



Loc 6512 voor zes ketelwagens met formaline als trein 57100 naar Dupont Dordrecht. Pernis, 10 juni 1996. Foto: Harold de Groot.

Het railvervoer van Akzo Nobel

De locatie Rotterdam (vervolg)

Roef Ankersmit en Henk Kolkman

De bedrijven Europoort

Koninklijke Zout Ketjen (KZK) richtte samen met Celanese Corporation of America in 1964 'Konam' op. In 1969 nam KZO het 50 %-belang van Celanese over, waarna Konam op 1 november 1969 met Zoutchemie Botlek werd geïntegreerd. Beide bedrijven heetten vanaf 1971 Akzo Zout Chemie locatie Rotterdam.

Konam verwierf bij de Merwedeweg in Europoort een terrein om fabrieken te bouwen voor de productie van azijnzuur (6, de nummers verwijzen naar de tekening op blz. 110), acetyleen, vinylacetaat, ethylacetaat, butylacetaat (2), methanol (4), formaldehyde (5) en industriële lijmen (1). Azijnzuur en vinylacetaat werden door KZK ook al gemaakt bij Electro Zuur- en Waterstoffabriek in Amsterdam, maar deze fabrieken werden stilgelegd toen Konam in bedrijf kwam (zie OdR 2004, blz. 100). Sinds 1968 werd er ook het oplosmiddel methylethylketon geproduceerd. In samenwerking met Kuhlmann in Frankrijk werd ook een fabriek voor zestigduizend ton butanol per jaar gebouwd (3), die in 1980 werd verkocht aan Exxon Chemical Holland, die hem verbouwde voor de productie van hogere alcoholen. Butanol wordt voornamelijk gebruikt voor verven, inkt en lijmen. In 1972 werden de methanol-, formaldehyde- en lijmfabrieken onderdeel van Methanol Chemie Nederland (MCN), dat in 1991 werd verkocht aan het Finse Neste Oy, vanaf 2000 Dynea (zie het deel

over Delfzijl in OdR 2005, blz. 139).

De eerste paal voor het fabriekscomplex werd op 1 oktober 1965 geslagen. Op 5 december 1966 kwam als eerste de azijnzuurfabriek in bedrijf, met een capaciteit van vijftigduizend ton per jaar. Het proces berust op de katalytische oxidatie van butaan met zuurstof bij hoge temperatuur en druk (liquid phase oxidation). In 1972 werd een recordproductie bereikt, waarna de capaciteit in 1976 werd verdubbeld. Een belangrijke afnemer van azijnzuur is de MCA-fabriek van Akzo Nobel (tot 2006 in Hengelo, nu in Delfzijl). Verder wordt azijnzuur gebruikt voor acetaten, speel- en oplosmiddelen en in de textiel voor het verven en drukken van stoffen. De azijnzuur- en acetaatfabrieken werden in 1983 gesloten. Vanaf 1985 werd door Akzo gedurende enkele jaren geprobeerd met Chem Services nog chemische diensten voor derden (ook voor Exxon en MCN) op de locatie te verrichten, maar zonder veel succes. In 1989 werd het grootste gedeelte van de locatie overgedaan aan Exxon.

Door MCN werd in 1972 de productie van houtlijm (ureumformaldehyde) uitgebreid van 35.000 naar 75.000 ton per jaar. Bij de verkoop aan Neste werd ook het MCN-terrein verkocht. Kort daarna werd de formaldehydepductie uitgebreid van 34.000 naar 55.000 ton per jaar. In 1975 werd de productie van methanol in Europoort gestaakt en in 1998 werd de lijmproductie geconcentreerd bij het zusterbedrijf in Delfzijl. In 2000 werd ook de

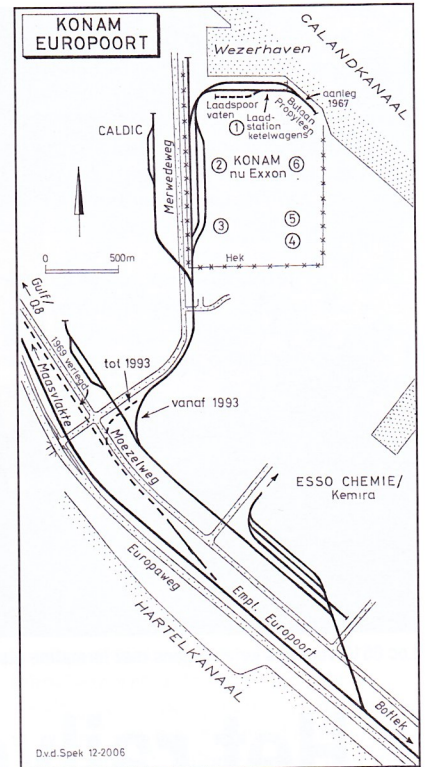
productie van formaldehyde in Europoort gestaakt, waarna Dynea Europoort formeel werd gesloten op 1 januari 2002. Op een deel van het terrein bouwde Akzo in 1990 een fabriek voor dimethylether (Demeon D), een drijfgas voor spuitbusen (capaciteit 25.000 ton per jaar). Op 16 oktober 1968 ontplofte de stoomketel van Konam. Gedurende de reparatie werd stoom geleverd door een stoomschip (dus niet door stoomlocomotieven zoals eerder bij Esso was gebeurd).

De spooraansluiting

De spooraansluiting takte aan de westkant van het emplacement Europoort af van de lijn naar de Gulf-raffinaderij (tegenwoordig Q8), die in 1969 werd verlegd langs de lijn naar de Maasvlakte. Vanaf 1992 is de spooraansluiting aangesloten op die van Kemira, die aan de oostkant van het emplacement aftakt. Op het terrein van Konam bevindt zich een omloopspoor met een kopspoor en aan het einde twee kopspooren bij de verlading; oorspronkelijk was hier nog een derde kopspoor. De beide kopspooren werden al in 1967 via een wissel naar een kopspoor langs het Calandkanaal geleid, waar de opslagtanks voor propyleen en butaan staan. Naast het omloopspoor werd later een derde spoor gelegd. De spooraansluiting van Akzo Nobel is sinds 2000 niet meer in gebruik. In 1994 werd vlak voor het terrein een spooraansluiting naar Caldic gemaakt, die nog steeds wordt gebruikt.



Konam op 10 augustus 1983. Rechts op de opstelsporen vijf gaswagens, links bij de gasbollen vier gaswagens ter lossing en midden bij de haven een NS-locomotor met twee lijnwagens. Foto: Aerophoto Schiphol.



Het spoorvervoer

Bij de aanleg van de spooraansluiting ging men uit van een te verwachten vervoer van twintig wagens per week. Inderdaad is het spoorvervoer van Konam nooit erg omvangrijk geweest. Zo ging het vervoer van het belangrijkste product, azijnzuur, naar de belangrijkste klant, Akzo in Hengelo, altijd per vrachtauto. De volgende vervoeren per spoor waren nog van enig belang.

Propyleen, butaan en methanol

Propyleen, de grondstof voor butanol, kwam soms per spoor in vierassige ketelwagens. Butaan, de grondstof voor azijnzuur en acetyleen, kwam voornamelijk via een pijpleiding van Shell. Soms kwam er echter ook butaan per spoor: in 1977 was er bijvoorbeeld een contract van dertigduizend ton butaan in groepen van ten minste drie ketelwagens van Esso in Botlek, een wel zeer korte afstand voor spoorvervoer.

Nadat de methanolproductie in 1975 was gestaakt, werd soms methanol per spoor uit Delfzijl aangevoerd, bijvoorbeeld vierduizend ton in 1985.

Formaldehyde en ureumformaldehydelijm

Vanaf eind 1979 werd formaldehyde van Delfzijl naar Dupont in Dordrecht vervoerd voor de Delrin-fabriek. Deze levering vond vanaf eind jaren 1980 echter plaats vanaf Europoort, waarbij later een deel werd geleverd door Caldyc, gelegen naast het Akzo-terrein. Levering geschiedde als formaline, een 55 %-oplossing van formaldehyde in water, dat tijdens het vervoer niet beneden de 60 °C mocht komen omdat het dan stolt. Voor dit vervoer waren speciale wagens gehuurd met geïsoleerde ketels en een inwendige stoomspiraal om de eventueel toch gestolde lading met stoom weer te kunnen smelten. Vanaf 1995 werden twintig nieuw gebouwde ketelwagens ingezet die werden gehuurd bij Ermewa.

Het vervoer van zes tot acht wagens vond dagelijks plaats met de buurtgoederentreinen, behalve op zondag wanneer er een aparte bloktrein reed: Europoort v. 10.30 – Dordrecht Industrieterrein a. 12.41, met lege trein 58100 terug (ingelegd vanaf 6 november 1988). Het vervoer eindigde in december 1999, toen Dupont zelf formaldehyde ging maken. Enkele ketelwagens bleven toen op de spooraansluiting van Akzo Nobel op reserve staan. Ook dit was een spoorvervoer over een korte afstand. Tot 1998 vond ook afvoer van ureumformaldehydelijm per spoorketelwagens plaats naar het buitenland: Duitsland, Zwitserland en Frankrijk. Hiervoor werden dezelfde wagens gebruikt als in Delfzijl (zie OdR 2005, blz. 146).

Dimethylether

Tot eind jaren negentig was er een zeer beperkt spoorvervoer van een à twee ketelwagens per maand met dimethylether naar Zwitserland. Er wordt veel dimethylether verstuurd per container. Sinds 2001 zijn daarvoor tien tankcontainers in gebruik, die ook per spoor kunnen worden vervoerd, onder andere naar Spanje, Italië en Griekenland. Elke container is uitgerust met een *tracking*-systeem met zonnepaneel, waardoor op elk moment via een GPS-verbinding is te zien waar de container zich bevindt.

Eigen tractie

Konam beschikte al vrij snel over een eigen locomotief van Orenstein & Koppell. In 1983 werd deze vervangen door de rode Jung van Akzo Botlek, die geel geschilderd werd. Wegens ernstige defecten werd de loc in 1995 gesloopt. Via de firma ODS in Hendrik Ido Ambacht werd een gebruikte loc van precies hetzelfde type gevonden. Dat was handig met het oog op de reservedelen en de training van



Loc 2381 met rangeerdeel, waarin onder andere wagens met lijm van Neste en een gaswagen met dimethylether van Akzo Nobel, bij de alcoholenfabriek van Exxon, Europoort, 18 april 1995. Foto: Harold de Groot.



Jung-loc 'Didy' bij aankomst op de oude spoor aansluiting van AZC Botlek; 14 januari 1974. Foto: verzameling A. Kweekel.



Jung-loc op het terrein van Konam. Europoort, 13 juni 1986. Foto: R. Ankersmit.

het personeel. Deze tweede Jung was weer rood geschilderd en droeg het nummer OR – 00 (OR betekent waarschijnlijk OnRail, waarvan de loc afkomstig was). Na het beëindigen van het spoorvervoer heeft de loc nog tot 2002 werkloos in Europoort gestaan.

De Trackmobile van het bedrijf van Botlek deed soms ook dienst bij de bedrijven Europoort. ■

Dank is verschuldigd aan R.L. de Jong, J.G.C. van de Meene, J.H.M. Nahon, M. Schokker, D. van der Spek, M. Vocke en diverse (oud-)medewerkers van Akzo Nobel.

Bronvermelding

Diverse bedrijfspersoneelsbladen
De Koppeling (personeelsblad NS), Op de Rails, Rail Magazine (nr. 154, 174, 223)
Hendrik Bouwknegt, Harold de Groot en Rob Meijer, Goederentreinen in Nederland – De stand van zaken in 2003, Uquilair, 2004

Locomotieven¹⁾ van Akzo Nobel (en voorgangers) in de Botlek en Europoort

fabrikant	fabrieksnummer	bouwjaar	type	vermogen (pk)	inzetperiode Botlek	Europoort
O&K	26267	1964	MV6B	145		1968-1983 ²⁾
Deutz	56814	1958	A8L614	130		1981-1983 (sloop)
Cockerill	3766	1960	CO30ST-FD	265	1970-1974 ³⁾	1980-1981 ⁴⁾
Jung	14155	1973	RC24B	230	1973-1983	1983-1995 (sloop)
Jung	14152	1972	RC24B	230		1995-2002 ⁵⁾
MaK	220109	1983	G321B	420	1983-2004	
Bemo	106	1987	RS100D	160	2004-2006 ⁶⁾	
O&K	26545	1966	MB5N	125	2006- ⁷⁾	

¹⁾ alle dieselhydraulisch en tweepassig

²⁾ na 1983 bij diverse handelaren, maar niet meer in bedrijf

³⁾ nieuw bij de KNS in Delfzijl; van 1974 tot 1981 bij Akzo in Hengelo

⁴⁾ Hoogovens 401 (gehuurd); vanaf eind 1981 bij Demka in Utrecht; vanaf 1984 weer bij Hoogovens

⁵⁾ afkomstig van Benteler Werk in Dinslaken (D) en gekocht via OnRail in Mettmann; nu bij Strukton (werf in Maarssen)

⁶⁾ ex-European Bulk Services in de Europoort. Het EBS-logo was tijdens de verhuur aan Akzo Nobel nog aanwezig.

⁷⁾ ex-Akzo Nobel Hengelo 3

Op rails door Istanbul en Turkije (vervolg)

Ciril van Hattum

Ankara

Vanuit het TCDD-kopstation Haydarpaşa vertrekken alle treinen die oostwaarts gaan. Naar Ankara rijden er zes per dag, waarvan de 'Başkent Ekspresi' de snelste en meest luxueuze is: een loc met vijf tot zeven Pullmanrijtuigen en een restauratierijtuig. De 567 kilometer wordt in 6½ uur afgelegd; andere doen er tot drie uur langer over. Voor de langeafstandtreinen krijgt iedereen een gereserveerde plaats en kan dus zitten. TCDD vraagt slechts 21,75 lira of 12,50 euro voor de rit in de 'Başkent'. De treinen staan ruim van tevoren, schoon van binnen en van buiten, opgesteld en vertrekken precies op tijd, maar komen altijd te laat aan, voornamelijk door oponthoud vanwege het enkelspoor. Op dit traject begint het enkelspoor even voorbij İzmit. De snelheid

komt de 100 km/h niet te boven. De zesde en voorlaatste tussenstop betreft de stad Eskişehir. Als trekkraft fungeert meestal een elektrische locomotief van de serie 43000 of 52500. Wie verder wil reizen, dient over te stappen. Ankara, voor toeristen een oninteressante stad, heeft het grootste station van het land, met vijf perrons. Vanaf het vierde vertrekken om het kwartier de elektrische voorstadlijnen in beide richtingen: westelijk naar Sincan en oostelijk naar Kayas, in totaal 28 stations. Ook hier erg goedkoop: 1,20 lira in de voorverkoop of bij de conducteur. Het materieel is hetzelfde als dat van Istanbul. In het voormalige pand van de stationschef stelt TCDD kleinere spoorobjecten tentoon en ervoor staat Atatürks rijtuig uit 1935 (Linke Hoffman). Schuin achter het station staan

in een parkachtige omgeving tien grote TCDD-stoomlocomotieven opgesteld, gratis te bezichtigen. Alle van bekende fabrieken zoals Henschel, Nohab, Baldwin en Vulcan.

In de Turkse hoofdstad hebben weliswaar nooit trams gereden, trolleybussen waren – in 1947 – hier het eerst. Zij hebben het volgehouden tot 1981. Daarna was de nu vier miljoen inwoners tellende stad (weer) geheel op dieselbussen aangewezen. Op 30 augustus 1996 kwam er voor het eerst een vorm van openbaar railvervoer, met de opening van de lichte metro 'Ankaray'. Een consortium onder leiding van Siemens heeft de lijn aangelegd. Deze loopt van Dikimevi in het centrum via Kızılay naar Aşti in het westen, waar ook de remise werd gesitueerd. Om de 8,5 kilometer af te leggen hebben de trei-