

Foto en memo



De Lange Brugge



Hasselt heeft heel lang gestreden voor een vaste oeververbinding. In de zestiende eeuw werd zelfs al met het bouwen ervan een begin gemaakt. Door inspanningen van het verder stroomopwaarts gelegen Zwolle is die brug er toen niet gekomen. Pas in 1827/1828 kon deze in Hasselt sterk levende wens gerealiseerd worden.

Die eerste brug was een houten brug zoals bovenstaande foto laat zien.

In 1896 werd een nieuwe brug aangelegd. Nu van ijzer. Ze werd vernoemd naar de toenmalige burgemeester Van Nahuijs.

Deze oeververbinding heeft bijna een eeuw dienst gedaan. In 1972 werd een eind

stroomafwaarts een vervanger geopend. Deze was dubbelbaans en bevatte ook nog een scheiding tussen snel en langzaam verkeer.

De oude Van Nahuijsbrug zag er in 1905 zo uit. Gebouwd op stevige pijlers en zo als gezegd van ijzer. Het was een draaibrug. Het midden gedeelte kon worden opengedraaid. Dat was zodanig zwaar werk dat hiervoor twee brugwachters nodig waren.

Tot 1948 hadden de brugwachters echter eveneens een andere taak. Ze moesten ook nog de tol innen. De oeververbinding was door de gemeente aangelegd. De doorvaart was toen gratis, maar het er overheen gaand verkeer moest voor het gebruik betalen. Met de opbrengsten konden de kosten ervan bestreden worden. In 1948 ging de brug echter over in provinciale handen.

Daarmee verviel de tol. De foto hiernaast dateert van het begin

van de twintigste eeuw. Te zien is dat de verlichting toen bestond uit lantaarns; petroleum lantaarns om precies te zijn. Zij **markeerden 's avond de brugopgang.**

Verkeersvriendelijk was de brug echter niet. De geringe hoogte zorgde ervoor dat ze regelmatig opengedraaid moest worden. Zo passeerden in 1923 20.000 schepen de brug, waaronder 3.000 stoomschepen. Dat betekende veelal oponthoud. Daar kwam nog bij dat het openen en sluiten van de brug telkens vijf tot tien minuten duurde. Een andere verkeersbelemmering werd gevormd door het feit dat de brug



Nummer 4

Inhoud

Met de Lange Brugge is de geschiedenis van een lang verlangde oeververbinding verbonden.

Colofon

Foto en memo

Samenstelling en tekst:
Frits Schmidt

Foto's:

Collectie Schmidt

*Zo zag Hasselt er eind
negentiende tot aan het
midden van de twintigste
eeuw uit*

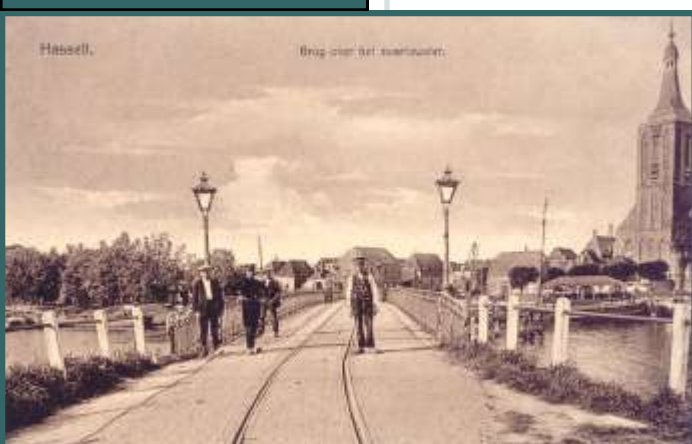
maar over één baan beschikte. Twee voertuigen konden elkaar niet passeren. Ze was in feite te smal. Ze was dan ook gebouwd in het voorgesloten tijdperk. Toen in de dertiger jaren van de vorige eeuw het wegverkeer begon toe te nemen, begon ze een groeiend obstakel te worden. Van elke vijftien minuten stond de brug zeven minuten open. Het was onder anderen deze geringe capaciteit die de provinciale bestuurders in de jaren zestig deed besluiten om over te gaan tot de bouw van de huidige oeververbinding. De oude brug werd daarbij overbodig en werd gesloopt. Wat over bleef was het voormalige brugwachtershuisje. Nog altijd markeert dit bouwwerk het punt waar eens de Lange Brugge lag. Want in Hasselt werd niet van de Van Nahuijsbrug gesproken, maar van De Lange Brugge. Hier reed



in de jaren twintig en dertig ook het trammetje over heen, dat Hasselt met Zwolle verbond. De bovenste foto dateert uit het begin van de twintigste eeuw. Van tramrails was toen nog geen sprake. Het pad markeert wel de route die later de tram ging volgen. Toen in de jaren dertig de tram verdween, werden de rails vervangen door een verharde weg. Daarmee kreeg Hasselt een goede wegverbinding met Zwolle. De brug kreeg vanaf toen meer autoverkeer te verwerken. De tolnkomsten voor de

gemeente namen echter gelijktijdig toe. Met gemengde gevoelens droeg de gemeente dan ook in 1948 de brug over aan de provincie. De inkomsten zou men voortaan moeten missen. In 1954 bijvoorbeeld maakten dagelijks 500 **auto's, 900 fietsers en 200 voetgangers** gebruik van deze oeververbinding. De brug mag dan zijn verdwenen, de plek bleef als vanouds een ontmoetingsplek voor het wat oudere deel van de mannelijke bevolking.

Brug met bedieningspersoneel



De Lange Brug anno 1956

