

## De IJzeren Brug van de Antwerpse Havendokken [1822 - 1864].

Vroeger de "IJzeren Brug" genoemd. Haar correspondent heet nu "Nassaubrug".

(Marc Braham; juli 2021, maart 2022)

**locatie:** de haven van Antwerpen

51°13'45.93" N ; 04°24'19.75" E.

**Uitvoering, Bouw:** 1821 - 1822.

**Inhoudiging:** 17 oktober 1822.

**Ontwerper:** Théophile Teichmann

**Metaalvervaardiging:** S.A. John Cockerill in Luik.

**Aannemer:** onbekend.

**Doel:** Doorsteek van de *Kleine* en *Grote Dokken* ;  
verbinding van de Sint-Laurei en Napoleonkaaien met  
de stad Antwerpen.

**Beschrijving in de lengte:** dubbele draaibrug, 2 maal  
17 m. Vermoedelijke opening 17,7 m.

**Beschrijving in de breedte:** onbekend.

**Type brug:** dubbele draaibrug, gemaakt van  
gietijzeren balken.

**Huidige staat:** verdwenen in 1864 ten gunste van een  
andere ijzeren draaibrug.

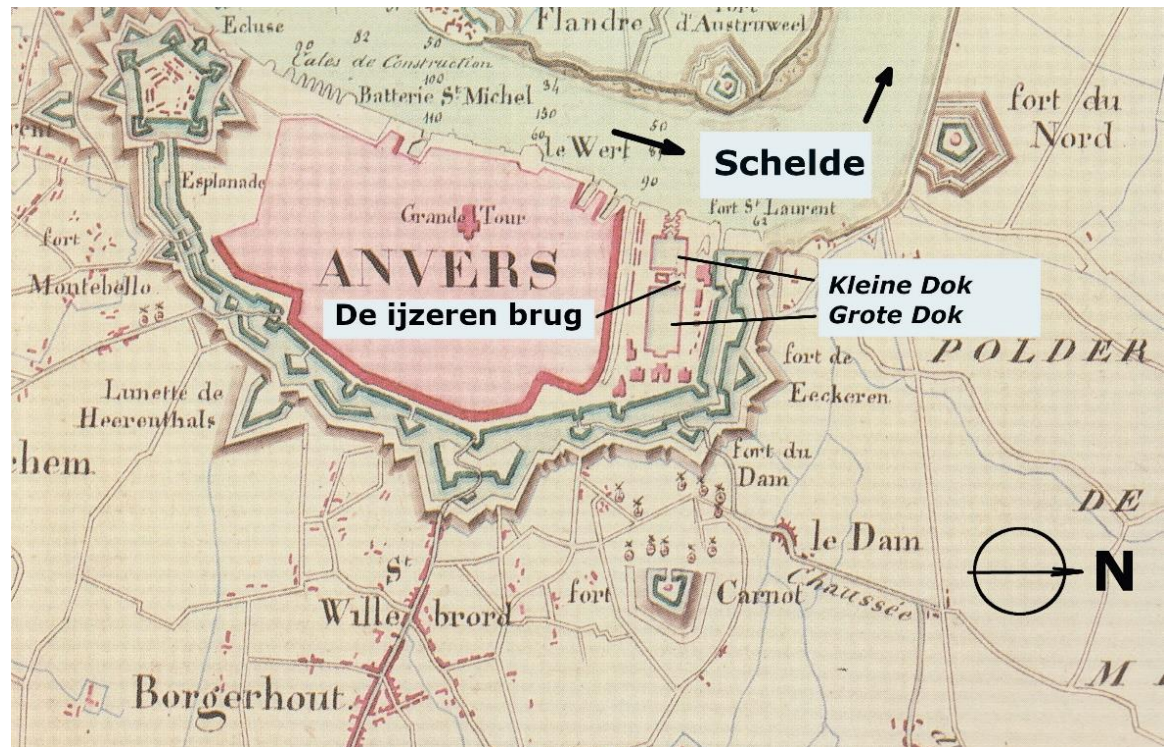


Fig. 1: De stad Antwerpen en de twee havendokken :  
het *Kleine* en het *Grote Dok* rond 1840  
(uittreksel van de kaart van Masui en Decker<sup>5</sup>)

### Waarschuwing

Er zijn niet veel gegevens, noch technisch, noch historisch, betreffende deze brug. Toch leek het nuttig om er nu reeds een nota over te schrijven, zij het kort, nog voor er meer over bekend is. Over de huidige informatie bestaat weinig twijfel en het gaat hier ten slotte om de eerste bekende metalen brug die in België is gebouwd.

## Een weinig geschiedenis

Onder het beheer van Napoleon, die als voornemen had om Antwerpen tot een oorlogshaven uit te bouwen, werden tussen 1807 en 1813 aan de noordrand van de stad Antwerpen de eerste twee havendokken gegraven. Eén van deze dokken, het *Kleine Dok*, draagt nog steeds zijn naam, het *Bonapartedok* (het *Grote Dok* wordt het *Willemdok* genoemd). Na de zogenaamde *Zesde Coalitieoorlog*, die leidde tot de troonsafstand van Napoleon, en het daaropvolgende *Congres van Wenen* in 1814, werden de grenzen van Europa hertekend en maakte België deel uit van het Koninkrijk der Nederlanden.

De Nederlandse regering kon uiteraard niet de expansie van de haven van Antwerpen begunstigen ten nadele van de grote havens in Nederland. Daarom stond zij bij koninklijk besluit van 12 november 1815 de betrokken *Dokken* af aan de stad Antwerpen<sup>1,p.85</sup>. In die tijd waren de kades Saint-Laurent en Napoleon (fig. 2), gelegen langs de noordelijke oevers van de *Dokken*, dus niet verbonden met de stad voor het vrachtverkeer. De stad Antwerpen, die inmiddels eigenaar van de *Dokken* was geworden, besloot daarom een toegangsweg voor rijtuigen te voorzien en bouwde in 1822 een brug over de sluis die de twee *Dokken* scheidde. Dit is de brug waar het om gaat. De dokken van de Kattendijk - en andere verder naar het noorden gelegen dokken - bestonden natuurlijk nog niet.

## Korte geschiedenis van de brug<sup>1, pp. 85-86</sup> en zijn opvolgers

Het is de oudste brug in het havengebied maar is in de loop der jaren meermaals vervangen of gerestaureerd<sup>4</sup>. Het is waarschijnlijk ook de allereerste openbare ijzeren brug (gietijzer om het technischer uit te drukken) die in België werd gebouwd.

De oorspronkelijke brug werd ontworpen door Jean Théodore Frédéric Teichmann<sup>1,2</sup> (1788-1867), destijds hoofdingenieur van de Waterstraat<sup>2</sup> en in 1830 tot inspecteur-generaal van de Ponts et Chaussées aangesteld. De brug werd vervaardigd in de ateliers van *J. Cockerill* te Seraing<sup>1,2</sup> (Luik) tussen oktober 1821<sup>10</sup> en april 1822<sup>8</sup>. Zij werd ingehuldigd op 17 oktober 1822 in aanwezigheid van de Koning der Nederlanden<sup>1,3</sup> (Royers<sup>1</sup> schrijft "door de Koning der Nederlanden", maar dit is waarschijnlijk onjuist).

De opening van de brug, namelijk de afstand tussen de wanden van de sluiscolk, varieert enigszins van document tot document<sup>1,4,12</sup>: de genoemde waarden liggen rond 17 m. Duleau, in zijn bouwcurus van 1833<sup>12</sup>, stelt dat het 17,76 m is. Deze afstand is sindsdien uiteraard niet veranderd, zodat



Fig. 2: De « Dokken » en de ijzeren brug (uittreksel van de kaart van Masui en Decker<sup>5</sup>)



hij nog steeds kan worden gemeten: hij bedraagt inderdaad ongeveer 17,50 m. Aangezien de brug een dubbele overspanning had<sup>3,12</sup> (Fig. 5), moet elk van de brughelften ongeveer 16-17 m lang zijn geweest of zelfs iets langer. De kranten<sup>9,10</sup> zijn het er inderdaad over eens dat voor deze brug gietijzeren liggers van 17 m zijn gegoten en dat zij wat hun afmetingen betreft een Europees record vormen. De langsliggers van elk van de twee delen van de brug zouden dus uit één stuk zijn gemaakt. Dit is inderdaad indrukwekkend voor gietstukken, vooral omdat zij van Luik naar Antwerpen moesten worden vervoerd.

In 1864 werd de genoemde ijzeren brug vervangen door een andere draaibrug<sup>13</sup>, ook van metaal, maar nu een eenvoudige brug. De brug is ontworpen door de heer Gerber, een ingenieur van de *Compagnie Générale de Matériel de Bruxelles*, die waarschijnlijk de bouwer was. De overblijfselen van de ijzeren brug werden in november 1863<sup>14</sup> openbaar verkocht.

De proeven van de nieuwe brug vonden plaats op 13 en 14 september 1864<sup>13</sup>. De manoeuvreertijd werd eveneens gecontroleerd en bleek minder dan 3 minuten te bedragen, zowel voor het openen als voor het sluiten, door twee arbeidskrachten uitgevoerd.



Fig. 3: Het *Hanzehuis* en de waarschijnlijke opvolger van de oorspronkelijke gietijzeren brug. Naar links, het *Grote Dok*, en naar rechts het *Kleine Dok*. (gravure van F.R.R. Brend'Amour<sup>11</sup>;[1831-1915]).



Fig. 4: Het *Hanzehuis* en de waarschijnlijke opvolger van de originele gietijzeren brug (briefkaart, uitgever G. Hermans, Antwerpen).

Er zijn geen aanzichten of tekeningen van de oorspronkelijke ijzeren brug gevonden; wel zijn er afbeeldingen van een geklonken metalen brug die de brug van 1864 moet zijn: bijvoorbeeld in het Gouden boek van de Antwerpse Wereldtentoonstelling in 1885<sup>11</sup> (afb. 3), maar ook op sommige ansichtkaarten (fig. 4). Deze bevindt zich op dezelfde plaats als de oorspronkelijke brug, naast het (voormalige) Hanzehuis, dat tussen de twee bekkens stond (fig. 3 en 4).

De brug uit 1864 werd in 1912<sup>4</sup> vervangen door een derde metalen brug. De laatste, een volledig geklonken stalen draaibrug, was in gebruik tot het einde van de jaren 1990<sup>4</sup>. Het wordt sinds 1935 de "Nassaubrug" genoemd. In 2005 werd de brug volledig gerestaureerd tot een replica van de oude brug uit 1912<sup>4</sup> en wordt tot op heden nog steeds in gebruik genomen.

### Korte technische beschrijving van de *IJzeren Brug* uit 1822

Er is geen origineel plan of afbeelding van deze brug. Er is ook geen beschrijving. Men moet dus voorzichtig zijn met het interpreteren van de sporadisch gevonden informatie.

Het is een dubbele draaibrug<sup>1,9,10</sup> "met een manueel en hydraulisch bedieningsmechanisme<sup>1</sup>" (Is het een soort hulp?). Het is dubbel (fig. 5) in die zin dat het twee vleugels heeft<sup>3,12</sup>: Duleau<sup>12</sup> vermeldt dit duidelijk; in de Belgische pers vindt men nauwelijks iets anders dan *Le Courrier de la Meuse*<sup>3</sup> die, in verband met het bezoek van de Vorst op 17 oktober 1822, vermeldt dat "de twee vleugels van de brug open waren".

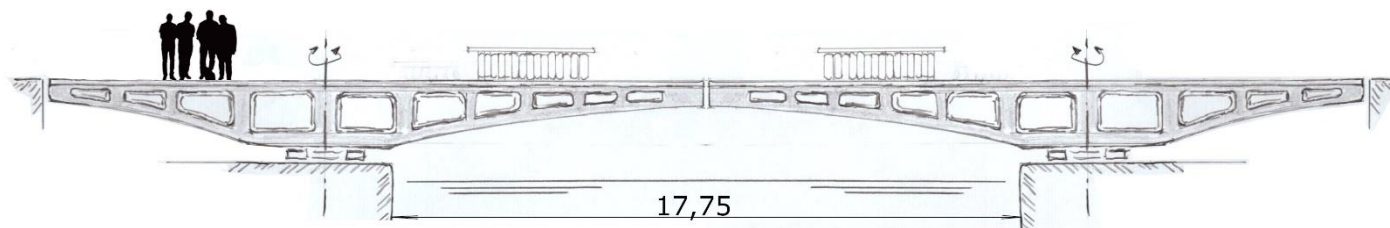


Fig. 5 : Vermoedelijk aanzicht van de Antwerpse IJzeren Brug van 1822

*Le Courrier des Pays-Bas*<sup>6</sup> vermeldt dat de brug gemaakt is van "fer fondu", terwijl *Le Courrier de la Meuse*<sup>7</sup> zegt "fer coulé". Dit alles betekent natuurlijk gietijzer. Het gaat dus om liggers, verkregen door gietijzer in vormen te gieten.

Wat de lengte betreft: volgens Royers<sup>1</sup> is de opening van de doorgang 17 m; een ander document<sup>4</sup> meldt dat het de lengte van de brug is die 17 m bedraagt. Duleau<sup>12</sup> geeft een opening van 17,76 m! Maar de kranten<sup>9,10</sup> gebruiken de term "17 m stukken" die in Cockerill worden vervaardigd. Een andere krant<sup>8</sup> schrijft dat er 4 van zulke stukken zijn. Als we Duleau volgen, moeten voor een vlucht van 8,50 m, d.w.z. de helft van de breedte van de pas, stukken met een lengte gelijk aan de som van :

- de vlucht van 8,50 m
  - de helft van de breedte van de brug, geschat op 2,50 m
  - 2/3 van de vlucht als een stuitligging;
- d.w.z.  $8,50 + 2,50 + 6 =$  ongeveer 17,0 m.

Merk op dat dit overeenkomt met de lengte van de liggers die in de kranten wordt vermeld<sup>9,10</sup>.

Als we nu de informatie "4 stuks" aanhouden, betekent dit dat elke halve brug bestaat uit twee langsliggers, waaraan waarschijnlijk houten dwarsliggers zijn bevestigd en vervolgens een houten vloer.

Ten slotte moet worden opgemerkt dat de in Cockerill gegoten balken een "gemiddelde" hoogte van 1 m en een dikte van 6 cm hadden<sup>9,10</sup>. Het zijn dus slechts grote gietijzeren platen, mogelijk met verdikking langs beide lange randen, en waarschijnlijk ook met openingen, grote gaten, midden op de hoogte, zoals te zien is bij alle gietijzeren "ligger" bruggen uit deze periode (fig. 5).

Tenslotte vermelden we nogmaals dat de constructie van deze balken, gezien hun lengte, ongetwijfeld een Europees record was<sup>9,10</sup>.

## Referenties

1. Royers G. et all. ; *Anvers, port de mer. Description du port et des établissements maritimes d'Anvers d'après les documents les plus récents.* Typographie et lithographie E. Guyot, Bruxelles. 1885.
2. *Le Courrier de la Meuse.* Édition du 25 octobre 1822.
3. *Le Courrier de la Meuse.* Édition du 20 octobre 1822.
4. <https://bruggenstichting.nl/index.php/35-bruggen/bruggen-2012/165-bijzondere-bruggen-in-het-havengebied-van-antwerpen>
5. *Carte des Polders situés sur les deux rives de l'Escaut depuis l'embouchure du Ruppel jusqu'à la frontière de la Hollande.* Dressée par Masui et Decker, ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ca 1837. Bibliotheca wasiana.
6. *Le Courrier des Pas-Bas.* Édition du 12 octobre 1822.
7. *Le Courrier de la Meuse.* Édition du 13 octobre 1822.
8. *Le Courrier des Pays-Bas.* Édition du 16 avril 1822.
9. *Le Courrier de la Meuse.* Édition du 27 octobre 1821.
10. *Le Journal de la Belgique.* Édition du 26 octobre 1821.
11. Corneli R. et Mussely P. ; *Anvers et l'Exposition de 1885.* Édité chez AD. Mertens, Anvers. 1886.

12. Duleau A. ; Cours de Construction relati(ve)f à l'établissement et à l'entretien des communications par terre et par eau. École centrale des Arts et Manufactures. Paris 1833.
13. *La Meuse*. Édition du 14 septembre 1864.
14. *L'Indépendance belge*. Édition du 19 novembre 1863.
15. Antwerpse Vereniging voor Bouwhistorie en Geschiedenis: [http://www.avbg.be/kroniek Antwerpen 1801-1900](http://www.avbg.be/kroniek_Antwerpen_1801-1900)
16. Van Meerten A.B.; *Reis door het koninkrijk der Nederlanden en het Groothertog van Luxemburg*; vierde deel. Amsterdam, bij Schalekamp en van de Grampel. 1826. (Page 107).
17. Van Kampen N.G.; *Beschrijving van het Koninkrijk der Nederlanden op de XVII. Nederlandsche Provinciën en benevens het Groot-Hertogdom Luxemburg*. Harlem, François Bohn. 1827. (Page 90).