

**'T GRUUN BUUKSKE**



HEEMKUNDIGE STUDIEKRING  
KEMPENLAND EINDHOVEN

# 'T GRUUN BUUKSKE

van de  
Heemkundige Studiekring "Kempenland"  
Eindhoven en omgeving

=====

## HEEMKUNDIGE STUDIEKRING "KEMPENLAND"

=====

Administratie: J.C.Z.Mickers, De Meeren 10  
5581 TA Waalre, tel 04904-5728.

Penningmeester: J.M. van Beek, Magnoliastraat 19,  
5615 BG Eindhoven, tel. 040-  
11 50 43.

Redactie: J.Spoorenberg, Pauwlaan 15,  
5613 CG Eindhoven, tel. 040-  
43 26 93.

-----

Contributie: f 29,- per persoon  
f 34,- per gezin

-----

Postgirorekening nr 28 30 100  
Alg.Bank Ned. rek nr. 52 70 78 808

-----

=====

Zomer 1984

=====

13e jaargang nr. 2

### INHOUDSOPGAVE.

Nogmaals: oude brievenpostverbindingen, J. Spoorenberg	26
De Gebroeders Marto, Eindhovens enige machiefabriek in de 19e eeuw, G. van Hooff	33
Oude Eindhovense huizen II, J.Th.M. Melssen	41
Over de Woenselse Markt	47

## Spotted-Dogs



(Handelsmerk Mirnot & De Block, 1909)

NOGMAALS: OUDE BRIEVENPOSTVERBINDINGEN.

door J.Spoorenberg.

In de loop van de tijd hebben al verschillende auteurs aandacht besteed aan de geschiedenis van de postwegen in Eindhoven. De eerste was F.N. Smits, die al in de vorige eeuw in zijn bekende boek over de geschiedenis van Eindhoven melding maakte van Jan Fransen uit Scherpenheuvel, die in 1676 door het stadsbestuur gemachtigd werd om een postverbinding te openen tussen Scherpenheuvel, Diest, Sichen, Eindhoven en Den Bosch. Smits schreef dat Jan Fransen zitting moest houden in herberg de Moriaan, waar een brievenbus was geplaatst. Verder liet hij zijn lezers nog weten, dat er in die jaren drie brievenposten waren, een van Den Haag via Rotterdam en Dordrecht, een van Tilburg en een van Maastricht. De bode stapte tweemaal per week af bij de herberg van de weduwe Joost van Berenbroeck (1).

Na Smits volgde M.J. van de Berg, die in 1952 in een van zijn artikelen in Rooms Leven aandacht aan de postwegen schonk. Hij haalde eveneens de benoeming van Jan Fransen aan, maar vermeldde aan de route ook nog Herentals. Verder schreef hij, dat uit het besluit van het stadsbestuur bleek, dat Eindhoven aan drie postroutes lag, een die van Den Haag via Rotterdam en "den dorpe Steensel" liep, een van Tilburg en tenslotte aan een van Den Bosch naar Maastricht. Dit waren wagenpostwegen, voegde hij eraan toe. Tweemaal in de week werd afgespannen bij herberg de Zwaan van de weduwe Joost van Berenbroeck.

De eerste poging om het postwezen wat uitvoeriger te beschrijven werd in 1961 ondernomen door A.W.P. Arts, die het boekje "Grepes uit de geschiedenis van het postkantoor te Eindhov-

ven" samenstelde. Ook Arts noemde Jan Fransen, dit keer als bode op Herentals, Diest en Sichen en eens in de veertien dagen op Den Bosch. Als oudste postverbindingen noemde hij verder die vanuit Den Haag via Rotterdam en Dordrecht en die vanuit Tilburg naar Eindhoven.

Het jongste artikel is juist van de pers. Ter gelegenheid van de nationale postzegel tentoonstelling Philex '84 schreef de bekende en zeer deskundige J. Giphart een studie over het Eindhovense postwezen, waarin hij veel nieuwe informatie gaf. Voor de vroegste geschiedenis viel hij terug op de literatuur, waarmee hij helaas teveel vertrouwen in de mensheid toonde. Na het lezen van de verschillende studies concludeerde Giphart, dat er drie ritten waren: het Hollandse rit (3) vanuit Den Haag via Rotterdam, Dordrecht en "den dorpe Steensel", de bode van Tilburg en het postrit van Den Bosch naar Maastricht. Jan Fransen werd dit keer aangehaald als bode van Herentals op Den Bosch; de brievenbus in de Moriaan werd nog vermeld al een aardige bijzonderheid.

De vraag rijst hoe het nu eigenlijk allemaal wel was. Welnu, in het resolutieboek van het stadsbestuur uit 1676 is een klad opgenomen van een akte die op 5 november van dat jaar is opgemaakt. Uit het klad blijkt, dat het stadsbestuur aan Jan Franssen uit Scherpenheuvel toestemming had gegeven om met ingang van 1 december een postverbinding te onderhouden tussen Scherpenheuvel, Diest, Sichen, Eindhoven en Den Bosch. Van Herentals is dus geen sprake. Jan Franssen moest de stad elke veertien dagen aandoen op zijn reis naar en van Den Bosch. In het klad is ruimte opengelaten om de tijden in te vullen. Het tarief werd voorgeschreven en bedroeg voor een brief twee stuivers en voor grotere pakketten naar verhouding meer. De bode moest zijn intrek nemen

in herberg de Moriaen, waar een bus mocht worden uitgehangen.

In Eindhoven is over Jan Franssen verder helemaal niets bekend. In het boekje dat Arts schreef over de Bossche postgeschiedenis wordt zijn naam evenmin vermeld. Ik acht de mogelijkheid dan ook bepaald niet uitgesloten, dat het plan niet is doorgegaan. Overigens vraag ik me af, of de bus waarvan sprake is een brievenbus is geweest. Het lijkt me waarschijnlijker, dat bij de herberg een bodebus is uitgehangen als teken dat in de herberg brieven konden worden afgegeven.

Resteren de postritten. In de jaren vijftig van de 17e eeuw bestond er een postverbinding tussen Dordrecht en Eindhoven. Vanuit Dordrecht was verzending naar Rotterdam en Den Haag mogelijk. Het rit vanuit Dordrecht liep echter niet over "den dorpe Steensel" zoals Van de Berg tot zijn verbazing in een mij onbekende bron meende te ontdekken. De route liep over Tilburg, zoals hieronder zal blijken. Overigens was Eindhoven natuurlijk niet het einddoel. De post werd verder naar het zuiden vervoerd, maar hoe dat aanvankelijk gebeurde is niet bekend.

Behalve het rit vanuit Dordrecht bestond er nog een tweede verbinding vanuit Holland met

het zuiden. Dit rit liet Eindhoven echter links liggen en liep via Gorinchem en Steensel naar Maastricht. Toch bleek deze tweede verbinding belangrijker dan de eerste, omdat ze de Eindhovenaren de mogelijkheid bood met meer plaatsen te corresponderen. Het stadsbestuur stelde daarom Jacob van de Poel aan om een verbinding met Steensel te onderhouden. Van de Poel bracht de voor Eindhoven bestemde brieven naar de stad en gaf de retourpost af als de postiljon zijn woonplaats weer passeerde. Van de Poel wordt voor het eerst vermeld in de burgemeestersrekening van 1660/61 (het stadsbestuur werkte met gebroken boekjaren). Hij kreeg voor zijn werk f 10,- per jaar uitbetaald. In de rekening van 1653/54 komt zijn naam nog niet voor, de rekeningen uit de tussenliggende jaren zijn niet bewaard. De aanstelling van Van de Poel moet dus tussen 1653 en 1661 hebben plaatsgehad.

Ook na de benoeming van Van de Poel was de toestand voor de Eindhovense kooplieden niet ideaal. Na ontvangst van de post duurde het immers enkele dagen voor het antwoord kon worden verzonden. Al in 1976 schreef ik in ons Buukske, dat het stadsbestuur het daarom op een accoordje gooide met de Hollandse postmeesters. De route werd van Steensel naar Eindhoven verlegd en het stadsbestuur zorgde als tegenprestatie voor het vervoer naar Hamond. Joannes Antonius van der Heyden werd tot postmeester benoemd en tegen betaling van 60 gulden per jaar met het vervoer belast. Van de Poel wordt voor het laatst vermeld in de burgemeestersrekening van 1678/79. Vermoedelijk is de nieuwe route voor het eerst bereden eind 1678 of begin 1679. Uit een brief die het stadsbestuur in 1681 aan de Haagse postmeester A. Borrebach stuurde blijkt, dat de brieven voor Den Haag via Gorinchem veel eerder aankwamen dan wanneer ze over Dordrecht werden



**D. HIMPENS-VAN WEZEL. EINDHOVEN.**  
MEEL-, VEEVOEDER- EN VOGELZADENHANDEL.  
BROEKSCHEWEG 205 - TELEFOON 3107 - POSTREKENING 109544

gezonden. In het concept heeft aanvankelijk zelfs gestaan "doorgaens een postdagh eerder", maar dit is later doorgehaald (3).

In januari 1679 ontstond er een onenigheid over de snelheid van het brievenvervoer tussen de Tilburgse postmeester De Roy en een postmeester "van de Graef", waarmee vermoedelijk de postmeester van Grave bedoeld werd. De Roy schreef naar Eindhoven, dat het probleem kon worden opgelost als de andere partij duidelijk kon worden gemaakt hoe laat de verschillende postiljons in Eindhoven aankwamen. Het stadsbestuur trosselde daarop de weduwe van Joost van Berenbroeck op, want in haar herberg kwamen de postiljons aan, let wel: "comend van de Haege als Dort ende Rotterdam ende mede de post van boven van Maastrich etc.". Dus: allereerst de post uit Den Haag, vervolgens die uit Dordrecht en Rotterdam en tenslotte die uit Maastricht.

De waardin verklaarde, dat op 21 januari 1679 Willem van Hees, de postiljon uit Tilburg (die dus de brieven uit Dordrecht en Rotterdam moet hebben aangevoerd), om ongeveer twee uur of half drie was gearriveerd. Joost Brouck was om ongeveer zeven uur of half acht met zijn brieven uit Den Haag aangekomen en de postiljon uit Maastricht was tenslotte 's nachts om drie uur met zijn post binnengekomen. De twee eerste boden hadden daarop moeten wachten (in verband met de retourpost). Tenslotte verklaarde de waardin, dat de post tweemaal in de week aankwam, nl. op woensdag en zaterdag (4).

De verklaring stemt overeen met de brief die het stadsbestuur in 1681 aan de Haagse postmeester Borrenbach zond. Ook daarin lezen we, dat de retourpost voor de beide postiljons met hetzelfde paard werd aangevoerd. De Tilburgse postiljon kreeg de brieven voor Dordrecht en Rotterdam en de andere die "met de generale

massa van alle de andere brieven" over Gorinchem reed, die voor de andere Hollandse steden, voor Gelderland, Utrecht, Overijssel en de andere gewesten.

Uit het bovenstaande blijkt, dat er geen afzonderlijke bodedienst op Tilburg heeft bestaan. De Tilburgse postmeester verzorgde slechts voor de Dordtse of Rotterdamse postmeester het traject Tilburg-Eindhoven.

In 1688 waren er klachten over de postiljon van Van der Heyden. Henrick Hermans, die even buiten Hamond woonde, sprong voor de man in de bres. Hij verklaarde, dat de Eindhovense en de Maastrichtse postiljons hun post altijd in zijn woning uitwisselden. Het valies waarin de Eindhovense brieven waren opgeborgen werd nooit geopend, maar altijd gesloten overgegeven aan de post die op Maastricht reed. Omgekeerd werd het Maastrichtse pakket altijd ongeopend aan de Eindhovense post overgereikt. Ten overvloede verklaarde hij nog, dat hij de knecht van Van der Heyden nooit dronken had gezien of onbekwaam om de brieven te bestellen.

Het rit op Hamond schijnt aanvankelijk een proef te zijn geweest. Nog in 1682 besloot het stadsbestuur om het experiment met een jaar te verlengen. De verbinding bleek echter een succes. Tot en met begin februari 1688 kreeg Van der Heyden zijn *f* 60,- uitbetaald. Daarna werd het bedrag tot *f* 100,- verhoogd. Deze opslag kan mede een gevolg zijn geweest van de uitbreiding van de werkzaamheden tot drie ritten in de week. Het volgend jaar was de postmeester overleden. Het geld werd toen uitbetaald aan Frans van der Meyden, de voogd over de kinderen van Van der Heyden. Willem Hoppenbrouwers, die met een dochter van Van der Heyden getrouwd was, schijnt de taak van zijn schoonvader te hebben voortgezet, maar in 1696 zag hij al weer van het werk af. Met ingang

van 2 augustus van dat jaar werd regerend vijfman Paulus van Vlockhoven tot opvolger benoemd. Er werden toen drie ritten in de week gereden.

In 1700 schijnen er moeilijkheden te zijn ontstaan over het brievenvervoer tussen Maastricht en Den Bosch. Het stadsbestuur besloot toen de Maastrichtse postmeester te vragen, dat zowel hij als postmeester "van de Graef" Van Vlockhoven enigszins tegemoet zouden komen.

Paulus van Vlockhoven zou zijn werk blijven doen tot 31 december 1715. Omdat hij rooms-katholiek was werd hij toen ontslagen en vervangen door de protestantse Godefridus van de Kerkhoff.

Noten.

1. F.N. Smits, Beknopte geschiedenis van Eindhoven, deel II, pagina 60.
2. "Postrit" is onzijdig, zoals opeenvolgende auteurs over de postale geschiedenis steeds weer benadrukken. De Woordenlijst van de Nederlandse Taal kent het woord niet en noemt "rit" mannelijk. Bij de samenstellers hebben zich blijkbaar geen filatelisten bevonden.
3. A.A. Eindhoven, nagekomen stukken.
4. R.A. Eindhoven, ongesorteerde stukken.



(Handelsmerk Mignot & De Block, 1907)

DE GEBROEDERS MARTO,

EINDHOVENS ENIGE MACHINEFABRIEK IN DE 19e EEUW.

door G. van Hooff.

De industrialisatie zoals die in de vorige eeuw in de meeste Europese landen doorzette, was er een van stoom en ijzer. De beweegkracht van de natuur (water, wind of spieren) werd vervangen door die van de stoommachine, de eenvoudige houten apparatuur grotendeels verdrongen door de stevigere, snellere en ingewikkeldere ijzeren machinerieën. Ook in Nederland kwam in deze eeuw, zij het wat traag, een industrialisatieproces op gang. En ook Eindhoven bleef niet onberoerd.

In de twee belangrijkste bedrijfstakken in het Eindhovense in de 19e eeuw, de textiel- en de tabaksnijverheid, kwam het mechanisatieproces echter pas laat en zeer geleidelijk tot stand. De late toepassing van stoomkracht voor voortbeweging van machinerieën is hierbij illustratief. De Eindhovense textiel was nl. op de vervaardiging van wollen en linnen stoffen gericht, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Helmondse, die voornamelijk katoenen goederen produceerde. Het verschil in productiepakket verklaart ook het verschil in technische ontwikkeling en de toepassing daarbij van stoomkracht.

Weliswaar was Eindhoven Helmond ver vooruit met de introductie van de stoomkracht, maar die voorsprong was maar van tijdelijke aard. In 1819 nl. installeerde de firma Smits een stoommachine van 4 pk. in haar wolspinnerij. De wolspinnerij was een van de eerste onderdelen van de Nederlandse textielnijverheid die van stoomkracht gebruik maakte. Maar daarna duurde het ruim een kwart eeuw voordat een tweede bedrijf in groot-Eindhoven een stoommachine aanschafte. Hieronder volgt een over-