



Loc van Budelco (tot 1973 Kempensche Zinkmaatschappij) met twee ketelwagens van Akzo Chemie Weert op weg naar Budelco in Budel; 23 mei 1991.
Foto: Pierre de Greeuw.

De Akzo Chemie Divisie

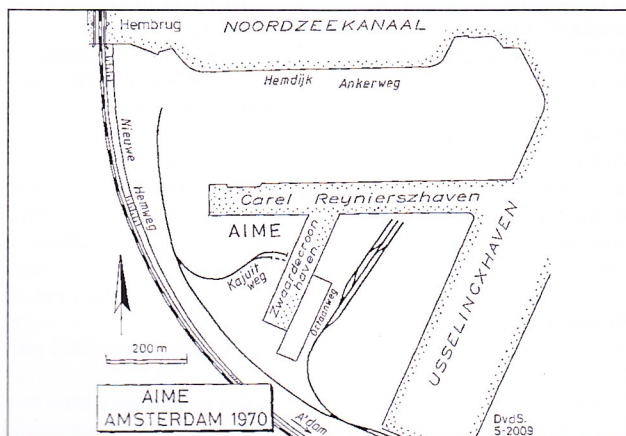
Het railvervoer van Akzo Nobel (vervolg)

ROEF ANKERSMIT EN HENK KOLKMAN

AIME Amsterdam

In 1965 nam KZK de aandelen over van de N.V. Algemene Industriële, Mineraal- en Ertsmaatschappij AIME Amsterdam. AIME hield zich bezig met de handel in en de verwerking van mineralen, ertsen en chemische producten. Het hoofdproduct was bruinsteen, dat vooral toepassing vindt in batterijen. Daarnaast werd gewerkt met vloeispaat en zirkoonzand. Het bedrijf was gevestigd in de Westhaven van Amsterdam aan de Kajuitweg, tussen de Carel Reyniershaven en de Zwaardcroonhaven. Tegenwoordig is

hier Mundo Minerals gevestigd dat in talk handelt. Het korte kopspoor takte af van de stamlijn naar de Hemdijk en kwam gereed op 7 maart 1966. Voor het vervoer met silowagens werd een losbunker voor twee sporen gebouwd; het tweede kopspoor kwam in 1971. De aansluiting wordt sinds 2008 niet meer gebruikt. Voor het vervoer van mangaanerts had de AIME twee silowagens van NS in gebruik, die echter maar kort bij AIME dienst hebben gedaan: 21-84-9105075 (periode oktober 1969 tot januari 1972) en 21-84-9121318-5 (in 1972).



Bovenmenselijk

In De Wekker (het toenmalige personeelsblad van Ketjen) van oktober 1946 komt onder de kop 'Raarheden en waarheden' het volgende bericht voor.

'Dat onze kilometervreters tot bovenmenselijke dingen in staat zijn, bewijst een factuur die de vorige maand in ons bezit kwam. Deze luidde aldus. Herstellkosten locomotief 1734 f 12,70. Ter toelichting diene het volgende: Op 2 Augustus 1946 had te Zwijndrecht een aanrijding plaats van een rangeerdeel met een U toebehorende vrachtauto, ten gevolge waarvan bovengenoemde locomotief werd beschadigd. Wij moeten U voor de daardoor ontstane kosten aansprakelijk stellen.
N.V. Nederlandsche Spoorwegen'

Loc 6508 haalt een roetwagen uit bij Cabot. Botlek, 2 april 2008.

Foto: Sander Broerse.



Beide wagens hadden als depotstation Amsterdam Coenhaven.

Ketjen Carbon Botlek (nu Cabot)

Ketjen Carbon werd opgericht op 20 februari 1959 door Ketjen (60 %) en Godfrey L. Cabot Inc. (40 %) in Boston (VS), de grootste carbon black-fabrikant ter wereld. De fabriek werd gebouwd aan de Botlekweg ter hoogte van de Botlekstraat en kwam in bedrijf in april 1960. In 1981 verkocht Akzo zijn belang aan Cabot.

Het bedrijf maakt carbon-black (roet), dat voornamelijk wordt gebruikt in autobanden, die tot 40 % carbon-black bevatten. Cabot heeft nog een tweede fabriek in Botlek, aan de Welplaatweg; hier is het spoorvervoer enkele jaren geleden gestaakt.

Vanaf het begin had de fabriek een spooraansluiting, waartoe de stamlijn Botlek moest worden verlengd. In 1969 en 1978 vonden uitbreidingen plaats.

Er vindt uitsluitend afvoer van carbon-black plaats in speciale wagens. Vredestein had drie, later vier grootvolumewagens type Gbs van NS gehuurd voor vervoer van carbon-black naar hun vestiging in Enschede (zie Rail Magazine 2-2009). Deze reden echter niet vanuit Ketjen Carbon, maar vanaf de Welplaatweg.

Zinc Organon Weert

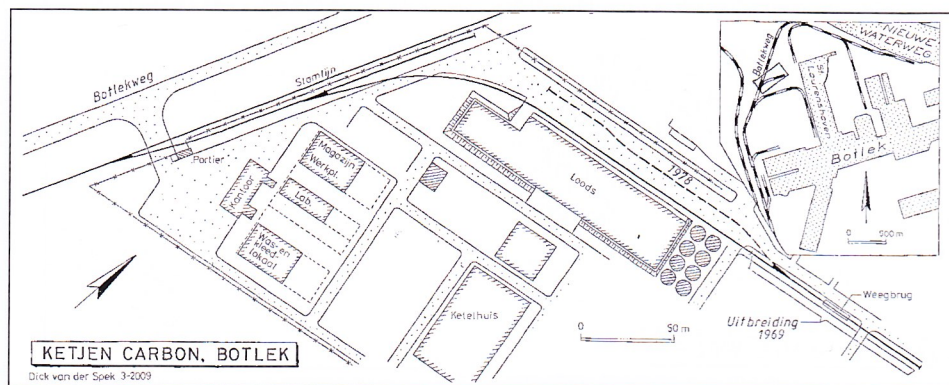
De locatie Weert van Akzo Chemie werd in 1965 opgericht als Zinc-Organon CV door de NV Kempensche Zinkmaatschappij (35 %), de NV Zwanenberg-Organon (35 %), Imperial Smelting Corporation in Engeland (25 %) en Banque de Paris et des Pays-Bas (5 %). Eind 1966 begon de productie. Op 3 april 1973 kwam het bedrijf geheel in handen van Akzo (waarin Zwanenberg-Organon inmiddels was opgegaan) en werd het ondergebracht in Akzo Chemie Nederland BV. Op 16 april 1994 werd het bedrijf overgeno-

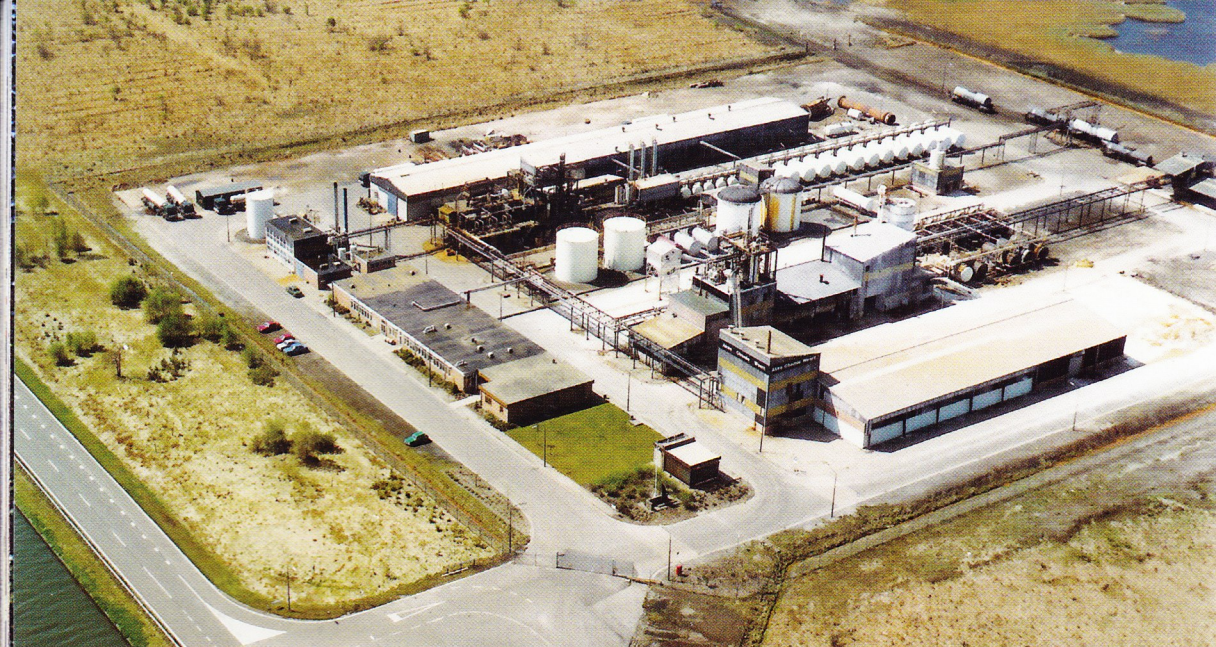
men door Allied Signal Inc. in Morristown (New Jersey, VS). Eind 1999 verwierf Allied Signal het tweemaal kleinere bedrijf Honeywell, maar het nieuwe concern nam de naam Honeywell aan. Sindsdien produceerde de locatie Weert onder de naam Honeywell Fluorine Chemicals Europe BV. Doel van de onderneming was het maken van chloorfluorkoolwaterstoffen (CFK, ook wel freon genoemd, de handelsnaam van concurrent Dupont). CFK's worden toegepast als koelmiddel, als drijfgas in spuitbussen en voor het blazen van schuimplastics. Uit vloeispaat (calciumfluoride) en zwavelzuur werd fluorwaterstof gemaakt. Zwavelzuur is een bijproduct van de zinkfabricage; vandaar de interesse van de Kempensche Zinkmaatschappij in deze fabriek. Een bijproduct van de fluorwaterstoffabriek is gips (calciumsulfaat), dat toepassing vindt in de bouw. Verder werden nog fluorboorzuur en silicozuur verkregen. De productie van fluorwaterstof werd eind 2002 gestopt; daarna werd de benodigde fluorwaterstof gekocht.

Fluorwaterstof liet men vervolgens reageren met tetrachloorkoolstof tot trichloorfluormethaan (CFK 11) en dichloorfluormethaan (CFK 12), de beide eindproducten. Hierbij ontstaat chloorwaterstof, dat opgelost in water als zoutzuur werd verkocht. In de jaren 1980 kwam er een kleine installatie voor de productie van chloortrifluormethaan (CFK 13), een koelmiddel.

De productiecapaciteit voor fluorwaterstof was oorspronkelijk vijftienduizend ton per jaar, later uitgebreid tot tienduizend ton. Hiermee kon zo'n vijftienduizend en later dertigduizend ton CFK per jaar worden gemaakt. Vaak kon men meer fluorwaterstof maken dan voor de CFK's nodig was. Het overschot werd dan verkocht.

De geproduceerde CFK's zijn vluchtige en stabiele verbindingen. Omdat ze bij hun toepassingen niet worden gebruikt, maar uiteindelijk, ten minste voor een deel, vrijkomen in de atmosfeer, diende de productie voornamelijk





Akzo Chemie Weert in de jaren 1970.
Foto: Akzo Chemie.

voor het aanvullen van de verliezen naar de atmosfeer. In de loop der jaren werden ze meer en meer verdacht van het aantasten van de ozonlaag in de aardatmosfeer. Daarom werd geprobeerd andere producten te ontwikkelen ter vervanging van de CFK's, zodat de productie hiervan kon worden afgebouwd (protocol van Montreal, 1987). In verband hiermee verwierf Akzo op 1 april 1993 voor tien jaar de productierechten van ICI. Sindsdien werden er ook CFK's voor de farmaceutische industrie geproduceerd. Daarna werd de productie van CFK's steeds verder verminderd. Op het laatst stond de fabriek zelfs gedurende langere perioden stil. Eind 2005 is de productie definitief gestopt en is het bedrijf gesloten.

Een van de vervangende middelen voor drijfgassen in spuitbussen is dimethylether, een product dat sinds 1990 door Akzo in Europoort wordt gemaakt. Van 1989 tot 1994 distribueerde Akzo dimethylether via de locatie Weert. Deze activiteit werd beëindigd toen Allied Signal eigenaar werd. De sporaansluiting lag ten zuiden van de sporen van de KZM, tegenwoordig Zinifex genaamd (zie ook OdR 1993-4, blz. 134). De bediening vond plaats door KZM; NS en later Railion kwamen hier dus niet. De aansluiting was al vroeg gereed om materialen en installaties voor de nieuwe fabriek per spoor aan te voeren. De sporen werden in de jaren 1980 vernieuwd. Het traject tussen de hekken van Zinifex en Honeywell werd in 2002 naar het zuidoosten omgelegd voor een grondsanering.

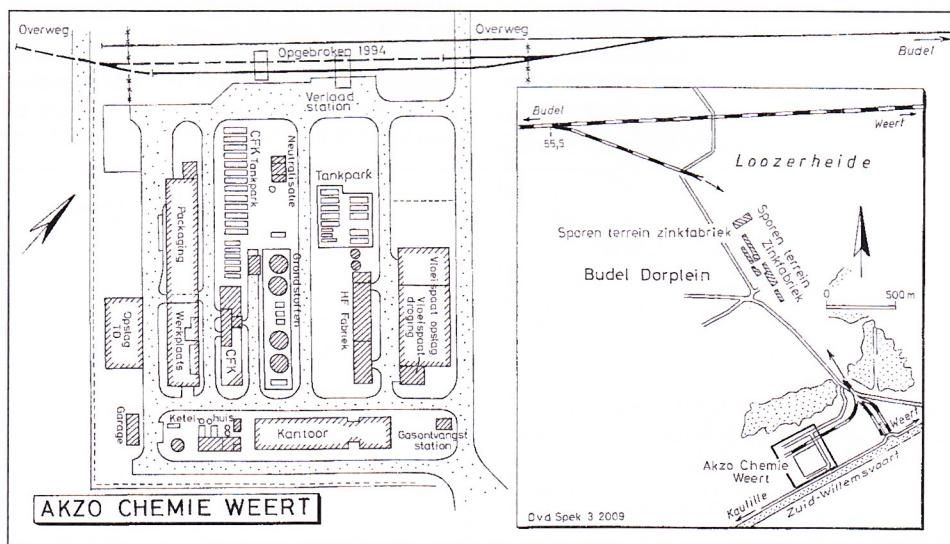
Er waren twee laad- en losstations: één voor zwavelzuur en waterstoffluoride en één voor CFK's, tetrachloorkoolstof en zoutzuur. Voor de lossing van dimethylether werd het noordelijke, korte kopspoor in 1988 verlengd. Begin 1994 werd het middelste spoor voor de verlading van CFK's opgebouwd,

maar de wissels aan weerszijden bleven liggen.

Het hoeft geen verbazing te wekken dat het spoorvervoer voor een dergelijke kleine fabriek, waarvan de eindproducten diverse kleine toepassingen hadden, nooit erg omvangrijk is geweest. Bovendien kon de grondstof vloeispaat gemakkelijk per schip over de Zuid-Willemsvaart worden aangevoerd via de haven van KZM (slechts vierhonderd ton per schip; later met duizendtonsschepen via andere havens). Het spoorvervoer met ketelwagens was echter zeer gevarieerd.

Zwavelzuur werd aangevoerd van buurman KZM en van Akzo Chemie in Amsterdam, zeker later uitsluitend per auto. In het begin echter werden er ook zwavelzuur-spoorketelwagens van KZM gebruikt, zelfs wagens met verlopen revisietermijn, die daarom niet meer op het NS-net mochten rijden. De vervoeromvang was tienduizend ton per jaar. De fluorwaterstof die niet zelf werd gebruikt, werd altijd per spoorketelwagen naar klanten vervoerd, vroeger ook als 70 %-waterige oplossing. Het meeste ging naar Dupont in Dordrecht, maar vanaf 1995 werd gedurende enkele jaren 3M in Antwerpen een klant. Naarmate de CFK-productie inkromp, kon er meer fluorwaterstof aan derden worden geleverd. Nadat de productie eind 2002 was gestopt, werd fluorwaterstof per spoor aangevoerd. Dit vervoer was uiteindelijk het laatste spoorvervoer; dat nog tot in november 2005 (driehonderd ton) plaatsvond. Sinds december 2004 kwamen deze wagens via België, omdat Railion Budel niet meer bedient.

Watervrije fluorwaterstof kookt bij 19,6 °C en viel vroeger in de klasse 2 (gassen) van de gevaarlijke stoffen en moest worden vervoerd in spoorketelwagens voor gassen. Sinds 1 oktober 1978 valt het echter in de klasse 8 (bijtende stof-





Beelden bij Akzo
Chemie/ Honeywell in
Weert.

Vanaf boven met de
wijzers van de klok
mee: eerste wissel met
spoor aansluiting,
kijkend in westelijke
richting; 3 april 2005.

Foto: Roef Ankersmit.

VTG-wagen 21-80-0780
128 voor het vervoer
van CFK naar Engeland,
nog met de ouderwetse,
typisch Engelse hand-
rem met lange hefboom.
Rechts zwavelzuurwagen
21-84-0705 320 van de
KZM; ongeveer 1970.

Foto: Akzo Chemie.

Algeco-wagen 23-87-
7215 100, gehuurd
voor dimethylether, bij
het lospunt; 22 mei
1989.

Foto: Akzo Chemie.
De Zagro op het rac-
cordement; 11 oktober
2005.

Foto: Roef Ankersmit.



fen) en wordt het in normale spoorketelwagens vervoerd. Tetrachloorkoolstof werd veel per tankauto aangevoerd, uit diverse Europese landen. Maar in de eerste jaren na 1970, toen bij Akzo in Delfzijl de productie van tetrachloorkoolstof begon, kwam het ook per spoorketelwagen (zie OdR 2005-4, blz. 139). In 1972 kwam ongeveer de helft per spoorketelwagen, ongeveer dertigduizend ton. Zoutzuur was, als 30 %-oplossing, het grootste product van de locatie, in 1972 zo'n zestigduizend ton. Het werd in het begin per spoorketelwagen van Nepakris, later Natronchemie in Linne-Herten afgevoerd. Waarschijnlijk ging dit al vanaf ongeveer 1970 per auto. Vanaf september 1979 was er korte tijd een vervoer van vijfduizend ton per jaar naar Akzo Chemie in Amsterdam Noord in gehuurde vierassige wagens.

Alleen grotere hoeveelheden chloorfluorkoolwaterstoffen werden per spoorketelwagen verzonden. In de eerste jaren had Zinc-Organon enkele wagens bij VTG gehuurd, die geschikt waren voor ferryvervoer naar Engeland. Ze hadden het opschrift 'Verhuurd aan Zinc-Organon CV depot Budel'. Verder was er begin jaren 1980 een contract met NS voor het vervoer van CFK's naar Dupont in Dordrecht: in 1982 vijfduizend ton en in 1983 zelfs negenduizend ton. Daarna nam het vervoer af en in 1994 werd het spoor naar de CFK-

verlading opgebroken. In de beginjaren waren er twee tankauto's in gebruik voor vervoer naar Italië en Spanje, die met het gecombineerd vervoer (Kangoeroe) van Rotterdam via Parijs gingen (NWM-auto's 206 en 208). Dimethylether kwam per spoorketelwagen van Union Kraftstoff in Wesseling (bij Bonn) naar Weert, ongeveer twintig ton per week.

Het bedrijf heeft nooit een eigen locomotief gehad. Wagens werden gebracht en gehaald door de locomotieven van de KZM. Er was een lierinstallatie om wagens te verplaatsen. Eind 1995 is er via Bemo een Zagro gekocht. Dit is een lorrie met aan één kant buffers waar aan de andere kant een vorkheftruck op kan rijden die dan met z'n wielen via een rollenbank de lorrie kan verplaatsen. Zo kunnen enkele spoorwagens (maximaal driehonderd ton) worden verplaatst. De Zagro werd op het oostelijke kopspoor gestald.

Gembo

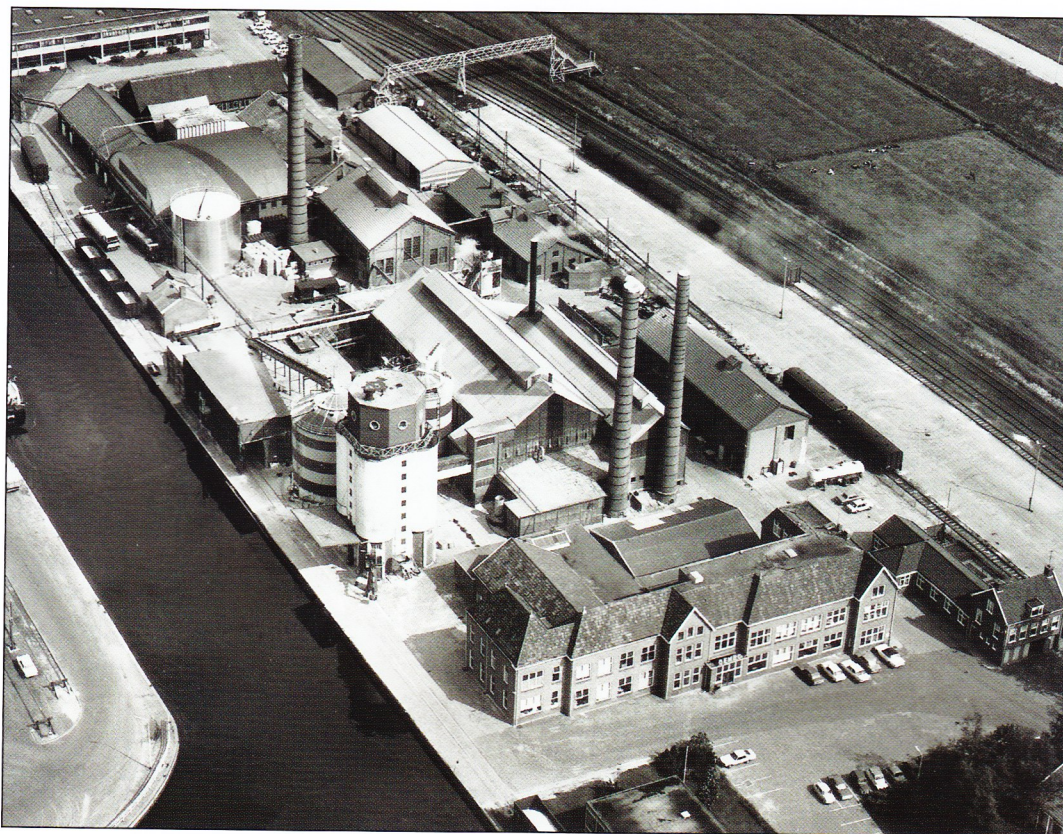
Gembo (Gemeenschappelijke energie maakt bloeiende ondernemingen) werd opgericht op 23 oktober 1915. Initiatiefnemer en eerste directeur was Jan Albert Koning (1882-1960), apotheker in Winschoten. Doel was het fabriceren van producten die door de Eerste Wereldoorlog niet meer in het buitenland te krijgen waren. Allereerst werd gedacht aan fijnchemicaliën voor de farmaceutische industrie, maar uiteindelijk ging men waterglas maken, een product waarmee kartonnen dozen van de strokartonfabrieken kunnen worden gelijmd. Waterglas wordt gemaakt door zilverzand en soda in een oven te verhitten (in plaats van soda kan ook natriumsulfaat of kaliumcarbonaat worden gebruikt). Bij 1400 °C is waterglas tamelijk vloeibaar, maar bij afkoelen wordt het al snel stroperig en bij kamertemperatuur is het glasachtig, hard en bros. Het is oplosbaar in water en Gembo heeft altijd zowel het vaste product als de waterige oplossing gemaakt.

Gegevens Zagro¹⁾

Zagro Bahn- u. Baumaschinen GmbH, 6927 Bad Rappenau-Grombach (later postcode 74906)	
Waggon Rangiergerät	
lorrietype ²⁾	WRG-N
lorrienummer	1556
bouwjaar	1995
eigen gewicht [kg]	1400
heftruck	115-4
druk- en trekvermogen [ton]	300

¹⁾ van fabrieksplaat

²⁾ Er zijn ook typen S en SL.



Gembo – inmiddels Akzo Chemie – in mei 1974. Op de spooraan-sluiting staan drie plus één wagens met zilverzand en twee schuifwandwagens. Rechts de NS-losweg met schuifwandwagens en boven de pijpenbrug voor de gasaanvoer. Foto: KLM Aerophoto (nr. 23925).

Op 28 juli 1917 stroomde het eerste waterglas uit de oven. Na de Eerste Wereldoorlog werd het bedrijf bijna uit de markt gedrukt. Men ging ook andere producten maken, maar raakte in financiële problemen en in 1922 werd besloten het bedrijf te liquideren. Het lukte echter in 1923 een nieuw bedrijf – Gembo 2 – te beginnen en op 15 januari 1924 stroomde weer waterglas uit een van de ovens van Gembo. Directeur Koning was een reislustig man en op zijn vele reizen deed hij tal van ideeën op en legde hij vele contacten, zoals in 1930 in Amerika. Al eerder had hij schriftelijk contact gelegd met de Philadelphia Quartz Company (VS), een relatie die in 1989 tot samenwerking (Akzo-PQ Silica) en in 2001 tot overname leidde. Door zijn relaties zag Koning kans steeds meer producten te gaan maken of te verhandelen, zoals foeliezuur, borax, drukinkten, lakken en silicagel.

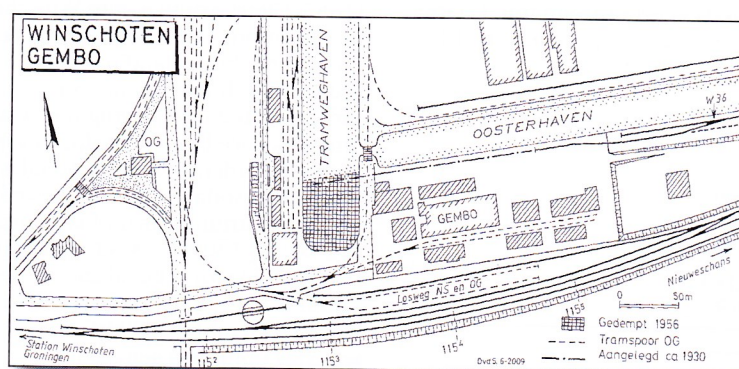
In 1953 begon Ketjen met de productie van kraakkatalysatoren. Hiervoor was veel waterglas nodig. Dat kwam gedeeltelijk uit Winschoten, maar ook uit een nieuwe fabriek van Gembo (capaciteit twaalfduizend ton per jaar) in Amsterdam Noord, aan de overkant van het Nieuwendammerkanaal. Het waterglas ging van daar per pijpleiding naar Ketjen. In 1981 werd die fabriek gesloten.

In 1952 raakte Gembo betrokken bij de plannen voor de bouw van een sodafabriek in Delfzijl. De Koninklijke Nederlandse Zoutindustrie bood in 1959 de aandeelhouders van Gembo aan hun aandelen over te nemen; hierop

ging 98 % van de aandeelhouders in. Daarmee eindigde het zelfstandige bestaan van Gembo, waarna dit bedrijf in 1961 een werkmaatschappij van de KNZ werd. In dat jaar gingen KNZ en Ketjen samen tot KZK, waarmee de aankoop van soda en de verkoop van waterglas aan Ketjen een interne KZK-aangelegenheid werd. Toen in 1962 ook Sikkens bij KZK kwam, gingen de Valspar-lakken al snel over naar Sikkens. Ook veel andere activiteiten werden toen successievelijk beëindigd.

Toen Gembo werd opgericht, werden in Winschoten de tramsporen en de Tramweghaven van de Stoomtramwegmaatschappij Oostelijk Groningen (OG) aangelegd. Gembo werd gevestigd in de uiterste zuidoosthoek van de Tramweghaven. Gembo kreeg een aansluiting op de OG met twee tramsporen op het fabrieksterrein. In de jaren 1930 verdwenen deze sporen weer.

In 1921 werd de Spoorweghaven of Oosterhaven gegraven, die aan de noordkant van Gembo kwam te liggen. Hierlangs kwamen aan de zuidkant twee sporen, die eindigden bij het Gembo-terrein. Pas tien jaar later werd het zuidelijkste spoor verlengd tot op het Gembo-terrein, met een slinger, zodat dit spoor hier langs het water liep. Toen in 1956 het zuidelijke deel van de Tramweghaven werd gedempt, nam Gembo dit terrein over en werd het spoor hierover verlengd. Omstreeks 1970 werden de twee sporen ten oosten van Gembo gewijzigd: het zuidelijkste spoor langs de haven

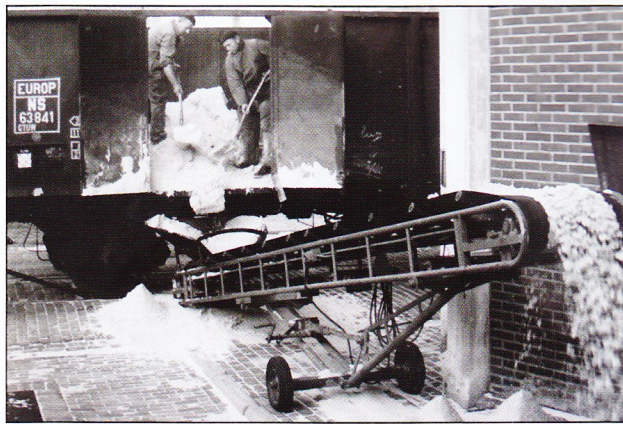




Vanaf boven met de wijzers van de klok mee: Gembo westzijde; jaren 1920. Rechts de tramaansluiting.
Foto: archief Gembo.

Lossen van zilverzand in 1964. Later kwam hiervoor een grijperkraan.
Foto: Meijer, archief Gembo.

De waterglasblokken worden in 1948 met duwtractie op smalspoor uit de fabriek gereden.
Foto: archief Gembo.



Ketelwagen NS 530901 van Gembo op het fabrieksterrein in 1957.
Foto: Meijer, archief Gembo.
Belgische open wagen Eaos 31-88-5968 322 voor zilverzandvervoer van Balen/Wezel naar Winschoten. Amersfoort, 21 januari 1983.
Inzet: opschriften op deze wagen.
Foto's: Hans Nahon.



werd ingekort en wissel 36 werd verplaatst, waardoor er dichterbij Gembo kon worden gerangeerd. Later werd de spooraanluiting aanzienlijk ingekort. Nadat Winschoten op 2 juni 1985 was gesloten voor goederenvervoer, verdween de spooraanluiting helemaal.

Voor het geschikt maken van het terrein waarop de Gembo zou worden gebouwd, vond zandaanvoer per tram plaats. Over het verdere goederenvervoer per tram is niet veel bekend. Er zal zeker waterglas naar de strokartonfabrieken zijn vervoerd, voor zover die per tram bereikbaar waren. Bovendien meldt het jaarverslag van 1927 dat er geregeld een wagen met waterglas per tram naar Meppel ging. Het spoorvervoer is nooit erg omvangrijk geweest en werd afgewikkeld met het wagenladingenvervoer. Een belangrijk vervoer was de aanvoer van zilverzand, dat vaak uit de groeve van de Fa. H. Beaujean-Voncken in Heerlerheide kwam, maar soms ook uit België. In 1974 bedroeg de aanvoer per spoor ruim dertigduizend ton. Grote concurrenten hierbij waren de scheepvaart (door de uitstekende verbinding via het Winschoterdiep) en de vrachtauto, die al voor 1980 veel vervoer had overgenomen omdat Gembo retourvracht had naar Düren (Akzo Chemie bij Aken). Daardoor kwam het spoorvervoer op het tweede plan en NS klaagde dan ook begin 1975 over de lange lostijd van de wagens, waardoor de omlooptijd twintig dagen was (theoretisch twee dagen).

Voor het spoorvervoer van zilverzand werden kolenwagens gebruikt, waarvan de deuren goed moesten afsluiten omdat anders ladingverlies van het fijne zilverzand plaatsvindt; bovendien moesten de wagens schoon zijn. Deze kolenwagens werden daarom sinds 1967 speciaal voor dit vervoer gereserveerd en droegen het opschrift 'Zilverzandvervoer Depot Heerlen' met de typeaanduiding E-y. De wagens kwamen uit de serie Werkspoorwagens ex-GTU, later E serie 500, die beter afsloten dan de latere UIC-wagens. Van 1969 tot 1971 waren er tien open wagens verhuurd aan Beaujean-Voncken; ze droegen de nummers 21-84-0500 050 - 059.

Fotoarchief

In het gedenkboek 'Zand Vuur Soda - 75 jaar Waterglasproductie in Winschoten' door Ad Leemans (1998) staat op blz. 30: 'De in 1940 benoemde directie-secretaris, later directeur, T. Potjewijd zet de door directeur Koning begonnen traditie voort om regelmatig foto's van het bedrijf en van de afzonderlijke afdelingen te laten maken. In de loop der jaren ontstaat zo een schitterend fotoarchief. Later raakt dit archief helaas in het ongereede.' Het blijkt inmiddels nog erger te zijn geworden: de plaatselijke fotograaf heeft in 2004 zijn archief van vóór 1970 opgeruimd, zodat er nu ook geen negatieven meer zijn. Wel is er nog een door Potjewijd zelf opgenomen bedrijfsfilm.

Loc 455 met trein 5045 (Wapenveld – Zwolle Rangeer) op de spoor-aansluiting van J.L.H. Smits & Co om ketelwag en DB 576548 van de Chemische Fabrik Dr. F. Raschig in Ludwigshafen op de wagentraaischijf te plaatsen. De draaischijf werd met de hand bediend nadat twee stokken in de houders waren geplaatst. Wapenveld, 27 maart 1959.

Foto: Roef Ankersmit (688.630).



Een ketelwag en de spoor-aansluiting van Eka Nobel in Maastricht Beatrixhaven; 29 september 2004. Foto: Roef Ankersmit.

In 1978 werden zeventien voormalige dekzeilwagens voor dit vervoer gereserveerd, serie 21-84-5020 001 – 018. Uit de aantallen wagens voor dit vervoer blijkt de teruggang in het zilverzandvervoer per spoor: in 1967 waren er nog 53 wagens, in 1976 36, in 1980 29, in 1982 2 en in 1984 geen meer.

In de zogenaamde vrachtenboeken van de Sphinx in Maastricht is te vinden dat de Sphinx in de jaren 1942-1944 waterglas per (gehuurde) ketelwag van Gembo ontving. Zo zal het met meer klanten zijn gegaan. Gembo kocht in 1949 één eigen tweeassige ketelwag (nr. 530901, later 21-84-0703311, gebouwd door Talbot in 1941, lengte 8,72 m, radstand 4,5 m, ketelinhoud 12 m³, maximum-belading 19 ton en maximumsnelheid 65 km/h). Deze wag was geschikt voor vervoer van waterglas en stookolie, een wat merkwaardige combinatie omdat deze producten elkaar absoluut niet verdragen. Al in 1958 kocht Gembo een tankauto voor het vervoer van waterglas, maar de eigen ketelwag bleef nog tot 1971 in dienst.

Noury & Van der Lande en Lispin

Noury & Van der Lande in Deventer en Lispin in Herkenbosch zijn nog steeds onderdeel van Akzo Nobel. De Lispin werd in 1949 overgenomen door Noury & Van der Lande. Beide bedrijven hadden vroeger spoorvervoer, maar dat was al vrijwel afgelopen toen Akzo ontstond. Daarom vallen ze

buiten het kader van deze artikelenserie. Zie voor Noury & Van der Lande ODR 1990, blz. 124 (correctie: de meelfabriek werd op 1 juli 1966 gesloten) en voor de Lispin het boek van V. Freriks 'De IJzeren Rijn' (2003) blz. 206.

Overige bedrijven binnen Akzo (Nobel)

Er zijn nog veel meer bedrijven die, vooral in de beginjaren van Akzo, nog spoorvervoer hebben gekend. Maar hierbij ging het meestal om een zijspoor met hooguit zo nu en dan een goederenwag. We noemen hier de bedrijven Organon in Oss, Orgachemia in Boxtel, Chefaro in Rotterdam RMO en Dordrecht, Sikkens Smits in Wapenveld, Aerofako in Barneveld-Voorthuizen, later Apeldoorn Het Loo en Loda in Breda. Opmerkelijk is dat de nieuwe fabriek van Sikkens in Sassenheim in 1939 zodanig naast de spoorlijn Haarlem – Leiden werd gebouwd dat daar gemakkelijk een spoor-aansluiting gemaakt had kunnen worden; deze is echter nooit gerealiseerd. Bij de fusie van Akzo met Nobel in 1994 kwam Eka Nobel in Maastricht Beatrixhaven bij Akzo Nobel. Dit bedrijf had vanaf 1981 een spoor-aansluiting, die tot eind 2004 in gebruik bleef (zie Rail Magazine 271, blz. 42).

Dank is verschuldigd aan D. van der Spek, J.G.C. van de Meene, J.H.M. Nahon, E.J. Sachse, R. de Jong, J.C. de Jongh, H. Kaas en vele medewerkers en oud-medewerkers van Akzo Nobel.