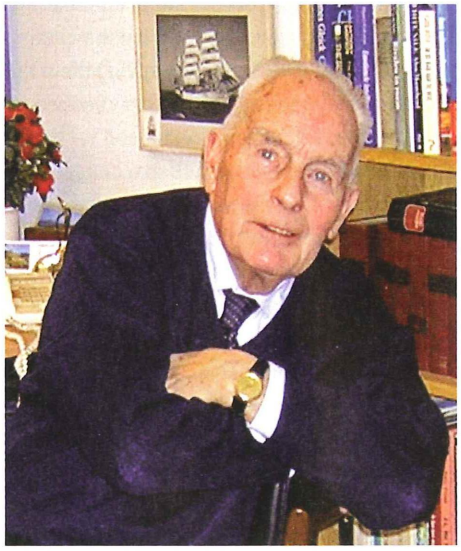
Wim Stapel, een man van schepen en scheepsbouw

De Nederlandse maritieme sector verliest met ir. H.W. Stapel meer dan een begaafd en deskundig ingenieur die de technologische en wetenschappelijke ontwikkelingen nauwlettend volgde. Hij wist technische en commerciële vernieuwingen op een verantwoorde wijze in praktijk te brengen. Een visie stoelde op een grondige analyse. Die kwaliteiten zette hij in voor de scheepsbouw.
Wim Stapel groeit op in Spaarndam. Zijn vader is directeur van de nieuwe werf van de familie. Hij krijgt een gedegen opleiding in het scheepsbouwvak, werkt tijdens de crisisjaren op de werf en behaalt op zestienjarige leeftijd het diploma HBS-B. Twee jaar later volgt het diploma scheepsbouw van de HTS-Haarlem. De studie scheepsbouwkunde aan de TU in Delft wordt daarna, ondanks het oponthoud in de oorlogsjaren, snel doorlopen. Als voorzitter van de studievereniging "William Froude" neemt hij in 1945 zitting in de commissie belast met de benoeming van nieuwe hoogleraren voor de faculteit Scheepsbouwkunde.
In dienst bij de KPM voor het toezicht op de nieuwbouw en het onderhoud van de vloot, komt hij bij de scheepswerven die voor de KPM bouwen. De naoorlogse vraag naar scheepsruimte stimuleert de nieuwbouw en hij brengt veel KPM-schepen in de vaart. Gevraagd voor een commercieel-technische functie in de nieuwbouw, maakt hij in 1952 de overstap naar de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij die bij de oliemaatschappijen bekend staat als een 'first class shipbuilder'. Dat wordt door hem vertaald in twaalf opdrachten voor tankers. De platte organisatie en eigen verantwoordelijkheid passen in zijn denken en doen. Het gezin Stapel vestigt zich op Heijplaat waar de kern van het personeel van de RDM, in die tijd 5000 werknemers, is gevestigd. Als voorzitter van de wijkraad en economisch adviseur van de Rijnmondraad zet hij zich in voor dorp en gemeenschap.
De voorkeur voor de bouw van een passagiersschip, met een aanzienlijk lagere marge dan de lucratieve tankerbouw, is weloverwogen. Wim wordt de bouwmeester van de "Rotterdam". De eis "geschikt voor de lijnvaart en eenvoudig aan te passen voor de cruisevaart" is geen sinecure. Alle stukjes van de legpuzzel moeten passen.
Scherpzinnig en gedreven realiseert hij met de HAL en de onderaannemers het grootste passagiersschip dat in Nederland is gebouwd. De lijnen van het schip met de voor die tijd



revolutionaire, fraai vormgegeven schoorstenen, dragen zijn signatuur. De bovenbouw krijgt, ondanks een negatief advies van een hoogleraar uit Delft, expansievoegen die probleemloos functioneren. Zijn vakmanschap en vasthoudendheid krijgen veel waardering. Met technische, organisatorische en financiële precisie wordt het schip in augustus 1959 op tijd en binnen het gestelde budget opgeleverd.
In 1958 hervat de RDM de bouw van tankers en vrachtschepen. In de eerste helft van de jaren zestig kentert het tij. De RDM beschikt inmiddels over een helling voor tankers tot 250.000 tdw en krijgt veel aanvragen. Een grondige analyse van de tankermarkt en de prioriteiten van de RDM leiden dan tot een duidelijke beslissing: "de RDM bouwt geen VLCC's". Overwegingen zijn onder meer te veel aanbieders, een beperkt aantal schepen, de gevoeligheid voor geopolitieke instabiliteit en te grote prijsverschillen met Japan. De toekomst van het bedrijf ligt in kwaliteitswerk voor nichemarkten en de scheepsreparatie, met meer dan vijftig procent van de omzet de hoofdactiviteit van de RDM.
Hij richt zich op LNG-schepen, zoekt internationaal samenwerking en verkrijgt licenties. Het is echter een gecompliceerde markt met veel partijen waarin, zoals hij schrijft, 'aan beide einden van de keten de politiek in het spel is'.
Voor de offshoremarkt worden in de tweede helft van de jaren zestig drie semi-submersible booreilanden, een floating production and storage barge voor Mobil, kraanschepen, pijpenleggers en sleuvengravers gebouwd. Een geavanceerd project is de CapShell, een duikerklok voor het onderhoud van boorputten op de zeebodem. Een terugval in de offshoremarkt leidt tot de terugkeer naar schepen. De opdracht van twee cruiseschepen voor Cunard voorkomt de sluiting van de nieuwbouwafdeling. In 1969 moet een keus gemaakt worden tussen een contract met Shell voor twee gasschepen uit een serie van vier (met Chantiers de l'Atlantique) of drie containerschepen uit een serie van acht voor Sea-Land (met Nordseewerke, Emden, en A.G. Weser, Bremen).
De keuze valt op de containerschepen. Het bouwbureau voor het ontwerp-, teken-, reken- en constructiewerk en de inkoop van installaties en materialen komt voor alle acht schepen in Rotterdam. De schepen halen op de proeftocht 33,3 kn. Het is een project dat zich in de handelsvaart niet zal herhalen. De samenwerking levert de bedrijven van Rijn Schelde veel werk, maar weinig winst op.
Na de RSV-fusie wordt hij in 1973 benoemd tot

directeur van Verolme Machinefabriek IJsselmonde. Het vertrek van een man met veel ervaring, kennis van zaken en uitstekende relaties in de maritieme markten, betekent een onherstelbaar verlies voor de RDM. In de periode dat Wim Stapel bij de RDM de scepter over de nieuwbouw zwaait, worden alle opdrachten zonder subsidie gerealiseerd.
Tien jaar later, na de déconfiture van RSV, haalt hij VMIJ uit surséance.
Na zijn pensioen in 1985 blijft hij de ontwikkelingen in de maritieme markten nauwlettend volgen, in het bijzonder de cruiseschepen. Hij correspondeert, houdt voordrachten, bezoekt lezingen, geeft kritische en opbouwende beschouwingen, immer zijn mening onderbouwend met argumenten.
Hij was veeleisend, niet gemakkelijk, recht door zee, gaf vertrouwen, stelde resultaten ter discussie, stimuleerde de mensen om zich heen te verbeteren en was een inspirerende leermeester.
Wim Stapel werd 89 jaar en was bijna 59 jaar lid van de KNVTS.

Prof. ir. S. Hengst

Seniorendag 2010

In het septembernummer van SWZ Maritime worden bijzonderheden omtrent dit jaarlijkse evenement bekend gemaakt. Belangstellenden raden wij aan om donderdag 21 oktober alvast vrij te houden.

Joop Coolegem/Marijke van Zijl

Nieuwe leden KNVTS juli/augustus 2010

Voorgesteld en gepasseerd voor het GEWOON LIDMAATSCHAP

J.A. Blankenburgh
Business Unit Manager – Verebus Engineering BV Rijswijk
Visseringlaan 19C, 2288 ER Rijswijk
Voorgesteld door A. Kik
Afdeling Rotterdam

N. Dekker
Maritiem Officier 1 – Maersk Ship Management Rotterdam
Buitenhovelaan 237, 4337 HL Middelburg
Voorgesteld door A. Kik
Afdeling Zeeland

M.J. Schiere
Project Engineer – Marin Wageningen
Europalaan 119, 6871 ZB Renkum
Voorgesteld door A. Kik
Afdeling Rotterdam

M.D. Stayen
Fleet Manager – Navigia Shipmanagement BV Groningen
Vosbergerlaan 3, 9761 AK Eelde
Voorgesteld door A. Kik
Afdeling Noord

K. Zaal
Engineer – BigLift Shipping BV Amsterdam
Achterstraat 43d, 1811 LH Alkmaar
Voorgesteld door G. Wender
Afdeling Amsterdam

In memoriam

Op 26 juni 2010 overleed op 86-jarige leeftijd de heer J.S. Frederiks, woonachtig in Beekbergen (voorheen in Slikkerveer). Hij was ruim 56 jaar lid van de KNVTS.

Op 2 juli 2010 overleed op 89-jarige leeftijd de heer Ir. H.W. Stapel, woonachtig in Julianadorp.
Hij was ruim 58 jaar lid van de KNVTS