



Lweipenbruch

# NÉCROLOGIE

## Louis WEISSENBRUCH

Administrateur des Chemins de fer de l'État belge ;

Secrétaire général de l'Association internationale des chemins de fer ;

Secrétaire général de : sixième, septième et huitième Congrès des chemins de fer ;

Rapporteur aux sessions de Bruxelles (1885), de Milan (1887), de Paris (1889), de Saint-Petersbourg (1892), de Berne (1910) et de Rome (1922).

La Commission permanente de l'Association internationale des chemins de fer vient d'être cruellement éprouvée par la mort de son distingué secrétaire général, M. Louis Weissenbruch, décédé inopinément à Bruxelles, le 7 août 1924, à l'âge de 64 ans.

C'est une perte immense pour l'Association, dont il était l'âme et qui faisait l'objet de ses préoccupations de tous les jours.

M. Weissenbruch a pris dès l'origine de l'Association, en 1885, une part très active à nos travaux.

D'abord secrétaire du président de l'époque, M. Fassiaux, il devint secrétaire-adjoint de la Commission permanente, puis secrétaire en 1892. Il succéda, le 31 juillet 1897, à M. de Laveleye comme secrétaire général.

En ces diverses qualités, il se signala par son inlassable activité, par son esprit d'initiative toujours en éveil et par ses exceptionnelles qualités d'organisation. Mais c'est surtout dans ses fonctions de secrétaire général de la Commission permanente qu'il se mit hors pair et qu'il acquit une notoriété dans le monde des chemins de fer.

Dès 1897, il introduisit dans les publications du Congrès le système de la classi-

fication décimale en l'adaptant à la science des chemins de fer, ce qui a permis de classer méthodiquement les livres, ainsi que les articles parus dans toutes les revues traitant des questions de chemins de fer.

La bibliographie publiée mensuellement dans le Bulletin de notre Association était due à ses soins ; elle constitue un précieux instrument d'étude de toute première valeur.

Aux sessions de Paris (1900), de Washington (1905) et de Berne (1910), il fut, d'une voix unanime, appelé aux fonctions de secrétaire général de chacun de ces Congrès dont les présidents rendirent un éclatant hommage à son talent et à son infatigable activité.

En 1904, sur les instances de la section américaine de la Commission permanente et de l'« American Railway Association », le Comité de direction délégua M. Weissenbruch aux Etats-Unis afin de prendre sur place les dispositions nécessaires à l'organisation de la session de Washington. Il s'acquitta de sa mission avec sa maîtrise habituelle et le succès qu'obtint cette session prouva la façon magistrale dont elle avait été organisée.

A la demande de la section locale suisse de la Commission permanente, il avait

rédigé pour la session de Berne, sous le titre : *Le XXV<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer* un exposé de toutes les œuvres réalisées par l'Association depuis sa naissance (1885) jusqu'en 1910.

Lors de la violation de la neutralité de la Belgique par l'Allemagne en août 1914, M. Weissenbruch quitta le pays pour se mettre à la disposition du Gouvernement belge et pour se tenir en contact avec les adhérents du Congrès.

Après l'armistice, l'Association qui comprenait parmi ses membres des administrations des pays centraux et de leurs alliés ayant été mise sous séquestre en vertu de la loi belge du 10 novembre 1918, M. Weissenbruch poursuivit, de concert avec la Commission permanente, la liquidation de l'ancienne association et sa reconstitution sous le nom d'*Association internationale des chemins de fer*, en n'y comprenant plus que les pays de l'Entente et les pays neutres.

Depuis lors, il s'est occupé sans relâche, en y appliquant ses grandes facultés d'organisation, de la préparation du congrès de 1922 à Rome.

Notre regretté secrétaire général avait été rapporteur en 1885 (session de Bruxelles) de la question VI : *Application de l'électricité à l'exploitation des chemins de fer*; en 1887 (session de Milan) de la question XIX : *Eclairage des gares*; en 1889 (session de Paris) de la question XI : *Soudure électrique; éclairage électrique des trains et des gares; freins électriques*; en 1892 (session de Saint-Petersbourg) de la question XXXVII : *Vélocipèdes et draisines* et en 1910 (session de Berne) de la question X : *Manœuvre des aiguillages et des signaux*. Au Congrès de Rome, il devait traiter la question spéciale relative aux disposi-

*tions statutaires et réglementaires de la nouvelle association internationale.*

M. Weissenbruch était l'un des collaborateurs les plus assidus et les plus dévoués de notre Bulletin mensuel. Nombreux sont les articles qu'il y publia sur des questions de chemins de fer et tout particulièrement sur la signalisation des railways du monde.

Suivant le désir exprimé par la Société impériale technique de Russie, il avait rédigé, en collaboration avec M. VI. Herzenstein, ingénieur des voies de communication, le très important ouvrage intitulé : *Aperçu des chemins de fer russes depuis l'origine jusqu'en 1892.*

\* \* \*

M. Weissenbruch était né à Liège le 12 juillet 1857.

Il fit ses études à l'Université de Bruxelles, puis à l'École militaire où il fut constamment le premier de sa promotion.

En 1882, il fut, par décision du gouvernement, désigné comme secrétaire du Ministre des chemins de fer.

Après avoir occupé différentes fonctions dans la haute administration, il fit carrière au service des voies et travaux où il se spécialisa, à partir de 1901, dans un service particulièrement délicat et alors en pleine évolution, *le service des appareils de sécurité de la voie.*

Grâce à ses vastes connaissances techniques et à son grand esprit d'initiative, il réalisa dans ce domaine des progrès considérables.

Dès 1905, il provoqua l'établissement de la manœuvre électrique des aiguillages et des signaux dans toutes les grandes gares du réseau.

A l'armistice, alors que l'ennemi avait anéanti à peu près complètement tous les appareils et tous les dispositifs de sécu-



rité, M. Weissenbruch fut chargé de la haute direction du rétablissement de la signalisation. La besogne était écrasante, la responsabilité très lourde, mais les grandes qualités de travail et d'intelligence de M. Weissenbruch étaient à la hauteur de sa délicate mission.

La circulation des trains présentait, à l'origine, de grands dangers. Six mois à peine après le départ des Allemands, le service normal des trains était assuré avec régularité et avec des garanties suffisantes de sécurité, au moyen d'un système de bloc par téléphone, dû tout entier à l'initiative de M. Weissenbruch.

Grâce à l'adoption d'une signalisation perfectionnée et basée sur l'emploi du signal américain à trois positions, l'exploitation intensive des lignes importantes du réseau put reprendre après un délai extrêmement court.

M. Weissenbruch étendait son inlassable activité à d'autres domaines.

C'est lui qui a dirigé les premiers pas de l'*Union professionnelle des ingénieurs de l'Etat*, qui groupe actuellement tous les ingénieurs du département.

C'est lui qui a présidé jusqu'à ses derniers moments le *Conseil général de l'école nationale de chemins de fer de Belgique* et qui a pris une large part à l'organisation de cette œuvre nouvelle.

M. Weissenbruch fut nommé inspecteur général le 13 décembre 1919.

Il venait d'être appelé aux hautes fonctions d'administrateur des chemins de fer lorsque la mort l'a surpris.

Il avait reçu de nombreuses distinctions honorifiques belges et étrangères : il était Officier de l'Ordre de Léopold et Commandeur de la Couronne de Belgique, Chevalier de la Légion d'Honneur, décoré du Collier de Saint-Jacques de Portugal, Commandeur de l'Ordre du Christ de Portugal, Commandeur de l'Ordre de la Couronne d'Italie, Commandeur de l'Ordre du Danebrog, Commandeur de l'Ordre de Saint-Stanislas de Russie, décoré de l'Ordre du Trésor sacré du Japon, de l'Ordre du Sauveur de Grèce, etc.

Il était président d'honneur de l'*Institution of Railway Signal Engineers* d'Angleterre et membre d'honneur de l'*American Railway Guild*.

Il disparaît dans la plénitude de ses facultés intellectuelles, alors que l'administration des chemins de fer autant que l'Association du Congrès avaient encore tant à attendre d'un esprit aussi fécond et d'une activité aussi marquante.

Sa mémoire, hautement respectée, restera vivace dans le monde des chemins de fer.

Nous présentons à la vénérable mère de notre regretté secrétaire général, à M<sup>me</sup> Louis Weissenbruch et à ses enfants l'hommage de notre profonde sympathie et de nos condoléances émues.

*Le Comité de Direction.*