

Cor van Brug (80) had tijd van zijn leven op sleepboten van P. Smit

Met rivierwater ingeënt

Door Corine Nijenhuis

‘Dat ik machinist wilde worden en geen kapitein, dat is genetisch bepaald.’ Volgens zijn moeder wist Cor van Brug (80) het al toen hij vijf jaar was. Dat was misschien vroeg, maar niet vreemd. Niet alleen zijn vader, maar ook zijn grootvader werkte in de machinekamer. De eerste op een ‘moderne’ sleper, de tweede op een stoomsleepboot.

De liefde voor de machine begon aan boord van de stoomsleepboot. Cor's grootvader voer voor sleepdienst P. Smit. Op de Haagse dienst. Die sleepte sleepschepen over de Schie, via Delft naar Den Haag. In het weekend lag de sleper afgemeerd in de Parkhaven. 'Dan nam opa mij mee als hij ging kijken of het vuur in de ketel er nog goed bijlag. Het gezin Van Brug woonde vlakbij de Nieuwe Maas, dichtbij de Feijenoordkade, vader voer bij Van Ommeren, dus vrouw en kinderen bleven thuis. In de buurt wemelde het van de schippers: kapiteins en machinisten, veel ervan uit de Rijnvaart. De kinderen uit de buurt zwommen tussen de sleepboten die lagen afgemeerd aan de kade. 'Veel Duitse radersleepboten, die mensen vonden het wel leuk, die zwemmende jongens.' Als Cor het vroeg, dan mocht hij in de machinekamer kijken. 'Die nieuwsgierigheid, die is er altijd geweest.'

LTS

Hij ging naar de technische school voor scheepsbouw toen hij 12 jaar was. 'Mijn ouders vonden dat iemand die machinist wilde worden ook wel wat machinebankwerk moest kunnen doen.'

Toen hij klaar was met de LTS

deed Cor een vervolopleiding bij scheepswerf Wilton-Feijenoord, waar zijn vader inmiddels werkte. Hij leerde omgaan met draai- en freesbanken en toen hij 16 was stapte hij met zijn diploma op zak naar sleepdienst P. Smit. Hij kon meteen beginnen als matroos-motordrijver.

Cor keek met bewondering naar de tientallen sleepboten die het bedrijf rijk was. De A-boten vond hij het mooist. Het waren de grootste en sterkste boten voor de stad, ze sleepten zeeschepen van de rivier naar een aanmeerplek. Toen hij op zo'n A-boat aan het werk kon, was hij dolblij. Al draaide hij er diensten van 12 uur, van half 6 tot half 6, overdag of 's nachts. 'We sleepten binnenkomers of weggaanders. Ons gebied heette "Voor de stad", dat liep vanaf de Maasbruggen tot Pernis als het er druk was. Daar werkten we dan de tankers naar binnen.'

Bijvullen en poetsen

Soms sleepten ze met wel zes boten tegelijk. Op elke A-boat stond vier man: de kapitein, de machinist, de matroos-motordrijver en een matroos. 'Die laatste was echt voor het dek. Mijn hoofdwerkzaamheden lagen in de machinekamer.'



Cor van Brug aan het werk op de Frankrijk, zijn favoriete A-boat van sleepdienst P. Smit. (Foto collectie Cor van Brug)

Het was een gelukkige keuze: 'Ik hou van machines, maar ook van het leven aan boord. Daar valt altijd wel wat te rommelen.'

Zijn werk bestond uit smeren en olie bijvullen. En uit koperpoetsen. 'Véél koperpoetsen.' Daarnaast controleerde hij accu's, onderhield de lenspompen, draaide startlucht met de compressor en stroom met de hulpmotor om de accu's op te laden. Hij voer met een vaste ploeg. Tot zijn 19de. Toen trouwde hij met Kitty en moest daarna het leger in. Bij terugkomst stapte hij weer aan boord van een sleper van Smit. Om na zijn werkdagen van 12 uur naar de avondopleiding tot machinist binnenvaart te gaan, om zijn diploma A te halen. 'En daarna klom ik zachtjesaan op naar de "vliegende schotels".'

Sleepschepen

Die boten waren niet groot, er stond een 150 pk Caterpillar in,

ze voeren met twee man. 'Dan was je als machinist niet alleen verantwoordelijk voor de motor, je moest ook vastmaken.'

Ze brachten sleepschepen naar de Maashaven, waar een graanlevator wachtte, of voeren naar de Steenplaat bij De Kuip. Daar lagen veel sleepschepen te wachten op een sleepboot die ze de Rijn op voer. 'Die moesten wij dan aanpikken, soms gingen er wel een stuk of vijf in één sleep.'

Een keer ging het fout, de staal draad zat met een verkeerde slag om de beting gedraaid. Toen die lossloeg trok de draad Cor's wenkbrauw open. In het ziekenhuis werd het gehecht. De chirurg zette Cor op een operatietafel, maar die bleek niet geborgd. 'Kwam ik voor een open wenkbrauw, ging ik bijna met mijn poot in het gips naar huis.'

Promotie

Na zijn A-diploma wilde Cor al snel zijn B-diploma halen, maar hij was te jong om het praktijkexamen te mogen doen. Dus haalde hij maar vast zijn theoriediploma, want het verlangen vooruit te komen maakte hem ongeduldig. Toen hij dan eindelijk 20 werd, deed hij direct examen om daarna als machinist te gaan varen op de B-boten van de sleepdienst.

Het werk was afwisselend. Naast sleepwerk brak hij het ijs rond de pijlers van de Moerdijkbruggen, samen met de stoomboot Christiaan Brunings.

Maar hoe leuk hij die sleepers ook vond, Cor's hart lag bij de A-boten. 'Want die zijn 500 of 600 paard en de B-boten maar 300 paard. Die slepen kleinere schepen, tot 9000 ton. De A-boten doen de grotere zeeschepen.'

De promotie volgde gelukkig spoedig. Op zijn 23ste was hij wat hij als kind wilde zijn: meester op een A-boat.

Deuren dicht

Cor deed zijn werk met enthousiasme: 'Het gescheur aan zo'n groot schip, geweldig was dat.' Al was het nooit zonder risico. 'Soms ging een zeeschip met de kont naar binnen, dan lagen de

sleepboten haaks op het schip.' Het kon er ruig aan toe gaan. 'Dan deed ik de machinekamerdeuren dicht, want je zou de eerste niet zijn die kapseisde. Er zijn er best wat gezonken. Bang ben ik nooit geweest, maar ik zorgde wel dat ik aan de hoge kant bleef en eruit kon als dat nodig was.'

Want dat het mis kon gaan, daarvan was Cor zich altijd bewust. Hetgeen het ook spannend maakte. Zoals die keer dat de sleepkabel van een van de voorste sleepboten brak. 'Het zeeschip, een weggaander, liep zo de steiger in.' Om er weer uitgetrokken te worden door de sleepboten. 'Net als de wegwaaiers die soms bij storm van de boeien sloegen.'

Bevelen

Samenwerking was het belangrijkste. Tussen de sleepboten onderling en met de loods op het zeeschip. 'Hij gaf de bevelen. Vertelde wie waar moest vastmaken en riep dan over de radio: tikkie stuurboord, tikkie bakboord.'

'Het gescheur aan zo'n groot schip, geweldig was dat'

In de jaren vóór de moderne communicatiemiddelen gebeurde dat met een fluitje. Eén keer betekende naar stuurboord, twee keer naar bakboord en drie keer achteruit. Het waren mooie tijden vol mooie herinneringen. Zoals die aan de bananenschepen. 'Als je daar de loods aan boord bracht, lieten ze een stam bananen zakken. Die stopten we in kranten in de kast. Aten we een week lang bananen.'

Cor bleef tot 1967 varen op de A-boten. Toen trad de automatisering in en stapte hij over naar een baan bij Esso. 'Omdat ik wist dat er meer toekomst in olie zat dan in sleepboten.' Spijt heeft hij er niet van gehad. Een bootje heeft hij nooit gekocht. Wel is hij altijd bij het water. Wat hij zelf niet vreemd vindt: 'Want tenslotte ben ik toch ingeënt met rivierwater.'

Die goede oude tijd



Augustus 1959, de Hati vaart met sleep dwars van Simons Metaalhandel op Katendrecht in Rotterdam. De sleepschepen zijn de Ostade en Tempo. De Ostade vaart precies langs de plek, waar ze zeven jaar later zal worden gesloopt, bij Simons.