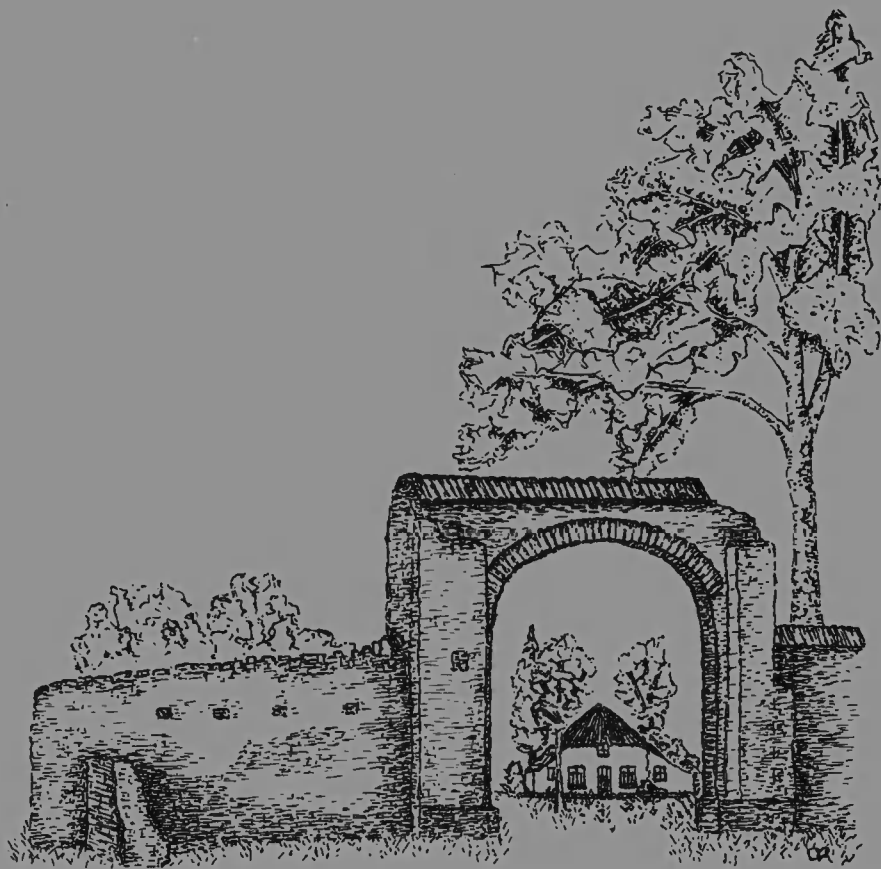


1990

Jg 4-1

d'n Myerlese Koerier





Heemkundekring Myerle

Secretariaat: Kerkakkers 39 - 5731 BT Mierlo - Tel. (04927) 63116

4e Jaargang Nr.1 april 1990

**Uitgave van de leden van de
Heemkundekring "Myerle"**

Inhoudsopgave

1.	Een ramp in Mierlo	5
2.	Inlossing van de Heerlijkheid Mierlo	10
3.	De Visser	12
4.	Tramlijn Eindhoven-Geldrop-Mierlo-Helmond-Asten	13
5.	Vermist	33

Een ramp in Mierlo^{1,2}. Zaterdag, 27 Augustus 1921.

De tram, die via de trambrug uit de richting Helmond komt, stoomt circa 11.00 uur door Mierlo. Bij hotel Lammers van de Kimmenade, waar nu het nieuwe gemeentehuis staat, stopt hij.

Opeens is er geschreeuw en gegil om hulp!

Bra....and, bra....and, bra....and!

Van alle kanten komen mensen aangesneld. Het blok huizen, bewoond door J. Manders en J. Raaijmakers, staat in brand. Het was op de plaats waar nu bakker v.d. Horst woont, Marktstraat 44.

Er wordt geroepen om water. Mensen lopen weer terug naar huis om emmers te halen. Het werd een geharrewar van je welste. De buurman die huisraad naar buiten aan het dragen was, zag tot zijn ontstentenis dat ook zijn huis aan het branden was gegaan. Hij op zijn beurt begon ook weer te schreeuwen. Het geschreeuw van mens en dier ging door merg en been. Niemand wist nog wat te doen. Voordat de brandweer ter plaatse was , wat toentertijd met paard en wagen of te voet gebeurde, stonden er al 6 huizen in brand. Er heerste een stevige wind uit het zuiden en de temperatuur lag om en nabij de 23 graden Celsius. De daken bestonden uit riet en stro, de wind zorgde er voor dat het vuur en vonken ook de huizen aan de andere zijde van de straat aan deden tasten en zo voltrok zich een ramp in Mierlo, in de Marktstraat. Alleen de huizen met een pannendak bleven gespaard. En tussen alle bedrijven door werd op straat aan den zwaar ziek zijnde F. Branten ook nog het Heilig Oliesel toegediend.

De brandweer van Helmond en Eindhoven moesten er

aan te pas komen, maar voor die ter plaatse waren en de slangen vanaf het Eindhovens kanaal naar de Marktstraat gereed hadden, was het leed al niet meer te overzien. Hier moest dus echte en degelijke hulp van buitenaf komen.

Sanderdaags, op Zondag 28 Augustus 1921 te 20.00 uur, kwamen de notabelen van Mierlo in het Patronaat bijeen, dit op uitnodiging van den Boerenstand. Er kwam een comité tot stand dat zich als volgt noemde:

Het Steuncomité tot leniging der nood van de slachtoffers, door een groote brand op 27 Augustus 1921 getroffen.

HULP.

HULP.

Milddadige Landgenooten.

Op 27 Augustus j.l. woedde in de gemeente Mierlo N.B. een hevige brand waardoor **dertig gezinnen dakloos werden en grootendeels tot armoede vervielen.**

Begaan met het lot dezer ongelukkigen en niet in staat om zooveel naar behooren te helpen, meenden ondergeteekenden een beroep te mogen doen op de zoo bekende Nederlandsche Milddadigheid en hebben zich bereid verklaard de liefdegaven van het »Hollandsche Volk« naar behoefte onder de slachtoffers te verdeelen.

Alle giften, hoe klein ook, zullen in dank ontvangen worden door den Secretaris-Penningmeester, den heer TH. SCHEEPERS, te Mierlo.

Het Comité tot Steunverlening:

J. P. P. DE WINTER, Pastoor.	} Eerste-Voorzitters
A. N. FLESKENS, Lid der Tweede Kamer.	
J. C. J. VERHEUGT, Burgemeester.	
J. TH. KNOOPS, Voorzitter Boerenbond.	
J. KONINGS, Middenstander.	
A. F. M. PANKEN, Gemeente-Secretaris.	
H. v. D. WIJDEVEN, Voorzitter Werkliedenvereniging.	
TH. SCHEEPERS, Secretaris-Penningmeester.	

Deze hulproep stond in de »Zuidwillemsvaart« Maandag 29 Augustus 1921.

De »Zuidwillemsvaart« was de dagelijkse krant van de jaren twintig en verscheen in de regio Helmond.

Een verslag van de eerste bijeenkomst van het Steuncomité.

Op Zondag 28 Augustus 1921 had eene bijeenkomst plaats s'avonds om 20.00 uur in 't Patronaatgebouw, waarbij op uitnoodiging de volgende Heeren aanwezig waren.

J.P.P. de Winter	Pastoor
A.N. Fleskens	Lid 2 ^e kamer
J.C.J. Verheugt	Burgemeester
J.J.H. Knoop	Voorzitter Boerenbond
J. Konings	Middenstander
A.F.M. Panken	Gemeente-secretaris
H v.d. Wijdeven	Voorzitter Werkliedenvereniging
Th. Scheepers	Directeur Melkfabriek ?

De Z.E. Heer Pastoor zet in den breede uiteen in welke mate deze ramp de slachtoffers van den brand heeft getroffen. Met het doel, om nu eenigzins in den nood dezer ongelukkigen tegemoet te komen, werd deze bijeenkomst gehouden teneinde eene commissie in het leven te roepen om een en ander naar behooren te regelen. Hij dankt de aanwezigen voor de trouwe opkomst, waarna met algemeen goedvinden de functies dezen commissie als volgt worden verdeeld.

J.P.P. de Winter	Eere Voorzitter
A.N. Fleskens	Eere Voorzitter
Joh. Knoop	Lid
J. Konings	Lid
A.F.M. Panken	Lid
H. v.d. Wijdeven	Lid
Th. Scheepers	Secretaris-Penningmeester

De voorzitter deelt daarop mede dat een plan is beraamd om in alle flinke bladen van geheel het land eene oproep te doen op de milddadigheid van het Nederlandsche Volk. Een schrijven, door den voorzitter samengesteld, wordt na eenige wijziging daarna als volgt goedgekeurd, waarbij tevens besloten wordt de redacties der betrokken bladen met een bijgaand schrijven te verzoeken een en ander in hun bladen gratis te willen opnemen. Het schrijven luidde als volgt:

Hulp! Hulp!
Milddadige landgenoten!

Op 27 Augustus j.l. woedde in de gemeente Mierlo (N.B.) een hevige brand waardoor 30 gezinnen dakloos werden en grooten deels tot armoede vervielen. Begaan met het lot van dezen ongelukkigen en niet in staat om zooveel naar behooren te helpen, meenden ondergetekenden een beroep te mogen doen op de zoo bekende Nederlandsche milddadigheid en hebben zich bereid verklaard de liefdegaven van het "Hollandsche Volk" naar behoefte onder de slachtoffers te verdeelen. Alle giften, hoe klein ook, zullen in dank ontvangen worden door den Secretaris-Penningmeester, den Heer Th. Scheepers te Mierlo,

Het Comité tot Steunverlening:

J.P.P. DE WINTER, Pastoor.	Eere Voorzitter
A.N. FLESKENS, Lid der 2 ^e Kamer	Eere Voorzitter
J.C.J. VERHEUGT, Burgemeester	Voorzitter
J.Th. KNOOPS, Voorzitter Boerenbond	
J. KONINGS, Middenstander	
A.F.M. PANKEN, Gemeente-Secretaris	
H. v.d. WIJDEVEN, Secretaris-Penningmeester	

De voorzitter deelt mede dat hem reeds eene toezegging van f 200,- is toegedaan door de Heer Ing. de Haes, de Eindhovense Fabrikant, alhier. Verder stelt de Heer Fleskens, Lid der 2^e Kamer, staande de vergadering f 100,- aan de commissie beschikbaar, waarvoor de voorzitter hem hartelijk dank betuigt, de hoop uitsprekende, dat met het begonnene goede resultaten bereikt mogen worden. Door den Heer Fleskens wordt voorgesteld stappen te doen bij den Minister, teneinde voor de getroffen en in dit nooddwingende geval, alsnog bouwpremie van 't Rijk te ontvangen. Verder wordt nog goed bevonden eene plaatselijke collecte te houden en de indeeling hiervan op eene eerstvolgende vergadering te bespreken. De binnenkomende gelden zullen worden gedeponneerd bij de Boerenleenbank te Mierlo en later onder de getroffen gezinnen worden verdeeld al naar gelang hunne behoefte, volgens oordeel der commissie.

Mierlo 29 Augustus 1921.

De commissie voorzitter,
J. de Winter loco-voorzitter
Th. Scheepers secr.-penningmeester.

Leo Lenssen

Noten:

1. Onze vereniging heeft Leo Lenssen bereid gevonden om een verslag te maken over zijn afgerond onderzoek van de ramp uit 1921, waarbij een brand in de Marktstraat 29 huizen in de as legde.
2. De volgende afleveringen omvatten Stukken uit de "Zuidwillemsvaart", Verslagen van het Steuncomité en Inkomsten, Aankoop van Goederen en Verdeling.

Inlossing van de Heerlijkheid Mierlo

In het artikel dat onder deze titel in nr. 1 van de 2e jaargang van de M.K. verscheen, bevond zich een transcriptie van de middeleeuwse tekst. Ik laat daarvan hieronder de vertaling volgen, zoals die naar mijn mening het best zou kunnen luiden:

Wij, Johan, door Gods genade Heer Hertog van Lotharingen, van Brabant en van Limburg, laten weten aan al degenen die dit zullen zien en horen lezen:

aangezien tengevolge van de grote en moeilijke termijnbetaling die wij schuldig waren vanwege de heffing (boete) die ons de koning van Frankrijk opgelegd heeft,

welke termijn wij niet uitstellen of betalen konden zonder hulp van onze dappere lieden (ofwel: ridders) en van onze onderdanen

en aangezien Heer Gozewijn Model, deken van Sint Jan te Luik, ons ter beschikking heeft gesteld zijn mensen en zijn laten (= halfhorigen die onroerend goed in bezit hadden) uit het dorp Mierlo om die verzoeken om hulp bij bovengenoemde terugbetaling daarom maken wij bekend en verklaren dat hij dat voor ons heeft gedaan met buitengewone hoffelijkheid en uit eigen recht (= zonder daartoe verplicht te zijn)

en wij willen dat hij en zijn mensen en onderhorigen van nu af en in de toekomst blijven in al hun rechten waar zij in het verleden in geweest zijn.

Het officiële stuk (= de oorkonde) van deze verklaring hebben wij voorzien van ons zegel.

Gegeven te Brussel 4 mei 1335

Enkele vragen en opmerkingen van mijn kant:

1. Waar heeft men de term „inlossing” gevonden?
2. Waarom noemt men in het artikel het jaartal 1611?
3. „onermits” moet een verschrijving zijn van „overmits”
4. „zoen” betekent hier niet zoon, maar schuld, verzoening.
5. Is „bede ene te hulpen...” wel goed overgenomen?

Eindhoven, 4 december 1989

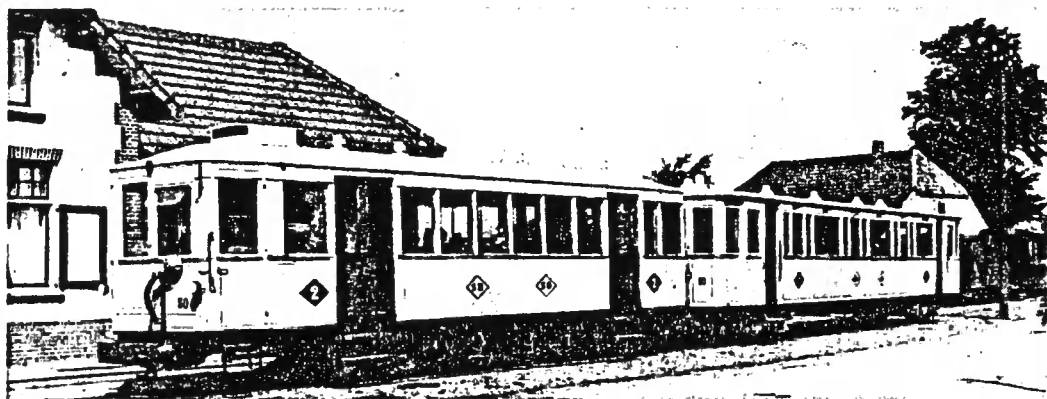
Gerard van der Vleuten

De Visser.

Ghy al, die swemd, in's weezels Stroomen,
i' Groot Visnet kund ghy niet ontkoomen.



De Tramlijn Eindhoven-Geldrop-Mierlo-Helmond-Asten.



Voorlopig verslag van de werkgroep -Geschiedenis-.
Het betreft onderzoek naar de oprichting, exploitatie en
opheffing van de voornoemde tramlijn, waarbij Mierlo
extra aandacht heeft gekregen.

Voorwoord.

De werkgroep -Geschiedenis- heeft met inzet van diverse leden onderzoek gedaan naar de voormalige tramlijn Eindhoven, Helmond via Geldrop en Mierlo. In Helmond had deze aansluiting op de lijn naar Asten. Aan dit onderzoek is door de leden van de gehele werkgroep met groot enthousiasme gewerkt. Aangezien dit het eerste projekt van de werkgroep was, fungeerde het tevens als een aangename kennismaking van de werkgroepsleden onderling, zodat we gingen uitzien naar onze periodieke bijeenkomsten. Telkens was er wel iemand met interessante verhalen of gegevens over en voor onze "Tramlijn".

Kortom, ik ben er van overtuigd dat ik namens allen spreek als ik zeg: Ook al kwamen we niet altijd tot zaken, gezellig was het zeker.

Mierlo, januari 1986

Namens de werkgroep "Geschiedenis" van de HKM,
Rinie Weijs.

Underschrift bij de foto van het titelblad.

Hyper modern motortramstel uit 1927 waarvan de TM er twee bezat. De beide motorwagens (merk Renault) met de bijbehorende volg-wagens, zijn tot het einde van de tramweg-exploitatie toe in de geregelde dienst geweest.

Deze foto is genomen bij het tramstation te Mierlo, met op de achtergrond een nu nog bestaande gebouw.

Het dorp Mierlo in 1880-1900

Het plattelandsdorpje Mierlo is gelegen tussen Geldrop en de industriestad Helmond. Samen met Mierlo-Hout vormde Mierlo in de jaren 1880-1900 een gemeenschap met ongeveer 1800 inwoners. Vele inwoners verdienden de kost in de landbouw. De keuterboertjes lagen verspreid over het hele grondgebied. Vaak was het boerenbedrijf gecombineerd met het thuis weven, waarbij de boer tevens als dagloner of arbeider werkzaam was. Ook waren velen werkzaam in de opkomende textielindustrie in Geldrop en Helmond.

Qua vervoer lag Mierlo tamelijk geïsoleerd en had het met uitzondering van het Eindhovens kanaal, geen goede verbindingen met de omringende plaatsen om de goederen af te zetten. Tot dan vond het vervoer plaats met paard en kar.

Het Eindhovens kanaal, in 1846 met de hand gegraven, werd voor de scheepvaart tussen Helmond en Eindhoven gebruikt. Ook Mierlo profiteerde daarvan en had op het "Houtse" zelfs een eigen haven, welke heden ten dage nog aanwezig is. Kortom, het was voor de groei en bloei van Mierlo erg belangrijk dat er betere en snellere verbindingen zouden komen met de industrieën van Geldrop en Helmond.

Koopman Schwiep, wonende te Amsterdam, voelde dit gemis goed aan en die zoals later zou blijken de eerste stappen heeft ondernomen, om uit economische motieven betere verbindingen te realiseren voor Mierlo met de omringende plaatsen.

Dagelijksche Autobus-Dienst der E. H. A. D.

Dienstregeling ingaande 15 Juni 1924.

Route: Helmond, Mierlo-Hout, Mierlo, Geldrop. Eindhoven.

	v.m.	v.m.	v.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Vertr. Helmond station S.S.	6.00	9.00	11.30	1.00	3.10	6.30	8.30	10.30
" " Markt café „De Korenbeurs“	6.02	9.02	11.32	1.02	3.12	6.32	8.32	10.32
" Mierlo-Hout café Neervens	6.10	9.10	11.40	1.10	3.20	6.40	8.40	10.40
" Mierlo tramstation en A. Liebrechts.	6.15	9.15	11.45	1.15	3.25	6.45	8.45	10.45
" Molenheide	6.20	9.20	11.50	1.20	3.30	6.50	8.50	10.50
" Geldrop Markt en garage Vlemmings	6.30	9.30	12.00	1.30	3.40	7.00	9.00	11.00
Aank. Eindhoven Markt.	6.45	9.45	12.15	1.45	3.55	7.15	9.15	11.15
Loopt alleen op werkdagen								
Vertr. Eindhoven Markt	7.45	10.15	12.15	2.00	5.30	7.30	9.30	11.15
" Geldrop garage Vlemmings en Markt	8.00	10.30	12.30	2.15	5.45	7.45	9.45	11.30
" Molenheide	8.10	10.35	12.35	2.20	5.50	7.50	9.50	11.35
" Mierlo tramstation en café A. Liebrechts	8.15	10.45	12.45	2.30	6.00	8.00	10.00	11.45
" Mierlo-Hout café Neervens	8.20	10.50	12.50	2.35	6.05	8.05	10.05	11.50
Aank. Helmond Markt café „De Korenbeurs“	8.28	10.52	12.58	2.43	6.13	8.13	10.13	11.51
" " Station S.S.	8.30	11.00	1.00	2.45	6.15	8.15	10.15	12.00
Loopt alleen op Zaterdag.								
Loopt alleen op Zon- en Feestdagen								
Loopt alleen op den 1e Zondag v.d. maand								

Verder wordt op verzoek gestopt te Helmond: Eikendreef
te Mierlo-Hout: Café W. Jansen in de Barriër;
te Mierlo: Café H. v. d. Vleuten;
te Eindhoven. café van den Akker.

Helmond—Mierlo Hout 10 cent
" Mierlo 17½ cent
" Molenheide 25 cent
" Geldrop 30 cent
" Eindhoven 45 cent.

Retourkaarten Helmond-Eindhoven 80 cent.

Ondernemers,
Johan van Hout en M. Spierings
Beelsstraat 15, Helmond.

De procedure

Zoals vermeld lag Mierlo vrij geïsoleerd tussen de industrieplaatsen Helmon en Geldrop. De Heer F.Schwiep, wonende te Amsterdam en concessionarius van beroep, had het goed voor met Mierlo. De Heer Schwiep, kantoorhoudend bij de notaris Bolsius te 's-Hertogenbosch, deed in 19 Oktober 1880 een definitieve aanvraag bij de Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, voor de aanleg en de exploitatie van ene "Stoomtram" tussen Helmond en Eindhoven. Het aan te leggen traject zou precies 16.685 meter gaan bedragen. Hiervan zou 7.115 meter over het grongebied van Mierlo, 1.150 meter over Helmond, 2.455 meter over Geldrop, 2.430 meter over de Zesgehuchten, 785 meter over Tongerle, 1.790 meter over Stratum en 960 meter over Eindhoven lopen. Mierlo was hierbij nog het meeste gebaat, aangezien Helmond met de tramlijn "de goede moordenaar" goede verbindingen had met den Bosch en Geldrop met de paardentram met Eindhoven.

Bij het officiële schrijven van G.S. aan de gemeentebesturen van Helmond, Mierlo, Geldrop en Eindhoven, was een rol kaarten van de Heer Schwiep gevoegd met daarop in rood aangegeven de hele route van de tram zoals die over het hele grondgebied zou begeven. Bovendien was er voor Mierlo nog een tekening met dwarsprofiel van de bij Mierlo aan te leggen brug. Van groot belang was echter de veiligheid waarover hij het volgende mededeelde: Gezien het luttele gevaar heb ik het voornemen om 'n lokomotief te bezigen van moderne constructie. De bedoelde lokomotief is namenlijk uitgerust met een condensor, zodat de stoom eerst condenseert, waardoor deze geen stoom afgeeft. Ook heeft dit type het voordeel dat er absoluut geen sprake kan zijn van vonken, as en rook. Bovendien is er sprake van goede

remtoestanden, zodat de locomotief bij redelijke snelheid binnen de eigen lengte tot stilstand kan komen.

De vergunning

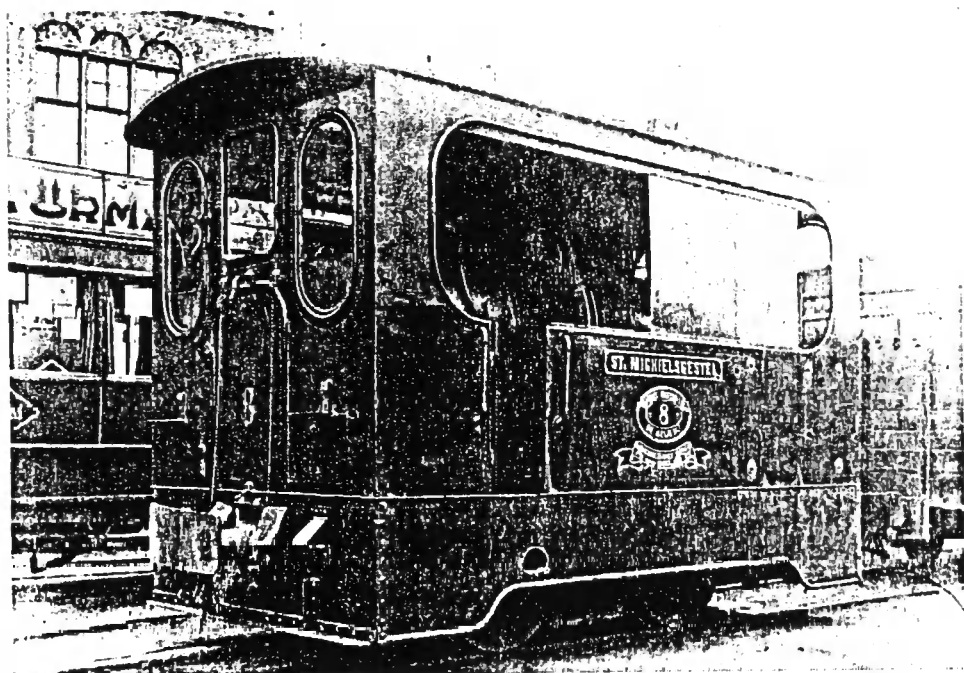
25 Augustus 1881 lezen we in een uittreksel van het besluitenregister dat Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant besloten hebben om koopman Schwiep, wonende te Amsterdam, vergunning te verlenen voor aanleg en exploitatie van enen stoomtramweg. Gelet op het reglement van voertuigen op ijzeren sporen bewogen, zal dit mogen geschieden op wegen, bermen en kunstwerken van de gemeente Mierlo.

In het besluit van de gemeenteraad van Mierlo lezen we dat er concessie is verleend voor alle wegen, bermen en kunstwerken van de gemeente Mierlo. Ook alle zaken rakende de veiligheid, richting, dienstregeling, materiaal, personeel onderhoud van de wegen, werken voor de tramweg en de aansprakelijkheid. Alleen de concessiehouders bepalen nog waar de plaatsing van de stations en/of halten moet plaats vinden.

Door besluitenloosheid en problemen met de financiering van de aanleg der tramlijn heeft het tot 1898 geduurd voor men weer constructief ter zake kwam.

De Heer Vincent van den Heuvel, commissaris van de tramwegmaatschappij de "Meijerij" en de bestaande lijn Geldrop-Eindhoven, zal zich intensief met de aanleg gaan bezighouden. Op 22 juni 1898 geeft hij aan de gemeenteraad van Mierlo te kennen dat hij bij Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant concessie heeft gevraagd.

Interessant is de beschrijving die hierbij gedaan is van de route welke de spoorbaan op Mierlo's grondgebied zal gaan volgen. Zo geeft van den Heuvel de volgende



Backer en Rueb lokomotief.

"De Meijerij" heeft in totaal 18 van dergelijke lokomotieven in gebruik gehad. De meeste lokomotieven (met uitzondering van de 17 en 18) droegen namen, meestal ontleend aan steden en dorpen die aan het TM net waren aangesloten.

opsomming: De tramweg zal de provinciale weg gaan volgen tot ongeveer 525 meter voor de brug over het Eindhovens kanaal. Vervolgens door de Brandevoortselaan langs de Geldropse Koe wederom op de provinciale weg te komen, ongeveer 900 meter na de brug over het Eindhovens kanaal.

Volgens de raadsvergadering van 14 juni 1902, kan de gehele tramlijn aangelegd worden voor f 420.000,00. De provincie zal hier echter f 350.000,00 aan bijdragen, zodat er voor de betrokken gemeenten nog de som van f 28.000,00 resteert, die als volgt verdeeld wordt: Helmond f 12.000,00, Geldrop f 9.000,00 en Mierlo f 7.000,00.

Geldrop heeft al beslist om maar f 5.000,00 beschikbaar te stellen. Het helft van dat verschil

(f 2.000,00) plus de f 7000,00 is voor Mierlo teveel van het goede. Na veel gekissebis worden de heren raadsleden het eens over een bijdrage van f 6000,00. Alleen gaat de vergadering zich nu toespitsen op de plaatsen van de nog te bouwen stations, halten en wisselsporen.

In een memorie van toelichting geeft van den Heuvel de volgende berekening. Mits de aan te leggen tramlijn zal worden aangesloten op de lijn Helmond-Den Bosch, zal het reizigersaanbod van Geldrop-Eindhoven met minstens de helft vermeerderen. Dit is op een traject van 6 kilometer f 18.000,00 meer aan inkomsten. Het traject Geldrop-Helmond zal 10,5 kilometer gaan bedragen. Vermoedelijk zal de tramlijn Geldrop-Helmond samen met de lijn Geldrop-Eindhoven f 30.000,00 op gaan brengen.

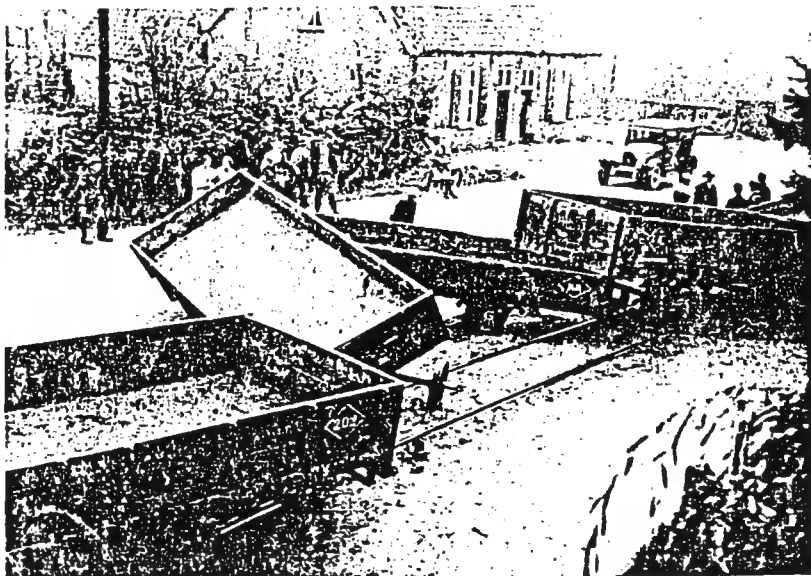
Bij evenredige vergelijkingen met andere lijnen zal volgens de begroting de te verwachten winst f 14.044,85 bedragen.

Zelfs als de winst slechts f 8.400,00 zou zijn, behoeven de gemeenten niets bij te passen. Doch om

de tramlijn op de lijn Helmond-Den Bosch te laten aansluiten, zal dit alleen kunnen geschieden met de draaibrug over het kanaal in Helmond. Maar helaas is deze daar niet op berekend en zal een nieuw te bouwen brug noodzakelijk zijn. Daar is echter geen rekening mee gehouden en mede de hoge staalpijzen (f 60.000,00 materiaal) plus de aanleg betekend dit een post van f 85.000,00 onverzien. Van den Heuvel draagt als oplossing aan dat het Rijk een renteloze subsidie zal geven indien de Gemeenten en de Provincie garant zullen staan. Na veel vergaderen, over en weer, komen de belanghebbenden tenslotte op een lijn. Doch dit gebeurt enkel en alleen door de pressie die van den Heuvel uitoefende, blijkens het schrijven van 9 juli 1901, waarin hij bedingt dat hij voor 15 augustus moet beslissen over de aankoop van het afgebrande gebouw "de Bouw" te Eindhoven. Dit zal hij echter niet doen als de gevraagde subsidie niet zal worden tegekend. Vervolgens een brief aan de burgemeester van Mierlo, d.d. 24 augustus 1901. Hierin herinnert de Heer van den Heuvel de burgemeester er aan, dat hij uiterlijk 1 september moet beslissen over de aankoop van het gebouw "de Bouw", gezien het op die datum onherroepelijk aanvaard moet worden. De gemeente moet nu beslissen over de tramlijn ja of nee. De gemeenten Geldrop en Helmond wachten namelijk nog op de gemeente Mierlo. En Mierlo als grootste belanghebbende heeft nog niet beslist. Maar zolang Mierlo niet heeft beslist zullen zij niets toezeggen. Het gezeur heeft mij reeds lang genoeg geduurt en ik wil onderhand wel eens van de zaak af zijn. Als de gemeente Mierlo de tram niet wil goed dan, maar dan is de kans ook voor goed voorbij. Hij schrijft letterlijk; ik heb bijna vier jaar met alle krachtsinspanningen, gewerkt aan het tot stand komen van de stoomtramweg.

Ik heb gezorgd dat er subsidies van het Rijk en van de

Provincie kwamen, mits de gemeenten maar aan de voorwaarden voldoen. Ik heb dus gedaan wat mogelijk is. Hierover hoef ik me geen verwijt te maken. Plat uitgedrukt; ik heb er mijn buik van vol. Uw antwoord moet vóór zaterdag bekend zijn. Toch doet de Heer van de Heuvel nog de vriendelijke groeten aan mevrouw Panken de burgemeestersvrouw.



Oktober 1930. De goederentram is ontspoord in de Hoofdstraat van Mierlo-Hout. De achtergrond is hoek Koeveldsestraat..

Aanleg van de tramlijn.

Nu we dus weten dat er niet over een nacht ijs is gegaan, en kennis, hoe summier dan ook, hebben kunnen nemen met vooral de problematiek rond de financiering, van een voor Mierlo zo belangrijke zaak. Mierlo heeft behalve het kanaal en de grintweg niets. Maar dit kan volgens de voorzitter van de raadsvergadering van 14 juni '02, beter worden als hiet handel en nijverheid komt. Dit onder meer door de aanleg van de tramlijn, waardoor er immers betere verbindingen ontstaan. Alleen zal er bij het komen van de tram, geen schip meer door het kanaal komen. Verder werd besloten om in Mierlo wel twee losplaatsen te maken en in Mierlo-Hout slechts één.

Nadat men ook het politite-reglement tot overeenstemming had gebracht, met betrekking tot de veiligheid, verbreding, ophoping, bruikbaarheid en/of vrijheid van de weg en het maken van neven- en tussen bestratingen bij uitwegen en kruisingen, het beperken van snelheid en geven van geluidssignalen. Ook moest politie op Mierlo's grondgebied gratis vervoer hebben.

Volgens het bestek, hetgeen nog heel in het archief van Mierlo aanwezig is, konden nu de volgende bestellingen gedaan worden, waaruit ik hier enkele aantekeningen weergeef. De levering zal bestaan uit: 3100 spoorstaven van 12 meter lang, 1800 spoorstaven van een gevarieerde lengte tussen 6 en 12 meter, 3700 paar lasplaten, van ieder paar één met ronde en één met ovale gaten. Vervolgens 16000 moerbouten voor de lasplaten, elk voorzien van één ring, 8200 onderleg platen, 125000 spoorspijkers, 4000 tirefonds, 75 contrelatten lang 10 meter, 2100 moerbouten voor de contrelatten elk voorzien van 1 ring en hellingplaatje, 3000 moerbouten voor de contrerails elk voorzien van een ring. De lengte van de

Tarief Personenvervoer Eindhoven—Helmond—Asten.

Asten.													
1e kl.	2e kl.	Beek.		1e kl.	2e kl.	Peelseik.		1e kl.	2e kl.	Helmond.		1e kl.	2e kl.
17½	10	17½	10	17½	10	17½	10	17½	10	17½	10	17½	10
25	15	17½	10	17½	10	17½	10	17½	10	17½	10	17½	10
30	17½	25	15	17½	10	17½	10	17½	10	17½	10	17½	10
37½	25	30	17½	25	15	17½	10	17½	10	17½	10	17½	10
45	30	37½	25	30	17½	17½	10	17½	10	17½	10	17½	10
50	32½	45	30	37½	25	30	17½	17½	10	17½	10	17½	10

Voor de secties Helmond—Mierlo—Hout, Eindhoven—Oude Barler, Helmond—Roosend en Asten—Beek zijn kaartjes verkrijgbaar aan de kantoren der Maatschappij van zeven en een halve cent voor de 1ste klasse en 5 cent voor de 2e klasse.

Een kind van 3—10 jaar met geleiders betalen voor de 1e klasse den vrachtprijs van twee reizigers van de 2e klasse en voor de 2e klasse den vrachtprijs van een reiziger 1e klasse.
 Een kind zonder geleide betaalt gewonen vrachtprijs.
 Honden-vrachtprijs voor een reiziger in de 2e klasse.

spoorstaven moet 12 meter zijn, 2 m.m. meer of minder is toegestaan. Het gewicht moet 23,1 kg. zijn per m. Alle spoorstaven van abnormale lengte moeten met verf worden gemerkt. De spoorstaven moeten recht zijn over de gehele lengte. De ambtenaar van keuring zal de spoorstaven testen met de trekproef, buigproef en de valproef waarbij een blok van 500 kg. op de spoorstaaf moet vallen. Om kort te gaan het hele bestek met voorwaarden, algemene voorschriften enz. enz. is in het archief van Mierlo aanwezig. Verder is in het bestek opgenomen, dat levering moet plaatsvinden 3 maanden na gunning, en er moeten 830 spoorstaven van 12 meter lang, afgeleverd worden op een nog aan te wijzen plaats, gelegen aan de Zuid-Willemsvaart te Helmond. Op een terrein gelegen aan het Eindhovens kanaal te Mierlo 1090 stuks, al het overig genoemde, moet bezorgd worden op een terrein gelegen langs het Eindhovens kanaal te Eindhoven. De opdrachtgeefster behoudt het recht om de opgegeven hoeveelheden met 10 % te verminderen respectievelijk vermeerderen. Aan de mij. E.G. was de opdracht gegeven om zo spoedig mogelijk met de aanlegwerkzaamheden te beginnen. In '03 is men na enkele 'voorbereidingen' begonnen aan de werkzaamheden. Ook in Geldrop, Helmond en Eindhoven moesten er nog bouwwerkzaamheden verricht worden.

In Geldrop moest het oude stalgebouw van de paardentram, wijken voor het nieuwe emplacement. In Eindhoven ontwrichtten rioleringswerkzaamheden het tramverkeer ruim 2 maanden. Zoals vermeld moest in Helmond de draaibrug vervangen worden. Maar na ongeveer 3 jaar hard werken kon op 10 januari 1906 gebruik van de tram gemaakt worden. Op deze datum is de nieuwe stoomtramlijn Eindhoven-Geldrop-Mierlo-Helmond zonder veel feestelijk vertoon in gebruik genomen.

Eindhoven was natuurlijk het begin- en eindpunt van de tramlijn, vandaar ging de tram richting Geldrop. Na het passeren van de halte 'De Burght', werd het nieuwe tracé tot Geldrop gevolgd, via het nieuwe emplacement op den Heuvel bereikte de stoomtram via een doorbraak de Provinciale weg in de richting Mierlo. Vanaf Geldrop loopt deze links van de weg, juist voorbij de huidige T.V. toren, schuin het dorp in, door de Burgemeester Verheugtstraat. Halverwege weer links, de richting van de 'stoomzuivelfabriek'. Via de Prelaat Brantenstraat, Dorpsstraat en Marktstraat naar de Trambrugweg, hier over het Eindhovens kanaal naar Mierlo-Hout en Helmond.



Onder de overkapping van het Eindhovens tramstation, staan twee trams klaar voor vertrek; de voorste is bestemd voor de richting Helmond.

Door de jaren heen.

Nu de stoomtram officieel in exploitatie is gegaan is het onvermijdelijk dat er voorvallen zijn, welke minder gewenst zijn. Zo schreef de wed. van Bergen, eigenaresse van Hypodrome Russe in Roermond, aan de burgemeester van Mierlo dat zij niet ongenegen was om de f 4,-- schadevergoeding te betalen van een kapot hek. Maar volgens de knechten was het hek niet kapot, maar alleen de scharnieren. Bovendien vindt ze dat ze geen schuld hieraan heeft, omdat het hek openstond toen de paarden schrokken van de tram welke in volle gang kwam aanrijden, zodat de knechten geen tijd meer hadden om bij de paarden te komen. Zij betwijfelt of de tram daar wel zo hard mag rijden. Het is bovendien ongepermitteerd zo hard te rijden net op den draai. Gezien ze nog een stuk van de beschutting af waren kan ze niet begrijpen dat het nog f 4,-- kan kosten.

Ongerustheid was er al voor de tram in gebruik was, 21 september '04 diende molenaar Branten een bezwaarschrift in, waarin hij beweert, dat indien de wisselplaats van de tram naast zijn molen komt, het merendeel zijner klanten reeds heeft kennis gegeven, zijn molen niet meer te bezoeken. Er zijn zelfs door een vreemde stappen ondernomen om in de gemeente Mierlo een nieuwe molen te stichten. Graag verneemt hij of de geruchten juist zijn, en of het stichten van een nieuwe molen op waarheid berust, of dat het alleen loze beweringen zijn.

4 Januari '22 schrijven B. en W. van Mierlo aan de directie van de trammaatschappij: Enige tijd geleden is er in de gemeente brand veroorzaakt in een boerderij, waarschijnlijk door vonken van de juist voorbijgaande tram. Waarschijnlijk is dit vorig jaar nog een keer gebeurd. Burgemeester en Wethouders verzoeken om maatregelen te treffen dat het personeel de grootst

N.V. Tramweg-Maatschappij "de MEYER"

-----0000000000000000-----

Ontwerp dienstregeling ingaande 1 Mei 1930.

		T	T	A	A	A	T	A	A
Eindhoven	V	:5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	9.45	11.00	12.00
Geldrop	"	:5.20	6.20	7.15	8.15	9.15	10.05	11.15	12.15
Mierlo	"	:5.37	6.37	7.27	8.27	9.27	10.22	11.27	12.27
Helmond	A	:6.00	7.00	7.45	8.45	9.45	10.45	11.45	12.45

		T	A	A	T	A	T	A	A
Eindhoven	V	:12.15	2.00	3.00	4.15	5.15	6.15	8.00	9.00
Geldrop	"	:12.35	2.15	3.15	4.35	5.30	6.35	8.15	9.15
Mierlo	"	:12.52	2.27	3.27	4.52	5.42	6.52	8.27	9.27
Helmond	A		2.45	3.45	5.15	6.00	7.15	8.45	9.45

		A	A
Eindhoven	V	+10.00	+11.00
Geldrop	"	+10.15	+11.15
Mierlo	"	+10.27	
Helmond	A	+10.45	

mogelijke voorzichtigheid zal moeten betrachten. Vooral bij woningen met stro bedekkingen en bij het oprijden van hellingen.

Direkteur van de Broek geeft hier een keurig antwoord op. Gezien alle machines zijn uitgevoerd met vonkenvangers en het personeel is voorgeschreven de grootste voorzichtigheid in acht te moeten nemen. Hij spreekt de veronderstelling dat er brand uitbrak tengevolge van vonken, ten stelligste tegen. Controle wees uit, dat de vonkenvanger behoorlijk op zijn plaats zat. Bovendien stond er geen trek op het vuur omdat de stoom niet door de pijp is afgevoerd, kan er van vonken ook geen sprake zijn.

Enkele maanden later laat de trammaatschappij aan het Gemeentebestuur weten, dat gisteren, 25 mei 1922 trein 14 in de Gemeente Mierlo, omstreeks kwart over zes een man genaamd Wilhelmus K. werd aangereden. Aangezien de man ernstig gewond was, is hij ter verpleging naar het gasthuis in Helmond gebracht.

Volgens het tramrapport van 30 augustus '27 van conducteur Basten, heeft ram 24 bij het vertrek te Mierlo, een half uur vertraging opgelopen. Enkel en alleen omdat de Rijks- en de Gemeenteveldwachter, zowel de machinist als conducteur hebben verhoord, voor een ongeval met een motorrijder. Het komt ons niet voor, om een tram hiervoor te vertragen. Omdat wij alle moeite doen om een tram op tijd te laten lopen. Het personeel had ook hier gehoord kunnen worden, 't is hier 'n bloot getuigenverhoor. Anders zou het zijn ter plaatse een ernstig ongeval was gebeurd.

Hopende in de toekomst geen onnodige vertragingen meer te krijgen, tekent de Heer van de Broek.

Om het geuren van ongelukken zoveel mogelijk te voorkomen probeert men de personeelsleden, door het geven van een boete, meer voorzichtigheid bij te brengen. Zo kreeg machinist, Jan Willem V. in 1920,

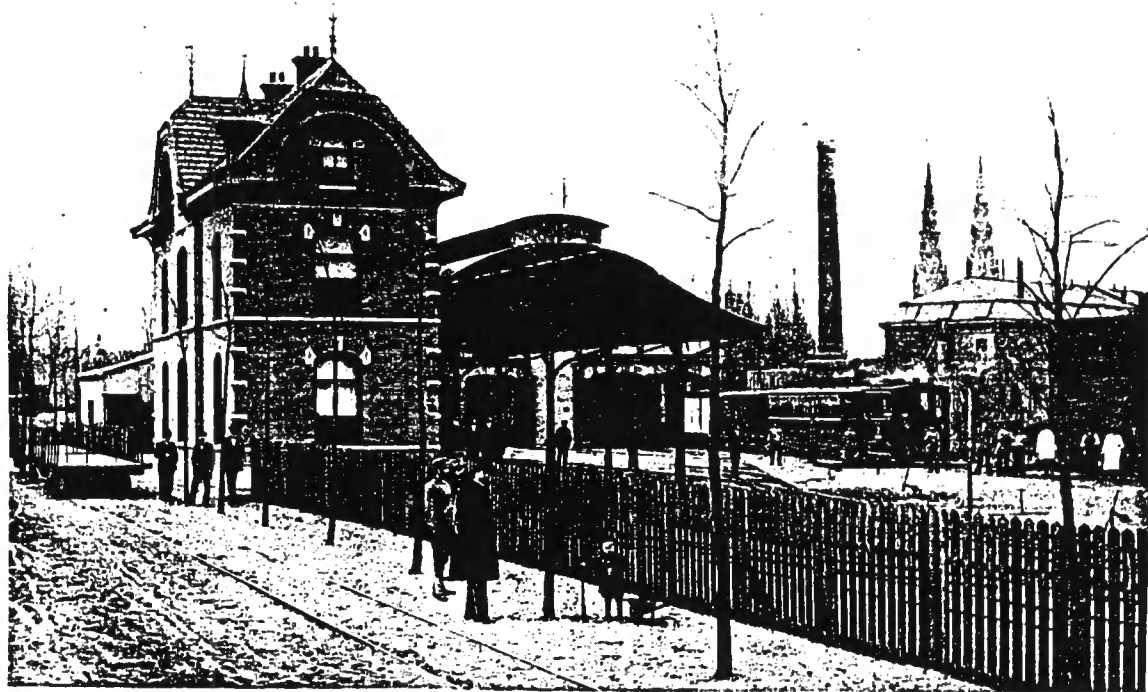
een boete van f 1,-- omdat hij door onachtzaamheid te Mierlo, tegen een kar is gereden, terwijl deze toch op 'n afstand van ongeveer 200 mtr. gezien kon worden. Zo krijgt Jacobus J. in '22 ook f 1,-- boete. In Mierlo heeft hij een wissel omgegooid tussen de twee assen, van de in beweging zijnde locomotief. Hierdoor kwamen drie treinen te vervallen.

Een boete van f 1,-- viel ook A.v.d.W. ten deel, wegens het niet goed en behoorlijk opletten met het rangeren, zodat de treeplank verbogen was. En dit, bij een dagloon van f 1,20. Werknemer A.v.L. had een salaris van f 8,-- per week, maar voor roken in diensttijd en het voorliegen van zijn meerderen kreeg hij 50 centen boete. Nog erger was het met hem een half jaar later, wegens het inwerpen van enen ruit van rytuig 17, met een 5/8 moerbout, kreeg hij een boete van maar even f 13,81. Beter deed het de stoker C.v.D. welke een beloning van f 2,50 mocht ontvangen, voor een aktiviteit waardoor het leven van een oude vrouw te Mierlo-Hout werd gered.

De concurrentie en de opheffing.

Door de economische omstandigheden in de eerste wereldoorlog stonden de trammaatschappij E.G. en T.M. er al niet te best voor. Door de economische heropleving direct na de oorlogsperiode kwam er wel weer een financieel evenwicht. Maar toen de E.G. in 1922 werd overgenomen door de T.M. gingen ook zij hun financiële draagkracht te boven. Ook vanwege de moordende autobusconcurrentie stond de trammaatschappij er slecht voor.

Alleen de lijn Eindhoven-Geldrop-Mierlo-Helmond-Asten kende - ondanks de particuliere autobusconcurrentie - nog een volledige tramexploitatie. De stoomtrams op deze lijn werden, wel steeds vaker vervangen door motortrams waarover



Het station, emplacement en de remise- en werplaatsen complex van "De Meijerij" in Eindhoven (1897) aan de Tramweg. Op de achtergrond de Catharina-kerk met de dubbele torens.

de trammaatschappij sinds 1927 ook beschikte. Dit waren twee kloeke, door Renault gebouwde rijtuigen, elk voorzien van een 75-pk. benzinemotor. Inmiddels had de economische wereldcrisis ook in Nederland vaste greep gekregen. Het personen- en goederenvervoer liep er met sprongen achteruit en diensengevolge waren ontslagen, ook bij de trammaatschappij, niet van de lucht. Alle tramdiensten werden ingekrompen tot 2 per dag, waarbij de overige ritten van de dienstregeling door bussen werden onderhouden, met uitzondering van de geheel op vrije baan liggende tramlijn Helmond, Vlierden Ommel-Asten. Ofschoon de trammaatschappij op 20 februari '29 vergunning had verkregen om haar tramlijnen met autobussen te exploiteren, werd haar in '30 een vergunning voor Eindhoven-Geldrop-Mierlo-Helmond geweigerd. Tegen die beslissing ging de maatschappij natuurlijk in beroep bij de Kroon.

De Kroon, die echter op 19 maart '31 vonniste dat alle concurrenten van de tram op 1 mei '32 hun biezen gepakt moesten hebben. Het kan verkeren. Zo werd op die datum ook hier de T.M.-busdienst een feit, waarvoor men drie Citroënbussen aanschafte.

Hierdoor was het begin gemaakt van de nog bestaande autobusdienst, en het definitieve einde van een tramlijn, welke eigenlijk 20 jaar te laat in exploitatie was genomen.

Bronvermelding:

Gemeentelijk Archief Mierlo
Gemeentelijk archief Helmond
Gemeentelijk archief Eindhoven
B.B.A. archief Breda
Heemkronijk Geldrop

Fotomateriaal:

B.B.A. Breda
Fotoboek Mierlo-Hout
Fotoarchief Heemkundekring Myerle

Vermist.

De inlijving van Nederland door Napoleone Buonaparte (Napoleon Bonaparte) in juli 1810 bij Frankrijk, bleek voor de bevolking niet zo gunstig te zijn als men wel gedacht had. In 1811 voerde hij namelijk de conscriptie uit, dit was de gedwongen lichting voor de krijgsmacht. Het aantal dienstplichtigen zou in de komende twee jaren uitgroeien tot 28.000 man met daarbij de vordering van 40.000 paarden. Dit alles hoorde bij de voorbereidingen van zijn veldtocht naar en tegen Rusland, om Tsaar Alexander te dwingen tot eerbiediging van het Continentaal Stelsel (dit is de handels boycot tegen Engeland).

In 1812 komt in Tilsit het grote woord eruit. Toen was er al een leger op de been gebracht van 600.000 man, waaronder 15.000 Nederlanders¹ die voornamelijk in het 124^e regiment dienden. Op 24 juni 1812 gaat een reusachtige machine op weg met als eerste de colonnes uit Italië gevolgd door Duitsland. Met een hoofdleger van 200.000 manschappen begaf Napoleon zich via Vilna - Smolensk naar Moskou, waar hij op 14 september aankwam en zich, zoals U waarschijnlijk weet, in verband met de winter en honger weer terug moest trekken. Op 19 december kwam hij met 20.000 overlevenden van de Grote Armee in Koningsbergen aan, alwaar de verloren veldslag eindigde.

Toch lukte het hem weer om in het voorjaar van 1813 een nieuw leger op de been te brengen, omdat hij inzag dat "zijn imperium" in elkaar zou zakken als hij niets zou doen. Pruisen en Zweden sloten zich bij Rusland aan; de Rijnbond begon uiteen te vallen. Zelfs Frankrijk begon al tekenen van ontbinding te vertonen. Maar toch, zoals men weet werd de "zesde coalitieoorlog" gestreden en de Fransen, waaronder ook Nederlanders in dienst waren, versloegen de Russisch - Pruisische legers in mei 1813. Door de



HAAGSCHE GARDE D'HONNEUR. NAAR EEN
AQUAREL VAN 31 MEI 1812 DOOR N. L. PENNING in
het Gemeente Archief te 's Gravenhage

bemiddeling van Metternich kwam er een wapenstilstand, doch doordat de vredesonderhandelingen in Praag mislukten, keerden ook Oostenrijk en Beieren zich tegen Napoleon. In een viertal dagen, van 16 - 19 oktober 1813 werd hij in de volkerenslag bij Leipzig verpletterend verslagen.

Het hierboven beschrevene dient als inleiding op de eigenlijke zaak die ik aantrof in het Provinciaal Bestuurs Archief. In het Provinciaal Dagblad (no. 83 van oktober 1814) werd gevraagd om een lijst van vermiste personen, die bij de Franse Legers gediend hebben en welke in Rusland krijgsgevangen zouden zijn gemaakt of als niet te identificeren personen zijn gesneuveld.

Zo heb ik enkele dorpen in de omgeving van Mierlo en Mierlo zelf natuurlijk eruit gelicht: o.a. een lijst met vermiste zonen uit Aarle-Rixtel welke werd verzonden op 30-11-1814 (zie overzicht 1). Hun families bleven natuurlijk altijd hopen, dat zij nog terug zullen komen, zoals dit tragische verschijnsel in ieder oorlog weer boven komt: "Vermist".

Overzicht 1.

Namen	ouder- dom	in dienstre- treding	onderdeel	vernomen bijzonderheden
Peters, leonardus	26	7-2-1812	8 ^e reg 2 ^e comp jagers te voet	In Rusland achter gebleven.
Kerkhof, Hendrik v.d.	25	2-2-1813	33 ^e reg inf 4 ^e bat. 3 ^e comp.	In Rusland achter gebleven.
Swinkels, Arnold	24	2-2-1813	depot 3 ^e bat. des Thrain	laatst gelegen bij Leipzig
Duijnhoven, J. van	24	2-2-1813	garde imperial 1 ^e reg. 4 ^e comp 2 ^e bat	laatst gelegen bij Leipzig
Vierken, Peter van	24	14-2-1813	7 ^e reg lanciers 4 ^e escadron	laatst gelegen te Hamburg
Reijdt, Hendrik v.d.	23	10-2-1813	29 ^e reg. 4 ^e bat 1 ^e comp. grana- dier	laatst gelegen te Hamburg
Berlo, Joh. van	23	12-11-1812	33 ^e reg. jagers te voet 1 ^e bat. 1 ^e comp. carbo- nier	laatst gelegen te Hamburg
Verbakel, Jan	22	30-3-1813	21 ^e reg. jagers te voet 3 ^e bat. 3 ^e comp.	laatst gelegen te Maijenle
Cornelissen, Hendrik	28	30-3-1813	21 ^e reg. jagers te voet 3 ^e bat. 3 ^e comp	laatst gelegen te Maijenle

Overzicht 2.

Staat van zoodanige personen der gemeente Asten, welke bij de Fransche legers gediend hebben en als nog vermist worden.

Naam/voornaam	ouderdom	wanneer in dienst getreden	regement en compagnie waarbij deselve laatst gediend hebben
Loomans Jan	22 jaar	5-4-1813	21 regt. 2e comp. jagers te voet
Bussel Peeter van	24 „	2-2-1812	3e regt. 8e comp. rijdende artillerie
Coolen Martinus	24 „	13-4-1812	tambour in 5e regt. 17e comp. ligte artillerie.
Rijt Godefr. van	24 „	27-2-1812	4e regt. 7e comp. lancers
Rijt Jan Pet. van	24 „	12-11-1812	33e regt. 1e comp. infanterie van linie
Smits Hendrikus	23 „	2-4-1812	122e regt. 3e comp. infanterie van linie
Kuijpers Peeter	23 „	12-12-1812	33e regt. 1e comp. jagers te voet.
Eerenbeemt W.v.d.	23 „	12-12-1812	33e regt. 2e comp. curassiers
Roijakkers Jan	22 „	26-9-1813	63e regt. infanterie van linie
Voermans Nicolaas	22 „	5-4-1813	21 regt. ligte infanterie

Ook zoals een moeder uit Asten een brief laat schrijven, "dat haar zoon door het Franse gouvernement van hunne familie zijn ontruikt" en dat ze vraagt om ook haar zoon op de lijst van vermisten te plaatsen. Hij was genaamd: Godefridus Verrijt zoon van wijlen Matthijs en Jenna Maria Slegers, geb. 13-10-1790, ingelijfd 27-1-1812 in het 4e reg. 7e comp. lancers. En daar ik sedert 18-5-1812 via een brief uit het Hanoversche niets meer van hem vernomen heb, zo is mijn enige verlangen om van zijn leven of dood enige zekerheid te krijgen. Ook laat ze de brief schrijven, dat ze alle onkosten die gemaakt moeten worden graag zal voldoen!!

Zo'n zelfde brief heb ik ook gevonden over Jan Peter Verrijt, zoon van Peter en Catharina van Heugten evenals ook een lijst van alle Astense zonen die vermist werden.

10 personen.

Zie overzicht 2.

Zo als het Gem. corps van Lierop een lijst opgestuurd den 5-12-1814.

met 4 personen.

Zie overzicht 3.

Ook Mierlo ontkomt er niet aan, zo schrijft de burgemeester F. Ververs aan de commissaris dat hij een "staat der personen dezer gemeente van Mierlo, die bij de fransche legers gediend hebben, welke mogelijk in Rusland zouden zijn krijgsgevangen gemaakt. Als hebbende alles op een staat gebracht om de belanghebbende hier van te ontlasten.

Met 4 personen.

Zie overzicht 4.

Als laatste heb ik Nuenen gekozen, met een apart briefje bij de lijst gevoegd staat, Hermanus Cornelis

Overzicht 3.

Lijst inhoudende alle zodanige conscrits der gemeente van Lierop, welke bij het Fransche Gouvernement van hunne familie zijn worden ontruk en alsnog vermist worden.

Namen	voornamen	geboorte dag	geboorte plaats	classe	namen hunner ouders	wanneer in dienst getreden	lijst opgaven van het regt./batt./compie waarbij ze het laatst gediend hebbe	Aanmerkingen
Verhees	Johannes	14-3-1790	Lierop	1810	Peter Verhees J.M. van Grootel	1-2-1813	grenadier van het 1e regt. 1e batt. 4e compie. v.d. keizerlijke garde	de laatste tijding 15-5-1813 uit Mentz
v. Moorsel	Theodorus	2-5-1793	Lierop	1813	Francis v. Moorsel Josin Vanden Heuvel	25-9-1813	138e regt. 2e compie, 1e batt.	
v. Moorsel	Lambertus	2-12-1789	Lierop	1809	Willem v. Moorsel Gertrude v. Heugten	13-4-1812	fuselier van 't 76 cohorten van 1e bat. des nationale garde	18-10-1812 met met verlof uit Den Haag thuis geweest.
Hubers	Johannes	28-7-1793	Lierop	1813	Jan Hubers J.M. Vanbest	2-9-1813	27e regt. 1e compie 2e batt.	in het laatst van september in Mentz gev.

Aldus opgemaakt en gedaan ter requisiten van belanghebbende binnen Lierop den 5 december 1814.

Overzicht 4.

Staat van onderscheidene perzonen der gemeente Mierlo, die bij de Fransche legers gedient hebben en welke men ondersteld dat in Rusland krijgsgevangen zijn gemaakt, opgesteld door den burgemeester van Mierlo in naam van de belanghebbende families woonende aldaar.

Namen en voornamen	hunnen ouderdom	tijdstip wan- neer in dienst getreden	opgave van het regiment waarbij het laatst in dienst geweest
Manders, Jan	22 jaren	17 mei 1813	soldaat bij de 7de Compie 16e Equipage in de haven van Brest
Van Ganzewinkel Willebrordus	26 jaren	„	Soldaat bij de 4e Compie 5 battell 33 regiment ligten infanterie
Van Velthoven Jan	23 jaren	„	fuselier van de 1e Compie 5 battell 33 regiment ligten infanterie
van der Putten Jacobus	22 jaren	„	soldaat bij 't 122 regem. van Linie, 2e battell 4e compagnie.

Geformeerd te Mierlo, 26 november 1814.
Den burgemeester van Mierlo, F. Ververs

Overzicht 5.

Staat van inboorlingen der gemeente Nuenen Gerwen, gevallen in de Fransche Conscribtie omtrens welke aanderen hunne bloedverwanten wenschen geïnformeerd te worden.

Namen en voornamen	geboortedag	namen en voornamen der ouders	hun vorig beroep	klasse	korps bij welk laatst hebben gediend	aanmerkingen laatste tijd.
Beks Arnoldus	5-4-1792	Johannes Beks en Johanna Damen	landbouwer	1812	122 regt. 2e batt: 2e compi. grenadiers	uit Montz 12-10-1813
Cuijten Peter	9 -4 -1790	Torras Cuijten en Andriana de Greef	landbouwer	1810	1e regiment husaare	idem uit Luik 27-12-1813
Lijdonk Peter van	7 -9 -1792	Antonie van Lijdonk en Johanna Verhees	landbouwer	1812	122 regt. 2e batt: 5e compi. fottigeurs	it. uit Montz 22-10-1813
Salomons Martinus	17-2 -1789	Peter Salomons en Wilhelmina Coolen	smit	1809	kannonnier der marine 3e regt 3 batt 2e com	uit Leipzig 23-6-1813
Sanders Hendrik	29-1 -1792	Francis Sanders en Correlia Tonissen	landbouwer	1812	122 regt. 2e batt: 4e compi.	it. uit Montz 31-12-1813
Sleegers Willem	9-10 -1793	Peter Sleegers en Catharina Akkers	wever	1813	niet bekend	it. uit Montz 18-10-1813
Sleegers Theodorus	13-12-1790	Jan Sleegers en Petron. Bastiaans	landbouwer	1810	29 regt. 4e batt: 4e compi.	Rodenburg 21- 6-1813

Deze staat geformeerd door mij ondergetekend den burgemeester der gemeente Nuenen Gerwen den 8e december 1814.

Hanewinckel, geb. en laatst wonende te Nuenen geb. 8-10-1784, in dienst getreden juni 1813, gedient bij het 2° regiment Gardes d'Honneurs ere korps 5° compagnie. Vermist in okt. 1813 bij Leipzig of Menta, volgens geruchten in handen der Russen gevallen. met nog 7 personen.
Zie overzicht 5

Noot:

1. Alle namen van militairen in het Franse leger 1810-1813 zijn te vinden in Frankrijk "Chateau Vincent".
Bron: Rijksarchief N-Br: Prov. bestuur inv. nr. 47.

Peter van den Berk.