

scheepsbouwkundig gezelschap william froude

editie 3 jaargang 19

boegbeeld

Ir. H.W. Stapel

de bouwmeester van de Rotterdam.

Door Prof. ir. S. Hengst



Ir. H.W. Stapel

de bouwmeester van de Rotterdam.

De eerste voorzitter van het S.G. William Froude na de tweede wereldoorlog is een boegbeeld van de scheepsbouw in Nederland.

Wim Stapel krijgt een gedegen opleiding in het scheepsbouwvak, werkt tijdens de crisis in de jaren '30 op de scheepswerf van de familie 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 TH 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.

Door Prof. ir. S. Hengst

Bij de KPN wordt hij belast met het toezicht op de nieuwbouw en het onderhoud van de vloot brengt hij veel schepen voor de KPN in de vaart. De naoorlogse vraag naar scheepsruimte stimuleert de nieuwbouw van schepen. De overstap naar de functie van hoofdingenieur bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij in 1952 is verklaarbaar. Bij de oliemaatschappijen staat de werf bekend als een 'first class shipbuilder'. Dat wordt door hem vertaald in 12 opdrachten voor tankers.

Scherpzinnig en gedreven

De voorkeur van de RDM in 1956 voor de bouw van een passagiersschip, met een aanzienlijk lagere marge dan de lucratieve tankerbouw, is weloverwogen en gericht op de toekomst. 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 zullen functioneren. 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 '60 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 echter tot het besluit om geen VLCC's te bouwen. Overwegingen zijn onder meer: te veel aanbieders, een kleine markt, 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 50% van de omzet de hoofdactiviteit van de RDM. Voor de nieuwbouw komt de focus op de 'specials' als LNG schepen. Wim Stapel zoekt





internationale 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 offshore markt worden in de tweede helft van de jaren '60 drie semi-submersible booreilanden, een floating production- and storage barge voor Mobil, kraan schepen, pijpenleggers en sleuvengravers gebouwd. Een geavanceerd project is de CapShell, een duikerklok voor het onderhoud van boorputten op de zeebodem.

Lastige keuze

Een terugval in de offshore markt leidt tot de terugkeer naar schepen. De opdracht in 1967 voor de bouw van twee cruise schepen voor Cunard voorkomt de sluiting van de nieuwbouw afdeling van de RDM. 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.

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 die 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.

Hart en nieren

Na zijn pensionering in 1985 blijft hij de ontwikkelingen en veranderingen in de maritieme markten nog 25 jaar nauwlettend volgen, in het bijzonder de cruise-schepen. Hij correspondeert, houdt voordrachten, bezoekt lezingen, geeft kritische en opbouwende beschouwingen, immer zijn mening onderbouwend met argumenten.

Een scheepsbouwer in hart en nieren.



RDM

Opmerking Johan Journée:

De Delftse hoogleraar - die Sjoerd Hengst i.v.m. Wim Stapel's expansievoegen in de bovenbouw van de "Rotterdam" in het voorgaande artikel noemt - was de toen welbekende prof. ir. H.E. Jaeger. Deze was vanaf 1946 tot zijn pensionering in 1969 (een zeer autoritaire en door de studenten vaak erg gevreesde) scheepsbouwkundig hoogleraar in Delft.

Een waarschuwing voor hem, die ik in mijn begintijd rond 1963 in Delft vaak hoorde, was: "Jaeger in de buurt, halt en front maken!". Ik herinner me hem echter alleen als een altijd in een donkergrijs gestreept drie-delig kostuum gestoken, gezette en gebilde, niet onvriendelijke man. Maar, ik had toen dan ook niets met hem van doen!

Een kleine anekdote over deze prof. ir. H.E. Jaeger.

Prof. Jaeger had zich aan het eind van de 50-er jaren een meer-kleuren "ballpoint" aangeschaft. Als één van de kleurenstiften hierin leeg was werd op last van prof. Jaeger door zijn secretaresse (mej. van der Ree) de chef van de mechanische werkplaats van de sleeptank (Dries ter Weele) opgetrommeld, om deze stift te vervangen. Alleen hij mocht dat van hem doen!