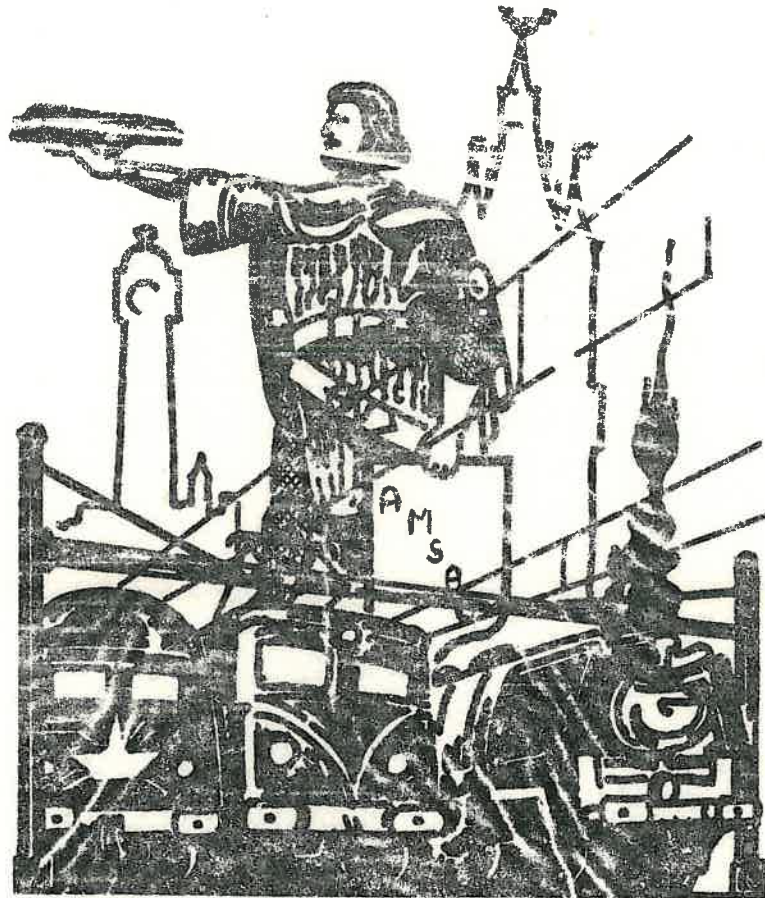


ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB GENT



1956

AMSAC

1976

augustus 1976

In memoriam
de Heer Albert HAEYEN



Erevoorzitter van Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club
A . M . S . A . C .

overleden te Turnhout op 22 januari 1976.

In de zomer van 1956 nam de heer Jean MICHIELS, samen met twee vrienden, de heren Albert HAEYEN en Laurent VANDERSTUYF, het idee op een miniatuurtreinclub te stichten. Deze vereniging kreeg de naam van Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club of A.M.S.A.C.

Nu nog was hij actief erevoorzitter van deze hobbyclub. Bij elke tentoonstelling was hij een grote steun voor deze club. De heer Albert HAEYEN was niet alleen een plichtbeseffende mens, hij was ook een goede erevoorzitter voor zijn club; een groot miniatuurlijfhebber in grote en kleine schaalverhoudingen. Als erevoorzitter stond hij steeds in de bres en was hij steeds paraat, niettegenstaande zijn ziekte, voor zijn club in het vizier te brengen van de belangstelling op tentoonstellingen.

Herinneren wij ons nog de tentoonstelling in de Normaal-schoolstraat in september 1975 laatstleden. Tal van fotos bracht hij naar het lokaal van de A.S.L.K., vertrok speciaal naar Turnhout om er een stoomlokomotief te gaan halen in schaal 0, dit tot het welslagen van deze tentoonstelling. Hij was vooral een goed mens. Zijn opgeruimd karakter en zijn dienstvaardigheid maakten hem bij iedereen geliefd, dit niettegenstaande zijn ziekte en het vroegtijdig heengaan van zijn echtgenote die een grote steun was voor haar man.

Bij A.M.S.A.C. is er door zijn heengaan een grote leemte ontstaan. Zijn plaats zal nooit volledig kunnen ingenomen worden. Hij zal in ons hart en in onze herinnering gegrift blijven als een groots man.

De ondervoorzitter.
A. D'hoolaeghe

A. M. S. A. C.

Artevelde Miniatuur
Spoorweg Amateurs Club

Station Gent St. Pieters
Spoor (perron) 1.

Sekretariaat: Rozier 44
9000 - Gent.

Mevrouw,
Mevrouw,
Mijnheer,
Geachte Bezoeker,

De Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club is 20 jaar jong. Dit wil zeggen dat A.M.S.A.C. één van de oudste modelspoorclubs in België is. Want in de zomer van 1956 werd door drie vrienden spoorwegamateurs onze club gesticht.

Het doel van de club is: het propageren van de modelspoorweghobby, uitwisselen van ideeën, houden van voordrachten, bouwen van een eigen modelspoorbaan en het inrichten van tentoonstellingen.

Het clublokaal was toen ondergebracht in de kelders van het Station Gent-St. Pieters en kreeg een grote bedrijvigheid.

Aktiviteiten en tentoonstellingen.

- 1956 - Brugge, in de handelsbeurs met een modelbaan in HO
- 1957 - Gent, in het Flandria-Palace (NEBS-centrum) met diverse banen in HO en een kopstation met keerlus in de schaal O
- 1958 - Gent, Flandria-Palace met een statische voorstelling in spoor O
- 1959 - Gent, Flandria-Palace met een modelspoorbaan in O ongeveer 150 M2, en met een statische voorstelling in de schalen 1, O en HO
- 1960 - grootse tentoonstelling te Gent, tergelegenheid van de Internationale Jaarbeurs van Vlaanderen. Grote modelbaan in spoor O, ongeveer 300 M2. De meeste rails en wissels, alsook het volledig landschappedeelte werden door de leden gebouwd. Een televisieploeg van de B.R.T. heeft in dat jaar opnamen gemaakt en tevens uitgezonden.

Het spoor O materiaal was afkomstig van medestichter de heer A. Haeyen. In dat jaar had de heer A. Haeyen een grote verzameling, misschien de grootste in België met rijklare locs en wagons in spoor O. Er was materiaal o.a. van Märklin, Hag, Jop, Bing, Lionel, Hornby, Le Rapide, Fournoreau enz ...

1961 - Gent, in het Flandria-Palace werd een voorstelling gehouden van een modelspoorbaan in HO (3-rail puntkontakt-gelijkstroom) die in opdracht werd gebouwd voor de B.C.K. (Chemin de Fer du BasCongo et du Katanga).

Na deze presentatie werd de modelbaan verzonden naar Kongo, waar zij in Elidabethville (Katanga) tentoongesteld werd. De relais en bedieningsborden werden gebouwd in samenwerking met de firma A.C.E.C.

- Gent, in het Casino tijdens de Internationale Jaarbeurs van Vlaanderen werden verschillende banen in de schaal HO, commercieel systeem ter beschikking gesteld door een firma en enkele leden.
- 1965 - Brugge, in de Handelsbeurs met de verbouwde B.C.K. rescau, alsook met statische modellen.
- 1967 - Gentbrugge - statische tentoonstelling in O en HO
- 1975 - Gent, statische tentoonstelling in de A.S.L.K.

De tussenperiode van 1966 tót 1974 bracht de planning en uitwerking van de nieuwe rescau die zou dienen tot de viering van ons 20-jarig bestaan.

Mogen wij onderlijnen dat, onze club niet politiek, taalkundig of religieus gebonden is, omdat de miniatuur-spoorweg-modelbouw zowel bedacht is voor de allerkleinsten welke op het St. Niklaasfeest of met Kerstmis hun eerste geschenkdoos krijgen, waarin soms een bescheiden treintje met weinig sporen zit; of voor de vader die, met de vele modelbouwartikelen vreugde en ontspanning vindt.

Contacten met Zuster - verenigingen.

Wij wisselen gedachten uit met o.m.:

- A.M.R.A. = Antwerp Model Railroad Association
- DE PIJL = Miniatuur Spoorweg Club - Mechelen
- C.F.E.B. = Club Ferroviaire de l' Est de la Belgique
- R.M.N. = Rail Miniature Nesan - Namur
- C.F.C. = Club Ferroviaire du Centre - Senefte

Duur ? - Ja, maar boeiend !

Zelfs de leek die het woord "modelspoorwegbouw" voor de eerste maal te lezen krijgt, snapt onmiddellijk dat het wat te maken heeft met spoorweg en met modelbouw, maar voor de ingijde betekend dit woord echter veel meer.

Hij weet dat men in deze interessante en fascinerende hobby twee grote klassen kan onderscheiden, namelijk zij die deze hobby kozen om het "model" en de anderen, de echte spoorwegenthousiasten, die het om het betoverende dat er van zo'n miniatuurspoorbaan uitgaat te doen is.

De eersten hadden evengoed auto's, vliegtuigen of schepen kunnen bouwen daar het hen slechts te doen is om het "model", het zo juist mogelijk nakaken, zowel wat de details als de onderlinge verhouding of schaal betreft.

Dat zij juist lokomotieven en eventueel spoorwegrijtuigen gekozen hebben is misschien een gevolg van het feit dat zij bewondering voelen voor die grote, logge machines van ijzer en staal, die hun zware last tegen meer dan 100 km per uur over de sporen slopen. Of is het leuter toeval ?

Deze soort enthousiasten beperken er zich toe hun mooi afgewerkte modellen, die soms echte juweeltjes van volmacht nabootste werkelijk zijn, ergens in een glazen kast te pronken te zetten.

De echte beoefenaars !

Dan komen de echte beoefenaars van de modelspoorwegbouw. Gans hun hart gaat naar het gedeelte "spoorweg". Ook hier moet men echter onderscheid maken tussen de verschillende categorieën die er bestaan. Men heeft mensen die naar de winkel lopen en er een hele beel sporen, wissels, seinen, een lokomotief, en paar rijtuigen en een transformator kopen. Thuis zetten ze alles netjes in elkaar en bij hen begint de pret pas wanneer alles klaar is en ze hun miniatuurtreintje laten rondtoeren en allerlei rangeringen uitvoeren, wanneer zij dus het echte spoorwegbedrijf kunnen nabootsen.

Natuurlijk zijn dit ook niet de echte beoefenaars van de hobby, evenmin als de volgende categorie, die al wat rollend materiaal betreft, kant en klaar in de winkel koopt en sporen, wissels en seinen zelf maakt of omgekeerd, wat echter minder voorkomt. Tot hun voordeel dient gezegd dat zij de echte hobbyisten reeds dichter benaderen.

Algemeen gezien is DE ECHTE spoorwegmodelbouwer de man die alles wat hij zelf maken kan -zelf maakt - en niet telkens wanneer hij wat aan zijn baan wil toevoegen naar de winkel loopt.

Natuurlijk mag men hier ook weer niet overdrijven. Er zijn echte zelfmaniakken die alles tot het laatste stukje zelf willen maken, wat voor 99 % der modelbouwers onmogelijk is, daarnom om bijvoorbeeld de zeer kleine wieltjes der lokomotieven en rijtuigen op de juiste schaal te vervaardigen dient te beschikken over een uiterst nauwkeurig ijzerdraai-bankje. Om de motoren en transformatoren te wikkelen dient men de nodige formules machtig te zijn wil men geen last krijgen met de elektriciteitsmaatschappij.

Om het in één enkele zin samen te vatten, DE ECHTE miniatuurspoorwegbouwer koopt slechts het hoogst noodzakelijke, dat wat hij zelf niet kan maken of wat gezien de lage prijs het zelfmaken niet loont.

Duur ? ? - ! !

Ja, deze hobby is interessant, en dat is werkelijk zo, want langs het model om krijgt men belangstelling voor het echte spoorwegbedrijf. Men blijft steeds op de hoogte van de laatste snuffjes die op dit gebied uitgevonden en toegepast worden.

Ook is deze hobby boven elke andere modelbouw te verkiezen omdat men met een zeer eenvoudig baantje, zomaar gewoon op tafel uitgelegd, kan beginnen en dat men oneindig lang kan uitbreiden of beter, zolang men plaats en ... centen heeft.

Nu het toch over centen gaat, langs de financiële kant bekeken, is het een tamelijk dure hobby, maar voor hen die handig genoeg zijn om een groot deel van het benodigde materiaal zelf in elkaar te knutselen is dat probleem reeds ten dele opgelost. Sommige merken hebben aan de minder handige klanten gedacht en brengen hun modellen ook onder bouwdoos op de markt. Dit laat iedereen toe ook nog een mooie cent uit te sparen daar zij de montagekosten op deze wijze niet hoeven te betalen en tevens gebeurt het meermalen dat zij door het mooie resultaat dat ze bekomen aangespoord worden om het zelf ook maar eens te beproeven een model in elkaar te prutsen, wat bij sommigen nocit vermoede talenten aan het licht brengt.

Waarom vader voor zoonlief een
elektrisch treintje koopt

Om het fascinerende van deze hobby te begrijpen heeft men een volledig ingerichte baan met seinen, huisjes, bossen, bruggen en zelfs reizigers op de perrons en in de rijtuigen te hebben. Wanneer men het treintje ziet vertrekken en langs een prachtige, nagebootst riviertje in een tunnel ziet verdwijnen, vergeet men een ogenblik dat dit slechts een nabootsing der werkelijkheid is en want men zich hoog in de lucht, het landschap onder zich bewonderende. Nieuwsgierig vraagt men zich af aan welke zijde van de berg het treintje weer zal te voorschijn komen.

Ook 's avonds, bij het flauwe licht der stationslampen op de kaaien schijnt alles echt te zijn. Het als een lichtende slang rondrijdende treintje en het groene en rode licht der seinen, die de loop van de lokomotief beïnvloeden, scheppen een beeld van de werkelijkheid.

Men begrijpt dan best de vaders die ze'n ganse installatie voor hun zoentje kopen, om er zelf mee te spelen.

Verschillende types

Misschien zijn er lezers die reeds een tijdje met het plan in hun hoofd rondlopen ook zo'n baan aan te leggen.

Voor wie met niets begint is de schaal HO (Half Nul) aan te raden. Dit om vele redenen. Als groot voordeel heeft men de geringe plaats die nodig is om een reeds behoorlijke baan aan te leggen. Op een tafel van 1 m. bij 2 m. of van 1,5 m. bij 2,6 m. kan men in deze schaal reeds een pracht van een baan met twee stations en bergen, tunnels en bruggen aanleggen terwijl men bij toepassing van een grotere schaal zal moeten meten en passen om er een baan op één niveau met slechts één station op te krijgen.

Er zijn echter nog veel meer voordelen. Gezien het feit dat er meer belangstelling is voor de schaal HO dan voor andere schalen, is de keuze der modellen veel groter in HO.

Ook de onderdelen voor de zelfbouwers zijn in deze schaal overvloedig voorhanden.

De meest bekende schalen zijn de volgende:

1. - schaal II
2. - schaal 1
3. - schaal 0
4. - schaal S
5. - schaal HO
6. - schaal TT
7. - schaal M
8. - schaal Z

Vroeger, dit is vóór de jaren '40 bestonden nog de schalen III en IV.

Wie nu nog in het bezit is van deze super-grote schalen, en men brent deze op de hobby-markt is op slag rijk.

Want, en dit kan ik U op een briefje beloven, er bestaan gespecialiseerde antiquitairs in oude speelgoedtreinen.

De laatst verschenen annonce van CHRISTIE'S gaf als kenmerk: Op 29 april 1976 om 16.30 uur - verkoop van historische spoorwagematerialen. Bezichtiging de 26, 27 en 28 april 1976 telkens van 10.00 u tot 13.30 u en van 15.30 u tot 19.00 u.

CHRISTIE'S twee bekendste adressen zijn:

Christie, Manson & Woods S.A.
Palazzo Massimo Lancellotti
Piazza Navona 114
I-00186 Rome

tel.: 6 54 12 17
telex: 5 2 241

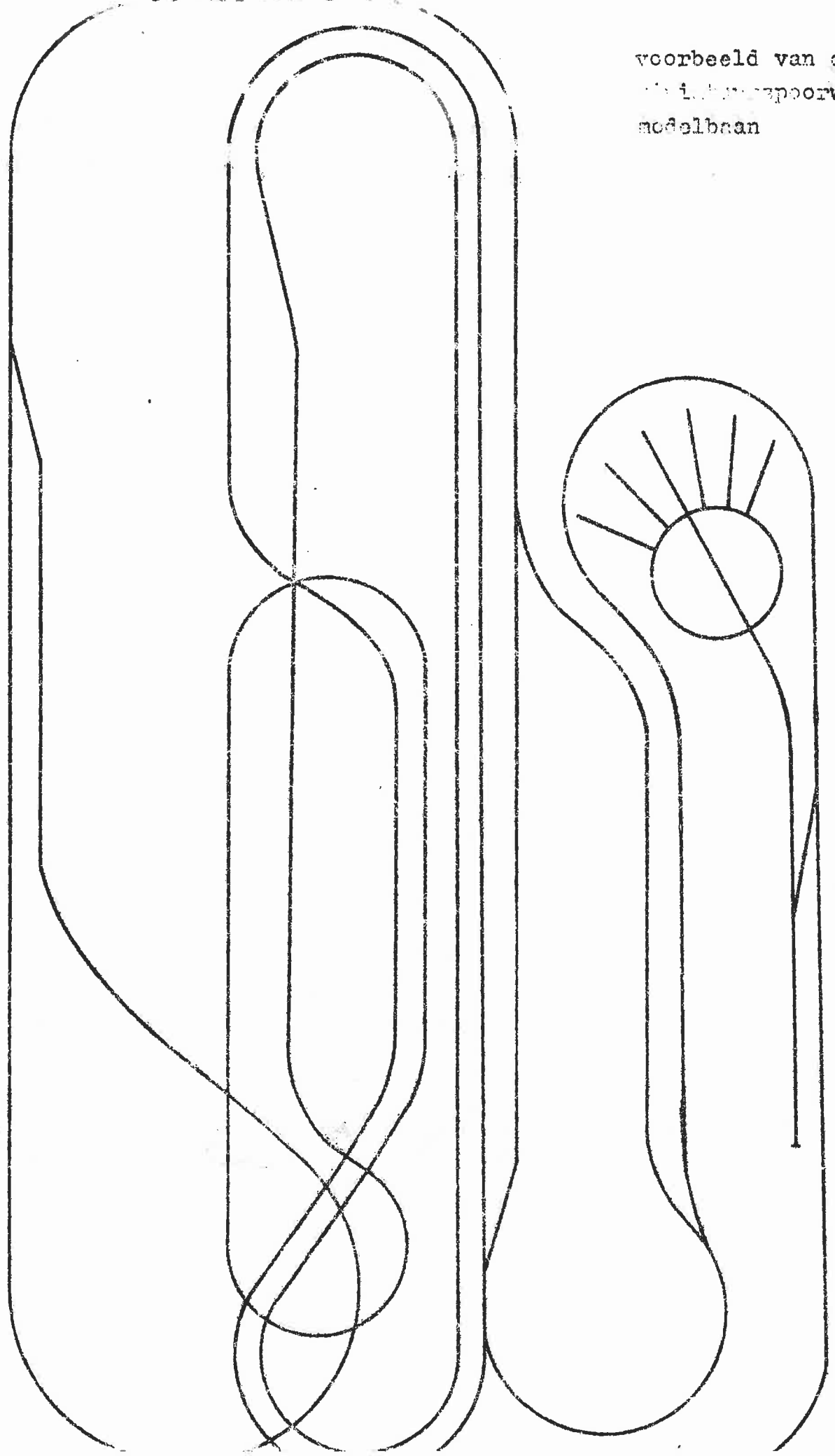
Alt Pempelfort 11 a

D-4 Düsseldorf 1

Tel.: 36 42 12

telex: 7 599

voorbeeld van een
inrichtingsaanpak
modelbaan



Elektrische leiding

Ook wat stroomtoevoer betreft dient men onderscheid te maken tussen twee systemen. Zoals U zult begrijpen is het levensgevaarlijk de stroom, zoals hij Uw huis binnenkomt, met een spanning van 110 of 220 volt dus, op de sporen aan te sluiten. Daarom moet hij eerst tot een veel lagere spanning omgevormd worden. Dit geschiedt in een transformator welke aan de uitgang een ongevaarlijke spanning van ongeveer 12 tot 24 volt geeft, naargelang het gekozen merk.

Deze spanning is nog steeds wisselstroom, dus wisselt de richting van de stroom voortdurend in de draad (gewoonlijk met een snelheid van ongeveer 100 maal per seconde).

Bij deze soort stroomtoevoer hoort het drierailsysteem, wat een niet zo heel natuurgetrouw uitzicht geeft, maar wel als voordeel heeft dat men op één baan twee treinen onafhankelijk van elkaar kan laten rijden. De eerste neemt dan zijn stroom af van de rechter rail; de tweede van de linker- en de middenrail dient als stroomafvoer of aardleiding voor beide lokomotieven. (Trix-systeem).

Bij toevoeging van een bovenleiding kan men zelfs een derde lokomotief laten rijden (elektrisch model met stroomafname langs boven).

Een groot nadeel is echter, dat bij het overschakelen van vooruit naar achteruit, of omgekeerd, het model sprongen of stoten kan maken, wat een zeer onnatuurlijke aanblik geeft. (oude modellen van Märklin- ook rijdend op drierail-wisselstroom). Dit ligt aan de speciale technische constructie die nodig is om de overschakeling mogelijk te maken.

Het tweede systeem is het gelijkstroomsysteem. Hier wordt de wisselstroom uit onze transformator alvorens op de sporen aangesloten te worden eerst omgevormd tot gelijkstroom. Hier heeft men slechts twee sporen, wat een veel natuurgetrouwer uitzicht geeft, maar wat als nadeel geeft dat men slechts één trein kan laten rijden, tenzij men de baan in afzonderlijke sectie's verdeelt. Bij toevoeging van de bovenleiding kunnen er twee treinen tegelijkertijd onafhankelijk van elkaar rijden, wat voldoende is, want drie treinen zal men toch maar zelden laten rondrijden, daar men dan niet voldoende controle op de loop der treinen kan uitoefenen en een miniatuurspoorwegramp zou misschien de benadering der werkelijkheid ten goede komen, maar ze zou in verhouding ook even duur zijn. Wij spreken hier van een simpele rescau zonder voorafbepaalde secties, wat men meestal kant en klaar kan kopen in een geschenkdoos.

Het grote voordeel van het gelijkstroomsysteem is, dat het ene spoor positief is en de andere spoorstaaf negatief. Wil men nu de rijrichting van het model veranderen, dan dient men dit slechts te laten stoppen, men schakelt de stroomtoevoer in de spoorstaven om, en wanneer men terug stroom toevoert, zal het model gewoon de andere richting uitrijden, zonder hinderlijke schokken of stoten.

17 augustus 1976.

Beschrijving en werking van de bedieningslessenaar.

Op het huidige ogenblik is enkel de linkerhelft van de lessenaar in dienst. De linkerzijde van het O.K.B. geeft de schematische voorstelling weer van de wijksporen met in- en uitrit, alsmede de eerste vertakking voorbij de wijkbundels. De rechterzijde is voorbehouden voor de schematische voorstelling van de sporen in "volle baan" alsmede het station.

Betekenis der afkorting en aanduidingen.

O.K.B. = optisch controlebord

SK 5bis, 21 enz = spoorstroomkringen

lichtstroep brandt wit : spoor vrij

lichtstroep brandt rood : spoor bezet

SK 5bis - rode flikkerlamp brandt : de naderingszone van de wijkbundel is bezet, het aanleggen van een inrit naar de wijkbundel is mogelijk

druknoppen AA : algemeen alarm

Het bedienen van deze drukknooppn doet de rode lampen AA flikkeren en bewerkstelligt het uitvallen van de tractievoeding; het treinverkeer is onmogelijk

druknop NORM : normale toestand

Het bedienen van deze drukknop doet de groene lamp branden en schakelt de tractievoeding terug in, het treinverkeer kan herenemen.

druknop RR : vernietigen van een reisweg

Het bedienen van deze drukknop vernietigt een aangelegde reisweg (enkel op het OKB). Het bedienen van deze drukknop heeft geen enkele invloed op het treinverkeer.

Bediening.

- Na het inschakelen van de voedingen flikkeren de rode lampen AA en verschijnt op het O.K.B. de lichtstroep van het "bestendig tracé" (B. Tr.) t.t.z. de reisweg is aangelegd voor het onloopspoor. Na nazicht van het miniatuur net (geen ontspoorde voertuigen, geen hindern op het spoor, enz.) :

- Induwen van drukknop NORM: de groene lamp brandt en het treinverkeer kan ontvangen
- Voor de ontvangst van een trein in de wijkbundel (sporen 1 tot 10) dient men terzelfdertijd twee drukknoppen te gebruiken, nl. de drukknop IN; alsmede de drukknop van het gekozen spoor. De lichtstreep van het B. Tr. verdwijnt kant inrit en de lichtstreep van de gekozen reisweg verschijnt op het O.K.B.

Na inrit van de trein en werking van het pedaalreleis verdwijnt de lichtstreep van de reisweg en verschijnt opnieuw de lichtstreep van het B. Tr., er kan een nieuwe reisweg "inrit" aangelegd worden.

- Voor de inrit van een trein uit de wijkbundel, zellde werking doch nu met drukknop "UIT" (lichtstreep B. Tr. kant uitrit verdwijnt nu en reisweg uitrit wijkbundel verschijnt op het O.K.B.)

Vertakking =====

Induwen van de drukknop "UIT" terzelfdertijd met de drukknop overeenstemmend met de gewenste richting aan de vertakking. Deze reisweg blijft zolang aanliggen als men het wenst. De andere kant van de vertakking kan aangelegd worden door het bedienen van de drukknop "UIT" samen met de overeenstemmende drukknop van de vertakking, echter onder voorwaarde dat bepaalde spoorstroomkringen niet bezet zijn. Voorlopig wordt hiervan geen aanduiding gegeven op het O. K. B.

Opmerking: Indien een spoor bezet is (rode lichtstreep brandt), is het aanleggen van een reisweg op het O.K.B. wel mogelijk, de bediening zal echter geen uitwerking hebben op het treinverkeer.

Alsdus dient de drukknop ER ingedruwd en kan een nieuwe reisweg aangelegd worden.

BALCE R.

De Nationale Maatschappij Belgische Spoorwegen

50 jaar jong 1926-1976

Op 5 mei 1835 reed de eerste trein in België tussen Brussel en Mechelen. België was het eerste land van het Europese vasteland die de "Ijzere weg" in gebruik nam. De spoorweg kreeg een snelle uitbreiding, want na acht jaar (1835-1842) waren de voornaamste steden in Laag- en Midden België met elkaar verbonden.

Van 1842 tot 1844 kwam de doorsteek naar Luik tot aan de Pruisische grens.

Al deze hoofdlijnen werden geëxploiteerd door de Belgische Staat of ook genoemd Staatsspoorwegen. Daarna werden de secundaire lijnen uitgebaat aan verschillende private maatschappijen. Door de jaren heen werden de één na de andere overgenomen door de Staat.

Op 1 september 1926 werd de N.M.B.S. opgericht, die het volledig Belgisch Staatsnet overnam, totaal 4786 km. Op dit ogenblik waren er nog vier private lijnen.

Het Belgische gedeelte ervan werd overgenomen door de NMBS in:

- 1930 de Maatschappij Gent-Terneuzen
- 1940 de Compagnie Nord-Belge (lijn Luik-Namen-Charleroi-Frankrijk)
- 1948 de Maatschappij Mechelen-Terneuzen
- 1948 de Chemin de Fer de Chinay (lijn Hastiere-Mariembourg-Chinay en Anor (Fr.))

Bij de viering van het 50 jarig bestaan van de N.M.B.S., zullen van juni tot november 1976 in de stations van diverse steden tentoonstellingen gehouden worden met rollend materiaal. Ook, zal de stoomlokomotief type 29 (29 013) terug in dienst gebracht worden.

50 jaar overzicht (1926 - 1976)

- 1930 -- aantal stoomlokomotieven in dienst: 4092
- levering van vier stoomloks type 5 (personentreinen) 1D1 en vier stoomloks type 35 (goederentreinen) 1D. In die tijd DE zwaarste stoomlokomotieven in Europa
- januari: de eerste dieselmotorwagen type 600
- september: de eerste stoommotorwagen type 500

- 1932 - de eerste stalen rijtuigen
- 1934 - de eerste tweedelige dieselmotorwagen type 652
- 1935 - (100 jarig bestaan van de spoorwegen in België)
- 23 april: de eerste geëlektrificeerde NBS-lijn Brussel-Noord - Antwerpen
 - de eerste elektrische motorstellen type 1935 (vierdelig)
 - levering van een eerste reeks van 15 halfgestroomlijnde snelheidstroinstoomloks type 1 (201 of Pacific)
- 1936 - de eerste driedelige dieselmotorwagens typen 653, 654, 655 en 656
- 1938 - levering van een tweede reeks van 20 typen 1
- levering van zes gestroomlijnde 231 of Atlantic stoomloks type 12
- 1939 - een stoomlok type 12 veroverd de "Blauwe Winpel" het snelheidswereldrekord voor stoomtreinen tussen Brussel en Ostende, afstand 115 km; legde de lok met een trein van 200 ton de afstand af in 57 minuten dit was de lokomotief 1202 met 165 km per uur
- DE TYPEN 1 EN 12 HEBBEN GEREDEN TOT 1962
- 1944 - de laatste in België gebouwde stoomlokomotieven voor de
1945 Deutsche Reichsbahnen
- bij de NBS in dienst als typen 25 (BR 50 UK)
typen 26 (BR 52)
- 1946 - het laatste stoontype van de NBS: type 29 (300 loks uit de U.S.A. en Canada, aangepast aan de Belgische normen)
- 1949 - elektrificatie van de lijn Brussel-Charleroi
- de eerste elektrische lokomotieven: typen 101 (reeks 29) - typen 120 (reeks 28) en typen 121
- verdere aanvang met de elektrificatie van de hoofdlijnen:
- 1950 : Linkebeek-Antwerpen (Noord)
 - 1952 : Noord-Zuid verbinding te Brussel
 - 1954 : Brussel-Gent-Ostende
Brugge-Blankenberge
 - 1955 : Brugge-Knokke
Leuven-Luik
 - 1956 : Leuven-Mechelen
Brussel-Ottignies-Waver-Luxemburg
Waver-Leuven
 - 1957 : Antwerpen-Rozendaal (Ndl)
 - 1959 : Gembloux-Jemeppe sur Sambre-Namen
 - 1960 : Landen-Hasselt
 - 1961 : Brussel-Aalst-Gent
 - 1963 : Brussel-Bergen-Quévy (Franse grens)
 - 1965 : Charleroi-Erquelines-Jourmont
 - 1966 : Luik-Aken (Duitsland)
 - 1970 : Antwerpen-St. Nikolaas
Luik-Namen
 - 1971 : Brussel-Zaventem (Luchthaven)
Pepinster-Spa-Géronstère
 - 1973 : St. Nikolaas-Gent
 - 1975 : Ottignies-Louvin la Neuve

