



Reeds eind april kwamen drie grote delen van de kolom terug uit Stellendam, waar ze door de firma Schavicast werden gestraald en van een laag primer voorzien. Vooraan op de foto de bodemplaat met de stevige gietijzeren voet en de schacht voor de as van de afsluiter. In mei werden de overige delen van de kolom gestraald en geconserveerd.

van een nieuwe uitstroombocht met een op maat gemaakt overloopstuk voor de slang, de hoofdafsluiter werd gereviseerd waarbij de klep werd vervangen, kleine haarscheurtjes in het handwiel werden met koper gerepareerd, de spanners van de trekstang werden gerepareerd en er werd een nieuwe aftapkraan (bij vorst belangrijk) gemonteerd. Vervolgens werden alle delen gestraald en gemenied bij de firma Schavicast in Stellendam, die dit project sponsorde. Bedankt! Thans moeten nog enkele onderdelen worden besteld of op maat worden gemaakt.

Net voor het begin van het perron werd tussen de sporen 8 en 9 een put gegraven, waarin een betonnen bak werd geplaatst, die de fundering van de waterkolom vormt. In die betonnen bak moest uiteraard een gat worden gemaakt voor de watertoevoer. De kolom zal door middel van een ingegraven buis langs het spoor met de watertoren worden verbonden.

Vooraan het perron zal een situatie ontstaan zoals vroeger in Spijkenisse, waar vanuit een zwenkbare kolom locomotieven op beide perronsporen van water konden worden voorzien.

In de loop van het rijzeizoen zal de revisie van alle onderdelen van de kolom klaar zijn en zal deze in elkaar worden gezet en op de betonnen put worden geplaatst. Op donateursdag 24 september kunt u bij het water nemen uit de kolom het resultaat van al onze moeite aanschouwen.

Door de ingebruikname van de watertoren en de waterkolom dit jaar zal de watervoorziening bij ons museum overeenkomen met die op diverse vroegere RTM-stations en zo hoort het ook bij een museum dat de oude RTM zoveel mogelijk wil laten herleven.

Het museum heeft in de naaste toekomst drie punten ter beschikking waar water kan worden genomen: rechtstreeks uit de zijkast van de toren, uit de standpijp daar vlakbij en uit de waterkolom.

We zijn blij dat het hele 'waterproject' nog gedurende dit rijzeizoen klaar zal zijn, zodat we ons volledig kunnen richten op andere zaken, en die zijn er genoeg!

Jan de Bruin

CILINDERBLOK GEGOTEN VOOR DE 37

Bij de bouw van de replica van stoomloc 37 is een belangrijke stap te melden: het cilinderblok is gegoten.

Dit grote en ingewikkelde gietstuk bevat - in vaktermen - negen gietkernen: holten, kanalen, stoompoorten, cilinders en schuifkasten. In de gieterij worden het houten model en alle losse mallen in elkaar gezet en vervolgens volgestopt met gietzand. Aan dit gietzand worden stoffen toegevoegd om het zand vormvast te maken.

Je moet als modelmakerij en gieterij van goeden huize komen om zo'n cilinderblok uit een stapel tekeningen te construeren resp. te gieten. Maar dat is modelmakerij Anéko in Tholen en gieterij Cast Iron in Beerse (België) gelukt.

Op 27 april zijn we met een ploegje naar Beerse gereden en hebben aldaar het gegoten resultaat goedgekeurd. Tegelijk met het cilinderblok werden ook gegoten: twee cilinderdeksels, twee schuifkastdeksels en twee schijven, die na bewerking de zuigers zullen worden.

Het cilinderblok is dan wel gegoten, maar klaar is het nog niet, want het moet nog heel precies mechanisch worden nabewerkt: de cilinders zuiver gekotterd, diverse oppervlakken gefreesd, de spiegels van de bakschuiven gevlaakt etc. Deze nabewerking zal bij een bedrijf in de buurt van Rotterdam plaatsvinden.

Het is lang geleden dat voor het laatst zulke ingewikkelde gietstukken werden vervaardigd voor Nederlandse stoomlocs. Dat betrof de NS-locomotieven van de serie 3700, waarvan enkele na de oorlog nog nieuwe gietstukken kregen.

Jan de Bruin



Het vloeibare gietijzer stroomt uit de grote smeltoven de mengbeker in.



Op de bovenste foto (links) worden diverse stoffen aan de ijzerpap toegevoegd. Het resultaat is een ijzersoort dat aan de speciale eisen van de klant voldoet. Nadat dit is gebeurd wordt het vloeibare ijzer in de vorm van gietzand gegoten. Een zeer secuur karwei, waarbij luchtbelllen voorkomen moeten worden. Immers, dit worden gaten in het blok en dat kan de sterkte van blok aantasten. De vorm is hier door een stevige bak omsloten. We zullen het maar niet over de hitte hebben.



Na het afkoelen wordt de bak verwijderd, samen met het gietzand en verschijnt het cilinderblok. Onbewerkt, dat wel, maar toch al zeer indrukwekkend (eerste foto hieronder).

Het cilinderblok zal hierna nog worden bewerkt voordat de montage kan gaan beginnen. De binnenzijde van de cilinders moet volledig glad gemaakt worden. Dit geldt ook voor de spiegel (bovenzijde) van de schuifkasten, waarop de bakschuiven straks heen en weer gaan.

Om onze uitdaging een beetje een eigen gezicht te geven hebben we op de twee schuifkastdeksels de RTM laten vereeuwigen (foto linksonder). Het is per slot van rekening een gedurfd RTM-project.

Tenslotte zijn nog twee belangrijke onderdelen meegegoten: de twee cilinderdeksels (onderste foto). Een volgende uitdaging zal de constructie van de stoommachine worden met alle stangetjes en stangen van het Joy-mechaniek.

