

## Boortorenbouwer Vink afkomstig uit Peize

Volgend jaar is het een halve eeuw geleden dat er vanaf de Noordzee zowel radio als televisie-uitzendingen op commerciële basis werden uitgezonden. Dan ook zal er een nieuw boek ter herinnering aan dit project verschijnen. In een aantal artikelen zal Hans Knot de komende twaalf maanden alvast een aantal zaken belichten over dit project, waaruit later de TROS is ontstaan.

Zodra de naam van het werkschip 'Global Adventurer' bekend werd voor toekomstig gebruik bij de bouw van het REM eiland, werd er op de redactie van het Nieuwsblad van het Noorden van gedachten gewisseld eens op bezoek te gaan bij iemand met veel ervaring op het gebied van de bouw van boortorens. Het betrof de toen 40-jarige heer K. Vink wonende in het Drentse Peize. Toen één van de verslaggevers van de krant telefonisch contact met hem opnam was zijn eerste reactie: "Nee, ik vind het helemaal niet nodig. Ik wil niet hebben dat U daarover met mij komt praten. Is dat nu zo wereldschokkend, dat hier in de zee zo'n ding wordt neergezet voor het uitzenden van televisie? Nee, al die drukte is de pest en zwaar overdreven."



Vink werd beschouwd als een van de beste boortorenbouwers ter wereld en de geboren Delfzijlster had, na zijn HBS-opleiding en de technische avondopleiding, op diverse plekken ter wereld gewerkt en was begin 1964 aangewezen als leidinggevende bij het plaatsen van het REM-eiland. Aangenomen mag worden dat hij vroegtijdig informatie hierover had laten horen aan één van zijn kennissen, die het vervolgens gelekt heeft aan de redactie van de krant. Nergens werd namelijk eerder iets gepubliceerd rond de daadwerkelijke bouw van het eiland.

Nadat de verslaggever de heer Vink er toch van overtuigd had dat het om veel meer ging dan het bouwen van een boortoren en bovendien dat men te maken had met een toekomstig platform waar vanaf commerciële televisie-uitzendingen vanuit internationale wateren gericht zouden worden op de Nederlandse kijkers, ging hij overstag. Het eiland werd destijds als een unicum beschouwd in de olie- en scheepvaartwereld, en dus nodigde Vink de verslaggever uit in zijn bungalow in Peize, waar hij sinds twee jaren woonde. In de twaalf daaraan voorafgaande jaren was hij woonachtig en werkzaam in de olie-industrie in Zuid Amerika.

Hij vertelde over het mysterieuze schip dat zou worden ingezet voor de kust van Noordwijk en de aandacht zou gaan trekken van iedere voorbijvarende zeeman, als men daar bezig was het REM eiland af te bouwen. "Het is een voormalige Noorse tanker van veertienduizend ton, die op de werf van Verolme in Rozenburg werd opgebouwd tot een werkschip en de naam 'Global Adventurer' kreeg, wat zoiets wil zeggen als 'wereldavonturier' of 'globetrotter'. Deze Global Adventurer is een reusachtig zeebedrijf geworden met alleen maar gespecialiseerde mensen aan boord."

Zo wist Vink een opsomming te geven van de bemanning, die aan boord van het werkschip zou gaan werken. Ondermeer waren er onder de 80 bemanningsleden lassers, duikers, kraanmachinisten en boormeesters. Onder hen ondermeer Spanjaarden en Portugezen, die werden gezien



zijn toren te rusten op zes holle betonnen poten, waar doorheen palen van zes meter doorsnee vijftig meter in de bodem onder het ter plaatse vijftien meter diepe water zullen worden geheid."

Aan boord van de *Global Adventurer* was ook een cementfabriek gebouwd, die er voor zorgde dat in de ruimte tussen de palen en de binnenwand van de poten cement kon worden geperst, zodat het geheel muurvast in de zeebodem kwam te staan. Zelfs bij een zeediepte van tachtig meter kon vanaf het schip nog tot een diepte van vijftig meter in de zeebodem worden geheid. Ook was er nagedacht over golfslag en daarom was besloten dat het platform dertien meter boven de waterspiegel zou worden gebouwd, zodat bij Noordwijk palen van ongeveer tachtig meter lengte moesten worden geheid. Andermaal Vink: "De voet van het platform bedraagt ongeveer honderd vierkante meter, maar daar komt nog een uitbouw bovenop. Op het twee verdiepingen hoge gebouw komt ook een helikopterdek. Het werkschip wordt zodanig verankerd dat bij windkracht zes er nog gewerkt kan worden, maar wordt de wind sterker, dan is het een kwestie van wegwezen, want anders lopen we het risico dat het platform in onzachte aanraking komt met het werkschip. Het valt dan ook onder geen enkele mogelijkheid te zeggen hoe lang de afbouw zal duren"

Vink was als uitvoerder in dienst van *Overseas Shipping Corporation*, een Nederlandse maatschappij, met vestigingen in Den Haag en Willemstad en het was deze onderneming die ook de *Global Adventurer* exploiteerde.