



De spoorweg en buitenplaats Mariahof

Door: Marinus van den Elsen, foto's: M.Coolen Sr., Leon de Fost, RHGe, boek 100 jaar St.Lucia en Delpher.

Ruim honderdzesig jaar geleden werd de spoorlijn tussen Helmond en Eindhoven in gebruik genomen. De aanleg ervan had grote gevolgen voor Mierlo-Hout. Door de spoorlijn werd 't Hout in tweeën gedeeld. Er was weinig mogelijkheid tot inspraak en de gronden die nodig waren, werden simpelweg onteigend. In de begintijd werd de spoorlijn nog niet zo intensief gebruikt. Het was er rustig, waardoor de Helmondse industrieel Karel Raijmakers het een ideale plek vond om er een buitenplaats, genaamd Mariahof, te bouwen.



Het spoor rond 1930 gezien vanaf de spoorwegovergang Houtschestraat-Helmondseweg (nu Hoofdstraat-Mierloseweg). De stoomtrein komt zojuist gereden vanuit Helmond. Links zijn de telefoon- en telegraafmasten te zien die parallel liepen aan het spoor.

De aanleg van het spoor

De spoorlijn in Mierlo-Hout maakte oorspronkelijk deel uit van de zogenaamde *Staatslijn E*. De Nederlandse regering besloot in 1860 bij wet tot de aanleg van een uitgebreid spoorwegnet. Dit omdat de meeste Europese landen halverwege de 19^e eeuw al waren voorzien van een uitgebreid spoorwegnet en Nederland in dat opzicht achterbleef. Door de aanleg van tien zogenaamde Staatslijnen zou een belangrijk deel van Nederland per spoor bereikbaar worden. Om de Brabantse en Limburgse steden te ontsluiten en om aansluiting te krijgen op enkele buitenlandse spoorlijnen werd Staatslijn E tussen Breda en Maastricht aangelegd. Het tracé

maakte een ruime omweg om zoveel mogelijk steden te verbinden, te weten; Breda, Tilburg, Boxtel (was knooppunt), Eindhoven, Helmond, Venlo, Roermond, Sittard en Maastricht. Het traject tussen Eindhoven en Helmond liep ook over Mierlo's grondgebied. Vanaf 31 augustus 1863 lagen de plannen ter inzage voor de Mierlose bevolking op de secretarie van de gemeente. Hierop was te zien welke percelen onteigend zouden worden. Het ging in totaal om 123 percelen, waaronder twee woonhuizen in de Houtschestraat (huidige Hoofdstraat) van Peter van Vlerken. Inmiddels was er ook een onteigeningswet aangenomen, waardoor de aankoop van de gronden voorspoedig verliep. Al in 1864 kon men beginnen met

de aanleg van een aarden wal waarop de rails kwamen te liggen. De aanleg van het spoor vorderde gestaag. Op 25 juli van dat jaar waren de gemeentebesturen van Mierlo en Helmond uitgenodigd voor een feestelijke bijeenkomst. Hierbij werd de eerste bout op Helmondse bodem geslagen ter bevestiging van de rails. Deze gebeurtenis vond plaats op de grens van de gemeente Mierlo en Helmond in de Haagsche Beemden, waar de spoorlijn het riviertje de Goorloop kruist.

Feestelijke opening van de spoorlijn

In november 1865 was het zover; Staatslijn E werd geopend. Dat gebeurde in twee delen. Op zondag 5 november het traject Breda-Venlo en op maandag 6 november

Maastricht-Venlo. Daarna vonden op die dag in Venlo de gezamenlijke festiviteiten plaats. Aan de armen was ook gedacht, want er werden drie wagons kolen geschonken door de Staatsspoorwegen, die verdeeld werden over de halteplaatsen. Langs het traject waren veel huizen versierd met de nationale driekleur, maar de feestelijkheden gingen helaas grotendeels voorbij aan de bevolking van Mierlo-Hout. Wel moeten zij gezien hebben hoe staatsman Johan Thorbecke op zondag 5 november voorbij reed in een geïmproviseerde trein vanuit Eindhoven in de richting van Helmond. Daar arriveerde Thorbecke rond de middag. Hij werd welkom geheten door Johannes Bots, kantonrechter en lid van de Tweede Kamer en burgemeester Van den Dungen. Samen met andere genodigde notabelen nuttigden zij een 'dejeuner'. Harmonie Phileutonia bracht een serenade en het gezelschap maakte een rondrit door de stad. Daarbij werd tevens een bezoek gebracht aan de in aanbouw zijnde Rijks HBS in de Molenstraat. Weer op het stationsplein aangekomen sprak Thorbecke zijn dank uit voor de hartelijke ontvangst, waarna hij zijn treinreis vervolgde richting Venlo.

Noodlottig ongeval

Op de dag van de opening vond meteen een noodlottig ongeval plaats. Een locomotief had in de loop van de middag het rijtuig van Thorbecke teruggebracht van Helmond naar Boxtel. Op zijn terugweg naar Helmond kwam de locomotief in botsing met een dienstwagen van de spoorwegen die in de tegengestelde



De gemeente Mierlo ijverde al in 1896 voor een eigen station in Mierlo-Hout. Uiteindelijk werd Station Helmond-t Hout in 1992 gerealiseerd als derde station van Helmond.

De zomerdienstregeling in 1880.

Spoorweg-Zomerdienst 1880.

Van Maastricht naar Venlo.

Maastricht V.	7,10	1, 5	5, 5	8,35
Bunde »	7,21	1,17	5,15	8,48
Beek-Elsloo »	7,31	1,31	5,25	8,59
Geleen »	7,39	1,41	5,33	9, 7
Sittard »	7,46	1,50	5,40	9,14
Susteren »	7,56	2, 3	5,50	9,24
Echt »	8, 4	2,13	5,58	9,32
Maasbracht »	8,16	2,28	6,10	9,44
Roermond »	8,28	2,51	6,25	9,57
Swalmen »	8,36	3, 1	6,33	10, 5
Reuver »	8,45	3,12	6,42	10,14
Tegelen »	8,58	3,27	6,55	10,27
Venlo A.	9, 5	3,35	7, 3	10,35

Van Venlo naar Maastricht.

Venlo V.	5,39	10,—	2,—	7,23
Tegelen »	5,47	10, 8	2, 9	7,32
Reuver »	5,57	10,18	2,20	7,42
Swalmen »	6, 9	10,30	2,33	7,54
Roermond »	6,19	10,41	2,45	8, 5
Maasbracht »	6,30	10,51	2,56	8,16
Echt »	6,39	11,—	3, 6	8,25
Susteren »	6,47	11, 7	3,15	8,33
Sittard »	6,57	11,17	3,27	8,45
Geleen »	7, 5	11,25	3,36	8,53
Beek-Elsloo »	7,12	11,32	3,45	9,—
Bunde »	7,26	11,45	4, 1	9,12
Maastricht A.	7,37	11,52	4,12	9,20

Van Venlo naar Rotterdam.

§ Expr. 1, 2 klasse.	§	§	§	§	§	§	§
Venlo V.	6,—	9,15	10,—	12, 2	1,50	4, 4	7,22
Blerick "	door	door	door	door	door	door	door
Horst-Sevenum "	6,24	9,31	10,21	"	2,23	"	7,38
Helenaveen "	6,49	door	10,41	"	2,47	"	7,53
Deurne "	7, 3	9,50	10,55	"	3,—	"	8, 2
Helmond "	7,23	10, 4	11, 9	12,43	3,30	4,50	8,14
Neunen-Tongelre "	7,43	door	11,26	door	3,50	door	8,28
Eindhoven "	8, 3	10,24	11,40	12,59	4,15	5, 9	8,40
Best "	8,27	door	11,58	door	4,39	door	8,55
Boxtel "	8,56	11, 4	12,28	1,24	5,—	2,37	9,12
Oisterwijk "	9,10	11,21	12,45	door	aan.	door	9,26
Tilburg "	9,23	11,33	1, 5	1,44	"	5,59	9,39
Breda "	10,23	12,16	2,25	2,11	"	6,20	10,14
Dordrecht "	11,15	1, 5	3,18	2,47	6, 3	7, 6	10,55
Rotterdam (B.) A.	11,38	1,40	3,50	3,10	6,30	7,30	11,18
(D.p.) "	11,48	1,50	4,—	3,20	6,40	7,40	11,26

Van Rotterdam naar Venlo.

§ Expr. 1, 2 klasse.	§	§	§	§	§	§	§
Rotterdam (Dp) V.	5,45	7,25	8, 9	10,30	1,—	2,48	7,50
" (B.) "	5,55	7,34	8,30	10,42	1,12	3,—	8,—
Dordrecht "	6,23	8,15	8,53	11, 7	1,55	3,30	8,36
Breda "	7, 5	9,52	9,30	11,47	3,—	4,22	9,35
Tilburg "	7,33	10,22	door	12,11	3,40	4,54	10, 9
Oisterwijk "	7,46	10,35	"	door	3,57	5, 8	10,22
Boxtel "	8, 2	11,—	0,13	12,33	4,27	5,25	10,43
Best "	8,16	11,15	door	door	4,46	5,41	10,58
Eindhoven "	8,32	11,35	"	12,56	5,11	5,58	11,11
Neunen-Tongelre "	8,40	11,44	"	door	5,20	door	aank
Helmond "	8,52	12,—	"	"	5,35	6,15	"
Deurne "	9, 4	12,14	"	"	5,50	6,27	"
Helenaveen "	9,13	12,26	"	"	6, 1	door	"
Horst "	9,30	12,46	"	"	6,24	6,52	"
Blerick "	door	door	"	"	door	door	"
Venlo A.	9,45	1, 3	11,25	1,50	6,41	7, 7	"

Druk en Uitgaaf van AUG. PELLEMANS,
firma N. H. VAN DEN BOOM.



De spoorwegen bood ook aan een aantal Houtenaren werk. Op deze foto van spoorweg-medewerkers zijn er verschillende te zien.

- ① Driekske Keeren,
- ② Driek Verhees,
- ③ Hannes Verhees,
- ④ Hannes van Neerven,
- ⑤ Cis de Wachter (v.d.Voort),
- ⑥ Tinus de Vos,
- ⑦ Graard Keeren en
- ⑧ Hanneske van der Griend.

richting reed. Het ongeluk gebeurde ter hoogte van Nuenen. Op de dienstwagen bevonden zich vier arbeiders en zij waren te laat vanuit Helmond vertrokken. Het was al donker en er was waarschijnlijk drank in het spel vanwege de feestelijkheden. Een arbeider die de dienstwagen bediende kon samen met een andere arbeider op tijd van de wagen springen. Maar de andere twee lagen te slapen. Een ervan vond de dood, de andere raakte zwaargewond.

Van enkel- naar dubbelspoor

Staatslijn E werd na november 1865 in delen in gebruik genomen. In de loop van 1866 zullen de eerste reizigers gebruik hebben gemaakt van traject Eindhoven-Helmond. Maar de precieze datum van de ingebruikname is niet bekend. De lijn bestond uit enkelspoor, zodoende moesten de treinen elkaar kruisen bij de stations. In 1871 reden over deze spoorlijn per dag drie treinen heen en terug. Dit aantal groeide in 1880 tot zes treinen per dag. Vanaf 1882 kon de dienstregeling worden uitgebreid, want in dat jaar was dubbelspoor aangelegd. In het najaar van 1894 wordt besloten om het traject tussen Eindhoven en Venlo te voorzien van een elektrische bovenleiding.

Spoorwegwachter; een verantwoordelijk en gevaarlijk beroep

De overwegen van de grotere doorgaande wegen waren beveiligd met neerlaatbare hekken. Dit blijkt uit een brief van 6 februari 1877, van de Staatsspoorwegen

aan het gemeentebestuur van Mierlo. Daarin werd uitgelegd hoe er gehandeld moest worden bij het naderen van een trein, omdat daar blijkbaar onduidelijkheid over was ontstaan. De spoorwegwachter was geïnstrueerd om een minuut voor het neerlaten van de valbomen of 'treksluitboomen' driemaal een heldere bel te laten klinken. In die tijdspanne hadden passerende voetgangers en wagens dan voldoende tijd om over het spoor te geraken. De spoorbomen moesten tenminste drie minuten voor de komst van de trein gesloten zijn. Blijkbaar hield men zich niet altijd aan deze voorschriften. Door de spoorwegmaatschappij werd de functie van overwegwachter als een verantwoordelijke baan gezien. Bleef hij of zij (ook veel vrouwen hadden deze functie) in gebreke, dan konden er ernstige ongelukken gebeuren. Het niet of niet tijdig sluiten van de spoorwegbomen werd daarom strafbaar gesteld.

Dit overkwam Cornelis Jacobus Brouwers in de nacht van 10 op 11 november 1884. Hij had de spoorbomen bij wachtpost nr. 36, de spoorwegovergang van de provinciale grintweg (huidige Hoofdstraat) naar Mierlo, bij de doorkomst van een goederentrein, die om tien uur uit Venlo vertrokken was, te laat neergelaten. Marechaussees uit Helmond zagen de overwegwachter pas uit zijn wachthuisje komen toen de trein de overweg al tot op twee meter was genaderd. Hij werd door de rechtbank in Roermond bij verstek veroordeeld tot een boete van maar liefst f 25,- of zeven dagen vervangende hech-

tenis. Daarnaast moest hij de proceskosten betalen.

Twee jaar later overkwam Johanna Maria Dirks uit Mierlo hetzelfde. Ook zij was bij de doorkomst van een goederentrein vergeten de spoorbomen te sluiten. Vermoedelijk door slaap overmand heeft zij de signalen van een naderende trein niet gehoord. Het gebeurde namelijk om vijf minuten over vijf in de vroege ochtend. Zij kwam er beter vanaf dan haar collega twee jaar daarvoor: zij hoefde alleen maar de proceskosten te betalen.

Dat het beroep van spoorwegwachter niet zonder gevaar was, ondervond Petrus Jacobus Brouwers, de vader van bovengenoemde Cornelis Jacobus. Hij nam op 16 juni 1873 de dienst waar voor zijn zoon. Tijdens deze dienst werd hij door een trein gegrepen en kwam daarbij om het leven. Petrus Jacobus Brouwers was een gepensioneerde wachtmeester, die voor betoende moed tijdens de Belgische Opstand op 12 oktober 1831 geridderd was met de militaire Willemsorde.

Station op 't Hout

De gemeenteraad van Mierlo deed in al 1896 pogingen om op 't Hout ter hoogte van wachtpost 36 een station te krijgen. Mierlo-Hout was sterk gegroeid en het station van Helmond was te ver voor veel Mierlonaren. Maar de plannen liepen op niets uit. De gemeente Helmond had bijna een eeuw later meer succes. In 1992 werd station Helmond 't Hout werkelijkheid. Dit derde station op Helmonds grondgebied was een ontwerp van ir. C.M. Laboyrie.

Helmondse fabrikantenfamilies Coovels en Raymakers

De fotoalbums van de familie Coovels geven ons een intiem inkijkje in het privéleven van deze welgestelde katholieke fabrikantenfamilie uit Helmond. We zien onder ander hoe zij hun vrije tijd doorbrengen in het Coovelsbos in Mierlo-Hout met vrienden en kennissen. De albums bevinden zich in de collectie van het Regionaal Historisch Centrum Eindhoven en zijn in te zien via hun beeldbank. Eén bijzondere foto brengt ons weer op het spoor van een ándere bekende Helmondse familie; de familie Raymakers.

Op de foto van rond 1910 zien we negen jongedames uit drie vooraanstaande Helmondse fabrikantenfamilies. Het is een zomers tafereel, ze zitten lekker buiten aan een rijkelijk gedekte tafel en zijn allemaal in het wit gekleed. Van links naar rechts zien we Paula Coovels, Maria Coovels, Anna Bogaers, Jo Bogaers, Mia Raymakers, Agnes Bogaers, Jo Coovels, Mia Bogaers en Anneke Raymakers.

Twee van de juffrouwen zijn dochters van Karel en Maria Raymakers-Coppens. Karel

en Maria trouwen op 17 oktober 1881 in 's-Hertogenbosch en krijgen samen zes kinderen. Naast Mia (1883 - ?) en Anneke (1885 - 1922), zijn dat Willem (1888 - 1927), Dora (1891 - ?) en Joke (1894 - 1925). Hun oudste dochter Thea overlijdt al in haar eerste levensjaar. Op de foto zit Mia pontificaal in het midden, zij zou later intreden bij de zusters Ursulinen in Maastricht en ging daarna als zuster Carola door het leven.

Mariahof als buitenplaats

Het huis links op de achtergrond verraaft de lokatie waar de foto werd gemaakt. Het is de buitenplaats Mariahof van de familie Raymakers. Karel Raymakers laat het huis bouwen als buitenverblijf in 1905. Zijn vrouw, Maria Coppens, is waarschijnlijk de naamgeefster van Mariahof. Dat is overigens niet zo'n unieke naam, want in bijna iedere gemeente is wel een 'Mariahof' te vinden. Ook in Helmond lag er een, namelijk in het Geremt aan de Vlierdenseweg.

Het grondstuk aan het spoor, vlak bij de overweg in Mierlo-Hout, was waarschijnlijk al lange tijd in het bezit van de familie Raymakers. Dat was te danken aan de

opa van Karel; Antonij (1777-1866). Deze ontplooidde, naast de textielfabriek, ook andere activiteiten. Zo was hij ook een soort bankier en investeerder, tevens interesseerde hij zich voor landbouw. Antonij Raymakers leende bijvoorbeeld voor duizenden guldens uit aan middenstanders en boeren in Helmond en omgeving. En hij bezat gronden in onder andere Mierlo, Bakel en Erp. Tevens exploiteerde hij de boerderij De Heibloem in Stiphout. Ook het landgoed Strijpsoord in Aarle-Rixtel bij kasteel Croy was familiebezit. Uit dit alles blijkt dat Karel Raymakers uit een echte ondernemersfamilie stamt. Ook Karel had, net als zijn opa, andere interesses. Zo zette hij zich, op het politieke vlak, in voor de rooms-katholieken. Meer hierover is na te lezen in de kadertekst. Zijn kwakkelende gezondheid zorgde ervoor dat hij zijn Kamerlidmaatschap in 1905 op moest zeggen. Of dit ook de aanleiding is geweest om een buitenverblijf te bouwen, blijft gissen. Wel is het opvallend dat het binnen dezelfde tijdspanne valt.

Toparchitect en tuinontwerper

Architect Piet Buskens wordt in 1905 verzocht een ontwerp te maken voor het



Jongedames van stand in de tuin van Mariahof op 't Hout. Let ook op het tafelkleed; een fraai Raymakers fabrikaat met Jugendstil-dessin. (Foto RHCE 180342).

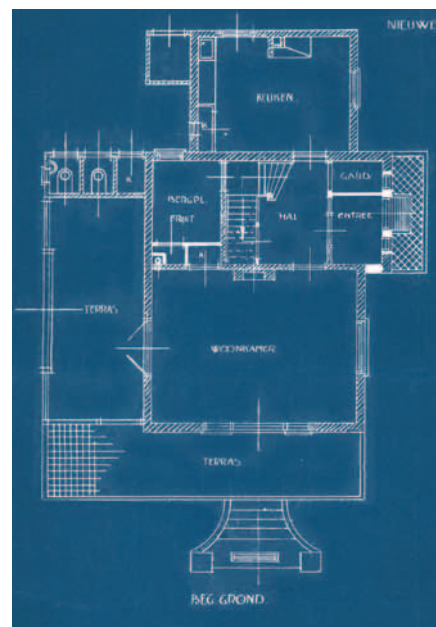


Twee Ansichtkaarten van Mariahof gemaakt tussen 1905 en 1915. Wie de personen zijn op de onderste Ansicht is (nog) onbekend. (Foto's: particuliere collectie).

buitenhuis. Buskens heeft in Nijmegen een architectenbureau. Het ontwerp voor Mariahof valt blijkbaar in goede aarde, want daarna krijgt hij nóg twee opdrachten in het Helmondse. Te weten; het fraaie herenhuis van Van Thiel op de Markt (nu ANWB) en sociëteit Burgerlust ofwel De Korenbeurs ook op de Markt. Dit laatste pand lag ongeveer op de plek waar nu Hotel Lambert is. De ontwerpen van Piet Buskens vertonen in die tijd (kort na 1900) de typische zwierige Jugendstilvormen. Al heeft de villa van Van Thiel op de Markt een wat zakelijker uiterlijk gekregen.

Meest kenmerkend element bij Mariahof op 't Hout is het grote ronde raam op de eerste verdieping. De muren van de gevel zijn voorzien van wit pleisterwerk, dat

wordt afgekaderd door metselwerk van rode steen. De bovenlichten in de serre en het grote raam op de benedenverdieping hebben Jugendstil glas-in-loodramen. Het geheel geeft een lichte, heldere uitstraling en mag een zeer geslaagd ontwerp uit de Jugendstilperiode genoemd worden. Het pand dank haar karakter ook aan de parkachtige tuin die tegelijkertijd werd aangelegd. Het is een ontwerp van de tuinarchitect Otto Schulz (1868-1953). Deze werd geboren in Duitsland en studeerde aan de Koninklijke Tuinbouwschool in Potsdam. Al vóór 1900 vestigde hij zich in Nederland en werd een bekend tuinarchitect. Hij ontwierp diverse tuinen en parken door heel Nederland. De tuin bij de nieuwe paardenstallen op paleis Het Loo is bijvoorbeeld van zijn hand, maar ook de tuin van fabrikant Willem van Thiel



In 1917 werd Mariahof verbouwd. Dit is een deel van de blauwdruk van de verbouwing, gemaakt door architect Piet Buskens.

(Collectie RHCe 2020-11-18_12-50-06).



Op een topografische kaart van ± 1910 wordt Mariahof duidelijk aangegeven. Ondanks de ligging aan de spoorlijn was het er in die tijd erg rustig, want er passeerden maar een handvol treinen per dag.

in Helmond. Helaas is er van de oorspronkelijke parktuin rondom Mariahof weinig over. Al geeft de reusachtige platan nog wel een indruk hoe het ooit geweest moet zijn. Ook het huis staat er nog altijd, alhoewel het zijn authentieke karakter verloren heeft door de talloze verbouwingen.

Mariahof in andere handen

Karel Raymakers heeft niet lang kunnen genieten van zijn buitenverblijf, want op 12 september 1911 komt Karel te overlijden. De weduwe besluit daarop om Mariahof te verkopen. Johannes Sniijders jr. uit de Veestraat is de koper. Hij is de zoon van



Advertentie in de Zuidwillemsvaart van 13 september 1917. (www.delpher.nl)

de gelijknamige fabrikant die al in 1913 gestorven is. Junior neemt het buitenverblijf in 1917 stevig onder handen. Waarschijnlijk met de bedoeling om er met zijn aanstaande vrouw te gaan wonen. Mariahof veranderd van buitenverblijf in een huis voor permanente bewoning. Hiervan is een mooie blauwdruk bewaard

gebleven in Regionaal Historisch Archief. Ook de parktuin van Otto Schulz gaat 'op de schop'. Dit blijkt uit een advertentie van 1917 waarin Johannes Sijnders negentig grote en kleine laan- en sierbomen te koop aanbiedt. Daarna neemt het kersverse echtpaar hun intrek in Mariahof. De naam hoeft niet gewijzigd te worden, want zij heet Maria van der Schrieck. Het echtpaar blijft in Mierlo-Hout wonen tot Johannes besluit om in 1921 een perceel heide te kopen in Deurne. Hierop laat hij de markante villa 'het Hofke van Marijke' verrijzen.

Wanneer Johannes Sijnders zijn huis in Mierlo-Hout verkoopt is onbekend, maar al vóór de oorlog is Mariahof eigendom van de familie Du Pré. Zij runnen er tot ver na de oorlog een tuindersbedrijf. Over de oorlogsjaren gaat trouwens een gerucht de rondte op 't Hout. Tijdens de gevechten bij de spoorwegovergang in Mierlo-Hout op 22 september 1944, zou een Duitse scherpschutter zijn doodgeschoten. Hij had zich verschanst achter

het grote ronde raam op de eerste verdieping van Mariahof.

Terugkijkend heeft Mariahof een boeiende en roerige geschiedenis achter zich. Dat zou je niet vermoeden, wanneer je tegenwoordig het rustig gelegen huis per trein passeert.

Bronnen/met dank aan:

- Coenen, J., 2004: *Mierlo van oorsprong tot heden*, 334-335
- Philipsen, M., 2003: *De geschiedenis van het Hout in vogelvlucht*, in *Opt Hout*, 61-62
- www.delpher.nl
- RHCE (Philippe Fentener Van Vlissingen)
- www.deurnewiki.nl
- www.raymakers.name
- www.bonas.nl/archiwijzer/architecten.php
- Mario Coolen
- Leon de Fost
- Giel van Hooff
- Willem Jan Raijmakers



Deze foto van 1937 is gemaakt vanuit de Luciakerk. Op de voorgrond, de Odulphusschool en daarachter het begroeide Mariahof. De stoomtrein rijdt zojuist voorbij. (Foto: M. Coolen Sr.)