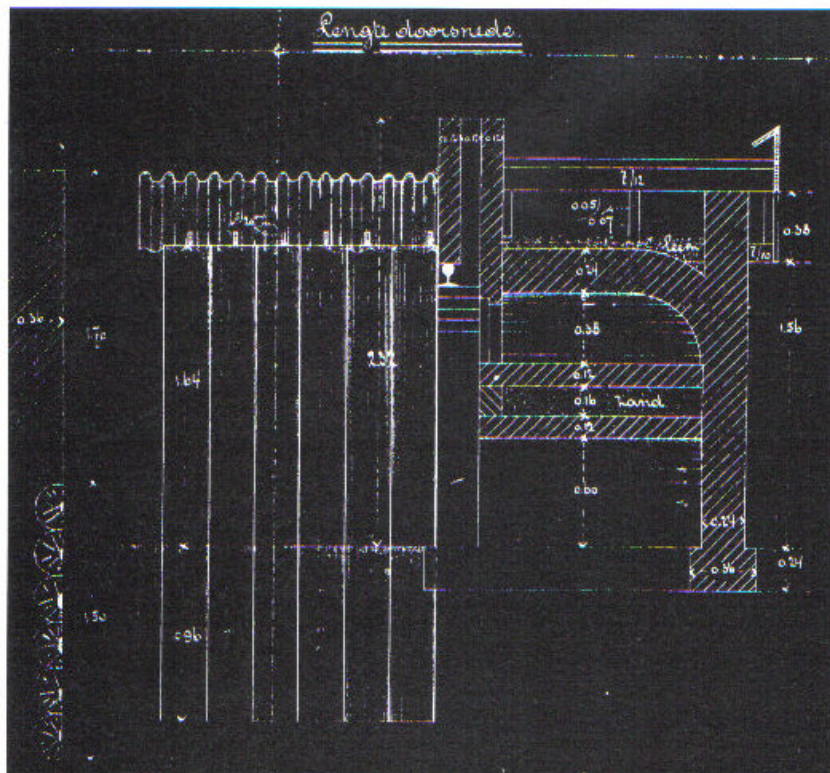


De woonkeuken van WH 56 - die zich in de lage aanbouw bevond - werd bij de verbouwing ruim een meter verbreed. Bovendien werd de hoofdbouw verhoogd, waardoor een volwaardige bovenverdieping ontstond met ruimte voor drie slaapvertrekken van voldoende hoogte. In de oorspronkelijke situatie was er sprake van een asymmetrisch zadeldak, waarvan het rechter dakvlak doorliep over de bijbouw. Met de verbouwing kreeg de hoofdbouw een symmetrisch zadeldak en kwam de aanbouw onder een tentdak dat tegen de verhoogde zijgevel van de hoofdbouw werd aangezet. In afbeelding 83.2 (een fragment van het verbouwplan uit 1907) is de uitbreiding in beeld gebracht. Overigens valt in deze afbeelding ook de toepassing van gevelpannen op ter afwerking van de dakrand. Helaas zijn ze later vervangen door houten windveren.

Eveneens in het jaar 1907 werd bij elk van de drie wachthuizen aan de spoorlijn Venlo - Nijmegen een bakoven gebouwd⁵¹⁶. Deze ovens zijn inmiddels weer verdwenen. Afbeelding 83.3 toont een fragment van het oorspronkelijke bouwplan. De eigenlijke oven was opgetrokken uit baksteen. De koepel van de ovenruimte was aan de bovenzijde met een leemlaag geïsoleerd, terwijl de isolatie onder de vloer uit zand bestond. Voor de latei die de massa van de schoorsteen droeg, was heel toepasselijk een stuk spoorstaaf voorzien. Het betrof hier zoals gezegd bakovens en geen bakhuizen en dus was er geen afgesloten werkruimte voor de ovens gebouwd. Om de gebruikers en ook het stookproces toch enigzins tegen weer en wind te beschermen, waren de ovens voorzien van een open voorbouw met wanden van rechtopstaande halve boomstammen en een dak uit golfplaten.



Afb.83.3. Lengte-doorsnede van de bakovens, schaal 1 : 50. (Naar: G.A.H., inv. nr. 3329. Bouwvergunning.)



Afb.83.1. Swolgensedijk 21 (datum opname 27 oktober 1986; 1986-12/19).

83. Swolgensedijk 21(2)

Datum inventarisatie: april 1988.

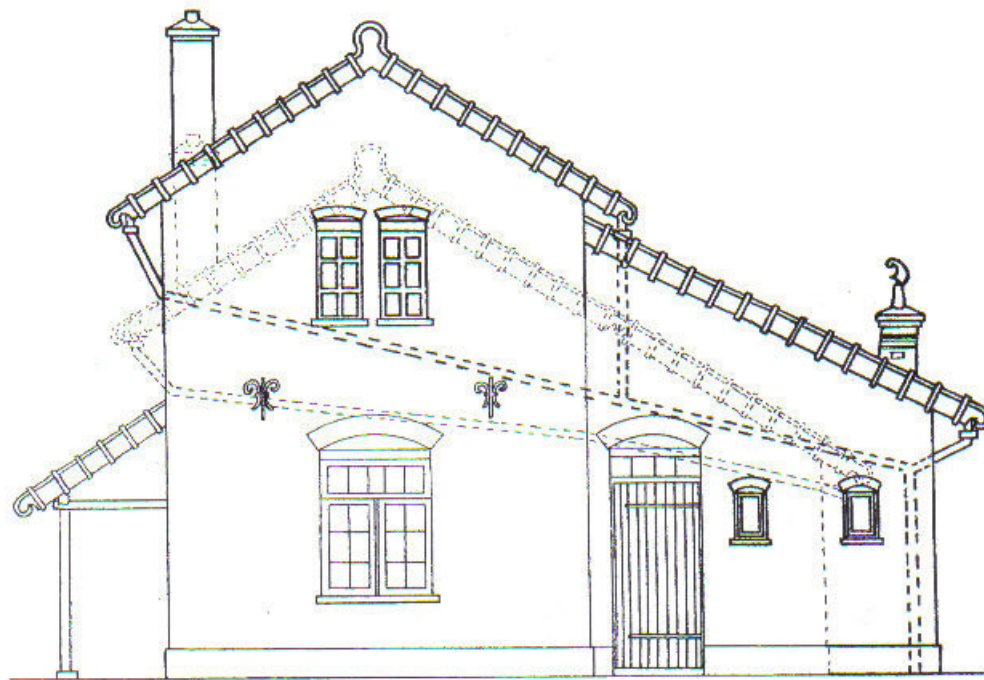
6. B 3865 (opgericht op B 2657). 7. 2047.3872. 8. Neen. 11. Afzonderlijk. 12. Oorspronkelijk baanwachterswoning van de Staatsspoorwegen, thans woonhuis. 14. Bouwjaar 1883; bouwmeester onbekend. 15. Baksteen. 16. Kruispannen. 17. Gewijzigd ten opzichte van oorspronkelijke toestand door uitbreiding in 1907, waarbij grondplan werd vergroot en verdieping toegevoegd. 18. Gewijzigd door aanpassingen vensterindeling, versobering afwerking dakranden en verwijdering schoorsteen. 19. Gewijzigd door tuinaanleg. 20. Niet waardevol. 21. Ongeschonden. 22. Windveren en dakoverstekken. 23. Gesmede siermuurankers. Wit gepleisterde gevels. 24. Luiken.

Een van de belangrijkste ontwikkelingen van de negentiende eeuw was de opkomst van het spoorwegverkeer. In 1825 werd tussen Stockton en Darlington in Engeland de eerste openbare spoorweg met stoomtractie geopend. Tussen Brussel en Mechelen reed in 1835 de eerste stoomtrein op het Europese vasteland en in 1839 kreeg ons land tussen Amsterdam en Haarlem haar eerste spoorverbinding. Ook in Nederland breidde het spoorwernet zich gedurende de negentiende eeuw continu uit. In de zestiger jaren kwam de spoorlijn Venlo - Vlissingen tot stand die ook de gemeente Horst doorsneed en in 1880 werd de verbinding Venlo - Nijmegen voltooid. Die laatste lijn doorsneed het oostelijke deel van de gemeente, zonder dat er een stopplaats was voorzien. Wel lag net ten noorden van Horst het station Tienray-Meerlo.

De gemeentebesturen van onder andere Horst, Venray en Sevenum waren overigens niet zo blij met de ligging van deze spoorlijn⁵¹³. De bedoeling van de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen (een van de voorlopers van de huidige N.S.) was om ook de Maasdorpen van de nieuwe treinverbinding te laten profiteren. De Peelgemeenten zagen liever een aansluiting bij station Horst-Sevenum op de lijn Venlo-Helmond en een traject via Venray. Uiteindelijk kwam de spoorlijn een beetje in het midden te liggen, waardoor ze over grote afstand relatief dunbevolkte gebieden doorsnijdt en alleen kleinere dorpen passeert.

In die tijd werden overal langs de spoorlijn waar doorgaande wegen gekruist werden baanwachterswoningen gebouwd. Een baanwachter hield toezicht op een bepaald deel van een baanvak, sloot de hekken van de overgang als er een trein kwam, etcetera. Van de spoorlijn Venlo - Nijmegen lag slechts 2,75 km binnen de gemeente Horst, maar omdat er drie doorgaande wegen werden gekruist, verrezen er toch drie baanwachtershuizen, te weten WH 55 aan de Herenbosweg (die overgang bestaat niet meer), WH 56 aan de Swolgensedijk en WH 57 aan de Broekhuizerdijk. Op 2 juli 1883 deed de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen aangifte van de bouw⁵¹⁴.

Wachthuis 56 aan de Swolgensedijk is het enige van de drie in dit deel van Horst gebouwde wachthuizen dat thans nog bestaat. De anderen hebben het overbodig worden van de baanwachterswoningen door de introductie van moderne beveiligingstechnieken niet overleefd.



Afb.83.2. Fragment van een bouwtekening, waarop de uitbreiding van WH 56 inzichtelijk wordt gemaakt. De stippellijnen geven de oorspronkelijke toestand weer. Schaal 1 : 200. (Naar: G.A.H., inv. nr. 3328. Bouwvergunning.)

Het baanwachtershuis WH 56 was oorspronkelijk kleiner. In 1907 is het in opdracht van de Staatsspoorwegen evenwel vergroot⁵¹⁵. Tegelijk overigens met negen andere wachthuizen van hetzelfde type aan de spoorlijn Venlo - Nijmegen, waaronder ook het houten wachthuis 19. Niet daarbij waren de andere twee wachthuizen op Horster grondgebied. WH 55 werd niet verbouwd, terwijl WH 57 al een jaar eerder onder handen was genomen.