

L'AVENIR DE L'AUTOMOBILE ELECTRIQUE

(Suite).

La question du fiacre électrique constitue un problème difficile à résoudre. Nous pouvons, en effet, nous rappeler qu'à Londres, la Compagnie des fiacres électriques n'a jamais pu que réaliser des pertes considérables, et a fini par disparaître. Les résultats ont été à peu près semblables à Paris; New York seul affirmait que le succès était complet. M. Chambers ne croit pas que, d'ici longtemps, le fiacre électrique puisse devenir une bonne affaire, commercialement parlant. Il en est tout autrement pour des services spéciaux, comme celui des ambulances urbaines, par exemple; alors dans ce cas, tous les avantages du moteur électrique reparaissent, tandis que les défauts s'amointrissent et s'annulent. Il en est de même pour les voitures postales, les voitures des pompiers, etc. Dans tous ces cas spéciaux, qui ne comprennent pas un service public, permanent et très chargé, l'automobile électrique sera toujours préférée aux autres. Il en est de même pour le riche propriétaire qui peut avoir deux voitures à sa disposition; il réalisera des économies avec des automobiles électriques remplaçant ses équipages à chevaux et sera plus élégamment monté qu'avec des au-

tomobiles à pétrole; au contraire, ces dernières seront toujours préférées par celui qui ne possédera qu'une toute petite voiture. Enfin, M. Chambers croit à l'avenir de l'automobile électrique pour le transport des petits paquets dans les villes. La question est discutable; évidemment, le service sera moins dur que pour un omnibus, mais c'est également un service public, continu, aussi peu rémunérateur, puisqu'il n'a de chances de réussite qu'à la condition d'être populaire et à bon marché, et il ne semble pas que l'entretien et le renouvellement des batteries puisse laisser à l'entreprise des bénéfices considérables.

On voit, par tout ce qui précède, que M. Chambers n'a voulu parler que de l'automobile électrique prise dans son sens le plus strict, c'est-à-dire complètement autonome et indépendante, emportant avec elle sa provision d'énergie. Si au contraire, on comprend sous cette appellation la voiture à trolley sur routes, les considérations sur l'avenir qui lui est réservé se trouveront entièrement modifiées et l'on pourra prévoir, sans crainte d'exagération, une extension considérable et prochaine de ces services publics d'omnibus électriques qui commencent déjà à se vulgariser et à circuler dans bon nombre de pays différents, entre deux villes voisines.

LA Foudre ET LES CONSTRUCTIONS EN BETON ARME

C'est un fait bien connu que les constructions entièrement en fer sont pratiquement à l'abri des effets de la foudre, car l'électricité accumulée par un coup de foudre peut se distribuer sur toute l'étendue de la surface du toit et s'écouler jusqu'au sol en de nombreux endroits, avec une intensité grandement réduite. Comme le faisait remarquer un récent article, dans "Beton und Eisen," les conditions sont les mêmes quand il s'agit d'une construction faite entièrement de béton armé; car si cette construction est frappée par la foudre, l'électricité trouvera, dans la charpente en fer de la toiture et les tiges de fer distribuées à l'intérieur du béton de la toiture, de bons conducteurs qui lui permettront de s'écouler jusqu'aux solives de fer plus fortes, auxquelles le fer de la toiture est relié par des mailles métalliques. L'expérience a prouvé que l'éclair ne se décharge pas sur la terre d'un seul jet à partir du point frappé, mais qu'il a une tendance à se distribuer de tous côtés, si possible; l'électricité se divisera donc à travers la toiture traversée par un treillage de tiges de fer. Son intensité étant ainsi grandement réduite, elle aura une excellente occasion de s'écouler jusqu'au sol, par les pièces de fer rondes insérées dans les colonnes de béton armé; elle est ainsi mise en communication avec les fondations de la colonne, qui la conduisent dans le sol. Ceci montre que les paratonnerres ne sont pas nécessaires sur des constructions faites entièrement de béton armé.

Patronnez la Compagnie de votre Pays.

Pourquoi envoyer votre argent à l'étranger? Edifiez des Institutions au pays et assurez-vous à

THE CANADIAN RAILWAY ACCIDENT INSURANCE CO.

Ottawa, Canada.

CAPITAL AUTORISE \$500.000

CAPITAL SOUSCRIT 200.000

D. MURPHY,
Président.JOHN EMO,
Gérant Général.J. P. DICKSON,
Secrétaire-Trésorier.

Emet toutes les Catégories d'Assurance contre les Accidents, la Maladie, la "Liability", et l'Assurance Collective des Ouvriers, à des taux aussi bas que le permet la sécurité.

Toutes les Polices sont émises en Français ou en Anglais, comme on le désire. Les Polices de "The Canadian Accident Insurance Company" sont les plus libérales qui soient émises aujourd'hui et contiennent tous les avantages les plus nouveaux et les plus modernes, tels que clauses d'Accumulation, Double Responsabilité, Police cédulée ou à Indemnité Fixe, Honoraires de Chirurgien, etc., et peuvent être émises à des termes de trois ou six mois sans frais supplémentaires. Pour informations, voyez les agents.

Bureau de Montréal:

Bâtisse Banque d'Ottawa, 222, rue St-Jacques.

E. Pinard,	} Agents spéciaux.
T. Hickey	
R. C. Scott	
G. H. Bissett	
J. E. Roy.	
	Agent Local.

AGENTS DEMANDES DANS TOUS LES DISTRICTS NON REPRESENTES.

Bureaux de Québec:

Frank Glass,

Bâtisse Banque d'Hochelega.

J. B. Morissette,
82, rue St-Pierre.

ADRESSEZ-VOUS AU GERANT-GENERAL, 58, RUE QUEEN, OTTAWA, ONT.