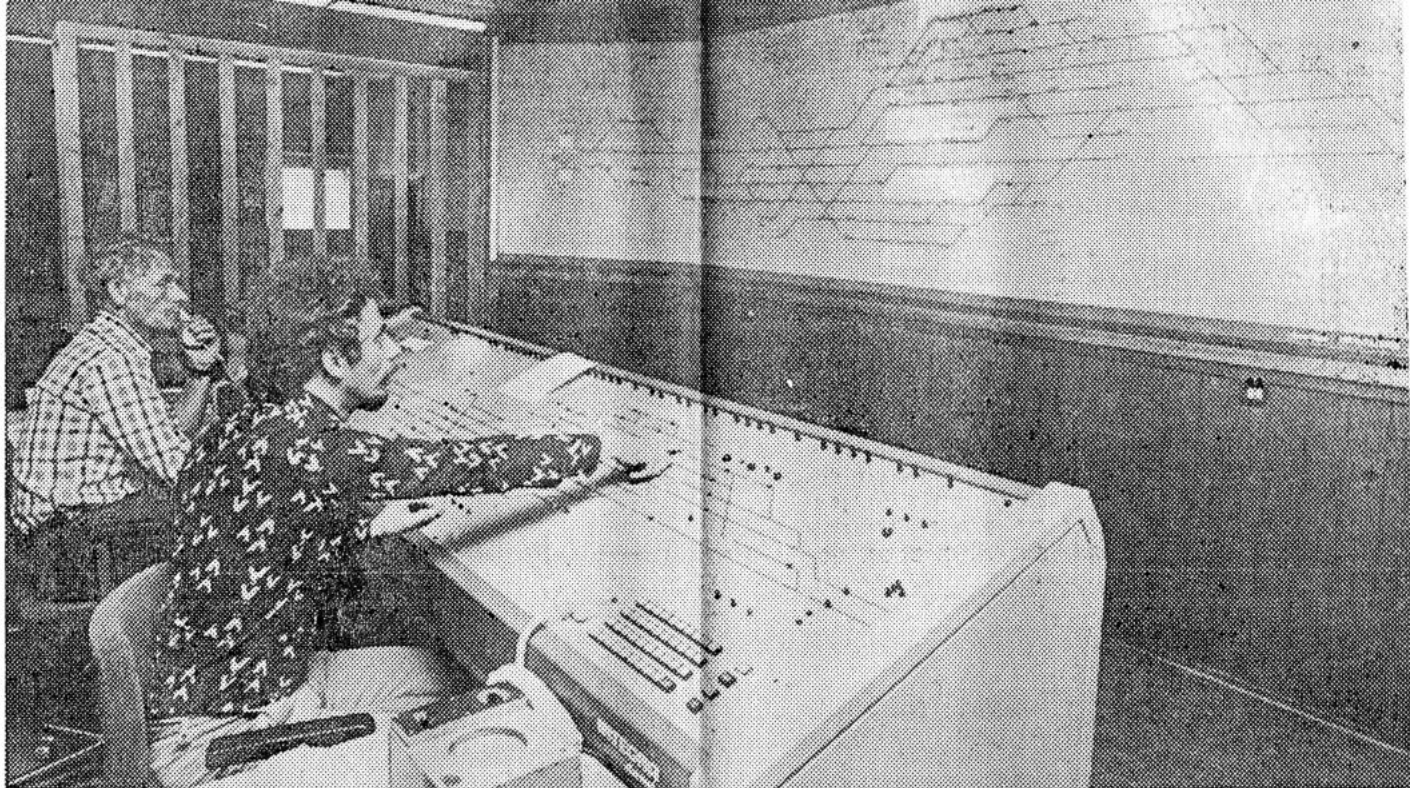


• Het seinhuis post I met de hendels die de seinen en wissels in de verschillende standen brengen. Vandaag voor het laatst en voor de sloop bestemd.



• Twee man regelen de beveiliging van het Station H.S. Hun taak is minder arbeidsintensief geworden, de druk en verantwoording er zeker niet minder om.

Haags treinenet geregeld vanuit één

Arrumseine benne noodseine om te seine as de andere seine kapot sijne

Dit oud plat Haagse rijmpje zal van morgen af niet meer opgaan voor het Station Hollands Spoor. De drie seinhuizen die de stand van de seinen en de wissels regelen zijn vandaag nog eenmaal bemand geweest. De grote zware hendels waarmee de standen kunnen worden veranderd hebben voor de laatste keer gescharnierd en zijn voor de sloop bestemd.

De komende nacht wordt de gehele beveiliging overgeheveld naar de post Binckhorst, die de complete

Haagse regio dan bedient volgens het moderne NX-systeem. Dit Amerikaanse systeem sluit tegenstijdige bewegingen van treinen volledig uit. De treindienstleider, die de uiteindelijke verantwoording heeft voor hetgeen op de baan gebeurt, zal bij zijn nieuwe apparatuur slechts knoppen moeten indrukken en naar oplichtende lampjes dienen te kijken. Door knop A in te drukken geeft hij aan waar de trein vandaan komt en met knop B kiest hij de bestemming. Het oorspronkelijk rode lampje op knop A wordt, wanneer het traject veilig is, een geel kniplicht en alle seinen en wissels

komen automatisch in de juiste stand. Een ander groot lichtbord geeft het hele traject nog eens in lichtjes aan.

In Amsterdam en Utrecht zijn de spoorwegen zelfs al met proeven bezig om deze apparatuur weer door computers te laten bedienen, maar dat is nog in een experimenteel stadium.

Het personeel, dat de oude seinhuizen tot en met vandaag heeft bemand, gaat gedeeltelijk over naar de "beveiligingsbunker" aan de Binckhorst. Enkelens zullen naar posten elders in het land vertrekken. Wie bijna de pensioengerechtigde leef-

tijd heeft bereikt verlaat de NS.

Op de post Binckhorst zullen omgeschoolde en nieuw opgeleide mensen komen te zitten, onder wie zes

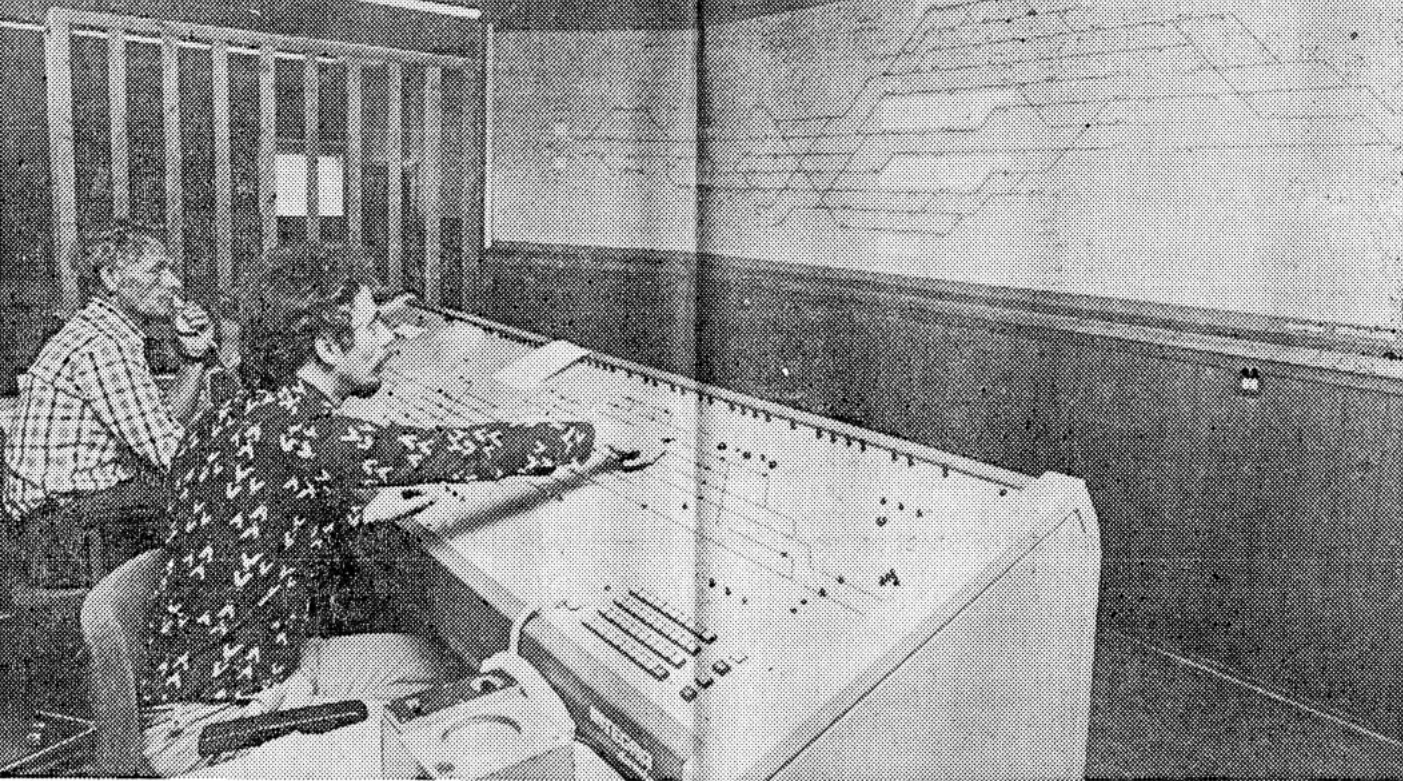
Door Coos Versteeg

Foto's: Kurt Bökenkamp

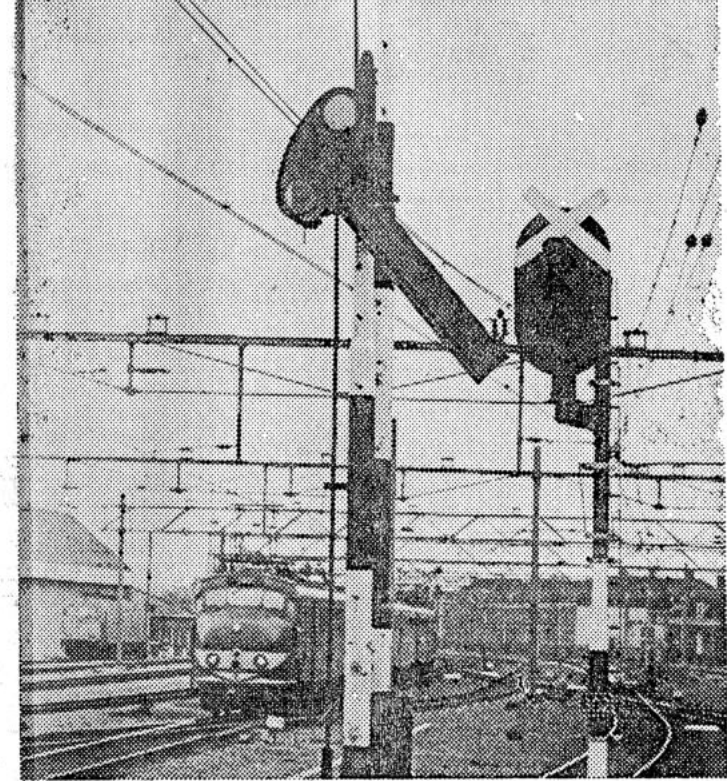
meisjes. Dit personeel is stevig psychologisch getest, want hoewel men niet meer van de ene naar de andere hendel hoeft te rennen, is de druk en verantwoordelijkheid groot.

ATB

Net als de trainer Station aankor treinen ook al ATB-installatie Beïnvloeding). nist bijvoorbeeld sein zou rijden, matisch tot s staat bij alle s indien het lich machinist de tr om te vragen w De machinist kan veilige baan be le post daartoe



• Twee mannen regelen de beveiliging van het Station H.S. Hun taak is minder arbeidsintensief geworden, de druk en verantwoordelijkheid er zeker niet minder om.



• Nog broederlijk bij elkaar; de oude seinen en de moderne lichtseinen (rechts). De oudjes moeten het na jaren trouwe dienst toch afleggen tegen de vooruitgang.

ennet geregeld vanuit één centrale

bedient volgens
steem. Dit Ame-
luit tegenstrijdige
inen volledig uit.
die de uiteindelijk
heeft voor het-
beurt, zal bij zijn
slechts knoppen
en naar oplichen-
nen te kijken.
e drukken geeft
in vandaan komt
st hij de bestem-
ronkelijk rode
wordt, wanneer
e, een geel knip-
inen en wissels

komen automatisch in de juiste stand. Een ander groot lichtbord geeft het hele traject nog eens in lichtjes aan.
In Amsterdam en Utrecht zijn de spoorwegen zelfs al met proeven bezig om deze apparatuur weer door computers te laten bedienen, maar dat is nog in een experimenteel stadium.
Het personeel, dat de oude seinhuizen tot en met vandaag heeft bemand, gaat gedeeltelijk over naar de "beveiligingsbunker" aan de Binckhorst. Enkelen zullen naar posten elders in het land vertrekken. Wie bijna de pensioengerechtigde leef-

tijd heeft bereikt verlaat de NS. Op de post Binckhorst zullen omgeschoolde en nieuw opgeleide mensen komen te zitten, onder wie zes

Door Coos Versteeg
Foto's: Kurt Bökenkamp

meisjes. Dit personeel is stevig psychologisch getest, want hoewel men niet meer van de ene naar de andere hendel hoeft te rennen, is de druk en verantwoordelijkheid groot.

ATB

Net als de treinen, die op het Centraal Station aankomen, krijgen de HS-treinen ook allemaal de zogeheten ATB-installatie (Automatische Trein Beïnvloeding). Wanneer een machinist bijvoorbeeld door een onveilig sein zou rijden, komt de trein automatisch tot stilstand. Daarnaast staat bij alle seinen een telefoon; indien het licht rood staat kan de machinist de treindienstleider bellen om te vragen wat er loos is.
De machinist kan alleen nog een onveilige baan betreden als de centrale post daartoe opdracht geeft. De

treindienstleiding schakelt dan de elektronisch veiligheidscontrole tijdelijk uit.
De beveiliging van het Haags treinenet is nu in een eindfase en heeft in z'n geheel zo'n vier jaar geduurd. De kosten lopen in de vele miljoenen guldens. Hoewel de romantiek van het seinwerk wel grotendeels is verdwenen, zijn het aantal zekerheden met name wat betreft het vrij zijn van een spoor er wel groter op geworden. Eer ongeluk als bij Schiedam, waar een trein een bezet spoor opreed, lijkt voor Den Haag uitgesloten. Ook voor het Station H.S. kan het sein nu op groen.