



'T

V O S S

KE

MAANDBLAD van de V - O - S - S

1 MAART 1982



VRIENDEN v/h

OPENBAAR

STADS- en

STREEKVERVOER

VANWEGE HET BESTUUR :

Het bestuur zou de leden welke hun lidgeld voor 1982-'83 reeds hebben betaald, willen bedanken voor hun snelle regeling van de bijdragen. De anderen herrineren wij er nogmaals aan dat, indien zij 't VOSSke verder wensen te ontvangen, wij hun lidgeld verwachten - liefst - vóór 1 april. Gebruik voor uw betaling het bijgaande stortingsformulier. Dit kunt U aan uw bankinstelling of op de post afgeven. De leden welke wij voor ons nieuw klubjaar mogen inschrijven worden als échte geïnteresseerden aanzien. LAAT OOK ZIEN DAT U WERKELIJK BELANGSTELLING VOOR HET OPENBAAR VERVOER HEBT en niet enkel omdat het uw broodwinning is.

Het bestuur dankt U voor het vertrouwen in uw klub en zal trachten van het komende jaar het aller beste te maken.

Even uw aandacht !!

Een van de jongste telgen in onze VOSSenfamilie, de 9 jarige DANNY OTTEN - KLAPDORP 45 te ANTWERPEN, zoekt iemand om mee te korresponderen. Wie van de leden wil met dit knaapje, dat zeer veel belangstelling in alles wat met trams en bussen te maken heeft, af en toe eens een woordje wisselen? U hoeft echt geen gazet vol te schrijven, een kaartje of een klein briefje is reeds voldoende, om deze jongen in de wolken te brengen. Ook uw minder goede foto's, die je anders in de vuilnisbak zou gooien, zijn bij hen welkom.

Nieuwe medewerkers :

De heren : Karl Möller, Jens Perbandt en Schönefeld Ludwig - allen uit Duitsland. Verder mijnheer Harald Marincig uit Wien in Oostenrijk.

Nieuwe leden :

De heren Kaptein R. en De Donquers F.

Ministeriele twijfels over metro-tunnel onder de Schelde

De nieuwe verkeersminister, de heer De Croo, betwijfelt het nut van de geplande pre-metroverbinding tussen de beide Scheldeoewers. Deze belangrijkste schakel in ons metronet - waar wij reeds jaren naar schreeuwen - zou volgens de minister niet zo dringend zijn. De waterdichte argumenten welke door zijn voorganger, minister Chabert, werden goedgekeurd worden nu in twijfel getrokken. Volgens de heer De Croo zou deze tunnel niet zo noodzakelijk zijn omdat de afstand ook te voet kan worden afgelegd. Bij zulke redenering is er helemaal geen openbaar vervoer nodig en kan men zeer veel besparen om aan vliegtuigen of tanks te spenderen. De reactie van de heer minister is misschien doordat er, nu Brussel zijn prestige trams van 43,8 miljoen per stuk welke waarschijnlijk meer defect zullen zijn dan dat ze kunnen gebruikt worden, voor Antwerpen maar weer eens geen geld meer zal overblijven. Deze 81 veel te dure trams zijn volgens de bewindsman wél nodig. Gent en Antwerpen, waar men het met veel te kleine trams en versleten bussen moet stellen, worden nog maar eens genegeerd.

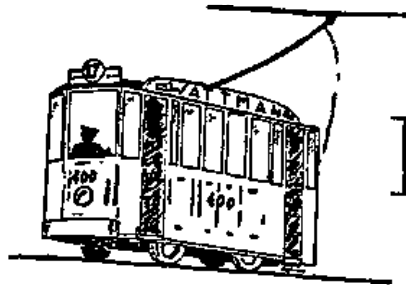
Gehoord op de bus.

Op een stampvolle bus vraagt een oudere dame aan een knaapje :

"Zou je niet eens recht willen staan?"

"Liever niet, want dan komt iemand anders op mijn plaats zitten"

M I V



I N F O

MIVA

Rood-witte trams : de PCC 2080 verliet op 4.2 de CW en een dag later volgde de PCC 2097.

Metro: Op 9.2.82 werd door minister De Croo, aan de Boerhavestraat, het nieuwe Mecoma-schild in werking gezet. De mol zal in de komende maanden richting Stuivenbergplein graven.

Stations Handel en Stuivenberg: Op 1.3 starten de ondergrondse werken aan de metrostations "Handel" en "Stuivenberg". Station "Handel" zal de kokers Handelsstr en Onderwijestr (2 x 760m) verbinden. Het ligt tussen de Stuivenbergstr. en de Spaarstr. De in- en uitgangen (elk 2 roltrappen en een vaste trap) worden gebouwd op de hoeken van de Onderwijestr. en de Lange Stuivenbergstr.

Station "Stuivenberg" moet een verbinding maken tussen de kokers Kerkstr. en deze van de Pothoekstr (2 x 1040m). Men zal het graven tussen de L. Beeldekenstr. en de L. Kongostr. met in- en uitgangen op de hoek van de L. Kongostr en Pothoekstr, hier zal een lift tot op straatniveau worden aangebracht. en anderzijds in de Pothoekstr aan het Stuivenbergziekenhuis.

De totale uitvoeringstermijn voor de beide stations is berekend op 40 kalendermaanden. Men zal de methode van het "buizen persen" toepassen.

(Uit G.V. Antwerpen van 25.2.82)

MIVB

Tramlijn 2: Alle trams op deze lijn rijden met een gele vierkante plaat achter de voorruit. Hierop staat de volgende tekst : "ZUID" of "Jacqmain" in zwarte letters. Men gebruikt 2 afzonderlijke platen (één is zeker te goedkoop) welke aan elk eindpunt worden verwisseld.

NMVB

Als proef heeft buslijn 76, welke Antwerpen met het zeede havendok verbindt, in Merksem een andere reisweg gekregen. Hierdoor kregen de bewoners van de volgende wijken : Lambrechtshoeken, de Kwade Velden en de vroegere Polderwijk een bijkomende verbinding, zowel met het stadscentrum als met de haven. De uurregeling werd zo gekozen dat vooral de havenarbeiders er goed mee zijn.

Reisweg : Noorderlaan - Groenendaallaan - Lambrechtshoekenlaan - Victor Govaerslaan - Chicagostr. - Havanastr. en terug Noorderlaan.

Verbetering in Runkst: sinds 1.2 wordt de streek rond Runkst beter door het openbaar vervoer bediend.

Voordien reden de lijnen 51 en 53 afwisselend tussen het centrum van Hasselt en Runkst St Hubertuspl over dezelfde reisweg, met een half uur-frequentie. Vanaf het St Hubertuspl reed lijn 51 naar Runkst Boekstr. en L 53 naar Runkst Huidevetterslaan. Hierdoor werden deze beide eindpunten om het uur bediend.

Vanaf 1.2 rijden de lijnen 51 en 53 afwisselend in lusvorm in Runket met een frequentie van een half uur. Tussen het centrum van Haeselt en Runkst rijden de bussen een gezamenlijk traject. Door deze nieuwe regeling kunnen nu alle haltes in Runket om het half uur bediend worden.

Ongeval Gemeentestraat: op dinsd. 2.2, omstreeks 6u15, werd de bestuurder van bus nr 262.127 van de lijn Antwerpen-St Niklaas plots onwel waardoor de bus het griekse restaurant "Zorba" binnen reed. In de bus zat gelukkig geen enkele reiziger en ook het restaurant was gesloten zodat er niemand gewond werd. De schade aan het huis en aanpalend pand nr 9 was zeer groot doordat de scheidingsmuur tussen de 2 gebouwen werd geraakt. De bestuurder werd naar het Stuivenbergziekenhuis overgebracht.
(Gaz. V.Antw. 3.2.82)

MIVG

Verlenging tramlijn 21: de Mivg wil lijn 21 (St Pieterstation - Gent Brugge) 1,3 km verlengen tot het kruispunt "De Leeuw" in Melle. Men wil een eigenbedding aanleggen naast de rijksweg 10 (Gent-Brussel). Op dit vak werd maar pas in 1974 de tram opgeheven.

Verlenging tramlijn 1 uitgesteld: door verzakkingen aan de 'Palinghuizen', langs de vaart, werd lijn 1 ingekort voor de duur van 8 à 10 weken. De trams van deze lijn keren nu terug in de De Smetstraat en er rijden twee pendelbussen tussen deze straat en Wondelgem. Wegens de verkorting van lijn 1 werd op deze lijn reeds de zomerdienst in gevoerd.

Eerste busbestuurster: sinds 27.2 rijdt in Gent de eerste busbestuurster. Het is mw Moreels Tineke, dienstnr 444, welke op 1.1.'81 in dienst kwam en reeds de eer had om de eerste trambestuurster te zijn. Mw Moreels was vroeger vrachtwagenbestuurster.

NEDERLAND

HTM

PCC's reeks 1200: op 13.1 had de 1239 een zware aanrijding met zeer zware schade waardoor de wagen vermoedelijk niet meer zal hersteld worden.

De 1201 wordt nog enkel gebruikt om de nieuwe gelede trams van de losplaats naar het CW te slepen.

Van de 1209 worden alle bruikbare delen uitgegemaakt voor herstelling van zijn soortgenoten.

De 1213 zal zeker binnenkort worden gesloopt.

RET

Nieuwe kraanwagen: voor de vervanging van de 17 jaar oude Henschel kraanwagen werd een nieuwe PPM bouwkraan (Poclain) gekocht. Men kon deze wagen goedkoper aanschaffen doordat de firma "Kuiken-Noord" uit Emmeloord hem als demonstratiemodel had gebruikt.

Het is een 20 tons hydraulische kraan met 18m hoge giek. De standaard-unit, van Franse makelij (Poclain), heeft een 6 cilinder Magirus-Deutz motor, een automatische versnellingsbak, een speciaal aangebrachte 5 tons bergingslier en een pen- en vangmuilkoppeling. De grote bandenmaat (1600 R 20x) maakt haar geschikt om zowel op ruw terrein als op harde bestrating te rijden. De kraan is reeds sinds januari '82 in dienst.

(Uit Rond de RET)

Ombouw 93 trams: op 2.2 werd door minister Zeevalking, van verkeer, een toezegging gedaan van 77 miljoen gulden voor de ombouw van 93 trams. De trams welke 20 jaar in dienst zijn moeten een nieuwe wa-

genbak, rubberdelen en kabels krijgen. De RET had aan de minister de toestemming gevraagd om deze trams te mogen ombouwen inplaats van nieuwe te kopen. Hierdoor wordt 93 miljoen gulden bespaard (waarom kan dit ook niet in onze hoofdstad?) waardoor men nogmaars eens ziet dat in Nederland zuinig met gemeenschapsgeld kan worden omgesprongen. De oude wagens zullen na de verbouwing het uiterlijk hebben van de nieuwe trams welke nu voor de RET worden gebouwd. Er is ook ruime aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor mindervaliden, iets wat op de Brusselse 43,8 miljoen kostende trams niet bestaat. (Uit de Haagse krant AD van 3.2.'82)

Efficiënte controle in Nederland

In Nederland wordt de controle door controleurs in burger samen met geuniformeerde collega's gedaan. Deze in burger stappen op en aan de volgende halte komen de controleurs in uniform op het rijtuig (deze zijn nodig omdat die in burger niet mogen verbaliseren). Afhankelijk van het voertuig wordt gecontroleerd met : 4 voor de bus, 5 voor trams en zelfs 6 per metrostel. Door de inzet van burgercontrole is ontspannen meestal niet mogelijk. (Uit Rond de RET).

DUITSLAND

München

Op 14.2 hebben een 200 tal jongelui een metrostel tegengehouden en van een ander de vloerbekleding in brand gestoken en vernield.

Stuttgart

Bij de SBB kwam een nieuwe 4 assige lok in gebruik. Deze kan zowel elektrisch als op dieseltractie rijden. Hij kreeg nr 2011, is 14,5m lang en weegt 45 ton. Aan de achterzijde is er een camera aangebracht waardoor men, op een TV scherm, alles kan zien wat er achter de lok gebeurt. Tijdens proefritten op de zeer hellingrijke trajecten werden 3 gelede rijtuigen getrokken. In theorie zou de lok 4 gelede wagens kunnen trekken aan een snelheid van 65 km/uur.

(Uit Railnieuws 2.2.82)

Düsseldorf

Hier bouwt men een "Stadtbahn-net". In het hoofdstation zijn 3 sporen buiten gebruik wegens ombouw voor deze "S-Bahn" welke daar perons zal krijgen.

In de binnenstad kwam een eerste tunneltraject in dienst. Aan dit 1,6 km lang stuk werd 5 jaar gebouwd. Het loopt onder de Fischer- en Kaiserstrasse tussen Kennedydam en Opernhaus. Door deze pijp rijden nu 3 tramlijnen. Het oude materieel wordt omgebouwd voor de perronhoogte en men heeft 12 tramstellen type "Stadtbahn B" besteld.

Bochum Gelsenkirchen

De 1e van 22 nieuwe "Stadtbahnwagens" type M werd afgeleverd. Hierdoor zal de kleine reeks éénrichtingswagens nr 216, 250-255 verdwijnen. De wagen nr 250 was destijds de 1e gelede DÜwag wagen voor meterepoor.

Essen

In november '81 werd de 'U-17' (metrolijn 17) tussen "Margaretenhöhe" en "Universität" geopend. Er wordt met "Stadtbahnwagens" type B gereden, eerst door de tunnel en dan op straatniveau. Op "Margaretenhöhe" volgt de U-17 de voormalige tramlijn 7/17.

Bielefeld

Van deze stad werd nr 825 (6 assen) naar Innsbruck, waar hij nr 33 kreeg, overgebracht. Dit is reeds de zesde van dit soort wagens dat naar Innsbruck verhuist. Bijwagen nr 781 (4 assen) werd gesloopt. (Uit Railnieuws 2.2.82)

Hamburg

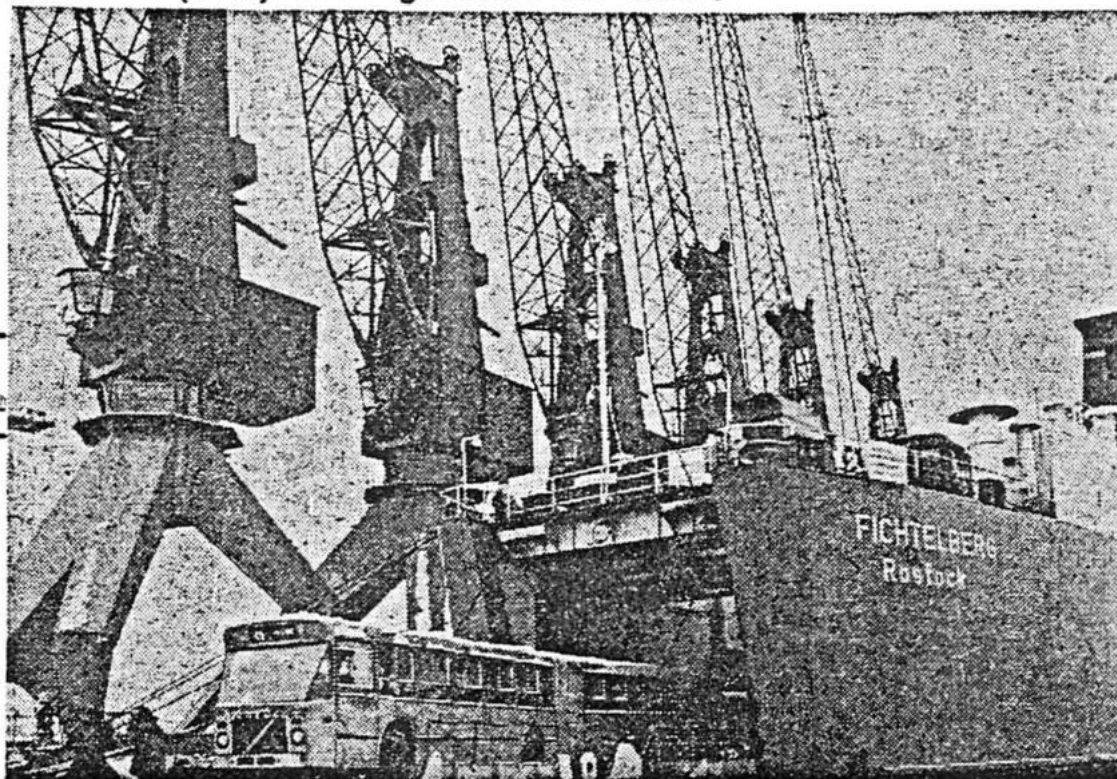
Op 14.2 vierde de "Hamburger Hochbahn" haar 70 jarig bestaan. Hier-voor heeft de historische motorwagen T220 voor 2 weken gereden van Barmbek via St Pauli naar het Hauptbahnhof-Süd en van hier over Munds-burg naar Barmbek terug. MW 220 stamt uit de reeks 'T' welke bij "Fahrzeugbau Falkenried" (FFR) werd gebouwd in 1920.

AFRIKAAngola:

In de loop van jan. werden door het Oostduitse schip "Fichtel-berg" 50 gelede bussen voor Ango-la geladen. De wagens, welke in de hoofdstad Lo-eada zullen gaan rijden, werden bij Van Hool ge-bouwd.

In Angola noemt men deze bussen "Maximbombos".

(G.V.A.10.2.'82)

Algerije

Eveneens in januari werden voor Algerije 40 bussen verscheept. Deze zijn ook in België gebouwd en werden met de "Tlemcen" van de "Comp. Nat. Algerienne de Navigation" naar Oran en/of Algiers gebracht. Het is een deel van een partij van 457 wagens welke de intercity verbindingen gaan verzekeren.

Moskou

In metrostation "Aviamotornaia" welke in een industriewijk in het noorden van Moskou is gelegen stortte op 17.2 een roltrap in. Dit gebeurde tijdens het spitsuur, omstr. 18u30, in het pas geopende station. Op het ogenblik van de ramp bevonden zich verscheidene honderden personen op deze roltrap waardoor er zeer veel slachtoffers zouden zijn. Vanop een parallele trap zagen talrijke andere reizigers hoe honderden mensen naar beneden stortten. Door dit ongeval ontstond grote paniek waardoor nog vele personen werden vertrappeld. In de Moskouse metro worden dagelijkse zowat 7 miljoen reizigers vervoerd. (Uit G.V.A. van 19.2.82).

Hong Kong

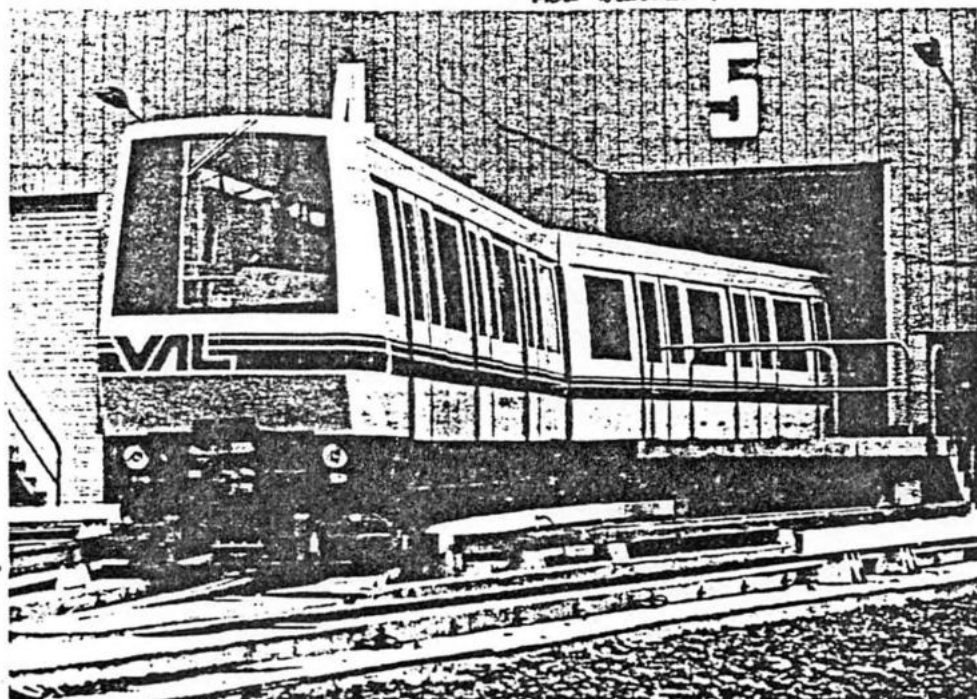
Door Walter Alexander in Falkirk/Schotland wordt 's werelds grootste dubbeldekker gebouwd. Deze 12m lange bus, met een draaicirkel van een normale bus, werd speciaal ontworpen om in de nauwe straten van Hong Kong te rijden. Voor deze stad werd ze ook uitgerust met een mee draaiënde achteras welke dezelfde boog als de vooras beschrijft. Er kunnen 171 reizigers, waarvan 75 zittend, worden vervoerd. (Uit Openbaar Vervoer van jan. 82)

FRANKRIJKLille

Begin januari 1982 startte in Lille de onbemande metro. Tussen deze openingsdatum en 15 maart 1983 (streefdatum voor de inhuldiging van de hele lijn, welke 12 à 13 km lang zal worden) zal het beschouwd worden als een verlengstuk van de technische testperiode, maar nu met publiek.

De in betonnen goten en op luchtbanden sporende wagens werden door

Matra gebouwd. Het zijn ultralichte stellingen waarvan er 38 in dienst zullen komen. Deze volledig automatische en onbemande metro is de modernste ter wereld. Vanuit de centrale con- | *Let op de verticale en horizontale banden.*
 trolepost kan men de hele lijn in de gaten houden en indien nodig bijsturen. De 'VAL' treintjes, dit staat zowel voor "Voiture Automatique Légère", als voor Villeneuve-d'Ascq et Lille", zullen niet harder dan 60km/uur rijden. Er zal een dienst komen tussen "Hotel de Ville" in Villeneuve d'Ascq en "Quatre Quantons". Na 15.3.'83 zal men naar "République" kunnen rijden. Er wordt ook flink doorgewerkt in de richting van het stadscentrum,



waar bij het spoorwegstation een geïntegreerde overstap met de SNCF (Franse spoorwegen) en op de "Mongy-trams" naar Roubaix en Tourcoing zal komen.

Hiermee is Frankrijk het eerste land ter wereld met onbemand openbaar vervoer in normale reizigers dienst.

(Uit Rail-Hobby sept '81 en Openbaar Vervoer jan '82).

Onbemande "People Mover" in Detroit

In deze Amerikaanse stad werd ook met de bouw van een volledig automatische -enkelsporige- ringlijn gestart. Deze werd "People Mover" gedoopt en zal in 1985 in dienst komen in de binnenstad van Detroit. Op het 5km lange traject zullen 13 stations worden gebouwd. De voertuigen gaan op stalen rails, welke direct op betonnen rijgoten werden gelegd, rijden. De 13m lange stellingen hebben normale draaistellen met stalen wielen en gestuurde assen. Zij zijn uitgerust met 2 lineaire motoren van elk 130Kw, gevoed met 600V gelijkstroom.

Op de stations worden geavanceerde systemen van kaartjes uitgifte en controle aangebracht. Dit zal vermoedelijk met het credicard systeem zijn, met afrekening van de gemaakte ritten thuis bezorgd.

(Uit Openbaar Vervoer febr.'82)

Laatkomende berichten

RET

De nieuwe gelede wagens 703 en 704 werden resp. op 27/1 en 10/2 afgeleverd.

HTM

Sloop 1000-den: de 1017 werd op 25/26 jan. gesloopt.

Sloop 1200-den: PCC 1213 werd op 8/9 febr. afgebroken. De 1239, waarvan op blz 11 sprake is, werd nog hersteld en sinds 5.2 terug in dienst

Levering 3000-den: de 3029 werd op 27.1 afgeleverd, de 3030 op 3.2 en de 3031 kwam in Den Haag aan op 10 febr.

Duitsland

Vestische: Wat van dit trambedrijf, nabij Essen, nog overblijft zal vermoedelijk in okt '82 worden opgeheven. De 6 assige trams zullen aan Lille worden verkocht.

(Uit Het Openbaar Vervoer febr. 82)

Nog MIVB

Op 12 maart zal de verlenging van tramlijn 103 naar het St Erasmus-ziekenhuis doorgaan en wordt dit Brussels langste tramlijn. De lijn 103 kwam op 12 december 1967 in dienst. De wagens zullen vermoedelijk nieuwe lijnfilms krijgen. Wie dus nog foto's met de oude eindpunten op wil maken mag niet te lang meer wachten !

VOSS STEUNT WWF
-0-0-0-0-0-0-0-

Met de vergadering van 8 maart zal de tweede cheque van 1000F, welke wij bijeen kregen met onze kolektebus op de vergaderingen, aan de WWF PANDACLUB worden gezonden. Dit geld zal gebruikt worden om het uitroeiën van de vossen te helpen bestrijden. Dus natuur- en dierenvrienden steun onze aktie zodat wij nog méér geld naar de WWF kunnen sturen om de arme diertjes te redden !

Trammuseum Edegem

Op 17.2 omstreeks 10uur werd de MW 6451 van de Antwerpsesteenweg in - Brussel - naar Fort V te Edegem gebracht. Tevens werd de BW 1660 uit loods Hoboken naar Brussel gevoerd. Een dag later nl op 18 febr kwam de Mivb-baantraktor, welke 12m lang is en telkens met 1 meter verlengd kan worden, met de VA 7386 naar ons toekomstig trammuseum terug en op zijn heenreis nam hij de MW 5351 mee.

FIAT 505

Op het allerlaatste ogenblik vernamen wij dat de bus 505 op 1 maart uit de Miva-garage weg gehaald werd. Tegen de tijd van ons volgende 't VOSSke zullen wij trachten te achterhalen wie deze bus heeft gekocht.

Waarom worden in Bremerhaven de trams afgeschaft ?

Het staat vast; In de herfst 1982 wordt de tramexploitatie in Bremerhaven gestaakt. Het bestuur van de Bremerhaven Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft (BVV) heeft besloten om vanaf de winterdienst '82 de enige tramlijn in deze stad te verbussen. Hiermee hoopt men 448.000DM te besparen. Bij een verdere uitbating met trams zou men voor spoorwerken 300.000DM en nog eens 100.000DM voor vernieuwing van de loods nodig hebben.

De vijf moderne 'Großraumwagens', uit 1968, worden aan de Bremer Strassenbahn AG verkocht omdat ze grote gelijkenis vertonen met de trams in deze stad. De slankere wagens, welke in 1967 uit Offenbach am Main naar Bremerhaven kwamen en reeds in 1957 werden gebouwd, zijn te zeer verouderd en zullen gesloopt worden.

VERGEET A.U.B.

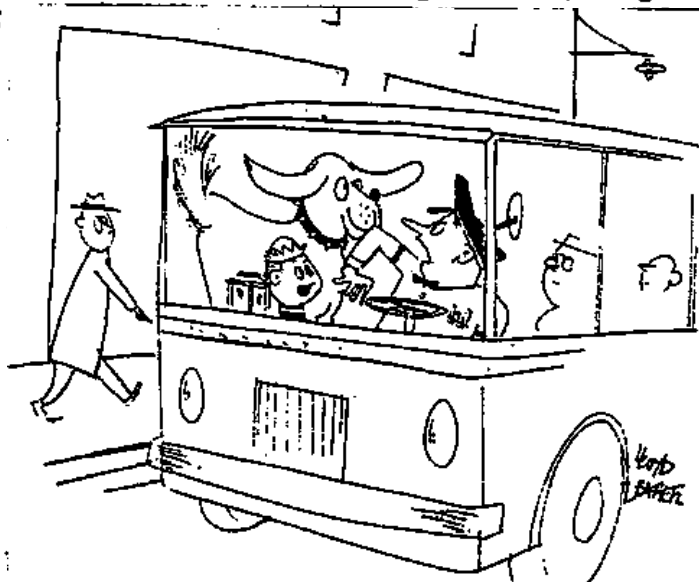
UW BIJDRAGE NIET

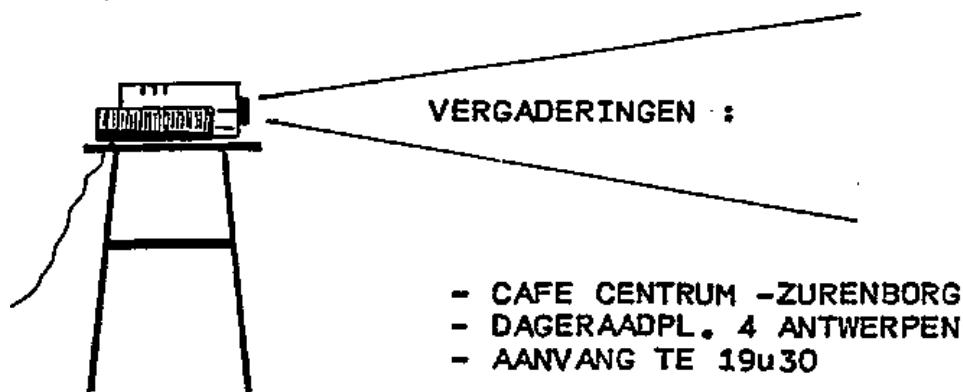
INDIEN U 't VOSSke

wenst te blijven

ontvangen !!!

**Uit Onze Buurtspoorwegen van nov-
dec81**





8 maart : trams in het zuiden van Duitsland, door A. Janmart

12 april: dia-avond over 1 jaar VOSS met tal van verrassingsopnamen van de leden tijdens onze uitstappen en verkoop van deze dia's.

10 mei : dia's over het opgeheven trambedrijf van Hamburg door R. Poot.

De VOSSen op verkenning :

- 24 april : uitetap naar Lille (Rijsel) waar we de volledig automatische metro gaan bekijken (zie meer hierover elders in dit blad).

Vertrek 7u49 - samenkomst omstr. 7u00 aan de roltrap in het Centr. Stat. - prijs 650F.

- 30 mei : kennismaking met de op 7 mei geopende nieuwe "Sneltramlijn" in Rotterdam. Meer hierover in onze volgende 't VOSSke.

100 JAAR BERLINER "STADTBAHN"

Op 1 febr. 1882 werd Europa's eerste viaductbaan geopend, met zijn 772 stenen viaductbogen kreeg deze ook een wereldfaam. Het was de Berliner "Stadtbahn". Er werd met 2 assige wagens, getrokken door stoom, gereden van het Schlesische Bahnhof in het oosten van Berlijn, over het HÄusermeer, voorbij de Alexanderplatz, Friedrichstrasse en in een boog langs de dieren-tuin naar het station Charlottenburg in het westen. Het was een vier sporige baan met 11 stations en een traject van 12 km. Bovendien liep het viaduct over 56 straten en 7 waterlopen, zonder ook maar één maal het straatniveau te raken.

Bij de bewoners van de straten waar de lijn zou komen werd de aanleg hiervan nogal skeptisch onthaald. Vooral tussen het Alexanderplatz en het Schlesische Bahnhof werden gedurende de 7 jaar durende bouw veel huurhuizen gesloopt. In het 'betere' Charlottenburg stegen de prijzen van de huur en de bouwgrond tijdens het plannenstadium door speculatie's. Tientallen jaren werd geprotesteerd tegen het lawaai dat de treinen veroorzaakten. Rond de eeuwwisseling - rond het hoogtepunt van de Berliner Stadtbahn - denderde om de 3 minuten, in elke richting, een stoomtrein voorbij. Op vele plaatsen slechts enkele meters van de vensters en balkons der huizen lange de baan. Eveneens in deze periode werden plannen gesmeed om de lijn elektrisch te gaan exploiteren.

Reeds vanaf 1882 probeerde de firma "Siemens & Halske" op het stuk Charlottenburg met elektrische wagens te rijden en in het begin van deze eeuw werden meerdere voorstadedelen als proefstukken onder draad gebracht.

(wordt vervolgd)



Verantwoordelijke uitgever: DE CEULAERDE JACQUES
TWEELINGENSTRAAT 82
2000 ANTWERPEN
031 / 35.26.77

Maandblad van de "Vrienden v/h Openbaar Stads- en Streekvervoer" ofwel de VOSS.

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van het bestuur.

Alle, door de leden, ingezonden informatie valt onder de verantwoordelijkheid van de inzender.



**typo - offset
drukkerij frank rypens**