



## DE BAILEYBRUG VAN MAARHEEZE, 1965-1971

door Jac. Biemans

Het centrum van het dorp Maarheeze wordt al eeuwen doorsneden door een belangrijke verkeersweg. Tegenwoordig is dat autosnelweg A2 die ter hoogte van de dorpskern over twee viaducten wordt geleid. Die situatie bestaat sinds 1971 toen beide ongelijkvloerse kruisingen tot stand kwamen. Ze maakten een einde aan een jarenlange onveilige verkeerssituatie toen de weg nog gelijkvloers door het dorp liep. In de jaren zestig van de vorige eeuw bood een baileybrug voor voetgangers al tijdelijk uitkomst. Veel Maarheezenaren hebben herinneringen aan deze iconische oversteekplaats in het dorp. Samen met recent opgedoken beelden van de oude situatie rond de brug een reden om eens aandacht aan dit onderwerp te besteden (1).

### De oude rijksweg

Eeuwenlang ligt het dorp Maarheeze al op een kruispunt van wegen. In 1603 verklaarden de schepenen en borgemeesters van Maarheeze en Soerendonk *“dat het voorszegde dorp is gelegen op de passagen van Breda nae Cuele oft Aken, van den Bossche naer Maestricht, van Cuelen naer Antwerpen”* (2).

De noord-zuidverbinding werd in het midden van de negentiende eeuw opnieuw aangelegd en verhard op gezamenlijke kosten van het Rijk en de Provincies Noord-Brabant en Limburg. Deze ‘Grote weg van Eindhoven naar Weert’ ontbrak nog als verharde weg in de verbinding ’s-Hertogenbosch-Maastricht. *“Een grindweg werd voldoende geacht”* en bij Koninklijk Besluit werd bepaald dat deze vanaf Eindhoven zou lopen via Geldrop, Heeze, Leende en Maarheeze. Van daaruit zou de weg doorlopen tot de grens van Limburg en daar verlengd worden tot Weert, aansluitend op de weg naar Roermond. In 1854 was de ‘rijksweg’ gereed (3). De weg liep dwars door het dorp. Vanuit de richting Leende kwam deze als ‘Leenderweg’ (de huidige Moonslaan) midden in Maarheeze uit op het kruispunt met de dorpsstraat, de verbinding vanuit Someren naar



*De oude rijksweg Eindhoven-Weert ter hoogte van het oude kruispunt bij ‘Hof van Holland’, gezien in de richting Leende, foto circa 1941 (collectie J. Biemans, ’s-Hertogenbosch).*

Soerendonk en Budel. Daar, op het kruispunt, waar de oude uitspanning ‘Hof van Holland’ van het wegenknooppunt profiteerde en verversing voor paard en mens bood, liep de weg als ‘Weerterweg’ (nu Oranje Nassaulaan) verder richting de Limburgse grens.

### Een nieuwe rijksweg

In het kader van het Rijkswegenplan 1932 werd besloten om de hierboven beschreven rijksweg ter hoogte van Maarheeze te verleggen *“ten einde het mogelijk te maken voor hen, die niet te Maarheeze zelf moeten zijn, de bebouwde kom snel en veilig te omgaan”*. Het college van Burgemeester en Wethouders van Maarheeze constateerde echter dat de nieuw geprojecteerde weg nog steeds, maar dan slechts zo’n honderd meter naar het westen, dwars door het dorp liep. Sterker nog, er zouden zelfs huizen in de Kerkstraat moeten worden gesloopt om de weg aan te kunnen leggen. Op 15 juli 1932 maakte het college dan ook haar ernstige bezwaren kenbaar aan de Minister van Waterstaat: *“De situatietekening geeft echter duidelijk aan, dat de kom niet wordt omgaan, doch dat het nieuwe weggedeelte juist dwars door dat gedeelte der bebouwde kom breekt, hetwelk het dichtst is bebouwd, en dan nog op een punt, gelegen op circa 100 M. van het bestaande gevaarlijke kruispunt aan de ene zijde en op ongeveer gelijken afstand van een niet ongevaarlijke bocht aan de andere zijde, zodat op een afstand van ongeveer 200 M. in de toekomst 3 gevaarlijke verkeerspunten zullen zijn die 4 maal daags door zeer vele schoolkinderen,*



*Gezicht vanuit de Kerkstraat richting de Stationsstraat. Midden op de foto is de aanleg van de nieuwe rijksweg in volle gang, 1937 (collectie J. Biemans, 's-Hertogenbosch).*

*waaronder alle kinderen der kleuterschool, moeten worden gepasseerd en minstens 2 maal daags door vele kerkgangers. De veiligheid van het verkeer ter plaatse wordt dus zeer bedenkelijk*". Het college stelde voor de bestaande rijksweg om te bouwen in de geest van het ontworpen nieuwe weggedeelte. Ook de commissie van het Streekplan Zuidoost Brabant had bezwaar tegen de voortvarendheid en kosten van de omlegging. En een verkeerstelling maakte volgens de commissie duidelijk dat een geheel nieuwe weg overbodig was. Maar alle bezwaren en lobbywerk richting Den Haag konden niet voorkomen dat de voorgenomen onteigeningen werden doorgezet, de huizen gesloopt en de rijksweg in 1937-1938 werd aangelegd. De oude rijksweg werd in 1939 door de gemeente Maarheeze aangekocht (4).

### **Gevaar**

Zo kwam, kort voor de Tweede Wereldoorlog, een nieuwe, uit grote betonplaten bestaande rijksweg, dwars door Maarheeze tot stand. Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog, mei 1940, blokkeerden Maarheezer boeren de 'grote weg' om het eventueel landen van Duitse vliegtuigen tegen te gaan. Budelnaar Charles Brandts, die vanuit zijn onderwijzersopleiding in Den Bosch die eerste oorlogsdagen naar huis reed, noteerde: *"Na uren bereikten we Leende. Op de smalle, rechte weg naar Maarheeze had men allerhande materialen op de weg staan, vooral ploegen en karren, om Duitse vliegtuigen te beletten op die weg te landen. Daar moesten we tussendoor laveren"* (5).



*De nieuwe rijksweg nabij het kruispunt met de Kerkstraat, waaraan links hotel-restaurant 'Noord-Brabant' en café 't Kruispunt', prentbriefkaart, 1941 (collectie J. Biemans, 's-Hertogenbosch).*



*Bidprentje van de kinderen van Himbergen, 1948 (collectie rouwarchief Heemkundekring 'De Baronie van Cranendonck').*

Na de oorlog nam het verkeer op de rijksweg steeds meer toe. Dat was fijn voor de direct aan de nieuwe weg gebouwde hotel-restaurant 'Noord-Brabant' en café 't Kruispunt', die het stokje van het nu meer kwijnende 'Hof van Holland' overnamen. Anderzijds leidde dat regelmatig tot gevaarlijke verkeerssituaties, soms tot ernstige en dodelijke verkeersongevallen. Terecht stelde het gemeentebestuur in 1932 al dat enige belangrijke voorzieningen zoals de enige kleuterschool van het dorp, de meisjesschool en de kerk aan 'de andere kant' van de snelweg lagen, Daardoor moest de weg dagelijks door honderden kinderen en volwassenen overgestoken worden. Op 8 april 1948 rond 16.00 uur kwamen Tonnie (6 jaar oud) en zijn zusje Rianneke (4 jaar oud), kinderen uit het gezin van J. van Himbergen-Verschuren op het kruispunt om het leven. Zij staken na het passeren van enkele militaire wagens de weg over en werden door een personenauto uit de tegenovergestelde richting overreden (6). En zo gebeurden er met enige regelmaat ongevallen, waarbij soms ook Maarheezenaren waren betrokken.

De toename van het verkeer zorgde ervoor dat autosnelweg 68 (Europaweg 9) begin jaren zestig werd verbreed naar 2 x 2 rijstroken. Ook de naastgelegen rijwielpaden



en bushaltes aan de snelweg maakten de verkeerssituatie er niet beter op. Het kruispunt in Maarheeze werd daarbij iets veiliger gemaakt door het aanbrengen van een 'vluchtstrook' in het midden. Maar het bleef een gevaarlijk punt, ook gezien de toen ontbrekende snelheidsbeperkingen en veiligheidsgordels en zeker wanneer ook het weer niet meezat.

### **De aanloop tot de baileybrug: mistvrij**

Inmiddels was de Maarheezer politie bijna vier jaar, vier maal per dag paraat om het oversteken in één grote groep van de kinderen van de kleuter- en meisjesschool (Mariaschool) te begeleiden. Op maandag 20 september 1965 was het zo mistig, dat men onmogelijk tijdig verkeer kon zien aankomen. Die morgen werden de kinderen uit het dorp aan de weg tegengehouden en nam de postcommandant van de politie contact op met het schoolhoofd Zr. Joseph. Het was onverantwoord om de honderden leerlingen onder die omstandigheden over te laten steken. En men besloot de kinderen naar huis te sturen.



*Schoolkinderen steken over met hulp van een politieagent, ca. 13 oktober 1965 (Foto Visie/Frans van Mierlo, collectie RHC, Eindhoven).*

Dit gebeuren bracht het probleem van de gevaarlijke kruising onder de aandacht en kreeg landelijk veel publiciteit in de media. Op 1 oktober maakte AVRO's Televizier een uitzending over het gevaarlijke kruispunt. Terwijl verslaggever Hennie Willemse uit Eindhoven zijn verhaal doet, zien we schoolkinderen begeleid door het onderwijzend personeel, onder leiding van een politieagent, het kruispunt oversteken. *"Soms ook geeft de politiebewaking moeilijkheden",* zegt de verslaggever; *"Als het mistig is, is het al vaak voorgekomen, dat de patrouillerende agenten plotseling weg moesten springen van de weg, omdat zij niet hadden gezien dat er een auto aankwam. Gelukkig is het elke keer nog goed afgelopen. Het toppunt is echter vorige week bereikt. Toen was op een morgen de mist zo dik, dat er maar enkele meters zicht waren. De postcommandant van de Rijkspolitie in Maarheeze vond het onverantwoord om zijn mannen op de weg te posteren en hij adviseerde dus het schoolhoofd: "Geef de kinderen vandaag vrij-af, ik durf mijn mannen daar niet neer te zetten en het is onverantwoord de kinderen daar alleen te laten oversteken". Het schoolhoofd sloeg dit verstandige advies niet in de wind en gaf de kinderen dus mist-vrij".* De verslaggever besluit met een oproep: *"Ik zou zeggen: waarom nog wachten op halve maatregelen, geef de kinderen van Maarheeze spoedig een goede, afdoende oplossing, bouw in Maarheeze een luchtbrug. Bovendien niet alleen in Maarheeze maar overal in Nederland waar soortgelijke, levensgevaarlijke situaties bestaan".*



*Een overzicht van de gevaarlijke situatie op het kruispunt tot de aanleg van de Baileybrug, foto vermoedelijk uit 1965 (collectie J. Biemans, 's-Hertogenbosch).*

Als reactie op de mist-vrije dag kondigden Burgemeester en Wethouders van Maarheeze aan om Rijkswaterstaat op korte termijn te vragen verkeerslichten aan te brengen op het gevaarlijke kruispunt van de Stationsstraat/Kerkstraat met de rijksweg. De politie achtte 'knipperlichten' echter te gevaarlijk vanwege het onverwacht remmen van automobilisten. Zij dacht aan het inzetten van twee agenten met portofoons op zo'n 400 meter afstand van het kruispunt. Die zouden dan hun collega op het kruispunt inlichten als er even geen verkeer was, zodat de schoolkinderen konden oversteken.

Rijkswaterstaat 's-Hertogenbosch verzekerde dat de Eg in 1970 dubbelbaans zou zijn: *"Op het gewraakte kruispunt te Maarheeze is enkele jaren geleden al een baanverdubbeling toegepast, die rekening hield met een ongelijkvloerse kruising in de toekomst. Door nieuwe bebouwingen langs de weg (met toestemming van de gemeente) kan deze ongelijkvloerse kruising niet meer op de oorspronkelijk ontworpen manier worden aangebracht"*, tekende de Volkskrant op. Ondertussen staken ook de bezorgde ouders de koppen bij elkaar en besloot men de zaak niet af te wachten. Een oudercomité verzocht per telegram de medewerking van de Minister van Defensie om een Baileybrug te bouwen om de kinderen van Maarheeze een veilige oversteek te garanderen zolang er geen definitieve oplossing voorhanden was. Een dergelijke brug was immers door de genie het jaar daarvoor, in februari 1964, voor hetzelfde doel in Mariaheide bij Veghel aangelegd (7).

## De brug van Bailey

De brug die de Maarheezer ouders voor ogen hadden was in 1940 ontwikkeld door de Britse ingenieur Donald Coleman Bailey (1901-1985) die als burger werkte voor het Britse Ministerie van Defensie. Het bouwen van modellen van bruggen was eigenlijk zijn hobby, maar het model dat naar de uitvinder de Baileybrug werd genoemd, werd vanaf 1943 succesvol en op grote schaal toegepast in Italië. De brug van Bailey bewees zijn diensten tijdens de Tweede Wereldoorlog en bij de bevrijding van West-Europa. Veldmaarschalk Montgomery heeft wel eens gezegd: *“Zonder de Baileybrug zouden we de oorlog niet hebben gewonnen”*. Bij de bevrijding van onze omgeving waren ook Baileybruggen van groot belang, zoals de ‘klasse 40’ ‘*Pen-y-Lan Bridge*’ die op 19 september 1944 werd aangelegd over het kanaal Bocholt-Herentals bij Sint-Huibrechts-Lille.



*Donald C. Bailey (1901-1985) met een model van een deel van de naar hem genoemde Baileybrug, 1944 (collectie Imperial War Museum, [www.iwm.org.uk](http://www.iwm.org.uk), Publiek Domein).*

De brug bestaat uit kleine, relatief lichte standaardonderdelen en is daardoor snel op te bouwen zonder bijzondere gereedschappen of grote machines. Dat gebeurt op de plaats waar deze moet komen, meestal over een rivier of kanaal. De lengte en draagkracht van de brug kan bepaald worden door het gebruik van extra segmenten in de lengte en/of breedte. Hoewel een andere ingenieur met succes aantoonde dat de Baileybrug zijn patent schond op de Callender-Hamiltonbrug, gold de Baileybrug als superieur voor tijdelijke inzet.

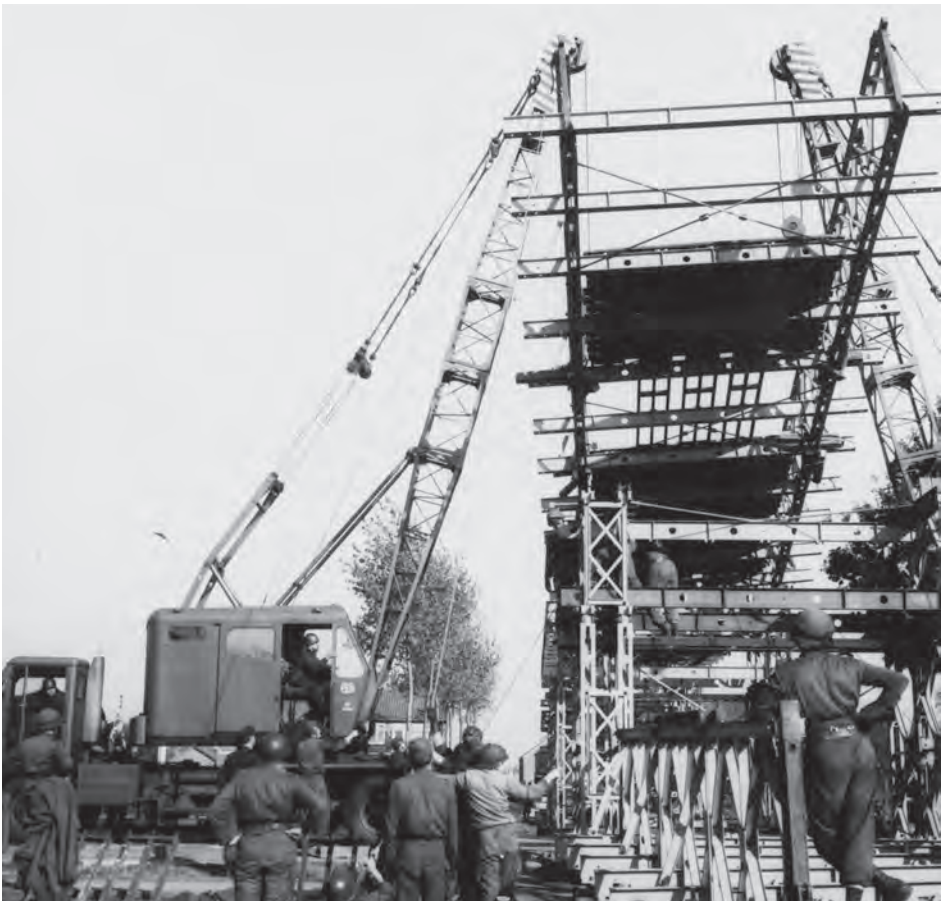
Vanwege de snelle montage en degelijke constructie werden de Baileybruggen na de oorlog ook steeds vaker voor civiele doelen ingezet. De IJsselspoorbrug in Deventer werd voor tijdelijk aangelegd door de Britse genie in 1946, maar droeg zware treinen tot haar vervanging in 1982. De dakopbouw van het Centraal Station in Eindhoven bestaat voor een belangrijk deel uit Baileybrugdelen. In 1947 werd de Baileybrug over de Maas bij Venlo als de grootste van ons land geopend. De uitvinder zelf zou er bij zijn, maar mist had zijn vlucht uit Engeland vertraagd (8).



## De Baileybrug in Maarheeze

Mist was uiteindelijk ook de directe aanleiding voor de komst van een Bailey-voetgangersbrug over de snelweg E9 bij Maarheeze. Het had de gevaarlijke kruising bij Maarheeze opnieuw op de kaart gezet. Nadat het actiecomité van ouders een telegram aan de Minister van Defensie had gericht, verklaarde burgemeester R.H. van Schaik in De Tijd/De Maasbode van 14 oktober 1965: *“Wel, ik heb de indruk, dat er nu aandacht aan wordt besteed”*. En hij had gelijk: binnen een week was op het hoogste niveau besloten om aan de verkeersonveilige situatie in Maarheeze een einde te maken door het slaan van een Baileybrug.

Als plaats werd gekozen voor een locatie zo'n 200 meter ten zuiden van het kruispunt. Daar waar het weggetje naar de kleuter- en meisjesschool (De Hoge Weg) bij de snelweg uitkomt. Aan de zijde van het dorp werd een aansluiting gemaakt



*Een kraan tilt het brugdek op de pijlers, 20 oktober 1965  
(collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), Den Haag).*

tussen de huizen Oranje Nassaulaan 7a (winkel/woonhuis Harrie Verweerden) en 9 (Demarteau). Aan beide zijden werd door gemeentewerkers een pad van trottoirtegels gelegd.

Het materiaal voor de brug werd geleverd door het Ministerie van Rijkswaterstaat, terwijl Defensie de militairen voor de opbouw regelde. Een zeventigtal pontoniers van de A-Compagnie van het 462<sup>ste</sup> bataljon pontoniers uit Keizersveer werkte onder leiding van 1<sup>e</sup> Luitenant E. Margherita op woensdag 20 en donderdag 21 oktober 1965 aan de opbouw. Hun collega's van de genie uit Wezep brachten twee hijskranen van 20 ton mee. "Operatie Kinderbrug" was voorbereid door kapitein F.J. Mulder. Het verkeer werd gedurende de werkzaamheden over één baan van de rijksweg geleid. Ter plaatse naast de weg werd de montage van de drie pijlers en het 40 meter lange en 4 meter brede loopvlak dat daarop kwam, uitgevoerd.



*Gemeentewerkers leggen ondertussen het tegelpad naar de brug, 20 oktober 1965  
(Foto Visie/Frans van Mierlo, collectie RHC, Eindhoven).*



*Maarheezenaren volgen vanaf De Hoge Weg vol interesse de bouw van de brug, 20 oktober 1965  
(Foto Visie/Frans van Mierlo, collectie RHC, Eindhoven).*

Het werk, dat om 08.00 uur begon, werd gadegeslagen door talloze Maarheezenaren, die ook voor warme koffie en soep voor de militairen zorgden. Woensdag om 16.00 uur stond de brug er, donderdag werden de trappen gelegd en al op vrijdag 22 oktober werd de brug feestelijk geopend. Brigade-generaal Kroes droeg toen de brug namens de Minister van Defensie over aan burgemeester Van Schaik. Hierna trokken honderden schoolkinderen getooid met vlaggetjes en feestmutsen over de brug, waarop militairen stonden opgesteld. Automobilisten op de weg onder hen toeterden. Juffrouw Lies Thijssen had een danklied gemaakt, dat door de kinderen ten gehore werd gebracht.

Burgemeester Van Schaik benadrukte in het Algemeen Dagblad dat de brug slechts tijdelijk, een noodvoorziening was: *“Een ideale oplossing is de brug niet, maar we zijn er toch blij mee. Dertig jaar geleden heeft Rijkswaterstaat de weg dwars door ons dorp gelegd; nu moet Rijkswaterstaat zorgen voor een ongelijkvloerse kruising”* (9).





*Burgemeester Van Schaik en militaire autoriteiten lopen, gevolgd door honderden kinderen, de nieuwe brug af, 22 oktober 1965 (collectie J. Biemans, 's-Hertogenbosch).*



# Danklied

Maarhee 22 okt. 1965

bij de opening van de luchtbrug  
door de H.v.d. Mariaschool

Bindelijk is de brug er  
't Gevaar is nu voorbij  
Daarom is er feest nu  
Jou deer' kinderrij  
Laat de liederen schallen  
Lustig met ons allen  
Bent u ook terrê  
Zing dan met ons mee  
Dank u neer (3x) Dank u duizend keer

Dank u Burgervader  
En 't Ondercomité  
En ook de Politie  
Werkte hieraan mee  
Krant en Televisie  
Maeten wij bedanken  
En ook de genie  
Deden werk voor drie  
Dank u neer (3x) Dank u duizend keer.

G.A. Bijssen

Het lied bij gelegenheid van de opening van de brug gemaakt en geschreven door juffrouw Lies Thijssen, onderwijzers aan de Mariaschool (collectie J. Biemans, 's-Hertogenbosch).



*Een kijkje vanaf de Baileybrug naar het kruispunt met de Stations- en Kerkstraat, ca. 1965  
(foto L. Zwanenveld, collectie Fam. Praats, Venray).*

### **Roemloos einde**

Die ongelijkvloerse kruising zou er komen, maar dat zou nog tot 1971 duren. In 1972 was dit gedeelte van de E9/A2 gereed. Tijdens de afronding van deze ombouw in zicht kreeg de Baileybrug van Maarheeze op 1 maart echter een roemloos einde. Die morgen reed een vrachtwagen tegen een van de pijlers van de brug, die daarop instortte. Ongeveer een half uur eerder was juist een groep schoolkinderen over de brug gepasseerd. Gelukkig deden zich geen persoonlijke ongelukken voor (10).

Binnen een week werd ter hoogte van het kruispunt Stationsstraat-Kerkstraat opnieuw tijdelijk een baileybrug gemaakt. De ongelijkvloerse kruising die toen werd aangelegd en nog steeds bestaat, leverde geen fraai dorpsbeeld op, maar wel veel veiligheid. De Baileybrug, dankzij een actie vanuit de Maarheezer bevolking tot stand gekomen, was daarvan een belangrijke voorganger.

### **Noten**

1. Dank aan Marijn van Heck, die namens de familie van fotograaf Frans van Mierlo toestemming gaf voor het gebruik van de foto's van zijn grootvader; aan Marleen Dietz van het Regionaal Historisch Centrum Eindhoven en aan Seth Flink van het Nederlands Instituut voor Beeld en Geluid te Hilversum voor de beelden van de televisiereportages over de baileybrug in 1965.



Beeld van de ravage rond de omvergereden brug, 1 maart 1971  
(collectie J. Biemans, 's-Hertogenbosch).

2. J.A.W. Swane, 'Kruispunt-Maarheeze' in: *Brabants Heem* X (1958), 91.
3. Koninklijk Besluit van 5 april en 25 juni 1852, zie *Nederlandsche Staatscourant* van 24-02-1853 ([www.delpher.nl](http://www.delpher.nl)) en S.H. Winkelmolen, Budel en Cranendonk voorheen en thans (Budel z.j. (1961)/1977), H. XVII, noot 20.
4. Zie mijn bijdrage 'Straatnamen XVII' (Maarheeze Kerkstraat) in: *Aa-kroniek* 6 (1987) 4 (december) 211-227, aldaar met name 211-215.
5. Charles Brandts 'Herinneringen aan oorlog en bevrijding' in: *Aa-kroniek* 13 (1994) 3 (september), 174-180, aldaar 178.
6. Diverse krantenberichten van 9 april 1948, [www.delpher.nl](http://www.delpher.nl).
7. Tv-reportage Televisier (AVRO), met dank aan Beeld en Geluid, Hilversum; diverse krantenberichten van 19-21 februari 1964 en 22 september – (Volkskrant) 5 oktober 1965 en het radiobulletin van het ANP, dat op 19 oktober meldde dat er ook bij Delft een dergelijke kinderbrug was, [www.delpher.nl](http://www.delpher.nl).
8. Diverse lemma's, onder andere 'Baileybrug' en 'Donald Bailey (civil engineer)' op wikipedia. De uitvinder werd in 1947 benoemd tot Commandeur in de Orde van Oranje Nassau vanwege het belang van zijn brug voor de wederopbouw van Nederland. Zie ook: Jaak Jansen (red.), *Eindelijk vrij! De bevrijding van het Belgisch-Nederlandse grensgebied tussen Lommel, Bree en Maarheeze 16-22 september 1944* (Sint-Huibrechts-Lille 2019), 24-35.
9. Diverse krantenberichten van 14-23 oktober 1965, waaronder het Algemeen Dagblad van 21 oktober 1965, [www.delpher.nl](http://www.delpher.nl).
10. Diverse krantenberichten van 1-6 maart 1971, [www.delpher.nl](http://www.delpher.nl).