

Sally Kikkert. MON DESIR – BETA – LIS – INVOTIS

Op 23 april 2014 had Albert Wolting een interview met schipper Sally Kikkert

Vier jaar naar school

Harm Kikkert was een Hoogeveense schipper. Hij voer op een klipper die gebouwd was op de werf van Duivendijk in Lekkerkerk. Het schip heette 'MON DESIR' dat betekent 'mijn verlangen'. Toen Harm in 1942 in Hoogeveen lag werd zijn zoon Sally geboren. Dat gebeurde niet aan boord maar op Haagje nummer 13. Sally was tot zijn 8^e jaar aan boord en ging toen in Groningen naar het internaat en naar school. Voor schipperskinderen gold toen een leerplicht vanaf 8 jaar. Hij ging naar Groningen omdat zijn grootouders van moeders kant in Groningen aan de wal gingen wonen. Sally was achteraf liever in Sneek naar school gegaan. Daar waren meer vrienden van hem op school.



Bij zijn ouders aan boord

Toen Sally 12 jaar was had hij zijn opleiding voltooid en kwam bij zijn ouders aan boord. Ze voeren overal naar toe met de 'MON DESIR'. Van Rotterdam met graan naar Limburg. Met cement van de ENCI in Maastricht naar Meppel. Ook voeren ze op de Rijn in Duitsland naar verschillende bestemmingen. Ze waren eens onderweg naar Nieuw Amsterdam om een nieuwe vracht op te halen. Toen ze op de Hoogeveense Vaart in de sluis van Echten lagen begon de motor een vreemd geluid te maken. De 8 cilinder Stork bleek kapot te zijn. De reis werd afgezegd. Het schip werd naar Boterman in Zwolle gebracht. Daar werd een nieuwe motor ingebouwd.

Onderhoud in Hoogeveen

Op een bepaald moment ging Harm vast op Hoogeveen varen. Hij bracht zand en grint naar Bakker. Dat heeft hij 2 jaar gedaan. Van tijd tot tijd moest het schip voor onderhoud en keuring naar de werf. Om de 2 jaar werd het schip door de verzekering gekeurd. Dan werd gekeken of het vlak, de bodem, de kimmén en de ronding tussen vlak en zijkant nog dik genoeg waren. Afhankelijk van de grootte van het schip moest het staal een minimum dikte hebben. Er werd dan een gaatje in het vlak geboord en dan mat de expert van de verzekering de dikte. Was het te dun, dan werd er een plaat overheen gezet. Dubbelen noemde men dat.

Harm Kikkert ging bij Gerrit Scholten in Hoogeveen aan de werf. De werf had een helling met een aantal rails naast elkaar. De rails liepen een eind onder water door. Op de rails stonden zware karren. Als een schip nu op de werf moest, liet men de karren onder water zakken. Het schip voer boven de karren. Aan het uiteinde van de karren staken lange palen boven water uit. Daar werd het schip aan vast gemaakt. Daarna werden de karren met lieren uit het water getrokken en namen het schip mee omhoog.



Op de werf begonnen ze direct met Harm over verlenging van het schip te praten. Harm wou er niets van weten. Het was najaar en dan was er veel vracht te vervoeren onder andere suikerbieten vanuit de Noordoostpolder. Een verlenging van het schip nam veel tijd in beslag, dus het verkeerde moment. Kikkert zei: 'ik heb geen tijd en geen geld voor verlenging'. Het schip werd gekeurd en geteerd. Daarna zou het weer te water. Halverwege was er 'opeens' een lier kapot. Het schip bleef steken. Weer begon de werfbaas over verlengen van het schip. Kikkert ging overstag. Na verlenging kon de 'MON DESIR' 220 ton lading vervoeren. Achteraf zei Harm: 'ik had hem nog groter moeten maken.'

Een tweede schip, de BETA

In 1965 kocht Kikkert er een schip bij. Het was een zogenaamde spits. Een spits is een Frans kanalschip 38,00 meter lang en 5,10 meter breed, 350 ton groot. Deze schepen pasten precies in de Franse sluisen. Veel van deze kanalen en sluisen waren door Napoleon aangelegd. Een deel is nog steeds in gebruik. Harm had het schip gekocht om zijn zoons er op te laten varen.

Het werd 'BETA' de tweede' genoemd. Kosten 40.000,00 gulden. Sally en zijn broer moesten het terug verdienen. Het schip was geen succes, er mankeerde nog al wat aan. Maar er zat ook geen snelheid in. Het model heet spits maar dit soort schepen hebben een volle vlakke kop. Het achterschip had een zogenaamde paardenkont. Dat was bolrond en laat het water niet gemakkelijk los.

Eens waren de gebroeders Kikkert met suikerbieten onderweg naar Hoogkerk. Sally deed een rondje over het schip en zag dat de roeiboort tegen het schip lag te bonken. Het beschadigde de verf. Onder het varen stapte hij in de boot om hem recht achter het schip te laten meedrijven. Toen schoot het touw los. Terwijl de 'BETA' door voer dreef Sally in de boot op het Prinses Margrietkanaal. Er passeerde de 'BETA' een collega. De stuurhutten

gingen open en de schippers groetten elkaar. 'Waor must naor tou?' vroeg de Groninger schipper. Naar Hoogkerk was het antwoord. De reis werd vervolgd en broer had niet in de gaten dat Sally daar ergens achter hem in de roeiboot dreef. De collega passeerde Sally kwam uit de stuurhut en vroeg: 'most ook naor Hoogkark?' Ja riep Sally. De Groninger voer verder. Uiteindelijk keek de schipper van de 'BETA' achterom en zag Sally drijven. Hij stopte en uiteindelijk zijn ze samen naar 'Hoogkark' gevaren.

Sally zelfstandig

Na 4 jaar met de 'BETA' te hebben gevaren werd het schip geruild met die van Piet Bruinsslot. Deze had een mooie spits en wilde stoppen met varen. Er was een saneringsregeling. Schippers die stopten met varen en hun schip lieten slopen kregen een pensioen. Sally was inmiddels eigenaar van de 'BETA' en moest 50.000 gulden bijbetalen met deze de ruil. DE 'BETA' is toen gesloopt. De nieuwe spits werd naar een waterbloem genoemd: 'LIS'. Er zijn meer schepen die 'LIS' heten maar dan is het een afkorting van 'leven is strijd'. Het domicilieadres werd van Hoogeveen veranderd in Amsterdam. Sallys broer ging met de 'NOVA SPES' varen. In de jaren 1979 tot 1981 werd vast op Hoogeveen gevaren naar de betoncentrale met grint vanaf de Beneden Rijn naar Hoogeveen.

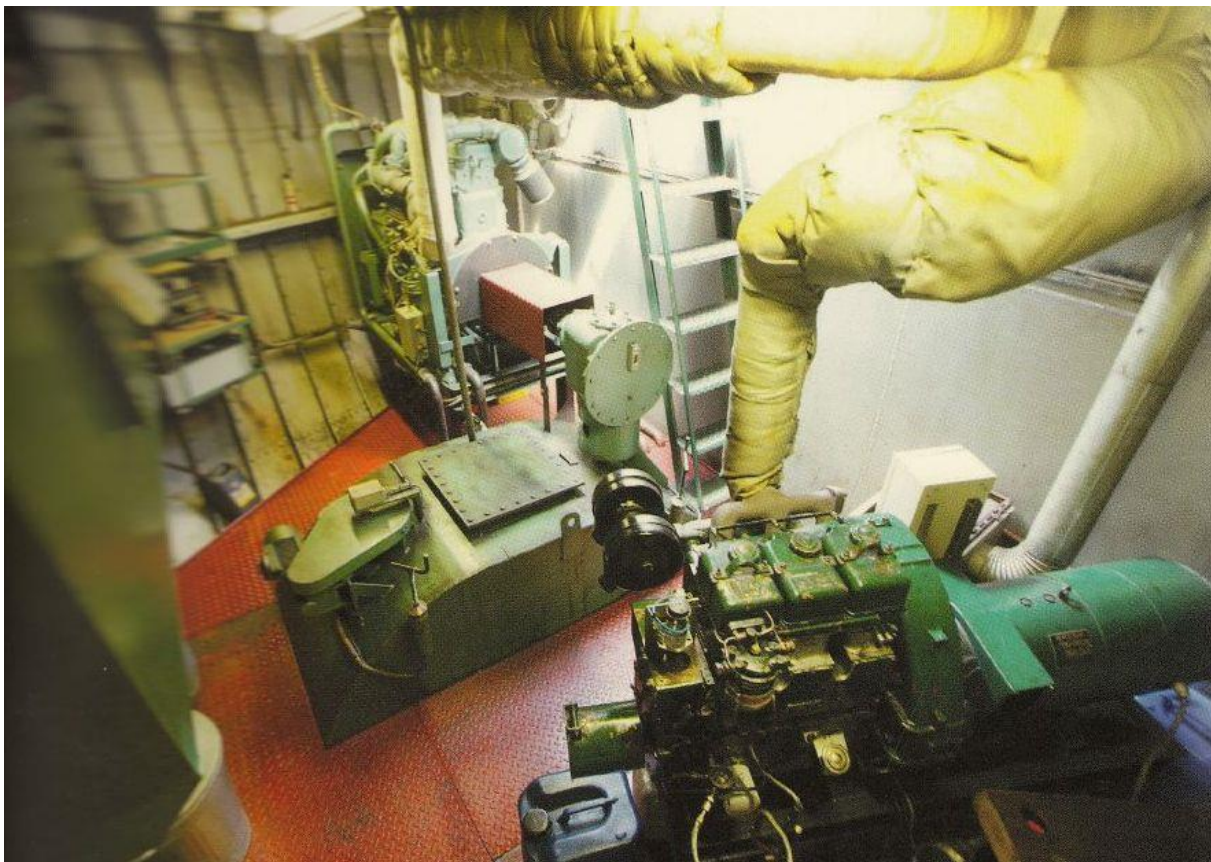
In die jaren voer Jaap Hartenhof met zijn spits de 'JETTA' ook al vast op Hoogeveen. Jaap Hartenhof bracht december 2013 zijn laatste reis naar Hoogeveen. De huidige 'JETTA', een kempenaar van 600 ton, wordt in mei 2014 in Kampen gesloopt.

Bijna dertig jaar met de INVOTIS

In 1981 kocht Sally Kikkert een Duits kanalschip van 500 ton, een schip wat hij altijd graag had gewild. Voor die jaren groot en snel. Er stond een langzaam lopende MWM motor in. Hij noemde het schip 'INVOTIS'. Over het algemeen zat Sally in de 'vrije' vaart. Het vrije werk was naar het buitenland, dat werd via een bevrachter aangenomen.



Het binnenlandse vervoer liep via de schippersbeurs. Als de schipper zich meldde op de beurs kreeg hij een nummer. Was er ladingaanbod, dan werd de reis afgeroepen. Bijvoorbeeld: 200 ton maïs van Rotterdam naar Leeuwarden. Te laden in de Maashaven op donderdagmorgen 7.00 uur. Voor f 6,00 per ton. De schippers die deze reis wel wilden doen, riepen hun nummer. Het laagste nummer kreeg de reis. Eind jaren '90 werd de snelweg A37 verdubbeld. Per schip werd gebroken asfalt uit Utrecht aangevoerd. Eén van de schepen die dat deed was de 'INVOTIS' van Sally Kikkert, nu domicilie Meppel. In de jaren die volgden voer de 'INVOTIS' meestal op de vrije markt of soms via de schippersbeurs. De visie van Europa is een vrije marktwerking. Daarom werd in 1998 het beurssysteem afgeschaft. Schippercollega's werden concurrenten. Soms werd er onder kostprijs gevaren. Banken financierden liever een duur nieuwbouwschip dan een goedkoop ouder schip aan een startende schipper.



Sally stopt met varen

Toen kwam 2008, de vervoersmarkt klapt altijd als eerste in elkaar bij crisis. De vrachten werden zo laag dat Sally Kikkert geen zin had om daar nog voor te varen. Hij ging met de INVOTIS tegen de kant. Dan lag hij weer een poosje in Zwartsluis en dan weer eens in Meppel of Rogat. Uiteindelijk wist hij het schip te verkopen en werd het naar Senegal geëxporteerd.

Sinds enkele jaren heeft Sally Kikkert een gewoon huis. Altijd heeft hij met zijn vrouw en kinderen op een schip gewoond. Hoe klein de woonoppervlakte ook was, zij voelden zich

goed aan boord. Nog vaak missen zij het geruststellende geluid van de motor van het schip. Als rustend schipper woont hij nu in Zwartsluis. Wel vaart Sally Kikkert nog regelmatig als aflokapitein op een passagiersschip op de Rijn, Moezel en Main.

Met de verkoop van het laatste schip kwam opnieuw een Hoogeveens schippersgeslacht definitief aan de wal.

Albert Wolting
(23 april 2014)

Nawoord door Albert Wolting:

Schippers stoppen met varen. Schepen varen door. De 'MON DESIR' is weer onder zeil gebracht en vaart nu als charterschip op het IJsselmeer. De 'INVOTIS' is geëmigreerd naar Senegal, bestemd voor de riviervaart. Dat is uniek. De meeste van dit soort schepen, en zeker met een oude langzaam lopende motor worden tegenwoordig gesloopt. Er is een boek dat heet "Schepen die blijven". Daar kun je weer een paar oudjes aan toevoegen!



