

Hollands Glorie in Oorlogstijd, 1914-1918
uit Scheepsjournalen van L. Smit & Co's Sleepdienst
door Drs. Kees de Haas

De afkondiging door Duitsland van de onbeperkte duikbootoorlog per 1 februari van het jaar 1917 betekende voor L. Smit & Co's Sleepdienst dat het zeesleepbedrijf, dat tot dan toe nog zo goed en zo kwaad als het ging in stand werd gehouden, drastisch en volledig werd stilgelegd. Tevens werd het verslepen van lichters praktisch gestaakt, er werden er in 1917 slechts twintig overgebracht, zodat ook het handelsverkeer met buitenlandse havens tot stilstand kwam. Ook de begeleiding van koopvaardij schepen over de Noordzee kwam onder druk te staan.

Het jaar 1917 was overigens voor Smit nog met een bijzondere opdracht begonnen. Woensdagavond 7 februari arriveerden de zeesleepboten "Zwarte Zee" en "Witte Zee" voor de haven van Sornoway op de Hebriden, noord-west Schotland, voor het ophalen van het s.s. "Westerdijk" van de Rotterdamse rederij N.V. Solleveld, Van der Meer en T.H. van Hattum's Stoomvaart Maatschappij.

Dit schip was eind november 1916 uit Buenos Aires naar Nederland vertrokken met een lading van 2331 balen en 4700 ton gestorte tarwe, bestemd voor de Nederlandse regering. De reisduur, van onder normale omstandigheden hooguit enkele weken, was door verschillende oorzaken waaronder slecht weer, aanzienlijk uitgelopen ten koste van de voorraad bunker kolen, nodig voor de scheepsmachine. Uiteindelijk bleek het laatste deel van de thuisreis, om veiligheidsredenen ten noorden van Schotland langs, niet meer haalbaar en het schip moest zaterdag 15 december 1916 met lege bunkers de haven van Sornoway aanlopen. Toen begonnen voor kapitein en bemanning de problemen pas echt. Hoe konden ze - voor een schip onder neutrale vlag - aan de benodigde bunker kolen komen in een land dat volop in oorlog was, met schaarste op allerlei gebied en met de hoogste prioriteit voor alles wat met de oorlogvoering te maken had? Telegrammen naar instanties in Londen, naar de Nederlandse consul-generaal en naar de agent van de rederij in de Britse hoofdstad haalden niets uit. Niet alleen werden de gevraagde kolen geweigerd, ook werd niet toegestaan dat de bemanning van de "Westerdijk" aan land ging. Alleen de kapitein kreeg daar voor toestemming, van 's morgens tien uur tot 's middags één uur.

In feite was het schip op dat moment slachtoffer van chantage van Engelse kant. De Britten bleken immers best bereid het Nederlandse schip van kolen te voorzien mits de rederij zich zou verbinden 30 % van haar totale laadruimte op haar schepen af te staan aan de Engelse regering dan wel genegen zou zijn elk van haar schepen een reis voor Engelse rekening te laten maken.

Beide voorwaarden waren uiteraard voor de rederij onaanvaardbaar. Tot dusver was zij met dit probleem van het krijgen van kolen in feite nog niet geconfronteerd, omdat haar schepen altijd in andere - niet Britse - havens konden bunkeren. Door tussenkomst van de Nederlandse regering kwam er na een week of zes toch weer wat schot in deze zaak en kreeg L. Smit & Co's Sleepdienst de opdracht de "Westerdijk" naar Rotterdam te brengen.

Bij aankomst voor Stornoway mochten de "Zwarte Zee" en de "Witte Zee" niet de haven binnenvaren, maar moesten buitengaats wachten op nadere berichten. Zondag 11 februari liet Londen telegrafisch weten dat men met de "Westerdijk" mocht vertrekken. Ook Berlijn had inmiddels - na tussenkomst van Den Haag - verzekerd dat de Duitse marine maatregelen zou treffen om het transport ongemoeid te laten. Rotterdam werd veilig bereikt. Zaterdag 17 februari werd begonnen met het lossen van het graan dat er - volgens de bemanning - nog gezond uit zag, ook al had het al meer dan drie maanden in de ruimen gelegen.