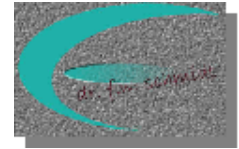


Reacties:

f.schmidt@wxs.nl

Jaargang 9, nr. 3

Histo-visie



Autoverkeer in 1910

Inleiding

Hoewel het bestaan van Hasselt altijd sterk afhankelijk is geweest van het Zwartewater, heeft de stad heel lang moeten wachten op een vaste oeververbinding. Pas in 1827/1828 kwam deze tot stand.

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

De brug in 1910

In dat jaar zag ze er zo uit.

De verlichting toen bestond nog uit petroleum lantaarns. Zij markeerden 's avond de brugopgang.

De oeververbinding was gebouwd op stevige pijlers en ze was zo als gezegd van ijzer. Het was een draaibrug. Het midden gedeelte kon wor-

den opgedraaid. Dat was zodanig zwaar werk dat hiervoor twee brugwachters nodig waren. Deze hadden echter ook nog een andere taak. Ze moesten ook tol innen. De oeververbinding was door de gemeente aangelegd. De doorvaart was toen gratis, maar het verkeer moest voor

brug passeerden en ook hoe laat.

In het archief is een deel van het overzicht van 1910 bewaard gebleven. Het gaat om de maanden augustus tot en met oktober.

In die periode passeerden zeven auto's de brug.

Op vier augustus kwam



het gebruik betalen. Met de opbrengsten konden de kosten ervan bestreden worden.

Om deze redenen werd ook bijgehouden wie de

om 12.00 uur de auto met kenteken B466 langs. Tien dagen later werd om vier uur 's middags de wagen met kentekennummer I 1712 gesignaleerd.

Bronnen:

HCO Archief van de negentiende eeuw van Hasselt inv.nrs. 1774

Het duurde bijna een maand voordat opnieuw een automobiel van de brug gebruik maakte. Nu passeerde om 10.15 's morgens de wagen met kenteken L74. Vijf dagen later om 10.30 uur volgde E 326.

Het was die dag nogal druk want een half uur later reed de auto met de kentekenplaat D165 over de brug. De volgende dag keerde dezelfde wagen om vier uur 's middags terug. Bijna gelijktijdig passeerde ook de auto met kentekenplaat M1061.

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 maar over één baan beschikte. Twee voertuigen konden er elkaar niet passeren.

Zoals hierboven vermeld, was dat gezien de geringe verkeersdrukte geen onoverkomelijk



bezwaar. De verkeersintensiviteit was in het begin van de twintigste eeuw niet bepaald groot. Dat werd anders toen in de dertiger jaren van de vorige eeuw het wegverkeer begon toe te nemen. Vanwege het feit dat de brug smal was en ze een groot deel van de dag openstond, begon ze een groeiend obstakel te worden. Van elke vijftien minuten stond de brug zeven minuten open. Toen ook nog de tram van deze oeverbinding gebruik moest maken, werd dertig jaar na de opening duidelijk dat de brug, die gebouwd was in het in het voorgemotoriseerde tijdperk niet meer aan de eisen van de tijd voldeed.

Bronnen:

HCO Archief van de negentiende eeuw van Hasselt inv.nrs. 1774

Meer over de historie van Hasselt weten of zien

www.schmidtplanet.info