

Vakidoot in hogere sferen

Het is misschien beroepsdeformatie, maar ik zie overal slijtage. De kontzak van een spijkerbroek, waar je de portemonnee duidelijk ziet zitten, de glanzend gesleten toetsen van een keyboard (de 'q' is nog mat, de 'e' begint zelfs al een beetje te vervagen), de traptreden van een klooster. En als de regering valt, denk ik: "Die Balkenende verslijt kabinetten bij de vleet."

De laatste weken was slijtage zelfs wereldnieuws. Dat komt, in 1982 was een Boeing tijdens een nachtvlucht bijna neergestort doordat één voor één de motoren uitvielen. Als door een wonder werd de luchthaven toch nog veilig bereikt. Ook de landing slaagde, ondanks het feit dat de voorruit van matglas gemaakt leek.

Eenmaal op de grond volgde een uitgebreid onderzoek. De Rolls Royce-turbines bleken half verstopt met aangekoekte rommel en het hele toestel leek wel gezandstraald. Oorzaak: scherpe deeltjes in de aswol van een vulkaanuitbarsting. Ze waren er in het donker dwars doorheen gevlogen. Dat was schrikken. Op basis van die ervaring werd direct strenge regelgeving opgesteld. Vliegen in de buurt van actieve vulkanen werd verboden. Met het bekende effect.

In mijn hoofd gaat het dan meteen malen. De vliegende asdeeltjes lijken erg op het steenwol dat bijvoorbeeld in ventilatoren en cyclonen langs de wanden schuurt. Het is ons dagelijks werk om de abrasieve effecten daarvan tegen te gaan. Kunnen we ook iets met vliegtuigen en straalmotoren? Keramiek? Vautid? Na even wegdromen over de technische mogelijkheden en zakelijke kansen kom ik weer met beide benen op de grond. Je moet niet álles slijtvast willen maken. Soms is het makkelijker om gewoon een stukje om te vliegen.

Ronald Cleijnsen

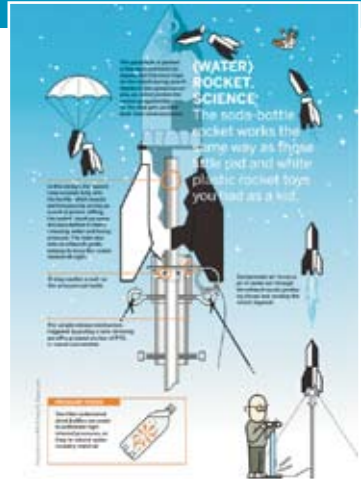


Zomerproject: waterraket

Op zoek naar iets leuks om te ondernemen deze zomer? Bouw een waterraket! Dat is niet zo heel erg ingewikkeld. Wat je nodig hebt is een fietspomp, een ventiel, een kurk en een stevige PET-fles. Eventueel kun je nog een lanceerinstallatie bouwen met wat stukken pvc-pijp en gardena-koppelstukken, maar dat hoeft niet echt.

Het principe van de waterraket is dat je de fles voor 40% met water vult en met de fietspomp onder druk zet. De opening naar beneden. Afhankelijk van hoe goed de kurk sluit, kan de druk oplopen tot 8 à 10 bar. De PET-fles kan dit ook hebben. Als de kurk er uit floept, spuit de fles de lucht in, aangedreven door de waterdruk. Wel oppassen dat je je hoofd er niet boven houdt.

Op het internet staan leuke filmpjes en precieze bouwvoorwaarden. Zoals hier: www.kropveld.net/index.php?n=DrDaan.Raket



Onze mortel in Stockholm

Dwars door het centrum, de PC Hoofdstraat van Stockholm, wordt een nieuwe Trambaan aangelegd. De trambaan bestaat uit een dubbelspoor van 450 meter. De spoorstaven worden geïnstalleerd en ingegoten in een betonnen goot die onderdeel uitmaakt van het EDILON Urban Slab Track principe.



Voor het op de juiste hoogte brengen van de betonnen platen wordt gebruik gemaakt van ESW Mortel welke geleverd wordt door Grouttech het zusterbedrijf van Wivé Techniek. Michel Duhon van Grouttech legt uit:

“Het EDILON Urban Slab Track systeem bestaat uit betonnen platen die met behulp van een kraan op de juiste plaats worden gelegd. De regie van dit imposante project is in handen van edilon(sedra contracting welke in Wessem is gevestigd. edilon(sedra contracting is gespecialiseerd in railinfrastructuur projecten en werkt nationaal en internationaal. Door de toenemende vraag van opdrachtgevers de bouwtijd te bespoedigen, is drie jaar geleden aan ons gevraagd een speciale

mortel te ontwikkelen die extreem vloeibaar is en snel uithardt. Per shift van 8 uur worden 36 betonplaten van 6 meter geplaatst. Door speciaal aangebrachte injecteer gaten wordt het ESW mortel onder de platen geïnjecteerd zodat de betonplaten op de harde geëgaliseerde ondergrond exact waterpas en op de juiste hoogte komen te liggen. Onder de platen zijn schuimrubberwanden aangebracht die het weglopen van de mortel voorkomt. Korte tijd na het injecteren van de betonplaten worden de spoorstaven in de betonnen gaten geplaatst en op de millimeter afgesteld. edilon(sedra contracting gaat vervolgens de spoorstaven ingieten met EDILON Corkelast®. Voordeel van dit systeem is dat geluid en trillingen tot het minimum worden beperkt en dat is in hartje Stockholm een vereiste. Deze installatie methodiek hanteren we al jaren vervolgt Michel Duhon, reeds jarenlang wordt ESW mortel gebruikt voor het ondergieten van EDILON LC-H, de zogenaamde ‘Harmelen overwegplaten’. Binnen een buitendienststelling van veelal 8 uur moet de oude overwegplaat worden verwijderd en de nieuwe worden geïnstalleerd. edilon(sedra contracting werkt met een minuut tot minuut planning. Mede dankzij ESW mortel heeft edilon(sedra contracting binnen de gestelde tijd de installatie afgerond.”

ESW Mortel, genoemd naar de opdrachtgever, is een fijnkorrelige cementmortel die zoals gezegd extreem vloeibaar is en snel uithardt. De betonelementen kunnen al binnen enkele uren na het injecteren worden belast!

Een handige slab tegen het morsen van beton



Bij een slab denken de meeste mensen meteen aan babyvoeding, maar ook bij de overslag van beton helpt een slab tegen het morsen. Bij betonbedrijf Oudenallen Beton B.V., onderdeel van de Bruil Bouwgroep Ede, staan grote betonmenginstallaties met de uitloop op wel vier meter boven de weg. De truckmixer kan er zó onder rijden om gevuld te worden. Daarbij loopt het beton door een trechter en een pijp tot vlak boven de vulopening. Het laatste stukje wordt overbrugd door een polyurethaan slab: de 'Truckflex', bedacht door polyurethaanspecialist Habermann en geleverd door Wivé. Over de toepassing van de slab spreken we een van de mengmeesters van Oudenallen, Wim Kerremans:

“Als we de truckmixer gaan vullen, rijdt de chauffeur de wagen met de kuip achteruit tegen de slab aan. Die vouwt dan dubbel. Dan rijdt hij weer naar voren, waardoor de slab open klapt in de vulopening. Voorheen gebruikten we slabben van rubber. Die waren veel minder flexibel, waardoor ze wel eens schuin bleven zitten of omhoog staan. Deze nieuwe klapt

elke keer perfect open. Handig is ook de felle kleur, waardoor we hem beter zien op de camera die het proces bewaakt.”

Duurzaam is goedkoop

“Misschien is deze wel iets duurder, Ik ken de prijs niet. Maar hij is makkelijk schoon te maken, werkt makkelijker en is minder zwaar, wat het monteren eenvoudiger maakt. Ook gaat hij veel langer mee. Bij de oude slabben kwamen er al na drie, vier maanden scheurtjes in. Deze hangt er nu al dik een jaar onder, ook toen er van de winter bij min 8 graden verwarmd beton doorheen moest. Hij vriest wel wat aan maar slijt niet. Deze slab ziet er nog als nieuw uit, dus uiteindelijk zullen we toch wel goedkoper uit zijn.”

Goed zaken doen

“Wij gebruiken trouwens veel meer materialen van Wivé. Zoals slijtvaste mengschoepen en binnen- en buitenwanden die de menger beschermen tegen slijtage. We zien Robert Dromers van Wivé daardoor regelmatig. Het is goed zaken doen met die mannen.”

Jeans: oude liefde roest niet

De spijkerbroek is bedacht door kleermaker Jacob Davis, die als eerste koperen klinknageltjes gebruikte om te voorkomen dat de broek zou uitscheuren bij de zakken en in het kruis. Davis wilde dit idee patenteren maar kon de 68 dollar voor een patent niet betalen. Daarom klopte hij aan bij Levi Strauss, die broeken voor goudzoekers fabriceerde van keper, een dikke katoensoort uit de Franse stad Nîmes ('de nîmes' werd later verbasterd tot 'denim').



De spijkerbroek kreeg op 20 mei 1873 het patentnummer 501. Zo'n 125 jaar later, in 1998, vonden een paar vrienden een oude spijkerbroek in een zilvermijn in de Mojave desert. Dit bleek er eentje uit de allereerste serie te zijn, van het jaar 1880. De versleten maar nog prima draagbare jeans werden in 2001 op eBay verkocht voor \$ 46.532,-.

Koper: Levi Strauss & Co.

Slijtvast beton vervangt 'dakpannen' uit opgelaste platen

Een testproject in de gloeiend hete conus van een schachtoven

IJssel Technologie (IJT) is een technische onderneming gespecialiseerd in verbetering van industriële productieprocessen. Een van de projecten van IJT is het onderhoud aan de schachtoven van Nedmag Industries in Veendam. Aan het einde van het productieproces komt magnesiumoxide met een temperatuur van 550° C uit de oven in de conus van de oven en daarna via een produktkoeler in de voorraadbunker. Om de conus van de oven te beschermen tegen slijtage wilde IJT eens een nieuwe bekleding proberen: Kalcret. We spreken de verantwoordelijke voor dit project, Albert C. Antema.

Kunt u iets meer vertellen over het productieproces?

“Zeker, Nedmag maakt een grondstof voor de vuurvaste stenenindustrie: dead burned magnesium ofwel magnesiumoxide. De grondstoffen hiervoor zijn magnesiumpekkel, dat ter plekke gewonnen wordt uit de Groningse aardbodem, en een magnesiumhoudende kalk, z.g.n. dolime uit België. Met deze grondstoffen worden in een chemisch proces magnesium-

hydroxide gemaakt. Deze magnesium hydroxide wordt ontwaterd en daarna gedroogd in een calcineeroven, waar het als magnesiumoxide uitkomt. Vervolgens tot briketten geperst. Die zien er uit als duivenetjes. Deze briketten worden in een schachtoven op 2000° C gesinterd in een continu proces. Om het uit de oven te halen, schuift een watergekoelde trek- en duwbalk het product van een tafel in de conus. Vergelijkbaar met die machines op de kermis, die muntjes van de tafel duwen. Over dat laatste stuk van het proces hebben we het hier.”



Wat was het probleem?

“De hete, versinterde magnesiumoxide brikettes (lijkt op kiezelgrind) vallen in de conus. Door de valhoogte vanaf de tafel van het hete slijtend product slijt die conus zeer snel. Tot nu toe hebben wij de slijtage bestreden met slijtvaste platen van het materiaal Vautid.

Aangebracht als “dakpannen”. Het grote nadeel hiervan is dat die platen op de constructie gelast zijn en uiteindelijk krom gaan trekken en mede daarom toch ook slijten. Een enkele keer breekt een “dakpan” los en blokkeert dan de uitstroomopening van de conus. Ook moesten wij ieder half jaar een aantal vervangen. Een heel vervelend karwei,

omdat je werkt in een conus die toeloopt tot 500x700mm, je geen stahoogte hebt omdat ook nog die tafel boven je hoofd zit. Je hebt er totaal geen armslag. Wij wilden het eens met een materiaal proberen dat makkelijker aan te brengen is. En niet los kan laten. Zoals slijtvast cementbeton: Kalcret.”



Wat is er gebeurd?

“Wij hebben eerst naar de specificaties gekeken. Kalcret is slijtvast en bestand tegen temperaturen tot 1200° C dus dat hoeft geen probleem te zijn. Verder is het eenvoudiger aan te brengen en eventueel ook weer eenvoudiger te herstellen. Het was natuurlijk niet alleen onze beslissing, maar samen met de installatie beheerder van Nedmag werd besloten om het met één van de twee ovens te proberen.”

Hoe liep het project?

“Onze eigen mensen hebben eerst alle oude “dakpannen” verwijderd en ook de conus schoongemaakt. Dat was nog een flinke klus want die platen hingen dakpansgewijs in vast gelaste haken. Toen we klaar waren, bleek die conuswand er toch een stuk slechter uit te zien dan wij gedacht hadden. Dus hebben we eerst Wivé gevraagd nog eens te komen kijken. Met de vraag: “Kunnen jullie hiermee nog uit de voeten voor de opgegeven prijs?” Dat bleek het geval. Het werk is onder supervisie van Wivé uitgevoerd door Kalenborn. Zij hebben eerst een bewapening gemonteerd van strekmetaal – een soort flexibel rooster met ruitvormige openingen. Dat werd op de conuswand gelast en daarop werd Kalcret aangebracht, met de troffel, gewoon goed doordrukken en vlak strijken.

Minder ingewikkeld dan de “dakpannen” constructie dus?

“Zeker. Een stuk makkelijker. Na het aanbrengen van het Kalcret is de bovenkant nog afgewerkt met een metalen strip, dat was niet echt nodig, want dat zit 30 cm hoger dan waar het materiaal op valt. Maar het ziet er wel netjes uit.”

En nu?

“Tja, nu maar afwachten hoe het zich houdt. Ik hoop toch wel dat wij daar nu de eerste twee jaar helemaal geen werk aan hebben. Dan wordt het ook economisch interessant. Deze oven gaat binnenkort weer in productie en volgens planning is over een half jaar de volgende stop. Dan zullen wij zien hoe het zich houdt en of we iets moeten herstellen. Eventueel slijpen we er een stuk uit en druk je er nieuw materiaal in. Dat schijnt niet zo ingewikkeld te zijn. We zullen zien.”



Mogen we tegen die tijd nog eens komen kijken?

“Zeker. Al is de kans groot dat die Kalcret bekleedde conus het hier langer uithoudt dan ik. Ik ga volgend jaar namelijk met pensioen.”

Wie werken bij Wivé?

Wat is je naam, leeftijd en woonplaats?

Roel Leenders, 31 jaar,
Oudenbosch

Hoe is je gezinssituatie?

Ik ben getrouwd met Janine (29),
we hebben een Zoon Tygo (3)
en onze hond Ayla is een Duitse
dog.

Welke opleiding heb je?

MTS 1e monteur industrieel
onderhoud

Hoe kwam je bij Wivé terecht?

Voorheen werkte ik bij een be-
drijf dat keramische materialen/
lijmen bij Wivé kocht. Op een
dag heeft Ronald mij gevraagd
om bij Wivé te komen werken.

Vertel daar eens iets meer over?

Al van jongs af aan ben ik bezig met het in en uit
elkaar halen van wat dan ook. Toen ik 6 jaar was
kregen wij thuis van mijn vader een wedstrijdkaart
waar mijn vader een bromfietsmotortje op had gezet.
Op mijn 12e ben ik begonnen met het repareren en
crossen van brommers en op mijn 15e kocht ik mijn
eerste crossmotor. Toen ik rond mijn zestiende thuis
vertelde dat ik verkering had, was het antwoord van
mijn ouders: "Nou dan zal ze wel een hele mooie
brommer hebben".

Op mijn 18e heb ik in korte tijd meer auto's gehad
dan een normaal mens in zijn hele leven verslijt.
Ik kocht altijd een auto die kapot was of niet lekker
liep en repareerde deze om vervolgens met winst te
verkopen. Toen ik 19 was kocht ik samen met een
vriend een Fiat 500 die wij gerestaureerd hebben. Op
mijn 20e ben ik besmet geraakt met het Trabanten-
virus. Ik kocht een 601s van 1970. Deze heb ik in
anderhalfjaar tijd helemaal gerestaureerd.



Wat is nu je functie bij Wivé?

Verkoopadviseur

Wat doe je over tien jaar en waar?

Crossen samen met Tygo, ieder
op een eigen crossmotor op
een stuk land naast onze woon-
boerderij.

Wat is je hobby?

Alles wat een motor heeft repa-
reren, restaureren, onderhouden
en besturen.

Sindsdien zit ik elke dinsdagavond in Dordrecht,
waar we op twee 4 koloms bruggen allerlei auto's
maar vooral Trabanten repareren. In 2007 heb ik er
nog een Wartburg 311 bijgekocht van 1962, die ik nu
aan het opknappen ben. Gelukkig is mijn zoon Tygo
ook gek op alles wat een motor heeft en kan ik lekker
met hem klussen.

Welke stad wil je ooit nog bezoeken?

Mexico City

Als ze ooit een standbeeld voor je oprichten, wat moet daar onder staan?

Geld had hij niet. Maar spullen...!



De Liebherr T 282 C dumper stal de show, met een eigen gewicht van 237 ton en een motorvermogen van 3755 pk.

Wivé naar dé beurs!

Wivé Techniek was aanwezig op de Bauma 2010, een beurs met 3150 stands uit 53 landen op 555.000 m². De Bauma trok ruim 415.000 bezoekers van 200 nationaliteiten.

Bauma 2010 kende als gevolg van de IJslandse aswolk een beetje een valse start, maar uiteindelijk later in de week toch nog een druk en vol slot. De grote jongens uit de bouw-machinerwereld, zoals Liebherr en Caterpillar, zien op wereldschaal de economie weer aantrekken. Dus dat is bemoedigend. Voor een impressie van Bauma 2010; zie de foto's.



The sky is the limit voor deze durfals!

Onthaald door een woud van hoogwerkers en hijskranen.



De mouwen opstropen

Het jaar 2009 was een moeilijk jaar. De vooruitzichten voor 2010 zijn wat beter. We moeten rekening houden met oplopende werkloosheid (met name door stagnatie in de bouw) en stevige bezuinigingen bij de overheid, zowel nationaal als lokaal. Je zou er moedeloos van worden.

Ik zie het heel anders. We moeten de problemen tegemoet treden met opgestroopte mouwen en een heldere visie op de toekomst. Naar mijn mening moeten we weer oog hebben voor de "maak-industrie".

Er blijft tenslotte behoefte aan producten die we ook in eigen land en regio kunnen produceren. Nederland is geen industrieland, maar we mogen best wat trotser worden op ons eigen product. Ondernemers moeten kostenbewust kijken naar innovatie van productie en van producten, waarbij duurzaamheid een steeds grotere rol moet spelen. Kennis van techniek kan daarbij behulpzaam zijn.

Technici wees eens wat trotser op wat je presteert zou ik willen zeggen. Zorg dat jonge kinderen kennis maken met de mooie kanten van een "technisch bedrijf". Immers: de jeugd heeft de toekomst. Techniek is leuk en dat mag je best vertellen. Bij Nunspeet denken velen aan recreatie en toerisme.

De prachtige bossen, heidevelden en zandverstuivingen zijn vermaard. Velen komen hier recreëren, fietsen en wandelen. Prachtig. En uiteraard van harte welkom. Maar Nunspeet heeft op De Feithenhof ook echte industriële bedrijven, met name in staal en beton. Het is mooi om hier ook kennis mee te maken, want het is de andere kant van dezelfde medaille.

Wivé is een relatief klein bedrijf dat zijn sterke positie steeds heeft weten te behouden. Ondernemerschap en vakmanschap staan voorop. Daarom mocht ik bij de jaarlijkse regionale nieuwjaarsbijeenkomst de Linnaeuspenning uitreiken, als voorzitter van De Maatschappij, aan dit bedrijf en Ronald Cleijns als ondernemer.

Een mooie blijk van waardering.

Dick van Hemmen
Burgemeester Nunspeet

WIVÉ NIEUWSBRIEF IS EEN UITGAVE VAN:



Postbus 163, 8070 AD Nunspeet | Voltweg 2, 8071 CZ Nunspeet
Telefoon (31) (0)341 25 17 44 | Fax (31) (0)341 25 27 74
info@wive-techniek.nl | www.wive-techniek.nl

REDACTIE: Ronald Cleijns, Gregor Hakkenberg
ONTWERP: reclamebureau ONyVA **DRUKWERK:** Drukkerij Brügemann