

JOS L. VAN MEULEN
ANSEMS.
UZELWAREN.

JACHT ARTIKELEN
KACHELS FORNUIZEN

SMEDERIJ

AKULO
GARAGE



INKIJKEXEMPLAAR - INKIJKEXEMPLAAR

Een
familie van
ondernemers

JOS L. VAN DER MEULEN-ANSEMS EN VOLGENDE GENERATIES



Enkele logo's van de door Van der Meulen-bedrijven vertegenwoordigde automerken.

VOORWOORD

'Een familie van ondernemers' is de titel van dit maar liefst 400 pagina's tellende boek. De titel is gekozen omdat wij er, na grondig onderzoek, achter kwamen dat onze overgrootvader Josephus Lambertus van der Meulen (1861-1950) uit Helmond een echte ondernemer was. En na hem zijn kinderen - en volgende generaties - die vervolgens in de voetsporen van hun vaders het garagebedrijf Jos L. van der Meulen-Ansems en de daaruit voortvloeiende bedrijven hebben geleid. Zij breidden uit met de truck en trailerfabriek Jumbo, een koeltechnische industrie, een verwarmingsindustrie, een benzine verkoop organisatie en uiteraard vele garages en autodealer bedrijven. Bij al deze bedrijven werkten dagelijks vele honderden mensen, gedurende meer dan 100 jaar in de regio Helmond /Eindhoven. Voor ons en al de medewerkers is het belangrijk dat de geschiedenis van deze bedrijven behouden blijft.

Het idee voor een boek ontstond toen wij na het overlijden van onze ouders in de nalatenschap een grote hoeveelheid foto's en documenten aantroffen, waaronder oprichting- en koopaktes, en bleek dat flarden tastbaar verleden, bovendien bewaard waren gebleven. Dit was de familie-erfenis van onze vaders Jan, Lambert en Alphons, rijkelijk gevuld met zakelijke en persoonlijke herinneringen die wij op onze beurt willen delen met alle nakomelingen van Jos L. van der Meulen. Een boek leek ons haast een vanzelfsprekend middel.

De samenstellers Piet, Monique en Lambert van der Meulen en auteur Paul Vlemmings

Paul Vlemmings bleek bereid om de uitvoerige en gedetailleerde familiegeschiedenis van Van der Meulen-Ansems aan het papier toe te vertrouwen in hoofdlijnen. Hij is bekend met de autowereld. De ontwikkeling van de stoomfiets tot motor en van de automobiel tot auto verwerkte hij in negen hoofdstukken van dit boek. Wij danken iedereen die hem bij het onderzoek naar het levensverhaal van Jos L. van der Meulen met raad en daad heeft bijgestaan.

Het tiende en tevens laatste hoofdstuk heeft de stamboom van de familie Van der Meulen als onderwerp. Deze is door Alphons van der Meulen (1925-2006) uitgezocht en samengesteld. Hij had als hobby genealogie. In de 45 jaar dat hij deze vrijetijdsbesteding uitoefende bezocht hij talloze archieven en legde hij zorgvuldig alle namen van de voorouders met hun persoonlijke weetjes vast. Wij hebben deze stamboom aangevuld met gegevens, verhalen en foto's van de huidige generatie Van der Meulens. Hiervoor zijn wij door familieleden met open armen ontvangen. In menige gezellige uurtjes zijn wij nóg wijzer geworden over onze ondernemende familie.

Als samenstellers van deze fraaie kroniek hebben wij, zeker de laatste vier jaar een intensieve maar vooral leuke tijd samen gehad. Wij zijn meer dan tevreden met het resultaat dat wij met gepaste trots aan de familie én aan de buitenwereld presenteren.

INHOUD

1 VAN AAMBEELD TOT VLEIEMACHINE	13	Werk in de winkel	81
Timmermanszoon wordt rijwielhandelaar	13	Nog meer werk	86
De geboorte van het merk		Benzine	88
Jos L. van der Meulen-Ansems	14	Wereldprimeur in Eindhoven	92
De eerste motorfietsen	19	Gedonder voor de oorlog	97
De eerste auto's van Jos	20	Ford weg, broers weg, Helmond weg	103
Start van de autohandel en autoverhuur	25	Bomen, banden en bommen	105
N-333 en andere nummers	27	Van niets naar iets, van puinhoop naar Ford	109
Naar Eindhoven: een gouden greep	29	De verpleegsters lonken	115
Van firma naar NV	32	Nog meer gebouw	120
Noten hoofdstuk 1	33	Ford onder één dak 1	121
		100 jaar Van der Meulen-Ansems	123
2 JOS EN DE HILDEBRAND	35	Ford onder één dak 2	126
Van fiets naar motorfiets	35	Een nieuw dak voor Ford	127
De Hildebrand & Wolfmüller in Nederland	37	Ford onder één dak 3	128
In Helmond gebeurt het	39	Ford Eindhoven	130
Op pad met de motorfiets	41	Goed, beter, Best Cars	131
Noten hoofdstuk 2	45	Mabem	133
		Naverbranding	134
3 LUSTOORD MOLENHEIDE	47	Noten hoofdstuk 4	137
Van visvijver tot pretpark	47		
Vliegtuigen en vliegveld	49	5 JUMBO MOTOR COMPANY	139
Droomvlucht onder de hamer	54	Vrachtwagen amuse	139
Noten hoofdstuk 3	59	Nog meer Nederlandse vrachtwagens	141
		De eerste Jumbo	142
4 VAN DER MEULEN-ANSEMS	61	Zelfstandig en toch weer niet	145
Op eigen benen	61	The Jumbo	149
Van Dearborn via Geldrop naar Van der Meulen	62	Zonder vrachtwagens door de crisis	158
Van T naar A	64	En nu ook nog de oorlog door	162
Ford, Sport en Van der Meulen	67	Wederopbouw en nieuwe leiding	165
Op weg naar de duizend	73	Innovatie met centimeters en confectie	170
Ford is ook niet alles	76	Steentje voor steentje	177
Van havermotor-tram naar motortram	77	Op alle wegen ...	188
Met tractoren de boer op	79	Van der Meulen junior wordt Lambert senior	191

Vier kapiteins op een schip	196		
Jumbo Groenewegen	202		
... niet meer met ons	203		
Noten hoofdstuk 5	205		
6 JANUS VAN DER MEULEN	207		
Op weg naar de sleutels van een eigen garage	207		
Citroën 1	210		
Groot Toerisme	214		
Volkswagen, Porsche en een Amerikaan	217		
Citroën 2	221		
Noten hoofdstuk 6	225		
7 VETA	227		
Van verhuur naar taxi	227		
Van Van der Meulen naar Van der Meulen	231		
Vliegende kanaries weer terug naar Van der Meulen	236		
Noten hoofdstuk 7	239		
8 JACQUES VAN DER MEULEN	241		
Ford man wordt GM man	241		
In de koeling	244		
Van Havenstraat tot Kanaaldijk	246		
Op weg naar nummer 1	248		
ARO Import Company	253		
Autobedrijf Jacques en ARO zonder Van der Meulen	255		
Noten hoofdstuk 8	257		
9 EERSTE HELMONDSE AUTOMOBIEL CENTRALE	259		
Bakermat krijgt nieuwe naam	259		
De toekomst is begonnen	264		
Dwars over de Kerkstraat naar Japan	265		
Noten hoofdstuk 9	267		
10 STAMBOOM VAN DER MEULEN	269		
De Vandermeulens uit Bree België	269		
Jan Mathijs Vandermeulen komt rond 1850 naar Helmond	284		
De kinderen van Jan Mathijs van der Meulen en Maria Carolina Sauren	287		
Wilhelmina Hendrika Ansems en haar ouders uit Dongen	292		
De kinderen van Jos L. van der Meulen en Wilhelmina Ansems	295		
· <i>Ans en Hub van Dongen, een schoenenzaak in Leiden</i>	295		
· <i>Janus trouwt Marie Damen uit Hilvarenbeek</i>	299		
· <i>Mathij en Mathilda krijgen zes kinderen</i>	302		
· <i>Jacques en zijn grote liefde Addie de Haan</i>	306		
· <i>Jet en Gerrit Passenier Wasserij Central in Leuven (B)</i>	311		
Het tweede huwelijk van Jos L. van der Meulen met Anna Catharina Boelen	314		
· <i>Wilbelmina van der Meulen (1898-1907)</i>	316		
· <i>Jan trouwt Marietje van Raak uit Tilburg</i>	317		
· <i>Carolina trouwt Theo Hoevenaars en gaat in Maartensdijk wonen</i>	319		
Reünie op het Eurostrand in 1967	322		
Nakomelingen van Jos L. van der Meulen	326		
Stamboom schema's	358		
BIJLAGEN	364		
Specificatie Jumbo trucks	364		
Nuttige adressen	370		
Verleden en toekomst	371		
Brabantse kentekens Van der Meulen	381		
NAWOORD	384		
DANK EN BRONNEN	385		
TREFWOORDEN-INDEX: HFST. 1 T/M 9	388		
TREFWOORDEN-INDEX: HFST. 10	393		
COLOFON	400		



Jos L. van der Meulen en Wilhelmina Hendrika Ansems
bij gelegenheid van hun huwelijk in 1888.

VAN AAMBEELD TOT VLEGMACHINE

TIMMERMANSZOON WORDT RIJWIELHANDELAAR

'Met vreugde geven wij kennis van de geboorte van onze zoon Josephus Lambertus van der Meulen'. Het is ruim anderhalve eeuw geleden nog geen gewoonte om dit in de krant te zetten, maar het is wel het nieuws dat vader Jan Mathijs van der Meulen (1821-1864) en moeder Maria Carolina Sauren (1824-1901) op 22 november 1861 te melden hebben. Ook slingers voor het raam van het geboortehuis in Helmond met daarop in vele kleuren 'Hoera een jongen!' hebben er niet gehangen, die gewoonte moet dan nog worden uitgevonden. Net als de fiets zoals we die nu kennen, net als het motorrijwiel en net als de automobiel en de vliegmachine. Josephus Lambertus van der Meulen zal in zijn lange leven de geboorte van deze voertuigen meemaken. Hij zal het niet alleen meemaken, het zal ook zijn leven en dat van zijn nazaten bepalen. En door zijn actieve bemoeienis met fiets, motorfiets, automobiel en vliegtuig zal hij grote invloed hebben op het verkeer en vervoer in de steden Helmond, Eindhoven en omgeving, op die in de provincies Noord-Brabant en Limburg en zelfs op de ontwikkeling van het gemotoriseerde vervoer in heel Nederland.

Zijn vader Jan Mathijs van der Meulen en moeder Maria Carolina Sauren trouwen in 1848 in Helmond. Ze krijgen daar samen in dertien jaar tien kinderen. Josephus Lambertus van der Meulen (1861-1950) is hun achtste. Het gezin woont dan aan de Binderstraat in Helmond, die nu Marktstraat heet. Op de lagere school wordt Josephus Lambertus van der Meulen Lambert genoemd. Daarna Jef, Joseph en ook gewoon Jos. Omdat hij het meest bekend is als Jos zullen we deze naam gebruiken.



Vanaf circa 1910 gebruikt Jos L. van der Meulen dit logo met harnashelm in een fietswiel met band en spaken en met daar doorheen een tak met bladeren. De helm is ontleend aan het wapen van de gemeente Helmond. Het logo blijft met enkele modernisering in gebruik tot het jaar 2000.

Als Jos twee jaar oud is overlijdt zijn vader Jan Mathijs van der Meulen. De oudste zoon wordt daarna op zijn vijftiende kostwinner van het gezin. Hij is net als zijn vader timmerman. De andere zonen van Jan Mathijs en Maria Carolina kiezen niet voor het timmermans-vak, maar worden smid. Aan de Binderstraat wordt smederij Weduwe Van der Meulen & Zoon opgericht. Wanneer dit gebeurt is onbekend maar vanaf 1881 wordt er regelmatig voor geadverteerd en in 1882 wordt vergunning verleend voor het plaatsen van een 2 pk sterke locomobile stoommachine. Rond 1890 verhuist de smederij van de Binderstraat naar de Kerkstraat. Uiteindelijk blijven alleen Jos en zijn broer Frans de smidse lange tijd trouw. De andere broers verlaten al snel een voor een het aambeeld en worden koster, zadelmaker, boekhouder en caféhouder. De smederij Weduwe Van der Meulen wordt door Frans van der Meulen tot 1916 voortgezet aan de Kerkstraat in Helmond.

VAN DER MEULEN-ANSEMS

OP EIGEN BENEN

*‘Wij lassen alle automobielonderdelen in gietijzer, aluminium, brons, koper, ijzer, staal, enz. volgens nieuw procedé.
 Wij gieten bronzen bussen en staven, metalen enz., aluminium carters, witmetaal (babbits) lagers, nieuwe cilinders en zuigers.
 Wij slijpen oude cilinders uit en voorzien deze van nieuwe zuigers.
 Wij draaien tand-, worm- en kroonwielen, krukassen, cardanassen wisselwielen, kettingwielen enz.
 Wij vulkaniseren automobiel én motorrijwiel binnen- en buitenbanden onverschillig welk profiel.
 Wij polijsten brons, koper, aluminium en alle door ons vervaardigde onderdelen.
 Wij persen massieve autobanden met hydraulische pers op en af.
 Wij leveren kogellagers “NKA”, zuigerveren, veerbouten en alle automobiel- en motorrijwieltoebehoren uit voorraad.
 Wij geven advies op het gebied van automobiel- en motorrijwiel reparaties.
 Wij garanderen alle werkzaamheden op zakelijke wijze.
 Wij houden in geregelde voorraad alle maten automobiel-buiten- en binnenbanden Michelin, Dunlop, Goodyear, United-States.
 Wij zenden onze technici voor opname van reparatie enz.
 Wij verhuren eerste klas open en gesloten wagens, waaronder nieuwe voor 2, 4, 6 en 20 personen.
 Wij nodigen alle belangstellenden uit tot een bezoek aan onze showroom, garage en werkplaatsen.
 Wij bevelen ons voor uw opdrachten beleeft aan.’¹*

Met deze woorden geeft de firma Jos L. van der Meulen-Ansems aan ‘waarvoor wij zijn ingericht, wat wij kunnen doen’. Het is 1922, kort na de oprichting van de Naamloze Vennootschap Van der Meulen-Ansems. Het lijkt meer een inkijsje in de keuken van een smid dan in dat van een al jaren actief automobiel- en motorfiets dealer. Een soort eerbetoon dus aan oprichter Jos L. van der Meulen (1861-1950) die zich uit de dagelijkse leiding van de zaak heeft teruggetrokken. Dat het terugtreden van Jos niet geheel uit vrije wil is, maar het gevolg van het aanstaande faillissement van het Lustoord Molenheide in Mierlo, is beschreven in hoofdstuk 3. Om aan de gevolgen van dat faillissement te ontkomen verhuist hij augustus 1922 naar België. Hij maakt nog net mee dat de eerste Fords in de showrooms aan de Kerkstraat in Helmond

en de Vestdijk in Eindhoven hun opwachting maken. Dat wil zeggen officieel dan, want bekend is dat er tenminste al in 1920 nieuwe Ford Trucks door Jos L. van der Meulen-Ansems aangeboden worden.

De officiële aanstelling voor Ford in 1922 is het begin van een nieuw en langjarig hoofdstuk in de geschiedenis van ‘zijn’ Van der Meulen-Ansems’. Een geschiedenis die Jos de eerste jaren vanuit Brussel (België) ziet ontstaan. Zijn zonen Janus (1890-1982), Mathij (1892-1955), Jacques (1895-1979) en Jan (1900-1980) nemen nu definitief het Van der Meulen-Ansems heft in handen. Vader Jos blijft nog wel commissaris bij de NV Van der Meulen-Ansems Automobiel Maatschappij.

schrijven over hun bezoek aan die nieuwe showroom: 'Na de verschillende afdelingen te hebben bezocht kwamen wij aan bij de showrooms, die aan beide zijden van de ingang in het hoofdgebouw gelegen zijn. De linker showroom is uitsluitend bestemd voor Ford wagens. Aan de andere zijde van de ingang bevindt zich de rechtse showroom, waar wij onder andere aantreffen een prachtige Buick, daarachter een Benz en drie modellen Indian motorrijwielen.'²⁹ 'Aan de straat zijn de showrooms die door grote spiegelruiten een goede belichting ontvangen.'³⁰ Weer een andere krant noemt het een 'metamorfose van die oude smerige vertrekken van de oude lucifersfabriek'.³¹ De bouw gebeurt door de gebroeders Van Gestel en het stucwerk wordt verzorgd door de gebroeders Swinkels.

Al met al een reusachtige uitbreiding dus. Met nog wel een opvallend aspect. Gemeld wordt dat de uitbreiding mogelijk is door de aankoop van een voormalige fabriek. De broers Janus, Mathij en Jacques van der Meulen zitten echter pas januari 1924 bij de notaris om de aankoop van die voormalige lucifersfabriek annex paardenstal van de Tramwegmaatschappij te bezegelen. Ruim een jaar later dus. Waarschijnlijk is het voorlopig koopcontract al voor de verbouwing getekend en is het pand na de verbouwing pas in eigendom overgedragen. Er staat in de akte nog wel een opmerkelijk beding: 'dat in of bij de verkochte gebouwen of op de bij deze verkochte terreinen niet zal mogen worden uitgeoefend de lucifersfabrikatie op straffe van'³² De oude lucifersfabriek kost de Van der Meulens f 27.500. Die 'straffe' voor het produceren van lucifers is overigens vijfhonderd gulden per week. Het grote slopen vindt pas plaats nadat het pand gekocht is. Het gebeurt met twee opzienbarende verbouwingen in 1926. Dat jaar wordt eerst de showroom weer onderhanden genomen. Dat gebeurt door de eigen werknemers van Van der Meulen-Ansems. In een artikel wordt daarover gemeld: 'de nieuwe showroom, die aanmerkelijk is uitgebreid doordat een van de kantoortjes is afgebroken om ruimte te geven aan een flinke uitstalling van de diverse wagens. De uitbouw is in eigen beheer geschied door het uitgebreid personeel waarover deze grote en moderne onderneming beschikt.'³³

Grootser en langduriger is de verbouwing die in 1926 van start gaat. Van dat oude fabrieksgebouw wordt de buitenmuur rechts geheel gesloopt en de open ruimte daarnaast geheel



De op- en afrit wordt in 1927 overkapt en zo ontstaat de 'grootste autogarage van Nederland'. De stallingsmogelijkheid verdrievoudigd tot 250 parkeerplaatsen.



Een deel van de stallingsgarage is in gebruik als werkplaats. Hier staat op de hefbrug de Ford 1938 van Van Gaal uit Helmond.



Rechts van de stallingsgarage verschijnen in 1929 drie hallen. Links staat de Ford Model A van W.P. Walraven uit Eindhoven. De auto ernaast is helaas onbekend maar daarnaast nog een Model A, die van B. van Diem uit Heusden. Met de achterkant naar de camera staat de wagen van J.A. Doesselaar uit Eindhoven, ook een A. Tussen de palen de Ford Model TT benzinewagen van Van der Meulen-Ansems, met daarachter de werkplaats.

spoorwegen leveren zij vanaf begin 1939 een nieuw laad-los en vervoersysteem. Met een Ford truck voorzien van een speciale DAF trailer wordt een laadkist bij de klant opgehaald. Bij de trein wordt die kist daar volautomatisch opgeladen. Aangekomen op de bestemming wordt dit ritueel in omgekeerde volgorde herhaald en bereikt de kist met lading zijn eindbestemming. Ook Jumbo van Mathij is in die tijd al actief met laad- en lossystemen en trailers uiteraard. Als dan Ford kiest voor concurrent DAF, dan zal daar best eens een hoog oplopend gesprek over worden gevoerd. Iets dat niet altijd goed is voor het bestendigen van een relatie.

Alle mogelijke redenen voor de breuk tussen Mathij van der Meulen en Ford zijn echter speculatie, zeker weten we het niet. Hoe dan ook, in amper zeven jaar tijd verlaten de 3 J's, eerst Janus (1932), dan Jacques (1935) en tenslotte de derde J Jan (1939), de NV Van der Meulen-Ansems waardoor Mathij van der Meulen er aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog in zijn eentje en zonder Ford voorstaat.

FORD WEG, BROERS WEG, HELMOND WEG

Medio 1939 staat Mathij van der Meulen 'broeder-loos' alleen voor een Ford-loze NV Van der Meulen-Ansems in Eindhoven. Maar nog geen veertien dagen na het einde van het Forddealerschap staat er al een nieuw merk in de showroom aan de Vestdijk in Eindhoven. Het zijn Franse Renaults, waarvan al een jaar of vijf geen dealer meer in Eindhoven aanwezig

is. Waarschijnlijk ontstaat het contact tussen Mathij van der Meulen en importeur Renault in Den Haag via H.J. Jonkers in het nabijgelegen Valkenswaard. Onder de naam EMA, Eerste Meierijsche Automobiemaatschappij, is Jonkers in die plaats dealer van Renault. Jonkers is ook dealer voor Diamond. Een Diamond-T dealerschap via importeur Beers in Rijswijk slaat Mathij af. Ook een aanbod van Engelbert uit Den Haag gaat retour afzender. Het gaat om een dealerschap voor de Amerikaanse Nash en Packard personenwagens. Die merken zijn in Eindhoven eerder kort gevoerd door garage Brabantia van de firma Vlemmings aan de Boschdijk. In die garage staan inmiddels de Fords van de nieuwe dealer OBAM. Kort na Renault tekent Mathij wel voor het dealerschap van GMC trucks. Broer Jacques is dan al enkele jaren dealer voor enkele GM merken, wat mogelijk leidt tot een gemakkelijker open deurtje bij de GMC-importeur in Antwerpen. Wat ook helpt is dat in 1939 geen van de drie GM-dealers in Eindhoven, City, Vlemmings en broer Jacques, het merk GMC voeren. Even later volgt nog een contract voor de vrachtwagens van Dodge en Mercedes. De contacten met Mercedes dateren overigens al van 1937. De nadruk op bedrijfswagens heeft mogelijk te maken met Mathij's oude liefde voor (Jumbo) vrachtwagens, maar het kan natuurlijk ook de tijdgeest zijn, die meer vraag naar vrachtwagens dan personenwagens doet vermoeden. Mathij van de Meulen krijgt bij het zoeken naar nieuwe dealerschappen wellicht dus her en der wat hulp, maar uiteindelijk is hij het zelf die de diverse importeurs overtuigt en zijn handtekening zet. Dat hij bovendien ook diverse dealerschappen afwijst geeft aan dat hij tamelijk bewust bezig is weer een nieuw verkoopportfolio samen te stellen.



Willy (links) en Riet van der Meulen aan het werk op de administratie van het bedrijf van hun vader Mathij.



Het Rijbewijs uit 1949 van Mathij van der Meulen (1892-1955).



de rest is eerst geplunderd door de Duitsers, daarna door de Engelsen en ook Eindhovenaren die er zo links en rechts nog wat verhandelbaars vinden. Kortom, als er ooit een moment is om het bijltje er bij neer te gooien is het wel in die eerste troosteloze dagen net na de bevrijding. Maar bij die gedachte houden we toch onvoldoende rekening met de veerkracht van Mathij van der Meulen.

In zijn woonhuis aan de overkant van de zaak wordt een kantoortje ingericht. Tussen de puinhopen buiten wordt een stukje vrijgemaakt om er benzine- en luchtpompen op te plaatsen. Er worden wat banden gerepareerd, af en toe een bougie, ventilatorriem of band verkocht en ook kleine reparaties verricht. Het kantoortje doet tevens dienst als magazijntje voor hand- en span onderdelen. Voor uitgebreidere reparaties wordt tijdelijk ruimte gehuurd bij collega's Riemersma en Vlemmings. Daarna wordt in de stallinggarage gas, water en licht aangelegd en de begane grond van die stalling wordt provisorisch met wat hout en glas als werkplaats met magazijn ingericht. In die stallinggarage staat nog de Ford takelwagen uit 1936 helemaal uitgebrand op een opknopbeurt te wachten. Omdat benzine nog schaars

is rijdt die takel-Ford de eerste jaren nog, zonder deugdelijke zittingen en cabine, op houtgas.

Tussen al het weer opbouwen door moet Mathij van der Meulen zich nog wel bij de Nederlandse autoriteiten verantwoorden voor al het werk dat voor de Duitse bezetter is verricht. De Advies commissie rechtsherstel en beheer van het Militair commissariaat voor Oost-Brabant wijst de advocaat Van Kemenade daarom als beheerder aan van het vermogen van Mathij. Mathij wordt zelfs korte tijd vastgezet, maar verlaat die gevangenis als onschuldig man.



Jan van der Meulen (1923-2014)



Alphons van der Meulen (1925-2006)

JUMBO MOTOR COMPANY

VRACHTWAGEN AMUSE

Klant: Het is een aardig karretje hoor, maar als ik wat lading mee wil nemen kom ik toch best wel wat ruimte tekort.

Jan: Dat karretje is een Ford Model T. Daar zijn we sinds kort officieel dealer van trouwens. Kost nog geen duizend gulden, gaat jaren mee en is veel goedkoper dan paard en wagen. En voor uw lading maken we wel plaats. Het is namelijk heel eenvoudig om het achterste deel van de carrosserie eraf te zagen. Stelt u zich eens voor wat een ruimte voor die lading u dan wel niet krijgt.

Klant: Da's mooi hoor, maar als ik er wat lading op wil leggen dondert het er meteen vanaf volgens mij.

Jan: Dan bouwen we er voor die lading van u toch gewoon een bakje achterop.

Klant: Zo'n bakkie is leuk natuurlijk, maar weet je wel hoe zwaar mijn lading af en toe is? Houdt dat ding dat wel?

Jan: Tsja, als het erg zwaar wordt buigt het chassis misschien wat door. Maar voor weinig geld maken we wel vaker een helemaal nieuw chassis dat een stuk steviger is!

Klant: Misschien moeten we dat dan maar proberen. Mijn paard loopt op zijn einde en het wordt tijd dat ik met mijn bedrijf onderhand ook mee ga met de moderne tijd.

Een paar maanden later...

Klant: Mijn nieuwe wagen bevat uitstekend en ik krijg er veel meer klanten door. Dat had ik met mijn paard en wagen nooit voor elkaar gekregen. Dat paard is inmiddels trouwens dood, dus die bakwagen kwam net op tijd. Die nieuwe klanten zijn wel heel grote klanten en hun vracht is ook veel groter dan die kleine pakketjes die ik vroeger kreeg. Dat past er eigenlijk niet op, maar om nu meteen een grotere wagen te kopen is me eigenlijk ook wat te gortig.

Jacques: Heeft mijn broer u niet verteld dat we je vrachtauto ook langer kunnen maken? Zagen we gewoon het chassis door en lassen er een stuk tussen. Dat doen we wel vaker en je kunt hem met gemak een meter of twee langer maken.

Klant: Misschien moeten we dat dan maar doen.

Twee weken later...

Klant: Moet je nou eens komen kijken! Ja, die zware vracht past er op, maar hij buigt dan wel heel erg door. Ik durf er wel mee te rijden hoor, maar het ziet er niet uit en gezond kan het toch niet zijn, dadelijk breekt ie nog!

Janus: Hmm, twee meter langer met zo'n zware vracht is misschien wel wat veel. Maar daar valt wel wat aan te doen hoor. Als we in het midden nou eens een paar extra wielen



Op de zijkant van de motorkap van Jumbo-trucks wordt rond 1930 dit fraaie aluminium plaatje geschroefd.



In juni 1923 neemt graanhandelaar Sevens uit Helmond de eerste Jumbo truck in gebruik. Het is een zeswieler met meesturende achteras en een carrosserie van hout gebaseerd op een Ford Model TT. De chauffeur heeft geen eigen deur, hij moet instappen aan de passagierskant rechts. De foto is speciaal voor de gelegenheid gemaakt aan de Kerkstraat in Helmond voor de Hervormde kerk daar. De fotograaf is Mathij van der Meulen, die veel foto's die in dit hoofdstuk te zien zijn heeft gemaakt.



De eerste Jumbo's zijn al uiterst multifunctioneel. Het achterste deel kan inclusief de meesturende achterwielen afgekoppeld worden. De laadbak kan daarna handig gelost worden zoals hier voor de Hervormde kerk in Helmond aan de Kerkstraat wordt gedemonstreerd.



Op Jumbo Model 1 chassis' zijn minstens twee autobussen gemaakt. De naamplaat op de treeplank tussen voor- en achterwiel vermeldt helaas onleesbaar waarschijnlijk de naam van de carrosseriebouwer. Wie er fraai met hoed naast de bus staat is onbekend. De bus is in 1927/28 gebruik genomen door Kupers uit Venray of Van den Heuvel uit Best.



Voor de deur van de carrosseriefabriek van Jos Vermeeren in Heerlen staat in 1927 de nieuwe Jumbo Model 1 kiepwagen van Römken uit Ubach over Worms. Voor het kippen van de bak moeten twee personen aan de zwenkel van de dommekrachten draaien.



Een 1928 Jumbo Model 1 met een opbouw voor veevoer staat voor de Hervormde kerk aan de Kerkstraat in Helmond.



Een Jumbo Model 1 truck met Jumbo oplegger omstreeks 1927.



De gebroeders Van Thiel uit Helmond betalen 3.715 gulden op 11 januari 1929 voor deze Jumbo Model 1 kiepwagen.



De drie asser Jumbo Model 1 vrachtwagen van Houthandel Joh. Raaijmakers uit Helmond wordt na het betalen van 5.200 gulden op 29 juli 1929 afgeleverd. De vrachtwagen staat tegenover de Jumbo fabriek op een weiland.

JANUS VAN DER MEULEN

OP WEG NAAR DE SLEUTELS VAN EEN EIGEN GARAGE

Zaterdag 31 januari 1925 maakt auto minnend Eindhoven en omstreken kennis met een voor die regio nieuw automerk. 'Ondergetekende heeft het genoegen voor u te demonstreren de nieuwe modellen Oakland 1925' zo staat er die dag in de krant te lezen. ¹ Die ondergetekende is A. van der Meulen-Ansems. Een Forddealer die vreemdgaat? Maar dat was toch Jos L. van der Meulen-Ansems (1861-1950)? Of het naar aanleiding van deze aankondiging stormloopt bij Van der Meulen-Ansems aan de Vestdijk in Eindhoven is onbekend. Een adres staat in de advertentie er niet bij; van Van der Meulen-Ansems wordt het adres blijkbaar genoegzaam bekend geacht. Wel maakt auto minnend Eindhoven een week later kennis met weer een nieuwe dealer voor die Oakland automobielen. Het is nu A. van der Meulen-Damen die ze

aanbeveelt. Het is dus geen nieuwe activiteit van de firma Van der Meulen-Ansems, maar een vroeg teken van drang naar zelfstandigheid van Janus (Adrianus) van der Meulen (1890-1982). De toevoeging Damen leent hij van zijn echtgenote Marie Damen (1891-1977), zo deed zijn vader het immers ook. Of en hoe het geknetterd heeft tussen de broers Janus, Mathij (1892-1955), Jacques (1895-1979) en Jan (1900-1980) van der Meulen blijft helaas verhuuld in de nevelen van de historie. Ook Ford Nederland staat waarschijnlijk niet te juichen bij die Oaklands in de showroom aan de Vestdijk naast de Fords. Oakland is immers een van de merken van hun grote concurrent General Motors. Het resultaat is in elk geval dat we van A. van der Meulen-Damen voorlopig geen zelfstandige activiteiten meer tegenkomen. Een nieuwe Oaklanddealer is sneller geregeld. Die wagens staan een jaar later bij Th. Vlemmings, eerst op de Stratumsedijk in Eindhoven en nog weer een jaar later ook op een goeie honderd meter van Van der Meulen-Ansems' Vestdijk vandaan op het Stationsplein.



Janus laat begin 1925 van zich horen. Niet met Ford maar als vertegenwoordiger van concurrent Oakland. Waarschijnlijk is hij teruggefloten door zijn broers of Ford, want van zijn Oakland avontuur wordt daarna niets meer vernomen. (*Meijerijische Courant*, 7 februari 1925)

Doordat Janus aan de zaak verbonden blijft kan hij in 1928 zijn 25-jarig jubileum vieren. In een artikel naar aanleiding van dit jubileum leren we Janus van der Meulen beter kennen: 'De heer Van der Meulen - algemeen bekend onder de naam van Janus van der Meulen - kan op een succesvol verleden bogen. In 1903 kwam hij bij zijn vader in Helmond in dienst van een rijwielen- en motoren-zaak, waarin vrij spoedig het gemis van een autogarage werd gevoeld. Dank zij de ondernemingsgeest van de jonge maar veelbelovende kracht kwam de autogarage tot stand en daarmee tevens een snel groeiende automobielenonderneming. De heer Van der Meulen begaf zich naar Frankrijk om daar in diverse automobielfabrieken de techniek van het vak tot in de puntjes te leren. Met een rijke ervaring en een goede dosis technische kennis en bekwaamheid keerde hij terug om hier ter stede

spoed!' advertentie. Dat blijkt een van de twee broers Van de Honert van Hotax te zijn die van zijn aandelen af wil en vindt dat zijn broer er niet genoeg voor wil betalen.

Iets meer dan een maand later is het dan wel zover. De Veta-Taxi-Onderneming wordt per 1 september 1973 overgenomen. De nieuwe eigenaar is een oude bekende. Het zijn de Van der Meulen-Ansems Autobedrijven, het bedrijf waar in 1935 ook de wieg van Veta stond. Na 38 jaar keert Veta dus weer terug op het oude honk en alle veertig personeelsleden verlenen hun medewerking aan de overname. Veta wordt een zelfstandig onderdeel van het nieuwe moederbedrijf. De vliegende Opelkanaries worden uiteraard wel vervangen door Fords van het model Granada, waar Van der Meulen-Ansems immers dealer van is. In 1979 wordt Cecile Bakermans directeur van Veta, nadat zij de jaren daarvoor eerst de zaken administratief en financieel op poten heeft gezet.

De Veta-Fords krijgen enkele jaren later gezelschap van de auto's en chauffeurs van de Eindhovense Taxi Centrale ETC. Dit bedrijf wordt april 1979 door Veta overgenomen, maar dat leidt tot overcapaciteit waardoor er te vaak, te veel en te lang taxi's leeg aan het station in Eindhoven op klanten staan te wachten. Omdat dit bedrijfseconomisch natuurlijk niet vol te houden is, wordt het faillissement voor ETC aangevraagd en december 1980 verleend.

In de jaren die volgen komt de Veta-Taxi-Onderneming weer tot bloei. Als in 1985 het 50-jarig jubileum wordt gevierd is het personeelsbestand gegroeid van veertig bij de overname naar 150 (partime)medewerkers en rijden er maar liefst 100 auto's rond waarvan de helft busjes voor personenvervoer. In het jubileumjaar wordt ook de eerste rolstoeltaxi van Eindhoven in gebruik genomen. Die groei levert moederbedrijf Van der Meulen-Ansems niet alleen omzet qua verkoop en onderhoud



Ook na de overname van Veta door Van der Meulen-Ansems in 1973 blijft een groot deel van de vloot kanariegeel, zoals deze Ford Transit op het busstation in Eindhoven omstreeks 1990. (Foto Sierd Loman)

JACQUES VAN DER MEULEN



Het in Eindhoven en omgeving wereldberoemde logo van Autobedrijf Jacques van der Meulen. Het wordt tientallen jaren achterop elke nieuwe auto geschroefd.

FORD MAN WORDT GM MAN

Vrijdag 12 juli 1935 is een memorabele dag. De NV Van der Meulen-Ansems verliest weer een van haar directeuren. Nadat Janus van der Meulen in 1932 de zaak verlaat wordt nu directeur Jacques van der Meulen (1895-1979) eervol ontslagen en levert hij zijn aandelen in de NV Van der Meulen-Ansems in. In ruil daarvoor ontvangt hij een bedrag ter waarde van zijn aandelen en een afkoopsom (zie *Gedonder voor de oorlog* in hoofdstuk 4). Ook wordt hij eigenaar van het taxibedrijf Veta (zie hoofdstuk 7).

Enkele weken later, vrijdag 30 augustus 1935, zit Jacques van der Meulen met zijn echtgenote Addie de Haan (1903-1970) bij de notaris. Samen richten ze daar Autobedrijf Jacques van der Meulen NV op. Negen van de tien aandelen zijn voor Jacques, het tiende aandeel is voor zijn vrouw Addie. Jacques wordt directeur van deze onderneming met zijn naam, samen met Addie de Haan. Met als voorlopig adres de Kleine Bleekstraat in Eindhoven is daarmee de weg naar een nieuwe toekomst geopend. Een weg die van Ford man Jacques van der Meulen een General Motors (GM) man maakt.

Nadat Jacques van der Meulen jaren in, op en onder Fords van alle rangen en standen zit, sleutelt en soms heel hard rijdt en ook met het Ford onderdelenmagazijn wel raad weet, wordt hij september 1935 namelijk dealer voor GM. Nog geen twee maanden na zijn eervolle ontslag, zoals het zelfs in de archieven van de Kamer van Koophandel genoteerd is, staan diverse merken van Fords grootste concurrent bij Jacques' eigen bedrijf aan de Kleine Bleekstraat. Dat heeft overigens wel ingrijpende gevolgen voor de twee GM-dealers die Eindhoven dan rijk is. Voor de City Garage van H.J. Boon betekent dit het einde van haar vertegenwoordiging voor GM. Al zijn General Motors merken, Buick, Opel, Oldsmobile, GMC en Bedford, verhuizen van de City garage aan de Bleekstraat, letterlijk om de hoek, naar Jacques aan de Kleine Bleekstraat. De andere GM-dealer in Eindhoven, Th. Vlemmings, staat Pontiac af aan Jacques, maar blijft GM-dealer voor Chevrolet en Vauxhall.

Opel en Van der Meulen kruisen elkaar 20 jaar daarvoor ook al. Er rijden dan, 1915, enkele Opels bij de Eerste Helmondse Autoverhuur Inrichting van vader Jos L. van der Meulen (zie *Start van de autobandel en autoverhuur* in hoofdstuk 1).

EERSTE HELMONDSE AUTOMOBIEL CENTRALE

BAKERMAT KRIJGT NIEUWE NAAM

Als Jos L. van der Meulen (1861-1950) in 1886 aan de Kerkstraat in Helmond zijn smederij opent hangt daar ongetwijfeld ook ergens een bordje met daarop zijn naam. Zes jaar later komt er een nieuw bord. De smederij is dan inmiddels uitgebreid met een handel in rijwielen en de naam van het bedrijf wordt Jos L. van der Meulen-Ansems. De toevoeging is afkomstig van zijn vrouw Wilhelmina Ansems (1863-1896). Bij het omzetten van de firma in een naamloze vennootschap krijgt die de naam NV Van der Meulen-Ansems Automobiel Maatschappij. Dat gebeurt in 1921. Jos L. van der Meulen trekt zicht enkele maanden later terug uit de dagelijkse leiding en laat die vanaf januari 1922 over aan zijn zonen Janus (1890-1982), Mathij (1892-1955), Jacques (1895-1979) en Jan (1900-1980). Naast de vestiging in Helmond is er sinds 1916 ook een filiaal in Eindhoven aan de Vestdijk.

De eerste jaren dat de zoons aan het roer staan worden de activiteiten in Helmond en Eindhoven gezamenlijk aangestuurd. De twee vestigingen hebben dan al wel stuivertje gewisseld. Filiaal Eindhoven wordt met de oprichting van de naamloze vennootschap de hoofdvestiging en Helmond is van dan af een filiaal. In 1927 wordt Jan van der Meulen verantwoordelijk voor dat filiaal en krijgt de titel directeur en beheerder van het filiaal Helmond.

Voordat Jan van der Meulen de gelederen van het familiebedrijf komt versterken doet hij de nodige ervaring op bij de carrosseriebouwer Jean Stegen in Maastricht. In 1917 vertrekt hij uit Maastricht naar rijtuigfabrikant Constant van den Biggelaar in Moergestel om zich daar verder te bekwamen. Jans vader Jos richt daar samen met die Constant van der

Biggelaar in 1919 de firma Van den Biggelaar & Van der Meulen op. De firma houdt zich in Moergestel bezig met het fabriceren, herstellen en de handel in rijtuigen, automobielen en stoomfietsen. Het wordt november dat jaar keurig bij de notaris vastgelegd, inclusief die stoomfietsen zoals ook in 1919 motorfietsen nog hardnekkig worden genoemd. Van den Biggelaar brengt zijn huis met werkplaats, machines en rijtuigen in, Jos L. van der Meulen stort vijftwintigduizend gulden in contanten in de firma. Ook laat hij in de akte opnemen dat hij zich voor zijn werkzaamheden kan laten vervangen door een van zijn zonen. Hij heeft het in die dagen al druk genoeg. Naast zijn verantwoordelijkheden bij de firma Jos L. van der Meulen-Ansems is hij dan immers ook bezig met de oprichting van een vliegdiens en is hij betrokken bij Lustoord Molenheide (meer hierover in hoofdstuk 3). Door het oprichten van de firma Van den Biggelaar & Van der Meulen kan zoon Jan nog wat langer de nodige ervaring opdoen. De samenwerking wordt echter al na iets meer dan een jaar in januari 1921 ontbonden. Diezelfde maand op dezelfde dag verlaat Jan van der Meulen na ruim drie jaar Moergestel en keert terug naar de Kerkstraat in Helmond. De connectie met Van den Biggelaar is ook op een totaal ander front vruchtbaar: Jans broer Janus leert er omstreeks 1918 zijn toekomstige echtgenote Maria Damen (1891-1977) kennen. En omgekeerd natuurlijk.

Terug in de Kerkstraat bekleedt Jan van der Meulen van 1921 tot 1939 de functie van beheerder van het filiaal Helmond. Zijn broers Janus en Jacques hebben in 1939 inmiddels de NV Van der Meulen-Ansems verlaten, waardoor Jan en Mathij gezamenlijk directeur en eigenaar zijn. Dat jaar echter worden de activiteiten in Eindhoven en Helmond gesplitst. In Eindhoven gaat Mathij verder met de NV Van der Meulen-Ansems. Jan van der Meulen neemt juni 1939 de

STAMBOOM VAN DER MEULEN

DE VANDERMEULENS UIT BREE BELGIË

De familie van der Meulen stamt in de rechte mannelijke lijn af van de familie Haex uit Beek, zo'n 2 km ten noordoosten van Bree in Belgisch Limburg. In de rollen van het Hof ter Hallen in Bree, vinden we voor het eerst een plaatsaanduiding met de naam 'Hoexcamp' op 14 april 1434. Dit kan wel de plaats zijn waar we later het 'Haexhof' ontdekken. Op 20 maart 1485 staat in de rollen van Bree te lezen: 'Willem Creyers op Jacop Hoex panden'. Deze Willem Creyers was in 1481 al gehuwd met Margriet Haex, dochter van ene Peter Haex en Lysken Verste ghen. De Gichten en Rolregisters zijn de voorlopers van de hedendaagse registers van de: registratie, successie, hypotheke en rechtbanken.

EERSTE GENERATIE:

RUELEN HERMANS HAEX (GEBOREN CA. 1470)

Ruelen Hermans Haex is de eerste zekere voorouder en is waarschijnlijk rond 1470 geboren. Hij wordt in de rollen vermeld tussen 1506-1523. In 1506 wordt hij bijvoorbeeld vermeld als Ruelen Haex, maar vaker nog als Ruelen Hermans en ook Ruelen van Ven, in een proces tegen Henken Haex of Jan Haex. Deze vermenigvuldiging van namen is een zeer oud gebruik. Nu nog (1976), aldus de plaatselijke pastoor, hebben te Beek wel driekwart van de inwoners buiten hun familienaam nog een 'huisnaam'. Ook kan de naam Ruelen Hermans ontleend zijn aan de naam van zijn bij ons nog onbekende vader en 'Ruelen, zoon van Herman' betekenen. Ruelen heeft immers zelf weer een zoon Herman (Ruelkens) Haex. Tevens varieert de schrijfwijze van de naam nogal. Ruelen Haex wordt nog enkele malen vermeld in de rollen, in een proces bijvoorbeeld in 1507 van Jan van Broken contra Ruelen Haex en zijn knaap 'umwille van een zwijn'.

TWEEDE GENERATIE:

HERMAN (RUELKENS) HAEX (CA. 1510 - VOOR 1572)

Herman alias Ruelkens, zoon van Ruelen, wordt vermeld vanaf 1535, wanneer een schout genaamd Letten Sceuven, Herman 'Hoex' en Leij Keuners aanklaagt. Herman was gehuwd met Dinghen Soers. Zij is de dochter van Peter Soors, die in 1532 rentmeester is van het St. Jacobs-broederschap te Bree. Vermoedelijk is deze Peter Soors in 1539 schepen van de schepenbank in Bree. In 1546 verkoopt Herman Haex het kindsgedeelte van zijn vrouw aan zijn zwager Jan Soers. Rond dezelfde tijd wordt het gezin uitgebreid met een tiental kinderen, waarvan de volgorde niet met zekerheid vast te stellen is.

1. **Ruelen (Roland) Haex**, vermoedelijk de oudste zoon.
2. **Jan**, geboren rond 1552.
3. **Thijs**, vermeld in 1572 en 1574.
4. **Peter**, wordt in 1581 broer van Ruelen Haex genoemd.
5. Een **dochter** getrouwd met Jan Stevens wonend in de Neerstraat.
6. Een **dochter** getrouwd met Herman Vondermans op die Aa.
7. Een **dochter** getrouwd met Jacop Sijmkens uit Grote-Brogel.
8. **Herman**, wonend in de straat naar Bocholt, waar hij in 1590 een 'visitatie van de schepenen' ondergaat.
9. **Margriet (Grieten)**, is gehuwd met Hendrik (Heijn) Koninx. In 1581 was zij reeds overleden.
10. **Geertruyt (Geert)**, wordt in 1581 genoemd en is dan al gehuwd met Lenaert Creyaerts.

Herman Haex is voor 31 januari 1572 overleden. Zijn weduwe Dinghen, is in 1574 reeds hertrouwd met Janne Serivers (ook wel Jenne Scrivers, Jan Schrijvers en Jan Haichmans genoemd).

STAMREEKS VAN JOSEPHUS LAMBERTUS (JOS) VAN DER MEULEN, PATRIARCHAAL

GENERATIE XII

Josephus Lambertus van der Meulen



* 22 november 1861, Helmond
† 26 januari 1950, Asten

X

Wilhelmina Hendrika Ansems

* 07 februari 1863, Dongen
† 08 september 1896, Helmond

XX

Anna Catharina Boelen

* 06 maart 1858, Baardwijk
† 10 november 1949, Helmond

GENERATIE XI

Jan Mathijs van der Meulen

* 14 oktober 1821, Bree
† 18 februari 1864, Helmond

X

Maria Carolina Sauren,

* 25 april 1824, Helmond
† 21 april 1901, Helmond

GENERATIE X

Antonius Vandermeulen

* 10 april 1781, Bree (B)
† 21 november 1861, Bree (B)

X

Anna Maria Peeters

* 29 november 1794, Bree (B)
† 04 oktober 1853, Bree (B)

GENERATIE IX

Mathias (Jan) Vandermeulen

*19 april 1726, Bree (B)
† 15 oktober 1803, Bree (B)

X

Elisabeth Achten

* 31 januari 1740, Beek (B)
† 19 april 1806, Bree (B)

GENERATIE VIII

Simon van der Meulen,

* 9 november 1693, Gerdingen (B)
† 15 juni 1764, Bree (B)

X

Catharina (Maria-Ida) Lemmens,

* 05 januari 1700, Bree (B)
† 01 april 1759, Bree (B)

GENERATIE VII

Johannes van der Meulen (Jan Cluijts)

* voor 1670, Bocholt (B)
† na 1719

X

Margaretha Thewis



Het personeel samen met de familie op de foto. In het midden met stro hoeden op Jos L. van der Meulen en Gerrit Passenier. Zijn vrouw Jet staat voor hem met het witte hoedje op. Het kleine jongentje op de foto is Cor Passenier. Foto is genomen rond 1923.

Deze oom de heer Bakx was familie van zijn moeders kant en had een sigarengroothandel. Deze zaak loopt erg slecht en werd door de Lotichius bank te Helmond geliquideerd. Vader Jos L. van der Meulen vertrekt ook met zijn vrouw en dochter Lieneke naar Brussel vanwege het faillissement van Lustoord Molenheide. (zie hoofdstuk 3). Daar Jos L. in Brussel naast een wasserij woont stelt hij voor dat Gerrit en Jet ook een wasserij beginnen. Een locatie wordt gevonden in de Schrijnmakersstraat in Leuven. Jos L. verhuist mee naar Leuven en helpt met het oprichten van de wasserij die de naam Wasserij Central krijgt.

Hun twee oudste kinderen Cor (1921) en Joseph (1923) werden geboren in Brussel en na de verhuizing naar Leuven hun zoon Hub (1927) en de dochters Willy (1932) en Hetty (1934). De wasserij floreert en er wordt naar een nieuwe locatie gezocht. Deze vinden ze in de Brouwerstraat 18 in Leuven. Achter het woonhuis wordt een grote hal gebouwd waar de wasserij wordt gehuisvest. Jos L. heeft met zijn technische kennis en zijn 'gouden handen' de wasserij mee opgebouwd. Hij en zijn vrouw gaan weer terug naar Helmond maar komen nog vaak op bezoek. De wasserij floreerde goed en vooral de oorlogsjaren '40-'45 waren drukke jaren en liep de wasserij voortreffelijk.



Advertentie in de krant van 1925.



Woonhuis met doorgang naar de wasserij.



De grote hal van de wasserij.

NAKOMELINGEN VAN JOS L. VAN DER MEULEN

- I. **JOSEPHUS LAMBERTUS (JOS) VAN DER MEULEN**, zn. van Jan Mathijs (Mathijs) van der Meulen en Maria Carolina Sauren, geb. op 22 november 1861 Helmond, Smid / Garagehouder, ovl. op 26 januari 1950 Asten, tr. (1) op 6 februari 1888 Oirschot met **Wilhelmina Hendrika (Wilhelmina) Ansems**, dr. van Adrianus Ansems en Hendrika Essens, geb. op 7 februari 1863 Dongen, Modiste, ovl. op 8 september 1896 Helmond.



Wilhelmina Hendrika Ansems

Uit dit huwelijk 6 kinderen:

1. **Anna Maria Josephina (Ans)**, geb. op 26 februari 1889 Helmond, ovl. op 13 november 1969 Leiden, volgt IIa.
2. **Adrianus Matheus Antonius Maria (Janus)**, geb. op 8 mei 1890 Helmond, ovl. op 1 juni 1982 Eindhoven, volgt IIb.
3. **Matheus Johannes Maria (Mathij)**, geb. op 3 april 1892 Helmond, ovl. op 11 december 1955 Eindhoven, volgt IIc.
4. **Jacobus Hendrikus Maria**, geb. op 1 november 1893 Helmond, ovl. op 16 maart 1895 Helmond.
5. **Jacobus Hendrikus Maria (Jacques)**, geb. op 3 juli 1895 Helmond, ovl. op 27 januari 1979 Eindhoven, volgt IIc.
6. **Henrica Martina Maria (Jet)**, geb. op 27 augustus 1896 Helmond, ovl. op 17 februari 1974 Leuven [België], volgt IIe.



Ter gelegenheid van de tachtigste verjaardag van Jos L. van der Meulen in 1941. Voorste rij: Janus en Marie van der Meulen, Jos. L. van der Meulen en zijn vrouw Anna van der Meulen-Boelen, Huib van der Meulen, Ann van der Meulen, Hub en Ans van Dongen-van der Meulen, Achterste rij: Theo en Lien Hoevenaars-van der Meulen, Marietje van der Meulen-Raak, Jacques en Jan van der Meulen, Addie van der Meulen-de Haan, haar kinderen Jacques en Willy van der Meulen, Jan, Lambert, Willy, Jos, Frans van der Meulen, Mathilda van der Meulen-Swinkels, Hub en Mathij vd Meulen.

COLOFON

EEN FAMILIE VAN ONDERNEMERS

Jos L. van der Meulen-Ansems en volgende generaties

Tekst & research: Paul Vlemmings

Tekstcorrectie: Simon Groeneveld

Genealogie: Alphons (1925-2006) en Monique van der Meulen

Samenstelling: Piet, Monique en Lambert van der Meulen & Paul Vlemmings

Vormgeving en opmaak: Marleen van Son-Timmermans, Studio Paper Plane, Bergeijk

Druk: PreVision Graphic Solutions, Eindhoven

Productie: Smalltown BV / FRITS Media, Eindhoven

Uitgave: Familie Van der Meulen

© 2021 Tekst: Paul Vlemmings

© 2021 Beeld: Alle illustraties zijn afkomstig uit de archieven van de familie Van der Meulen (inclusief foto's Jumbo van Jan Hegeman en Jan Brugmans uit Helmond) tenzij anders aangegeven.

ISBN/EAN: 9789082950533

NUR: 680

Trefwoorden: Geschiedenis/ Automotive / Vervoer / Eindhoven / Helmond / Van der Meulen / Jumbo

Illustratie omslag voorzijde: zie pagina 23

Dit boek, de boekpresentatie en de familiereünie, is mede mogelijk gemaakt door de bijdrage van Gendervest Vastgoed bv, Jumbo Vastgoed bv en Jan van der Meulen (EHAC).

Illustratie omslag achterzijde: De samenstellers, Piet, Monique en Lambert van der Meulen & Paul Vlemmings, bij de Ford Model A van Piet voor zijn kantoor van Gendervest in Waalre.

Over de auteur: Paul Vlemmings (1956) is geboren en getogen in Eindhoven, waar hij nog steeds woont. Na een beroepsleven in de marketing & communicatie richt hij zich nu op wat hij noemt de automotieve genealogie van Nederland en die van het familiebedrijf Th. Vlemmings Eindhoven/Geldrop in het bijzonder. Van zijn hand zijn verschillende artikelen verschenen waarvan de meeste gepubliceerd zijn in het blad van de Contactgroep Automobiel- en Motorrijwielhistorie (www.conam.info).

De uitgever heeft ernaar gestreefd de auteursrechten te regelen volgens de wettelijke bepalingen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt, op welke manier dan ook, zonder de uitdrukkelijke toestemming van de auteur en de uitgever.