

## Le Pont de Fer des Bassins du port d'Anvers [1822 – 1867]

Anciennement appelé « Pont de Fer » (*Ijzeren Brug*). Son correspondant est aujourd'hui dénommé « *Nassaubrug* ».  
(Marc Braham ; juillet 2021)

**Localisation** : Anvers, le port.  
51°13'45.93" N ; 04°24'19.75" E.

### Données relatives au pont original

**Fabrication, Construction** : 1821 - 1822.

**Inauguration** : 17 octobre 1822.

**Concepteur** : Théophile Teichmann

**Fabrication métallique** : S.A. *John Cockerill* à Liège.

**Entrepreneur** : inconnu.

**Utilité** : Franchissement des *Bassins*, mise en communication des quai Saint-Laurent et Napoléon avec la ville d'Anvers.

**Description en longueur** : ouverture probable 17 m.

**Description en largeur** : inconnue.

**Type de pont** : pont tournant, en poutres de fonte.

**Etat actuel** : disparu en 1867 (date probable) au profit d'un pont tournant en fer.

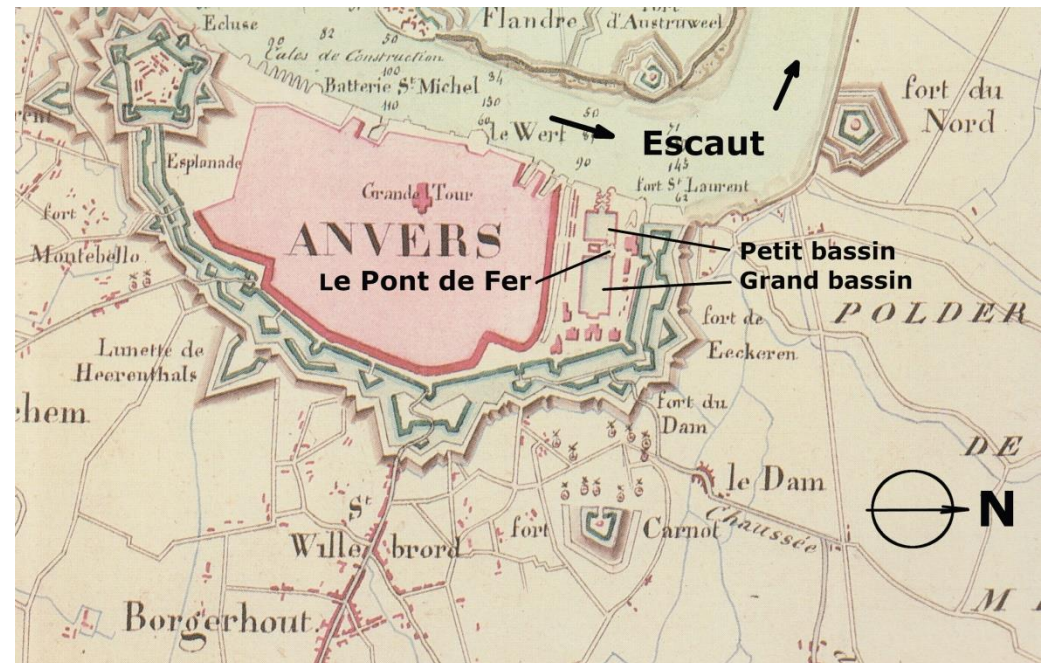


Fig. 1 : La ville d'Anvers et les deux *Bassins* du port vers 1840  
(extrait de la carte de Masui et Decker<sup>5</sup>)

### Avertissement

On ne dispose pas de beaucoup de renseignements, ni techniques ni historiques, à propos de ce pont. Il a néanmoins paru utile d'en rédiger une note dès maintenant, même brève, avant même d'en savoir plus, car ces renseignements ne semblent pas devoir être mis en doute, moyennant quoi il s'agirait du premier pont métallique connu construit en Belgique.

## Un peu d'histoire

C'est à l'instigation de Napoléon, dans le cadre de son intention de faire d'Anvers un port de guerre, que sont creusés en bordure nord de la ville d'Anvers, de 1807 à 1813, les deux premiers bassins du port, dont l'un, le *Petit Bassin*, porte d'ailleurs encore son nom (le *Grand Bassin* s'appelle le bassin Guillaume). Après la guerre dite *de la sixième coalition*, qui conduit à l'abdication de Napoléon, et le *congrès de Vienne* qui s'ensuit en 1814, les frontières de l'Europe sont redessinées et la Belgique est intégrée au Royaume des Pays-Bas. Le gouvernement hollandais ne peut évidemment pas avantager la prospérité du port d'Anvers au détriment éventuel des grands ports de la Hollande. Il cède donc à la ville d'Anvers, par arrêté royal du 12 novembre 1815, les *Bassins* en question. A ce moment les quais Saint-Laurent et Napoléon (fig. 2), situés le long du rivage nord des *Bassins*, se trouvent sans communication avec la ville pour les charrois. La ville d'Anvers, devenue maîtresse des bassins, décide donc d'ouvrir une voie d'accès carrossable et fait construire, en 1822, un pont par-dessus l'écluse séparant les deux *Bassins* ; c'est le pont qui nous occupe (les bassins du Kattendijk et autres plus au nord n'existent évidemment pas encore).

### Brève histoire du pont<sup>1</sup>.

Il s'agit du plus vieux pont de la zone portuaire, et il a été remplacé ou restauré à plusieurs reprises<sup>4</sup>.

Le pont original est conçu par Jean Théodore Frédéric Teichmann<sup>1,2</sup> (1788-1867), à l'époque ingénieur en chef du *Waterstraat*<sup>2</sup>, qui devient inspecteur général des Ponts et Chaussées en 1830. Il est fabriqué par les ateliers *J. Cockerill* de Seraing<sup>1,2</sup> (Liège) entre octobre 1821<sup>10</sup> et avril 1822<sup>8</sup>. Il est inauguré le 17 octobre 1822 en présence du Roi des Pays-Bas<sup>1,3</sup> (Royers<sup>1</sup> dit « *par le Roi des Pays-Bas* » mais c'est probablement inexact).

Les journaux<sup>9,10</sup> s'accordent à dire que les poutres de fonte de 17 m qui ont été coulées pour ce pont, constituent à l'époque un record européen par leurs dimensions (voir plus bas).

En 1867\* ledit *Pont de Fer* est remplacé par un autre pont tournant, métallique également, auquel a succédé un troisième pont en 1912<sup>4</sup>. Ce dernier, un pont tournant asymétrique en acier et entièrement riveté, sert jusqu'à la fin des années 1990 environ<sup>4</sup>. Il s'appelle le "Nassabrug" depuis 1935. En 2005, il est entièrement restauré comme une réplique de l'ancien pont de 1912<sup>4</sup>.



Fig. 2 : Les *Bassins* et le *Pont de Fer*  
(extrait de la carte de Masui et Decker<sup>5</sup>)

\* Il n'a pas été possible de vérifier cette date, 1867, mais elle est plausible. On trouve en effet à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle des représentations d'un pont métallique riveté, exactement au même endroit, à côté de l' (ancienne) *Maison Hanséatique* qui se trouvait entre les deux *Bassins* (fig. 3), par exemple dans le Livre d'Or de l'Exposition Universelle d'Anvers en 1885<sup>11</sup>, mais aussi sur certaines cartes postales (fig.4). L'intérêt de cette observation est que l'ouverture de la passe ne paraît pas avoir changé au XIX<sup>e</sup> siècle, et même encore aujourd'hui rien ne semble indiquer un quelconque élargissement au cours du temps. Moyennant quoi cette ouverture est de 17 m (valeur mesurée sur place), qui est la valeur annoncée par Royers<sup>1</sup> pour l'ouvrage initial.

La *Maison Hanséatique* aurait été détruite en 1889<sup>12</sup>.



Fig. 3 : La *Maison Hanséatique* et le successeur probable du pont en fonte original. A gauche le *Grand Bassin*, en bas à droite le pont, et à sa droite le *Petit Bassin*<sup>11</sup>. Date probable entre 1860 et 1870 (gravure de F.R.R. Brend'Amour).

Fig. 4 : La *Maison Hanséatique* et le successeur probable du pont en fonte original (Carte postale, éditeur G. Hermans, Anvers).

## Brève description technique du *Pont de Fer de 1822*

Il s'agit d'un pont tournant<sup>1,9,10</sup> « avec mécanisme de manœuvre à la main et à action hydraulique »<sup>1</sup>. (s'agit-il d'une sorte d'assistance ?).

Le *Courrier des Pays-Bas*<sup>6</sup> indique que le pont est fait de « fer fondu », alors que le *Courrier de la Meuse*<sup>7</sup> dit « de fer coulé ». Tout cela signifie évidemment de la fonte. Il s'agit donc de poutres, obtenues par coulage de fonte dans des moules.

On ne dispose cependant pas de plan, ni de description, ni même de représentation de ce pont. Il faut donc, si on veut l'imaginer – ce que l'on ne tentera pas de faire ici –, considérer d'abord les informations éparses dont on dispose.

S'agissant de sa longueur : d'après Royers<sup>1</sup>, l'ouverture du passage est de 17 m ; un autre document<sup>4</sup> dit que c'est la longueur du pont qui est de 17 m. Mais les journaux<sup>9,10</sup> parlent de « pièces de 17 m » en cours de fabrication chez *Cockerill*. Un journal<sup>8</sup> encore dit qu'il y a 4 telles pièces. Sachant que pour franchir une passe de 17 m au moyen d'un pont tournant il faut un pont d'une longueur bien supérieure à cette valeur, on voit bien que les informations ci-dessus ne suffisent pas pour assurer une représentation cohérente de l'ouvrage. Ajoutons qu'un autre journal<sup>3</sup> encore dit, à propos de la visite du Souverain, que « les deux ailes du pont étaient ouvertes ».

Précisons pour terminer que les poutres coulées chez *Cockerill* avaient une hauteur « moyenne » de 1 m, et une épaisseur de 6 cm<sup>9,10</sup>, et rappelons qu'au vu de leur longueur cela semble avoir été un record européen<sup>9,10</sup>.

## Références

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 Poldres 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.
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.