

Verslag over de vergadering van 7 mei 1968.  
=====

Met bijzonder veel genoegen hebben wij bij de voorgaande vergadering van 7 mei kunnen vernemen dat de heer BALOT Roland werd verkozen als nieuwe voorzitter bij onze club. De heer DE BOEVE Oscar als ondervoorzitter, beiden verkozen met een algemeenheid van stemmen tijdens de bestuursvergadering van 3 mei 1968.

Bij de opening van deze vergadering stelde de voorzitter de heer BALOT, ons in kennis over de initiatieven genomen door de club namelijk de filmvoorstelling op 28 mei e.k. over de Duitse Franse en Belgische spoorwegen en een uitstap met de autocar naar Erezéz op 16 juni 1968, alwaar een transit van de T.T.A. zal ondernomen worden.

Reeds menig maal, zelfs in het verleden, werd er gesproken over dergelijke uitstappen of bezienswaardigheden te ondernemen door de club, doch van de eigenlijke bezoeken werd nooit een gunstige wending aangenomen. Daarom raden wij onze leden aan van deze présentaties, die in het programma staan, in de wacht te slepen. Andere voorstellen of bezoeken, in verband met het spoor, volgen elkander op. De onkosten voortvloeiend om de uitstap te doen naar Erezéz werd tot het minimum herleid zodat een-ieder er zou kunnen aan deelnemen.

Het volgende punt dat werd behandeld op deze vergadering was de aankoop van 100m elektrische draad, dit voor de verdere afwerking van onze clubreseau. Twee monsters van elektrische draden werden voorgelegt, de enen één enkelvoudige draad, de andere een achtkleurendraad. De prijzen varieerden: 100% per 100m voor de enkelvoudige draad en 925% per 100m voor de acht kleurige draad. De keuze viel op de acht kleurige draad die ondertussen reeds werd aangekocht nits een vernedering van 20% of 695%. Vervolgens sprak de voorzitter over de verkoop van het overtollige materiaal dat nog in de club berust bij een van de eerstkomende vergaderingen.

Terloops wil ik er nogmaals op terugkomen dat iedere donderdagavond de leden de gelegenheid hebben deel te nemen aan de werkvondens die doorgaan in het clublokaal. Bij de laatste donderdagavond, die plaats had op 16 mei l.l., werd een aanvang gemaakt met de opkuis van het kelderlokaal en waren hierbij

aanwezig de H.H. Balot, De Boeve, Vanderstuyf Laurent, Maurice en Edmond, Hareen, De Pourcq en Van Watermeulen. Er werd reeds een aanvang gemaakt met het overtollig hout, dat ons niet meer van dienst kan zijn, naar boven te brengen.

Hochten er onder U leden zijn die, voor zover de voorraad nog strekt, hun keuze willen maken om kleine kepers of planken in de wacht te slepen, dan wordt hen aangeraden de donderdagavond naar het clublokaal te komen alwaar de heer Vanderstuyf ter hunne beschikking is vanaf 19h30'.

Tijdens de vergadering van 7 mei l.l., mochten we ook een nieuw lid begroeten n.l. de heer ROEGIES Herman, die op de aankondiging verschenen in het dagblad, naar het clublokaal was gekomen. Wij wensen dit nieuw lid van harte welkom.

Ik kan er echter niet genoeg aan toevoegen dat er een kentering ten goede waar te nemen is en ons ledenaantal tijdens de voorbije maanden verhoogd.

Met grootste deel der leden schijnt nu begrepen te hebben dat er niet alleen moet samengewerkt worden als alles goed gaat, doch ook en voornamelijk als er geen noemenswaardige nieuwe doelen kunnen bereikt worden en er dient gewerkt om de bestaande club op zijn minst te behouden.

Om te besluiten mogen we zeggen dat we tevreden mogen zijn over de goede wending die de club op zich heeft genomen om het eender bestaan van onze club te behouden. Wij stellen ook ons volledig vertrouwen op de medewerking van alle leden.

=====

Verslag over de vergadering van 21 mei 1968.

=====

Bij de opening van deze vergadering stelde de voorzitter, de heer BALOT voor, niettegenstaande de 25 inschrijvingen, de reis naar Brezèe toch te laten doorgaan en een autocar te bestellen voor het getal ingeschreven deelnemers.

Vervolgens werd aangedrongen te beginnen aan de opkuis van de rescaukamer vóór we dan aan een definitieve start kunnen gaan denken voor de verdere opbouw van onze rescau. Deze opkuis zal gebeuren tijdens de vergaderingsavonden of tijdens de werkdagen, zijnde iedere donderdagavond om 19h30'. Als ieder lid zijn

steentje bijdraagt aan deze opruis kunnen we dan nog zo spoedig beginnen aan de opbouw van de réseau zelf.

Verder werd ons medegedeeld door de heer Schellijnek dat er ingevolge de prijsvraag, drie inzendingen werden ingezonden en de inzenders alle drie de goede inzending hadden opgegeven. De winnaars zullen heden worden bekend gemaakt.

De heer Vanderstuyf Laurent, schatbewaarder bij de club, bracht ons ter kennis dat de huidige stand van de clubkas 10.050,-<sup>5</sup> bedraagt. De heer Vanderstuyf ging verder en gaf ons de uitleg van zijn eerste theoretische elektrische les verschenen in het clubblad over transfo, batterij en dynamo.

Door de leden werd verder nog wat nagepraat over de mooie 0 modellen naar de club gebracht door de heer Hayen A.

Terug was een clubavond achter de rug.

-----

Verslag over de Filmavond van 23 mei 1968.

=====

Het was 23 mei 1968 om 19h45' toen de deuren werden gesloten achter het publiek die aanwezig was in de Blauwe Zaal der Faculteit van de Toegepaste Wetenschappen, J. Plateaustraat 22 te Gent, en de start werd gegeven van de filmavond ingericht door A.M.S.A.C. De heer BALLOT, als voorzitter van de club sprak zijn dank uit voor de opkomst van de talrijke aanwezigen en tegenover de heer Prof. dr. ir. F.H. Bosch, die ons in de mogelijkheid stelde deze zaal in gebruik te nemen. De heer voorzitter gaf ons een korte inhoud van de filmen die zouden vertoond worden op deze filmavond, een dankwoord aan de filmopérateur die voor ons de filmen liet verschijnen op het doek. De toelating tot ingebruikstelling van deze zaal door Prof. dr. ir. F.H. Bosch en de tewerkstelling van de filmopérateur werden bereikt dank zij de tussenkomst van de heer Schellijnek.

Vóór dat aan het definitieve afrollen van de filmen werd gedacht vroeg de heer Balot é n minuut ingetogenheid te betonen dit ter nagedachtenis van de heer Michiels Jean, toenmalig voorzitter van onze club en tevens een groot kinéast.

Het blauwfloersgordijn werd opengeschoven en de eerste film "LE MISTRAL" verscheen op het doek. Aan een snelheid van 160km in het uur bracht deze trein ons van Parijs naar Nice. Het moderne comfort van deze trein slaat tot aan het onbegrensde. Het veilig-

Verslag over de vergadering van 4 juni 1968.  
=====

In afwachting dat de heer voorzitter, die wegens dienst beland was de vergadering voor te zitten, werd door de heer Schellijck de winnaars bekend gemaakt die deel hadden genomen aan de wedstrijd in verband met de opgave van de bestaande wissels die voorkomen in het grootbedrijf.

Drie leden brachten de goede oplossing: de H.E. De Pourcq Ernest Vanderstuyf Maurice en De Coninck Gentil. Deze zullen later hun prijs in ontvangst nemen.

Vervolgens werd besloten een dia-avond in te richten in het clublokaal op datum van 20-8-1968 handelend over de reis naar Erezée en andere opnamen. De mogelijkheid bestaat dat er ook een film zou vertoond worden.

Bij de aankomst van de voorzitter, bracht hij ons ter kennis dat de som van 200,- werd uitgegeven als vergoeding voor de filmoperator, dieer voor zorgde de filmavond te laten doorgaan op 28-5-1968. Ook werd een som uitgegeven van 65,- voor de terugzending van de filmen die wij in huur hadden gekregen. Een bedankingswoord werd gezonden aan het adres van de Duitse en Belgische Spoorwegen.

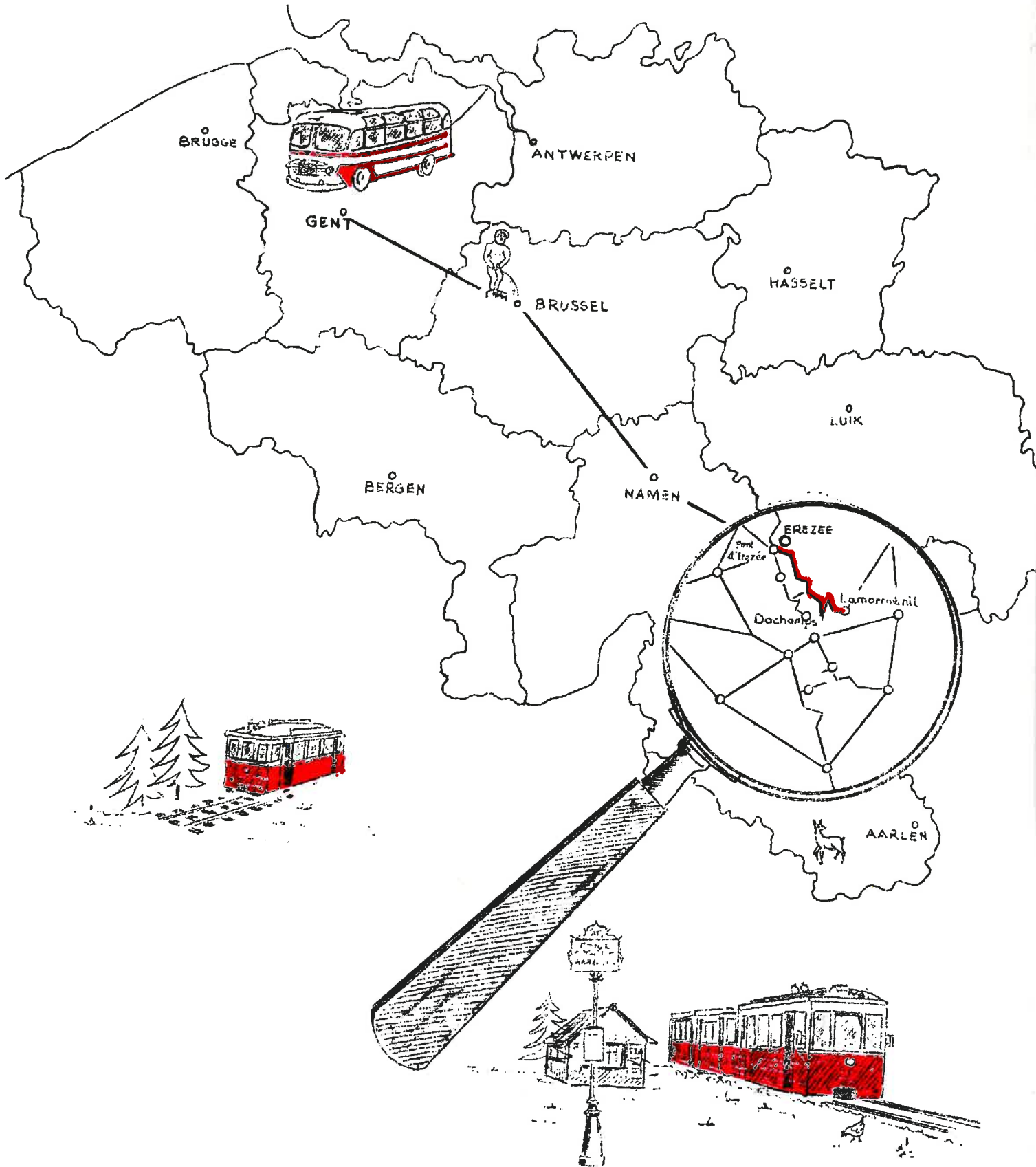
De voorzitter deedt verder een oproep tot alle leden die hun vakantie zouden doorbrengen in het buitenland, hun reisticketten te bewaren van de spoorwegen, buslijnen en tramrijtuigen.

Tijdens de vakantieperiode, dus van vanaf 2 juli tot 20 augustus zullen er geen lessen gegeven worden, wel gaan de vergaderingen normaal door en zouden worden gebruikt als werkavonden.

-----  
Verslag van de uitstap per autocar naar Erezée op 16 juni 1968.  
=====

De zondagmorgen van 16 juni 1968 begroette ons met regen en frisse lentewind.

Vijfentwintig deelnemers verschenen op het appel van 8 uur, onder het terras van een Grootwarenhuis gelegen aan de Koornmarkt en wachtten op de komst van de autocar die ons moest voeren naar Erezée om aldaar een bezoek te brengen aan de "TRAINWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE".



Een uitwisseling van kennismaking had plaats door een stevige handdruk en met de glimlach op de lippen nam iedereen plaats in de autocar die ondertussen was aangekomen.

Op de nog naakte terrassen, die rondom het verzamelpunt stonden geplaatst, druipelde de regen in watervalletjes naar beneden van de tafels. De regen was als spelbreker komen optreden, doch deze kon ons niet negeren, de geplande uitstap ging toch door. Eén lid en zijn familie ontbraken op dit appel, namelijk de heer De Boeve O., die wegens onvoorziene omstandigheden, ingevolge ziekte, een paar dagen voordien was opgenomen in de kliniek. Klokslag 8 uur zette de autocar zich in beweging en na een kleine "tour de ville" in het Gentse werd de bus opgezonden naar Brussel via Wetteren alwaar de autosnelweg werd genomen. De autostrade had voor de reizigers geen geheimen meer terwijl de plassende regen op het dak neerviel. Heuvelruggen kreeg de Mercédésmotor te verslinden. Na het verkeersknooppunt aan het eindpunt der autostrade achter de rug was, voerde ons de busgeleider, "met kennis van zaken" onder de reusachtige bollen van het atomium. De wereldtentoonstelling van 1958 werd nogmaals in herinnering gebracht terwijl de boordradio van de car vrolijke deuntjes in de oren liet klinken. Door bossen, bergen en dalen volgden wij onze weg naar Namur alwaar voor de eerste maal een halte werd gemaakt. In een gezellige herberg, tegenover het station, werden de eerste boterhammen op tafel gebracht en onder het drinken van een lekkere koffie, bier of cola, naar binnen gewerkt. Het was 11 uur toen de motor terug werd aanzet en onze sierlijke car de baan opreed naar Marche op langs kronkelinge weegjes, tussen de basis groene tinten van bossen en weiden de PONT D'EREZEE te bereiken. Dertien uur wees de klok toen het aankondigingsbord "GARE DU TRAMWAY TOURISTIQUE DE L'AISSNE" ons in het oogvizier viel. Met deze aankomst, op de plaats van bestemming, viel samen dat de regen een punt had gezet aan deze verfrissende neerslag.

De autocar plaatste zich naast het stationnetje, (een houten huisje, ingericht als drankgelegenheid voor vier personen, waar ook prentkaarten konden worden aangekocht) dat tot ieders verwondering nog gesloten was. De eerste afreis met deze tram had slechts plaats om 13h30", dus nog een half uur te vroeg. Onze afreis om 14 uur zoals op afspraak en de in huurname van dit tramstel was voorzien.

Met de bus werd rechtsomkeer gemaakt en in een nabij gelegen herberg "Oisá Concordia" werd het middagmaal naar de hedige zegen gestuurd. Op het sein van 1310 h' werd de verzameling bevestigd door onze gids en tevens voorzitter van de club. Met de subdeur zetten wij verag heen naar het station alwaar onmiddellijk verschillende tramrijtuigen werden opgesteld waaronder een open koets en het tramstel dat wij in huur had en gereedvaardig en op onze komst evenl te wachten. Van uit de linkse zijde, uit ons standpunt gezien, kwam nog een andere dieselmotrice in de richting van het station gereden en rijn aankomst aankendigde of eventueel zijn begroeting tegenover ons te kennen gaf door het bekende getoeter van deze dieselmotrices.

Als hongerige werven, en of de maag nog maar pas was gevull, speelden de Alkaldien op hun proef door foto's te nemen van die lang niet aangeziene tramstelletje. Het stationnetje, dat ondertussen zijn deuren had geopend, was met onze komst ineens uitverkocht aan postkaarten, liet te verwonderen de leden van Alkald waren hier.

Op eens klonk het fluitsignaal van de hoofdwachter, het teken dat de leden moesten plaats nemen op het in huur genomen tramstel. Iedereen nam plaats en het vertreksein werd gegeven. Het heilige anhelend lieten wij het houten stationnetje achter ons liggen en verder te rijden over de niet evenwijdige spoorstaven in de richting van Doehamps.

De eerste halte dat werd gemaakt was in het tramdepot zelf. Hier kregen we de gelegenheid een foto te maken van het opgestelde steenschachtelietje waarvan de grondige scheidmaak was voortvarend een schijf. Dit lekemotiefje als een doekwit van een orocuticood, viel als slachtoffer onder het genlijk van fototoestellen. Met de nous onker het koetswerk, zoals een onderzoekmedewer zijn teek vervuld, werd nagegaan op hoeveel wielen dit lagge gevante binnen een maand de berges naar Doehamps en later naar Haarcraénil zal vervoeren. Een laatste aandacht bij de T.F.S., nl. een reizigerswagen op twee draaistellen, akenndig van het Antwerpse tramdepot der N. I.V.B., en reeds ingevormd als her en restaurantie wagen, stond er op de sporen te planten. Verscheidene malen ging de hoofd-wachter over tot het garen van het vertreksein en kon onze motrice de haar weg vervolgen.

Hierop kwamen dan de eigenlijke Antwerpse hellingen aan de beurt en ingevolge de glidberigheid van de spoorstaven. tussen deze ras in, het tramstel needgedwongen was een onvoorziene halte te maken. Het regenwater dat in de loop van de voorvld eg op de spoorstaven was terechtgekomen, had de zandrijpen van de motrice doen verstoppen.

De "koker frein", een jonge vrijwilliger uit Den Haag, welke plaats had genomen op de aarhangwagen, liet de handen van dat voortuig in wekking treden. Iedereen dacht reeds een het matte "afstapgen en steken", doch met kennis van zaken stapte de verantwoordel af, vergezeld van onze voorzitter gids, en met behulp van zijn handvold deze rijpen vrij te maken. De reis kon verder gezet worden.

Springend en stotend over de hobbelige spoorstaven, waarvan het geluid op band werd opgenomen, bereikten wij dan het eindpunt Doehamps terwijl de kleinste medereiziger van ons gezelschap van gans deze misere affaire zich niets van aantrek en verder sliep op de bankste van deze motrice.

Terug trad een spoorwag in actie. De motrice werd op alle mogelijke en onmogelijke manieren op de gevoelige plaats gebruikt. Een Tweede motrice kwam tegen de aanhangwagen gereed, pakte deze aan en op het stuwingsaal van de hoofdwachter en op het getoeter van de motrice zelf reden wij terug in de richting van onze herkomst. Op deze terugweg werden wij dan het lijdend voorwerp van enkele manoeuvres die werden uitgevoerd om dan de aanhangwagen aan de eerste motrice te plaatsen.

Niet alleenlijk was onze aandacht getrokken op deze transitie maar ook op de omgeving die wij te zien kregen. Op een gegeven ogenblik waren wij ooggetuige van een kip die ons de terugreis beleermde en de vrugtelijk tot snelheidsvermindering deed overgeschakelen. Een kerntjong dat angstvaard, op zeer korte afstand van onze aanwezigheid, in een bosje liep. Zo verliep de terugreis naar het station "Pont d'Euzée" alwaar we op een terrasje een glaasje bier naar deraag lieten vliegen en nog een paar opnamen werden gemaakt. Rond 16h30' nam iedereen terug plaats in de bus om de terugweg te nemen naar ons vertrekpunt : Gent.

Waaromwaardig is het wel te vermelden dat het aanleggen van de sporen, het onderhoud van het rijtuigsmateriaal, de bediening van deze transstellen, de aanbidding en de bediening van verstrikkende draakten tijdens deze transritten, de verkoop van postkaarten, allen werden uitgevoerd door vrijwilligers die dit traject wensen in een te houden ten voordele van het bedrijf.

Bij onze aankomst in Namen konden wij over een uur vrije tijd beschikken, dat om ons in de gelegenheid te stellen onze benen te te strekken en een korte wandeling te maken in de stad zelf.

Van uit Namen had de definitieve terugtocht plaats naar Gent, alwaar wij aankwamen om 21 uur.

De leden die aan deze reis niet hebben deelgenomen hebben over van ons. Een mooie uitstap, een nieuwweglonige techniek werd ondernomen, waarbij de medereizigers tevreden waren van dit bezoek aan Euzée.

Wij wensen de heer De Boeve O., die wegens ziekte boel was aan deze tocht deel te nemen, een spoedig herstel.

-----

OH NEMM WE VERG MEEN:

=====

Bij de vergaderingsavond van 20 augustus o.k., werden de foto's genomen tijdens de reis te EREZEE vertoond in ons clublokaal.

Tevens wordt door onze Ere-Voorzitter de heer Hoyen A., Sam - filmen, handelend over miniaturtrein-reseau's voorgesteld.

Wij hopen op een grote opkomst,



Vervolg van de "Wetenschappelijke" en "Gemeentelijke" Beschrijvingen

WISSES 1 tot 20 (PERSONEN- EN VERHOOR-EN-DOORSPRAAKEN)

Types 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20.

Type 1. structuurtype 4-6-2 (Pacific). Bouwjaar 1913 en 1918  
aantal: 15 max. snelheid 180km/h  
laatste loc uit dienst genomen in 1932

Type 5. structuurtype 2-2-2 (Indus). Bouwjaar 1929  
aantal: 4 max. snelheid 100km/h  
laatste loc uit dienst genomen in 1933

Type 6. persoonsvoertuig 4-4-4 (Atlantiek). Bouwjaar 1915-18  
aantal: 12 max. snelheid 100 km/h  
laatste loc uit dienst genomen in 1918

Type 7. persoonsvoertuig 4-6-0 (Ten Wheel). Bouwjaar 1921-21  
aantal: 75 max. snelheid 120km/h  
laatste loc uit dienst genomen 1942

Type 8. persoonsvoertuig 4-6-0 (Ten Wheel). Bouwjaar 1905-07  
aantal: 42 max. snelheid 100km/h  
laatste loc uit dienst genomen in 1948

Type 9. persoonsvoertuig 4-6-0 (Ten Wheel). Bouwjaar 1904-13  
aantal: 55 max. snelheid 100  
laatste loc uit dienst genomen in 1951

Type 11. structuurtype 4-6-0 (Atlantic). Bouwjaar 1914-14  
aantal: 58 max. snelheid 100km/h  
laatste loc uit dienst genomen in 1939

Type 12. structuurtype 4-4-2 (Atlantic). Bouwjaar 1933  
aantal: 9 max. snelheid 140km/h  
laatste loc uit dienst genomen in 1962

Type 14, 15, 16 persoonsvoertuig 4-4-2 (Atlantic 4)

Bouwjaar: (14)1901-01 (diepe vachtdiepe-vervalstroom)

(15)1900-03 (diepe vachtdiepe-vervalstroom)

(16)1907-13 (diepe vachtdiepe-vervalstroom)

max. snelheid 100km/h

aantal: (14) 43, (15) 23, (16) 26

laatste loc uit dienst genomen: (14) in 1918

(15) 1930

(16) 1941

Types 18, 19 en 20 personentreinloc 4-4-0 (American)  
Bouwjaren: (T18) 1902-05 (verzadigde stoom)  
(T19) 1905 (oververhitter)  
(T20) 1903 (oververhitter-  
smalle diepe  
vuurhaard)

max.snelheid: ?

aantal: (T18) 128, (T19) 6, (T20) ?

laatste loc uit dienst genomen: T18 in 1949

T19 in 1949

T20 in 1948

Al de loctypes van 1 tot 20 werden in België  
gebouwd.

---

Types 21 tot 49 (Goederentreinlocomotieven en Locomotieven voor  
gemengde diensten)

Types 25, 26, 29, 31, 33, 35, 36, 38, 40, 41, 44.

Type 25 goederentreinloc 2-10-0 (Decapod)  
gebouwd in België voor de Deutsche Reichsbahnen (BR 50)  
bouwjaar: 1944-45  
aantal: 22  
max. snelheid: 80 km/u  
laatste loc uit dienst genomen in 1959

Type 26 goederentreinloc 2-10-0 (Decapod)  
gebouwd in België voor de Deutsche Reichsbahnen (BR 52)  
bouwjaar: 1945-46  
aantal: 30  
max. snelheid: 80 km/u  
laatste loc uit dienst genomen in 1963

Type 29 loc voor gemengde diensten 2-8-0 (Consolidation)  
gebouwd in de U.S.A. (80) en Canada (120)  
bouwjaar: 1946  
aantal: 300  
max. snelheid: 96 km/u  
laatste loc uit dienst genomen in 1967

Vervolg artikelen uit R.H.F. te bekomen bij de heer Vanderstuyf.  
=====

- Nr 6: beschrijving van motor H C O  
bouwen van chalet  
bouwen van metalen brug  
beschrijving van BB 12000
- Nr 7: beschrijving van de reseau "Ferry Land"  
miniaturen van Merten  
bouwen van een kasteel
- Nr 8: beschrijving van een Hallet-loc  
de stem van het spoor-geluiden en ambiance met behulp  
van een bandopnemer  
plan nr 5 met MM-sporen  
tips over decor  
beelden van 5 stoonloes: 230 - 231 - 141 - 140 - 150
- Nr 9: acht Pacific-loco's welke in H.O. schaal zijn opgenomen  
mogelijkheid tot het verder afwerken van de Pacific(Jouef)  
bouwen van een kerk  
plan tot het bouwen van een loc BB 16500 in metaal
- Nr 10: locomotieven van het ex-Elsassernet (1905-1937)
- Nr 16: overzicht van de V 200 der merken Fleischmann - Märklin -  
Trix - Rivarossi  
bouwen van een winkelhuis
- Nr 11: Le reseau Mediterané : plan + schena's  
beschrijving van BB 16500 (binnen en buiten)  
franse seinen
- Nr 12: beschrijving over een maquette van de Notre Dame de Paris  
schaal 1/54  
Loco's der Norfolk and Western Rail  
open goederen loods ( te bouwen )
- Nr 13: beschrijving van rangeerloes G 61006 (plús overzicht van  
het model in de handel)  
Fleischmann-redeau in het museum te Nüremberg  
beschrijving van een werkput
- Nr 14: metrie spoorloes door Frankrijk gebouwd voor Brasilië  
(vervolg in Nr 17)
- Nr 15: tunnel onder het kanaal (Frankrijk - Engeland)  
bouwen van het station Salferino (vervolg in Nr 17)
- Nr 18: Reseau Camenbert + foto's  
bouw van villa

- Nr 19: vaste seinen en seinen met beweegbare platen met hun overeenkomende lichten  
E-loc BB 12000 en zijn reproducties in H.O.  
hulp bij het fijnbouwen van de Airfix-Interfrigo wagen
- Nr 20: beschrijving van de Franse recordhouders en hun H.O.-modellen  
vervolg seinen uit boek 19
- Nr 21: Loc Pacific-Type Chapelon in zijn verschillende versies plus een model in H.O.
- Nr 22: beschrijving van Loc BB 8100 met overzicht der verschillende merken in H.O.

Deze artikelen zijn in de Franse taal, doch <sup>wij</sup> zijn bereid U te helpen in geval van moeilijkheden. Ik heb het elektrisch gedeelte niet vermeld daar ik ondervonden heb dat deze schema's alleenlijk toepasselijk zijn op hun roseau's. Ze kunnen niet gebruikt worden op andere banen. Daarom heb ik besloten om met kleine schema's en genoeg verklaringen de electriciteit van A tot Z uit te leggen.

L. Vanderstuyf.

-----  
3de vervolg over de Belgische Stomers door G. De Coninck  
=====

- Type 31: loc voor gemengde diensten 2-3-0 (Consolidation)  
gebouwd in Engeland naar Belgisch ontwerp  
bouwjaar: 1921-23  
aantal: 200  
max. snelheid: 70 km/u  
laatste loc uit dienst genomen in 1960
- Type 33: loc voor gemengde diensten 2-3-0 (Consolidation)  
gebouwd in België  
bouwjaar 1921  
aantal: 8  
max. snelheid: 80 km/u  
laatste loc uit dienst genomen in 1949