

Bedreigd erfgoed De laatste seinhuizen



Foto: Kees Volkiers

Post VI te Amersfoort.

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 Volkiers

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

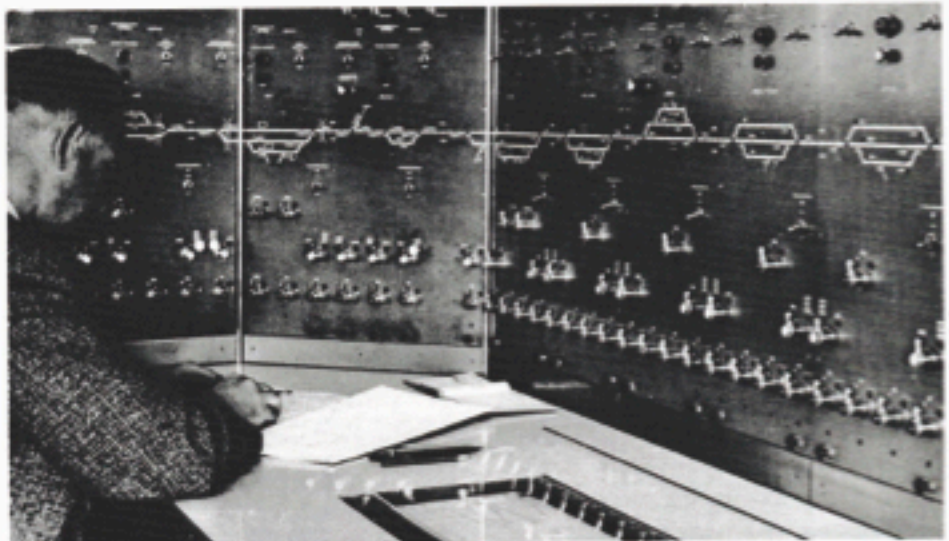
beveiliging van het gehele Nederlandse spoorwegnet digitaal georganiseerd vanuit dertien control centers.

Wat nog rest

Nergens is de sloopwoede van de Nederlandse Spoorwegen zo groot geweest als bij de blokposten en seinhuizen. Van al die duizend seinposten zijn er nog geen dertig meer over: een onvoorstelbare kaalslag. Daarvan staan er een paar in het Spoorwegmuseum of langs een museumspoorlijn. Slechts enkele hebben een beschermde status, maar van harte ging dat meestal niet. Zoals in Roosendaal, waar de oude post B uit 1907, het oudste klassieke seinhuis in Nederland, zou worden gesloopt. Dankzij een spectaculaire verplaatsing kon dit seinhuis worden behouden. Ook het seinhuis in Maastricht uit 1933, een juweeltje van Sybold van Ravesteyn, kon ternauwernood van de sloop worden gered. Nu is het een van de weinige seinhuizen van de meest gesloopte architect van Nederland dat wél bewaard is gebleven.

CVL-generatie

Nog steeds worden seinhuizen gesloopt. De meest bedreigde zijn de seinposten van de CVL-generatie. Ze zijn in het digitale tijdperk



Interieur van het seinhuis in Nijmegen.

op hun beurt overbodig geworden. Deze seinhuizen hebben een veel zakelijker uitstraling, waardoor sloop minder weerstand oproept. Toch blijven het typische gebouwtjes, kenmerkend voor een bepaalde functie in een bepaalde tijd. De CVL-posten markeren de overgang van de klassieke naar de geautomatiseerde beveiliging. Door hun functie zijn het opvallende gebouwtjes, in een stijl die typerend is voor de wederopbouw en de jaren 1960.



seinhuis in Nijmegen.

Een voorbeeld is de voormalige CVL-post in de Spoorkuil in Nijmegen uit 1960, naar een ontwerp van architect Koen van der Gaast. Het is een seinhuis van het paddenstoeltype, waar er vijf van in Nederland zijn gebouwd. De andere vier zijn al gesloopt. Dat lot leek ook het Nijmeegse exemplaar beschoren, maar voortschrijdend inzicht lijkt het gebouw te gaan redden. Een alternatieve bestemming wordt gezocht.

Een voorbeeld uit de klassieke periode is Post VI in Amersfoort, gebouwd in 1930, en ook op de nominatie om te slopen. Met name de Stichting Industrieel Erfgoed Stad Amersfoort (SIESTA) pleit voor behoud van dit monument. SIESTA heeft eerder een prominente rol gespeeld in de redding van de Wagenwerkplaats in Amersfoort. Ook dat wilde men slopen. Nu koketteren gemeente, ProRail en NS met deze cultuurhistorische parel. ■

Seinhuis Post VI

Post VI in Amersfoort was een heuvelpost, gebouwd in 1930. Heuvelen is een rangeertermer: goederenwagens werden door een rangeer locomotief op de rangeerheuvel geduwd, waarna de wagens er aan de andere zijde afrolden en over de verschillende sporen werden verdeeld. Vanuit Post VI werden de wissels en seinen in het heuvelgebied bediend.

Post VI is nog het enige seinhuis van zijn generatie in spoorwegstad Amersfoort. Andere seinhuizen werden tijdens de oorlogsjaren verwoest of raakten overbodig door automatisering. Seinhuis Post VI bleef lange tijd gehandhaafd omdat het een specifiek stuk van het emplacement bediende, los van de doorgaande treindienst. Ondanks aanpassingen is de hoofdvorm van het seinhuis nog goed herkenbaar, met name door het dakoverstek en de typerende, blokvormige bovenzijde. Het functionele ontwerp doet denken aan NS-architect H.G.J. Schelling, maar op een bouwtekening staat de handtekening van G.W. van Heukelom. Gezien de kaalslag onder de klassieke seinhuizen is het bijzonder dat het Amersfoortse exemplaar bewaard is gebleven. De combinatie met de nog aanwezige rangeerheuvel maakt Post IV uniek in Nederland.