

NÉCROLOGIE

EDOUARD DELEBECQUE **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 retraçaient 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; du Temple, administrateur de la Compagnie des Mines de Liévin et Bandérali, 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 poussèrent 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 fait recevoir à l'Ecole des Mines, en sort après de brillants examens en 1856, à l'âge de 24 ans, et débute comme inspecteur du matériel aux appointements de 1 800 francs.

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

» En 1868, il passe ingénieur de l'atelier centrale 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 magnifique élan de patriotisme et de lutte, et les ateliers des Compagnies eurent une part prépondérante dans la création de moyens de défense et d'approvisionnements.

» M. Delebecque se mit à l'oeuvre 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 monture 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^e 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 $\frac{2}{3}$ 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 croissante 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. »