

**GLAESENER (Jean-Baptiste)**, Ingénieur (Châtillon, près d'Arlon, 1.9.1859-camp des Eaux-Bonnes, près de Matadi, 30.5.1892). Fils de Jean-Baptiste et de Nemens, Marguerite-Justine, et neveu du général Glaesener.

Jean-Baptiste Glaesener était sorti de l'Université de Gand avec le grade d'ingénieur des ponts et chaussées. Il travailla d'abord à la construction de chemins de fer départementaux en France. C'était un ingénieur expérimenté, conscientieux, ardent au travail. Il traitait son service comme une affaire personnelle et le menait avec passion. Il adorait son métier. Aussi, fut-il bien accueilli par Thys, promoteur du chemin de fer du Bas-Congo, quand il offrit ses services à l'E. I. C., où on l'engagea pour diriger les travaux de construction du rail et le montage des ponts. Il s'embarqua pour le Congo le 7 juin 1890, en qualité d'ingénieur chef de service. En 1892, nous le trouvons dirigeant la construction du pont de 20 m sur le Ravin des Eaux-Bonnes qui se jette dans le fleuve un peu en aval du confluent de la M'Pozo. Déjà les maçonneries étaient achevées et l'on avait établi les remblais derrière les culées. On allait commencer le montage du tablier métallique d'une seule travée, quand une catastrophe se produisit : le 12 avril 1892, Glaesener s'était couché, éprouvé, dans le petit baraquement qu'il occupait à quelque distance du ravin. Toute la nuit, la pluie tomba à torrents. Aux premières lueurs du jour, l'ingénieur fut réveillé en sursaut par un épouvantable vacarme : le mur d'une des culées venait de s'abattre dans le ravin, causant un retard de trois semaines. Le conscientieux Glaesener était désespéré. Pourtant l'enquête démontra qu'il n'y avait aucunement de sa faute : les fortes pluies avaient tassé le remblai et fait céder la maçonnerie encore fraîche. Le directeur Charmanne tranquillisa l'ingénieur, qui s'accusait quand même et essaya, par la fièvre du travail, d'oublier son remords. On le vit se donner tout entier au montage du grand pont qui devait traverser la M'Pozo au km 8. C'était un travail qui exigeait une vigilance constante : en période de crues, la violence des eaux y est formidable. Dans la nuit du 14 au 15 décembre 1892, des pluies exceptionnelles avaient élevé de sept mètres

en quelques heures le niveau des eaux tumultueuses. La passerelle Eiffel, érigée provisoirement pour assurer les communications avec les chantiers de la rive droite, avait été arrachée et entraînée à plus de cent mètres en aval. Il fallut lancer d'urgence une autre passerelle pour maintenir les relations entre les deux rives. Quoique son terme fût achevé, Glaesener poursuivait activement l'exécution du pont définitif ; il voulait voir la locomotive franchir la M'Pozo sur « son pont ». Le 27 mai 1892, Charmanne emmenait le jeune ingénieur au ravin de la Chute, au km 14 de la ligne, où un pont de 40 m devait être établi plus tard dans des conditions particulièrement audacieuses. A midi, Glaesener rentrait, très fatigué et très préoccupé, au chantier du pont de la M'Pozo ; il déjeuna avec le Dr Carré, inspecta les travaux et regagna le camp des Eaux-Bonnes, où il séjournait depuis plusieurs mois. Toute la soirée, il travailla ses plans. La nuit, une fièvre billeuse hématurique se déclara. Le Dr Carré s'installa à son chevet et le soigna avec dévouement. Dans la nuit du 29 au 30 mai, dans un accès de délire, le malade murmurait : « La culée des Eaux-Bonnes... le pont de la M'Pozo... Palaballa...achever la ligne... » A 3 heures du matin, étreignant la main du Dr Carré, il murmura encore : « J'ai fait ce que j'ai pu... », puis il mourut. Il avait 33 ans. Le lendemain, le directeur Charmanne, devant sa tombe ouverte, au cimetière de Matadi, disait : « Glaesener était l'homme des grands obstacles ; il est mort sur la brèche au moment où il mettait la dernière main à un de nos grands travaux... S'il y a quelque gloire à mener à bien des œuvres comme les nôtres, il en emporte une grande part avec lui ».

Bienveillant, modeste, ce pionnier incarnait le courage déployé par les artisans de cette glorieuse entreprise que fut le rail africain.

4 décembre 1947.

M. Coosemans.

R. Cornet, *La Bataille du Rail*, Cuypers, Bruxelles, 1947, pp. 184, 204, 205, 206, 207, 369. — *Congo illustré*, 1892, p. 161. — *Bull. de l'Ass. des Vétérans col.*, juin 1930, pp. 11, 12. — *Mouv. géog.*, 1890, pp. 46c, 50 a; 1892, p. 55a. — L. Lejeune, *Le Vieux Congo*, Bruxelles, 1930, p. 232. — A. Ohapaux, *Le Congo*, Rosez, Bruxelles, 1894, p. 749.