

SCHUILPLAATSEN VOOR REIZIGERS

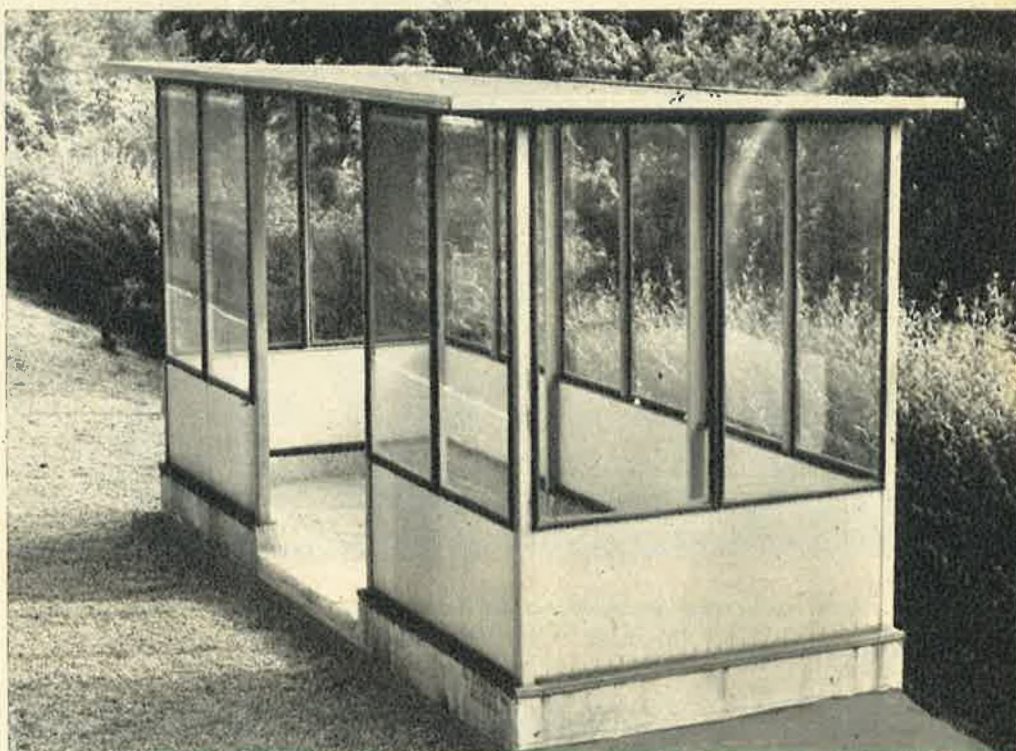


Foto 1 :

Het jongste type van « schuilhuisje » in één stuk opgesteld. Twee typen : voor 12/15 reizigers en voor 20/25 reizigers.

In vorige artikels (1) hebben wij, bij het beschrijven van de evolutie van de stationsgebouwen, aangegeven dat de eigentijdse stijl geleidelijk de plaats ruimt aan een moderne vormgeving en aan de jongste bouwkundige opvattingen.

Thans zullen we nagaan hoe andere takken van het bouwvak, die tot de afdeling « gebouwen » behoren, eveneens die evolutie hebben gevolgd : het gaat hier om « schuilhuisjes » en « perronschuil-daken », die de reizigers tegen het gure weer beschutten.

Schuilhuisjes.

Dit zijn afzonderlijke schuilplaatsen, waarvan één of meer exemplaren langs de perrons geplaatst zijn.

De oudere, gemetselde schuilplaatsen, met versierde glaswanden (foto 2), werden doorgaans gelijk-

tijdig met het stationsgebouw opgericht en dateren dus van de tijd dat de lijn werd aangelegd. Verschillende ervan houden nog stand.

Vroeger (vóór 1938) hadden veel onbewaakte stopplaatsen en zelfs stations niet eens een schuilgelegenheid. Wel was er hier en daar een plaatselijke dienst die een poging gedaan had om die toestand te verhelpen, maar in dat geval had elke schuilplaats haar eigen stijl, als het ten minste geen « wagenbak » was.

In 1938 besliste de N.M.B.S. een eenvormig type van schuilplaats in te voeren. Hiervoor koos ze een gemakkelijk te monteren constructie die bovendien geen overdreven uitgaven vergde. Het was het wel bekende type, afgebeeld op foto 3, samengesteld uit uiteenneembare elementen van beton, dat « economische schuilplaats » genoemd werd. Vanaf 1939 werd over heel het net een eerste reeks van honderd van die schuilplaatsen opgericht. Andere volgden tijdens de daaropvolgende jaren.

De schuilplaatsen, welke opgetrokken waren uit ruwe materialen, hebben heel wat geleden onder de

(1) Zie « Het Spoor » n^o 76, 85 en 106

SCHUILPLAATSEN VOOR REIZIGERS

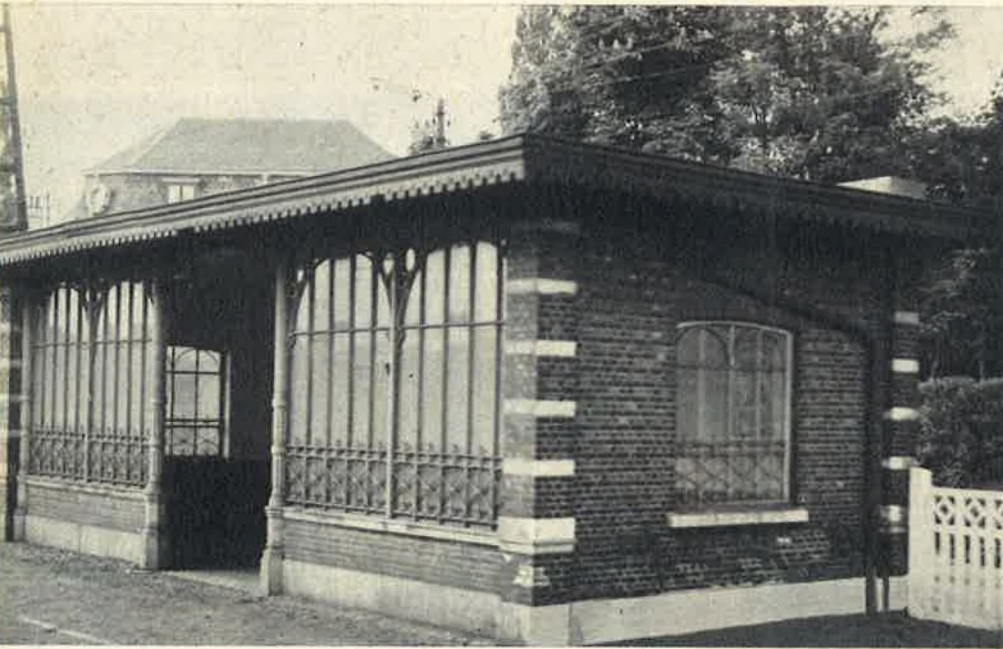
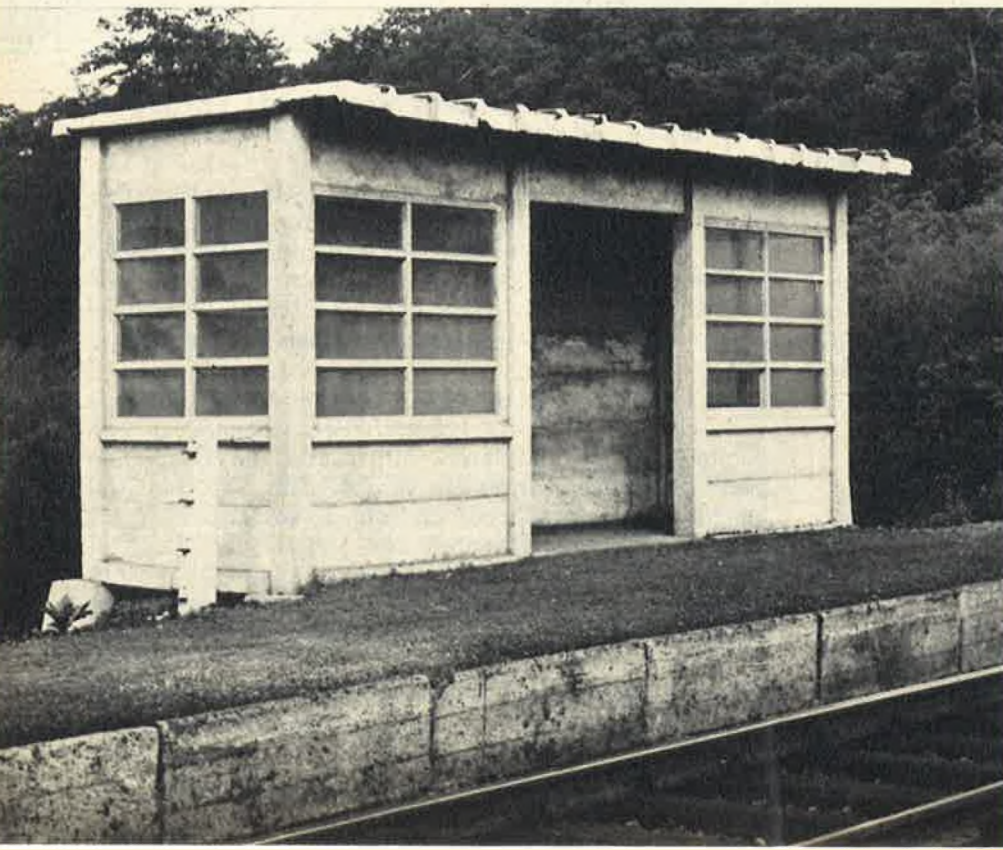


Foto 2 :

Een van de schuilplaatsen die samen met het stationsgebouw opgericht werden. De versieringen van de glaswand bemoeilijken ten zeerste het wassen van de ruiten.



geringschatting van een onachtzaam publiek. Vooral de ruiten moesten het ontgelden, en wel in die mate dat in de stopplaatsen waar deze schuilplaatsen te zeer mishandeld werden, de ruiten vervangen werden door volle, onbreekbare panelen, wat hun uitzicht nu beslist niet ten goede kwam.

Ingevolge allerlei omstandigheden, de evolutie in de keuze van de materialen en het steeds zoeken naar beter, vielen deze schuilplaatstypen in ongenade. Zullen wij erom treuren? Wellicht niet, ofschoon wij toch niet mogen vergeten dat ze, ondanks hun industrieel cachet, vele wachtende reizigers voor een nat pak hebben behoed.

Wat kwam er in de plaats?

Een vijftal jaren geleden werd een door het Ministerie van Verkeerswezen ingevoerd schuilplaatstype voor autobuslijnen eveneens bij de N.M.B.S. aangenomen (foto 1) en op de perrons van de stations geplaatst. Het is een geprefabriceerde constructie bestaande uit :

- een betonnen funderingsplaat ;
- een met zink beschermd licht metalen geraamte, met plint van plastic en met veiligheidsglas, gevat in rubberprofielen (zoals de ruiten van auto's) ;
- een dak van lichtdoorlatende polyestergolfplaten.

Elk schuilhuisje wordt in zijn geheel — volledig gemonteerd — aangevoerd en ter plaatse met een hijskraan opgesteld (foto 4).

Foto 3 :

De zogenoemde „economische schuilplaats” van betonelementen. De lengte varieerde van 5,25 m (30 reizigers) tot 19,25 m (meer dan 100 reizigers) bij een breedte van 1,50 m

Uit esthetisch oogpunt dienden deze lichte constructies te voldoen aan een grondvoorwaarde : zo weinig mogelijk schaden aan het uitzicht van het landschap of van de omgeving. Door hun soberheid, hun overvloedige beglazing en hun beperkte afmetingen, werd dat doel bereikt. Ze vergen slechts een minimum aan onderhoud ; het wassen van de ruiten blijft vanzelfsprekend vereist.

Perronschuldaken.

De beschutting van de reizigers stelt zich enigszins anders op de tussenperrons geflankeerd door twee sporen. Hier worden dan, vooral in grote stations, schuilplaatsen gebouwd waarvan de lengte verband houdt met het aantal te beschutten reizigers ; desgevallend worden ze aangevuld met windschermen (glazen schermen) en zitbanken.

In de stations met reizigerstunnels vormen die daken tevens de beschutting van de toegangstrappen.

Allerlei typen werden zo wat overal opgericht, o.m. constructies met :

- houten timmerwerk ;
- gietijzeren kolommen ;
- portieken in T-vorm, uit stalen profielen, vergaard met klinkbouts of gelast.

Dit laatste type, met portieken in T-vorm, wordt « paraplu-schuldak » genoemd.

De foto's 5 tot 9 geven afbeeldingen van die verouderde constructie-typen. De foto's 10 tot 12 stellen de « jongste » typen van de reeks voor.

Indien de lezer even de oude typen wil vergelijken met de « nieuwste snuffjes » op gebied van paraplu-schuldaken, zal hij toegeven da



SCHUILPLAATSEN VOOR REIZIGERS



Foto 6 :
Trapoverkapping met houten timmerwerk
en hellend dak bedekt met leien.



Foto 7 :
De eerste voorganger van de paraplu-schuldaken. Paarsgewijze geplaatste
gietijzeren kolommen, metalen begloasde windschermen en plat dak.



Foto 8 :
Oud type van paraplu-schuldak. Portieken in T-vorm met zichtbare
klinkbouten, hoge langsliggers in vakwerk. Zichtbare houten kepers en
beschiëting met zinkbedekking.



Foto 9 :
Verbeterd type van paraplu-schuldak met portieken in T-vorm.
Combinatie van gelaste en met bouten bevestigde delen.
Lichte langsliggers. Zichtbaar dak van gegolfde asbestcementplaten.

de bouwkundige opvatting in deze sector van de dienst der gebouwen, dank zij een moderne vormgeving, met haar tijd mee geëvolueerd is.

Deze recente typen van paraplu-schuldaken vergen weinig onderhoud en sommige gebruikte materialen vereisen zelfs geen onderhoud meer. Bovendien is het aantal steunpunten, die hinderlijk zijn voor het voetgangersverkeer, tot een minimum beperkt.

De nieuwe schuldaken verbergen tevens alle water-

afvoerbuizen en elektrische leidingen; de verlichtingsapparatuur en de luidsprekers zijn in het plafond ingewerkt.

Ten slotte werd het probleem van de reclameborden — die uit zuiver architectonisch oogpunt niet steeds geëerd worden — op elegante wijze opgelost door ze in de windschermen te plaatsen.

G. HENDRICKX.

Foto 10 :
Paraplu-schildak met nieuwe vorm. Portieken van dik plaatstaal, geplooid in de vorm van een bekisting waarin de paal van de bovenleiding opgenomen is. Plafond met geverniste houten latten. Beglaasde windschermen met vaste zitbanken en reclameborden. De waterafvoerbuizen en de elektrische leidingen zijn onzichtbaar.



Foto 11 :
Zeer elegant paraplu-schildak. De trekkers rondom de paalkop dienen om de afstand tussen de portieken te verhogen en de draagwijdte van de overkraging te vergroten zonder de liggers te verzwaren.



Foto 12 :
Paraplu-schildak met omgekeerde V-portieken uit dik plaatstaal dat een bekisting vormt. De trekkers vervullen hier dezelfde rol als in het schildak van foto 11.

