

FABRY (*Eugène-Pierre-Vincent*), Ingénieur (Malines, 6.6.1845-Bruxelles, 10.2.1917). Fils de Henri-Xavier Fabry et de Marie-Josèphe Vanden Abeele.

Eugène Fabry obtint son diplôme d'ingénieur civil à l'Université de Gand. Il fut d'abord engagé par les Chemins de fer belges pour l'étude et la construction de la ligne Bruxelles-Tervueren, et chargé ensuite de dresser les plans des chemins de fer vicinaux du littoral et de Bruxelles-Ninove. En 1887, il était appelé à entrer au service de l'E.I.C., en qualité d'ingénieur pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo.

Il quitta Anvers le 8 juin et, dès juillet, il rejoignait Matadi, base des opérations d'études, en compagnie des ingénieurs Charmanne, Zboinski et Dumont. Ils y tombaient dans une atmosphère de pessimisme. S'il était décidé que Matadi convint comme point initial de la ligne, le grand problème était de sortir de la cuve comprise entre la vallée de la Mpozo, le massif de Matadi, le fleuve et la frontière portugaise. Avec les ingénieurs Cambier, Gilmont et Liebrecht, Fabry et ses compagnons entamèrent un travail gigantesque, malgré les fièvres, les pluies, les désertions du personnel indigène. L'étude du tracé atteignit, fin 1888, la vallée de la Lukungu, et après y avoir établi un « Repère maçonné », ils allèrent fêter à Boma la Noël. La Noël passée, Charmanne et Fabry restèrent à Boma, afin d'y dresser deux copies sur calque des plans-minutes exécutés jusqu'au « Repère maçonné », tandis que Cambier repartait pour Matadi avec son adjoint Vauthier et les ingénieurs Lambotte et Dumont.

En mars 1888, Fabry rentra en Europe et continua dans les bureaux de la rue Brédérode ses études du tracé, de concert avec le capitaine Valcke. Ils reportèrent le tracé général de la voie sur un croquis de la région des Cataractes dressé par Albert Thys. Quand le capitaine Cambier rentra en Europe, en août 1888, il félicita chaleureusement Valcke et Fabry de leur travail consciencieux et intelligent.

Cependant, en 1889, Fabry était appelé à d'autres activités. Il partit alors pour le Brésil et le Chili, où lui était confiée la construction du chemin de fer d'Ovalle à San Marcos. Rentré en Belgique, il devint gérant de la Compagnie Bruxelloise des Eaux du Bocq.

Il mourut à Bruxelles le 10 février 1917.

31 décembre 1947.

M. Coosemans.

Cornet, R., *La Bataille du Rail*, Cuypers, Bruxelles, 1947, pp. 126, 130, 138. — *Archives C.C.C.I.* — *Mouvement géog.*, 1887, p. 86 b; 1888, p. 86 b; 1889, p. 23 c.