

Belgique. Le Pen Club International, association internationale d'écrivains, fut fondé en 1921 par Catharine Amy Dawson Scott, avec l'appui de John Galsworthy. Il avait pour but de « rassembler des écrivains de tous pays attachés aux valeurs de paix, de tolérance et de liberté sans lesquelles la création devient impossible ».

En dehors de ses activités de poète et de traducteur, de Radzitzky est également connu de tous les grands musiciens de jazz de l'époque. Avec Albert Bettonville, il est, dans les années cinquante, l'une des figures de proue du monde du jazz en Belgique. Il assura pendant plus de vingt ans une chronique des *Nouveaux disques* à la radio, ainsi que dans l'hebdomadaire *Pourquoi pas ?* (1945-1967). Il fut considéré par ses pairs comme l'un des plus grands critiques de jazz. Il collabora entre autres à plusieurs revues et ouvrages. Il rédigea de nombreux articles et la biographie de musiciens tels que Duke Ellington et Louis Armstrong. Il cosigna avec Bernard Heuvelmans et Jean Tarse un livre consacré à sa musique de prédilection (éditions Marabout, 1959). Notons aussi que Carlos de Radzitzky a été l'un des principaux dirigeants du Hot Club de Belgique (fondé par Willy De Cort).

En 1982, il est impliqué dans un projet de musée du jazz qui n'aboutira pas dans la forme prévue mais deviendra plus tard la Maison du jazz à Liège, telle qu'on la connaît encore aujourd'hui.

A partir de 1945, Carlos de Radzitzky anime une chronique musicale à l'INR (Institut national de radiodiffusion), *Regards sur le Jazz*. Il arrêtera ses animations radiophoniques en 1967, plus de vingt ans après la première émission. A toutes ces activités, il faut ajouter que Carlos de Radzitzky fit de nombreuses conférences et réalisa de nombreuses présentations de concerts. L'ensemble de ses travaux font de lui une des figures emblématiques du monde du jazz en Europe.

Aussi surprenant que cela puisse paraître, Carlos de Radzitzky a également exercé plusieurs professions sans aucun rapport avec la littérature ou la musique : il a été collaborateur de l'Union chimique, du Comptoir belge des cokes, importateur de champagne, délégué commercial dans le secteur de l'automobile, etc.

Service du livre luxembourgeois, à Marche-en-Famenne. – Archives de La Maison du Jazz, à Liège.

Dictionnaire du Jazz à Bruxelles et en Wallonie, Liège, 1991. – J.-M. Horemans, *Un semeur de feu : Carlos de Radzitzky*, dans *Marginales*, n° 153-154, juin 1973.

Sylvie Godefroid

DE RECHTER, François, ingénieur, cadre supérieur des Chemins de fer de l'Etat, inventeur, né à Namur le 18 février 1856, décédé à Bruxelles le 13 avril 1932.

François De Rechter entre aux Chemins de fer de l'Etat en 1882. Affecté à l'atelier de Malines, il y développe ses compétences à l'amélioration du matériel roulant. Il devient ingénieur chef de bureau en 1889. L'*Annuaire* officiel de 1914 lui donne le titre d'inspecteur de direction aux Chemins de fer de l'Etat, ayant en charge le matériel de transport (c'est-à-dire le matériel roulant hors traction). L'édition de 1920 le renseigne comme inspecteur principal du service du matériel ; il chapeaute désormais trois divisions : le matériel de traction, « son » ancien service du matériel de transport et enfin l'outillage des ateliers, soit un ensemble de responsabilités cruciales à un moment où il fallait remettre en ordre un matériel éprouvé par la guerre, les réquisitions et le manque d'entretien.

En 1921, il entre dans le comité de direction des Chemins de fer de l'Etat dont il devient l'un des administrateurs. Il ne gère plus le matériel mais les dossiers relatifs aux chemins de fer concédés et à la surveillance générale de ces derniers et des chemins de fer vicinaux. En 1925, à près de septante ans, l'ingénieur quitte la vie active.

Au-delà de cette brillante carrière aux Chemins de fer de l'Etat, François De Rechter se distingue par le dépôt de nombreux brevets, tant dans le domaine ferroviaire qu'en dehors de ce dernier. Dans le domaine ferroviaire, il dépose son premier brevet le 28 avril 1888. Ce brevet n° 081.604 porte « de nouvelles dispositions des organes de suspension, créés dans le but de faciliter la circulation des véhi-

cules à grand écartement d'essieux, sur les courbes à petits rayons et diminuer les bruits résultant des chocs des pièces qui constituent les appareils de roulement des véhicules ». Il sera perfectionné par le n° 89.036 du 31 décembre 1889, le premier d'une série préparée par le mandataire Raclot.

Comme pour les brevets suivants, l'objectif de François De Rechter est de mettre au point des essieux « radiants », appelés aussi « rayonnants ». Par un ingénieux dispositif, ces essieux s'inscrivent d'eux-mêmes dans les courbes. Le but de cette inscription est de limiter l'usure de la voie et des boudins des roues en courbe, cette usure étant d'autant plus forte que l'empattement, c'est-à-dire la distance entre les deux essieux, est grand. Les essieux rayonnants De Rechter permettent donc d'augmenter l'empattement des voitures de chemin de fer, et donc la longueur et la capacité de ces dernières, sans pour autant recourir à des bogies, lesquels sont plus coûteux à l'achat et à l'exploitation, notamment parce qu'ils sont plus lourds que deux essieux rayonnants, et entraînent donc une surconsommation de charbon. Pour obtenir ce résultat, les plaques de garde des essieux ne sont pas fixées au châssis du véhicule, mais à un cadre relié au châssis par la seule suspension et pivotant depuis un point unique fixé dans l'axe du châssis.

Un nouveau brevet, le n° 97.803 du 5 janvier 1892, constituera l'archétype des essieux rayonnants du système qui le rendra célèbre. François De Rechter est avant tout un ingénieur des Chemins de fer de l'Etat ; il n'a ni l'envie ni le loisir de se muer en représentant de commerce. Aussi charge-t-il en 1893 deux intermédiaires, les associés Gustave Boty et Léon Moreau, de valoriser son invention. Ces derniers éditent une brochure vantant le système De Rechter et démarchent au moins dans l'hexagone. Léon Moreau continuera seul son rôle de représentant à partir de 1895 ; il défendra le système De Rechter lors du congrès de l'Union internationale permanente de tramways (UITP) tenu à Genève en 1898.

Au moins huit constructeurs ferroviaires belges utilisèrent les brevets De Rechter, principalement pour du matériel destiné à la Société nationale des chemins de fer vicinaux (SNCV) ; citons Bailly, Baume et Marpent, Canon-Legrand, Dyle et Bacalan, Franco-

Belge, Germain, Nivelles et Verhaegen. Ils livrèrent également du matériel De Rechter à des chemins de fer secondaires néerlandais (Hulst-Walsoorden, Vicinaux hollandais), allemands (Strasbourg) et ottomans (chemin de fer de Beyrouth à Damas). Plusieurs usines françaises exploitèrent les brevets De Rechter lors de livraisons à des chemins de fer départementaux (Ardèche, banlieue de Reims, Beaujolais, Manche, Rhône, Saône et Loire, Tarn) et pour les tramways urbains exploités par plusieurs compagnies parisiennes (Est parisien, Ouest parisien, Tramways de la Rive gauche), dont une partie des voitures, vendues d'occasion, aboutirent à Lyon. La production totale de voitures « De Rechter » peut être estimée entre 600 et 1 000 voitures, pour la plupart à l'étranger.

Au début du siècle, François De Rechter poursuit le développement de son invention pour l'adapter aux motrices électriques, avec son brevet 181.355 du 20 décembre 1904, complété par le n° 193.717 du 28 juillet 1906. Ces derniers brevets eurent peu d'applications en Belgique (quelques motrices du réseau de tramways exploités par les Chemins de fer de l'Etat dans le Borinage, repris après-guerre par la SNCV) mais furent bien utilisés en France et notamment par les tramways parisiens.

Enfin, il dépose un ultime brevet n° 224.940 du 9 avril 1910, perfectionnant les mains de ressort utilisées dans ses systèmes.

François De Rechter eut un frère cadet, Gustave, né à Namur le 10 octobre 1861. Ce médecin, auteur d'une abondante littérature scientifique, fut l'une des figures dominantes de la médecine légale : il deviendra directeur de l'Ecole belge de criminologie et de police scientifique.

Gustave suit l'exemple de son frère et devient inventeur. De la médecine légale à la conservation des corps, à la désinfection, voire au traitement industriel des peaux, il n'y a qu'un pas. Mais ce pas, il le fait avec son frère. Ce dernier connaissait déjà les arcanes du monde des brevets et avait depuis 1889 de bonnes relations avec le mandataire Raclot. De là à être associé à plusieurs brevets sortant du champ de ses compétences, il y a plus que l'indice d'une excellente entente entre les deux frères. Par exception, François De Rechter a déposé seul – sans frère ni mandataire – un

brevet non ferroviaire, le n° 82.929 le 31 août 1888 pour des godets anxiédres préservant des liqueurs de la dessiccation.

Le 23 janvier 1897, les frères De Rechter, représentés par Raclot et Cie, obtiennent ensemble un premier brevet n° 125.956 pour une méthode et un appareil de stérilisation ou de fumage. La fratrie ne s'est pas cantonnée au domaine médical. Le 1^{er} février 1898 lui est délivré (encore via Raclot et Cie) le brevet n° 133.505 contenant un nouveau procédé pour le traitement des peaux destinées à la pelleterie et à la mégisserie. Les peaux non épilées sont traitées par l'aldéhyde formique pour mieux fixer poils et plumes. Le 13 août 1898, toujours à l'intervention de Raclot et Cie, les frères De Rechter déposent le brevet n° 137.410 d'un nouveau produit industriel dénommé « Séroline ». Il s'agit d'un produit résultant de la combinaison de l'aldéhyde formique en solution aqueuse ou alcoolique à 40 % avec 1000 parties de sérum de sang. La Séroline a au moins trois applications : l'imperméabilisation par dessiccation, la protection contre la putréfaction et enfin, elle peut servir de colle... Le 19 novembre 1904, les deux frères poursuivent leurs progrès dans le domaine de la désinfection avec le brevet n° 180.729 protégeant une étuve à formol pour la désinfection des objets en profondeur.

François De Rechter se maria le 6 février 1886, avec Clotilde Portier, née à Moulins-sur-Allier (France) le 30 janvier 1862. Un premier enfant, Marcel-Fidèle-Adolphe, naît à Ixelles le 4 avril 1891 : il tombera pour la Belgique, le 6 août 1914, dans la défense de Herstal. Suzanne-Clotilde-Louise naît à Ixelles le 10 décembre 1908, pour décéder dans la même commune le 15 mars 1942.

Congrès de l'UITP : rapport du Congrès de Genève, 1898. – Service public fédéral Economie, Office belge de la Propriété intellectuelle, à Bruxelles, *Recueil des brevets déposés en Belgique, 1888-1910.*

G. Boty et L. Moreau, *Brochure sur les essieux rayonnants système De Rechter*, Bruxelles, 1893. – P.-H. Chauffourt, G. Becker, *La Compagnie des Chemins de fer de Rhône et Loire*, dans *Revue des Chemins de fer régionaux et urbains (CFRU)*, n° 173, 1982, p. 3. – P.-H. Chauffourt, G. Becker, *Le réseau des Chemins de fer du Rhône et de la Saône-*

et-Loire, dans *CFRU*, n° 194, 1986, p. 2. – P.-H. Chauffourt, J. L. Largier, *Les Chemins de fer du Beaujolais*, dans *CFRU*, n° 159, 1980, p. 3. – A. Dijkers, *De rijtuigen van de Nederlandse Paarden-Stoom-en Motortramwegen*, La Haye, 2004. – H. Domengie, *Les petits trains de Jadis – Ouest de la France*, Breil sur Roya, 1990. – H. Domengie, J. Banaudo, *Les petits trains de Jadis – Est de la France*, Breil sur Roya, 1995. – R. Dussart-Desart, *Les voitures De Rechter: L'inventeur*, dans *Tramania*, n° 7, 2007, p. 13. – R. Dussart-Desart, *Les voitures De Rechter: A l'étranger*, dans *Tramania*, n° 12, 2008, p. 13. – J. Robert, *Les tramways parisiens*, Paris, 1992. – Cl. Wagner, *Le chemin de fer de la Banlieue de Reims*, t. 1 et II, Paris, 2006.

Roland Dussart-Desart

DESCAMPS, Albert, Louis, Paul, Fidèle, évêque auxiliaire du diocèse de Tournai, recteur de l'Université catholique de Louvain, né à Escanaffles le 27 juin 1916, décédé à Ottignies-Louvain-la-Neuve le 15 octobre 1980.

Fils de Fidèle, facteur et agriculteur, et de Mélanie Dumonchaux, il a une sœur, Marie-Louise. Son père meurt tragiquement le 10 octobre 1926, victime d'un attentat aux mobiles restés obscurs. En vue d'aider sa mère prématurément veuve, il débute des études secondaires professionnelles agricoles au Sint-Jan-Berchmans Instituut d'Avelgem, localité ouest-flamande située à 3 kilomètres d'Escanaffles sur l'autre rive de l'Escaut (1928-1932). Il les poursuit à la section scientifique du Sint-Leo College à Bruges (1932-1933), puis au Petit Séminaire de Bonne Espérance où il étudie le grec et le latin (1933-1934). Ce changement d'orientation est lié à sa décision de devenir prêtre. Il entreprend ensuite comme séminariste des études universitaires à l'Institut supérieur de philosophie de Louvain. Il y conquiert en 1937 le grade de licencié en philosophie avec un mémoire sur *La théorie de la connaissance chez Roger Marston*. Après une année de théologie au Grand Séminaire de Tournai et une au Centre d'instruction de l'armée (CIBI) à Beverlo, il est mobilisé en septembre 1939 comme brancardier-infirmier au 1^{er} de Ligne et il participe en mai 1940 à la campagne des Dix-Huit Jours. Revenu au Séminaire le 24 juin 1940, il y achève sa