

58.140 kg. *gietijzer en staal*

U weet misschien dat PM 4 een nieuwe glanscilinder krijgt. Dat is een punt, wat we onmogelijk geheim kunnen houden, want met zulke grote dingen timmer je een beetje aan de weg. Bij het verhaaltje over het eenzijdig glad radiostreep natronkraft, in het juni-nummer, heeft u een foto gezien van PM 4 met onze droger H. Sattler bij de oude drukrol en de oude glanscilinder. Nu u dit blad leest is dit alles verleden tijd want op 18 juni zijn we begonnen met de vernieuwing, nu ligt de cilinder op z'n plaats.

In de buurt van 9 augustus begonnen we met de nieuwe glanscilinder te draaien.

Zoals m'n tante altijd zei: „Hoe maken ze het tegenswoordig", zo zult u zeggen: „58 ton hoe krijgen ze daar een cilinder van".

We zijn van plan de heren H. v. Giessen en D. v. 't Kaar daar eens over te polsen, want die zijn bij het gieten van het ding aanwezig geweest.

U hoort er dus meer van. In verband met het ter perse gaan van dit blad, zoals dat officieel heet, moeten we volstaan met een paar foto's van de nog ingepakte cilinder, onderweg van z'n scheepje naar z'n plaats in de machine.

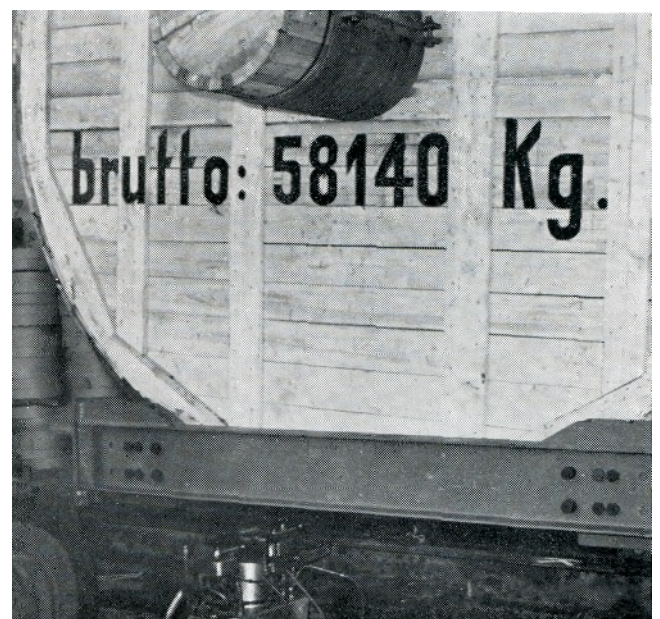
Bij de foto's:

- 1 De Schansbrug zakte zelf iets door
- 2 maar de cilinder bereikte veilig de poort
- 3 en was binnen 2 uur in huis



Van het transport schreef de krant:

Wormer. De Zandweg, de Dorpsstraat en de Zaandammerstraat goldden gisteren onder de vracht (58.140 kg.



voor PM 4 arriveerde te Wormer!



„STRAAT TE WORMER GOLFDE ONDER MONSTER TRANSPORT”

bruto) van 'n glanscilinder voor papiermachine 4 van Van Gelder Zonen Papierfabrieken, die van de Veerdijk naar de fabriek werd getrokken.

Om 10.45 u. 's morgens hees de bok Reebok, die totaal 90 ton kan hebben, het gevaarte dat een doorsnee van 5 m. had, uit het binnenschip Majoca uit Bemmél, dat ruim een meter steeg nadat de kraan het monster in polsdikke kabels naar de wal trok.

Op de wal stonden een platte wagen op rubberbanden en een trekker van de Deutsche Bundesbahn, voor deze keer in bruikleen afgestaan aan een Duits transportbedrijf.

De mannen van de Reebok lieten met de voorzichtigheid van moeder in de porseleinkast de cilinder op de wagen neer, doch deze moest nog even omhoog, omdat een jaspand van een der Duitse begeleiders tussen de rol en de wagen kwam.

Chauffeur Wilhelm Kiel zette zijn trekker voor de sleep en reed met een gang van 10 a 15 km de Zandweg op. De cilinder werd vervaardigd in 'n fabriek te Duisburg-

Wanheim, ging in de nacht van 7 op 8 juli over de weg naar Düsseldorf en zakte daar in het ruim van de Majoca, die op eigen kracht naar de Veerdijk voer.

Het transport verliep naar wens; het eerste obstakel was de Schansbrug alhier. Onder deze brug, die ternaauwernood tien ton kan dragen, waren palen geheid; tussen de palen en het brugdek lagen ijzeren binten. Men deed, toen de rol aankwam, meer: men legde stalen platen op het houten rijdek dat enige tijd vroeg en waarbij een rijdende kraan voor het transport van de platen zorgde. De kettingen tussen de bascule en het rijdek waren opzij getrokken en diensgevolge kon de sleep netjes passeren. De steun, onder de brug hield het uitstekend.

De bocht naar de Zaandammerstraat werd zonder moeite genomen. Een paar honderd meter verder, het was inmiddels 12 uur geworden, stopte de sleep, omdat de brug in deze straat, in de nabijheid van de fabriek ook nog van wat meer steun moest worden voorzien. Zonder enige malheur arriveerde de vracht bij de fabriek.

EEN VERBOUWING VAN P.M. 4



Machine-onderdelen slijten, dat is niet iets nieuws. Vroeger en nu is dit steeds het geval. Zo was ook de glanscilinder van PM 4 toe aan vervanging. Men kan eenvoudig een andere bestellen, maar men kan ook de gelegenheid te baat nemen om enige veranderingen aan te brengen.

De glanscilinder kreeg een grotere diameter, de gladrol wordt nu hydraulisch tegen de glanscilinder aangedrukt. Een hogere stoomdruk op de cilinder werd toegelaten.

Door de grotere diameter moest de bestaande kelder-ruimte onder de machine lager worden en het machineframe veranderd worden; doordat een grotere capaciteit verwacht werd, moest ook de aandrijving veranderd worden.

Verhoging van de stoomdruk noodzaakte tot veranderen en vernieuwen van de stoomleiding. Al met al een grote verbouwing.

Maanden van voorbereiding, tekenen en plannen. Eindelijk was de dag daar, dat onder hoogspanning PM 4 gedeeltelijk werd gesloopt. Dit ging in 3 ploegen ongelooflijk snel. Maar de betonnen fundatiebalken uit 1928 bleken van een dergelijke gedegen

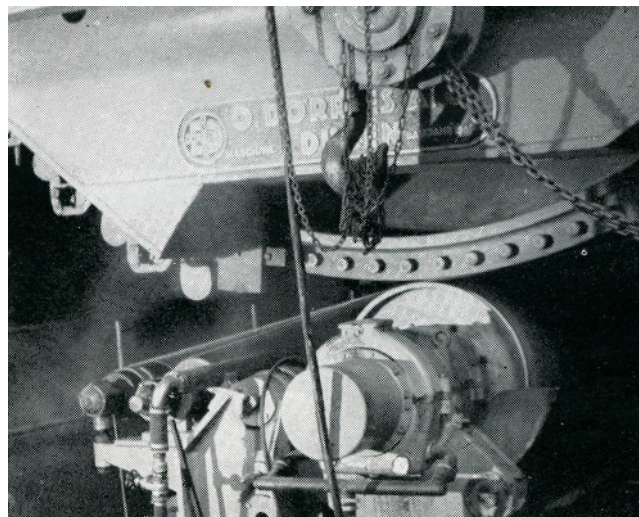
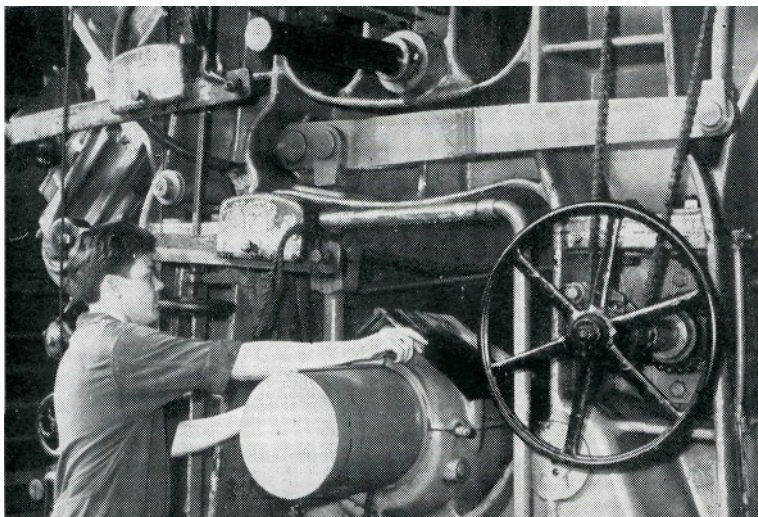
constructie te zijn, dat oponthoud ontstond in het hak- en breekwerk. Tien hakkers in continudienst hebben het „oude" brokje voor brokje weggebroken. Nadat alles weg was kon met de opbouw worden begonnen. Allereerst kwam er een heiploeg een aantal palen slaan, er moesten immers grotere gewichten getorst worden.

De bouwploueg ging de nieuwe fundaties en kelder-ruimte maken, het opstellen en monteren van de machineonderdelen begon.

Na veel zwoegen en ploeteren, dag en nacht, was het dan zover. Op 11 aug. om 17.25 uur was er papier op de drum.

Van dit uur af kon PM 4 weer zijn aandeel in de produktie leveren. De „kinderziekten", die om de hoek kwamen kijken, werden langzamerhand overwonnen.

Ter vergelijking plaatsen wij een tweetal foto's van het onderste deel van de glanscilinder zoals het was en zoals het werd. Eerder heeft u in onze „Eendragt" kunnen lezen, dat de glanscilinder een diameter van 5 m zou hebben. Nu kan er een wens zijn, die vader van een gedachte is, de diameter is echter 4.20 m.





EEN GLANSCILINDER WORDT GEGOTEN

In één van de vorige nummers van de „Eendragt” heeft u kunnen lezen hoe een groot gevaarte door Wormer werd vervoerd. Dit enorme gevaarte, een glanscilinder, was bestemd voor PM 4; over de verbouwing van deze papiermachine wordt elders in een apart artikel een en ander verteld. Velen onder u zullen zich wel eens afgevraagd hebben, hoe maakt men nu zo'n grote cilinder. Wat wij er van hoorden: „Het is eigenlijk eenvoudig,” althans volgens de heren van Giessen en van 't Kaar. Toch was het ook niet zo dat alles in een handomdraai gebeurd was. De gietvorm voor de mantel, geheel in de grond gebouwd, vereist een zorgvuldige bouw.

De voorbereidingen voor het gieten zelf nemen minstens een dag in beslag.

De samenstelling van het gietijzer is een fabrieksgeheim, o.a. bestaat dit mengsel uit: schroot, piekijzer, broden gietijzer en toeslag. Al deze materialen worden in een bepaalde samenstelling met behulp van een kraan, uitgerust met een weeginrichting, naar karren getransporteerd. Hiervandaan wordt het mengsel naar de smeltovens vervoerd. Bij de smelterij wordt voortdurend controle uitgeoefend op het smeltproces. Dit proces is zeer belangrijk in verband met de eigenschappen van het uiteindelijke materiaal.

Uit de smeltovens wordt het vloeibare gietijzer in gietpannen getapt. De slakken worden verwijderd en nu is het produkt gereed. De gietpannen worden op wagens naar de gieterij vervoerd. Het eigenlijke gieten kan nu een aanvang nemen. Met behulp van 100-tons loopkranen worden de gietpannen bij de vorm gebracht. Na 36 sec. is het gieten geëindigd (zie foto). De mantel moet nu 14 dagen minstens afkoelen, daarna kunnen de verdere werkzaamheden een aanvang nemen.

Voor deze cilinder woog de mantel 55—60 ton, hiervan gaat nog heel wat af. Van beide einden een halve meter en dan wordt de mantel aan de binnen- en buitenkant afgedraaid op een carusseldraaibank. De deksels van de cilinder moeten nu pas gemaakt worden op de mantel. Wanneer het geheel gemonteerd is, wordt de cilinderwand geslepen en hoogglanzend gepolijst. En tenslotte komt het transport naar de fabriek, waarover we inmiddels al het nodige hebben verteld.