



## De bushokjes van Kirgizië of het belang van diversiteit

Kirgizië,  
een land dat grenst aan China, Kazachstan en Oezbekistan.

Kirgizië,  
een straatarm land, op de weinig benijdenswaardige plaats 168 van de wereldranglijst voor inkomen per hoofd van de bevolking, nog geen \$ 1000 per jaar.

Kirgizië,  
een sovjetrepubliek van 1936 tot 1991.

In die periode en onder dat gesternte is de basis van het openbaar vervoer gelegd.  
Kijkend vanuit de Kamaz valt het op een gegeven moment op: *de bushokjes!*

Buiten de hoofdstad Bishkek is namelijk elk bushokje anders.  
Vaak uitgevoerd in beton, een typisch jaren 50 product. Door gebrek aan geld is sindsdien geen onderhoud gepleegd en verkeren veel hokjes in deplorabele staat, maar toch.

Vol spanning kijk je telkens uit naar het volgende dorp. Een dorp is niet meer dan een plukje huizen bij een kruising van de verharde weg langs het meer en de onverharde weg de bergen in. Op deze plek is wat activiteit, de verkoop aan de straat van abrikozen, meloenen, overtollige huisraad, net wat men kwijt wil en een school. En dan, net daarna, het volgende bushokje.

Hoe zou dit bushokje er uit zien?

Want er lijken weinig randvoorwaarden aan het ontwerp te zijn meegegeven, een dak boven je hoofd als je staat te wachten. Dus het volgende exemplaar kan van alles zijn. De diversiteit is groot.

Hoe zou dit ontstaan zijn? Hoe is dit nu juist in een centraal geleid en arm land mogelijk? Dan denk je aan toch eerder aan uniformiteit, saai, goedkoop. Zou het een opdracht aan architectuurstudenten zijn geweest, waarbij het ontwerp ongeacht een oordeel is uitgevoerd? Of zou elk dorp zijn eigen burgers aan het werk hebben gezet?

Ook in andere voormalige sovjetrepublieken is verscheidenheid aan bushokjes. In het boekje *Sovjet bus stops* wordt vermeld dat dit een cadeautje voor de reiziger is, die de bus verkiest boven de auto. Alsof die keuze er eigenlijk was (en voor de gemiddelde Kirgies) is.

In Nederland doen we het niet zo. Daar worden de eisen aan de bushokjes opgestapeld: gemakkelijk schoon te maken, veilig, kosten, herkenbaar, hufterproof, ga zo maar door en er ontstaat een uniform hokje. Dat is allemaal volkomen begrijpelijk, maar is slechts één kant van de medaille.

Hoe zit het met de andere kant: de beleving van de reiziger? De waarde voor de omgeving? De betekenis van het bushokje op die plek? Dat is de andere kant.

De twee zijden van dezelfde medaille. Die kunnen niet los van elkaar worden gezien. Geld is snel het middel om alles in uit te drukken, . Dat doende kan je niet anders concluderen:

**Diversiteit kost geld maar maakt de wereld rijker !**

nora van klingereren  
november 2011





## De bushokjes van Georgië en andere transportzaken

Na enkele jaren geleden in Kirgizië te zijn geweest, was ik deze zomer op reis in Georgië.

Georgie, een land in opbouw dat niets liever wil dan zich aansluiten bij de Europese Unie en graag meedoet in de vaart der volkeren.

Net als Kirgizië heeft Georgië onder Russisch bewind heeft gestaan (en nog steeds pikken de Russen zo af en toe een deelrepubliek in, Abchazie, Zuid Oost Ossetië hoorde nog niet zolang geleden bij Georgië). Onder het Russische bewind is net als in Kirgizië een grote diversiteit aan bushokjes neergezet. Er zijn er wel al de nodige gesloopt en die hebben plaats gemaakt voor meer uniforme eigentijdse exemplaren. Zo gaat dat in de vaart der volkeren of wil Georgië zo een beetje afrekenen met het verleden? Dat zou toch jammer zijn als de laatste bouwsels verdwijnen.

Naast de door het hele land verspreide bushokjes is er een dorp in het midden van het land met een bijzondere vorm van openbaar transport. Chiatura, een dorp van ca. 30.000 inwoners is gelegen in een bergachtig gebied, waarin zich mangaan mijnen bevinden.

De Russische autoriteiten (en sommige beweren Stalin zelf, die in Georgië geboren is) hebben op enig moment bedacht dat het efficiënt zou zijn om mijnwerkers en bevolking per kabelbaan te transporteren. Eind jaren vijftig beschikte het dorp over 70 (!) kabelbanen. Net als de bushokjes hebben de stations bijzondere aandacht gekregen. Sommigen zijn ware architectonische juweeltjes.

Bij de cabines is dan weer prake van uitersten: in de buitenlandse pers zijn sommigen benoemd als flying coffins tot met gebogen ramen uitgevoerde exemplaren.

Op dit moment zijn er nog ca. 7 kabelbanen in gebruik. Met het uitblijven van onderhoud valt te vrezen voor hun toekomst.

Toch is er ook hoop voor de bouwsels voor transport. Want zie, de benzinestations krijgen nu architectonische aandacht. **Anno 2017 eerherstel voor de architectuur van het transport?**



