

MURK LELS, 1894-1982

DOOR M. DE ROOIJ

*'De zee en haar gevolgh daer zijt ge toe gewent,
Daar is Uw eygen huis, Uw eygen element.'*

Op 15 september 1982 is de heer Murk Lels, nestor van de Nederlandse zeesleepvaart, in zijn woning aan de Westzeedijk overleden. Hij was 87 jaar oud.

Het geslacht Lels is oorspronkelijk van Friese afkomst en gaat terug tot de gouden eeuw. Op 26 januari 1696 werd te Koudum geboren Gerrit Jans Brinkmans, die huwde met zijn dorpsgenote Ester Lels. De Lelsen hebben door de eeuwen heen de zeeën bevaren. Het waren bovendien scheepsbouwers en kooplieden.

Murk Lels' overgrootvader Hessel Murk Lels was de eerste van de familie die naar het westen trok. Hij vestigde zich in Amsterdam, terwijl zijn zoon Murk 'Het Huis te Kinderdijk' in Alblasserdam ging bewonen. Deze Murk Lels was een invloedrijk en vermogend man, één van de oprichters van de machinefabriek Diepeveen, Lels en Smit te Kinderdijk. Hij had in 1869 negen grote zeilschepen varen en bezat met anderen een handelsmaatschappij te Kanagawa en een koffieplantage in Bendo. Bovendien was hij door zijn huwelijk met Ottolina Smit mede-eigenaar van L. Smit & Co's Sleepdienst.

Hij werd opgevolgd door zijn zoon Cornelis Jan Lels, die zich met echtgenote Neelina Barendina von Lindern in Rotterdam vestigde. De jonge Murk Lels – geboren op 13 december 1894 te Alblasserdam – was toen zes jaar oud. Hij doorliep in Rotterdam de lagere school en de hogere burgerschool, maar was – zoals hij zelf in zijn 'jeugdmemoires' bekende – geen vlugge leerling. Daaraan had zijn gehoorvermogen veel schuld. Het was een kwaal waaraan, ook na vele operaties, niets te doen was. Op 16-jarige leeftijd was Murk Lels vrijwel doof. Deze doofheid was echter geenszins van invloed op zijn scherp verstand, zijn ondernemingsgeest en doortastendheid. Murk Lels studeerde met uitstekend resultaat op de Hogere Handelsschool in Dresden en deed vervolgens praktische kennis op bij diverse handelskantoren en assurantiebedrijven in binnen- en buitenland.

Op 1 september 1916 maakte hij zijn entree in L. Smit & Co's Sleepdienst en als zoon en neef van de toenmalige directieleden Cornelis en Piet Lels, sprak het vanzelf dat voor hem de mogelijkheid openstond om een leidende functie in het bedrijf te gaan bekleden.

Zijn bureau stond in een bescheiden hoekje van de directiekamer, zodat hij veel kon observeren hoe men directie voert. Leren ook op alle afdelingen. Vijf jaar later trad vader Cornelis Jan uit de leiding en Murk Lels werd tot directeur benoemd. De 26-jarige Murk was geen man die zich vergenoegde zonder enig initiatief in de schaduw van oom Piet mee te lopen. Er begon een periode van leiding geven, ontwikkelen, vooruitzien en meermalen ook beslissingen nemen die voor de toekomst van uitzonderlijk belang waren, maar waaraan dikwijls risico's waren verbonden. Een zeer druk leven, waarin hij grote steun ondervond van zijn Engelse vrouw, Dorothy Gladys Ebeling, met wie hij op 29 november 1918 te Goring-on-Thames in het huwelijk trad.

De directeursperiode van Murk Lels (van 1921 tot 1962, waarna hij nog een aantal jaren deel uitmaakte van de Raad van Commissarissen) is gekenmerkt door diverse gebeurtenissen, die belangrijke consequenties in de sleepvaartwereld hebben gehad. Een ontwikkeling welke heeft geleid tot de internationale faam van deze tak van scheepvaart.

Daar was in de eerste plaats de vorming van de combinatie van L. Smit & Co's Sleepdienst NV en de NV Internationale Sleepdienst Maatschappij in mei 1923. Een voor beide partijen funeste concurrentie werd door de vorming van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst uitgeschakeld.

Het was Murk Lels die ook in 1923 het initiatief nam voor het stationeren van sleepboten op strategische punten in en rond de Atlantische Oceaan. Voor het afsluiten van sleep- en bergingscontracten maakte hij ontelbare buitenlandse reizen. Als een hoogtepunt was er nog de voorbereiding en organisatie van het roemruchte transport in twee delen van het kolossale Admiraltydok van Engeland naar Singapore in 1928.

Toen in de dertiger jaren de gevolgen van de crisis zich ook in de sleepdienst gingen openbaren, had Murk Lels de moed om met een geheel nieuw type sleepboot voor de dag te komen. Het was de 'Zwarte Zee', het schip dat door zijn grootte, snelheid, motorische voortstuwing en slepen op staaldraad een ware omwenteling in de

bouw van sleepboten heeft gebracht.

De oorlogsjaren waren ook voor de sleepdienst een trieste periode met grote verliezen aan mensen en materieel. Doch onmiddellijk na de bevrijding werd de wederopbouw aangepakt, waardoor de leidende positie in de sleepvaartwereld kon worden heroverd. De vernieuwing van de zeevloot, de motorisering van de havenvloot, de reorganisatie van de waldienst, verjonging en uitbreiding van het personeel, de mogelijkheid om ver van ons land bergingen te verrichten, dit alles was het resultaat van onafgebroken directiebemoeienis. Murk Lels heeft daarin, gesteund door zijn collegae en een staf van kundige medewerkers, een groot aandeel gehad. De vele reizen, die Murk Lels in de na-oorlogse jaren over de gehele wereld, in het bijzonder naar Amerika en het Verre Oosten heeft gemaakt, hebben er niet weinig toe bijgedragen de relaties met zich nieuw ontwikkelende sleepmarkten uit te breiden en te verstevigen.

Ook in de internationale bergingswereld was Murk Lels een bekende figuur. Hij was na de oorlog zes jaar voorzitter van de International Salvage Union, een organisatie die de gemeenschappelijke belangen van de internationale bergingsbedrijven behartigt.

Het aantal nevenfuncties van Murk Lels was indrukwekkend. Hij was jarenlang president-directeur van de Koninklijke Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen. Dat was ook al familietraditie. De reddingboot van Hoek van Holland draagt sinds jaar en dag de naam 'President Jan Lels'.

Door zijn intelligentie en praktische kennis werd Murk Lels gevraagd zitting te nemen in diverse commissies, fondsen en stichtingen. Hij was firmant van Murk Lels & Zoon en bekleedde een groot aantal commissariaten, waaronder die van Assurantie Maatschappij 'MOSA' N.V., Zee- en Brand Assurantie Sociëteit te Rotterdam Anno 1817 N.V., Verzekering Maatschappij te Rotterdam Anno 1925 N.V., Van Vliet en Van Dulst's Bouwbedrijf N.V., N.V. 's-Gravenhaagse Mij. ter Verzekering tegen Brand- en Zeegevaar, Niehuis & Van den Berg's Scheepsreparatiebedrijf N.V. en 'De Waerdye' N.V.

Voorts had Murk Lels een bestuurlijke functie of was hij lid van: de Zuid-Hollandse Ijsbond, de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging 'De Maas', Rotaryclub Rotterdam, Nederlandse Anchorites, Gezelschap de Twee Steden, Amman Stichting en de Club Rotterdam. Van 1952 tot 1979 was hij consul van Honduras.

Zijn grote verdiensten voor de sleepvaart, het bergings- en reddingswezen, alsmede voor zaken op maatschappelijk gebied, vonden ook koninklijke waardering. Murk Lels was Officier in de orde van Oranje-Nassau en Ridder in de orde van de Nederlandse Leeuw.

Als zijn drukke werkzaamheden het maar enigszins toelieten zocht hij graag de nodige rust in zijn villa 'Hoog Zand' te Doorn. Daar op zijn – zoals hij het zelf altijd noemde – 'zandhoop' genoot hij van de rustieke, bosrijke omgeving en mocht hij graag hout hakken.

Een markante figuur – met onafscheidelijke pijp – is heengegaan. De zeesleepvaart, het bergingsbedrijf en de reddingdienst zijn veel dank verschuldigd.

Tot de laatste dag van zijn leven heeft Murk Lels voor 'zijn' Sleepdienst gewerkt. Ook toen hij niet meer in functie was bleef hij zijn ontwikkeling op de voet volgen.

Ik wil dit In Memoriam besluiten met enige dichtregels, die een van zijn medewerkers ter gelegenheid van Murk Lels' 40-jarig jubileum aan hem wijdde en waarvan de beginletters de naam vormen van de man die zoveel voor zijn bedrijf en voor Rotterdam heeft betekend.

Mastermind in towing business
Undisputed Salvage King
Ruler of the world's best tugboats
Knowing prizeman in the Ring
Let your houseflag in the future
Eager wanted colours be
Let there always be employ for
Smit's Towing Company.