

Kwade dampen van stoomlocomotieven zorgden ervoor dat de 19de eeuwse stations- en perronoverkappingen van golfplaat al gauw uit de gratie raakten en werden vervangen door dakbeschot van 'gekraalde schroten' met een afdekking van zink of bitumen, zoals we die nu nog op Nederlandse treinstations tegenkomen. Alleen bij station Geldermalsen treffen we die vroege golfplaatgeschiedenis van de spoorwegstations in Nederland nog aan.

Tekst en beeld: Rien de Visser

Station Geldermalsen enig in zijn soort



De nu lichtgebogen perronoverkapping vanaf de inmiddels verdwenen loopbrug.

Golfplaatgeschiedenis op het spoor

Station Amsterdam Weesperpoort had al in 1862 een overkapping van golfplaat, station Utrecht in 1865. Dat waren ongegalvaniseerde, geveerde platen van gegolfd ijzer. "Tot de eerste bedekkingen van verzinkt gegolfd plaatijzer behoren de overkappingen van de stations van Dordrecht, Lage Zwaluwe, Geldermalsen, 's-Gravenhage (H.I.J.S.M.), Venlo en Nijmegen", schrijft G.W. van Heukelom in 1898 in het vakblad *De Ingenieur*. In *Dakenraad* nr. 95 hebben we uitgebreid verslag gedaan van alle roestellende die Van Heukelom constateerde bij de gegalvaniseerde golfplaat. Golfplaten die roesten, dat kon niet. Dus werd het al gauw houten dakbeschot, voorzien van v- of kraaldelen met een afdekking van zink of bitumen, dat het gezicht van de Nederlandse

stationsoverkappingen bepaalde. En zo is Geldermalsen, voor zover we weten, zelfs het enige treinstation in Nederland dat van oudsher nog een perronoverkapping van ijzeren golfplaten heeft.

Golfplaatbiografie

Toch stond ook bij het stationscomplex in Geldermalsen, inmiddels rijksmonument, de tijd niet stil. In kort bestek iets van de golfplaatbiografie. Al in 1868 kreeg Geldermalsen een spoorlijn noord-zuid, tracé Utrecht-Waardenburg. In oost- en westrichting kwam in 1882 de spoorwegverbinding met Elst tot stand, een jaar later met Gorinchem. Het eerste stationnetje werd in 1884/'86 vervangen door het huidige stationsgebouw met bijgebouw en perronoverkappingen. Het werd een eilandstation, met midden op het

eiland het stationsgebouw met bijgebouw, opgetrokken in neo-rennaissance stijl. Behalve een spoor aan beide zijden kwam er ook een zogenoemd 'dubbel zakspoor', dat vanaf het noorden liep tot aan het station, dat daarmee ook kopstation werd. De hoekige perronoverkapping met zogenoemde Polenceauspanten (twee onderspannen driehoekige liggers, verbonden met een trekstaaf) waarop ijzeren golfplaten, rustten op gietijzeren kolommen en omsloot het stationsgebouw met bijgebouw. Al in 1888 wordt de overkapping met zo'n 100 meter verlengd en worden er twee ijzeren loopbruggen aangelegd, die van weerszijden van het spoor naar het perron leiden. Met midden erop een gebouwtje als overkapping van de centrale trap, (waarschijnlijk) ook van golfplaat.



Station Geldermalsen met de lange en unieke perronoverkapping van golfplaat.

Moderne golfplaten?

Het monumentale hoofdgebouw wordt in 2001 door de Rijksdienst voor Monumentenzorg bij wijze van spreken steen voor steen beschreven.

Over de monumentale perronoverkapping lezen we heel wat minder, onder meer dat die 'tegenwoordig geheel met golfplaten' is belegd. Hiermee wordt gesuggereerd dat niet van oorsprong, maar pas later golfplaten als dakbedekking zijn toegepast.

Dat blijkt ook uit de samenvattende beschrijving: "Het zuidelijk gesitueerde gebouw reikt boven de met moderne golfplaten voorziene perronoverkapping uit".

De monumentenzorger die dit schreef zal niet bekend zijn geweest met de golfplaatgeschiedenis. In het bestek (nr. 909) uit 1884 van de Staat de Nederlanden / departement van Waterstaat staat immers beschreven dat de overkapping bedekt moet worden met "gegolfd gegalvaniseerd plaatijzer, wegende per m² 13.1 kg".



Rijksmonument station Geldermalsen.



Een groot groen woud van gietijzeren kolommen.

Voor de uitbreiding van de perronoverkapping in 1888 tot de omvang die deze nu zal hebben, werd volgens het bestek 3.250 m² gegalvaniseerd gegolfd plaatijzer gebruikt "met golven breed 4.5 cm en diep 5 cm", evenals die van 1884 13.1 kg per m².



Golfplaten op de perronoverkapping vanaf de oorsprong.

In de bijbehorende tekening wordt ook golfplaat voorgeschreven.

In 1898 schrijft Van Heukelom over de golfplaten perronoverkapping van Geldermalsen: "De overkapping bepaalt zich tot overdekking van het breede, tusschen de sporen gelegen 'eiland'perron. De hoogte van de bedekking is 5.5 - 6 m + bovenkant spoorstaaf. De luifels reiken met de voorzijde tot ongeveer 0.70 m uit de as van het aan het perron grenzende spoor. Aan onder- en bovenzijde van de bedekking werden gebreken in de zinklaag aangetroffen. Vele platen van de luifelbedekking zijn door den rook aangetast; hier en daar begint zich roest te vertoonen. De bedekking werd gedeeltelijk in '86, gedeeltelijk in '91 aangebracht en werd niet geverfd."

We mogen ervan uitgaan dat ijzeren golfplaten vanaf de bouw tot nu toe hebben zorg gedragen voor de dakbedekking van het perron van Geldermalsen. Wel kunnen ze in honderd jaar tijd (deels) zijn vervangen. Indrukwekkend is het groene woud van 116 gietijzeren kolommen, dat het golfplaten dak draagt en ook nu nog zo bepalend is voor station Geldermalsen. De deels versierde en gegroefde kolommen zijn voorzien van de naam van de fabriek en van een datering: "LI ENTOV & Co 's Hage 1885", wat staat voor ijzergieterij L.I. Enthoven uit Den Haag.



De oorspronkelijke gietijzeren kolommen werden rond 1962 opgehoogd.

Van hoekig naar rond

In de loop van de 20ste eeuw veranderde er nogal wat aan het stationscomplex. Rond 1949 werd een aan de overkant van het station verhoogd gelegen los- en laadplaats van 20 meter lang en (deels) ook daterend van rond 1900 afgebroken. Waarschijnlijk had ook deze (deels) een dakbedekking van golfplaat. De spanten werden hergebruikt voor de uitbreiding van de uit 1881 daterende Van Gend en Loos goederenloods in Tiel, die in 2007 werd overgeplaatst naar het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem. Rond 1962 werd fors ingegrepen in het stationscomplex van Geldermalsen. De voetgangersbrug naar de voorzijde van het station werd afgebroken en vervangen door een tunneltje. Toen, of misschien al eerder, is ook het centrale trapegebouwtje vervangen. De andere loopbrug bleef gehandhaafd. In die tijd is ook de gehele perronoverkapping van aanzicht veranderd. Het hoekige dak met tussenliggende zakgoten werd gewijzigd in het licht gebogen dak zoals we dat nu aantreffen, waar de golfplaat zich van huis uit overigens ook goed voor leent. De gietijzeren kolommen bleven daarbij gehandhaafd, de bestaande spanten werden opgehoogd. Deze aanpassing van de dakconstructie is nog duidelijk waarneembaar.

Of de bestaande golfplaten toen opnieuw zijn gebruikt zal nader onderzoek moeten uitwijzen. Ook of golfplaten van een schuur in het nabijgelegen Buurmalsen daadwerkelijk afkomstig zijn van het station, zoals wordt gezegd. Het is opmerkelijk dat de monumentbeschrijving van 2001 niet rept over deze gedaanteverandering van hoekig in rond.

Pompeii in Geldermalsen?

Aan het einde van de 20ste eeuw waren er plannen om het Randstadspoor tot station Geldermalsen te laten lopen. Daarvoor zou de perroncapaciteit moeten worden vergroot. Onderzocht werd of opnieuw een 'doodlopend' spoor zou kunnen worden aangelegd op de plaats van het oorspronkelijke zakspoor. Verschillende varianten werden ontwikkeld, die in meer of mindere mate de authentieke kapconstructie zouden oproepen dan wel aantasten. Uiteindelijk ging het Randstadspoor tot Geldermalsen niet door. Het resterende deel van de loopbrug van 1888 levert anno 2010 - door zijn geringe hoogte boven het spoor - grote problemen op voor het treinverkeer. ProRail is daarom doende een nieuwe, hogere passerelle te realiseren die, net als in 1888, alle sporen overspant. Alhoewel nieuw, wordt hiermee weer iets van het beeld van de historische voetbrug opgeroepen.

De bestaande perronoverkapping wordt ter plaatse aangepast. Inmiddels zijn de plannen door Monumentenzorg goedgekeurd en verkeren in het uitvoeringsstadium. Voor de oude loopbrug, die intussen zal zijn verwijderd, heeft ProRail een inspanningsverplichting tot herbestemming. Suggesties zijn zeer welkom! Om veiligheidsredenen en wellicht ook om onderhoudskosten te besparen, wordt overwogen om de perronoverkapping in te korten, zij het met behoud van de gietijzeren kolommen. Pompeii in Geldermalsen?

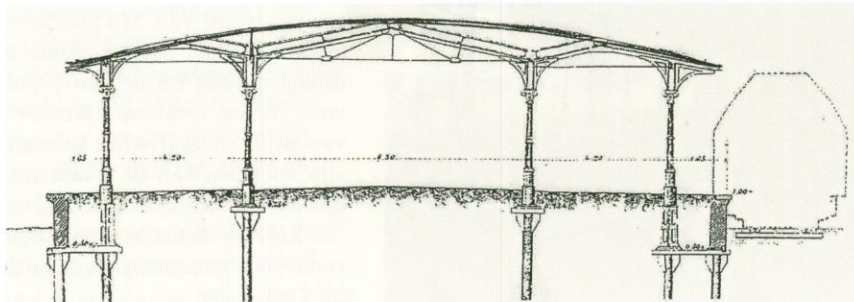
Roestrijk

Golfplaten gaan aanzienlijk langer mee dan Van Heukelom in 1898 berekende, ook al roesten ze. Roestvorming is in de loop der tijd onlosmakelijk verbonden met de kleurrijke identiteit van de ijzeren golfplaat. In Nederland moeten we dat nog leren waarderen. Groot-Brittannië en Australië zijn al verder. Daar bekommert Monumentenzorg zich inmiddels om het conserveren van gebouwen van golfplaat en worden ook roestrijke golfplaten geconsolideerd. Dus niets onnodig(s) afbreken bij het enige treinstation in Nederland, dat van oorsprong nog daken van gegolfd ijzer heeft. Voor de bovenverdiepingen van station Geldermalsen worden plannen tot herbestemming ontwikkeld. Een unieke locatie om te wonen of te werken boven dit immense woud van gietijzeren kolommen met fraai uitzicht rondom, op een voor Nederland historisch zeldzaam daklandschap van golfplaat!



Geraadpleegde bronnen:

- Van Heukelom, G.W., 'Gegalvaniseerd gegolfd plaatijzer als dakbedekking van stationsoverkappingen', De Ingenieur (1898).
- Bot, Piet, 'Vademecum historische bouwmaterialen, installaties en infrastructuur' (2009).
- 'Omschrijving rijksmonument stationscomplex Geldermalsen', Rijksdienst voor de Monumentenzorg (2001).
- www.stationsweb.nl.
- Met dank aan: Th. van Welie, beleidsmedewerker monumenten gemeente Geldermalsen en spoorwegdeskundigen M. ten Hove, V. Lansink, J. van de Meene, C. Simons en G. Stamer.



Doorsnede van de huidige lichtgebogen kapconstructie na aanpassing rond 1962.