

# DE OVERBRUGGING VAN DE THEEMS BIJ WALTON DOOR DE EEUWEN HEEN

dr. E. van Blankenstein

Afgelopen voorjaar organiseerde de Dulwich Picture Gallery in Londen een tentoonstelling onder het motto: Meesterwerken van de Europese schilderkunst. Een van de geëxposeerde werken was een olieverfschilderij van de zogenoemde 'Old Walton Bridge' door Giovanni Antonio Canal (1697-1768), beter bekend als Canaletto. Eerder had mijn jongste broer me al eens geattendeerd op deze afbeelding van een achttiende eeuwse brug over de Theems bij Walton, een dorp in het graafschap Surrey ten zuidwesten van Londen. Omdat een en ander me intrigeerde, besloot ik me wat verder te verdiepen in het verhaal van de verschillende Theemsbruggen bij Walton tussen 1750 en nu.

## Canaletto

Want wat bracht een internationaal vermaarde kunstschilder als Canaletto ertoe de Old Walton Bridge uit 1750 te vereeuwigen? Bekend is dat hij tussen 1746 en 1755 enkele keren in Londen verbleef en er een rijk arbeidsterrein vond. Hij schilderde er verschillende stadgezichten alsook gezichten op de Theems. Deze kunstwerken blonken uit door hun grote precisie, helderheid en intensiteit. Dit geldt zeker ook voor zijn twee schilderijen van de Old Walton Bridge. Het eerste doek, geschilderd in 1754, geeft niet alleen een gedetailleerd beeld van een stralend witte brug, maar ook een prachtige indruk van de grillen van het Britse weer. Zo breekt de zon door de wolken, terwijl een regenbui op de loer ligt. De schuit op de voorgrond, heeft om de brug te passeren, de mast al gestreken. Op de brug zien we een koetsier die verwoed probeert zijn span met paarden onder controle houden. Het was de gefortuneerde Thomas Hollis (1720–1774) die Canaletto opdracht gaf voor dit schilderij van de Old Walton Bridge.<sup>(1)</sup> Hij staat zelf op de voorgrond in een gele jas met naast hem zijn metgezel en erfgenaam, Thomas Brand (later Brand Hollis). Verder naar rechts zien we Hollis' Italiaanse huisknecht, Francesco Giovannini, gekleed in een livrei van blauw en rood, en aan de voeten van Hollis zijn hond Malta. De schilder beeldde zich af gezeten op een kruk, penseel in de hand, met een koe achter zich. In de verte, links van de brug en grotendeels verscholen achter de bomen op de zuidoever zien we Mount Felix, het herenhuis van Samuel Dicker. Aan deze rijke koopman hebben we het tweede schilderij uit 1755 te danken. Hij was namelijk de trotse eigenaar van de Old Walton Bridge. Waarschijnlijk verstrekte hij, na het zien van Hollis' schilderstuk, een eigen opdracht aan Canaletto. Dit keer moest de kunstenaar de brug in zijn volle omvang afbeelden, inclusief de inmiddels toegevoegde gemetselde bogen op beide oevers en de stenen aanbruggen boven de zuidelijke uiterwaard. Het grote huis op de rechter en noordelijke oever behoorde toe aan een juffrouw Eaton.



Beide schilderijen leveren een fraai beeld op van de eerste brug over de Theems bij Walton. Blijft de vraag waarom men besloot juist bij Walton een brug over de rivier te bouwen.

## De Old Walton Bridge (1750-1783)

Sinds de 15e eeuw maakten reizigers gebruik van een overzetveer tussen Shepperton, op de noordoever van de Theems, en Walton. Er is een verslag bewaard gebleven van een petitie aan koning Charles II (1630-1685), waarin sir William Boreman (1612-1686), eigenaar van een herenhuis in Greenwich op de zuidelijke oever van de Theems, de koning verzocht hem octrooi te verlenen voor de exploitatie van een openbare veerdienst, geschikt voor paard, kar en koets. In 1748 begon de heer White afkomstig uit Weybridge, een dorp even ten zuidwesten Walton, echter met de constructie van een brug over de Theems. De opdrachtgever was de hiervoor genoemde Samuel Dicker die in verband met zijn vele besognes vaak in Londen moest zijn. Hij had dus alle belang bij een goede verbinding met de hoofdstad. De route vanuit Walton naar London via de drassige zuidoever van de Theems was slecht en vaak onbegaanbaar. Op de noordelijke oever lag een betere weg die geschikt was voor allerlei vormen van transport. Om op die weg te komen diende Samuel Dicker, de rijke bewoner van het landhuis op de zuidoever van de Theems, eerst langs een vaak glibberig pad naar de aanlegplaats van het veer af te dalen, teneinde zich door een geregeld vertraagde pont de rivier te laten overzetten. Dus vond Dicker dat er bij Walton een vaste oeververbinding moest komen. Met steun van enkele landheren in de omgeving presenteerde hij op 4 februari 1747 een petitie aan het parlement in Londen, waarin hij verzocht om een vergunning om een brug te bouwen en te exploiteren. In zijn rekest ging hij niet alleen in op het belang van een brug voor de ontwikke-

Links: Schilderij 'Old Walton Bridge' (1754) door Canaletto  
 Rechts: Schilderij 'Old Walton Bridge' (1755) door Canaletto, waarop zowel de gemetselde bogen op de beide oevers als de reeks aanbruggen boven de zuidelijke uiterwaard duidelijk in beeld komen.  
 Onder: Schilderij 'Walton Bridges' (1806) door J.M.W. Turner



ling van de lokale economie, maar ook op het ongemak en de gevaren die het gebruik van het pontveer met zich meebrachten. Verder wees hij op het tijdsverlies wanneer rivieroverstromingen de reiziger dwongen tot een omweg via de smalle en in slechte staat verkerende bruggen over de Theems bij Kingston of Chertsey. Uiteraard hadden de veerbazen bezwaar tegen Dickers plannen, bevreesd als zij waren voor hun broodwinning. Schippers protesteerden dat de komst van een brug met pijlers de scheepvaart zou hinderen en de plaatselijke bevolking maakte zich zorgen over een toestroom van zwervers vanuit het noorden. Nadat het parlement op 2 april 1746 zijn akkoord had gegeven en ook koning George II er op 17 juni zijn goedkeuring aan had gehecht, kon Dicker aan de gang. Hij financierde de bouw en het onderhoud van de brug uit eigen zak. In ruil daarvoor kreeg hij het recht op de inning van tolgelden. Om aan de bezwaren van de schippers tegemoet te komen, beloofde hij dat de middenoverspanning van de brug ten minste 100 voet zou worden. Het bleek echter moeilijk iemand te vinden die een brug met een dergelijke overspanning zou kunnen bouwen. Uiteindelijk bood William Etheridge (1709-1776) zijn diensten aan. Hij was de architect van de kleinere, maar vergelijkbare Mathematical Bridge, een voetgangersbrug, over de

rivier de Cam bij Queens College Cambridge. Het bruggetje bestaat nog steeds. (2)

De Old Walton Bridge, die in augustus 1750 gereed kwam, was aanzienlijk groter. De brug steunde op twee landhoofden en twee stenen pijlers verbonden door drie bogen gebouwd van houten balken en dwarsbalken. De middenoverspanning was 130 voet (39 meter) en op dat moment de grootste in het land. (3) De overige twee grote bogen waren elk 44 voet (13 meter). De brug werd dan ook gezien als een indrukwekkend staaltje van techniek en was een grote bezienswaardigheid. Zo wijdde *The Gentleman's Magazine* op 20 december 1750 een uitgebreid artikel aan de Walton Bridge. Dat men onder de indruk was van het resultaat blijkt wel uit de volgende woorden:

*It is, without doubt, a noble work, and very well worth the trouble of going many miles to take a view of it, and will be so more especially in the summer, when it will be painted over, and when that part of the country is always of itself very delightful.*

### De tweede Walton Bridge (1788-1859)

Helaas was de eerste brug geen lang leven beschoren. In 1778 rapporteerde de eerste zelfverklaarde civiel ingenieur in Engeland, John Smeaton (1724-1792), dat verval in het houten frame de brug onveilig maakte. (4) In 1783 werd de brug dan ook afgebroken en werd, totdat er een nieuwe brug zou zijn gebouwd, een veerpont ingelegd. Michael Dicker Sanders, Dickers erfgenaam, wilde op dezelfde plaats een nieuwe brug bouwen, maar het ontbrak hem aan voldoende financiële middelen. Daarom vroeg hij de autoriteiten in Londen toestemming om de tolgelden van de nieuw te bouwen brug te mogen verhogen. De brug die hij liet bouwen kwam gereed in 1788. De vier stenen bogen boven de rivier steunden op drie pijlers; een nieuwe middenpijler en de twee oorspronkelijke van de Old Walton Bridge. Het geheel werd geconstrueerd naar een ontwerp van James Paine. De stenen aanbruggen die deel hadden uitgemaakt van de oorspronkelijke brug bleven behouden. Op pagina 66 van zijn in 1849 gepubliceerde verslag van een zwerftocht langs de Theems, *Rambles by Rivers: The Thames*, noteerde James Thorne: *We need only notice in passing the long straggling combination of arches called Walton Bridge. It is in fact a sort of double bridge, a second set of arches being carried over a low tract of ground, south of the principal bridge, which crosses the river. According to the popular tradition this marshy tract was the original bed of the Thames; and the change of the river's course here is mentioned in many books, and in some with considerable embellishment.*

Die 'dubbele brug' kenmerkte de lange overbrugging van de Theems bij Walton. Op vrijwel alle schilderijen, gravures en etsen staan zowel de boogbruggen over de rivier als de aanbruggen boven de uiterwaarden afgebeeld. Zo ook op de verschillende voorstellingen die Joseph Mallord William Turner (1775-1851) van de 'Walton Bridges' maakte.

### Turner

Begin negentiende eeuw kwam, in reactie op de toenemende hang naar naturalisme, het schilderen van



objecten in de buitenlucht in de mode. Geheel in lijn met deze trend maakte de toen nog jonge kunstschilder Turner in 1805 een boottocht over de Theems. Onderweg tekende en schilderde hij kleine panelen en soms ook op doek. Een van de objecten waarop zijn oog viel was de lange oeververbinding bij Walton. Hij tekende die, inclusief drie denkbeeldige musici op de voorgrond. In 1808 maakte de mezzotint graveur en tekenaar, Charles Turner (1774-1857)<sup>(5)</sup>, een gravure naar het voorbeeld van een ets die Turner zelf van zijn tekening van de oeververbinding had gemaakt. De gravure getiteld 'The Bridge in the Middle Distance' maakte als plaat 13 deel uit van deel III van J.M.W. Turners Liber studiorum, een serie boeken verschenen tussen 1807 en 1819. In zowel 1806 als 1807 bracht Turner een schilderij van de 'Walton Bridges' op de markt. Met het stijgen der jaren begonnen Turners werken een aquarelachtige vervloeiing van vormen te vertonen. In vergelijking met zijn eerdere en meer naturalistische schilderijen, valt deze ontwikkeling ook duidelijk bij een later schilderstuk van de bruggen bij Walton waar te nemen. Omdat de

*sing so much as to allow parts to fall into the River and so it remained dropping bit by bit until twelve o'clock when the arch fell with a violent crash into the bed of the River. In a short time afterwards the other arch fell in.* In hetzelfde tijdschrift verhaalde een getuige:

*I had crossed the river, just below the bridge, in a punt with a friend, to take a sketch of it from the Walton side, when the falling of a few stones from the broken arch warned us to quicken our speed; and, before we had well reached the shore, the pier suddenly gave way, and the two large arches on either side, with the roadway, for some 150 or 200 yards, fell into the river below with a tremendous crash. The water splashed up like a fountain, and the sudden displacement caused the river to rise in a wave 4 or 5 feet high, which rolling down the stream with irresistible force, carried boats, punts, logs of timber, and everything within reach, before it.* Ter illustratie drukte The Illustrated London News een gravure af naar het voorbeeld van een ter plaatse gemaakte tekening door de in Ierland geboren Amerikaanse kunstenaar, Peter Paul Duggan (1810-1861). Na



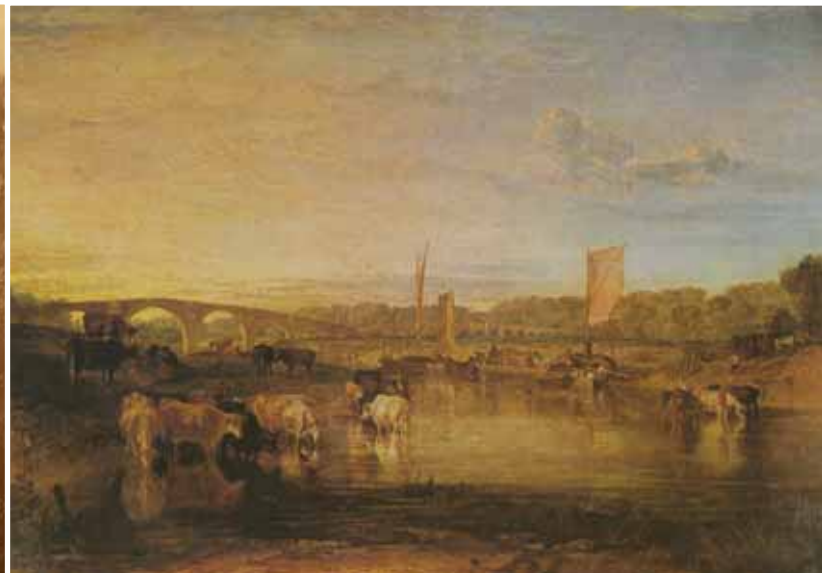
Gravure 'The Bridge in Middle Distance' (1808), naar een ets 'Walton Bridge' door J.M.W. Turner

compositie veel weg had van een Italiaans landschap stond dit schilderij lange tijd bekend als 'Italy'. Pas later realiseerden kenners zich dat Turner niet Italië, maar de gravure 'The Bridge in the Middle Distance' ofwel de oeververbinding bij Walton tot model voor dit schilderij had genomen.

### Ingestorte Brug

De meermalen door Turner en andere kunstenaars afgebeelde stenen boogbrug bij Walton zou langer stand houden dan haar houten voorganger. Echter, op 11 augustus 1859, na 73 jaar dienst, begaven de twee rivierbogen het plotseling. Verzakking van de (nieuwe) middenpijler zou de oorzaak zijn geweest. Onder de kop 'Destruction of Walton-Bridge' schreef The Illustrated London News op 20 augustus 1859:

*On Thursday morning<sup>(6)</sup> at half past five o'clock the bridge leading from Walton to Halliford, Middlesex, was observed to be cracking across the highway of the bridge over the centre arch and the crack kept increa-*



Schilderij 'Walton Bridges' (1807) door J.M.W. Turner

de ineenstorting werden wat houten planken over de brugrestanten gelegd zodat voetgangers er met enige moeite de rivier konden oversteken. Tot de voltooiing van een nieuwe brug in 1864 waren passanten met vervoermiddelen als koetsen of wagens aangewezen op de diensten van een veerpont. Ondanks de in de rivier gestorte brokstukken kon het scheepvaartverkeer doorgang vinden.

### De derde Walton Bridge ((1864-1985)

De derde brug werd gebouwd op initiatief van Thomas Newland Allen, een grondbezitter in Buckinghamshire. Eerder had zijn familie de brug van de nakomelingen van Dicker verworven. In 1862 vroeg hij het parlement toestemming om de in 1859 vernielde brug te mogen vervangen. Kennelijk kreeg hij die permissie want tussen 1863 en 1864 verrees er over de Theems bij Walton een ijzeren vakwerkbrug op pijlers van baksteen en natuursteen. Een serie stenen wellbruggen boven de zuidelijke uiterwaard maakte deel uit van de complete

overbrugging. Het brugontwerp was van E.T. Murray. De derde Walton Bridge noch de twee latere bruggen zijn ooit onderwerp geweest van belangrijke kunstenaars. Niet alleen was de ijzeren vakwerkbrug uit 1864 minder spectaculair dan zijn voorgangers, maar halverwege de negentiende eeuw was ook de bloeiperiode van de romantiek grotendeels voorbij. Bovendien had de fotografie haar intrede gedaan. Wel verscheen in 1906 in Londen Thames Rivier (England); Description and travel, een boek rijk geïllustreerd met aquarellen door Mortimer Menpes (1855-1938). Een van Menpes' in het boek opgenomen aquarellen was van de derde brug bij Walton.

Vanouds waren de oeververbindingen over de Theems in handen geweest van particuliere eigenaren die tolgeld hieven. In 1869 kwam er een wet die plaatselijke overheden toestond om bruggen over de Theems op te kopen om vervolgens de tolgelden af te schaffen. Dit gold ook voor de brug bij Walton, het eigendom van Thomas Newland Allen. Hij vroeg £29,510 ter compensatie, maar na een onafhankelijke taxatie ontving



Schilderij 'Landscape with Walton Bridges' (circa 1840) door J.M.W. Turner

hij slechts £7,000. Na betaling van dit bedrag werd op 1 augustus 1870 de sleutel van de Walton tolpoort ceremonieel overhandigd en de brug vrij van tol verklaard. In 1940 liep de ijzeren vakwerkbrug schade op tijdens een Duitse luchtaanval op zuidoost Engeland. Het gevolg was een permanente gewichtsbepanking tot 7 ton, waarna alleen fietsers en voetgangers nog mochten passeren. In 1985 werd de brug definitief afgedankt en gesloopt.

#### De vierde brug (1953-heden)

De vierde brug, gebouwd in 1953, lag even stroomafwaarts van de derde brug. Het was een tijdelijke brug op drie pijlers van het type Callender-Hamilton, een geprefabriceerde brug, in de jaren dertig van de vorige eeuw ontwikkeld door Archibald Milne Hamilton (1898-1972), een in Nieuw-Zeeland geboren civiel ingenieur. De geprefabriceerde onderdelen werden met bouten in elkaar gezet en eenmaal gemonteerd, waren de bruggen handig om in geval van nood rivieren en waterwegen

te overbruggen. Vooral het Britse leger, dat in die tijd nog een wereldwijd Empire in het gareel moest houden en daarom vaak met logistieke problemen had te kampen, had veel baat bij het door Hamilton ontwikkelde brugtype. In de Tweede Wereldoorlog legde de Britse regering een voorraad Callender-Hamiltonbruggen aan om door oorlogsgeweld getroffen bruggen snel te kunnen repareren of tijdelijk te vervangen. Waarschijnlijk was de Callender-Hamiltonbrug bestemd voor Walton afkomstig uit deze voorraad. De onderdelen waren dan ook niet geschilderd en door aanpassingen tijdens de bouw was het onmogelijk een aantal van de stalen balken te verven. Ook werd er geen waterdichte laag aangebracht tussen het wegdek en de ondersteunende stalen platen. Als gevolg van lekkage verslechterden de voegen in het wegdek dan ook zienderogen.

#### De vijfde brug (1999-heden)

Bij inspectie in 1998 bleek dat, ondanks alle reparaties, de staat van de Callender-Hamiltonbrug veel te wensen overliet. De vertragingen, opgelopen bij de



Gravure 'Fall of Walton Bridge' (1859), naar een tekening door P.P. Duggan

voorbereidingen van een definitieve oeververbinding betekenden dat de semi-permanente brug uit 1953 geheel was versleten en ook niet meer te repareren viel. Dus moesten opnieuw plannen worden gemaakt voor de snelle bouw van een tijdelijke (vijfde) brug. Van belang was dat het verkeer daarbij weinig hinder zou ondervinden. Een aanvraag voor financiering werd ingediend in augustus 1998 en de financiële goedkeuring volgde in februari 1999. Een akkoord wat betreft de bouwplannen kwam in juni 1999 en in augustus kon met de bouw van de verkeersbrug worden begonnen. In december van datzelfde jaar werd de vijfde en huidige brug voor het gemotoriseerd verkeer opengesteld. De brug werd aangelegd op dezelfde plaats als de derde brug, die in 1985 was afgebroken, en pal naast de Callender-Hamiltonbrug uit 1953. Het blijft echter behelpen, want de brug, inclusief de negentiende eeuwse stenen welfbruggen boven de zuidelijke uiterwaard, is slechts 6,1 meter breed. In verband met de beperkte breedte van de rijbaan wordt het langzame verkeer





Boven: Foto van de derde Walton Bridge (1908) door Francis Frith

Onder: Aquarel van de derde Walton Bridge (1906), boekillustratie door Mortimer Menpes

dan ook omgeleid via de Callender-Hamiltonbrug. De bruggen steunen elk op drie rivierpijlers die een ernstige belemmering vormen voor de scheepvaart. De in 1999 in allerijl geconstrueerde brug was bedoeld om hooguit tien jaar dienst te doen. Uit een inspectie in februari 2008 bleek dat de levensduur van de brug, met het juiste onderhoud, nog tot uiterlijk december 2014 zou kunnen worden verlengd. Tegen die tijd moet de sterk verzwakte en inmiddels veel te smalle brug absoluut door een definitieve oeververbinding zijn vervangen. Intussen vormt de brug tot op de dag van vandaag een onmisbare schakel in de verkeersverbinding tussen Shepperton en Walton-on-Thames. Op werkdagen kruisen ruim dertigduizend voertuigen, waaronder circa 1250 zware vrachtwagens, deze inmiddels zwaar overbelaste oeververbinding. Ongeveer 200 voetgangers en tussen de 200 en 400 fietsers maken dagelijks gebruik van de naastgelegen Callender-Hamiltonbrug.

### De zesde Walton Bridge

Met oog op de almaar toenemende congestie en het verontrustend aantal verkeersongelukken alsook de beperkte levensduur van de bruggen uit respectievelijk 1953 en 1999, droeg Surrey County Council in 2002 het inmiddels aangetreden Walton Bridge project team



Fotomontage van de zesde en definitieve Walton Bridge

op een selectie te maken van mogelijke ontwerpen voor een zesde en definitieve oeververbinding. Deze zou ongeveer 20 meter stroomopwaarts van de hedendaagse bruggen moeten verrijzen, zodat het verkeer voor de duur van de werkzaamheden via de bestaande verbinding zijn doorgang zou kunnen blijven vinden. Na jaren van verhitte discussies en juridische procedures werd eind 2009 het ultieme plan voor een bijna 30 miljoen pond kostende en door de regering te financieren oeververbinding goedgekeurd. Volgens dit plan, in opdracht van Surrey County Council opgesteld door de Britse bouw- en ontwerpcombinatie Costain en Atkins, verrijst er een boogbrug die de rivier geheel overspant. Op de brug komt een verkeersweg met twee rijbanen, elk 3.65 meter breed, en gecombineerde voet- en fietspaden met een breedte van 3.5 meter aan weerszijden van de verkeersweg. Het rijdek is met verticale staven opgehangen aan twee parabolische stalen bogen. Deze bogen hebben een zeshoekige doorsnede waarvan de afmeting verloopt van de fundering tot de top van de boog. Het niveau van de rijvloer is wat hoger gepland dan die van de huidige bruggen. Hierdoor wordt de doorvaarthoogte voor schepen verruimd. Ook het viaduct met de toerit naar de brug aan de kant van Walton zal op een hoger vlak worden gebracht. Frappant is dat de oude rij stenen welfbruggen op de zuidelijke rivieroever gespaard blijft en dat deze zelfs ten behoeve van een voet- en fietspad in de richting van Walton in de nieuwbouwplannen is geïncorporeerd.

Begin 2010 ging het Walton Bridge project team er vanuit dat, gezien de verwachte levensduur van de tegenwoordige bruggen, de nieuwe oeververbinding bij Walton nog op tijd in gebruik genomen zou kunnen worden, namelijk vóór eind 2014. Intussen staat alles op losse schroeven, want in mei 2010 bepaalde het pas aangetreden kabinet Cameron-Clegg dat het Department for Transport (DfT) grote besparingen voor zijn rekening moet nemen, waardoor ook de te bouwen brug bij Walton onderwerp van een spending review is geworden. Niettemin hebben betrokkenen goede hoop, want medio juni verscheen in een aantal regionale kranten het bericht dat het conservatieve parlementslid voor het kiesdistrict Esher and Walton, Dominic Raab, in regeringskringen had vernomen dat de Walton Bridge behoort tot enkele projecten die de regering zal laten





doorgaan. Het blijft echter afwachten, aangezien het DfT pas in de loop van oktober zal onthullen welke projecten daadwerkelijk voor financiering in aanmerking komen. Mocht de uitslag inderdaad gunstig zijn, dan zal begin 2011 met de bouwwerkzaamheden worden begonnen, zodat het gehele project nog vóór eind 2014 zal zijn voltooid.

(De auteur werd in 1942 in Walton-on-Thames geboren.)

1. Hollis, een kunstliefhebber, gaf Canaletto opdracht voor de vervaardiging van een zestal schilderijen, waaronder die van de Old Walton Bridge.

2. De Mathematical Bridge over de Cam, aangelegd tussen 1749 en 1750, werd twee keer herbouwd, meest recentelijk in 1905.

3. Dit record zou maar kort duren, want tussen 1755 en 1756 verrees over de rivier de Taff bij het dorpje Pontypridd in Wales een enkelvoudige stenen boogbrug. De overspanning van deze door William Edwards (1719-1789) ontworpen brug was 140 voet (45 meter) en gedurende de daarop volgende veertig jaar zou dit record standhouden. De helling was echter zo steil dat slechts voetgangers ervan gebruik maakten. De brug bestaat nog steeds.

4. Sinds 1768 noemde Smeaton zich civiel ingenieur (in tegenstelling tot militaire ingenieurs die vanouds met de constructie van wegen, bruggen, kanalen, havens, enzovoort, waren belast). Hij wordt dan ook beschouwd als de 'vader van de civiele techniek'. Bovendien was Smeaton een capabel werktuigbouwkundig ingenieur en een eminent fysicus.

5. Charles Turner was geen familie van J.M.W. Turner. Hij was wel goed bevriend met de schilder en maakte gravures van veel van diens werk, waaronder de vierentwintig platen opgenomen in Turners boekenserie Liber Studiorum.

6. Destijds lag Halliford (nu onderdeel van Shepperton) op het grondgebied van Middlesex, het graafschap op de noordelijke oever van de Theems. Sinds 1965 maakt Shepperton deel uit van Surrey.

Foto van de vijfde brug (1999) en vierde brug (1953) naast elkaar. Beide zijn tijdelijke bruggen. Op de voorgrond zijn in de aanloop tot de vijfde brug de nog steeds in gebruik zijnde wellbruggen te zien

#### Bronnen:

Colin Bentley (Walton Bridge Project Manager), County Hall, Kingston upon Thames, Surrey  
Butlin, M. en E. Joll, The Paintings of J.M.W. Turner dln. 1 en 2 (New Haven/London 1977)

Constable, W.G., Canaletto: Giovanni Antonia Canal, 1697-1768 dln. 1 en 2 (Oxford 1989)

Costain en Atkins, A244 Walton Bridge 2007 Scheme: Planning Supporting Statement on behalf of Surrey County Council

Eltis, V., 'New Walton Bridge project is back on', in: Surrey Herald, 18 June 2010

Finberg, A.J., J.M.W. Turner's Liber Studiorum: with a Catalogue Raisonné (San Francisco 1988)

Menpes, M.L. en G.E. Mitton (tekst), Thames Bridges (England); Description and travel (London 1906)

Portlock, J., 'Saved: In doubt Walton Bridge to go ahead', in: Surrey Comet, 22 June 2010

Skempton, A.W., A biographical dictionary of civil engineers in Great Britain and Ireland: dl. 1, 1500-1830 (London 2002)

Thorne, J., Rambles by Rivers: The Thames (London 1849)

Gentleman's Magazine, 1750

The Illustrated London News, 1859

www.surreycc.gov.uk (Walton Bridge)

<http://www.aim25.ac.uk/cats/118/11439.htm> (London Metropolitan Archives/Bridges 1664-1990)

#### Herkomst van illustraties:

Surrey History Centre

Walton Bridge Project, Surrey County Council