



INHOUDSOPGAVE

SJEF VAN DER MEULEN AAN DE WIEG VAN JUMBO EN MOLENHEIDE

3

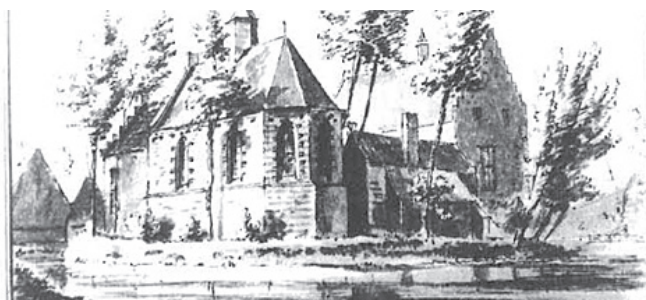
In de Koerier duikt twee keer de naam op van Sjef van der Meulen. Deze smid uit Helmond stond aan de wieg van vrachtwagenfabriek Jumbo in Mierlo-Hout, de oudste nog bestaande fabriek van de voormalige gemeente Mierlo. Ook was hij stichter van Lustoord Molenheide, waar Duitse vliegtuigpiloten uit de Eerste Wereldoorlog hun kunsten kwamen vertonen.



PAUWELS MOEST VERTREKKEN UIT APOSTELHUIS WEGENS KINDSHEID

23

Het Apostelhuis in Mierlo-Hout werd door kardinaal Van Enckevoirt opgericht om arme oudere mannen te huisvesten. Maar ze kwamen het tehuis niet zomaar binnen. Ze moesten zich inkopen en hun eigen bed meebrengen. Toen dat gebeurd was kon Pauwels Hendrics van Stiphout er terecht. Maar niet lang. Hij moest weg nadat gebleken was dat hij kinds was.



BEGRAVEN NAAR RANG EN STAND OP NIEUWE KERKHOF MIERLOHOUT

25

Nog meer Mierlo-Hout in deze uitgave van de Koerier. Een artikel beschrijft de totstandkoming van 't Hout als zelfstandige parochie, los van de Mierlose. Nadat een noodkerk was gebouwd, kwam er ook een eigen kerkhof. Hoe dichterbij de calvarieberg de nabestaanden hun dierbaren wensten te begraven, hoe dieper ze daarvoor in de buidel moesten tasten.



Vliegen werd 'Mierlose' stuntpiloten fataal

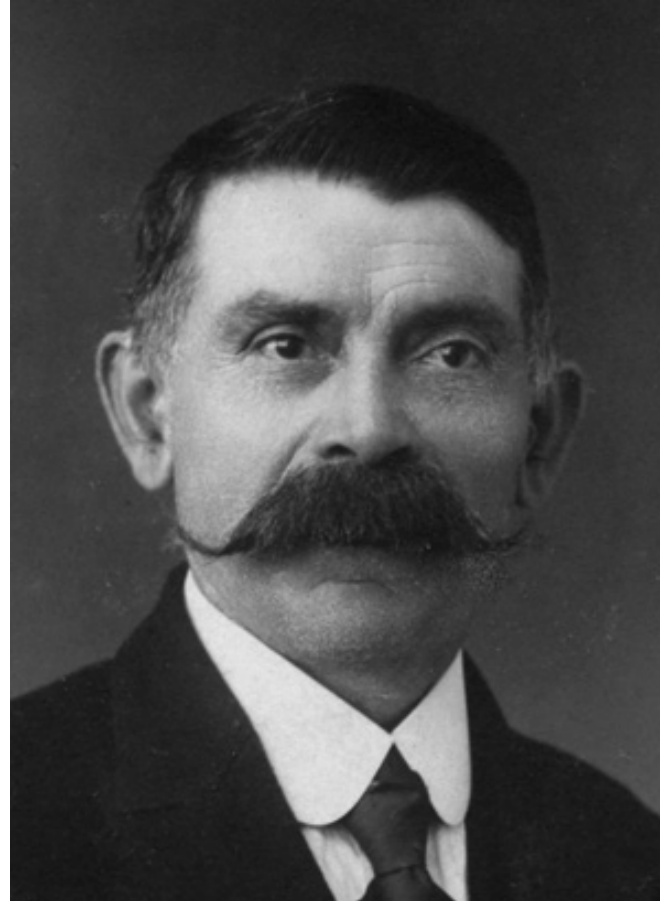
Op het vliegveld van Lustoord Molenheide in Mierlo waren tussen 1919 en 1922 vier Duitse vliegers en een Franse vlieger actief. Ze verzorgden passagiersvluchten, haalden stunts uit met hun vliegtuigen en voerden parachutesprongen uit. Daarmee trokken ze tienduizenden belangstellenden. In de jaren daarna kwamen tijdens demonstratievluchten drie Duitse sportvliegers om het leven die in Mierlo actief waren geweest. Indirect is de dood van een van hen, Fritz Schindler, er de oorzaak van dat Duitse sportvliegers in het begin van de jaren dertig in Nederland en ook in Mierlo, hun kunsten weer konden vertonen.

Na de Eerste Wereldoorlog werd de Duitse luchtmacht opgeheven. Het Verdrag van Versailles legde aan de Duitsers de verplichting op om bijna alle oorlogsvliegtuigen te vernietigen. Slimme ondernemers in Nederland zagen mogelijkheden om deze vliegtuigen hier in te zetten.

Zo ook Josephus (Jos, Sjef voor zijn vrienden) van der Meulen. Deze smid en autohandelaar in Helmond ontwikkelde het plan voor een vliegveld op de Molenheide in Mierlo. Op het vliegveld zouden vliegdemostraties, rondvluchten en parachutesprongen worden georganiseerd. De uitgaven voor het vliegveld zouden worden gedekt door inkomsten uit een ontspanningsoord. Volgens plan zou het moeten uitgroeien tot een internationaal vliegveld voor onder meer passagiersvluchten naar Engeland.

Investerings

Samen met twee compagnons, Bernard Schulte en Johan van Nunen, richt Van der Meulen in 1919 de Combinatie Lustoord Molenheide op. In datzelfde jaar vragen de drie bij de gemeente Mierlo vergunning aan voor het oprichten van Lustoord Molenheide. Op 2 juli 1919 krijgen zij hiervoor toestemming van B en W van Mierlo.



Josephus Lambertus van der Meulen (1861-1950), de initiatiefnemer van Lustoord Molenheide, waar het vliegveld onderdeel van was.

In het begin wordt er veel geld in het ontspanningsoord geïnvesteerd. Zo worden er een buitencafé en een paviljoen (café - restaurant - pension) met terras gebouwd. In de vijver kunnen bezoekers zwemmen, roeien en kanoën.

Er worden hinderwet- en bouwvergunningen aangevraagd. Adrianus (Janus) van der Meulen, zoon van Josephus, koopt op eigen kosten een smalspoor. Het loopt achter het restaurant langs en vervolgens over een bruggetje, dat over de vijver is geplaatst. Daarover worden wagons door een tweepersoonswagen voortgetrokken.

Aan de ingang van het lustoord bouwt de

Combinatie een wachterswoning, loketten voor de kaartverkoop en parkeerplaatsen voor fietsen en auto's. Voor de tram, die vooral 's zondags veel belangstellenden aanvoert, wordt een halteplaats gebouwd.

Aan de kinderen is gedacht. Zij komen aan hun trekken met een glijbaan, een wip, een luchtschommel en een zweefbaan. Verder zijn er verkooppunten voor snoep, ijs, etcetera. Af en toe komt er een kermis en een circus (Hagebeck).

Volwassenen worden vermaakt met muziek-uitvoeringen en toneelstukken. Er is gelegenheid om te dansen of een gymnastiek-uitvoering te bekijken. De meer actieve bezoekers kunnen een uitzichttoren beklimmen of deelnemen aan handboogschieten. Het gaat de Combinatie aanvankelijk voor de wind.

Vliegveld

Vrijwel tegelijkertijd met het ontspanningsoord wordt het vliegveld ontwikkeld. Op 1 oktober 1919 dient de Combinatie bij de gemeente Mierlo een verzoek in om 50 ha. heidegrond op de Molenheide te mogen pachten met het recht tot koop. Het doel is om er een vliegveld te realiseren dat geschikt is voor nationale en internationale vliegtuigen.

Volgens de indieners van het verzoek zal het vliegveld veel toeristen trekken en zal een deel van de inkomsten ten goede komen aan de gemeente. De gemeenteraad besluit om het terrein voor vijfhonderd gulden voor een termijn van vier jaar te verhuren aan de Combinatie. Het vliegveld wordt gerealiseerd op Sectie F, perceelnummers 1530, 1535, 1540, 751 en 761.

Daarvoor al, in september 1919, heeft de Combinatie Lustoord Molenheide twee D.F.W.-vliegtuigen gekocht. D.F.W. is de afkorting van Deutsche Flugzeug-Werke. De aangeschafte vliegtuigen zijn tijdens de Eerste Wereldoorlog ingezet. Het IJzeren Kruis prijkt er nog op. In hetzelfde jaar wordt op het vliegveld Molenheide een hangar gebouwd van 12 x 40 meter, geschikt voor drie vliegtuigen.

Vliegers

Duitse oorlogsvliegers, die voor hun land hun 'sporen' hadden verdiend boven België en Noord-Frankrijk, waren door het einde van de Eerste Wereldoorlog plotseling werkloos geworden. In

België, Frankrijk en Engeland waren ze natuurlijk niet meer welkom en in het verslagen Duitsland was voor hen geen droog brood te verdienen. In het neutraal gebleven Nederland echter wel.

Adrianus van der Meulen gaat daarom in Duitsland op zoek naar vliegers. De meeste die hij uiteindelijk zal vinden om in Mierlo hun kunsten te komen vertonen, zijn actief geweest aan het oorlogsfront. Hun namen zijn Hermann Hess, Alfred Kerzmann, Georg Straßer en Fritz Schindler.

De eerste vlieger, met wie Adrianus in Gelsenkirchen in contact komt en die hij vervolgens naar Nederland haalt, is Hermann Hess. Aan Alfred Kerzmann biedt Adrianus een rondreis aan. Kerzmann bezoekt Mierlo slechts eenmaal. Georg Straßer krijgt, net als Hermann Hess, van Van der Meulen een vaste aanstelling. Fritz Schindler zal meestal samen met zijn vrouw optreden in Mierlo. Naast deze vier Duitse sportvliegers laat ook een Franse vlieger zijn kunsten op Molenheide zien, namelijk Albert Duchereux.

Niet alleen wordt het vliegveld gebruikt door deze vliegers, maar ook door een vermogende particulier, te weten de heer Pistorius, lid van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en burgemeester van Aarle-Rixtel. Hij is de eerste Nederlandse particulier die een vliegtuig voor privégebruik heeft aangeschaft.

Talrijk publiek

Vanaf het vliegveld op de Molenheide verzorgen de Duitse en Franse sportvliegers tussen 1919 en 1922 demonstratie- en passagiersvluchten, stuntvluchten en parachutesprongen. Ze trekken niet alleen uit Mierlo maar ook van ver daar buiten een talrijk publiek. Kranten spreken over tienduizenden bezoekers.

Met de vliegbewegingen vanuit Mierlo gaat het niet altijd goed. Op 18-04-1921 meldt de Meierijsche Courant een ongeluk:

“Gistermiddag maakte vliegenier Straßer op Molenheide een eerste proefvlucht met de vliegmachine van de heer Alberts Pistorius, burgemeester van Aarle-Rixtel, welke machine hij daags te voren uit die plaats gehaald en gistermorgen gemonteerd had. Met hem maakte de mecanicien Van Lieshout en een particulier de proefvlucht mee. Na een schitterende tocht van bijna dertig minuten boven Eindhoven en Helmond, op een hoogte van gemiddeld 1000 meter, kwam Straßer tegen de

sterke wind in over het paviljoen heen naar het vliegveld dalen, toen hij de aanraking met de aarde het toestel met kracht tegen de grond botste en op de kop kwam te staan. De mecanicien werd uit de cabine geslingerd, doch bekwam slechts een lichte kneuzing aan de hand. De andere passagier, die inmiddels het toestel snel had verlaten, kwam er niet zonder kleerscheuren en een overigens weinig ernstige wonde af. Straßer zelf, die direct zeer belangstellend naar zijn passagier informeerde, bekwam geen letsel. Het toestel werd echter geheel vernield. De schroef brak bij aanraking met de aarde doormidden, waarbij het afgeslagen gedeelte schier totaal versplinterde.”

Verkocht

De verrichtingen van de vliegers en parachutisten zijn goed zichtbaar vanaf de Aardborstweg en de Geldropseweg, zodat het voor de toeschouwers niet noodzakelijk is om een entreebewijs te kopen. Ook zijn de vliegtuigen regelmatig defect of kan het vliegfeest vanwege slechte weersomstandigheden, geen doorgang vinden.

Mede daardoor en door fouten in de boekhouding komt de Combinatie Lustoord Molenheide in zwaar weer terecht. Een faillissement kan ternauwernood worden vermeden en in september 1922 wordt het ontspanningsoord inclusief vliegveld tijdens een openbare verkoop verkocht aan A. Sevens uit Helmond.

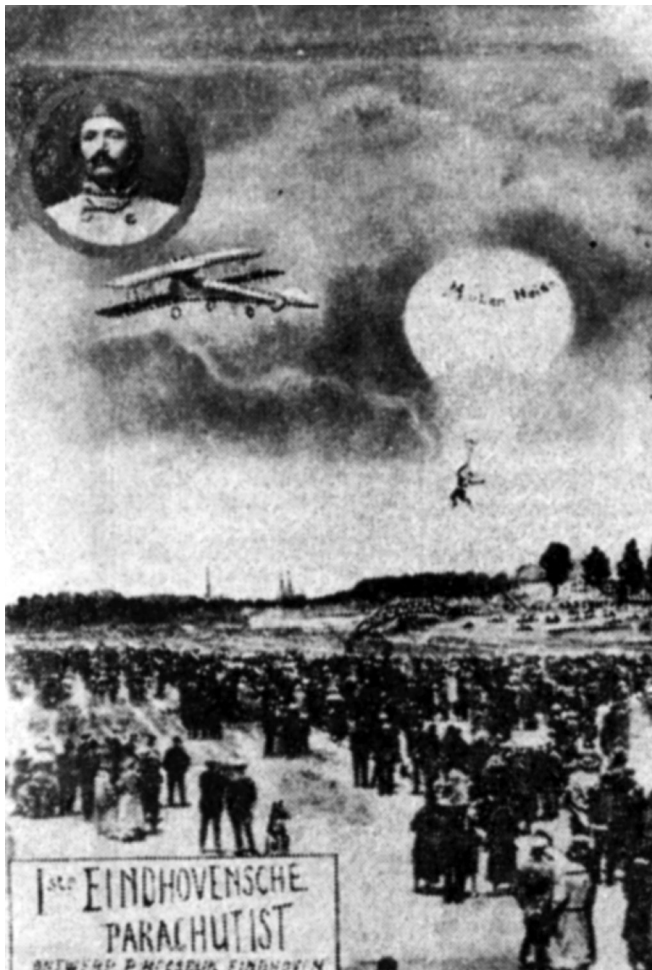
Verongelukt

Na de verkoop van het lustoord wordt Hermann Hess testvlieger bij Fokker op Schiphol. Op 3 oktober 1925 demonstreert hij een militair Fokker-vliegtuig voor een buitenlandse delegatie. Op een bepaald moment krijgt hij het toestel niet meer onder controle waardoor het neerstort. Hess verliest hierbij het leven.

Georg Straßer treedt in juli 1922 in dienst bij Junkers in Dessau. Op 3 december 1925 demonstreert hij, als oudste en meest ervaren piloot, op een vliegveld bij Dessau een groot vliegtuig van Junkers. Tijdens deze demonstratievlucht komt hij om het leven.

Paviljoen van het Lustoord Molenheide.





Deze foto is genomen vanaf de Aardborstweg en toont Vliegveld Molenheide in Mierlo. Aan de horizon is in het midden de dubbele toren van de kerk van Geldrop zichtbaar. Linksboven staat een foto van Schindler. Het vliegtuig en de parachutist zijn het resultaat van fotobewerking (Foto RHCE).

Ook Fritz Schindler, een van Duitslands bekendste en beste sportvliegers, keert terug naar zijn land. Zijn eerste echtgenote Mia, met wie hij ook in Mierlo optrad, verongelukt op 22 juni 1924 tijdens een parachutesprong.

Op 18 september 1930 komen Fritz Schindler zelf en drie andere deelnemers bij een testvlucht voor een nieuwe stunt in Böblingen om het leven.

Verbod

De dood van Fritz Schindler is voor de Duitse regering aanleiding om dit soort sportdemonstraties in Duitsland te verbieden. Indirect is dat de oorzaak dat er vanaf 1932 weer Duitse sportvliegers in Nederland actief zijn, in onder meer Gilze-Rijen, Arnhem en Silvolde.

In 1933 zijn er weer sportvliegers (Maier, Moog en Resch) op de Molenheide in Mierlo te zien. Dankzij het feit dat deze vliegers een maand later ook op vliegveld Molenheide in Gilze-Rijen vliegen weten we welke vliegtuigen zij in Mierlo gebruiken.

In 1934 vertonen zij hun kunsten voor de laatste maal in Nederland. De reden is dat Hitler in 1933 in Duitsland aan de macht is gekomen. Vanaf 1934 worden alle sportvliegers ingelijfd bij de Luftwaffe. Wat er met Maier, Moog en Resch tijdens de Tweede Wereldoorlog is gebeurd is niet bekend.

Bebossing

Het stuk Molenheide dat tot dan toe door de vliegers is gebruikt, behoudt in de jaren dertig de bestemming 'luchtvaartterrein'. De overheid is in de tijd van ontluikende luchtvaart op zoek naar terreinen die gebruikt kunnen worden voor noodlandingen. Van het Ministerie van Waterstaat heeft de gemeente Mierlo echter vernomen, dat men geen belang hecht aan de Molenheide als noodlandingsterrein.

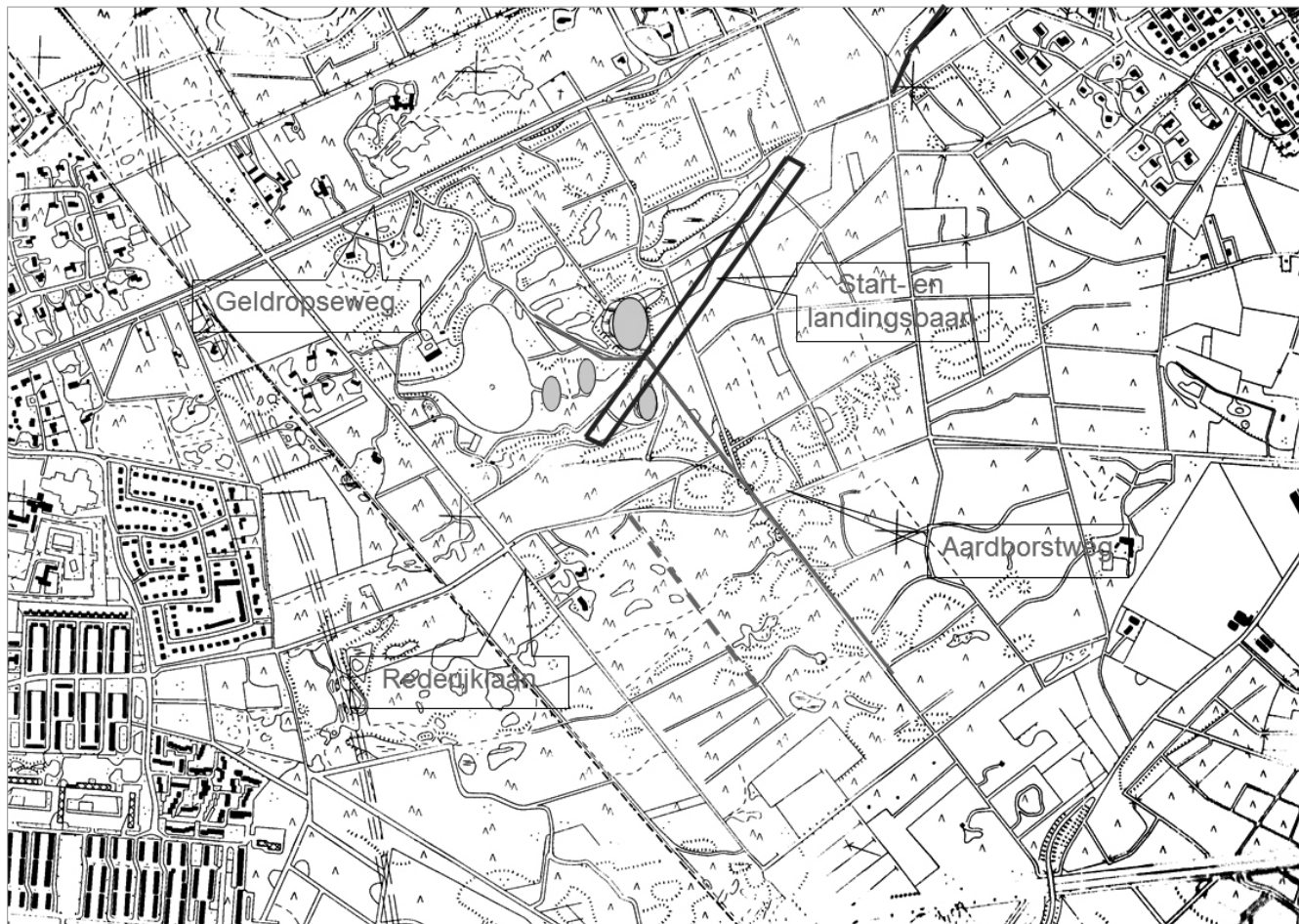
Desondanks heeft het Rijk de gemeente Mierlo toestemming gegeven om het terrein als vliegveld in te richten. De gevolgen van de beurskrach van 1929 zijn echter ook in Mierlo nog voelbaar. Aangezien de kosten voor de inrichting hoog zullen zijn, wordt eerst de interesse van de omliggende gemeenten gepeild. Het resultaat is, met uitzondering van Geldrop, teleurstellend.

Mede door gebrek aan financiële middelen besluit het gemeentebestuur van Mierlo af te zien van de aanleg van het vliegveld. In de jaren dertig wordt de Molenheide in het kader van de werkverschaffing bebost.

Ligging

Heden ten dage is het moeilijk vast te stellen waar het vliegveld precies heeft gelegen. Overigens is 'vliegveld' een grote naam voor wat in werkelijkheid niet meer dan een stuk heideveld zal zijn geweest. In de archieven is over de precieze ligging van de start- en landingsbaan niets terug te vinden.

Het enige wat resteert is een foto, aan de hand waarvan een reconstructie kan worden gemaakt. Hieruit blijkt dat het begin van de start- en landingsbaan aan de zuidzijde van het Galgeven was gelegen. De lengte van de baan kan worden



Tekening van waar de start- en landingsbaan van het Mierlose vliegveld vermoedelijk heeft gelegen.

afgeschat aan de hand van militaire start- en landingsbanen uit die tijd. Deze waren rond 1920 tussen de 400 en 500 meter lang.

Dit komt overeen met de lengte van de door de eigenaren van de gemeente gepachte gronden. Het wordt ook nog eens bevestigd door een verzoek van de nieuwe eigenaren uit 1931, om het terrein te vergroten tot 400 x 400 meter. De richting van de banen werd over het algemeen bepaald door de overheersende windrichting: in onze streek was dit ZW-NO.

Het vliegveld was gelegen op gronden die nu eigendom zijn van de familie Van Doorne en van de gemeente Mierlo. De gemeentegronden zijn in de crisisjaren op de schop gegaan waardoor veel sporen die vliegtuigen bij het starten en landen hebben veroorzaakt, verloren zijn gegaan. Het Actueel Hoogtebestand van Nederland (AHN) toont op het terrein van de familie Van Doorne patronen die ZW-NO lopen en die mogelijk gedeeltelijk veroorzaakt kunnen zijn door vliegtuigen.

Bronnen/dankbetuiging

Monique van der Meulen;
 Ursula Eckstein, Marburg (D);
 Thorsten Pietsch, Hamburg (D);
 Gemeente Rot am See (D);
 Technismuseum Dessau (D);
 Böblinger Fughafengeschichten (D);
 Theo de Groof, Mierlo;
 Leo Lenssen, Mierlo;
 Adriaan van Riel, Gilze-Rijen;
 Heemkundige vereniging Old Sillevold;
 Regionaal Historisch Centrum Eindhoven;
 Aviodrome Lelystad;
 Regionaal Historisch Centrum Eindhoven;
 BHIC Den Bosch; Gelders Archief Arnhem;
 Stadsarchief Amsterdam;
 Nationaal Archief Den Haag;
 Delpher krantenarchief Gallica (Fr);
 Heemkundekring Myerle;
 Peter van Vlerken: Eindhovens Dagblad van 2 en 9 januari 2010.

HENK SIMONS

Ook Kerzmann verongelukte al bijna op Molenheide

BIJLAGE 1

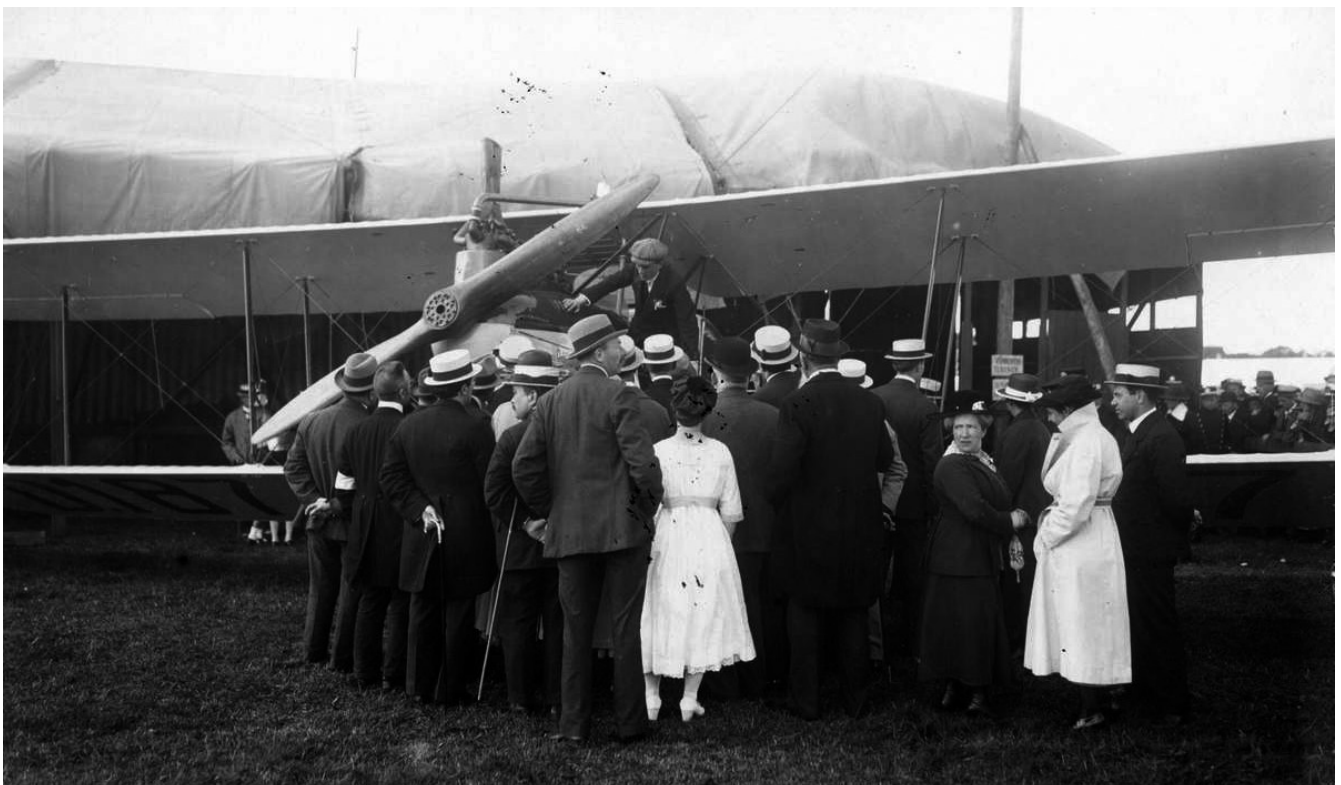
Over Alfred Kerzmann schreef het Eindhovens Dagblad op 17-09-1919: “Gisteravond omstreeks 7.45 uur is nabij de Molenheide geland de aviateur Alfred Kerzmann met zijn D.F.W. vliegtuig. De andere inzittenden waren de heren J.C. Vieweg, redacteur van de Nijmeegsche Courant uit Nijmegen en Adr(ianus) van der Meulen uit Eindhoven. Op Regatta te Amsterdam is hij reclame aan ’t vliegen voor de Deutsche Flugzeug-Werke (D.F.W.) te Leipzig-Lindenthal. Het toestel, met een 220 PK Benzmotor, een postvliegtuig dat 380 kg mee kan nemen. Het is gisteren van Kaldenkirchen over Nijmegen naar de Molenheide komen vliegen. Doordat het te donker was, kon er geen landingsterrein worden gevonden. Het maakte een noodlanding, waardoor de machine bijna kantelde.”

Het Centrum publiceerde op 23-09-1919 dit artikel: “De Duitse vliegenier Kerzmann maakte zondag op de Molenheide een proefvlucht met een

D.F.W.-toestel, die hem bijna het leven kostte. Hij vertelde na een gelukkige daling, dat de vleugels van zijn toestel door de regen een beetje ‘verspannt’ waren, waardoor hij plotseling in de lucht zijn controle over zijn toestel verloor. Eindelijk, na veel vergeefse moeite, slaagde hij erin ten koste van een ernstig beschadigd chassis, op het terrein te landen. Gistermorgen vertrok Kerzmann met hersteld toestel van de Molenheide te Mierlo naar de Regatta (in Amsterdam).”

Ook Het Vrije Volk noemde Kerzmann in een artikel: “Na de Eerste Wereldoorlog werd op gruwelijke wijze duidelijk dat de luchtvaart meer was dan een sport voor gefortuneerde avonturiers. Na die verschrikkelijke jaren werd de aanleg voor een vliegveld voor Rotterdam serieus overwogen. Alfred Kerzmann, een Duitse oorlogsvlieger, stelde de gemeente in 1919 voor om tachtig hectare hiervoor beschikbaar te stellen. Directeur A.C. Burgdorffer van Gemeente Werken omarmde de suggesties. “Een handelsstad van betekenis moet een goed geoutilleerd hoofdvliegveld bezitten”, zo rapporteerde hij. Korte tijd later werd bij de Waalhaven een terrein van 82 ha ingericht.”

Beeld van de ELTA (Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Nederland Amsterdam). Vliegenier Kerzmann, constructeur van de D.F.W., toont bezoekers de vliegmachine tijdens vluchten naar de Regatta. (Spaarnestad Photo)



Paard moest toestel Hermann Hess naar vliegveld trekken

BIJLAGE 2

Hermann Hess werd in 1895 in Sonneberg geboren. Als Janus van der Meulen hem ontmoet op het vliegveld van Gelsenkirchen biedt Hess aan om Janus en de compagnon van zijn vader, Bernard Schulte, terug te vliegen naar de Molenheide. Ze landen echter 1 km voor het vliegveld in een drassig terrein, waardoor het vliegtuig bijna omslaat. Met behulp van een paard wordt het vliegtuig de volgende dag naar vliegveld Molenheide getrokken.

Tijdens een van zijn latere demonstratievluchten verongelukte ook Hess bijna in Mierlo. Dagblad De Tijd meldde dat hij door een defect aan de motor die op een hoogte van 60 meter moest stopzetten. Het vliegtuig tuimelde naar beneden en werd totaal versplinterd. Wonder boven wonder kwam de vliegenier er met slechts enkele lichte hoofdwonden vanaf.

Over Hermann Hess in Mierlo schreven de kranten volop. Op 20-09-1919 berichtte De Telegraaf: “Gisteravond heeft de Duitse aviateur Hermann Hess van de vliegtuigenfabriek te Leipzig met twee passagiers zijn eerste vliegtocht ondernomen vanaf de “Molenheide” te Mierlo. Er zullen nu geregeld passagiersvluchten gehouden worden. Men verwacht nog een tweede vliegtuig uit Leipzig, hetwelk “Molenheide” aldaar heeft aangekocht.”

14-8-1920 Zuid Willemsvaart: “Na afloop van deze prachtige luchtdemonstratie kwam de grote attractie. Aan de vliegmachine van onze vriend Hess was ondertussen de trapeze bevestigd, waaraan de wereldberoemde acrobaat Fritz Schindler in de lucht de prachtigste toeren zou maken, zijnde een prestatie die tot dusverre in Nederland nog niet was vertoond. Onder het publiek heerste een ademloze spanning toen de wakkere Hess de stoutmoedige acrobaat met zijn vrouw hoog in de lucht voerde, en al stijgend en dalend een paar grote kringen maakte.”

13-09-1920 stond in het Eindhovens Dagblad een stuk over een parachutevlucht die Hess met Vermeulen ondernam:

“Na lang drementel wachten staan in de brandend hete middag, kwam er omstreeks half vier een snorrend geluid uit het luchttuig van vliegenier Hess, welk geluid natuurlijk onmiddellijk de vermoeiende inspanning van het wachten brak. (...) Na een opvaren in oostelijke richting, ging het met een schielijken keer westwaarts en nog voor weer de draai genomen was, steeg de parachutist met goed gevolg uit, doch kwam ver buiten het terrein terecht, doordat hij, naar we later vernamen, reeds op het eerste teken -hetgeen nog slechts beduidde met een been over de kajuitrand uitstijgen- ijlings de sprong deed, terwijl het tweede teken om tot de sprong over te gaan, nog niet gegeven was.

Zeer spijtig was het dat in westelijke richting de sprong genomen werd, daar alle toeschouwers tegen de zon in moesten kijken en traanogend van het hoogst spannende springmoment niet veel zagen. Onder luiden bijval van hoera's en handgeklap werd de heer Vermeulen, op het vliegeterrein teruggekomen, begroet en gelukgewenst. Nog was men in groepjes druk bezig de finesses van de sprong aan het bepraten of Hess liet zich weer horen en ondernam een gewone rondvlucht met twee passagiers.”

Op 03-10-1925 berichtte de Limburger Koerier dat het minder goed met hem was afgelopen: “Op het vliegveld Schiphol bij Amsterdam heeft zaterdag een vliegongeluk plaats gehad met een militair Fokkervliegtuig, dat het leven heeft geëist van de chef piloot van de Fokker fabrieken H. Hess. Hess demonstreerde voor een buitenlandse commissie met de D 14. De piloot zal ongeveer tien minuten in de lucht zijn geweest, toen hij op een hoogte van 300 meter in een wrille geraakte. De vlieger trachtte uit de wrille te geraken, doch was er op 150 meter hoogte nog niet in geslaagd. Hij gaf derhalve vol gas, slaagde er enigszins in een normale beweging te krijgen, maar toen hij op 75 meter het toestel nog niet in bedwang had zagen de toeschouwers dat Hess verloren was. De motor boorde zich in de grond, terwijl Hess op het instrumentenbord werd geslagen. Ernstig gewond werd hij met een auto van de militaire geneeskundige dienst naar het Wilhelmina-gasthuis vervoerd, doch voor Sloten bezweek Hess aan zijn verwondingen.”

Georg Straßer haalde vele vliegtuigen neer

BIJLAGE 3

Over Georg Straßer is veel bekend. Hij wordt op 10-11-1891 geboren in Lenkerstetten (Württemberg). In 1916 dient hij bij de 'Fliegerabteilung 44' als 'Flugzeugführer'. Dit was een luchtverkenningafdeling, welke nabij Verdun actief was. In november 1916 wordt hij overgeplaatst naar de Jagdstaffel 17 (Jasta), waar hij tot het einde van de oorlog actief blijft. Deze Jagdstaffel was actief in Noord-Frankrijk in de omgeving van Metz. In het boek 'Malaula' van Julius Buckler wordt Straßer meermaals genoemd. In december 1917 raakt Straßer gewond en komt in mei 1918 weer in de vliegdienst.

Georg Straßer



Georg Straßer in Mierlo.

Gedurende de Eerste Wereldoorlog heeft Georg Straßer zeven vijandelijke vliegtuigen neergeschoten en daarmee behoort hij in Duitsland, net als Hermann Goering, tot de 'Fliegerasse'. Aan het einde van de oorlog mocht de Jasta negen vliegtuigen mee terugnemen naar Duitsland. Zeven vliegtuigen moesten worden achtergelaten; het waren bijna allemaal Fokker D VII machines.

Op 7-11-1919 wordt Straßer vermeld in het bevolkingsregister van de gemeente Helmond, waar hij staat ingeschreven van 11-10-1919 tot 03-12-1920. Voordien woonde hij in het Duitse Katernberg. Als hij zich laat uitschrijven bij de gemeente Helmond vertrekt hij weer naar Katernberg. Op 10-07-1922 treedt Straßer als piloot in dienst bij Junkers in Dessau.

Van de burgerlijke stand in Amsterdam is het volgende bekend: Op 19-08-1925 trouwt Georg Straßer in Amsterdam met Gertrud Helene Auguste Hübner. Zij werd in 1898 in Berlijn geboren en was



Leden van de "Staffel" in de zomer van 1917; Nr 2 is Georg Straßer.

"De bezoekers van de Molenheide op 2 mei j.l. zullen zich nog goed herinneren de stouten sprong die de parachutist Straßer uitvoerde vanaf een hoogte van ruim 800 meter. Wij hebben toen den stoutmoedige luchtacrobaat bewonderd voor zijn courage.

Wij hebben gezien hoe hij met behulp van zijn collega Hess voornamelijk de parachute vouwde, terwijl een glimlach om zijn lippen speelde. Wij zagen hem zwaaiende met zijn arm de groet zenden naar het talrijke publiek toen hij reeds door het luchtruim zweefde. Hebben wij niet zijn moed bewonderd op dat moment dat zijn leven in de waagschaal werd gesteld. Thans heeft de Directie op de 2^e Pinksterdag als attractie nog weer de parachutistensprong op het programma geplaatst. Dat moeder natuur die dag haar meewerking zal verlenen en dat die dag tienduizenden bezoekers de loketten zullen bestormen om een plaatsje op Molenheide. Laten diegene die op 2 mei buiten het terrein toeschouwers waren nu ook eens hun waardering voor Molenheide financieel doen blijken door een entreekaartje te kopen. Zulks komt toch ten bate van ons aller belang op ontspanningsgebied. Succes aan de Directie van Molenheide en aan de parachutist Straßer."

de weduwe van Adolf August Emil Martin Parge. Getuigen bij dit huwelijk waren: Reinhold Platz (vliegtuigconstructeur, 39 jaar, wnpl. Amsterdam) en Hermann Hess (chef op een vliegterrein, 30 jaar, wnpl. Haarlemmermeer)

Op 04-12-1925 bericht het Nieuwsblad van het Noorden over het fatale ongeluk van Straßer: "Gistermiddag is op het vliegveld bij Dessau een groot Junkers zespersoons passagiersvliegtuig verongelukt. De oudste en beste bestuurder van Junkers, Straßer (ook op onze Nederlandse vliegvelden een goede bekende), vond daarbij de dood. De enige passagier die de vlucht meemaakte liep geen verwondingen op, daar de kajuit tengevolge van haar constructie onbeschadigd bleef."

Daarvoor schreven kranten volop over zijn periode in Mierlo, waar Straßer naast het vertonen van zijn vliegkunsten ook parachutesprongen uitvoerde. Op 21-05-1920 wijdde het Eindhovens Dagblad een uitvoerig stuk aan Straßer:

Op 09-08-1920 schreef het Eindhovens Dagblad: "Op het terrein aangekomen stond de nieuwe Fokker van Straßer, alsmede een ander toestel, nl. dat waaraan de acrobaat zou werken, reeds op het terrein. Vol spanning zette het publiek zich neder. Eerst kwam Straßer aan de beurt. Bij het opstijgen bemerkten wij al direct dat zijn nieuwe vliegtuig niet voor de vroegere rode machine onderdeed. Duikelingen, kopvliegen, glijvluchten en kurkentrekken zagen wij uitvoeren en geen wonder dat de sympathieke vlieger met een hoera ontvangen werd.

Wanneer Straßer vliegt denken wij niet meer aan gevaar... wij kennen hem. "

Thorsten Pietsch (Hamburg)

www.frontflieger.de

www.wiewaswie.nl

info Gemeente Rot am See: gezinsblad

Stadsarchief Amsterdam: huwelijks akte.

RHCE (Regionaal Historisch Centrum Eindhoven)

Fritz Schindler was echte luchtacrobaat

BIJLAGE 4

Fritz (Karl Friedrich) Schindler werd op 11 augustus 1891 in Karlsruhe geboren. Gedurende de Eerste Wereldoorlog (1917) was hij bij de Fliegerabteilung 20 in Freiburg (Breisgau).

Na de Eerste Wereldoorlog werd hij luchtacrobaat. Schindler was getrouwd met Mia (Ottolie Marie) Dörflinger. Het paar trad vaak samen op, totdat Mia op 22 juni 1924 bij een parachutesprong op het vliegveld van Leipzig-Mockau dodelijk verongelukte.

Vanaf 1925 nam Fritz Schindler vaak met zijn nieuwe partner en latere verloofde Hedy Schumann aan evenementen deel. Net als Mia, was ook zij parachutiste en artieste aan de trapeze. Fritz en

Hedy wilden in 1930 trouwen.

Op 18 september 1930 echter kwamen Fritz Schindler en drie ander deelnemers bij een testvlucht voor een nieuwe stunt in Böblingen om het leven. Men wilde met een ladder op een hoogte van 300 – 400 meter van de ene vliegende machine overstappen op een andere. Dit mislukte omdat de ladder vast kwam te zitten in de staalkabel van een zijroer, waardoor beide machines naar beneden stortten. Het gevolg was een algemeen verbod op luchtacrobatiek in het Duitse Rijk.

Het Eindhovens Dagblad schreef op 03-08-1920 over Schindler in Mierlo:

“Een geheel nieuwe attractie biedt Molenheide a.s. zondag 8 augustus, een sensatie welke op de gehele wereld beslist zonder enige concurrentie is en in Nederland nog niet vertoond. De beroemde Duitse artiest Fritz Schindler, met partnerin, heeft tot nu toe zijn op sportgebied zo geroemde prestaties alleen

Fritz Schindler. (Briefkaart gedateerd 5 mei 1917).





werkt onder het vliegtuig met een snelheid van ca. 160 km per uur op een hoogte van slechts 100 meter. Hij laat dus zien aan een trapeze welke geheel vrij op 5 meter onder de romp van de vliegmachine hangt, buitengewone waaghalzige toeren. Zeker is het dat de jonge artiest een enorm gevolg en succes zal hebben.”

in Duitsland's grootste steden vertoond en verwierf aldaar een ongehoorde bijval van publiek en pers. Deze luchtacrobaat werkt onder een vliegmachine bij een snelheid van 160 km op een hoogte van 100 meter. Hij maakt de ongelooflijkste toeren aan een trapeze, welke 5 meter onder de romp van de machine hangt, zonder daaraan vastgebonden te zijn, dus geheel vrij. Geen wonder dat deze jonge artiest een enorme bewondering over de gehele wereld wekt. Voor 1921 heeft hij een engagement in Amerika.

Terwijl de heer Hess de acrobatenmachine bestuurt, zal de heer Straßer zijn nieuwe groene Fokker demonstreren. Daar de entreprijzen zeer laag gesteld zijn, is iedereen in staat de machines alsmede de acrobatische toeren van nabij te bewonderen.“

10-08-1920 De Zuid-Willemsvaart: Fritz Schindler

Fritz Schindler en Mia Dörflinger.



www.wikipedia.org

Im Flug über ein halbes Jahrhundert 1942 van Richard Dietrich.

Fritz Schindler.



Albert Duchereux was niet zomaar een Franse vliegenier

BIJLAGE 5

De vijfde vliegenier die in Mierlo zijn kunsten vertoonde was Albert Maurice Duchereux. Hij wordt op 28 januari 1889 in Montluçon (Frankrijk) geboren. De eerste vermelding van Duchereux als vliegenier dateert van 1913. Hij is dan soldaat en woonachtig in St. Martin d'Auxigny (Cher). Daar heeft hij een eenmotorig vliegtuig geconstrueerd en hij heeft het uitgerust met een systeem, dat het vliegtuig automatisch stabiliseert.

In het Franse oorlogsregister (1914-1918) komt zijn naam niet voor, maar het is aannemelijk dat hij in die tijd als militair actief is geweest met het construeren van vliegtuigen. In 1919 komt hij naar Nederland waar hij van 1 augustus tot 14 september met een Farman F.46 deelneemt aan de ELTA in Amsterdam. Het is overigens dezelfde tentoonstelling waar ook Alfred Kerzmann aan

heeft deelgenomen. Vanaf die tijd is hij in Nederland actief met het geven van vliegdemostraties en parachutespringen. Ook is hij van plan om op verschillende plaatsen (Maastricht, Beegden en Het Gooi) een vliegschool te openen.

Op 27 februari 1921 heeft Duchereux vier vliegtuigen staan op 'de Green' (Groote Griend, waar nu het MECC staat) nabij Maastricht, voor het maken van passagiersvluchten. Op 15 mei 1921 wordt vliegterrein 'de Green' geopend, waarbij Albert enkele demonstratievluchten maakt. De aanleg van dit vliegterrein is een particulier initiatief van Duchereux en de heer Zeguers. Hun doel is om een luchtlijn te openen tussen Maastricht en Valkenburg. Hiervan komt echter niets terecht.

Op 9 september 1921 bezoekt deze Franse oorlogsvlieger met (vermoedelijk) een Sopwith B2 vliegtuig de Molenheide in Mierlo. Hij heeft inmiddels meer dan 2000 vluchten en 750 vliegreuen op zijn naam staan. Om half negen maakt hij in het duister met zijn elektrisch verlichte machine een nachtvlicht, wat een fantastisch gezicht oplevert. Voor 15 gulden mogen passagiers meevliegen! Omdat hij zich in het duister maar moeilijk kan oriënteren, onderhoudt hij door middel van lichtkogels contact met zijn grondpersoneel.

Op 30-11-1921 gaat zijn onderneming, na een mislukte exploitatie van 'de Green', failliet. Zijn machines worden vervolgens in beslag genomen. Hij heeft in Maastricht echter zoveel sympathie opgebouwd, dat vrienden besluiten om de vliegtuigen terug te kopen. Hij besluit om van Maastricht naar Roermond te verhuizen, maar uiteindelijk keert hij naar Frankrijk terug.

In 1922 publiceert hij een boek over zweefvliegen onder de titel: 'Les grandes réalisations modernes: le vol sans moteur' (vlucht zonder motor). In 1928 wordt hij leraar aan de pilotenopleiding Hariot in Bourges. In 1953 wordt hij verrast met een bezoek van Henri Farman en Gabriel Voisin, twee grote pioniers van de Franse luchtvaart. Dit bezoek is toch wel een teken dat Albert Duchereux niet zo maar een gewone Franse vliegenier was. Op 13 maart 1972 sterft hij een natuurlijke dood in Bourges (Cher).

Albert Duchereux, aviateur, ex-adjutant chef pilote moniteur. (Foto Agence Meurisse)



Drie koene aviateurs deden in 1932 Mierlo's vliegveld aan

BIJLAGE 6

Ludwig Maier, Heinrich Moog en Albert Diedrich waren leden van de Südwestdeutschen Sportfliegerverein in Giessen. Zij deden in 1932 het vliegveld van Mierlo aan.

Op 20-04-1932 schreef De Nieuwe Koerier daarover: "De vliegdemostraties door de Südwestdeutschen Sportfliegerverein te Mierlo bij Eindhoven werden bijgewoond door ruim 25000 belangstellenden, welke naar de grote heide waren gestroomd om de koene aviateurs gade te slaan. Er werden met veel succes schitterende kunstvluchten en een goed program van acrobatische aviatiek uitgevoerd. Voortdurend waren de piloten Ludwig Maier, Heinrich Moog en niet te vergeten Albert Diedrich, genaamd 'das Flieger-baby' met hun ranke vliegtuigen in de lucht."

De Eindhovensche en Meijerijsche Courant noteerde: "Wie echter dacht dat zo een vliegdemostratie op de Molenheide geen mensen meer trekken zou? Mis hoor, we hebben nog nimmer zo een drukte en belangstelling als op

gister voor die vliegsport gezien. Het aanwezige publiek op het goedgelegen terrein Molenheide werd geschat op 40 à 50.000 belangstellenden die met bewondering het luchtgebeuren hebben gade geslagen. Daartoe was reden. De roep over deze eminente Duitse vliegers had zich van Silvolde en Gilze-Rijen tot hier verbreid."



Foto van vliegdemostratie in 1931 in Silvolde met van links naar rechts: Resch, Maier, Sachsenberg, Diedrich, Moog en Schmitz.



Jumbo, de oudste nog bestaande fabriek van het voormalige Mierlo

Sjef van der Meulen was een rasechte ondernemer. Zijn smederij aan de Kerkstraat in Helmond groeide in het eerste kwart van de vorige eeuw uit tot een heuse vrachtwagen-fabriek, die later onder de naam Jumbo werd gevestigd aan de Mierloseweg in Mierlo-Hout. Het is de oudste nog bestaande fabriek van de voormalige gemeente Mierlo.

In 1886 startte Sjef van der Meulen in de Kerkstraat in Helmond een hoof-, grof- en kachelsmederij die hij later uitbreidde met een ijzerwinkel, wapenhandel en huishoudelijke artikelen. Na verloop van tijd groeide uit de smederij een fietsen- en motorhandel en daarna garagebedrijven.

Josephus Lambertus van der Meulen trouwde in 1888 met Wilhelmina Ansems en zo ontstond de

firmanaam Van der Meulen-Ansems. Aanvankelijk werden er personenauto's verkocht, maar omdat er ook behoefte was aan vrachtwagens, bouwde Van der Meulen personenauto's om tot vrachtwagens.

Daartoe werd de carrosserie in twee delen gezaagd. Het achterste gedeelte werd vervangen door een laadbakje. De laadcapaciteit van de vrachtwagen was echter te klein en daarom werd ook het chassis doorgezaagd en verlengd. De assen bleken te licht te zijn en daarom werd er een derde as tussen geplaatst die als een tandem-as bij het achteras werd aangebracht. De zaken liepen goed en de behoefte aan aanhangwagens nam sterk toe. Je kunt zeggen dat automotive Helmond ontstaan is in de smederij van Sjef.

In 1916 werd in Eindhoven aan de Vestdijk een "automobielzaak" geopend. De vier zonen van

Sjef van der Meulen begon met de bouw van vrachtauto's in Helmond aan de Kerkstraat. Het begin van automotive Helmond. Vanwege plaatsgebrek werd de productie in 1927 verplaatst naar Mierlo-Hout.



Sjef, Janus, Mathij, Jac. en Jan, vonden in de daarop volgende jaren hun plaats in diverse garagebedrijven aan de Vestdijk, Wal en Havenstraat in Eindhoven en aan de Kerkstraat in Helmond.

In de Kerkstraat was ook de werkplaats voor de productie van vrachtauto's. De ruimte werd echter te klein en op 28 mei 1927 verscheen in de krant Zuid-Willemsvaart het bericht dat Mathij van der Meulen uit Helmond, zoon van Sjef, de leegstaande textielfabrieksgebouwen met terreinen van de firma Baekers en Raymakers in Mierlo-Hout aan de Kruisstraat M 47 had gekocht. De Kruisstraat, later Helmondscheweg, heet tegenwoordig Mierloseweg.

De journalist schreef: "Gezien de goede reputatie welke de Jumbo's zich in hun kortstondig bestaan reeds mochten verwerven in den lande, twijfelen wij er niet aan of deze industrie zal in de toekomst aan vele nijvere handen werk verschaffen". Hij kreeg gelijk met zijn uitspraak. Tot op de dag van vandaag

zorgt het bedrijf, dat nog altijd op dezelfde plaats gevestigd is, voor de nodige werkgelegenheid. En dat dankzij innovatie, specialisatie en kwaliteit.

Jumbo Motor Company

De gebouwen van Baekers en Raymakers stonden al vanaf oktober 1923 leeg en zouden nu gebruikt gaan worden voor de productie van Jumbo "transportautomobielen". In juni 1927 verleende B. en W. van Mierlo een vergunning voor het inrichten "tot automobielfabriek met ondergrondse benzinebewaarpplaats met aftapinrichting".

Op 28 juli 1927 werd bij notaris Dericks in Eindhoven de Naamloze Vennootschap Jumbo Motor Company opgericht door Matheus Johannes Maria van der Meulen, koopman uit Helmond en zijn zwager Pieter Swinkels, bierbrouwer uit Lieshout. Het kapitaal van de vennootschap bedroeg f 5.000,-. Beide vennoten bezaten 10 aandelen van f 250,-. Van der Meulen werd directeur van

Op deze foto is de oudste voorgevel nog zichtbaar. Het bedrijf heette officieel: "N.V. Jumbo Motor Company. Nederlandsche fabriek van Trailers, Trucks en Tractors".



JUMBO



WETTIG GEDEPONEERD.

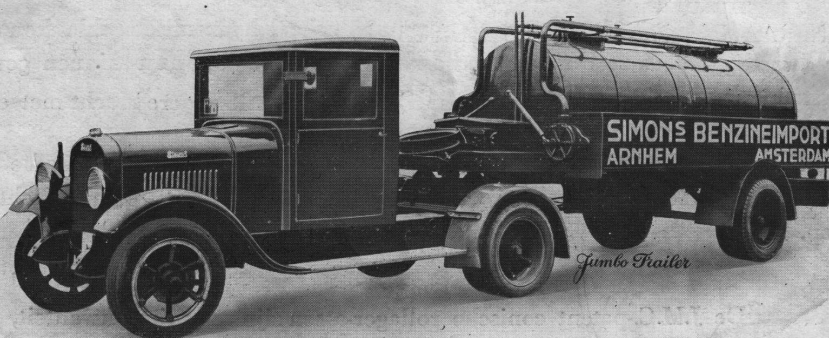
CATALOGUS

VAN

EENMAN-AANHANGWAGENS

MET AUTOMATISCHE AANKOPPEL-INRICHTING.

PATENT J. M. C.



FABRIKANTE:

N.V. JUMBO MOTOR COMPANY, HELMOND.

TELEFOON 457 (doorlopend).

Telegr.-Adres: JUMBOMOTOR, HELMOND.

Jumbo deed al vroeg aan marketing. Dit is het eerste blad van een 8 pagina's tellende folder.

Gevraagd Prima Bankwerkers en een Autogeenlasscher

N.V. Jumbo Motor-Company, Mierlo-Hout

Een personeelsadvertentie in de Zuid-Willemsvaart van 30 maart 1929.

de onderneming en Swinkels commissaris. De N.V. werd per 1 januari 1942 omgezet in een vennootschap onder firma. Mathij was de enige firmant en J. Hartman trad op als bedrijfsleider.

Bij de fabriek werd ook een directeurswoning gebouwd. Op 5 december 1928 vond de aanbesteding plaats van de villa, onder architectuur van de Helmondse architect Jan Magis. De laagste inschrijvers, met een bedrag van f 13.850,-, waren de Gebrs. Verhoeven uit Mierlo. In deze aanneemsom was elektriciteit, glas- en verfwerk niet opgenomen.

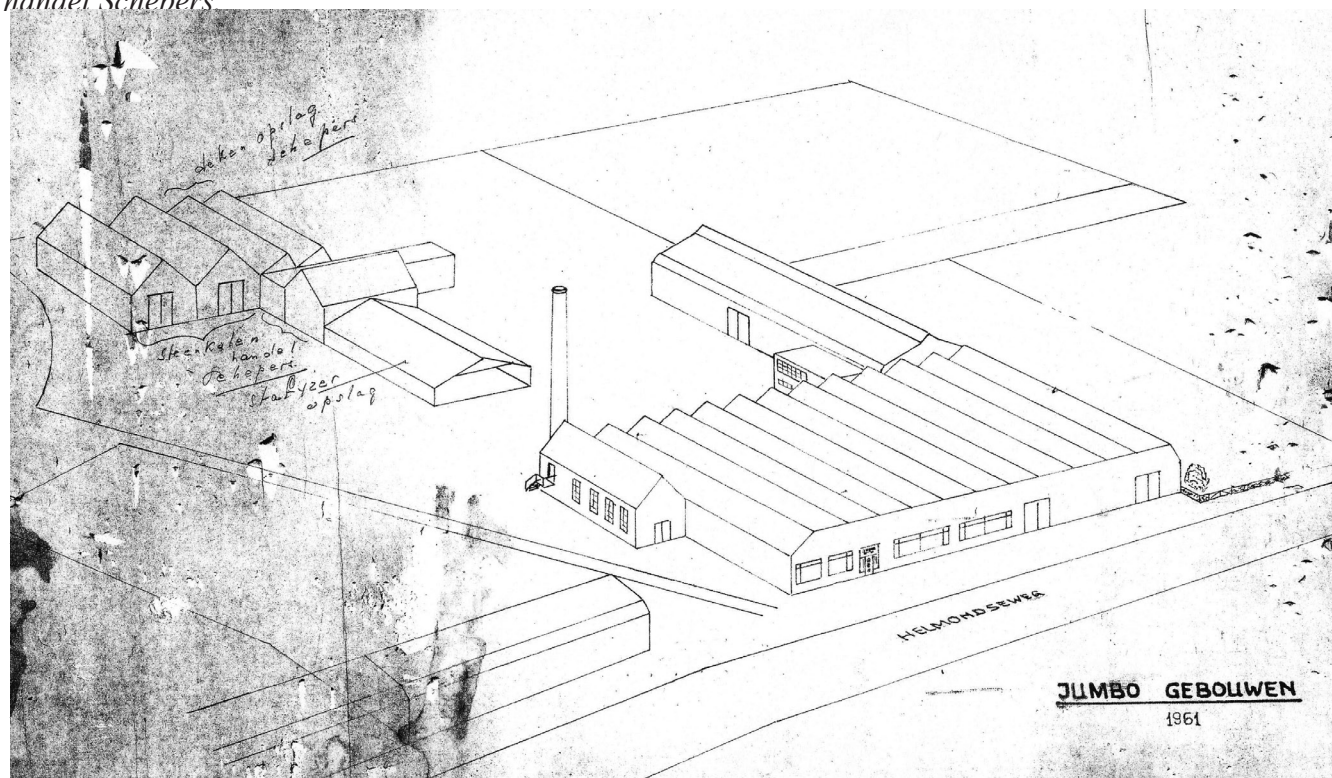
De zaken liepen goed bij Jumbo. Uit de aangifte voor bedrijfsbelasting blijkt dat in 1927, vanaf de start in juli gemiddeld 12 werknemers arbeid verrichtten voor Jumbo. In 1928 waren er dat gemiddeld 14 en in 1929 steeg het aantal naar 39. De fabriek kreeg meerdere malen vergunning om het personeel te laten overwerken.

Herinneringen

Gerrie van der Burgt, geboren in 1935, woonde tijdens de Tweede Wereldoorlog aan de Helmondseweg. Hij zette de volgende herinneringen op papier.

“In de 2^e Wereldoorlog werd de Jumbo gevorderd door de Duitsers die er een onderhouds- en reparatiebedrijf voor hun voertuigen in onderbrachten. In de villa naast de fabriek woonde toen, volgens mij, een hoge Duitse officier die de leiding had over het bedrijf. Het bedrijf werd door de Duitsers goed afgeschermd en door de Landwacht en SS bewaakt, zeker op het einde van de oorlog. Herhaalde malen werden er op de Helmondseweg zogenaamde “spertijden” ingevoerd, dat wil zeggen dat je vanaf b.v. 19.00 of 21.00 uur niet meer op straat mocht komen. Ik kan mij herinneren dat, als toch iemand op straat kwam, er vanaf de Jumbo geschoten werd. Na de Tweede Wereldoorlog is de aanhangwagenfabriek weer verder gegaan onder leiding van Van der Meulen en naar ik meen met succes. De latere directeur, een zoon van Van der Meulen, kwam in de villa naast de fabriek wonen. Later heeft familie de Jager in de villa gewoond, de heer de Jager was directeur van de AMRO-bank in Helmond. Daarna woonde volgens mij weer de directeur van der Meulen in de villa”.

Tot 1961 zag de Jumbofabriek er zo uit. Eén gedeelte van de gebouwen was verhuurd aan steenkolenhandel Scheners



Na de oorlog

Tijdens de oorlog bouwde Jumbo nog wel enkele opleggers voor de civiele markt, maar door een gebrek aan materialen was dat heel weinig.

Op 1 augustus 1946 kwam Lambert van der Meulen sr. (1924-2005), zoon van Mathij in de zaak. Na de afronding van zijn technische studie begon hij op de tekenkamer en kwam kort daarna in de bedrijfsleiding. In 1952 trok vader Van der Meulen zich terug uit de zaak en nam zoon Lambert de leiding over.

Na de oorlog hield de onderneming zich bezig met de bouw van carrosserieën en aanhangwagens. Het land werd overspoeld met Amerikaanse en Britse vrachtwagens, waar veel aan moest gebeuren. In sommige gevallen moesten ze verlengd worden of er moest er een laadbak op gemaakt worden.

Onderdelen waren aanvankelijk niet te krijgen, alleen ijzer. Jumbo moest alles zelf maken: de assen, de remtrommels en -cilinders, ketels, veren, ventielen, enz. De vraag naar 5- en 6-tons aanhangwagens en 10 tons opleggers was groot.

Gelukkig kon men vanaf de jaren vijftig weer onderdelen betrekken van gespecialiseerde bedrijven, hetgeen de kwaliteit ten goede kwam. De markt stelde steeds hogere eisen aan de aanhangers: het draagvermogen en de snelheden

moesten hoger. In de loop van de jaren vijftig groeide de capaciteit naar 16 ton en hoger. In 1954 ontwikkelde Jumbo een nieuw type aanhanger, waarop in bijna alle West-Europese landen octrooi werd verleend. De laadvloer lag 12 à 20 cm lager dan bij concurrerende wagens, een groot voordeel in de tijd waarin er nog met de hand geladen moest worden. Bovendien kon men veel meer vervoeren, soms 10% tot 25% meer. De specialiteit van Jumbo was en is het leveren van maatwerk.

Belangrijke klanten waren de aan de familie gelieerde bierfabrikanten Bavaria en Grolsch. Oprichter Mathij was getrouwd met een dochter van bierbrouwer Swinkels; zijn zoon Lambert met een dochter van bierbrouwer De Groen.

Maar het zijn niet alleen de vrachtwagens van deze bierbrouwers die het logo van Jumbo op hun aanhangers voeren. Tal van vervoersbedrijven vormen een rijdende reclamekaravaan door binnen- en buitenland.

Interne bedrijfsopleiding

In de jaren 50 startte Jumbo met een interne bedrijfsopleiding. Jongeren met een, zoals het toen heette, ambachtsschooldiploma konden het leerlingstelsel volgen. Er was een speciale leerruimte ingericht waar zij in de voormiddag onder leiding van een werkmeester allerlei soorten werkzaamheden aanleerden. 's Middags werkten zij in de fabriek waar zij begeleid werden door een volwaardige werknemer. In hun vrije tijd moesten

Zowel de vrachtauto's van Bavaria als van Grolsch rijden al van oudsher door binnen- en buitenland.



zij alles op papier uitwerken en voorzien van de nodige tekeningen. Deze opleiding duurde twee jaar.

Kernwoorden

In 1975 bouwde Jumbo een aanhangwagen met luchtvering waarmee goederen veiliger en sneller vervoerd konden worden. De vraag naar dit type was zo groot dat alle aanhangwagens met luchtvering werden uitgevoerd. Het bedrijf besteedde veel aandacht aan research en development om de concurrentie het hoofd te bieden. Kernwoorden in het beleid van het bedrijf van Lambert van der Meulen waren: innovatie, specialisatie en kwaliteit. Het leveren van maatwerk aan de individuele klant.

Eind 1992 raakte het bedrijf in de problemen omdat orders uitbleven. Dat was het gevolg van herziene Europese regelgeving waardoor een groot aantal transportbedrijven de afgelopen jaren overgegaan was naar nieuwe aanhangers en opleggers en die vervroegde vervanging was tot een einde gekomen. Jumbo moest 19 van de 62 werknemers ontslaan. De directie en de industriebond FNV stelden in goed overleg een sociaal plan op voor de ontslagen werknemers. De maatregelen hadden hun effect. Enkele jaren later lag het werknemersaantal weer op het oude niveau.

Jubilea.

Op 1 augustus 1996 was het 50 jaar geleden dat Lambert van der Meulen in dienst trad bij Jumbo. Hoewel hij de pensioengerechtigde leeftijd al lang gepasseerd was, kon hij zijn bedrijf niet loslaten. Zijn vier zonen Lambert, Marc, Rob en Ivo werkten ook in het bedrijf. Samen vormden zij de directie. Dit gouden jubileum was voor de jubilaris geen

aanleiding op met werken te stoppen. Jumbo moest zoals hij dat noemde “slimmer, sneller en beter zijn dan de concurrentie” en daar wilde hij zijn steentje aan blijven bijdragen. Lambert jr., geboren in 1956, is momenteel directeur/eigenaar van Jumbofabriek van aanhangers en opleggers B.V. (Groep Jumbo Groenewegen). Hij vierde in januari 2016 zijn 40 jarig jubileum. Broer Rob werkt er als hoofdconstructeur.

Door de economische crisis in het begin van de 21^e eeuw kreeg de transportsector zware klappen, hetgeen grote gevolgen had voor de 25 trailerbouwers in Nederland. In ruim één jaar tijd gingen er tien failliet. Ook Jumbo ontkwam niet aan de crisis. In 2011 is Jumbo een fusie aangegaan met Groenewegen in Etten-Leur, een fabriek van standaard- en ferry-trailers. Dit bedrijf was overgenomen door Standaard Investment (SI) Amsterdam en had een productielocatie in Tesanj Bosnië Herzogewina. Het bedrijf in Etten-Leur is verplaatst naar Helmond. In 2014 is er een overeenkomst met SI gesloten waarbij Jumbo de gehele groep in handen kreeg en nu verder gaat onder de naam Groep Jumbo Groenewegen. De onderneming voert de merken Jumbo voor het maatwerk en Groenewegen voor de standaard- en standaard-plus trailers. De productie van trailers in Bosnië gebeurt onder de merknaam Machines en is de afgelopen jaren verder uitgebouwd. De producten worden hoofdzakelijk in de Benelux, Engeland, Duitsland en Zweden afgezet, de specials in Afrika en het Midden-Oosten.

Bij de nieuwe Groep Jumbo Groenewegen werken 185 mensen die gezamenlijk goed zijn voor een omzet van 15 miljoen euro.

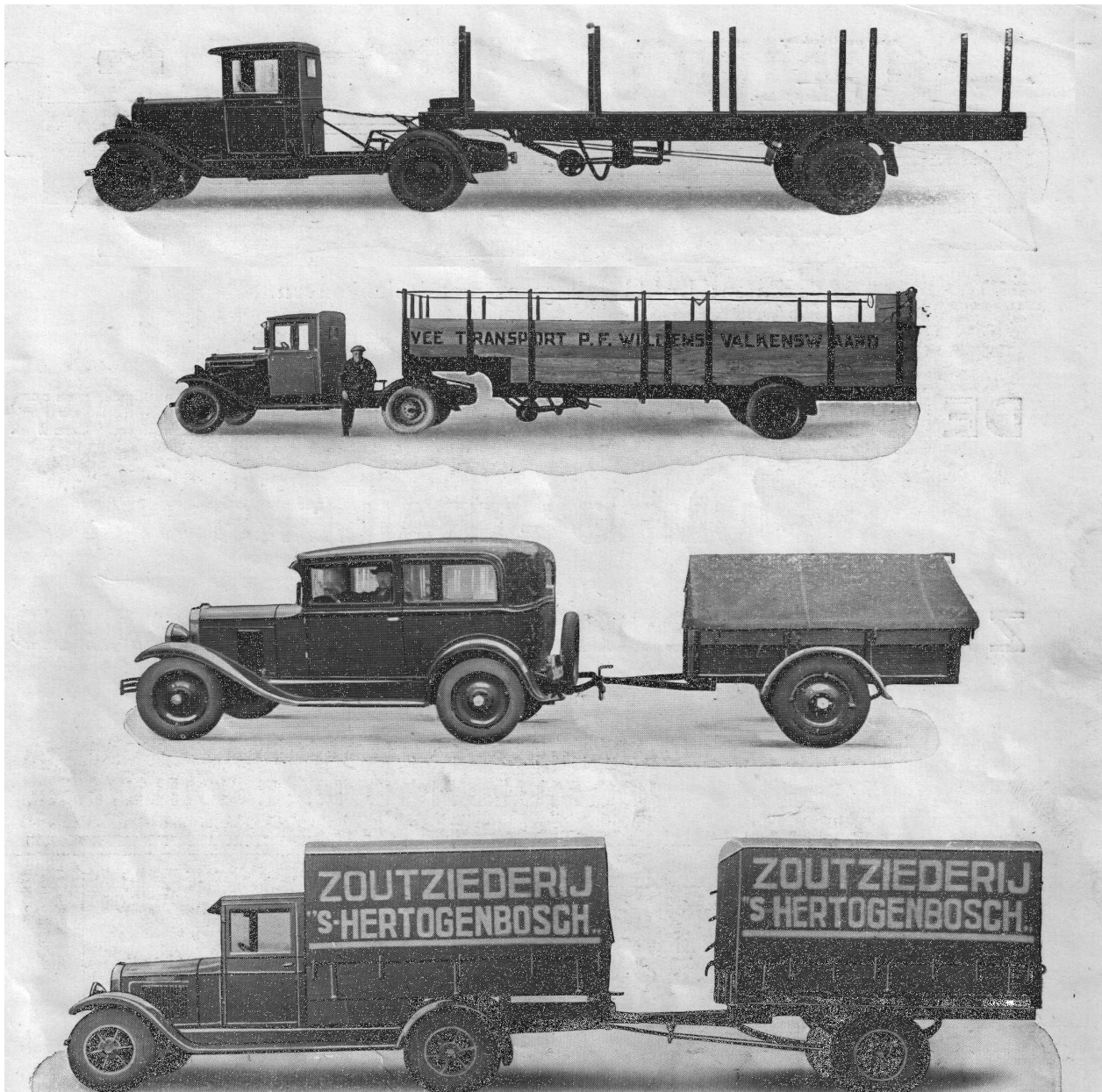
THEO DE GROOF

Een kijkje in de werkplaats in het verre verleden.



Het huidige bedrijf: Jumbo Groenewegen.





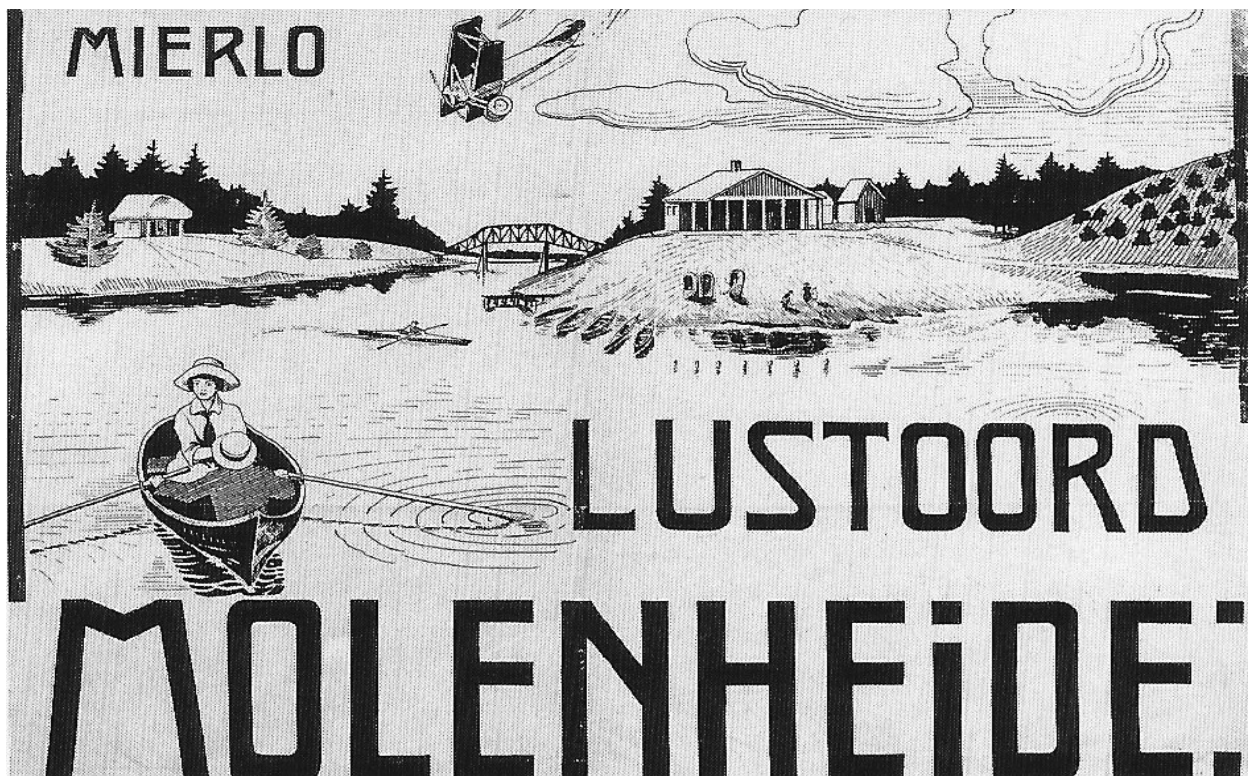
Een vrachtauto op maat. Voor ieder wat wils.

BIJLAGE 1

Transport en communicatie 100 jaar geleden

Rond de eerste Wereldoorlog vervoerde Jumbo goederen voor een Helmondse textielfabriek naar Berlijn. Chauffeur Veenhuizen en zijn bijrijder vertrokken met een vrachtauto en aanhanger. Hoe lang de reis zou gaan duren was niet precies bekend, maar toen ze in Helmond na een paar maanden nog niets gehoord hadden begon men zich ongerust te maken. Men slaagde er niet in de chauffeurs op te sporen. Na vier maanden kreeg Van der Meulen bericht uit Enschede dat zij aangekomen waren bij de grens en op weg waren naar Helmond. Na aankomst konden Veenhuizen en zijn bijrijder

hun verhaal doen. Tot in Duitsland verliep de reis voorspoedig, maar toen de vrachtauto met aanhanger een “berg” over moest bleek de motor te zwak. Er zat niets anders op dan de aanhanger beneden te laten staan en eerst de vrachtauto naar boven te rijden. Vervolgens werd deze afgeladen en kon men de volgeladen aanhanger naar boven rijden, waarna ook de vrachtauto weer geladen werd. De bergen werden hoger en hoger, waardoor ook een beladen aanhanger te zwaar was om naar boven te rijden. Dat betekende dat de aanhanger beneden afgeladen moest worden en de vrachtauto eerst de lading naar boven moest brengen. Een tijdrovend karwei, los van alle banden, kleppen en zuigers die onderweg vervangen moesten worden!



Lustoord Molenheide trok begin jaren 20 van de vorige eeuw veel bezoekers.

BIJLAGE 2

Sjef van der Meulen gaf Helmond de fiets, Eindhoven de auto en Mierlo het vliegtuig

Jos. L. van der Meulen startte in Helmond met een smederij. Hij was zeer geïnteresseerd in de techniek, een echte man van de praktijk. Hij bouwde voor zichzelf een vélocipède met een voorwiel van ongeveer 120 cm en een achterwiel van 40 cm, een fiets met massieve banden. Hij nam fietsen op voorraad, later ook motoren en auto's. Van hem wordt wel gezegd dat hij Helmond leerde fietsen.

Voor de tweede Wereldoorlog openden Sjef en zijn zonen een drietal garages in Eindhoven waar merken als Citroën, Plymouth, Chrysler, Studiebaker, Oldsmobile, Buick, Bedford, Dodge, Renault, enz. verkocht werden.

Mierlo kent hem van de vliegdemonstraties op Molenheide. In 1919 kocht hij samen met de Helmondse ondernemers Van Nunen en Schulte 48 ha grond op Molenheide waar "Lustoord Molenheide" ontstond. Het Galgenven werd uitgediept, er kwam een strand met restaurant. Er werd een vliegveld met hangar aangelegd en enkele vliegtuigen gekocht voor vliegdemonstraties en rondvluchten. De rondvluchten en demonstraties

trokken duizenden mensen die van heinde en verre kwamen. Mierlonaren genoten vanuit hun achtertuin gratis mee en de horeca deed goede zaken. In 1922 moest het lustoord sluiten. Het bleek financieel niet haalbaar.

Bronnen

BHIC 's-Hertogenbosch.
Archief Handelsregister Kamer van Koophandel en Fabrieken te Eindhoven
Dossier 5752.
RHC-Eindhoven.
Archief gemeente Mierlo, 1811-1932.

Archief Jumbo, Helmond.
Jumbo. L.J.M. van der Meulen. Mierlo-Hout, 1960.
Peelland Perspectief. 1996, 2^e jaargang, nr. 4.
Josephus Lambertus van der Meulen en Wilhelmina Hendrika van Ansem, een levensverhaal, samengesteld uit herinneringen van kleinkinderen.
Kranten: Zuid Willemsvaart, Eindhovens Dagblad.
Informatie van: Lambert en Rob van der Meulen, Helmond. Jan van der Meulen, Eindhoven. Gerrie van der Burgt, Breda.

Kindse Pauwels moest het Apostelhuis verlaten

Niet elke behoeftige oudere man kon terecht in het door kardinaal Van Enckevoirt gefinancierde Apostelhuis in Mierlo-Hout. Men moest zich inkopen en zijn eigen bed meenemen. Dat werd geregeld voor Pauwels Henricx van Stiphout, maar hij moest het tehuis weer verlaten omdat bleek dat hij kinds was.

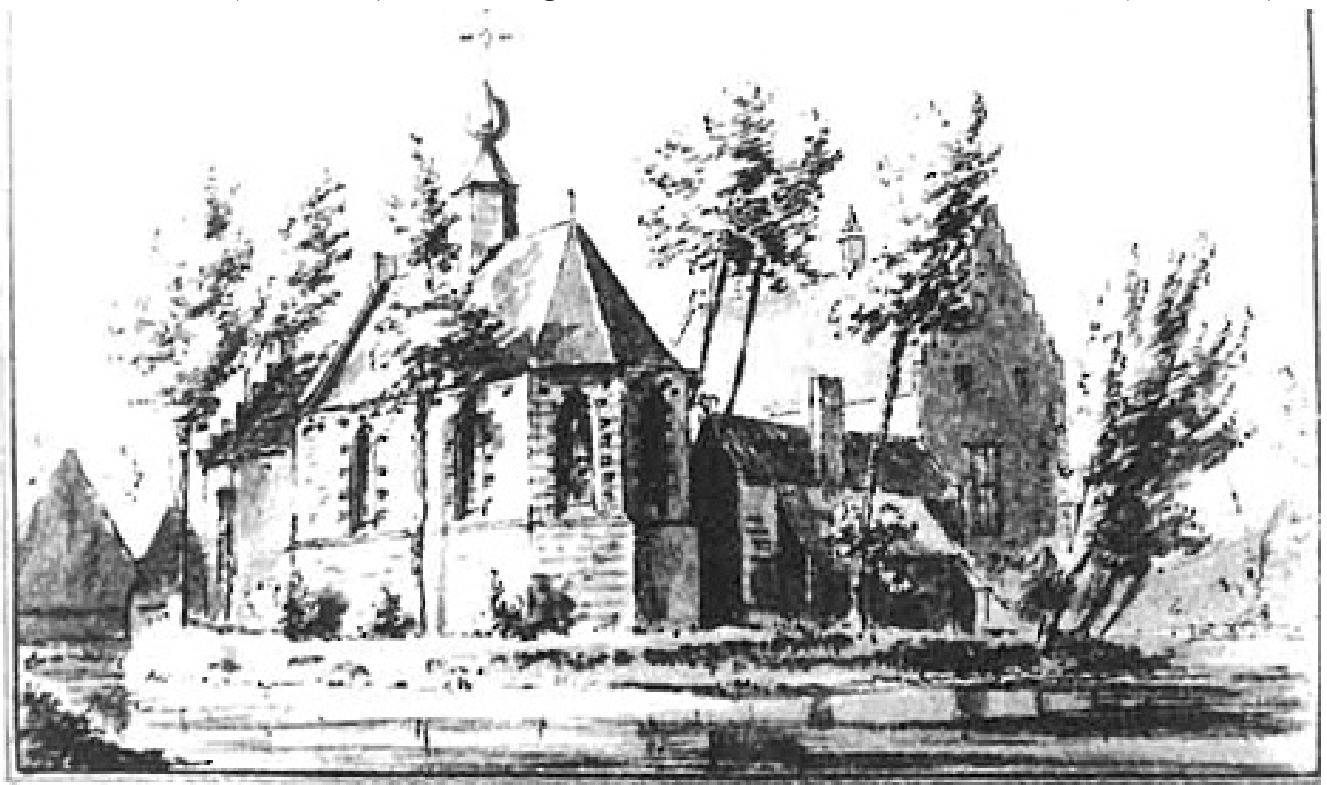
Namen zeggen iets over personen of zaken. Aan nieuwe wijken of straten worden in toenemende mate historische namen gegeven om het eigene van een bepaalde plaats uit te drukken. Dikwijls zijn dat dan oude veldnamen. Soms komen daarbij ook wel onpraktische namen, voorzien van een onmogelijke ouderwetse spelling, uit de bus. Het is dus zaak om bij het vaststellen van nieuwe namen voor straten of wijken een goede afweging te maken.

Apostelhuis is zo'n historische naam, destijds gegeven aan een van de kleinere bestemmingsplannen

van Helmond. Het gebied wordt ingesloten door de Goorloop, de spoorlijn en de Mierloseweg. Vroeger stond daar een tehuis voor behoeftige arme mannen boven de vijftig jaar, twaalf in getal; vandaar Apostelhuis. De bekende kardinaal W. van Enckevoirt had in 1531 drieduizend gulden geschonken om de instelling nabij zijn geboortehuis op te richten. Het tehuis kwam in 1537, pas drie jaar na zijn dood te Rome, gereed. Zusters hadden er de zorg voor de bediening terwijl een provisor of rentmeester de materiële zaken behartigde. Bij het Apostelhuis hoorde ook een kapel waar een priester elke dag de mis moest lezen voor de zielenrust van de stichter van het huis. Op het eind van de achttiende eeuw is de kapel afgebroken. Het vervallen Apostelhuis werd na 1874 gebruikt als boerderij waarvan de bedrijfsresultaten voor de stichting bestemd waren. De oude mannen werden enige tijd bij particulieren en sinds 1881 in het Liefdegesticht te Mierlo verpleegd.

Men kon vroeger niet zo maar in het Apostelhuis worden opgenomen; daarvoor had men geld nodig om zich in te kopen. Een Helmondse notariële akte vermeldt dat "mr. Jan Barthols van Kessel als rector van den Apostelhuys van Enckevoert, tot Mierloe gelegen, op den 23 july 1607 tot enen apostel hadde ingenomen Pauwels Henricx van Stiphout".

Het Apostelhuis in Mierlo-Hout. De tekening is vermoedelijk in 1730 gemaakt door topografisch tekenaar Abraham de Haen (1707-1748), een leerling van de bekendere tekenaar Cornelis Pronk (1691-1759).



Willem Henricx had destijds de zaken voor zijn broer Pauwels contractueel geregeld. Voor de som van tweehonderd gulden was Pauwels opgenomen: honderd gulden in contant geld, het resterende bedrag in twee termijnen van vijftig, namelijk de ene met Pasen en de andere met Bamis (1 oktober) te voldoen. De nieuwe bewoner moest zelf zijn bed met toebehoren meebrengen.

Na een paar jaar ontstonden er met apostel Pauwels evenwel moeilijkheden. Toen kwam uit dat hij "Godt betert, sijn sinne nyet wel machtich en was, daeraff de voers. rectoer egeen kennisse van hadde, ende dat hij alsoo onbequaem bevonden wierdt om metten anderen apostelen te leven of te wonen". Hij was dus waarschijnlijk kinds. De rector van het Apostelhuis en Willem Henricx, de laatste tevens vergezeld door diens broer Ysbout, kwamen nu op 28 augustus 1608 met notaris A. Brouwers in het huis van Wijnant Peters van Amstel in Helmond samen om een minnelijke schikking voor hun broer Pauwels te treffen. Ze werden het erover eens dat Pauwels het Apostelhuis zou verlaten en dat hij "sijn bedde, kisten ende anderen meublen" mee mocht nemen, wat echter niet volgens de huis-

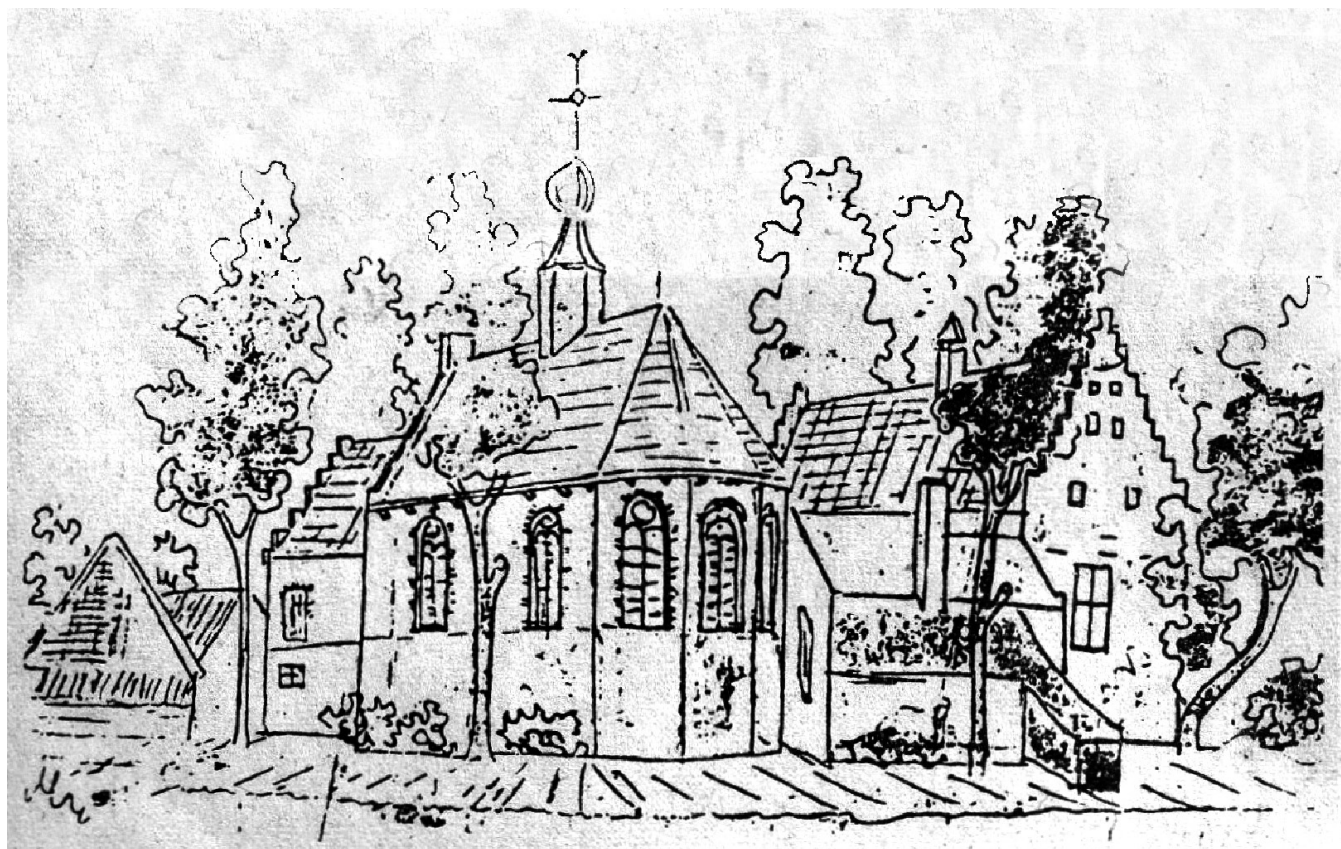
regels was. De voorschriften luiden namelijk dat alle ingebrachte goederen tot beschikking van het huis zouden blijven. Omdat de rector medelijden met zijn apostel had mocht Pauwels tegen betaling van tien gulden zijn spullen toch behouden en werd hem het nog verschuldigde bedrag van honderd gulden kwijtgescholden.

Zo gingen de rector en de gebroeders Willem en Ysbout Henricx tevreden uiteen. De kindse apostel Pauwels moest "sijn domicilie elders nemen, daer 't hem oft sijn voers. vryenden gelieven sal". Het lijkt niet overdreven te veronderstellen dat hij, gezien de ellendige sociale tijdsomstandigheden in deze streek door de Tachtigjarige Oorlog, een bijzonder onzekere oude dag tegemoet gegaan is.

SJAAK DE WAAL

Bron: Regionaal Historisch Centrum Eindhoven. Collectienummer A -2042 (Notarissen Helmond, 1595-1935). inventarisnummer 4 (28 augustus 1608). Documentatie Helmond 2.6.4 (stukken over het Apostelhuis).

Het Apostelhuis, hier getekend door een onbekende tekenaar, bestond sinds 1537. De stichting was van vroeger datum. In de 18de eeuw is de vervallen kapel afgebroken, in later tijd de rest. Bejaarden werden vervolgens in Mierlo-dorp verzorgd.

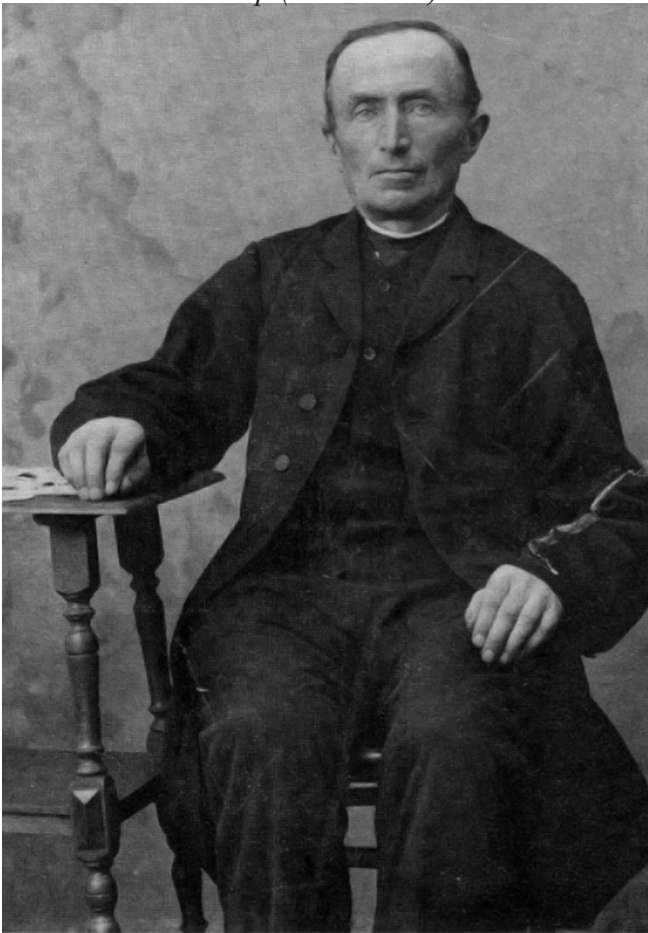


Hoe dichterbij de calvarieberg hoe duurder het graf op 't Hout

Nadat Mierlo-Hout in 1884 los van Mierlo een zelfstandige parochie was geworden en er een noodkerk werd gebouwd, kreeg het ook een eigen begraafplaats. Doden werden er naar rang en stand begraven. Hoe dichterbij de calvarieberg, hoe hoger de kosten waren. Al gauw werd het kerkhof te klein en moest het worden uitgebreid. Omdat steeds meer mensen tegenwoordig kiezen voor cremen heeft het sinds 1995 ook een urnenmuur.

Tot de Mierlose rooms katholieke parochiegemeenschap behoorde tot 1884 ook Mierlo-Hout. Omdat de Houtse gelovigen geheel waren aangewezen op Mierlo en omdat de gemeenschap steeds groter werd wilden ze graag een eigen parochie stichten.

Antonius van Gennip (1853-1926)



Antoon van Gennip nam in 1880 het initiatief om daartoe een eerste brief aan de toenmalige bisschop Godschalk van 's-Hertogenbosch te richten. Hierin gaf hij de wensen van de Houtse bevolking weer. Zijn actie kreeg uiteindelijk het gewenste resultaat. In 1883 benoemde de bisschop kapelaan Nicolaas van de Elsen uit de Helmondse Sint Lambertusparochie tot eerste pastoor van de Sint Luciaparochie in Mierlo-Hout. Hij werd tevens bouwpastoor van het nog op te richten kerkgebouw.

De grond voor kerk en pastorie was van Martinus van Hoof. Bij de benoeming van pastoor Van den Elsen was hij pas overleden. Op voorwaarde dat de Houtse kerk zou worden gesticht had hij de grond en 500 gulden aan de kerk van Mierlo vermaakt. Hiervoor moesten wel ieder jaar zes gezongen jaargetijden voor de overleden familieleden en voor Martinus zelf worden gedaan.

Nu de locatie bekend was, de grond in het bezit was van het voorlopige kerkbestuur, de bouwpastoor benoemd, de toestemming van de bisschop verkregen en er bovendien al veel geld was toegezegd, kon er begonnen worden.

Noodkerk en begraafplaats

Het oprichten van een noodkerk was de eerste opdracht die pastoor Van den Elsen samen met de gelovigen wist te realiseren. Op 19 maart 1884 (Sint Jozefdag) werd begonnen met het metselwerk. Het was de hele zomer mooi weer zodat er flink doorgewerkt kon worden. Met hulp van vele parochianen ging het bouwen in recordtijd en kon op 1 september 1884 de noodkerk in gebruik worden genomen. Nu de parochie was gesticht en de noodkerk er stond, was het van belang de overledenen in Houtse aarde te begraven. Juist achter de noodkerk en pastorie van 't Hout had het Mierlose kerkbestuur een stuk grond in eigendom. Met toestemming van de bisschop mocht het verkocht worden, nadat eerst was uitgezocht hoe het met het vruchtgebruik was geregeld. Dat was in handen van A. Branten. De grond werd door pastoor Van den Elsen voor 1100 gulden aangekocht. Een gedeelte werd bestemd tot

begraafplaats. Branten behield volgens een verklaring het vruchtgebruik van de opstaande bomen. Het geld ging naar het kerkbestuur van Mierlo. Het verworven perceel werd opgeknapt en ingericht als kerkhof.

Klassenverdeling

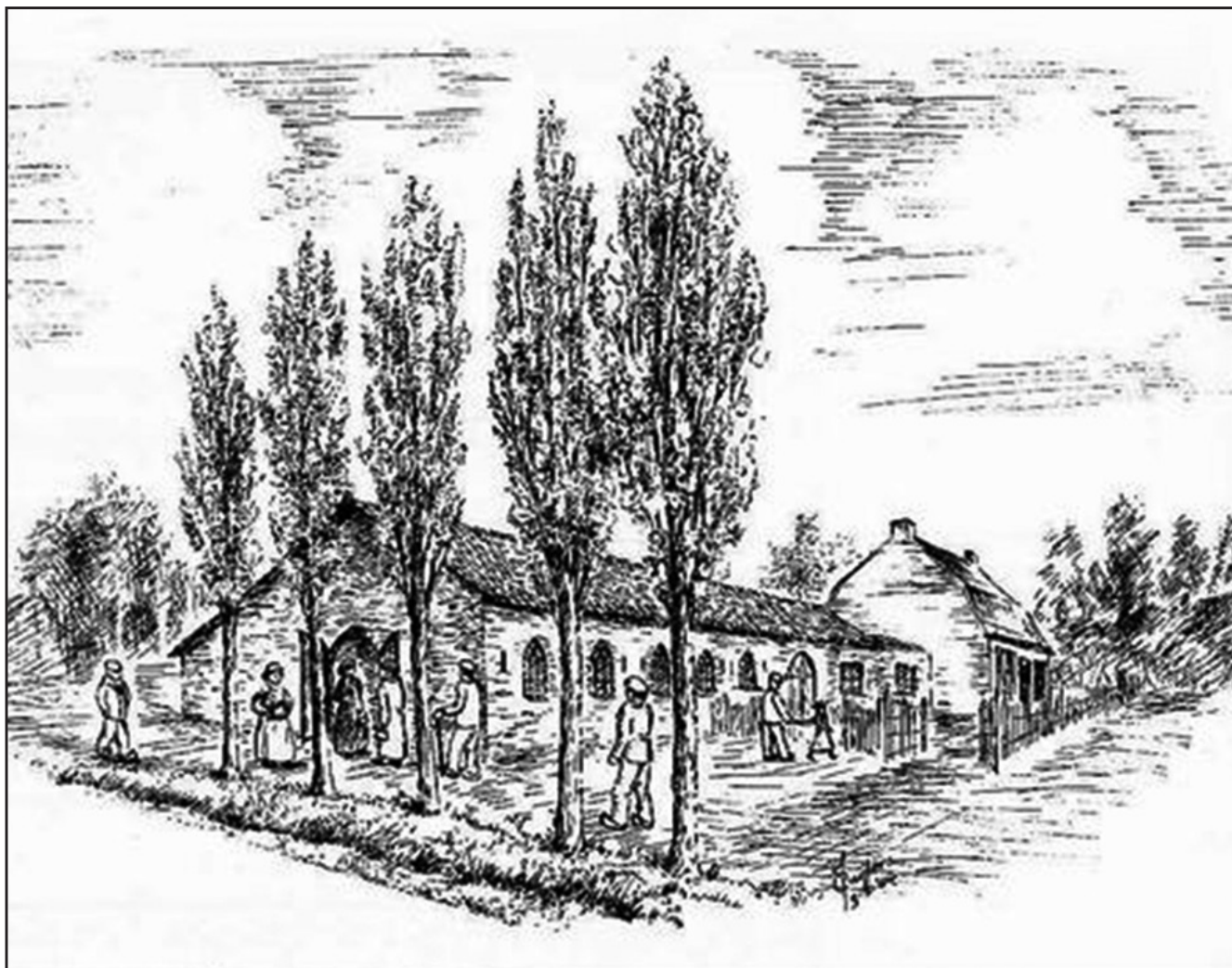
Het kerkhof bracht natuurlijk kosten met zich mee. Om geen financiële problemen te krijgen werd besloten om een klassenverdeling te maken bij begravenissen. Nabestaanden moesten naar gelang de plek van teraardebestelling een bijdrage betalen. In het begraafboek is te lezen dat aan de kant die grensde aan de pastorietaan de mannen werden begraven. De vrouwen werden, gescheiden van de mannen, aan de andere zijde van het kerkhofpad ter aarde besteld.

Aan twee perken, gelegen voor de calvarieberg en bestemd voor begravenissen van volwassenen, werd de status eerste klas toegekend. Het eerste gedeelte van het daarop volgende perk was tweede klasse. De hier weer opvolgende perken kregen het stempel derde, vierde en vijfde klasse.

Twee perken achter de calvarieberg werden voor kinderlijkjes bestemd. Bij begravingen werd voor kinderlijkjes eerste klas 5 gulden betaald: 2,50 gulden voor de kerk en 2,50 gulden voor de celebrant. Voor de tweede klas was het 3 gulden, waarvan 2 voor de celebrant en 1 voor de kerk. Voor derde klas was dit 1 gulden, 80 cent voor de kerk en 20 cent voor de celebrant.

De plek tussen de hagen was voor ongedoopte kinderen die waren overleden. Hier werden ook ketters, zwervers, zelfmoordenaars en ongelovigen begraven.

Hulpkerk uit 1884 uit gegevens van het Kadaster en herinneringen van oude Houtenaren. De huisjes welke er destijds voor stonden zijn voor de duidelijkheid weggelaten.





Bouwpastoor Nicolaas van den Elsen van Mierlo-Hout
Aflaat

Nadat het kerkhof was ingericht kon pastoor Van den Elsen het op 26 september 1884 plechtig inzegenen. Op 29 oktober werd Petrus van de Ven als eerste Mierlo-Houtenaar op het nieuwe kerkhof begraven. Evenals Wilhelmus van Lierop, Justina van der Velden, Helena Gruijters, Henrica Kolenburg en Henricus Swinkels werd hij 'eerste klas' begraven. De 'eerste klassers' werden in een boog rond de calvarieberg midden op het kerkhof ter aarde besteld.

Op de calvarieberg stond een levensgroot kruisbeeld met daarop een fraai beeld van de gekruisigde Christus die wakend over de begraafplaats keek. Het beeld was vervaardigd van (giet)ijzer en heeft er vele tientallen jaren gestaan. In een bul van het episcopaat van bisschop Godschalk d.d. 17 juni 1887 no. 1528 werd bevestigd dat gelovige zielen door het eenmaal daags bidden van vijf Onzevaders en vijf Weesgegroeten bij het crucifix op de begraafplaats, een aflaat te verdienen was van vijf jaren.

Ongeveer een jaar na de inzegening van het kerk-

hof werden de kerkhofmuur en de toegangspoort gebouwd, alsook een schansmuur. De totale kosten hiervan bedroegen 800 gulden.

Na 1894 werden de uitvaartkosten opnieuw berekend en hogere tarieven gehanteerd:

Uitvaart derde klas 35,50 gulden, plus 1,50 gulden voor het zondagsgebed en 17,10 gulden voor de maandstonden. Totaal 54,10 gulden.

Bij uitvaart tweede klas 35,50 gulden plus 1,50 gulden voor het zondagsgebed en 2,50 gulden voor het koor en 17,10 gulden voor de maandstonden. Totaal 96,10 gulden.

Voor een uitvaart eerste klas moest men 100 gulden gaan betalen, plus 1,50 gulden voor het zondagsgebed, 2,50 gulden voor het koor en 17,10 gulden voor de maandstonden. Dit was bij elkaar opgeteld 121 gulden en 10 cent.

Als men bij een uitvaart rouwversierselen en/of de grote luchters wilden gebruiken werden de kosten verhoogd met 10 gulden extra voor de kerk.

Pastoor Van den Elsen die 72 jaar oud was en veel van zijn krachten had gegeven aan de opbouw van parochie, kerk en kerkhof overleed op 15 september 1917. Hij werd begraven in het middelste graf van de oude calvarieberg. Op de grafsteen staat thans nog te lezen: "Ik heb een huis gebouwd ter eere van den Heer, en de heerlijkheid zijner woonplaats bemind". Ps. XXXV, 8. "Mijn dierbaar volk vergeet mij niet en bid voor mij". Esth.IV.

Uitbreiding

In 1928 werd het kerkhof te klein en moest het dringend uitgebreid worden. Hiervoor werd door pastoor Strijbosch een aangrenzend perceel grond aangekocht voor de prijs van 7500 gulden. Met vereende krachten werd het perceel in gereedheid gebracht.

In oktober deelde de pastoor de bisschop mede dat hij zich erg ziek voelde en moeilijk zijn normale werk kon blijven verrichten. Hij vroeg toestemming een groot deel van zijn werk aan de kapelaan te mogen overdragen. Ook vroeg hij de bisschop speciaal voor hem te bidden zodat hij in redelijke gezondheid nog enkele jaren tussen zijn geliefde parochianen mocht blijven leven.

Helaas mocht dit niet zo zijn. Juist toen de uitbreiding van het kerkhof klaar was, overleed pastoor



Op de hoek is het marmeren kruisbeeld te herkennen dat Pastoor Verhoeckx in 1935 cadeau kreeg. Links hier van en moeilijk te herkennen een aansluitend hek.

Strijbosch in 1929 in het huis van zijn zus in Best. Hij werd op 18 november als eerste op het nieuwe gedeelte juist naast de poort begraven.

Om de kosten te dekken werd er in 1930 weer een nieuwe berekening voor een uitvaart gemaakt, zijnde 250 gulden. Dezelfde uitvaart, waarbij op zeven opeenvolgende dagen daarna een gezongen mis werd opgedragen, bedroeg 300 gulden.

Op 21 en 26 mei 1935 werd het 25-jarig priesterfeest van pastoor Verhoekx gevierd. Bij deze gelegenheid werd door de parochianen een monumentaal kruisbeeld met een aansluitend hek geschonken. Het kruisbeeld werd geplaatst in het verlengde van de kerkhofmuur aan de Slegersstraat en op de hoek van de Hoofdstraat. Het in marmer uitgevoerde kruisbeeld is later verplaatst naar de afscheidsplaats op het kerkhof.

Urnenmuur

Omdat steeds meer parochianen ervoor kiezen om na hun dood gecremeerd te worden, besloot het

parochiebestuur in 1995 tot het bouwen van een urnenmuur. Een jaar later werd de eerste urn geplaatst. Ook werd er een monumentje voor doodgeborenen opgericht.

In oktober 2004 werd de calvarieberg geruimd. Bij het afgraven werd een levensgroot Christusbeeld zonder armen gevonden. Het parochieel archief maakt duidelijk dat het gevonden beeld de crucifix uit 1887 moet zijn. Waarschijnlijk heeft het bij de herinrichting van het kerkhof het veld moeten ruimen en werd het daarbij beschadigd. Omdat het gevonden beeld gezegend was, moest het ofwel verbrand ofwel begraven worden. Er werd gekozen voor begraven, maar waar dat is gebeurd is niet duidelijk.

Na de afgraving van de calvarieberg is dit stuk van het kerkhof bestraat en ingericht als ontmoetings- en afscheidsplaats. Op de eerste zondag in november 2004 werd na een plechtige mis deze fraaie plaats ingezegend en in gebruik genomen.

RINIE WEIJTS

Pastoor Strijbosch 1871 - 1929



Pastoor Verhoeckx (1884 – 1965)





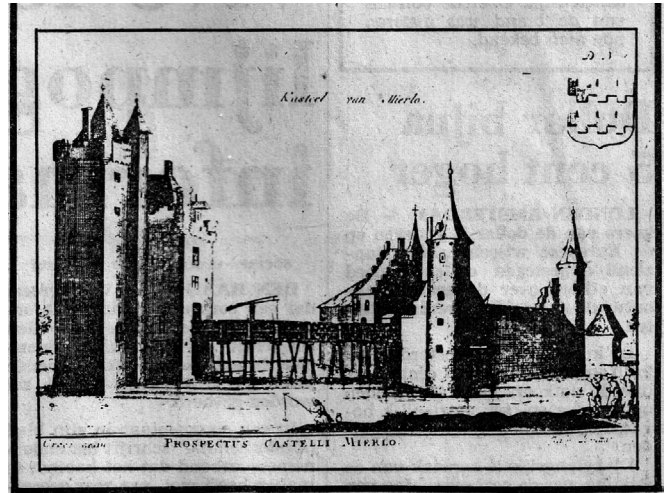
Zes wijzen bepaalden dat 't Hout bij Mierlo hoorde

Sinds 1968 hoort 't Hout niet meer bij Mierlo maar bij Helmond. Maar hoe kwam het dat 't Hout aan Mierlo werd toegerekend? Daar was in 1706 een getuigenis voor nodig die zes invloedrijke Mierlonaren aflegden op verzoek van Barbara van Scherpenzeel, vrouwe van Mierlo.

Mierlo-Hout, Helmonder Hout, 't Hout: drie verschillende namen voor een gebied dat sinds 1 januari 1968 als stadsdeel bij Helmond gevoegd is. De eerste benaming zal men in oude archiefstukken zelden aantreffen, de tweede iets vaker, maar praktisch altijd is het 't Hout. Met deze laatste term duidt de autochtone bevolking gewoonlijk ook zelf haar woongebied aan. 't Hout zal wel slaan op bos dat ter plaatse gestaan moet hebben. Zowel die naam als dat bos vinden we nog duidelijk terug in bijvoorbeeld de bekende Haarlemmer Hout. Ook talrijke andere plaatsnamen zijn met "hout" samengesteld, zoals Stiphout en Lieshout.

In A.J. van der Aa's Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden uit 1846 wordt 't Hout als afzonderlijke voormalige heerlijkheid genoemd. Evenals het naburige Broek, gelegen tussen de spoorlijn en het Eindhovens Kanaal. Bepaalde rechten van beide heerlijkheden waren in 1397 en 1706 onder de invloed van de heren van Mierlo gekomen. De zelfstandigheid van 't Hout is in de loop van de tijd dus meermalen in het geding geweest. Bij de annexatie van 1968 kwam de status van deze woonkern voor het laatst ter discussie.

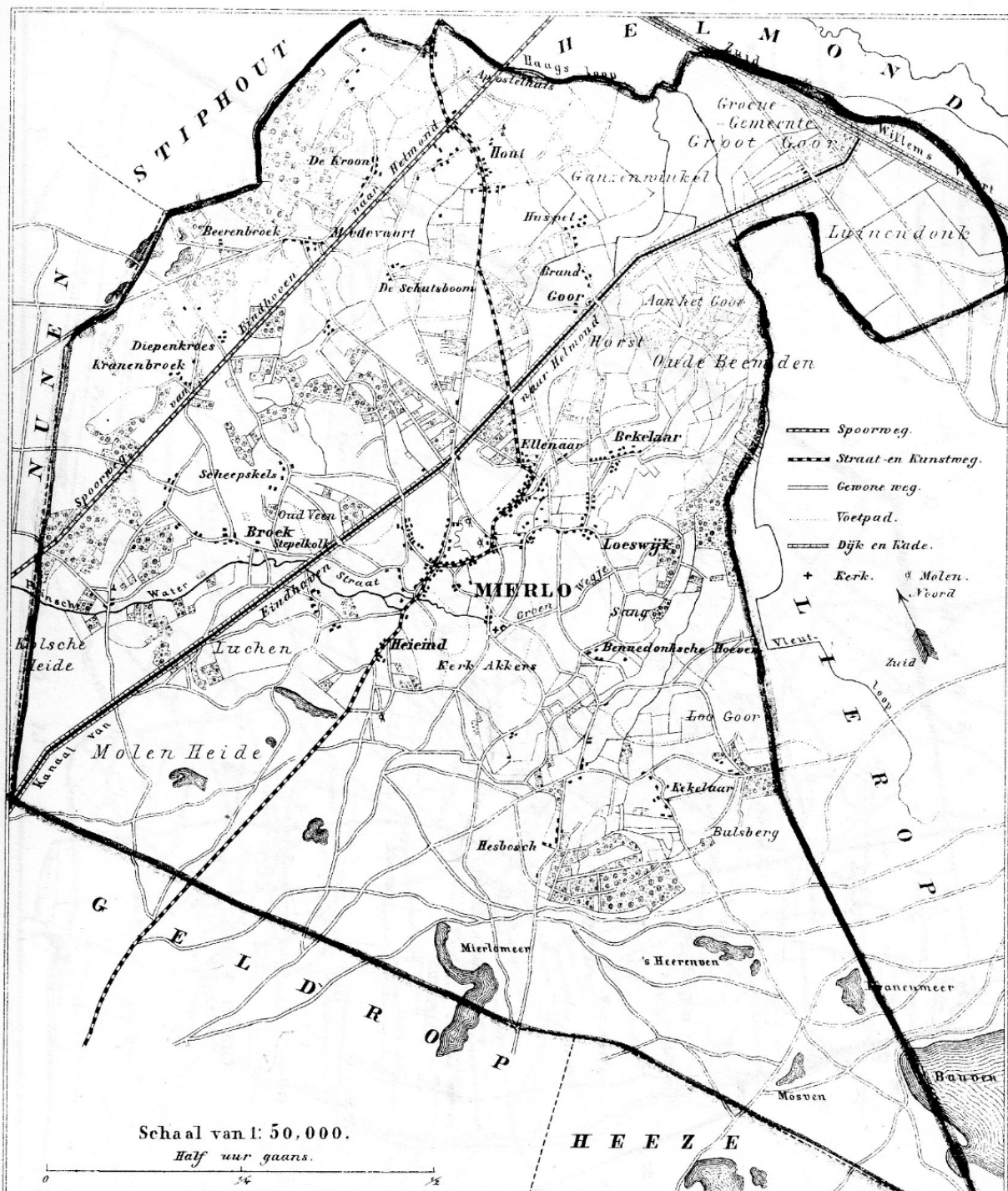
Dat 't Hout vroeger als een gehucht beschouwd werd en niet als een dorp, daarvan getuigt een akte uit het notarieel archief van Helmond. Genoemd stuk dateert volgens zijn aanhef van 2 januari 1705, al zette de Helmondse notaris D. Deckers duidelijk het jaar 1704 onder zijn handtekening. Of de akte verband houdt met de afstand door de Staten-Generaal van het hoog en laag gerecht op 't Hout en 't Broek aan de vrouwe van Mierlo in 1706 is onduidelijk. Het uitvoerige stuk is interessant, omdat het belangrijke informatie over de samenstelling van Mierlo c.a. bevat.



Uit de stadscommie van 22 oktober 1981

Op verzoek van Barbara van Scherpenzeel, de vrouwe van de heerlijkheid Mierlo, kwamen zes oude en invloedrijke Mierlonaren, variërend in de leeftijd van 65 tot 90 jaar, voor de notaris een getuigenis afleggen. Daarin verklaarden ze dat "men 't dorp Mierlo nooyt 't gehucht Mierlo geheeten heeft, maar wel 't dorp ofte parochie van Mierlo met zijn gehuchten". Dat waren blijkens een opsomming: "t Hout, Broeck, Luchen, Lusick, Bekelaer, Kekelaer". Ze zijn op een gedetailleerde landkaart nu nog bijna allemaal gemakkelijk terug te vinden. 't Broek bleek in 1705 het grootst. Het was zelf weer onderverdeeld in de volgende buurtschappen, waarvan tevens het aantal huizen – hier tussen haakjes – vermeld wordt: Heeserschoor (3), Cranenbroek (1), Hasewinkel (5), Diepenbroeck (5) en Stepelkolck (4). Daarna komt 't Gasthuys (2) als buurtschap van 't Hout voor en ten slotte Brandevoirt (3) en de Brandt als afzonderlijke gehuchten.

De opgeroepen getuigen verklaarden niet anders te weten dan dat Mierlo in lasten en lusten altijd één geweest was met zijn genoemde gehuchten en dat noch Mierlo, noch een ander gehucht ooit extra bevoordeeld was. Weliswaar hadden 't Hout en 't Broek wel ooit eigen schepenen gekend, maar dat hadden andere gehuchten van Mierlo ook. Bij schepenenbenoeringen werd immers op de personen gelet in plaats van op het gehucht van herkomst. Ook was op 't Hout vroeger recht gesproken. Echter alleen omdat de president van de rechtbank destijds op 't Hout woonde. Er was met schout of schepenen nooit een geschil gerezen over het feit waar de rechtspraak van Mierlo wel gehouden moest worden. Binnen Mierlo, zo getuigden de oude mannen, waren tussen de kernen afzonderlijk geen



grenspalen te vinden, een bewijs “dat Mierlo met alle gehugten in alles een is”. En ten slotte stelden ze “ter contrarie nooyt Houtsen, nogh Broecksen grondt te hebben hooren noemen, maer altijd Mierlosen grondt”.

Zo is 't Hout eeuwenlang onder Mierlo gebleven, wat in de later ontstane naam Mierlo-Hout tot uitdrukking kwam. Sinds de woonkern bij Helmond gevoegd is, zou de historische naam Helmonder Hout voor de duidelijkheid onder veel buitenstaanders meer op zijn plaats zijn. Mierlo-Hout of Helmonder Hout, het is maar van welke kant men de plaats bekijkt. Autochtone inwoners zelf spreken

Kaart van de gemeente Mierlo van 1866 uit de bekende Gemeente Atlas van de Provincie Noord-Brabant door J. Kuyper (Leeuwarden, H. Suringar, z.j.). De onderdelen van de gemeente Mierlo zijn op deze kaart goed zichtbaar.

echter vooral van 't Hout en dat is nog het meest historisch en duidelijk.

SJAAK DE WAAL

Bron: Regionaal Historisch Centrum Eindhoven, Collectienummer A-2042 (Notarissen Helmond, 1595-1935), inventarisnummer 21.