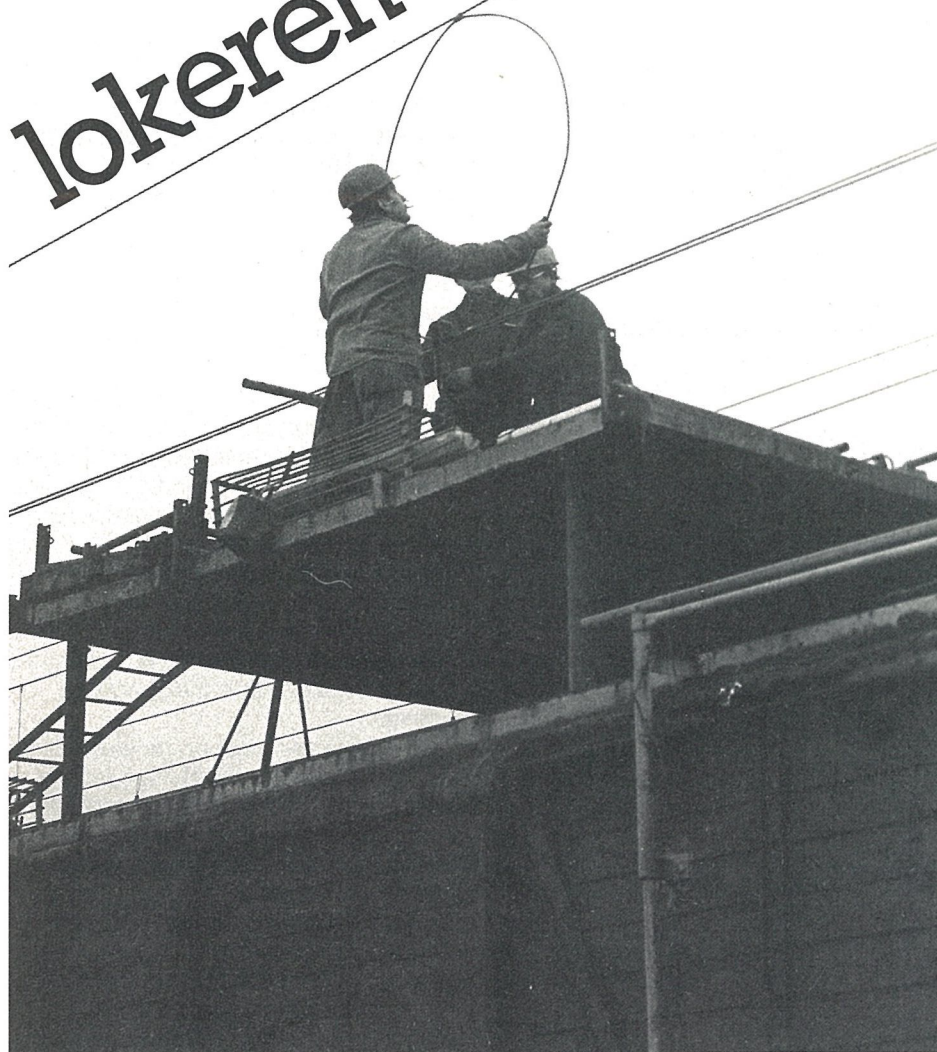


Lokeren dendermonde brussel



Spannen van de bovenleiding

De spoorlijn Lokeren – Dendermonde – Brussel is een typische axiale lijn die, vertrekkend uit Lokeren waar ze aansluit op de grote Vlaamse dwarslijn, via Dendermonde loopt waar ze het spoor kruist dat Gent verbindt met Mechelen, eens het centrale punt van het Belgische spoorwegnet. Het andere eindpunt van de lijn is Brussel, het knooppunt van datzelfde net.

Sedert 2 juni jl. is deze lijn officieel geëlektrificeerd. Voor de redactie van dit tijdschrift is dat een welkome gelegenheid om ze onder de loep te nemen. Hierbij maken we dankbaar gebruik van de brochure die onze persdienst bij dergelijke gelegenheden uitgeeft.

Ter herinnering Het prille begin

De wet van 1 mei 1834, waarin de eerste vier grote lijnen van het Belgische spoorwegnet werden uitgetekend, voorzag nog niet in een spoorverbinding Lokeren – Dendermonde – Brussel. Het nulpunt van dat net lag immers te Mechelen en de lijn naar het westen liep wel via Dendermonde en bereikte zo Oostende via Gent en Brugge. Een verbinding van Dendermonde met Brussel kwam evenwel niet voor in het plan. Met de verbinding met Mechelen daarentegen werd haast gemaakt. Inderdaad, op 2 januari 1837, d.i. nauwelijks twee jaar na de indienstneming van de lijn Brussel – Mechelen, werd de lijn Mechelen – Gent via Dendermonde plechtig geopend. Een jaar later reden de treinen via Brugge tot Oostende. De eerste spoorlijnen, die meteen de kern vormden van het Belgisch spoorwegnet, werden aangelegd voor rekening van de Staat. Van bij het begin was er echter ook belangstelling in kringen van handel en nijverheid om een graantje mee te pikken van wat een winstgevende belegging bleek te zijn. Zo kreeg de in spoorwegkringen bekende ingenieur De Ridder bij K.B. van 16 november 1848 toelating voor het aanleggen van een spoorlijn tussen Gent en Antwerpen via Lokeren en Sint-Niklaas. Het was de eerste concessie voor het aanleggen van een spoorlijn die de Belgische Staat toestond.

Hoewel ons land de aanleg van de spoorwegen blijkbaar met een soort welbehagen begroette, waren er toch ook wel tegenstanders van deze ingrijpende realisatie. Zo waren er de velen die, in de sector van het reizigers- en goederenvervoer, met hun paard en kar of diligence aan de

kost kwamen. Verder waren er anderen, de voorlopers van de huidige « groene jongens », die de aanleg van de spoorwegen dus niet om den brode maar wel als een aantasting van het natuurlijk leefmilieu beschouwden, waaruit nog maar eens blijkt dat er niets nieuws is onder de zon. Ondertussen was het vooropgezette plan om van Mechelen het middelpunt van het Belgisch spoorwegnet te maken gewijzigd. Het nieuwe vervoermiddel werd in zijn prille jeugd immers zo geestdriftig door de bevolking ontvangen dat het reizigersvervoer heel wat belangrijker was dan het goederenvervoer waarvoor het spoorwegnet in de geest van zijn pioniers in feite moest worden aangelegd. Een gevolg daarvan was dat de oorspronkelijke structuur van het in uitbreiding zijnde spoorwegnet diende herdacht te worden. Het zwaartepunt van het net werd dan niet meer het voor het goederenvervoer meest centraal gelegen punt Mechelen, maar wel Brussel, de agglomeratie met de hoogste bevolkingsdichtheid.

'n Tikkeltje najver

Vanaf die periode dateren ook de eerste pogingen van stads- en gemeentebesturen om, rekening houdend met die nieuwe visie voor de aanleg van een spoorwegnet, hun woonkern aan te sluiten op het nieuwe vervoermiddel. Het gemeentebestuur van Asse diende al in 1845 een memorie van toelichting in bij de Minister van Openbare Werken om hem te wijzen op de noodzakelijkheid Brussel en Gent te verbinden met een spoorlijn die Asse zou aandoen. Zij waren trouwens niet de eerste om voor zo'n verbinding te pleiten : *« Het nut en zelfs de noodzakelijkheid een spoorweglijn aan te leggen die de hoofdstad met beide Vlaanders zou verbinden en die korter zou zijn dan de huidige, doet zich steeds scherper aanvoelen. De studie van een nieuwe reisweg kan elke dag voorgeschreven worden. Derhalve zien wij ons genoodzaakt, in naam en in het belang van de gemeente die wij de eer hebben te vertegenwoordigen, aan te sluiten bij het standpunt van de gemeenteraad van Aalst luidens welk een spoorweg zou moeten aangelegd worden tussen Brussel en Gent over Assche en Aalst »*.

Met een dergelijk project was niet iedereen tevreden en de gemeenteraad van Dendermonde reageerde onmiddellijk op persberichten en op geruchten die de aanleg van een spoorlijn tussen Brussel

en Gent via Aalst aankondigden. Een dergelijke verbinding diende immers volgens de Dendermondse gemeentevaders hun stad aan te doen. Er was om te beginnen het sterk golvend landschap tussen Brussel-Zuid en Aalst daar waar zich een vlakke uitgestrekte tussen Brussel-Noord en Dendermonde via Jette, Asse en Merchtem. Maar ook de bevolkingsdichtheid van het doorkruiste gebied, volgens de gemeenteraad van Dendermonde vijfmaal dichter langs hun voorgesteld traject, en een meer intensieve handels-, industriële- en landbouwbedrijvigheid pleitten voor de verbinding via Dendermonde. Daarmee had Dendermonde nog niet al zijn troeven uitgespeeld : de afstand tussen Brussel-Noord en Gent via Merchtem en Dendermonde bedroeg slechts 54 km, terwijl een spoorlijn tussen diezelfde steden over Sint-Katerina-Lombeek, Denderleeuw, Gijzegem en Wichelen 57 km lang zou zijn. Bovendien bestond er al een

uit naar de aanleg van een spoorlijn. In 1863 vroeg een privé-maatschappij de gemeenteraad om advies voor de aanleg van een spoorlijn Lier – Opwijk – Denderleeuw. De gemeenteraad van Opwijk verleende een gunstig advies maar het kwam toch niet tot de uitvoering van dat project.

De belangstelling in het Waasland was niet minder groot want nog vóór ir. De Ridder zijn aanvraag indiende voor de concessie voor een spoorverbinding tussen Gent en Antwerpen, stuurden een aantal Wase gemeentebesturen een petitie naar de voorzitter van de Senaat. In dat schrijven wezen de gemeentebesturen er op dat de aanleg van een spoorwegnet het algemeen belang moest dienen, dat het land voor die aanleg schulden moest aangaan die door het heffen van belastingen moesten worden gedelgd, dat alleen de grote centra baat vonden bij het spoorwegnet en dat provincies zoals Luxemburg en Limburg als compensatie een beter wegennet



Het eerste elektrisch motorstel dat tijdens een proefrit over de nieuwe Scheldebrug rijdt.

spoorlijn tussen Dendermonde en Gent, 29 km lang, die deel uitmaakte van de spoorverbinding tussen Mechelen en Oostende. Het verschil in aanlegkosten was volgens de gemeenteraad van Dendermonde dus een belangrijk element van het dossier.

Ook in Opwijk keek men verlangend

kregen of met kanalen werden uitgerust. Het Land van Waas echter, dat met zijn 200 000 inwoners een « kleine provincie » vormde, even belangrijk als de genoemde, werd volgens die gemeentebesturen volledig over het hoofd gezien en werd dus geïsoleerd van het net van de Staatsspoorwegen. Daarom stelden zij

al de aanleg voor van de verbinding die later ir. De Ridder in concessie zou aanleggen. Vanuit Brussel was men ir. De Ridder trouwens al voor met een aanvraag om een spoorlijn in concessie aan te leggen in het Land van Waas. In december 1837 maakte het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen immers al een verzoek over van Guillery frères et Cie uit Brussel om in concessie een spoorlijn aan te leggen tussen Sint-Niklaas en Dendermonde met een vertakking naar Lokeren.

Eindelijk

Het duurde nog enkele tientallen jaren alvorens de huidige spoorverbinding tussen Brussel en Dendermonde tot stand kwam. De verschillende baanvakken werden volgens het hiernavolgende schema aangelegd en in dienst genomen door de Belgische Staatsspoorwegen : Laken – Jette op 1 mei 1856; Asse – Dendermonde op 18 mei 1879; Jette – Asse op 15 november 1881.

Gedurende twee jaren reden er treinen tussen Dendermonde en Asse; de voltooiing van het baanvak Asse – Jette rondde de verbinding met Brussel af.

De gemeentebesturen vlagden, maar de reizigers zelf waren niet allemaal even enthousiast over het nieuwe vervoermiddel. Pendelaars die in Opwijk de trein namen, beklagden er zich over dat zij niet op een zitplaats mochten rekenen want de arbeiders die al eerder waren ingestapt, zoals zij die uit Lokeren en Zele naar Brussel pendelden, lagen op de banken uitgestrekt te slapen. Dat was echter nog het minste wat de reizigers op die lijn meemaakten. Soms viel het voor dat de stoomlocomotief niet genoeg kracht kon ontwikkelen om met zijn trein de Zellikberg tussen Jette en Zellik op te rijden. Dan moesten de mannen noodgedwongen uitstappen en meedruwen aan de treinrijtuigen. Dedden zij het niet dan was het wachten tot de locomotief van de volgende trein een duwtje kwam geven om de trein boven te krijgen.

In 1879 was ook een spoorlijn aangelegd van Londerzeel naar Aalst die de lijn Dendermonde – Brussel kruiste in Opwijk. Op die manier werd een tweede verbinding tot stand gebracht tussen de spoorlijn Mechelen – Oostende via Dendermonde en Brussel – Oostende via Aalst, een lijn die op 1.5.1856 geopend werd. De lijn Londerzeel – Aalst, een enkelsporige lijn die kronkelend een weg zocht tussen weiden en akkers en in de volksmond « Leireken » heette, werd later voor het verkeer gesloten : het

baanvak Londerzeel – Opwijk in 1952, het baanvak Moorsel – Aalst in 1962. In 1978 werd vanuit Londerzeel een gedeelte van de bedding van de oude spoorlijn in gebruik genomen als wandelpad en fietsroute. Ondertussen had er in het land van Dender en Waas een belangrijke gebeurtenis op spoorweggebied plaats gehad. In 1845 had de regering aan een privé-maatschappij concessie verleend om een spoorlijn aan te leggen van Aat naar Lokeren via Aalst en Dendermonde, een verbinding dus tussen de Dendervallei en het Land van Waas. Daarom nam de Maatschappij de naam aan van « Chemin de Fer de Dendre et Waes ». In dezelfde concessie was ook de aanleg begrepen van de spoorlijn tussen Brussel en Gent via Aalst waar de twee lijnen elkaar zouden kruisen. Door de aanleg van de spoorlijnen, eerst de verbinding Aat – Lokeren door de privé-maatschappij, daarna de lijn Dendermonde – Brussel voor rekening van de Staat, werd in het gebied tussen de grote dwarslijnen Antwerpen – Gent, enerzijds, Mechelen en Brussel via Gent naar Oostende, anderzijds, een aanvang gemaakt met de ontwikkeling in ons land van wat later het dichtste spoorwegnet ter wereld zou worden.

Lokeren – Dendermonde – Brussel

De lijn Brussel – Dendermonde had een eerste baanvak gemeen met de spoorlijn Brussel – Gent, namelijk tot Jette. Van daaruit vertakte zich de lijn naar Dendermonde via Asse, Opwijk en Lebbeke. In Asse werd het stationsgebouw plechtig in gebruik genomen op 18 mei 1879, de dag dat het baanvak Asse – Dendermonde voor het treinverkeer werd opengesteld. Het station van Opwijk dateert uit 1879, maar Lebbeke moest wachten tot 1892 om de reizigers in een stationsgebouw te onthalen. Dendermonde was natuurlijk de eerste stad in de Denderstreek waar een stationsgebouw werd opgericht, aangezien de spoorverbinding Mechelen – Gent al in 1837 werd geopend. Overigens was het in 1905 al aan zijn tweede station toe; toen immers erfde de stad het stationsgebouw van Antwerpen-Centraal dat aldaar de plaats moest ruimen voor het huidige monumentale gebouw. Lokeren van zijn kant kon er prat op gaan twee stations te bezitten, want de privé-maatschappij « Chemin de Fer de Dendre et Waes » bouwde er zijn eigen station, bijna naast dat van de

privé-maatschappij die de spoorlijn van Gent naar Antwerpen exploiteerde. Bij de overname van de spoorlijn Gent – Antwerpen, in 1896, werden de twee spoorlijnen in Lokeren verbonden en het station van de maatschappij Dender en Waas werd verder gebruikt als post- en telegraafkantoor. Twintig jaar voordien, in 1876, had de Staat ook al de spoorlijn Aat – Lokeren van de privé-maatschappij overgenomen. Terloops vermelden wij hier nog dat het baanvak Lokeren – Dendermonde via Zele op 13.2.1856 werd geopend.

De elektrificatie

Toen Opwijk, in 1979, de 100-ste verjaardag van zijn station vierde, waren de plannen klaar om de elektrificatie van de lijn Dendermonde – Brussel aan te vatten. Al in 1970 stelde de NMBS een tienjarenplan 1970-1979 op voor een grondige modernisering van het net. In 1975, na het ontstaan van de energieproblematiek, werd het plan herzien en aangevuld in het licht van de promotie van het openbaar vervoer. Het werd tevens in overeenstemming gebracht met het vijfjarenplan 1976-1980 van de regering. Ook de elektrificatie van de lijn Lokeren – Dendermonde was opgenomen in het vijf-jarenplan 1976-1980 van de NMBS. De voltooiing daarvan was vroeger voorzien dan die van de lijn van Dendermonde – Brussel, doch allerhande technische moeilijkheden deden de werken vertraging oplopen. Hoewel het baanvak Lokeren – Dendermonde nauwelijks 16 km lang is en Jette maar 28 km verder ligt, vereiste de aanleg van de nieuwe lijn de uitvoering van tal van werken.

Te Lokeren dienden 5 kunstwerken gebouwd te worden om evenveel overwegen af te schaffen. Daaronder waren er 2 kokerbruggen van 30 m lengte, 2 onderbruggingen van elk 40 m en een viaduct van 215 m lang, bestaande uit 9 dekken. Over heel de lijn werd de infrastructuur van het spoor vernieuwd en versterkt, werd de afwatering aangepast, werden grachten gegraven en geherprofileerd en werden overwegen gemoderniseerd.

De modernisering van de overwegen begon daar trouwens al in de XIX^e eeuw onder de vorm van een afstandbediening van een overweg in Boksele. Een maatregel die de bevolking van die Lokerse wijk aan het schrikken bracht. De overwegwachter van een nabijgelegen overweg zou

een andere overweg op afstand bedienen en in Bokselaar zag men blijkbaar de trein al door openstaande barenen voorbijstomen.

Het schepencollege van Lokeren was de spreekbuis van de bevolking bij het Ministerie van Openbare Werken, maar daar suste men de angstige bewoners want het nieuwe systeem was volgens het Ministerie even veilig als het oude.

In Zele is een overweg afgeschaft door het bouwen van een overbrugging, maar in Grembergen werd het spoor opnieuw verhoogd aangelegd omdat tussen Grembergen en Dendermonde verschillende hindernissen genomen moeten worden om overwegen af te schaffen of rivieren te overbruggen. Over twee belangrijke interstedelijke wegen van en naar Dendermonde is een kunstwerk gebouwd, over de Schelde een brug geslagen, terwijl er ook kunstwerken zijn gebouwd om enkele minder drukke overwegen af te schaffen.

Een onderdeel van een moderne en vernieuwde infrastructuur is ook de seininrichting van een spoorlijn. Tussen Dendermonde en Jette is de bestaande seininrichting aangepast aan de vereisten voor de exploitatie met elektrische tractie. Bovendien is ze in volle baan aangevuld met automatische signalisatie en met seinen voor het rechts rijden, het zogenaamde « tegenspoor ». In de stations Asse en Opwijk is de seininrichting tevens bijgewerkt, wat de veiligheid van het verkeer verhoogt en eveneens de exploitatiemogelijkheden uitbreidt. Ook is de schakelpost van Ganshoren uitgebreid met voedingsschakelaars voor de bovenleiding richting Dendermonde, is in Opwijk een sectioneerpost gebouwd die dient als schakelpost voor de elektrische bovenleidingen en is in Dendermonde een tractie-onderstation gebouwd om de voeding van de elektrische leiding te verzekeren. In Zele, ten slotte, wordt een nieuw al relaisseinhuis opgericht dat later telebediend zal worden vanuit Dendermonde.

Enkele cijfers

Gegevens voor statistieken

Grond- en Kunstwerken

Ophogingen	240 000 m ³
Afgravingen	20 000 m ³
Kunstwerken	11

Gebouwen

Tractieonderstation (Dendermonde)	1
Sectioneerpost (Opwijk)	1
Stationsgebouw (Zele)	1

Omvormingen van stationsinstellingen en vertakkingen

Spooromvormingen (Zele, Merchtem, Opwijk, Asse, Jette):	
spoorwissels	42
nieuw spoor	8,6 km

Plaatsen van bovenleidingen

Compound bovenleidingen boven de hoofdsporen	± 55 km
Enkelvoudige bovenleiding boven de bijsporen en wisselcomplexen	± 16 km
Bovenleidingspalen	± 1 200

Maximumsnelheid

De voorziene maximumsnelheid over de hele lijn tussen Lokeren en Brussel bedraagt	120 km/u.
In Dendermonde werd de snelheid bij inrit verhoogd van 40 km/u. tot	80 km/u.

Lijst van de stations (S) en stopplaatsen (Stp) met openingsdata

Lokeren (S)	09.08.1847
Bokselaar (Stp)	?
Zele (S)	13.02.1857
Huyvelde (Stp)	01.10.1902
Grembergen (S)	15.8.1869 (heropend 31.5.1981)
Sint-Gillis (Stp)	15.02.1897
Lebbeke (S)	18.05.1879
Heizijde (Stp)	01.10.1904
Opwijk (S)	18.05.1879
Droeshout (Stp)	01.07.1899
Merchtem (S)	18.05.1879
Mollem (Stp)	15.07.1884
Asse (S)	18.05.1879
Walfergem (Stp)	20.10.1895
Zellik (Stp)	25.04.1884
Zellik (Renbaan) (Stp)	04.04.1911
Ganshoren (Stp)	01.05.1895
Jette (S)	20.09.1858
Laken (S)	03.07.1864
Brussel-Noord (S)	26.09.1841

Veiliger verkeer

Zoals dat bij elke elektrificatie van een spoorlijn het geval is, zijn ook ditmaal, in de mate van het mogelijke, de overwegen afgeschaft. Dat is een kwestie van veiligheid die zowel het spoor- als het wegverkeer ten goede komt : de elektrificatie van een spoorlijn gaat immers bijna altijd gepaard met een verhoging van de snelheid en een grotere frequentie van het treinverkeer.

Zo zijn er tussen Lokeren en Dendermonde, op een totaal van 31 overwegen, 16 afgeschaft. Voor 2 ervan is de voltooiing aan de gang of moet de uitvoering nog volgen, terwijl 3 andere voor het verkeer gesloten werden. Van de 38 overwegen van verschillende categorie, gaande van privé-overwegen tot overwegen van 1^e categorie, die het baanvak Dendermonde – Jette telde, zullen – want het programma van hun afschaffing is nog helemaal niet uitgevoerd – er slechts 12 overblijven.

Na de elektrificatie

De laatste jaren kent het elektrische net van de Belgische Spoorwegen een snelle uitbreiding. Bij het onder draad brengen van de 44 km spoorlijn tussen Brussel (Jette) — Lokeren wordt de totale lengte van de geëlektrificeerde lijnen 1 549 km, terwijl de totale lengte van het net 4 000 km bedraagt.

In het nieuwe spoorboekje, waarvan de uurregelingen op 31 mei 1981 ingingen, wordt de lijn Lokeren – Dendermonde – Brussel opgenomen als één lijn, nl. de lijn 60. Daarmee wordt de toestand die na de overname door de Staat van de lijn Dender-en-Waas bestond, gedeeltelijk hersteld. De lijn 60 uit die tijd was immers nog een stuk langer omdat ze Eeklo en Brussel als eindpunten had, alles samen een afstand van zowat 90 km. Zo'n rit was een hele expeditie : men deed er méér dan drie uur over en wanneer men moest overstappen in Moerbeke werd dat vlug méér dan vier uur. De afstand tussen Lokeren en Dendermonde werd in 1893 afgelegd in gemiddeld 27 min., naar Brussel reed men in ongeveer 1 u. 30 min. zodat de rit van Dendermonde naar Brussel één uur duurde. Daarbij moet dan wel rekening worden gehouden met het feit dat de treinen Brussel-Noord als eindstation hadden en dat het allemaal stoptreinen waren. Vóór de elektrificatiewerken begonnen aan de toenmalige lijn 57, Lokeren – Dendermonde, was de ritduur teruggebracht tot ongeveer 20 min. Na de openstelling van de Noord-Zuidverbinding, in 1952, werd het eindpunt van de treinen uit Dendermonde verlegd naar Brussel-Zuid, met een bijkomende halte in Brussel-Centraal. Een stoptrein

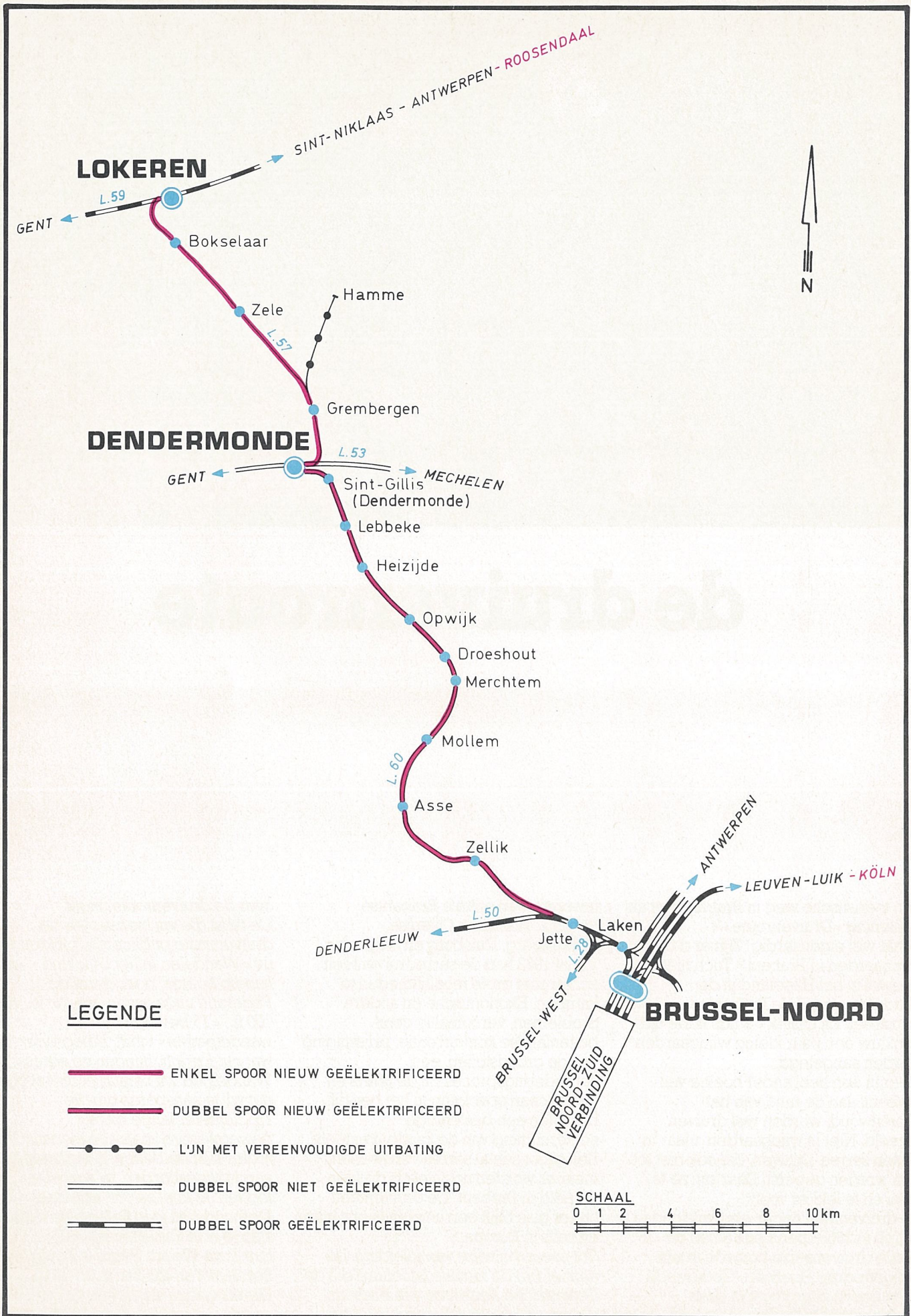
reed toen 46 min. tussen Dendermonde en Brussel-Noord. De semi-directe treinen die ingelegd werden deden 34 min. over die afstand, maar de treinen eindigden of begonnen hun rit evenwel in Brussel-Zuid.

Het belang van de elektrificatie van de nieuwe lijn ligt niet alleen in de enkele minuten tijdswinst die eruit voortspruiten voor de reizigers, maar ook in het feit dat de lijn geïntegreerd wordt in het groeiend elektrisch spoorwegnet. Dat biedt mogelijkheden voor zowel een soepeler exploitatie als voor een betere dienstverlening aan de cliënteel. Een eerste gevolg daarvan is het inleggen van doorgaande treinen van Lokeren naar Brussel en omgekeerd zonder overstap in Dendermonde. Naarmate de levering van het nieuwe door de NMBS bestelde materieel vordert, zullen ook meer moderne rijkundigen en locomotieven op de lijn kunnen worden ingelegd zodat het comfort in een nabije toekomst merkkelijk zal verhogen.

Niet minder belangrijk is de zo even genoemde integratie van de nieuwe elektrische spoorlijn in het gehele net. Het betekent nog maar een eerste stap die in 1983 zal worden bekroond met de elektrificatie van de spoorlijn tussen Schellebelle en Mechelen via Dendermonde. Dan wordt Dendermonde een echt kruispunt van twee spoorlijnen die toegang bieden tot alle grote dwarslijnen van het Belgisch spoorwegnet. In de eindpunten van de lijnen waarmee de Denderstreek dan verbonden zal zijn met elektrische spoorlijnen, enerzijds Lokeren en Brussel, anderzijds Gent en Mechelen, bestaan immers aansluitingen met alle grote binnenlandse verbindingen evenals met alle internationale treinen. Met de elektrificatie van de huidige lijn Lokeren – Dendermonde – Brussel worden die verbeteringen trouwens al voelbaar voor de cliënteel uit de omgeving van Dendermonde. De verbinding met Brussel bestond al vroeger, maar nu wordt het mogelijk door de snelle aansluiting te Lokeren met de treinen van de grote Vlaamse dwarslijn vanuit Dendermonde over Lokeren, Antwerpen te bereiken in minder dan 50 minuten. Na de elektrificatie van de verbindingen met Gent en Mechelen kan de streek van Dender en Waas haar plaats krijgen in het zich stilaan ontwikkelende Intercitynet.

Het station van Asse





LOKEREN

SINT-NIKLAAS - ANTWERPEN - ROSENDAAL

GENT

L.59

Bokselaar

Zelev

L.57

Hamme

Grembergen

DENDERMONDE

L.53

GENT

MECHELEN
Sint-Gillis
(Dendermonde)

Lebbeke

Heizijde

Opwijk

Droeshout

Merchtem

Mollem

L.60

Asse

Zellik

L.50

DENDERLEEUV

Jette

L.28

Laken

ANTWERPEN

LEUVEN - LUIK - KÖLN

BRUSSEL-WEST
BRUSSEL
NOORD - ZUID
VERBINDING

BRUSSEL-NOORD

LEGENDE

- ENKEL SPOOR NIEUW GEËLEKTRIFICEERD
- DUBBEL SPOOR NIEUW GEËLEKTRIFICEERD
- L'JN MET VEREENVOUDIGDE UITBATING
- == DUBBEL SPOOR NIET GEËLEKTRIFICEERD
- - - - DUBBEL SPOOR GEËLEKTRIFICEERD

SCHAAL

