

Bedreigd erfgoed De laatste seinhuizen



Seinhuis in Nijmegen van het paddenstoeltype.

Foto: Kees Volkers

Verspreid over het land moeten er ooit meer dan duizend hebben gestaan: seinhuizen en blokposten, waar baan- en seinhuiswachters niet alleen de treindienst regelden, maar ook moesten zorgen dat dat veilig gebeurde. Ze waren er in vele gedaanten: van klassiek tot modern, van ontroerende eenvoud tot pareltjes van architectuur. Daarvan is nog maar een handje vol over.

Kees Volkers

De kaalslag onder de seinhuizen in Nederland nam een aanvang in de jaren '60, toen de beveiliging van het spoorwegnet werd geautomatiseerd. In het tijdperk van de klassieke beveiliging waren spoorlijnen ingedeeld in blokken, en bij ieder blok hoorde een beveiligingspost of een seinhuis. Alles ging nog met de hand: via het bloktoestel

had de seinhuiswachter contact met de machinisten, handmatig trok hij de wissels en seinen. Ook draaide hij vaak nog de spoorbomen van een overweg. Wissels en seinen werden bediend met hendels via een netwerk van staaldraden, die bovengronds langs de rails liepen. In grote seinhuizen stonden hele batterijen van die hendels. De

veiligheid van het treinverkeer lag letterlijk in handen van de seinhuiswachters: een verkeerd sein trekken of een wissel vergeten, kon fatale gevolgen hebben.

Vanaf eind jaren '50 werd in fasen de Centrale Verkeersleiding (CVL) ingevoerd en geschiedde de beveiliging van een hele spoorlijn voortaan automatisch en op afstand. Hiervoor werden nieuwe, moderne seinhuizen gebouwd, de zogenaamde CVL-posten. Kenmerkend voor deze posten waren de grote NX-tableaus (van eNtrance-eXit), waarop de treindienstleiders de treinen, seinen en wissels in de gaten konden houden. De overbodig geworden klassieke seinhuizen werden hierna met grote voortvarendheid gesloopt.

De CVL-periode duurde nog geen dertig jaar. In de jaren 1990 kreeg het digitale tijdperk de overhand en werden ook de CVL-posten overbodig. Anno nu wordt door ProRail de