesklooster

Johanna Pieters STUVELING,

* 02-08-1826 Stroobos (Gr.),

† 26-06-1894 Stroobos (Fr.)

Kinderen: 1 Dieuwke

x 2 03-11-1887 Dokkum met

Antje HACQUEBORD,

* 22-11-1863 Dokkum,

† 22-12-1921 Aalzum

d.v. Anne HACQUEBORD,

* 19-12-1834 Dokkum,

† 16-04-1878 Dokkum

Antje ROORDA,

* 06-07-1837 Kollum,

† 06-10-1868 Dokkum

Kinderen: 2 Antje, 3 Douwe,

4 Anne, 5 Tjipke, 6 Fedde,

7 Catharina

Bonje Tammos Hoeksema



Tjipke Barkmeijer



Jetske van der Kluit



1.2.3.2 Grietje BARKMEIJER,

* 08-12-1855 Stroobos (Fr.)

† 26-02-1925 Leeuwarden

x 13-05-1882 Achtkarspelen met

Popko Tammos HOEKSEMA,

* 04-08-1852 Stroobos(Gr.),

† 06-11-1908 Leeuwarden

z.v. Tammo Bonninga

HOEKSEMA,

* 31-08-1823 Appingedam,

† 20-10-1898 Stroobos (Gr.)

Antje GROENEVELD,

* 14-03-1825 Stroobos (Fr.),

† 01-06-1884 Stroobos (Gr.)

Vierde generatie:

1.2.3.1 Gerrit BARKMEIJER,

* 12-04-1853 Stroobos(Fr.), scheeps-

1.2.3.3 Tjipke BARKMEIJER,

* 29-10-1857 Stroobos (Fr.),
scheepstimmerman
† 30-11-1925 Kollum
x 1 01-06-1888 Grootegast met

Bonje Tammos HOEKSEMA,

* 28-08-1861 Stroobos (Gr.),
† 26-02-1901 Stroobos(Fr.)
d.v. Tammo Bonninga

HOEKSEMA,

* 31-08-1823 Appingedam,
† 20-10-1898 Stroobos(Gr.)

Antje GROENEVELD,

* 14-03-1825 Stroobos(Fr.),
† 01-06-1884 Stroobos(Gr.)
Kinderen: 1 Douwe, 2 Antje,
3 Tammo, 4 Douwe, 5 Gerrit,
6 Popko, 7 Antje Dieuwke, 8 Jan
x 2 21-11-1907 Kollumerland met

Jetske VAN DER KLUFT,

* 26-08-1866 Kollum,
† 02-04-1942 Kollum
d.v. Feyke Klazes VAN DER KLUFT,

* 12-02-1820 Kollum,

† 03-12-1871 Kollum

Merkjen Geerts HEIDEMA,

* 15-05-1830 Buitenpost,

† 01-12-1918 Kollum

Kinderen: geen

1.2.3.4 Jan BARKMEIJER,

* 30-06-1861 Stroobos (Fr.)

† 25-09-1862 Stroobos (Fr.)

1.2.3.5 Jan BARKMEIJER,

* 05-08-1863 Stroobos(Fr.),

scheepstimmerman

† 04-05-1932 Kollum

x 16-05-1889 Kollumerland met

Trientje Jans RIEMERSMA,

* 03-06-1863 Visvliet,

† 10-06-1938 Kollum

d.v. Jan Johannes RIEMERSMA,

* 14-10-1830 Bergum,

† 01-01-1904 Burum, landbouwer

Jantje Rinzes RISPENS,

* 10-07-1833 Burum,

† 10-12-1907 Burum

Kinderen: 1 Douwe, 2 Jantje,

3 Jan, 4 Gerrit, 5 Dieuwke,

6 Maaïke, 7 Grietje, 8 Johannes

9 Kunje, 10 Sjieuwke

1.2.3.6 Aïle BARKMEIJER,

* 20-04-1865 Stroobos (Fr.)

† 26-12-1870 Stroobos (Fr.)

1.2.3.7 Kunje BARKMEIJER,

* 22-04-1868 Stroobos (Fr.)

† 27-01-1947 Grijpskerk

x 16-06-1898 Grijpskerk met

Wietse HAAN,

* 16-09-1869 Grijpskerk,

† 01-01-1935 Grijpskerk, timmerman

z.v. Derk HAAN en Marijke

SIKKEMA

1.2.5.1 Gerrit BERKMEIJER,

* 28-08-1856 Groningen

† 27-02-1857 Groningen

1.2.5.2 Grietje BERKMEIJER,

* 27-12-1857 Groningen

† ??

x1 27-11-1885 Groningen met

Albert Markus BROUWER,

* 19-04-1856 Kampen,

† 16-01-1890 Groningen, commissienair

z.v. Markus BROUWER, predikant
en Willemetje ASSIES

x 2 29-03-1893 Groningen met

Gerrit Albertus BOSCH,

* 11-03-1851 Zwolle, schoolopzie-
ner

z.v. Albertus BOSCH, bakker en

Derkje DE VRIES



1929

Achter v.l.n.r.: Kunje, Jan, Sjieuwke, Gerrit, Jantje, Johannes.

Voor: Grietje, Maaïke, Jan Barkmeijer, Trientje Riemersma, Douwe,
Diewwke.

1.2.6.1 **Gerrit BARKMEIJER**,
 * 13-04-1860 Noordhorn, scheeps-
 bouwer
 † 08-06-1945 Zuidhorn, ongehuwd

1.2.6.2 **Freerk BARKMEIJER**,
 * 07-11-1861 Noordhorn, scheeps-
 bouwer
 † 06-02-1942 Zuidhorn, ongehuwd

1.2.6.3 **Kunje BARKMEIJER**,
 * 08-09-1863 Noordhorn, dienst-
 meid
 † 25-04-1919 Zuidhorn, ongehuwd

1.2.6.4 **Niesjen BARKMEIJER**,
 * 09-10-1864 Noordhorn
 † 22-02-1930 Zuidhorn, ongehuwd

1.2.6.5 **Jan BARKMEIJER**,
 * 01-10-1866 Noordhorn, scheeps-
 bouwer
 † 17-12-1943 Groningen
 x 03-10-1908 Leens met
Geertruid Trijntje VAN KAMPEN,
 * 15-12-1877 Wehe den Hoorn,
 † 28-08-1966 Haren
 Kinderen: 1 Levenloos kind,
 2 Elizabeth, 3 Johanna Roelina

1.2.6.6 **Klaas BARKMEIJER**,
 * 08-07-1869 Noordhorn, scheeps-
 bouwer
 † 04-01-1941 Assen, ongehuwd

1.2.6.7 **Jantje BARKMEIJER**,
 * 17-12-1870 Noordhorn
 † 22-02-1956 Zuidhorn, ongehuwd

1.2.6.8 **Grietje BARKMEIJER**,
 * 23-06-1873 Noordhorn
 † 03-09-1966 Zuidhorn
 x 01-06-1907 Zuidhorn met
Enne Reinders SYBOLTS,
 * 04-09-1874 Hoogkerk,
 † 04-11-1931 Zuidhorn

1.2.6.9 **Alle BARKMEIJER**,
 * 23-01-1875 Noordhorn, scheeps-
 bouwer
 † 19-03-1960 Zuidhorn
 x 01-06-1907 Zuidhorn met
Roelfien BLINK,
 * 10-04-1873 Zuurdijk,
 † 21-04-1961 Zuidhorn
 d.v. Reeuwert BLINK,

* 03-02-1830 Leens,
 † 24-01-1921
Enje WIERINGA,
 * 30-01-1830 Oldehove,
 † 30-08-1874
 Kinderen: 1 Berend Gerrit,
 2 Reeuwert

Vijfde generatie:

1.2.3.1.1 **Dieuwke BARKMEIJER**,
 * 31-05-1882 Aalzum
 † 03-11-1972 Zeist
 x 09-02-1905 Oost-Dongeradeel
 met
Berend WERKMAN,
 * 22-01-1877 Ezinga,
 † 29-04-1963 Assen

1.2.3.1.2 **Antje Gerrits BARKMEIJER**,
 * 26-07-1888 Aalzum
 † 03-1970 Heerenveen
 x 31-05-1927 Dokkum met
F. Volbeda,
 * 18-10-1885 Terband

1.2.3.1.3 **Douwe Gerrits BARKMEIJER**,
 * 26-05-1890 Aalzum, hoefijzer-
 fabrikant
 † 19-12-1968 Termunten
 x 16-05-1917 Groningen met
Trijntje EISMA,
 * 15-11-1891 Leeuwarden,
 † 22-06-1969 Groningen
 d.v. Martinus EISMA en Joanna
 Maria Catharina Gandorff
 Kinderen: 1 Antje Margaretha
 Wilhelmina, 2 Levenloos kind,
 3 Joanna Maria Catharina

1.2.3.1.4 **Anne Gerrits BARKMEIJER**,
 * 03-11-1891 Aalzum,
 koopman in levertraan en oliën
 † 17-04-1975 Dokkum
 x 08-04-1920 Dokkum met
Berber STREEKSTRA
 * 31-01-1895 Dokkum,
 † 03-03-1974 Drachten
 d.v. Iede Jans STREEKSTRA,
 * 28-01-1867 West-Dongeradeel
Sipkje DAMSMA,
 * 25-11-1865 Dokkum
 Kinderen: 1 Antje, 2 Ida Janna
 Gerarda, 3 Sibbina Marie
 Catharina, 4 Catharina

1.2.3.1.5 **Tjipke Gerrits BARKMEIJER**,
 * 23-09-1894 Aalzum, kantoorbe-
 diende
 † 26-07-1950 Groningen
 x 18-10-1923 Kloosterburen met
Anna SMITH,
 * 18-10-1899 Kloosterburen,
 † 03-06-1982 Groningen
 d.v. Menze Pieter SMITH,
 * 13-02-1863 Ezinge, boeren
 knecht
Aaltje AMMERAAI,
 * 13-12-1873 Hornhuizen, dienst-
 meid
 Kinderen: 1 Aaltje Gerarda
 Wilhelmina

1.2.3.1.6 **Fedde Gerrits BARKMEIJER**,
 * 17-01-1897 Aalzum, winkelier
 † 24-12-1972 Amsterdam
 x 28-12-1925 Leeuwarden met
Aurelia Elisabeth VERHOEVE,
 * 14-08-1901 Leeuwarden
 Kinderen: 1 Froukje, 2 Gerrit,
 3 Sjoerd

1.2.3.1.7 **Catharina BARKMEIJER**,
 * 04-09-1899 Aalzum
 † 1973/1974 ??
 x 24-04-1924 Metslawier met
Wieberen DAM,
 * 11-04-1896 Paesens

1.2.3.3.1 **Douwe BARKMEIJER**,
 * 28-04-1889 Stroobos (Fr.)
 † 27-09-1893 Stroobos (Fr.)

1.2.3.3.2 **Antje BARKMEIJER**,
 * 24-11-1890 Stroobos (Fr.)
 † 07-09-1896 Stroobos (Fr.)

1.2.3.3.3 **Tammo BARKMEIJER**,
 * 29-12-1891 Stroobos (Fr.),
 scheepsbouwer
 † 27-03-1961 Groningen
 x 21-05-1920 Sappemeer met
Geerdina Roelfina KROON,
 * 24-06-1896 Sappemeer,
 † 19-01-1985 Groningen, landbou-
 wer
 d.v. Jurjen KROON,
 * 10-04-1863 Sappemeer,
 † 10-01-1933 Sappemeer
Meintje BOUWMAN,
 * 23-10-1869 Veendam,
 † 11-04-1953 Zwolle

Kinderen: 1 Tjipke, 2 Jurjen,
 3 Douwe, 4 Pieter Abel, 5 Gerrit

1.2.3.3.4 **Douwe BARKMEIJER**,
 * 08-10-1894 Stroobos (Fr.),
 handelsreiziger, koopman
 † 09-07-1964 Den Haag
 x1 07-05-1924 Den Haag met
Maria Louisa BALJET,
 * 10-05-1901 Utrecht
 Gescheiden 26-02-1938 Den Haag
 x2 05-11-1942 Leidschendam met
Johanna Wilhelmina Marie ROSSING,
 * 28-08-1918 Nijmegen
 Kinderen: 1 Bonnie Alouisa
 Maria, 2 Renee Jacqueline,
 3 Louise Jetske



Gerrit
 Barkmeijer en
 Baukje Tilma

1.2.3.3.5 **Gerrit BARKMEIJER**,
 * 15-01-1896 Stroobos(Fr.), scheeps-
 bouwer
 † 03-08-1971 Stroobos(Gr.)
 x 28-11-1928 Bedum met
Baukje TILMA,
 * 16-03-1902 Bornwird,
 † 26-10-1987 Kollum
 d.v. Pier TILMA,
 * 07-03-1878 Niawier,
 † 20-11-1918 Onderdendam
Yttje MEINDERTSMA,
 * 30-09-1879 Metslawier,
 † 17-11-1959 Onderdendam
 Kinderen: 1 Ytje, 2 Bonje Jetske,
 3 Tjipke, 4 Jetske, 5 Jeltje
 Sibbeltje, 6 Antje Dieuwke
 7 Pier Jentje, 8 Tammo, 9 Popko
 Jan, 10 Trijntje Wietske, 11 Jan
 12 Detje Grietje

1.2.3.3.6 Popko BARKMEIJER,

* 15-07-1897 Stroobos(Fr.), scheeps-
bouwer
† 05-01-1974 Groningen
x 07-06-1935 Zuidhorn met

Tjitsche TIMMERMANS,
* 29-10-1907 Zuidhorn,
† 24-01-1981 Hoogkerk
d.v. Pieter TIMMERMANS en Ebeltje
VAN DER WOUDE
Kinderen: geen

1.2.3.3.7 Antje Dieuwke BARKMEIJER,

* 24-03-1899 Stroobos (Fr.)
† 06-09-1970 ??
x 20-05-1926 Kollum met
Hendrik DIJKSTRA,
* 25-04-1898 Ferwerd,
† 20-09-1960, monteur

1.2.3.3.8 Jan BARKMEIJER,

* 02-12-1900 Stroobos(Fr.),
tandarts
† 17-02-1988 Groningen
x 16-10-1945 Groningen met
Willemke STAAL,
* 23-12-1909 Groningen,
† 16-07-1987 Zuidlaren
d.v. Melle STAAL,
* 16-08-1871 Zuidhorn
Iektje SCHUIL,
* 08-03-1870 Leek
Kinderen: geen

1.2.3.5.1 Douwe BARKMEIJER,

* 22-04-1890 Birdaard, houthande-
laar
† 10-05-1965 Drachten
x1 09-09-1915 Zuidhorn met

Jantje BAKKER,
* 12-06-1889 Zuidhorn,
† 31-05-1923 Nietap
d.v. Pieter BAKKER,
* 18-01-1853 Enumatil
Jantje VAN TIL,
* 17-02-1862 Aduard
Kinderen: 1 Jantje, 2 Levenloos
kind, 3 Jan
x2 21-04-1927 Adorp met
Anna Maria Louwiza HES,
* 18-09-1886 Oostum,
† 22-03-1968 Drachten
d.v. Ties HES,
* 14-02-1853 Ezinge
Antje GUNTER,
* 04-02-1860 Kantens
Kinderen: 4 Thys

1.2.3.5.2 Jantje BARKMEIJER,

* 04-11-1891 Birdaard
† 06-05-1969 Baflo
x 01-06-1922 Achtkarspelen met
Minze VRIES,
* 04-02-1893 Drogeham,
† 30-06-1969 Haarlem



Grafmonument
Midwolda

1950
Jan
Barkmeijer
en Sibbeltje
Sybrandy.



1.2.3.5.3 Jan BARKMEIJER,

* 17-10-1893 Birdaard, houthande-
laar
† 30-03-1960 Kollum
x 28-05-1920 Sneek met
Sibbeltje SYBRANDY,
* 25-01-1892 Deersum,
† 01-03-1971 Kollum
d.v. Pieter SYBRANDY,
* 02-01-1852 Wymbritseradeel

Sibbeltje BOOTSMA,
 * 28-09-1859 Rauwerderhem
 Kinderen: 1 Jan, 2 Sibbeltje,
 3 Pieter

- 1.2.3.5.4 **Gerrit BARKMEIJER**,
 * 05-08-1895 Birdaard, houthan-
 delaar
 † 11-12-1944 Kollum
 x 06-07-1928 Drachten met
Rigtje DE BOER,
 * 06-04-1902 Hardegarijp,
 † 11-12-1944 Kollum
 Kinderen: 1 Trientje, 2 Pieter,
 3 Grietje

- 1.2.3.5.5 **Dieuwke BARKMEIJER**,
 * 14-09-1897 Birdaard
 † 13-11-1988 Roden
 x 18-01-1923 Kollum met
Jan STEENHUIS,
 * 25-06-1897 Oldekerk,
 † 08-07-1928 Roden, onderwijzer
 Kinderen: geen

- 1.2.3.5.6 **Maaïke BARKMEIJER**,
 * 23-09-1899 Birdaard (tweeling)
 † 05-08-1984 Groningen, onge-
 huwd

- 1.2.3.5.7 **Grietje BARKMEIJER**,
 * 23-09-1899 Birdaard (tweeling)
 † 31-01-1982 Drachten
 x 28-05-1925 Kollum met
Frans OZINGA,
 * 02-08-1902 Kollum,
 † 14-06-1973 Noordbergum, krui-
 denier

- 1.2.3.5.8 **Johannes BARKMEIJER**,
 * 01-12-1901 Birdaard,
 bedrijfsleider houthandel
 Groningen
 † 13-06-1989 Haren (Gr.)
 x 04-12-1924 Groningen met
Klaartje NIEBORG,
 * 05-11-1902 Groningen
 d.v. Ipe NIEBORG,
 * 19-12-1877 Harkstede, houtstek-
 knecht
Grietje VAN DIJK,
 * 29-01-1874 Middelstum
 Kinderen: 1 Jan, 2 Ipe, 3 Trientje,
 4 Johannes, 5 Grietje, 6 Klaartje

- 1.2.3.5.9 **Kunje BARKMEIJER**,
 * 07-11-1904 Leek
 † 07-03-1986 Sneek
 x 12-03-1929 Kollum met
Eibertus Nicolaas VAN LOO,
 * 11-03-1904 Winsum(Fr.),
 † 12-01-1997 Sneek, predikant

- 1.2.3.5.10 **Sjiewwke BARKMEIJER**,
 * 29-10-1909 Leek
 † 28-02-1998 Ermelo
 x 28-11-1946 Kollum met
Jelle ZIJLSTRA,
 * 02-07-1904 Genum (Fr.),
 † 15-11-1996 Ermelo, longarts

- 1.2.6.5.1 **Levenloos kind**,
 * 17-08-1909 Groningen
 † 17-08-1909 Groningen

- 1.2.6.5.2 **Elizabeth BARKMEIJER**,
 * 01-03-1911 Groningen
 x 06-07-1934 Groningen met
Roelf K. DIJKHUIZEN,
 * 02-03-1905,
 † 11-03-1986 kinderarts

- 1.2.6.5.3 **Johanna Roelina BARKMEIJER**,
 * 06-04-1913 Groningen
 x 16-08-1940 Groningen met
Hendrik Johan BOUWMAN,
 * 11-08-1906 Veendam,
 † 24-08-1995 Eelde

- 1.2.6.9.1 **Berend Gerrit BARKMEIJER**,
 * 14-04-1910 Brilt, tandarts
 x 29-12-1949 Rotterdam met
Willemmina HOVING,
 * 20-05-1923 Amsterdam
 d.v. Jan Jacobus HOVING,
 * 23-01-1892 Amsterdam,
 † 19-07-1973
Anna Frederika Wilhelmina VELTHUIS,
 * 05-03-1892,
 † 08-03-1984
 Kinderen: 1 Annette Roline
 Geneviève, 2 Alle Reeuwert Jan

- 1.2.6.9.2 **Reeuwert BARKMEIJER**,
 * 07-06-1911 Brilt, landbouwer
 † 03-01-1973 Zuidhorn
 x 26-04-1939 Wieringerwaard met
Trijntje STRIJKER,
 * 26-06-1908 Winkel,
 † 06-04-1965 Groningen

d.v. Cornelis STRIJKER en Niesje
KEIZER
Kinderen: 1 Cornelia Roelfien,
2 Roelfien Niesje

Zesde generatie:

1.2.3.1.3.1 Antje Margaretha Wilhelmina
BARKMEIJER,
* 26-05-1922 Groningen
x 22-08-1945 Groningen met
Abram Pieter Jack Fortuin,
* 22-08-1922 Utrecht

1.2.3.1.3.2 Levenloos kind,
* 12-02-1926 Groningen
† 12-02-1926 Groningen

1.2.3.1.3.3 Joanna Maria Catharina
BARKMEIJER,
* 02-03-1927 Groningen
† 02-1979 ??
x 02-05-1947 Groningen met
Roelf Jacob DE WEYS,
* 07-10-1917 Wildervank

1.2.3.1.4.1 Antje BARKMEIJER,
* 21-07-1923 Dokkum
x 10-07-1951 Dokkum met
Piet BOERSMA,
* 28-09-1920 Dokkum

1.2.3.1.4.2 Ida Janna Gerarda BARKMEIJER,
* 17-12-1924 Dokkum

1.2.3.1.4.3 Sibbina Marie Catharina
BARKMEIJER,
* 17-12-1924 Dokkum

1.2.3.1.4.4 Catharina BARKMEIJER,
* 23-04-1928 Dokkum
x 30-03-1948 Dokkum met
Jan DIJKSTRA,
* 31-05-1927 Dokkum

1.2.3.1.5.1 Aaltje Gerarda Wilhelmina
BARKMEIJER,
* 22-02-1928 Groningen
x 03-01-1953 met
K.L. VAN DER VEEN

1.2.3.1.6.1 Froukje BARKMEIJER,
* 21-03-1928 Amsterdam
x 20-11-1948 Amsterdam met
Jacobus Pieter Gijsbertus SLOOS,
* 05-07-1916 Oegstgeest

1.2.3.1.6.2 Gerrit BARKMEIJER,
* 18-08-1931 Amsterdam
x 02-10-1956 Diemen met
C.M. VAN DRIE

1.2.3.1.6.3 Sjoerd BARKMEIJER,
* 10-04-1936 Amsterdam
x 25-04-1963 Amsterdam met
E. VAN LOON

1.2.3.3.3.1 Tjipke BARKMEIJER,
* 13-03-1921 Stroobos (Fr.)
x
Martina Hendrika LEENHEER,
* 05-02-1926 Barendrecht

1.2.3.3.3.2 Jurjen BARKMEIJER,
* 25-01-1922 Stroobos (Fr.)
† 06-10-1976 Groningen,
ongetrouwd

1.2.3.3.3.3 Douwe BARKMEIJER,
* 27-04-1923 Stroobos (Fr.),
directeur/eigenaar scheepswerf
x 02-02-1974 met
Pieterke DEGENHART,
* 11-03-1933 Nieuwolda

1.2.3.3.3.4 Pieter Abel BARKMEIJER,
* 05-01-1925 Stroobos (Fr.)
† 07-09-1998 Sappemeer,
ongetrouwd

1.2.3.3.3.5 Gerrit BARKMEIJER,
* 31-07-1929 Stroobos (Fr.)
x
Elfride ALTHAUS

1.2.3.3.4.1 Bonnie Alouisa Maria BARKMEIJER,
* 29-08-1943 Voorburg

1.2.3.3.4.2 Renee BARKMEIJER,
* 01-09-1944 Voorburg

1.2.3.3.4.3 Louise Jetske BARKMEIJER,
* 02-04-1950 Voorburg

1.2.3.3.5.1 Ytje BARKMEIJER,
* 12-10-1929 Stroobos (Fr.)
x 22-01-1953 Achtkarspelen met
Jan KAMMINGA,
* 02-10-1927 Stroobos (Fr.), vertegenwoordiger
z.v. Wiebe KAMMINGA,
* 13-02-1887 Gerkesklooster,

† 17-11-1959 Stroobos
Antje PEL,
 * 14-08-1887 Augustinusga,
 † 12-03-1965 Surhuizum
 Kinderen: 1 Wiebe, 2 Gerald
 Theo, 3 Betty Bonita, 4 Kenneth
 Edward
 Opmerking: Geëmigreerd naar
 Canada

- 1.2.3.3.5.2 **Bonje Jetske BARKMEIJER,**
 * 07-10-1930 Stroobos(Fr.), lerares,
 ongehuwd



Tjipke Barkmeijer
Geertje Jagersma

- 1.2.3.3.5.3 **Tjipke BARKMEIJER,**
 * 01-07-1932 Stroobos(Fr.),
 directeur/ eigenaar scheepswerf
 † 02-02-1987 Stroobos(Fr.)
 x 21-11-1957 met
Geertje JAGERSMA,
 * 04-08-1933 Haulerwijk
 d.v. Wijtse JAGERSMA,
 * 28-11-1900 Murmerwoude,
 † 21-08-1962 Groningen
Anna Jantje ZANDBERG,
 * 26-05-1903 Drachstercompagnie,
 † 27-11-1982 Haulerwijk
 Kinderen: 1 Gerrit, 2 Anna
 Jaenette, 3 Wijtse, 4 Jan,
 5 Baukje, 6 Arnold, 7 Jacqueline

- 1.2.3.3.5.4 **Jetske BARKMEIJER,**
 * 30-09-1933 Stroobos (Fr.),
 verpleegkundige, ongehuwd

- 1.2.3.3.5.5 **Jeltje Sibbeltje BARKMEIJER,**
 * 23-09-1934 Stroobos (Fr.), lerares,
 ongehuwd

- 1.2.3.3.5.6 **Antje Dieuwke BARKMEIJER,**
 * 26-02-1936 Stroobos(Fr.), ver
 pleegster
 x 26-03-1965 met
Bert LOOYENGA,
 * 21-10-1936 Bozum,
 † 11-10-1989 Aneurysma (Canada)
 Kinderen: 1 Brenda, 2 Denise,
 3 Anthony
 Opmerking: In 1951 geëmigreerd
 naar Canada; Bert was daar
 hoofdvertegenwoordiger

- 1.2.3.3.5.7 **Pier Jentje BARKMEIJER,**
 * 03-01-1938 Stroobos (Fr.),
 scheepsconstructeur
 x 1967 met
Jeltje LINDEBOOM,
 * 29-12-1945 Opende(Gr.), kraam
 verzorgster
 d.v. Auke LINDEBOOM,
 * 05-10-1904 Opeinde,
 † 01-06-1996 Buitenpost, agrariër
Aafke ZUIDERSMA,
 * 02-10-1908 Twijzel,
 † 19-04-1989 Leeuwarden
 Kinderen: 1 Gerrit, 2 Auke,
 3 Afina Baukje

- 1.2.3.3.5.8 **Tammo BARKMEIJER,**
 * 26-12-1938 Gerkesklooster,
 constructiebankwerker, afschrij
 ver, kwaliteitscontroleur
 scheepsbouw
 x 01-11-1968 Kloosterburen met
Catrarina Engelina Christina STIEKEMA,
 * 11-02-1947 Kloosterburen
 d.v. Jan Reinhard STIEKEMA,
 * 10-01-1908 Kloosterburen,
 † 14-10-1988 Groningen
Agatha Geziena Christina UNTIED,
 * 08-11-1914 Groningen,
 † 15-04-1988 Kloosterburen
 Kinderen: 1 Gertjan Gerardus
 Johannes Thomas (Gertjan)
 2 Christina Agatha Catharina
 Theresia (Cristha)
 3 Catharina Agatha Baukje
 Bouwina (Karin)

1.2.3.3.5.9 Popko Jan BARKMEIJER,

* 08-09-1940 Stroobos(Fr.), metaal
bewerker scheepsbouw
x 09-04-1965 Grootegast met

Jantje VAN DELLEN,

* 17-07-1938 Marum
d.v. Ate VAN DELLEN,
* 05-06-1905 Opende (Gr.),
† 26-01-1991 Opende (Gr.)
Geeske POOL,
* 03-03-1911 Drachten
Kinderen: 1 Geeske, 2 Baukje,
3 Gerrit Douwe

x 21-02-1949 Kollum met
Jeltje GANZEVOORT,
* 03-05-1923 Kollum,
† 30-06-1989 Kollum
d.v. Gooitzen GANZEVOORT,
* 12-04-1889 Kollum,
† 14-12-1954 Kollum
Jeltje DE ROOS,
* 27-09-1890 Minnertsga,
† 20-12-1953 Kollum
Kinderen: 1 Jan, 2 Jeltje,
3 Sibbeltje

1.2.3.3.5.10 Trijntje Wietske BARKMEIJER,

* 29-10-1941 Stroobos (Fr.)

1.2.3.3.5.11 Jan BARKMEIJER,

* 11-07-1943 Groningen
† 13-07-1943 Groningen

1.2.3.3.5.12 Detje Grietje BARKMEIJER,

* 14-08-1944 Stroobos (Fr.)
† 21-10-1985 Hoogezand,
ongetrouwd

1.2.3.5.1.1 Jantje BARKMEIJER,

* 12-07-1916 Nietap
† 29-07-1916 Nietap

1.2.3.5.1.2 Levenloos kind (m),

* 28-11-1920 Nietap
† 28-11-1920 Nietap

1.2.3.5.1.3 Jan BARKMEIJER,

* 17-05-1923 Nietap
† 14-01-1974 Drachten
x 14-09-1950 Bedum met

Heintje BOEKELO,

* 02-04-1922 Bedum
d.v. Freerk BOEKELO,
* 13-04-1890 Bedum,
† 16-02-1955 Bedum
Geertruida KOK,
* 21-01-1891 Leiderdorp,
† 17-09-1960 Bedum
Kinderen: 1 Douwe, 2 Jantje,
3 Freerk, 4 Geertruida, 5 Marten

1.2.3.5.1.4 Thys BARKMEIJER,

* 08-02-1928 Drachten
† 03-03-1928 Drachten

1.2.3.5.3.1 Jan BARKMEIJER,

* 03-04-1921 Kollum, houthande-
laar

1.2.3.5.3.2 Sibbeltje BARKMEIJER,

* 04-10-1933 Kollum
x 24-06-1953 Kollum met
Klaas BEKKER,
* 13-07-1925 Kollum
Kinderen:

1.2.3.5.3.3 Pieter BARKMEIJER,

* 04-10-1933 Leeuwarden, hout-
handelaar
x 12-09-1958 Grijpskerk met
Anje Geertje SOLDAAT,
* 27-04-1933 Grijpskerk
d.v. Jelte SOLDAAT,
* 14-12-1900 Kommerzijl,
† 21-01-1975 Grijpskerk
Maria Hindriktje VELT,
* 21-04-1897 Tjuchem,
† 03-11-1984 Zuidhorn
Kinderen: 1 Jan, 2 Jelte, 3 Jacob,
4 Maria Hindriktje

1.2.3.5.4.1 Trientje BARKMEIJER,

* 18-09-1931 Kollum
† 11-12-1944 Kollum

1.2.3.5.4.2 Pieter BARKMEIJER,

* 14-07-1938 Kollum
† 11-12-1944 Kollum

1.2.3.5.4.3 Grietje BARKMEIJER,

* 10-02-1940 Kollum
† 11-12-1944 Kollum

1.2.3.5.8.1 Jan BARKMEIJER,

* 22-09-1925 Groningen
x 30-11-1951 Slochteren met
Hinderkien MOESKER,
* 23-11-1923 Hellum
d.v. Sake MOESKER en Cornelia
DE MUNCK
Kinderen: 1 Kornelia, 2 Johannes,
3 Claartje, 4 Marianne Christine

1.2.3.5.8.2 Ipe BARKMEIJER,
* 25-03-1927 Groningen
x 03-05-1955 Groningen met
Geertruida Wubbertha GRAAFHUIS,
* 14-05-1932 Groningen
Kinderen: 1 Johannes, 2 Nicolaas,
3 Anthony

1.2.3.5.8.3 Trientje BARKMEIJER,
* 31-05-1929 Groningen
x 10-09-1957 Groningen met
Arjen ANDRINGA,
* 13-03-1927 Holwerd

1.2.3.5.8.4 Johannes BARKMEIJER,
* 29-01-1934 Groningen
† 09-09-1939 Groningen

1.2.3.5.8.5 Grietje BARKMEIJER,
* 29-07-1937 Groningen
x 14-12-1965 Groningen met
Karel VERLIND,
* 05-01-1937 Groningen

1.2.3.5.8.6 Klaartje BARKMEIJER,
* 05-11-1940 Groningen
x 03-06-1965 Groningen met
Klaas WEZEMAN,
* 20-02-1940 Groningen

1.2.6.9.1.1 Annette Roline Geneviève
BARKMEIJER,
* 05-01-1951 Rotterdam
x 20-06-1981 Rhon met
Jan Arend VAN DIJK,
* 07-08-1948 Harculo

1.2.6.9.1.2 Alle Reeuwert Jan BARKMEIJER,
* 03-06-1952 Rotterdam, ARBO-
deskundige, ongehuwd

1.2.6.9.2.1 Cornelia Roelfien BARKMEIJER,
* 09-02-1940 Brilt
x
Wolfgang Wollny, gescheiden

1.2.6.9.2.2 Roelfien Niesje BARKMEIJER,
* 07-10-1941 Brilt, ongehuwd

* 21-05-1958 Creil
Kinderen: 1 Tjeerd, 2 Dietrik,
3 Alyanne

1.2.3.3.5.3.2 Anna Jaenette BARKMEIJER,
* 09-06-1959 Stroobos (Fr.)
x 22-05-1981 met
Folkert VAN DER KOOL,
* 15-02-1955 Sint Annaparochi
Kinderen: 1 Steffen Sjoerd,
2 Geertje, 3 Sanne

1.2.3.3.5.3.3 Wiltse BARKMEIJER,
* 24-07-1960 Stroobos (Fr.)
x 17-03-1989 met
Stiena HOFSTEDE,
* 05-03-1962 Surhuisterveen
Kinderen: 1 Martijn, 2 Geanne

1.2.3.3.5.3.4 Jan BARKMEIJER,
* 28-07-1961 Stroobos (Fr.)
x 24-06-1987 met
Thea DIJKSTRA,
* 09-06-1964 Oudwoude
Kinderen: 1 Ingrid, 2 Lisette,
3 Tim

1.2.3.3.5.3.5 Baukje BARKMEIJER,
* 15-07-1962 Stroobos (Fr.)
x 07-11-1986 met
Jesus Alberto Gomez RUSSI,
* 29-07-1962 Bogota
Kinderen: 1 Gerrie, 2 Marit, 3 Jeff

1.2.3.3.5.3.6 Arnold BARKMEIJER,
* 15-01-1964 Stroobos (Fr.)
x 12-12-1994 met
Adriana FONSECA,
* 06-04-1971 Rio de Janeiro
Kinderen: 1 Djorn, 2 Kevin

1.2.3.3.5.3.7 Jacqueline BARKMEIJER,
* 15-05-1965 Stroobos (Fr.)
x 28-12-1986 met
Hendrik Eelke SOLLE,
* 08-06-1964 Lutjewoude
Kinderen: 1 Marijke, 2 Jolanda,
3 Andre, 4 Jelle

Zevende generatie:

1.2.3.3.5.3.1 Gerrit BARKMEIJER,
* 14-04-1958 Stroobos (Fr.),
hoofd bedrijfsbureau
x 16-04-1982 Metslawier met
Wieke STEEGSTRA,

1.2.3.3.5.7.1 Gerrit BARKMEIJER,
* 15-11-1968 Stroobos(Fr.), elektro-
monteur scheepsbouw
x 24-02-1995 met
Greta VERBEEK,
* 27-04-1971

1.2.3.3.5.7.2 Auke BARKMEIJER,
 * 11-01-1970 Stroobos (Fr.), onder -
 houdsmonteur
 x 11 mei 2000 met
 Maaïke KRACHT,
 * 30-12-1974 Gerkesklooster

1.2.3.3.5.7.3 Afina Baukje BARKMEIJER,
 * 19-08-1973 Groningen, horeca
 medewerkster

1.2.3.3.5.8.1 Gertjan Gerardus Johannes Thomas
 BARKMEIJER,
 * 12-03-1970 Kloosterburen
 samenwonend met
 Janita LANENGA,
 * 06-02-1972 Eenrum

1.2.3.3.5.8.2 Christina Agatha Catharina
 Theresia BARKMEIJER,
 * 15-01-1972 Kloosterburen
 samenwonend met
 Marcel VAN HERPEN,
 * 24-12-1971 Drachten

1.2.3.3.5.8.3 Catharina Agatha Baukje Bouwina
 BARKMEIJER,
 * 05-04-1973 Kloosterburen
 samenwonend met
 Jan HOVENKAMP,
 * 03-04-1971 Groningen

1.2.3.3.5.9.1 Geeske BARKMEIJER,
 * 28-05-1966 Drachten
 x 07-06-1991 Achtkarspelen
 met
 Hillebrand KOMRIJ,
 * 10-11-1962 Stroobos (Gr.)
 Kinderen: 1 Judith, 2 Esther

1.2.3.3.5.9.2 Baukje BARKMEIJER,
 * 26-06-1968 Gerkesklooster

1.2.3.3.5.9.3 Gerrit Douwe BARKMEIJER,
 * 23-03-1972 Gerkesklooster

1.2.3.5.1.3.1 Douwe BARKMEIJER,
 * 28-09-1951 Drachten
 x 12-12-1973 Zeist met
 Jenneke Geertruida VAN BOVEN,
 * 26-08-1951 Den Haag
 Kinderen: 1 Jan, 2 Frank, 3 Rein

1.2.3.5.1.3.2 Jantje BARKMEIJER,
 * 10-02-1953 Drachten

x 14-12-1983 Heerde met
 Nicolaas Jacob BAKKER,
 * 10-05-1948 Krimpen a/d IJssel
 Kinderen: Geen

1.2.3.5.1.3.3 Freerk BARKMEIJER,
 * 30-12-1955 Drachten, metaalbe-
 werker, ongehuwd

1.2.3.5.1.3.4 Geertruida BARKMEIJER,
 * 29-09-1957 Drachten
 x 04-09-1987 Apeldoorn met
 Jan LEIJENHORST,
 * 06-04-1953 Amersfoort

Freerk Barkmeijer
 al 10 jaar als
 lasser jaar werk-
 zaam bij
 Barkmeijer
 Stroobos B.V.



Kinderen: 1 Jan Jan, 2 Hennalie

1.2.3.5.1.3.5 Marten BARKMEIJER,
 * 27-10-1959 Drachten, ongehuwd

1.2.3.5.3.1.1 Jan BARKMEIJER,
 * 06-12-1949 Kollum
 x 24-11-1972 Kollum met
 Akke BOUMA
 Kinderen: 1 Jan, 2 Anne, 3 Inge

1.2.3.5.3.1.2 Jeltje BARKMEIJER,
 * 07-01-1953 Kollum
 x
 Iko ZIJLSTRA,
 * 13-07-1938 Kollum
 Kinderen: 1 Andries Jan, 2 Jellie
 Elisabeth, 3 Selma Geertdina

1.2.3.5.3.1.3 **Sibbeltje BARKMEIJER,**
 * 15-10-1955 Kollum
 x
 Tjitse HOGENDORP,
 * 14-12-1954 Kollum
 Kinderen: 1 Jelly, 2 Tyneke

1.2.3.5.3.3.1 **Jan BARKMEIJER,**
 * 20-09-1959 Kollum, houthande-
 laar
 x 09-06-1993 Bilthoven met
 Johanna Aster DIRKSEN,
 * 11-09-1965 Amersfoort
 d.v. Hendrik DIRKSEN en Sophia
 Johanna VAN DEN BORN
 Kinderen: 1 Sophia Irene, 2 Kars
 Pieter, 3 Hidde Hendrik

1.2.3.5.3.3.2 **Jelte BARKMEIJER,**
 * 20-12-1960 Kollum

1.2.3.5.3.3.3 **Jacob BARKMEIJER,**
 * 13-10-1965 Kollum, houthande-
 laar
 x 15-06-1989 Kollum met
 Janine Annelies AKKERMAN,
 * 24-04-1967 2e Exloërmond
 Kinderen: 1 Joren Pieter, 2 Brent
 Wiebren, 3 Sigrid Joanne

1.2.3.5.3.3.4 **Maria Hindriktje BARKMEIJER,**
 * 26-03-1970 Kollum
 samenwonend met
 Arjen Jan VERHOEFF,
 * 03-09-1963 Oostmahorn
 Kinderen: 1 Emma Anje

1.2.3.5.8.1.1 **Kornelia BARKMEIJER,**
 * 24-09-1953 Groningen
 x 25-08-1977 Haren met
 Berend SPOELSTRA,
 * 07-01-1953
 Kinderen: 1 Renze Leonard, 2 Jan
 Christiaan, 3 Henderieke
 Clarianne, 4 Maaïke Christine

1.2.3.5.8.1.2 **Johannes BARKMEIJER**
 * 07-09-1955 Groningen, arts
 x 06-09-1979 Zuidlaren met
 Houkje DAM,
 * 13-02-1953 Zuidlaren
 Kinderen: 1 Anne Jan,
 2 Henderico Deodaard Johannes,
 3 Claartje Sijtske

1.2.3.5.8.1.3 **Claartje BARKMEIJER,**
 * 19-08-1957 Paterswolde

1.2.3.5.8.1.4 **Marianne Christine BARKMEIJER,**
 * 16-11-1964 Paterswolde

1.2.3.5.8.2.1 **Johannes BARKMEIJER,**
 * 11-01-1958 Zwolle
 x 03-10-1980 Emmen met
 Geertje DE VRIES,
 * 28-08-1958 Winneweer
 Kinderen: 1 Karin, 2 Ingrid

1.2.3.5.8.2.2 **Nicolaas BARKMEIJER,**
 * 20-03-1960 Zwolle

1.2.3.5.8.2.3 **Anthony BARKMEIJER,**
 * 03-06-1964 Emmen

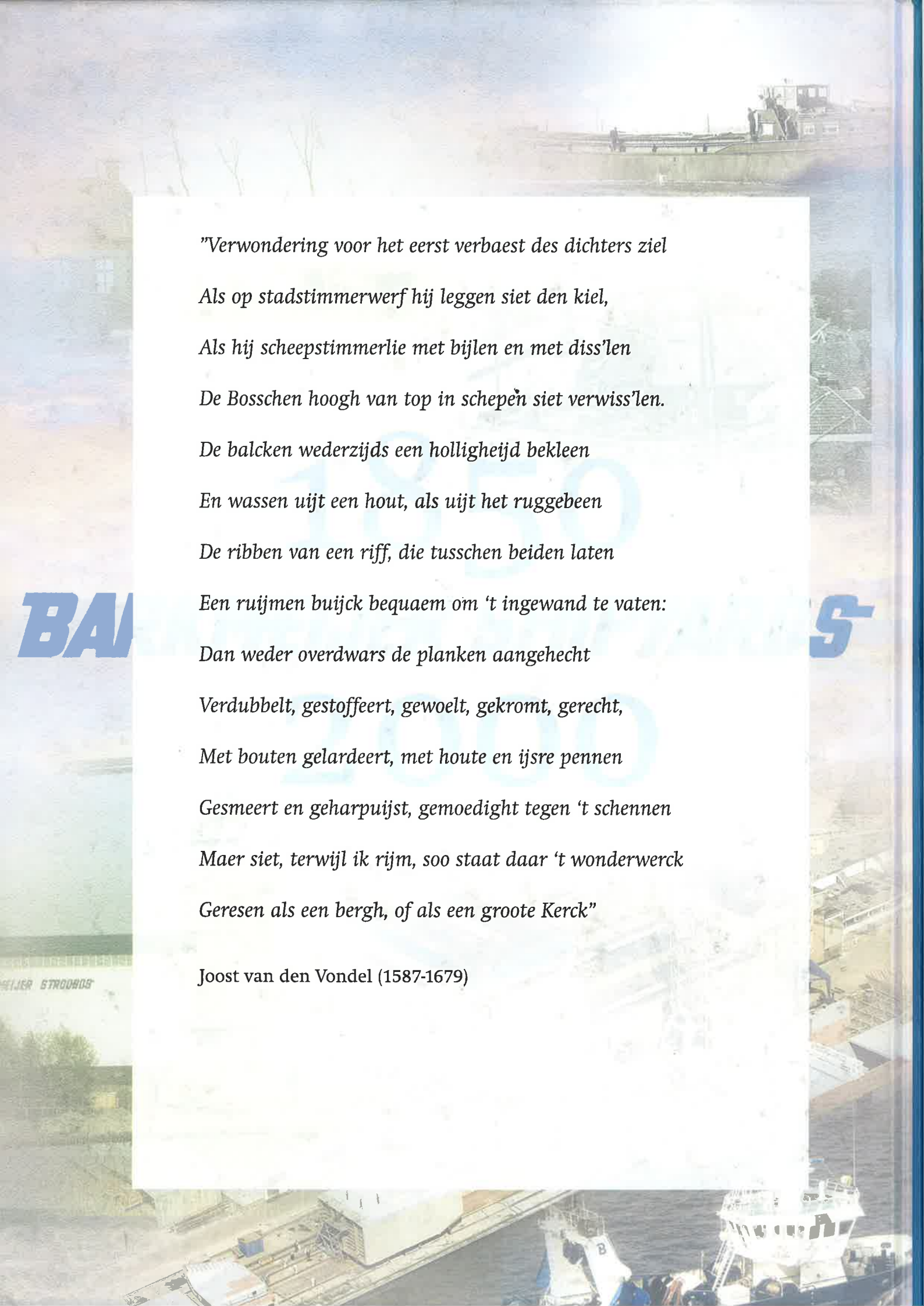
Literatuurlijst

148

- Alma, R.H. en Ebbens, F.J.*,
Groninger Kwartierstatenboek, Groningen,
1988.
- Bosgraaf, R.*,
Handel en Ambacht in Kollum, 1978.
- Doedens, H.*,
De historie van de Meerweg
- Eekhoff, W.*,
Beknopte geschiedenis van Friesland,
Groningen, 1976.
- Eekhoff, W.*,
Friesland in 1815, Leeuwarden, 1865.
Encyclopedie van Friesland, Amsterdam, 1958.
- Historische kring Zuidhorn*,
Gisteren voor de lens, 1983.
- Historische kring Zuidhorn*,
Geschiedenis van Zuidhorn, 1986.
- Hoek, S. van der*,
Polderliefde, 1988.
- Ligterink, C.H.*,
Tussen Hunze en Lauwers, Groningen, 1968.
- Mol, J.A., P.H. Noomen en J.H.P. van der Vaart*,
Achtkarspelen-zuid/Eestrum,
Leeuwarden, 1990.
- Molen, S.J. van der*,
Achtkarspelen, Leeuwarden 1977.
- Molen, S.J. van der*,
Feenster vlucht 1576-1976, Surhuisterveen,
1976.
- Salverda, J.*,
Van turfvaart tot volksvermaak, Sneek, 1986.
- Schuit, K. van der*,
Gerkesklooster-Stroobos het dorp dat leeft.
- Visser, H. en G.W. Kattenbeld*,
Het Westerkwartier in woord en beeld,
Zuidhorn, 1986.

Geraadpleegde archivalia

- Archief Doedens, H., Roden.
- Archief Nieuwsblad van Noord-Oost Friesland,
Kollum.
- Archief Oostmeijer, J., Groningen.
- Archief Scheepswerf Barkmeijer Stroobos.
- Familiearchief Barkmeijer, D., Kropswolde.
- Familiearchief Barkmeijer, J., Haren.
- Familiearchief Barkmeijer-Jagersma, G., Drachten.
- Gemeentearchief Achtkarspelen, Buitenpost.
- Gemeentearchief Groningen, Groningen.
- Gemeentearchief Grootegast, Grootegast.
- Noordelijk Scheepvaartmuseum, Groningen.
- Rijksarchief in Friesland, Leeuwarden.
- Rijksarchief in Groningen, Groningen
- Veenkoloniaal Museum, Veendam.



"Verwondering voor het eerst verbaest des dichters ziel

Als op stadstimmerwerf hij leggen siet den kiel,

Als hij scheepstimmerlie met bijlen en met diss'len

De Bosschen hoogh van top in schepēn siet verwiss'len.

De balcken wederzijds een holligheijd bekleen

En wassen uijt een hout, als uijt het ruggebeen

De ribben van een riff, die tusschen beiden laten

Een ruijmen buijck bequaem om 't ingewand te vaten:

Dan weder overdwers de planken aangehecht

Verdubbelt, gestoffeert, gewoelt, gekromt, gerecht,

Met bouten gelardeert, met houte en ijsre pennen

Gesmeert en geharpuijst, gemoedight tegen 't schennen

Maer siet, terwijl ik rijm, soo staat daar 't wonderwerck

Geresen als een bergh, of als een groote Kerck"

Joost van den Vondel (1587-1679)