

Nog een stoomtrein? Jazeker!



Deze foto werd inderdaad pas in 1969, in de streek van Zichem genomen. Indien dit type 64 weer van « stal » gehaald werd, gebeurde dat niet omdat de exploitatie zulks nodig achtte, maar wel voor een sequentie van een film die de B.R.T. in de loop van de maand januari zal afdraaien. Deze trein werd op zijn trajet gebruikt door reizigers in kleding uit de jaren twintig. Ook de hoofdwachter droeg een pak uit die tijd, maar wij vragen ons af op de pijp wel behoorde tot de reglementaire uitrusting.



BRUSSEL- SCHUMAN

SEDERT het gemotoriseerd vervoer gestadig toeneemt, zijn de agglomeraties van belangrijke steden het toneel van tijdrovende opstoppingen die het wegverkeer schier volledig stilleggen. Ondanks de maatregelen die te zijnen gunste getroffen werden, ontsnapt ook het gemeenschappelijk vervoer niet aan deze ergerende toestand. Zowel het tram- als het busverkeer ondervinden hierdoor dagelijks aanzienlijke en chronische vertragingen, vooral dan tijdens de drukke piekuren.

Om de verzadigde wegen gedeeltelijk te ontlasten en de vertragingen van het gemeenschappelijk vervoer te voorkomen, bestaat de doeltreffendste maatregel erin dit vervoer aan het wegverkeer te onttrekken, wat in feite neerkomt op het bouwen van een metro. De metro is een stadsspoorweg die, en dat is wel zijn voornaamste kenmerk, over een afzonderlijke baan beschikt. Naargelang de plaatselijke omstandigheden kan die baan ondergronds, gelijkgronds of bovengronds zijn.

In de Brusselse agglomeratie is men, enkele jaren geleden, begonnen aan de bouw van een metronet, waarvan de eerste fase op 17 december in dienst gesteld werd. Het huidige net omvat een gedeelte van de Oost-Westlijn en een gedeelte van de kleine-Ringlijn.

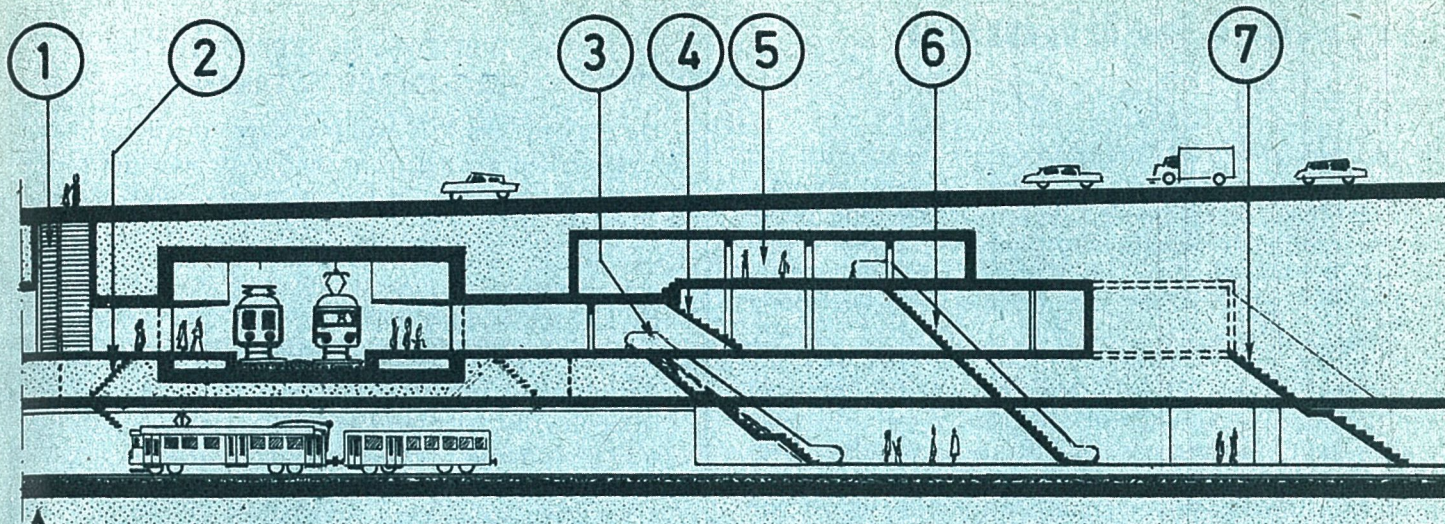
De Oost-Westlijn van het metronet kruist :

- onze Noord-Zuidverbinding, ten noorden van het station Brussel-Centraal ;
- de lijn 161 Brussel-Noord - Namen, tussen het station Brussel-Noord en Brussel-Leopoldswijk, in de onmiddellijke nabijheid van het Schumanplein.

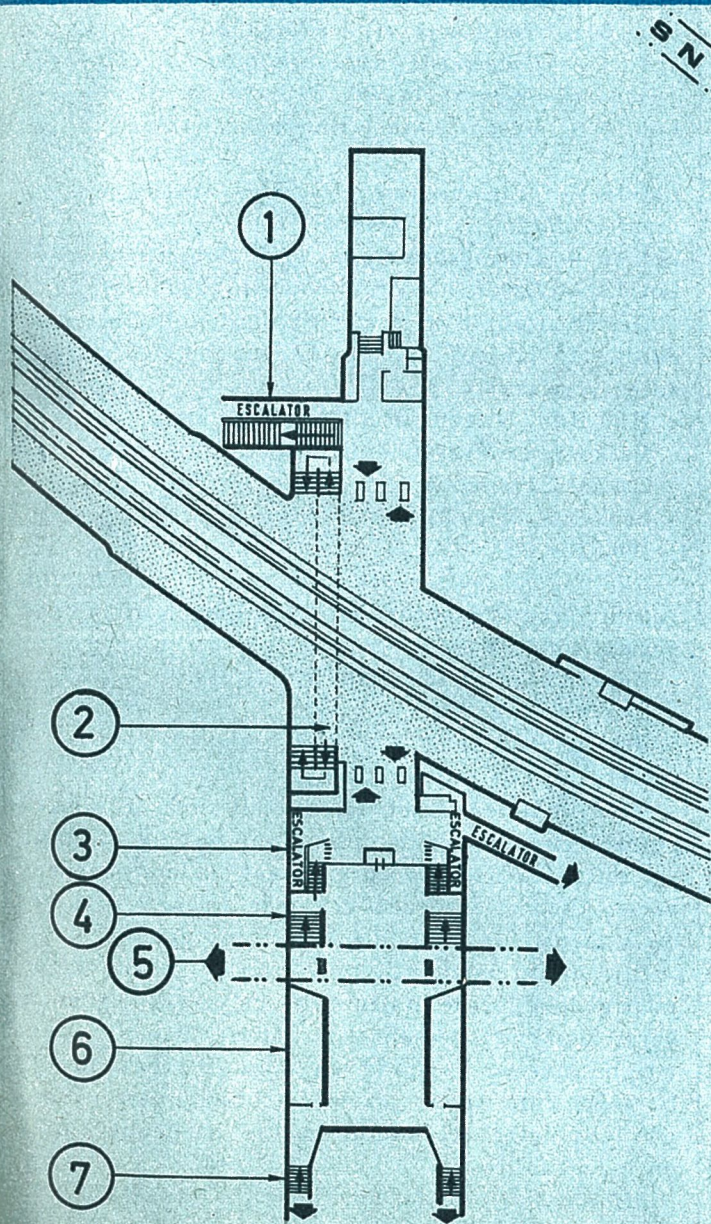
Het is normaal dat de reizigers op die kruisingspunten de mogelijkheid geschonken wordt om van het ene transportmiddel op het andere over te stappen.

LEGENDEN

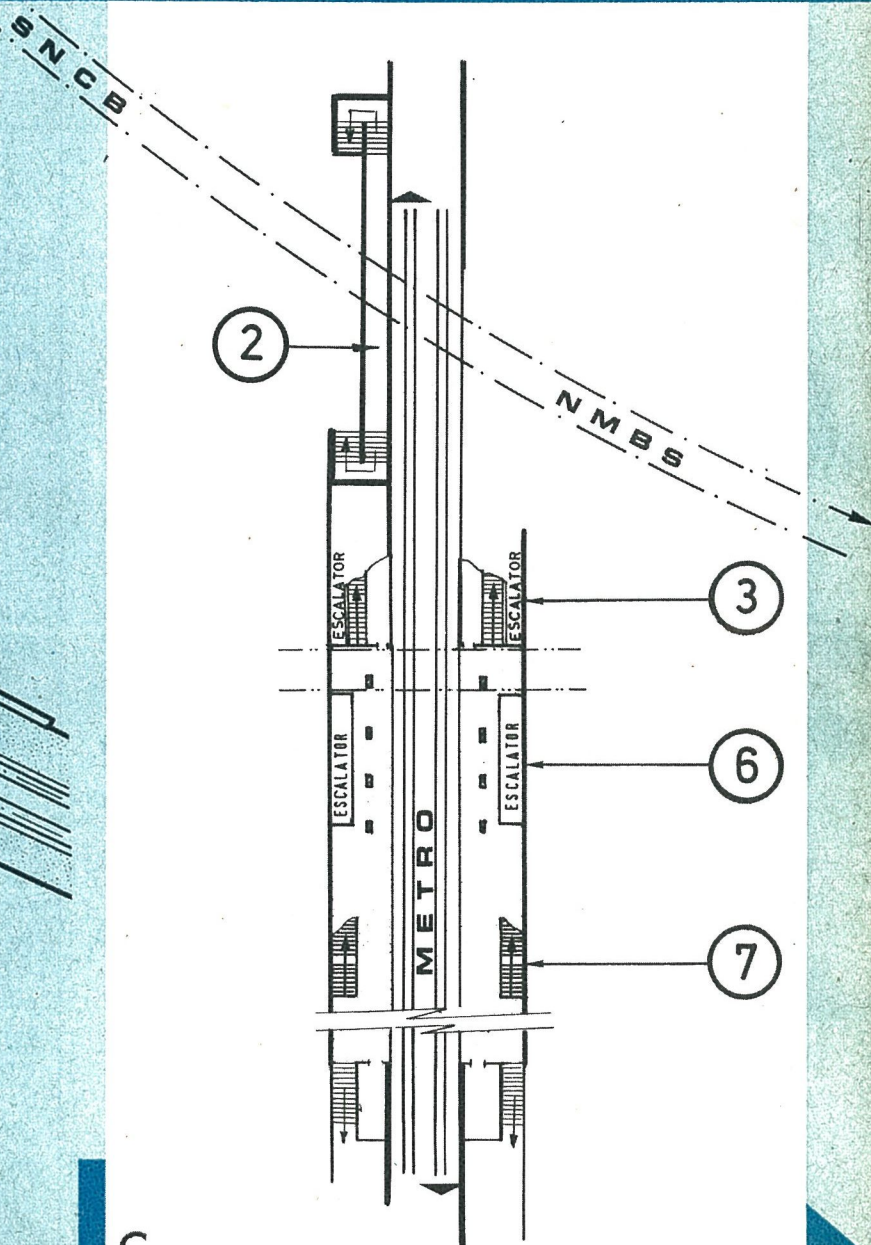
- A : overlangse doorsnede in de aslijn van de Wetstraat.
- B : niveau van het station van de N.M.B.S.
- C : niveau van het station van de Metro (M.I.V.B.).
- 1 : in- en uitgang van het N.M.B.S.-station.
- 2 : spooronderdoorgang.
- 3-7 : toegang van de metro tot het N.M.B.S.-station.
- 4 : toegang van het N.M.B.S.-station tot de doorgang voor voetgangers.
- 5 : doorgang voor voetgangers onder de Wetstraat.
- 6 : uitgang van de metro naar de voetgangersdoorgang.



A.



B.



C.

Brussel-Schuman

Voor het eerste kruisingspunt heeft men, naast het spoorwegstation, een metrostation kunnen bouwen. Een identieke oplossing kon niet in overweging genomen worden voor het kruisingspunt van de metro met de lijn Brussel - Namen : de afstand tussen het metrostation, gelegen aan het Schumanplein, en het spoorwegstation Brussel-Leopoldswijk is te groot. Bovendien moest men rekening houden met het feit dat de omgeving van het Schumanplein en de Wetstraat een belangrijk administratief centrum vormt, waar o.a. de administratie van de E.E.G. gevestigd is. Derhalve werd een nieuw spoorwegstation gebouwd — Brussel-Schuman — dat zowel de functie vervult van aansluitingsstation met de metro als die van aankomst- en vertrekstation voor de beambten werkzaam in het administratief centrum.

Dit spoorwegstation en het metrostation aan het Schumanplein vormen één enkel ondergronds geheel, met verschillende verdiepingen die onderling met vaste trappen en roltrappen verbonden zijn.

Op peil-3, d.i. ongeveer 13 m onder het straatpeil, bevinden zich de metrolijn en de metroperrons. Peil-2 (8 m onder het straatpeil) werd gereserveerd voor het spoorwegstation en de gemeenschappelijke wandelzaal voor metro en spoor. Peil-1 (een viertal meters onder het straatpeil) doet dienst als voetgangersdoorgang, met toegangen naar de gemeenschappelijke lokettenzaal.

Het eigenlijke spoorwegstation is een volledig doorgangstation. De twee perrons, een voor elke richting, zijn volledig in de tunnel aangelegd en onderling verbonden met een spooronderdoorgang.

De hoofdin- en uitgang van het spoorwegstation sluit onmiddellijk aan op het perron van het spoor « richting Namen » ; hij verbindt dit perron rechtstreeks met de gemeenschappelijke lokettenzaal, waar zich ook de nodige instellingen bevinden voor de verkoop van spoorkaartjes.

Een tweede « in- en uitgang » van het spoorwegstation bevindt zich « kant stad » en geeft rechtstreeks toegang tot het perron van het spoor « richting Brussel-Noord ». Deze bijkomende toegang is vooral nuttig tijdens de piekuren. Het gebruik ervan is uitsluitend bestemd voor reizigers die reeds in het bezit zijn van een vervoerbewijs.

Het station is uitgerust met moderne technische middelen voor de aankondiging van de treinen, namelijk aanwijstroommels en een volledige geluidsinstallatie.

Sedert de opening van Brussel-Schuman, stoppen er ongeveer 100 reizigerstreinen ; dit aantal zal, in de mate van het mogelijke, aan de behoeften aangepast worden. Men kan dus gerust stellen dat, op het gebied van de spoorbediening van de Brusselse agglomeratie, een nieuwe en gunstige stap gezet werd.

D. DEPAEMELAERE.

DE BIBLIOTHEEK VERKOOPT VEROUDERDE WERKEN

De eerste reeks 1970 van loten verouderde of overtollige werken die het personeel en de gepensioneerden te koop worden geboden, is als volgt samengesteld :

Lot 1 — F. Guizot : *Histoire de la révolution d'Angleterre.*

Paris, Didier, 1858/1859, 8 v. ;

Lot 2 — Institut belge de Finances publiques : *Histoire des finances publiques de Belgique.*

Bruxelles, Bruylant, 1950 & 1954/1955, 3 v. ;

Lot 3 — *Litteraire werken in het Frans*, 62 b. ;

Lot 4 — *Litteraire werken in het Engels*, 55 b. ;

Lot 5 — *Vervoer*, 1876/1962, 108 b. & broch. ;

Lot 6 — *Politieke wetenschappen*, 1894/1957, 57 b. ;

Lot 7 — *Urbanisme*, 1893/1957, 35 b. ;

Lot 8 — *Onderwijs. Opvoeding*, 1866/1952, 31 b. ;

Lot 9 — *Toegepaste wetenschappen. Techniek in het algemeen*, 1871/1961, 59 b. ;

Lot 10 — *Geschiedenis. Biografieën*, 1857/1955, 43 b. ;

Lot 11 — *Transmissie-, verladings-, bevestigings- en smeermiddelen*, 1877/1963, 57 b. ;

Lot 12 — *Oorlogsliteratuur*, 1919/1958, 60 b. ;

Lot 13 — *Diverse woordenboeken*, 1888/1957, 21 b.

De schriftelijke prijsofferten worden uiterlijk donderdag 15 januari 1970, te 17 uur, op het volgend adres verwacht :

N.M.B.S., Directie P.S., Afdeling 51-1,

Verkoop van verouderde werken,

Lokaal 329, sectie 5,

Leuvense weg, 21,

1000 Brussel.

Alle andere briefwisseling of vragen om inlichtingen in verband met die verkopen, dienen uitsluitend gericht tot

Bureau P.S. 51-13, sectie 2,

Leuvense weg, 21,

1000 Brussel

(tel. 13.18.70 - toestel 3044).

Voor de loten 3 tot 13, die uit diverse werken bestaan en waarvan de opsomming te lang zou zijn, zal Bureau P.S. 51-13 op aanvraag nadere gegevens verstrekken of eventueel een gedetailleerde lijst met de samenstelling van die loten bezorgen.

Bij het inzenden van hun offerten of aanvragen naar gedetailleerde lijsten, gelieven de gegadigden te vermelden : a) personeel in actieve dienst : naam (in hoofdletters), graad en administratief adres ; b) gepensioneerden : naam (in hoofdletters), nummer van het geneeskundig boekje, particulier adres en betaalstation.

Minimumofferte per lot : honderd frank (100 fr.) ; elk lot is ondeelbaar.