

# WIE WAS JEAN-BAPTISTE JOSEPH VIFQUAIN?

Tjebbe Visser, IJsselstein

In de laatste maanden van 2021 is de stalen boogbrug over de Lek bij Vianen weggehaald en gesloopt, 85 jaar na de bouw. Voordat deze oeververbinding in de autosnelweg A2 tot stand kwam, zorgden eerst veerponten en later een vlotbrug voor het verkeer tussen Vreeswijk en Vianen.



1 Portret van Vifquain

Meer dan een eeuw voor de bouw van de boogbrug is in 1826 door Koning Willem I besloten tot de bouw van een ijzeren hangbrug over de rivier. De Belgische waterstaatsingenieur Jean-Baptiste Vifquain had daarvoor een ontwerp gemaakt. De tekeningen zijn bewaard en tonen een pijler midden in de Lek, een pijler op elke oever en daartussen twee aan kettingen opgehangen overspanningen elk van 100 meter lengte. Aan de Viaanse zijde van de rivier is een scheepvaartopening getekend met een dubbele ophaalbrug. Op verzoek van de koning tekende Vifquain ook nog een hangbrug van 200 m zonder middenpijler. Dat de brug destijds niet is gebouwd, heeft vermoedelijk meerdere redenen: de eenheid van het Koninkrijk stond onder dreiging van de Belgische opstand en het programma aan infrastructuurinvesteringen van de Kanalenkoning was toch al overladen. Het is ook maar beter dat de bouw niet is doorgegaan; de as van het tracé van de wegverbinding liep door de kern van Vianen

en zou tot grote ongemakken hebben geleid. En waarschijnlijk zijn de reusachtige trekkrachten onderschat die in de landhoofden zouden moeten worden opgevangen.

De ontwerper van deze hangbrug, J.B. Vifquain, is in 1789 geboren te Doornik (Tournai), dat toen nog tot 'de Oostenrijkse

Nederlanden' behoorde. Kort daarna lag Tournai in Frankrijk.

In 1808 trad Jean Baptiste vrijwillig in dienst van het Franse leger van Napoleon en maakte in 1809 de veldtocht tegen Oostenrijk mee. Als militair schreef hij zich in 1812 in als leerling van de Polytechnische school, met een beurs van zijn rijke oom Paul.

2 Centraal de niet-gebouwde brug



Hem werden stedenbouwkundige en bouwkundige opdrachten verstrekt door het stadsbestuur van Brussel.



3 Brug over de Parkvijver kasteel Wissekerke

Ondanks een drie maanden durende veldtocht in het voorjaar van 1814, behaalde hij met prachtige cijfers in datzelfde jaar het diploma van ingenieur.

Inmiddels had hij de rang van luitenant verkregen en was hij onderscheiden met het ridderschap van het Legion d'Honneur. Drie weken na de slag bij Waterloo wordt hij adjunct ingenieur van Waterstaat in de provincie Zuid-Brabant, belast met de zorg voor kanalen, waterlopen en bossen.

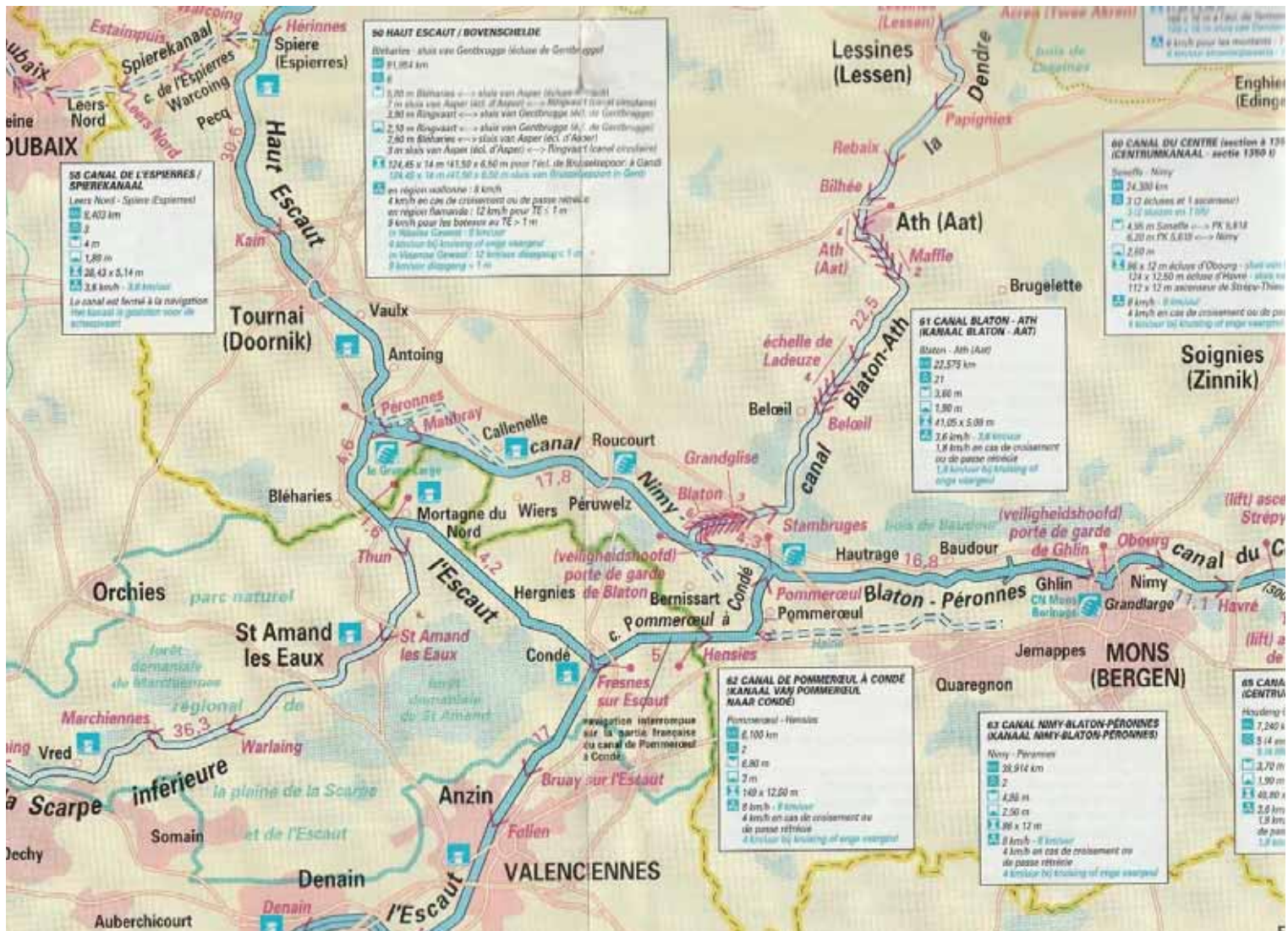
Als koning Willem I een monument wil oprichten ter nagedachtenis aan de overwinning op Napoleon, dient Vifquain een ontwerp in. Dat ontwerp is niet uitgevoerd, omdat een rivaliserend ontwerp van de architect Charles van der Straeten de voorkeur van koningin Wilhelmina kreeg. Wel bracht zijn deelname aan dit concours Vifquain enige bekendheid. Hem werden

stedenbouwkundige en bouwkundige opdrachten verstrekt door het stadsbestuur van Brussel. Dertig jaar voordat Hausmann de stad Parijs openbrak, heeft Vifquain de stad Brussel voorzien van boulevards en avenues. Daarnaast vergrootte hij het kasteel Wissekerke te Bazel, ten zuiden van Brussel, en bouwde er in 1824 een brug over de parkvijver met een overspanning van 20,5 m, de eerste ijzeren hangbrug in België (foto 3).

Koning Willem I wilde het kanalenstelsel van zijn koninkrijk ingrijpend verbeteren. Hij had tijdens zijn ballingschap in Engeland gezien hoe kanalen het goedertransport vergemakkelijkten en wenste de zeventien provincies van zijn koninkrijk nauwer met elkaar te verbinden. Het eerst project dat Vifquain ondernam was het voltooien van het kanaal dat Bergen (Mons) met de Bo-

ven-Schelde te Condé zou verbinden. De vaarroute voor steenkool van de Borinage naar Vlaanderen liep hiermee bijna 15 km over Frans grondgebied. De daarin gelegen sluis vergde echter zulke hoge tolgelden dat dit kanaalgedeelte de vervoerskosten van steenkool nauwelijks verminderde. Daarom besloot de koning tot het aanleggen van een kortsluitroute binnen zijn eigen landsgrenzen. Vifquain kreeg de opdracht een traject voor te stellen. Onder supervisie van de inspecteur-generaal van Waterstaat A.F. Goudriaan werd door Vifquain een concessie uitgegeven voor het nieuwe kanaal dat van Pommeroel naar de Boven-Schelde bij Antoing leidde. Het eerste halfjaar van de in gebruikname in 1826 bracht zoveel geld op dat de regering besloot de concessie terug te kopen.





4 Detail van waterkaart België. De geelgroene streepjeslijn is de Belgisch-Franse grens

Inmiddels was Vifquain op aanbeveling van Goudriaan benoemd tot hoofdingenieur 1<sup>ste</sup> klasse. In 1827 werd de aanleg begonnen van een kanaal van Charleroi naar Brussel langs een door Vifquain ontworpen tracé, met tussen Charleroi en Brussel 55 sluizen met een verval van 2,40 m.

De werkkraft van Vifquain was verbazingwekkend. Tegelijkertijd werkte hij aan het kanaal Pommeroeul-Antoing, het kanaal Charleroi-Brussel, de stedenbouwkundige verfraaiing van Brussel, de vergroting van het kasteel te Bazel en het ontwerpen van een brug over de Lek. In dezelfde periode maakte hij studiereizen naar kanaalwerken en spoorprojecten in Engeland.

Op een ongedateerde personeelslijst van het corps des Ponts et Chaussées staat hij op de tweede plaats als inspecteur en op de lijst van het corps du Génie militaire ook als tweede met de rang van generaal-majoor. Voor het

leidinggeven aan een missie naar Guatemala om aldaar of in Nicaragua een verbindingskanaal tussen de twee oceanen te graven, een idee van koning Willem I, was Vifquain genomineerd. Wegens zijn drukke werkzaamheden in zijn vaderland kon hij die benoeming niet aanvaarden. Hij werd onderscheiden met de orde van de Nederlandse Leeuw, wel een teken van de waardering.

De rebellie in het zuiden van het koninkrijk tegen het gezag van koning Willem I bracht deze ertoe zijn zoon Frederik in 1830 met een legermacht naar Brussel te sturen om de ongeregelde heden te beëindigen. Vlak bij Vifquain's nieuwe woning kwam het tot onderhandelingen tussen een delegatie van het stadsbestuur en prins Frederik. Het resultaat was dat prins Frederik zich met zijn krijgsvolk terugtrok. Gedurende de periode van de revolutie heeft het werk aan het kanaal Charleroi-Brussel maar kort stilgelegen; het

provisieone Belgische bewind nam snel de bekostiging over van het Amortisatiesyndicaat van Willem I. Vifquain tekende en bestelde honderden houten vrachtschepen die voor het kanaal gebruikt konden worden, de 'Baquets de Charleroi' (foto 5). Het kanaal werd met groot ceremonieel in gebruik genomen op 25 september 1832 te Molenbeek, Brussel. Het effect was een verlaging van de prijs van steenkool te Brussel met 40%.

Verskillende andere kanaalprojecten staan op naam van Vifquain, met name de vergroting van de kanalen van Brussel en Leuven naar de Rupel bij Boom en de aanleg van het Spierekanaal, dat Roubaix vanaf de Boven-Schelde bereikbaar maakt. In 1842 wordt Vifquain gevraagd een rapport over de Belgische waterwegen te schrijven. Dat werd een buitengewoon werkstuk van 500 bladzijden, eindigend met een lijst van elf



# Zijn nagedachtenis is in België pas laat in de belangstelling gekomen

aanbevolen waterwerken in volgorde van urgentie. Ze zijn niet alle uitgevoerd, want intussen begonnen spoorlijnen de scheepvaart concurrentie aan te doen. Vifquain achtte het niet beneden zijn waardigheid om zich met spoorwegen bezig te houden. Hij bestudeerde de mogelijkheid van een railverbinding Brussel-Antwerpen. Meteen na de bevestiging van het Koninkrijk België in 1831 gaf de minister van binnenlandse zaken opdracht tot het bestuderen van de mogelijkheid Antwerpen met het Roergebied met spoor te verbinden. De stief-schoonzonen van Vifquain, Pieter Simons en Gustaaf de Ridder, met wie hij een studiereis naar Engeland had gemaakt, werden daarmee belast. Er ontstond een hooglopend meningsverschil tussen Vifquain en zijn twee medewerkers over het tracé. Het ministerie besloot het voorstel van de twee zwagers te volgen en de lijn Antwerpen-Luik niet als concessie maar als staatsinvestering uit te voeren. Ook over de plek van het Brusselse station was meningsverschil. Daar kreeg Vifquain zijn zin.

In 1841 werd het nieuwe Gare du Nord te Brussel door koning Leopold I in gebruik gesteld en werd Vifquain onderscheiden als

Officier in de Leopoldsorde. Het doortrekken van de lijn Antwerpen-Luik naar het Roergebied verliep onder leiding van Simons zo slecht dat deze werd overgeplaatst en dat Vifquain met de voltooiing werd belast. Bij het aansluiten van het Belgische op het Pruisische spoornet in 1843 werd hij benoemd tot Ridder in de orde van de Rode Adelaar.

Zijn vader, Jean Baptiste, was een harde en onvermoeibare werker. In de laatste jaren van zijn functie als inspecteur-generaal van Ponts et Chaussées zag hij toe op de verbetering van de Belgische infrastructuur, waarbij zijn bijzondere aandacht uitging naar de waterhuishouding. Zijn monumentale rapport over de bevaarbare waterwegen in België, verschenen in 1842, is daarvan het bewijs. Na dat jaar is van zijn hand geen belangrijk geschrift meer gevonden. In 1846 werd hem, slechts 56 jaar oud, bij koninklijk besluit de gelegenheid geboden met pensioen te gaan.

Er is alle reden om aan te nemen dat Vifquain, uitgeput door zijn intensieve werk, geleden heeft aan verstandsverbijstering, want hij werd wettelijk handelsonbekwaam verklaard.

Hij overleed in 1854 in een instelling voor geesteszieken in Ivry-sur-Seine. In het certificaat van overlijden worden zijn vier verschillende onderscheidingen, Legion d'Honneur, Nederlandse Leeuw, Leopoldsorde en Rode Adelaar, vermeld. Zijn nagedachtenis is in België pas laat in de belangstelling gekomen, onverdiend, want hij heeft zijn hele leven gewijd aan de ontwikkeling van de infrastructuur van zijn land en aan de verbetering en verfraaiing van de hoofdstad.

## BRONNEN

- André Lederer; Jean-Baptiste Vifquain, grand patriote et grand ingénieur méconnu, Mons 1986.
- Ruud Filarski; Kanalen van de Koning-Koopman, Amsterdam 1995.
- Frans Remery; De overbrugging van de Lek tussen Vreeswijk en Vianen, *Bruggen* Jrg. 29, nr. 4, dec. 2021.
- [www.geneanet.org](http://www.geneanet.org)
- Wikipedia.

5 Baquet de Charleroi, 19 x 2,6 m<sup>2</sup>, diepgang 1,8 m, indien geladen met 68 ton steenkool, Voortstuwung door jagers te voet of te paard; een van de vele houten vrachtschepen

