

sont dans des conditions telles qu'elles ne peuvent pas être poussées un peu plus vite sans danger; et cette dernière supposition nous conduit naturellement au second point de vue, celui des avaries fréquentes.

» Nous n'avons pas encore à ce sujet des renseignements bien précis; mais nous en savons assez pour être sûr qu'on doit avoir peu de confiance dans les appareils moteurs de notre flotte. Nous ne parlons pas des torpilleurs de haute mer, mais des grands navires de combat. L'amiral Baird, faisant tous ses efforts pour gagner Douvres le plus tôt possible, prit avec lui les six navires les meilleurs marcheurs de son escadre, et laissa derrière lui les autres qui constituaient une force respectable, avec ordre de le rejoindre le plus vite qu'ils pourraient. Le plus que pût faire l'amiral avec ces six vaisseaux, ce fut une marche pitoyable de 9 nœuds. Le vieux *Northumberland*, pour ne fler que 9 nœuds, se passa de deux de ses chaudières. Les chaudières du *Shannon* ne purent pas fonctionner. Le *Northampton* ne put pas suivre; lorsqu'on lui signala d'aller un peu plus vite, il répondit qu'il faisait de son mieux. L'*Inflexible* ayant eu des ruptures dans sa machine de tribord, resta en arrière, ne marchant qu'avec celle de bâbord. Le mercredi précédent, les pieds des bielles du *Neptune* avaient des chocs si forts, qu'il fallut relâcher à Holyhead et y rester pendant quatre heures, bien qu'en vue de l'ennemi. Ce navire n'a jamais pu parcourir 300 milles d'une manière continue.

Nous ne pousserons pas plus loin ces citations. Elles suffisent pour justifier nos assertions, et pour montrer même que nous étions resté au-dessous de la réalité. Et quand on compare les résultats des manœuvres anglaises, avec celles qui viennent de s'exécuter aux îles d'Hyères en présence de l'amiral Krantz, on voit combien sont peu justifiées certaines accusations portées contre notre flotte. Notre Ministre de la marine a été bien inspiré en prescrivant cet essai de mobilisation. Le succès obtenu mettra le public en garde contre les prétendus réformateurs, étrangers aux choses de la marine.

E. LISBONNE,

Directeur des constructions navales, en retraite.

## NECROLOGIE

EDOUARD DELEBEQUE

Ingénieur-chef du matériel et de la traction  
du chemin de fer du Nord.

M. Edouard Delebecque, l'éminent Ingénieur-chef du matériel et de la traction du chemin de fer du Nord, vient d'être enlevé à l'affection des siens et de tout le personnel de la Compagnie, affection qu'il avait su se conquérir, grâce à son affabilité et sa modestie, par un triste accident qui s'est produit le 6 septembre 1888.

En se rendant au quai de la station de Nord-ceinture pour y prendre le train-tramway, M. Delebecque marchait à côté de la voie spéciale de ces trains, lorsqu'il fut si malheureusement atteint par la traverse d'avant de la machine d'un train-tramway que, malgré les soins les plus dévoués de deux médecins éminents, il succombait après 32 heures de souffrances atroces, virilement supportées.

Ses obsèques, ont eu lieu le 10 septembre; elles ont donné lieu à une imposante manifestation de sympathie, qui s'est traduite spontanément par une affluence considérable.

Au cimetière, quatre discours, qui tous retracèrent le caractère affable du défunt, ont été prononcés par M. le baron Alphonse de Rothschild, président du Conseil d'administration, MM. Ferdinand Mathias, Ingénieur principal de la traction; et de Temple, administrateur de la Compagnie des Mines de Liévin et Bandérail, Ingénieur en chef du service central du matériel et de la traction de la Compagnie du Nord.

Pour retracer la carrière de M. Delebecque, nous ne saurions mieux faire que de reproduire les termes excellents du discours de M. Ferdinand Mathias:

« La carrière de M. Delebecque a été vouée toute entière à la science et au travail, et ce ne furent pas les exigences impérieuses de la lutte pour l'existence qui le possédèrent sur cette voie où l'on ne se repose jamais. Il était fils unique de M. Germain Delebecque, le premier vice-président du Conseil d'administration de la Compagnie du Nord.

« Empêché par une grave et longue maladie de se préparer à l'Ecole polytechnique, M. Delebecque se fit recevoir à l'Ecole des Mines, en sortit après de brillants examens en 1856, à l'âge de 24 ans, et débuta comme inspecteur du matériel aux appointements de 1800 francs.

« Deux ans après, il est nommé Ingénieur des services de la ligne d'Haumont à Mons, à laquelle il reste attaché pendant dix ans.

« En 1868, il passe Ingénieur de l'atelier central de La Chapelle, et y introduit d'importants perfectionnements.

« Il n'y était que depuis deux ans, lorsque l'investissement de Paris isole de leur réseau, les têtes de lignes des chemins de fer, et paralyse le travail de réparation dans les ateliers.

« Ce fut alors dans toute l'industrie parisienne, mais surtout dans le génie civil, un véritable élan de patriotisme et de lutte, et les ateliers des Compagnies eurent une part prépondérante dans la création de moyens de défense ou d'approvisionnement.

« M. Delebecque se mit à l'œuvre avec une infatigable énergie, vaillamment secondé par son personnel. On inventa, on exécuta très rapidement un outillage spécial considérable, et, dans les délais fixés par le Gouvernement, trente canons rayés, 174 affûts ou avant-trains sortirent de l'atelier central de La Chapelle; en même temps on y avait réparé 4 000 fusils, et 28 paires de meules, actionnées par deux locomotives, étaient mises en marche pour la mouture des grains. La croix de la Légion d'honneur fut la juste récompense d'un si merveilleux effet de l'intelligence et de l'activité d'un Ingénieur.

« Les portes de Paris venaient de s'ouvrir, lorsque M. Jules Petiet, Ingénieur en chef de l'exploitation et du matériel succomba... Après la mort de cet homme de haute valeur, deux ingénieurs se partagèrent la succession et M. Delebecque devient Ingénieur-chef de la 2<sup>e</sup> division.

« Je ne saurais énumérer les travaux entrepris, les succès remportés par lui, pendant la période de 18 ans qui s'est écoulée depuis... Les 2/3 de nos machines ont été construites sous sa direction et les types qu'il a créés ou perfectionnés sont les meilleurs aujourd'hui.

« Il a su satisfaire aux besoins si rapidement croissants d'accélération, de vitesse et d'augmentation de charge des trains, et tout récemment par d'heureuses modifications d'un matériel peu utilisé, il a permis de mettre en circulation, dans le plus court délai possible, les trains légers et tramways qui heureusement adaptés par nos Ingénieurs de l'exploitation au réseau du Nord constituent un mode de transport simple et proportionné au trafic.

« C'est notre regretté Ingénieur en chef qui, le premier en France, a fait une application étendue d'un système de frein continu, et qui, de bonne heure, a substitué l'acier au fer pour les essieux et les bandages de roues... Il a créé à Paris une Ecole d'apprentis pour les fils des mécaniciens, chauffeurs et ouvriers... En 1883, M. Delebecque fut nommé membre du Comité d'exploitation technique des Chemins de fer, et il y était assidu et écouté.

« Enfin, en dehors de ses fonctions, il avait succédé, en 1875, à son père à la présidence du Conseil d'administration du charbonnage de Liévin. Malgré l'étendue relativement faible de cette concession, le nouveau Président a amené sa Société dans les premiers rangs parmi celles du Pas-de-Calais.

ALFRED DAILLY

Administrateur de la Compagnie de l'Ouest.

La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest vient de perdre un de ses plus anciens administrateurs, M. Alfred Dailly, fils de l'ancien maître de poste de Paris, ancien auditeur au Conseil d'Etat, président de la Compagnie des Polders de l'Ouest, etc.

Pendant les mois de famine et de troubles qui marquèrent les années de 1845 et de 1846, M. Dailly fit preuve d'un grand dévouement, et regut, le 5 janvier 1847, la croix de la Légion d'honneur.

Plus tard, pendant la guerre de 1870, puis pendant la Commune, il resta à Paris, venant chaque jour à la Compagnie pour prendre les mesures que comportaient ses intérêts, car rien ne lui était plus cher que cette ligne de l'Ouest à laquelle il a rendu de grands services et où ses qualités étaient très appréciées par ses collègues du Conseil d'administration.

Parmi les discours qui ont été prononcés sur sa tombe, nous signalerons tout particulièrement celui de M. Edw. Blount, président du conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest, son collègue de la première heure, qui a retracé en termes éloquentes la vie toute de labeur et d'honnêteté du défunt, qui emporte avec lui l'estime et le respect de tous.

AUGUSTE CLERC

Ingénieur des Arts et manufactures, secrétaire  
de la Société des Ingénieurs civils.

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. Auguste Clerc, Ingénieur, secrétaire de la Société des Ingénieurs civils, ancien élève de l'Ecole Centrale.

Après avoir passé par l'Ecole des Arts et métiers de Châlons, Aug. Clerc était entré à l'Ecole des Arts et manufactures d'où il sortit en 1869.

Il obtint la médaille d'or de la Société des Ingénieurs civils en 1881 pour une nouvelle théorie sur la résistance des poutres, et était secrétaire de la Société depuis 1885.

Attaché successivement aux établissements de Seraing, à la maison Eiffel et au service des travaux des Ateliers de l'Artillerie de Puteaux, puis Ingénieur de la maison Geneste et Herscher depuis 1881 jusqu'à sa mort, M. Clerc avait donné, au cours de ces dernières années, un excellent concours à M. Louis Ser, le regretté professeur de physique industrielle de l'Ecole Centrale, au point de vue de la construction des ventilateurs à force centrifuge et dans les expériences faites sur ce système, expériences qui ont montré une concordance remarquable entre les résultats et la théorie.

Ce travailleur méritant laisse derrière lui un souvenir sympathique et ému qui honore sa carrière trop vite interrompue au gré de tous ses camarades et de tous ses collègues dont il était universellement estimé.