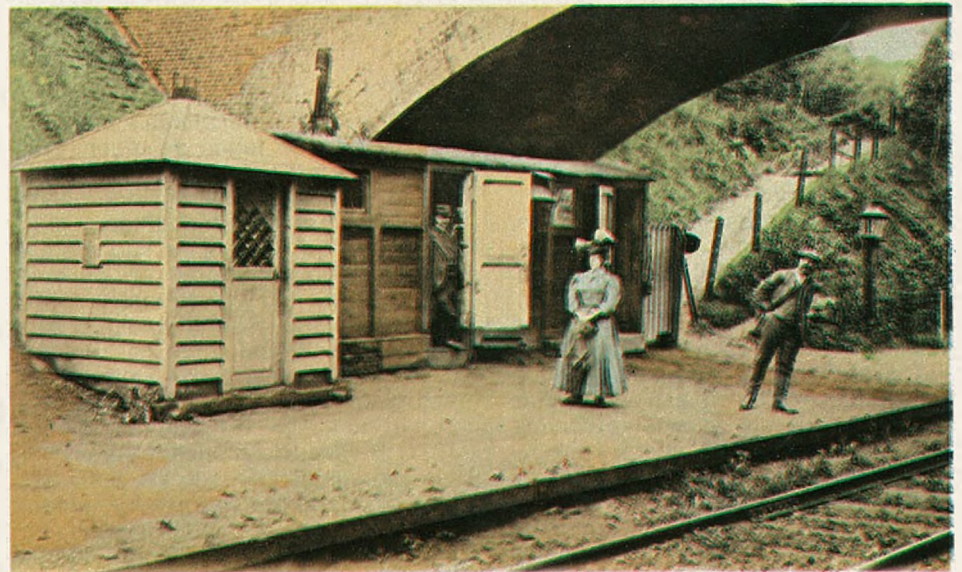
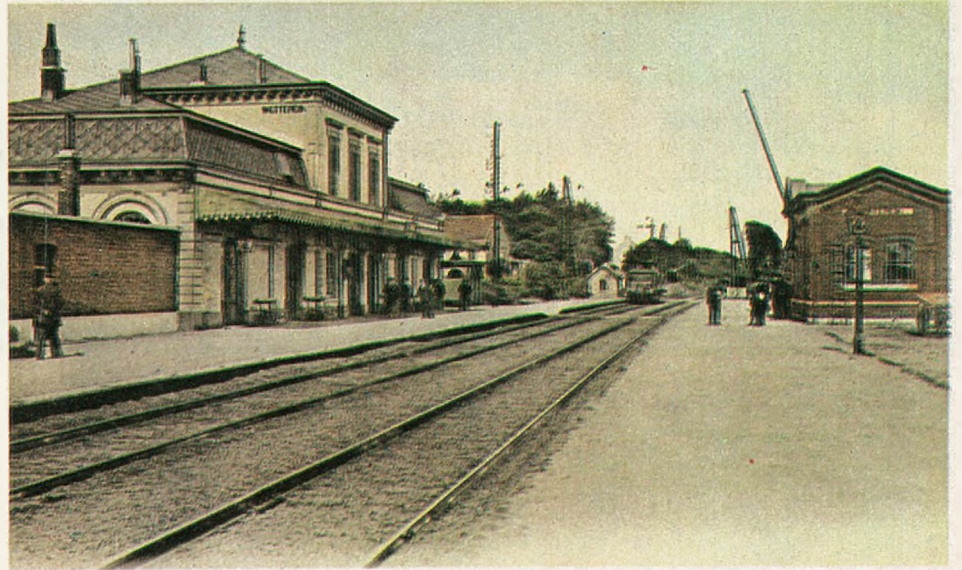


getuigen van gisteren

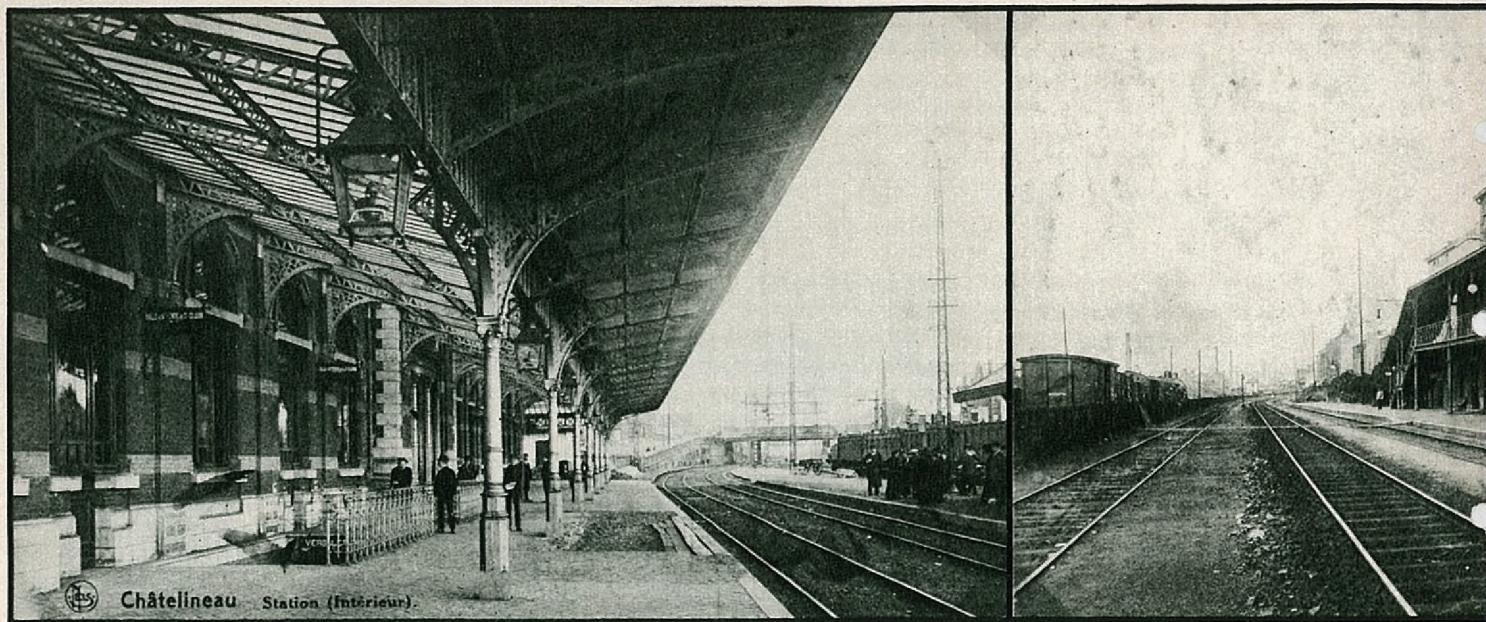


voor wie even wil schuilen

Te allen tijd heeft de NMBS het comfort van haar reizigers behartigd. In dat opzicht heeft ze overigens nooit een onderscheid gemaakt tussen het comfort van de reiziger die al knusjes in zijn rijtuig zit en dat van zijn lotgenoot die zich nog even moet ophouden in haar stations of op haar perrons.

Gelukkig maar zouden we zeggen, want ons zeeklimaat zegent ons vooral met regen en wind, en vaak ook met frisse temperaturen. Heus, regenjassen en paraplu's hangen in ons land nooit lang in de kast. Zekerheids halve hebben wij ons dan ook maar van die attributen van de Belg voorzien nu we van plan zijn de perrons af te lopen.

Gelet dus op dat grillige klimaat, is het begrijpelijk dat hier te lande wat meer zorg gedragen wordt voor de



« habitué » die een tijdje op de perrons dient te vertoeven dan voor de « habitué » die het station alleen maar doorloopt om, in aller ij, naar zijn trein te gaan of ervan terug te keren. Deze « expresreiziger » moet immers alleen maar tegen regen worden beschermd, terwijl hij die om enige reden in het station wordt opgehouden, ook nog tegen wind en, eventueel, tegen koude dient beschut te worden.

Het is derhalve nogal wieses dat de beschuttingsmiddelen aangepast zijn aan de functie die ze moeten vervullen. Zo zouden we, in grote trekken, kunnen spreken van een bedekking (dak), een afzonderlijke, verticale wand en een afgesloten, verwarmde ruimte.

Wanneer architecten schuilplaatsen bouwen houden ze natuurlijk rekening met die typische gegevens van het probleem, net trouwens als met de belangrijkheid en de rol van de stations.

Het is duidelijk dat schuilen voor weer en wind anders geschiedt in een plattelandstationnetje dan bijv. in een groot voorstadsstation, een eind- of doorgangstation, een aansluitingsstation. In de eindstations, met hun lawaaierige drukte, begeeft de reiziger zich doorgaans naar het perron wanneer de trein gaat vertrek-

ken.

In dat geval moet hij alleen maar worden beschermd tegen de regen. Wat al vast geen kleinigheidje is : wachthallen en koppersperrons zijn doorgaans overdekt met wijde overkappingen. Gelijkaardige geraamten van metaal en glas, die de sporen en perrons overkappen, vind je eveneens terug in de aansluitingsstations waar ze zorgen voor een voldoende beschutting tegen stortregens. Die « kathedralen van glas en van roet » bespraken we in het nummer 181 van september 1971. Helaas, de meesten ervan waren niet bestand tegen de tand des tijds of, als je het wat minder romantisch wil, tegen de modernisering van het net. Voor het nageslacht noemen we hier nog eenmaal de namen van al die illustere stations : Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Antwerpen-Centraal, Gent-Zuid, Oostende-Kaai, Leuven, Tienen, Luik, Namen, Charleroi, Bergen, 's Gravenbrakel, Doornik, Brugge, Kortrijk...

In de aansluitingsstations dienen de reizigers onvermijdelijk op hun volgende trein te wachten. Meestal moet dat wachten dan gebeuren op perrons die zich, bij wijze van spreken, niet in de schaduw van het stationsgebouw bevinden. Het is dus normaal dat er

voor hun beschutting gezorgd wordt. De doorgangstations, daarentegen, die langs onze lijnen gelegen zijn — over het algemeen op het platteland — hebben minder problemen vanwege de weersomstandigheden. Meestal zijn er maar twee perrons : het ene, gelegen langs het stationsgebouw, het andere aan de overzijde van de sporen. De vrijwel schaarse reizigers mogen het perron slechts even voor de aankomst van de trein betreden : met schuilplaatsen tegen de regen kan men dus ruimschoots volstaan.

We profiteren van een korte regenbui om een poosje te gaan schuilen in een van de voorlopers van onze huidige « schuilhuisjes » of « perronschuilplaatsen ».

En wij zijn bijzonder blij dat nu te kunnen doen, want in het begin van deze eeuw hadden heel wat onbewaakte stopplaatsen en stations (tot 31.12.1896 onderverdeeld in 5 klassen) niet eens een schuilgelegenheid. Om dat te verhelpen hebben de plaatselijke baandiensten aldaar, zij het dan ook vrij rudementaire schuilplaatsen geïnstalleerd, die in feite slechts houten wagenbakken waren welke aldus hun tweede jeugd terugvonden. In de vorige eeuw en bij de aanvang van de huidige kenden de spoorwegen een dergelijke uitbreiding dat er op



GAND — INTÉRIEUR DE LA GARE

het decorum niet hoefde bezuinigd te worden. Zo wat overal op het net werden er prachtige en grootse stationsgebouwen opgetrokken en zulks in de meest uiteenlopende materialen : hardsteen, baksteen, marmer, edel hout, gietijzer, glas, enz. Spitsvondige schuilhuisjes met versierde glaswanden sieren voortaan die bevoorrechte stations : ze zijn opgetrokken in metselwerk en in de bouwtrant van het stationsgebouw.

Na die periode diende er bespaard te worden op de nieuwe constructies. Voortaan streefden de architecten naar goedkopere maar functionelere oplossingen : de perronschuilplaatsen werden dan ook gestandaardiseerd en zijn qua uitvoering zeer sober.

De beschutting van de reizigers stelt minder problemen in doorgangsstations omdat de reiziger er op de trein kan wachten in een wachtkamer die tijdens het gure jaargetijde min of meer verwarmd is. Eenmaal op het perron worden de reizigers er bovendien beschermd door een luifel die aan het gebouw is vastgehecht.

Aan de overzijde van het stationsgebouw bestaat de beschutting vaak uit een gesloten schuilplaats van metselwerk met glaswand.

Naargelang de bouwprocédé's veran-

derden, diende de oude stijl tragsgewijze de plaats te ruimen voor een functionele esthetiek en de recentste architecturale opvattingen. In 1938 ontwierp de NMBS een eenvormig type van « schuilhuisjes », d.w.z. een gemakkelijk te monteren constructie die bovendien geen overdreven uitgaven vergde. Het werd de zogenaamde « economische schuilplaats », samengesteld uit uiteenneembare elementen van beton, een soort « lego » voor volwassenen. Een tiental jaren geleden werd ze vervangen door een schuilplaatstype voor autobuslijnen uit één stuk, overvloedig beglaasd maar kleiner van afmetingen.

Niettegenstaande de beglaasde nalen van onze grote stations een aanzienlijke ruimte bestrijken, bleken ze weldra te eng voor de reizigerstreinen die mettertijd langer werden. Derhalve dienden de schuilmogelijkheden te worden vergroot.

In plaats van de bestaande hallen te verlengen, bouwde men echter paraschuilplaatsen op perrons waarlangs de langste treinen aanrijden. De lengte van die daken is natuurlijk evenredig aan het aantal te beschermen reizigers. Glazen schermen beschutten de reizigers tegen de wind terwijl vaste zitbanken het wachten verlichten.

Die schuuldaken overdekken eveneens de trappen die naar de perrontunnels leiden. De opvatting van die daken is afhankelijk van de gebruikte materialen. Na beton en gietijzer, komt het staal aan de beurt. De eerste stalen schuuldaken worden vervaardigd met behulp van geklonken onderdelen, de steunen bestaan uit samengestelde profielen, terwijl de gordingen van vakwerk zijn. Met de perronschuuldaken van Brussel-Leopoldswijk werd voor het eerst een ruim gebruik gemaakt van de lastechniek voor de metalen constructies bij de spoorwegen. Gordingen in de vorm van een dubbele T van het Cantilevertype, geplaatst op de steunen, vervangen de gordingen van vakwerk die tussen de steunen werden gedragen. Hout en gewapend beton trekken de bouwers minder aan omdat die materialen in de spoorweginstallaties minder lang meegaan.

Ziezo, het spijt ons echt je zoveel over de regen te hebben onderhouden. Nou, een nat pak zul je er alleszins niet van gekregen hebben. En voor zover je van het bestaan van schuilplaatsen niet op de hoogte was, heb je nu ten minste de geruststellende zekerheid bij het spoor te kunnen schuilen als je door een fikse bui overvallen wordt.

P. Pastiels