

De belangstelling van een NVBS'er gaat uit naar alles wat op rails rijdt, dus ook naar aannemers- en fabrieksspoortjes. Hieraan wordt in dit nummer ruime aandacht besteed.

Het nederlandse industriële smalspoor

Gelukkig zijn wij als spoor- en tramliedhebbers de laatste jaren gewend geraakt aan positieve berichten. Nieuwe spoor- en tramlijnen worden aangelegd en in Utrecht zien wij zelfs de geboorte van een geheel nieuw trambedrijf.

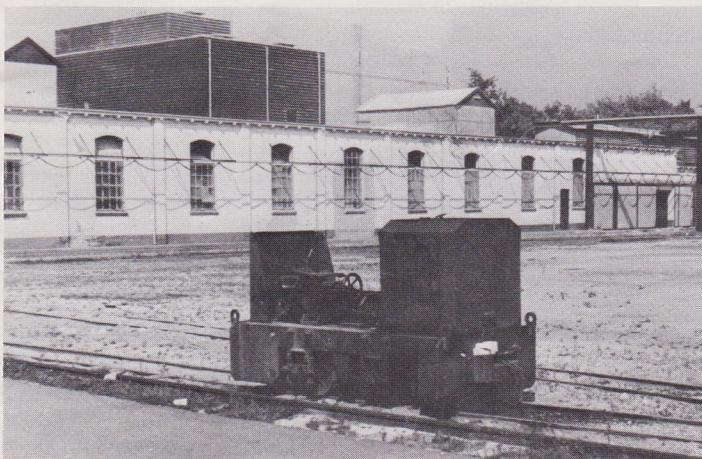
Helaas is er een vorm van railvervoer in Nederland die met uitsterfen wordt bedreigd. Het is het industriële smalspoor, dat jarenlang in veel bedrijven onopvallend zijn werk deed. Misschien is die onopvallendheid wel een van de redenen dat er vrij weinig belangstelling is voor deze tak van railvervoer.

De treintjes reden - of rijden nog - op fabrieksterreinen of op ander weinig toegankelijk gebied. De smalspoortreinen zien er altijd vuil en gedeukt uit; het is immers voor het bedrijf gereedschap. De enige versiering bestaat uit stickers van de plaatselijke snackbar of etherpiraat of een oude pop. Er is ook een locomotiefje gesignaleerd met naaktfoto's.

Door de opkomst van andere transportsystemen, zoals vrachtauto en pijpleiding, is het industriële smalspoor in de laatste twintig jaren vrijwel geheel verdwenen. Het laatste bolwerk van het smalspoor was de baksteenindustrie, maar ook daar is de laatste jaren veel veranderd. De meeste fabrieken voeren hun grondstof, de klei, aan per vrachtauto, soms over grote afstand. Daarmee verdween de aanvoer over de rails van de kleiput naar de fabriek en het gebruik van de kettingbaggermolen of excavateur. De droogrekken zijn vervangen door computergestuurde drooginstallaties, waarmee men onafhankelijk is geworden van het weer. Het betekende wel het einde van de rekkenwagens, soms elektrisch aangedreven, meestal met handkracht voortbewogen en tot in de jaren zestig ook nog door paarden getrokken.

Dan is er nog de economische malaise, die in de baksteenindustrie extra hard is aangekomen. Veel fabrieken en daarmee ook veel smalspoorlijnen zijn verdwenen. Toch heeft de crisis ook nog een licht-

*Orenstein & Koppel-locomotief, type MD, van de Steenfabriek Alba te Beekbergen; 6 september 1979.
Foto H. Sluijters*



puntje. Een aantal bedrijven dat nog wel floreert, stelt investeringen in andere transportsystemen uit en behoudt het smalspoor.

Op het ogenblik van schrijven, herfst 1982, rijden er in ons land bij een tiental steenfabrieken nog smalspoortreintjes. Het gaat hier in de meeste gevallen om zeer korte lijntjes van stort of voorraadplaats naar de fabriek, waarop locomotiefjes van gemiddeld meer dan twintig jaar oud dienst doen. Het merendeel van de machines is afkomstig van de Diepholzer Maschinenfabrik F. Schöttler GmbH, beter bekend als DIEMA.

In dit artikel willen wij een overzicht geven van deze smalspoorlijnen. Mogelijk ontbreken er nog bedrijven. De documentatie op het gebied van het industriële smalspoor verkeert nog in het stadium van alleen ooggetuigenverslagen en „van horen zeggen”, vergelijkbaar met de eerste jaren van de NVBS.

steenfabriek: Alba-Kalkzandsteen, Beekbergen

spoorwijdte: 600 mm traject: 100 m

exploitatie: vervoer van fabriek naar opslag,
dagelijks in gebruik.

locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
O & K	?	MD 1	?	geen fabrieksplaten

De Kalkzandsteenfabriek „Alba” aan het Apeldoorns Kanaal in Beekbergen bezit een van de minst spectaculaire smalspoorlijnen.

Er is een kaarsrechte lijn met één zijspoor. De lijn loopt van een traverseinrichting bij de fabriek naar het terrein, waar de steentassen staan opgestapeld. De spoorlijn voert hier niet de grondstof aan (vroeger geschiedde dit wel per trein) maar voert de produkten af. Door middel van de traverseinrichting worden de wagentjes met stenen uit de fabriek gebracht naar het hoofdspoor en vandaar door een kleine, helblauwe locomotief zonder cabine naar de opslagplaats vervoerd. Er is geen locloods; de locomotief overnacht in de open lucht.

steenfabriek: „De Zandberg”, Gendt

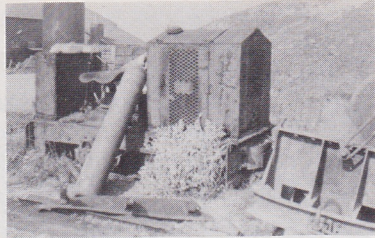
spoorwijdte: 900 mm traject: 500 m

exploitatie: vervoer van stort naar fabriek,
dagelijks in gebruik.

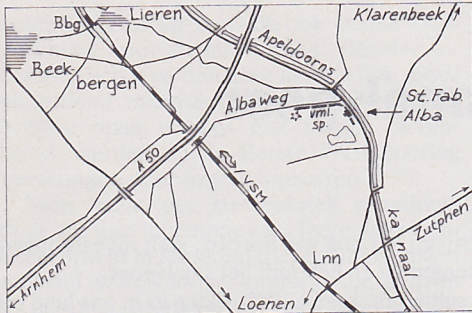
locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
DIEMA	1888	DS 30	1956	
DIEMA	2497	DS 60	1962	reserve

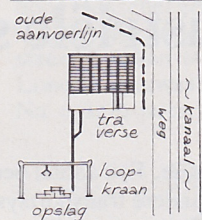
De spoorweg van deze fabriek is aangelegd in zwaar spoor met een spoorwijdte van 900 mm. Er rijden zware kipkarren, maar deson-



Buitendienststaande Orenstein & Koppel-locomotief, type RLH, van de Steenfabriek De Nijverheid te Etten (Gld); 2 april 1982.
Foto H. Sluijters

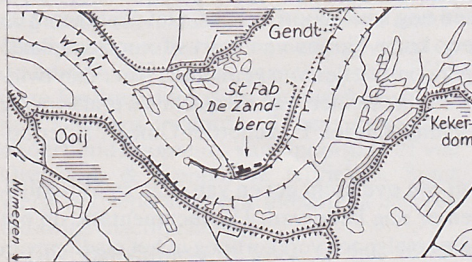


"Alba" kalkzandsteen Beekbergen

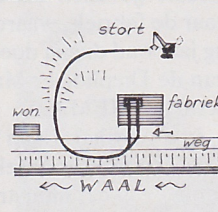


danks wordt er met kleine treintjes gereden (vier wagens) en is er een lichte locomotief (30 pk) in gebruik. De lijn loopt in een wijde boog met een helling van de fabriek naar het stort. De kipkarren worden de fabriek in geduwd en via een ander spoor naar buiten afgeschoten door een pneumatische inrichting. Wee degene, die zich niets vermoedend bij de klapdeur of op het spoor bevindt.

Een grote, moderne en zware locomotief staat buiten het spoor reserve. Waarschijnlijk is een dergelijke machine geschikt voor een lange lijn met zwaar vervoer.



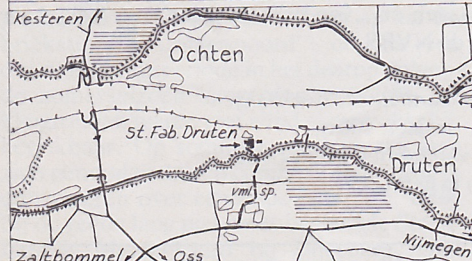
"De Zandberg" - Gendt



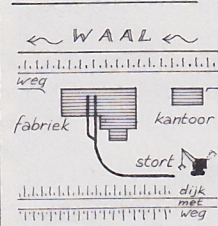
steenfabriek: „Drueten”, Drueten
spoorwijdte: 700 mm traject: 500 m
exploitatie: vervoer van stort naar fabriek, dagelijks in gebruik.

locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
Schöma	2638		1962	
Deutz/Spoorijzer	12525	OME	1956	reserve



"Drueten" - Drueten



De smalspoorweg van steenfabriek „Drueten” valt in twee opzichten op. Ten eerste door het feit, dat er geen DIEMA-locomotieven worden gebruikt en ten tweede door de smetteloze staat van het materieel.

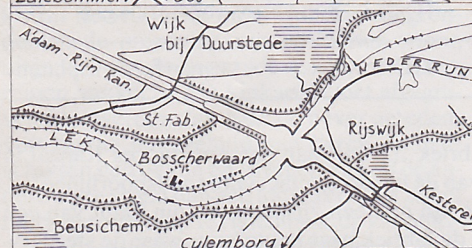
Overigens is door het verdwijnen van veel smalspoor het onderhoud van het materieel voor iedere fabriek een probleem geworden. Wie ziet met welk improvisatietalent het onderhoud aan baan, aan locomotieven en kipkarren en ook aan de oude drag-lines, waarmee meestal de treinen beladen worden, wordt uitgevoerd, moet ongetwijfeld denken aan het werk van de museumspoor- en tramwegen.

De dienst in Drueten wordt verzorgd door een kleine Schöma-loc. Als reserve fungeert een prachtig opgeknapte Deutz/Spoorijzerloc, type OME, met koppelstangen. Deze loc staat buiten het spoor opgeborgen in de fabriek. Er was nog een tweede loc van dit type, die in februari 1982 kon worden aangekocht t.b.v. de Nederlandse Smalspoorweg Stichting.

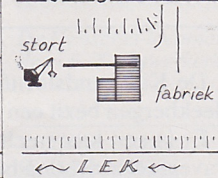
steenfabriek: „Bosscherwaard”, Wijk bij Duurstede
spoorwijdte: 700 mm traject: 30 m
exploitatie: vervoer van stort naar fabriek, dagelijks in gebruik.

locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
DIEMA	1740	DS 40	1955	ex Steenfabriek „De Lunenburgerwaard”
Deutz	11550	OMZ	1934	Wijk bij Duurstede reserve



"Bosscherwaard" Wijk bij Duurstede

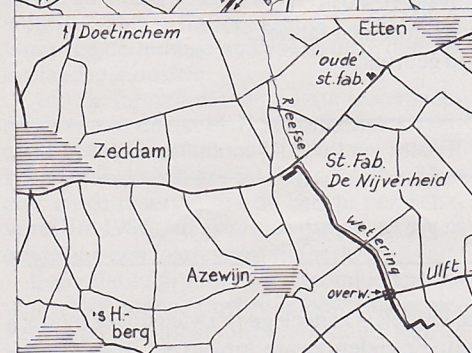
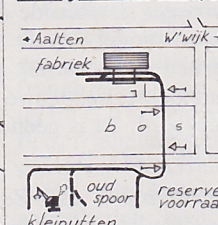


De steenfabriek „Bosscherwaard” in Wijk bij Duurstede is exploitant van wellicht Nederlands kortste spoorlijn. De trein komt maar net de fabriek uit, wordt daar beladen en verdwijnt vervolgens weer de fabriek in.

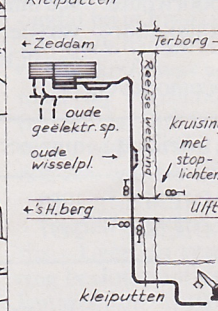
In het voorjaar van 1982 werd een DIEMA-loc overgenomen van



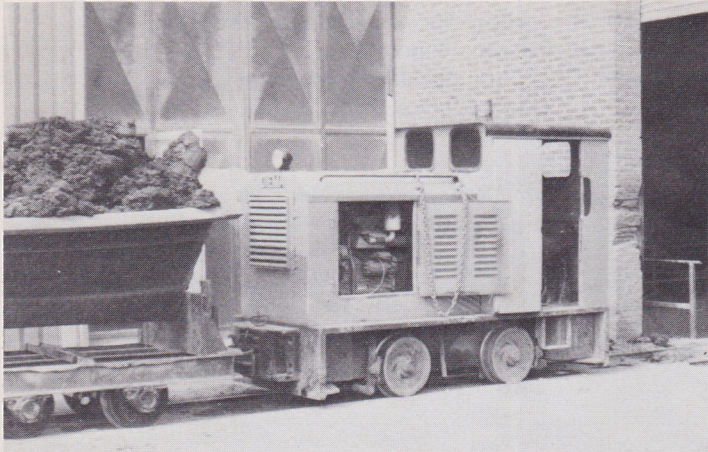
"De Vliet" - Winterswijk



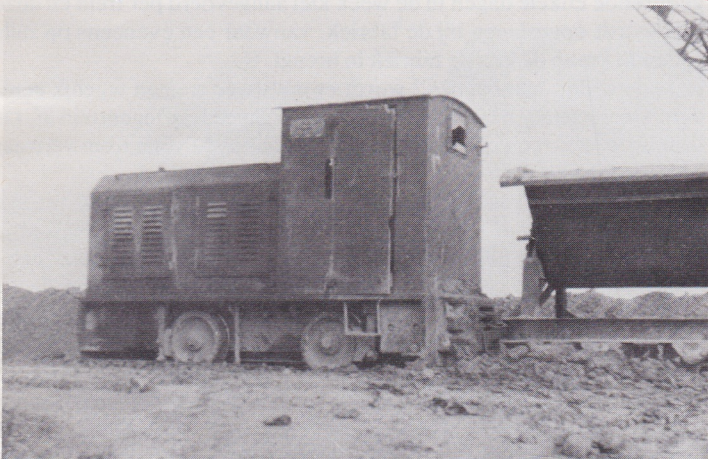
"De Nijverheid" - Etten



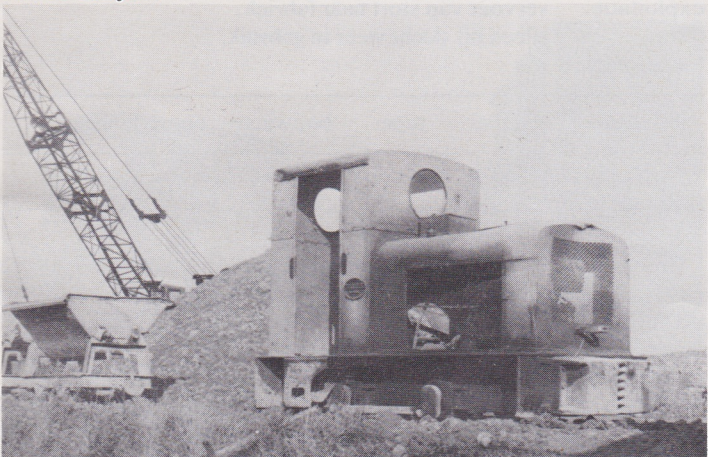
Een spoorwegbedrijf met een trajectlengte van 30 m - en toch geen modelbouw.



DIEMA-locomotief nr. 2327, type DS 30, van de Steenfabriek De Vlijt te Winterswijk, kort na de overname van de Steenfabriek De Scherpekamp in Angeren; 1 april 1982.
Foto H. Sluijters



Locomotief „Coby 3” van de Steenfabriek Bosscherwaard te Wijk bij Duurstede, een DIEMA-locomotief van het type DS 40, afkomstig van de Steenfabriek De Lunenburgerwaard; 18 oktober 1982.
Foto H. Sluijters



De Deutz-locomotief, type OMZ, als reservelocomotief in dienst bij de Steenfabriek Bosscherwaard te Wijk bij Duurstede, voor de foto naar buiten gereden; 18 oktober 1982.
Foto H. Sluijters

steenfabriek „De Lunenburgerwaard”, eveneens in Wijk bij Duurstede. Deze locomotief draagt de rundvee-achtige naam „Coby-3”. Voor de komst van deze loc werd de tractie verzorgd door een zeer antieke Deutz-loc uit 1934. Deze imposante machine met de typische ronde ramen in de cabine is nog rijvaardig en staat nu reserve.

steenfabriek: „De Vlijt”, Winterswijk
spoorwijdte: 700 mm traject: 1,5 km
exploitatie: vervoer van klei put naar fabriek, dagelijks in gebruik.

locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
DIEMA	2327	DS 30	1960	ex Steenfabriek Scherpekamp Angeren
DIEMA	2092	DS 20	1957	reserve

Ongetwijfeld het mooiste smalspoortraject is in gebruik bij steenfabriek „De Vlijt” in Winterswijk. De lijn loopt door een bosgebied en verbindt de klei put, waar de fabriek zelf de klei wint, met de fabriek. Omdat de lijn twee overwegen heeft en voor een deel als een ouderwetse tramlijn langs de openbare weg loopt, zijn de locomotieven voorzien van een indrukwekkend aantal zwaailichten, schijnwerpers en toeters. Tevens voert de laatste wagen een oranje knipperlicht als sluitlamp.

Sinds maart 1982 worden de treinen getrokken door een oranje DIEMA-loc, die is overgenomen van een stilgelegde steenfabriek in Angeren.

De oude loc, die wordt opgeknapt om als reserve te dienen, valt op door een rode gestroomlijnde cabine van duidelijk eigen makelij.

steenfabriek: „De Nijverheid”, Etten (Gld)
spoorwijdte: 700 mm traject: 5 km
exploitatie: vervoer van klei put naar fabriek, dagelijks in gebruik.

locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
DIEMA	4119	DFL 60	1978	
O & K	?	RLH 1	?	buiten dienst

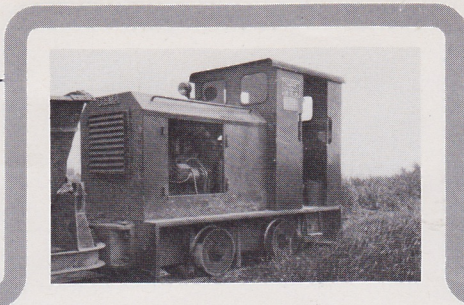
Tussen Etten en Zeddam in de Gelderse Achterhoek ligt de steenfabriek „De Nijverheid”.

Deze fabriek is van dezelfde eigenaar als „De Vlijt” in Winterswijk. Vandaar ook de beide „werkzame” namen.

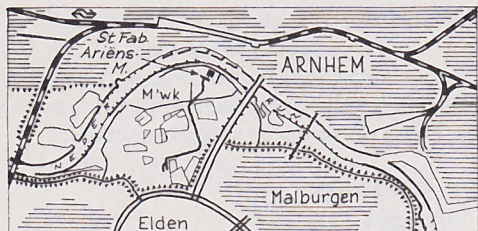
Ook in Etten wordt de klei door de fabriek zelf gewonnen en aangevoerd over een zeer lange lijn van ongeveer vijf kilometer. De lijn ligt uitstekend en er wordt met lange treinen in een hoog tempo gereden. Er is een overweg, die met op afstand bediende stoplichten voor spoor- en wegverkeer is beveiligd. Deze overweg wordt met volle snelheid gepasseerd.

De fabriek bezit één moderne, zware, oranje locomotief. Verder is er nog het wrak van een oude, open Orenstein & Koppel-locomotief.

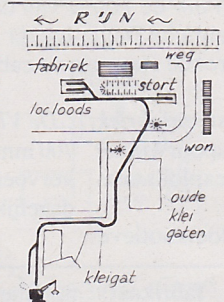
De nieuwe fabriek is gebouwd in plaats van een oude steenoven onder dezelfde naam, die eertijds een aansluiting had op het net van de Geldersch-Westfaalsche Tram.



DIEMA-locomotief, type DS 30, van de Steenfabriek De Bahrsche Pol te Lathum; 21 juli 1979, thans nog steeds in dienst.
Foto H. Sluijters



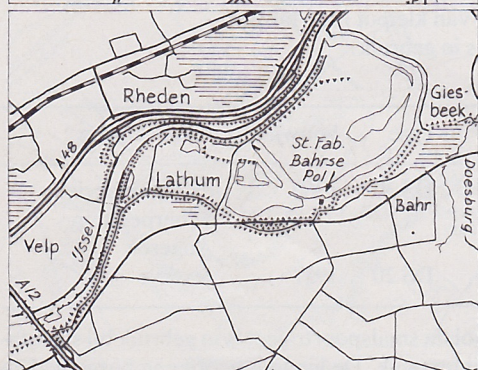
"Ariëns-Meijnerswijk"
Arnhem



steenfabriek: „Ariëns-Meijnerswijk”, Arnhem
spoorwijdte: 700 mm traject: 2 km
exploitatie: vervoer van kleiput naar fabriek, enkele dagen per week in gebruik.

locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
DIEMA	1717	DS 50	1955	
DIEMA	?	?	?	geen fabrieksplaten
Ruston & H.	?	DL	?	geen fabrieksplaten buiten dienst
O & K	26541		1978	buiten dienst



"Bahrsche Pol" - Lathum

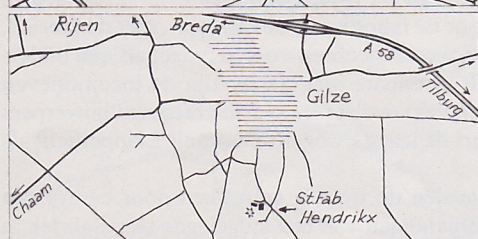


Ook de steenfabriek „Ariëns-Meijnerswijk”, aan de voet van de nieuwe Rijnbrug in Arnhem, kent nog eigen kleiwinning. De bedrijfsvoering is op ouderwetse leest geschoeid. Er wordt namelijk maar gedurende enkele dagen in de week klei aangevoerd per trein en deze klei wordt opgeslagen bij de fabriek, vanwaar een eveneens op rails rijdende kraan de klei de fabriek in brengt.

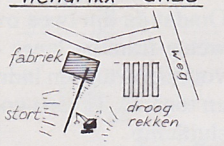
Tijdens de „campagnes” wordt er met twee treinen tegelijk gereden. De volgeladen trein wacht bij het kleigat de lege tegentrein af. De lege trein wordt op een zijspoor gezet, waarna de volle trein vertrekt richting fabriek.

Behalve over twee forse DIEMA-locomotieven, die de treinen rijden, beschikt het bedrijf over nog twee reservemachines. Eén is een zwaar gehavende Ruston & Hornsby-machine, de ander is een tragisch geval.

Het gaat hier namelijk om Nederlands modernste, comfortabelste en meest geavanceerde smalspoorloc. Toen deze loc eens bij de overweg een vrachtauto naderde, die niet wilde stoppen, zette de machinist de loc in de achterruit bij wijze van noodstop. Helaas bleek door dit alles de versnellingsbak zodanig te zijn aangetast, dat de machine nooit meer heeft gereden.



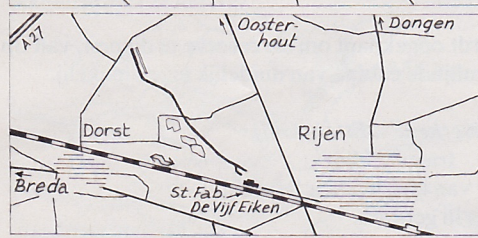
"Hendrikx" - Gilze



steenfabriek: „De Bahrsche Pol”, Lathum
spoorwijdte: 700 mm traject: 75 m
exploitatie: vervoer van stort naar fabriek, alleen bij slecht weer in gebruik.

locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
DIEMA	2279	DS 30	1959	

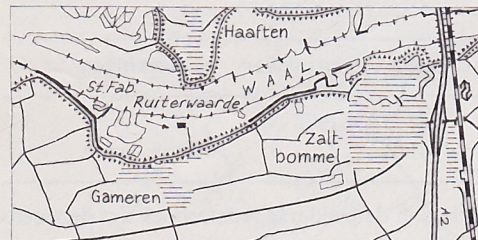


"De Vijf Eiken" - Rijen

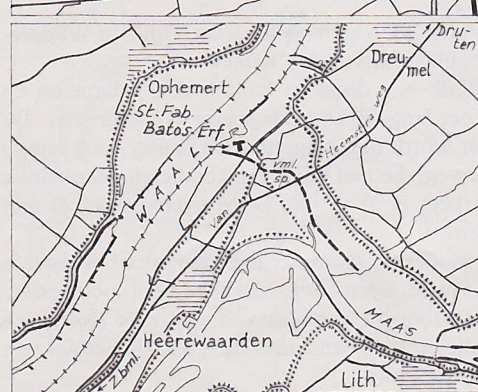
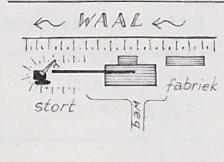


Gewoonlijk wordt de klei bij steenfabriek „De Bahrsche Pol” aan de IJssel bij Lathum met een laadschop van het merk „Werklust” van de voorraadbulen de fabriek in gebracht. Alleen bij langdurig slecht weer, bij de fabricage van rode baksteen, wordt het trammetje, zoals men het smalspoor hier noemt, van stal gehaald.

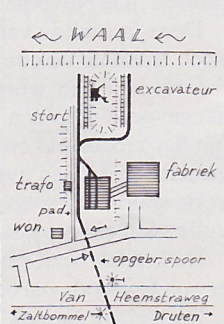
Het lijntje is maar kort en het locomotiefje doet al sinds 1959 dienst bij het bedrijf.



"Ruiterswaarde" - Gameren

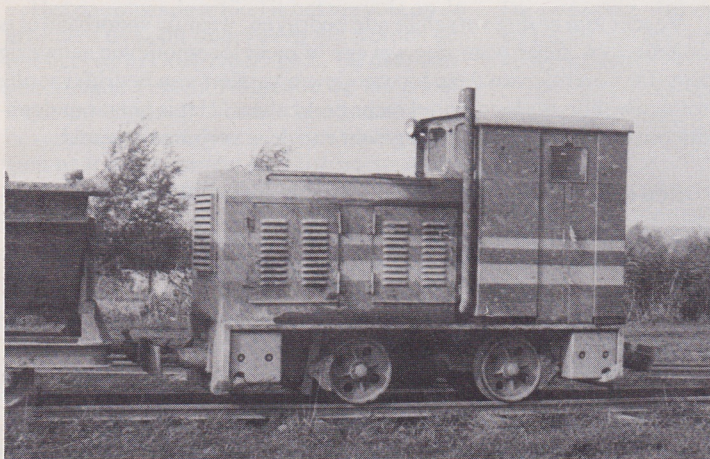


"Bato's Erf"
Heerewaarden



Tekeningen: D. ten Grootenhuys

De meeste locomotieven komen van DIEMA Diepholzer Maschinenfabrik (Fr. Schöttler GmbH) of van SCHÖMA Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH, beide te Diepholz, Westduitsland.



*DIEMA-locomotief, zonder fabrieksplaten, type DS 50, van de Steenfabriek Ariëns-Meijnerswijk te Arnhem bij de kleiput; 21 oktober 1982.
Foto H. Sluijters*



*De DIEMA-locomotief, type DS 14, van de Steenfabriek Hendriks te Gilze met een kleitrein op het stort aan het eind van de lijn; 18 oktober 1982.
Foto H. Sluijters*



*De DIEMA-locomotief nr. 1881, type DS 40, en de kleinere DIEMA-locomotief nr. 1293 voor de locomotiefloods van de Steenfabriek De Vijf Eiken te Rijen; 18 oktober 1982.
Foto H. Sluijters*

steenfabriek: Hendriks, Gilze
spoorwijdte: 700 mm traject: 50 m
exploitatie: vervoer van stort naar fabriek,
dagelijks in gebruik.

locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
DIEMA	2354	DS 14	1965	

In het Brabantse Gilze ligt de steenfabriek van de Fa. Hendriks. Vanuit de fabriek loopt een kort lijntje, aangelegd in licht veldspoor. Dit veldspoor is een soort opwindtreintjesrails met ijzeren dwarsliggers. De baan is bij het passeren van de trein sterk in beweging. Geen wonder, dat de machinist liever naast de loc meeloopt. Het lichte locomotiefje trekt of duwt slechts drie kipkarren en het hele treintje steekt nietig af tussen de enorme hopen klei.

steenfabriek: „De Vijf Eiken”, Rijen
spoorwijdte: 600 mm traject: 2 km
exploitatie: vervoer van stort naar fabriek,
dagelijks in gebruik.

locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
DIEMA	1293		1947	reserve
DIEMA	1855	DS 40	1955	
DIEMA	1881	DS 40	1956	reserve

Het spoorbedrijf van de Koninklijke Steenfabriek „De Vijf Eiken” vormt een grote tegenstelling tot het minitreintje in Gilze, ondanks het smallere spoor.

In Rijen bestaan de treinen uit vijfendertig tot veertig kipkarren. Volgens het personeel worden de locomotieven dan ook constant overbelast.

Als enige bedrijf in Nederland maakt men nog gebruik van excavateurs, waarmee de klei van de voorraadbergen in het reusachtige kleipark wordt geschraapt. In dit kleipark liggen verschillende sporen, zowel voor de treinen, als voor de baggermolens.

De locomotief trekt de trein vanaf de excavateur en rijdt er vervolgens een eindje mee het bos in. Dit spoor vormt een restant van een baan van enkele kilometers door het bos naar de voormalige kleiputten. Vanuit het bos duwt de locomotief de trein over een ander spoor naar de fabriek om daarna direct aan te koppelen aan een gereedstaande lege bakkentrein.

Er zijn twee zware DIEMA-locomotieven uit de jaren vijftig en een oudere DIEMA uit 1947. Deze loc heeft een merkwaardige uitbouw aan de motorkap, die nodig bleek, toen er een nieuwe, zware motor werd ingebouwd.

Voor het materieel is er een locloods (uit de stoomtijd) en een goed geoutilleerde werkplaats. Een aparte locloods is een bijzonderheid bij de steenfabrieken, omdat bij de meeste bedrijven de locomotieven tegenwoordig in de fabriek overnachten.

Behalve de bovengenoemde steenfabrieken met rijdend smalspoor, zijn er nog drie onlangs stilgelegde fabrieken te noemen, waar nog smalspoor, spoorbaan en materieel, aanwezig is.

In OdR 1982-5 is op blz. 134-135 het smalspoorbedrijf van de Steenfabriek IJsseloord te Arnhem beschreven, dat nog heel lang met stoomtractie werd uitgevoerd.

steenfabriek: „Ruiterwaarde”, Gameraen
 spoorwijdte: 700 mm traject 75 m
 exploitatie: fabriek in 1981 stilgelegd.
 locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
DIEMA	1681	?	?	
Schöma	?	?	?	buiten dienst

De steenfabriek „Ruiterwaarde” in Gameraen bij Zaltbommel ligt sinds de zomer van 1981 stil. Aanwezig zijn nog de korte, in zwaar spoor aangelegde baan van fabriek naar stort en twee locomotieven en een aantal kipkarren. De ene locomotief is een erg klein exemplaar van de firma DIEMA, de ander is een wrakke Schöma met losse cabinekap, die ergens in een loods verborgen staat.

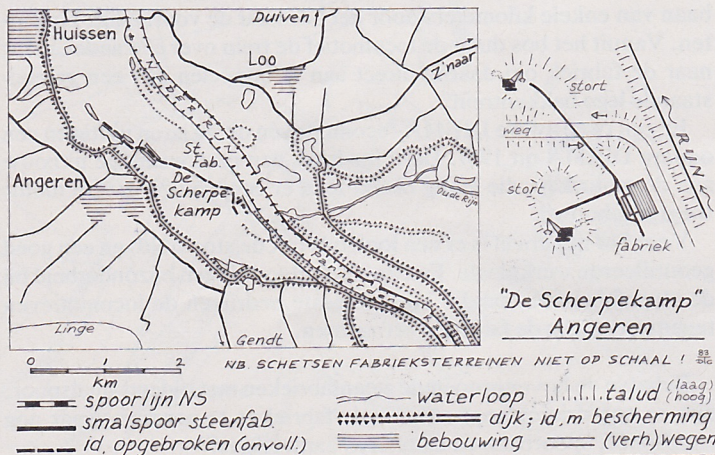
steenfabriek: „Bato's Erf”, Heerewaarden
 spoorwijdte: 900 mm traject: 100 m
 exploitatie: fabriek in 1982 stilgelegd.
 locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
Deutz	55858		1954	
Deutz	57664		1962	

De steenfabriek „Bato's Erf” in Heerewaarden exploiteerde laatstelijk nog een korte spoorbaan bij de fabriek, restant van een lange spoorbaan met overweg in de Van Heemstraweg, de hoofdweg tussen Nijmegen en Zaltbommel.

Het spoorbedrijf van „Bato's Erf” was erg robuust van opzet. Spoorwijdte 900 mm, zwaar spoor en zware kipkarren met vicinauxkoppeling. Er zijn nog twee grote Deutz-locomotieven aanwezig. De fabriek ligt sinds maart 1982 stil.

In Angeren, nabij Arnhem, bevindt zich Steenfabriek „De Scherpekamp”. Deze fabriek werd in de winter van 1981/82 stilgelegd. De smalspoorbaan, met een spoorwijdte van 700 mm, alsmede een groot aantal kipkarren zijn nog aanwezig. De oranje DIEMA-locomotief bewijst sinds maart 1982 haar diensten aan Steenfabriek „De Vlijt” in Winterswijk, die tot hetzelfde concern behoort.



Verder zijn er nog verschillende bedrijven, waar de spoorbaan al is opgebroken, maar waar nog wel een of meer locomotieven aanwezig zijn. De conditie van deze locomotieven varieert van bedrijfsvaardig tot nauwelijks als locomotief meer herkenbaar. Het is helaas ondoenlijk om een goed overzicht te geven van deze verborgen wereld.

Een aparte vermelding verdient de Firma Oving-SPOOR in Hendrik-Ido-Ambacht.

bedrijf: Oving Spoor, Hendrik Ido Ambacht
 spoorwijdte: 700 mm
 exploitatie: verhuur aan derden.
 locomotieven

fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
Schöma	2061	10 pk	1957	
Schöma	2071	15 pk	1957	
Schöma	2072	15 pk	1957	
Schöma	3034	11 pk	1967	

Dit bedrijf houdt zich bezig met de verhuur van smalspoormateriaal: locomotieven, kipkarren en lorries en spoorbaan. Eertijds waren op dit gebied meer bedrijven actief, zoals Spoorijzer te Delft, Ducroo & Brauns en Orenstein & Koppel, beide te Amsterdam.

Gebruikers van het „Oving-Spoor” zijn aannemers, die werken uitvoeren op drassige grond.

In 1982 was Oving-materiaal in gebruik bij de aanleg van pijpleidingen in Vlaardingen en bij Gouda. Het gaat hier, voor zover is na te gaan, om vier lichte Schöma-locomotieven met afneembare cabine. Oving is tevens de importeur van Schöma-locomotieven.

De locomotieven die bij Gouda in gebruik waren, droegen de tijdelijke bijnamen „Hendrik” en „Willem”. Deze namen waren ontleend aan twee, eveneens niet erg hard lopende opzichters.

In dit artikel is geprobeerd om wat meer bekendheid te geven aan een onbekende spoorwegwereld. Een eigen wereld met z'n eigen charmes.

Het steenfabriekspoorwegbedrijf is eigenlijk een spoorbedrijf in z'n oervorm. Rails, een locomotief en wat wagentjes. Meer niet. Geen dienstregeling, geen uitgebreide emplacementen en geen seinwezen. Viezige treintjes zoeken hun weg over hobbelig spoor. De liefhebber dient zeker te beschikken over baggerlaarzen.

Maar, de charme van het steenfabrieksspoor wordt vooral bepaald door de mensen van de fabrieken, die er blijk van geven hart te hebben voor hun helaas bedreigde boterham.

De industriële smalspoorlijnen liggen veelal op fabrieksterrein. De belangstellende bezoeker zal zich dus altijd eerst dienen te melden bij de bedrijfsleiding.

Tot slot nog een oproep aan de lezers. De documentatie over dit onderwerp staat, zoals gezegd, nog in de kinderschoenen. Als er lezers zijn, die over aanvullende informatie beschikken, worden zij uitgenodigd om contact op te nemen met de schrijver: H. Sluijters, Caenstraat 7, 7002 GA Doetinchem.

Dit artikel kwam tot stand in samenwerking met de heer J. L. Buurman te Velp.

H. Sluijters