

LA POSTE ELECTRIQUE

Nous sommes beaucoup trop enclins, en France, disent les "Grandes Affiches françaises" à nous extasier sur les inventions qui viennent de l'étranger, oubliant quelquefois et ignorant la plupart du temps que les principales découvertes ont été faites presque toujours par nos compatriotes.

C'est ainsi que, tout récemment, les journaux publiaient de longues dépêches d'Italie, annonçant qu'un ingénieur, M. Piscinelli, venait d'inventer un nouveau système de poste électrique qui devait révolutionner le transport des dépêches.

L'inventeur, consciencieusement interviewé, avait déclaré qu'il avait songé, il y a un an, à modifier et à rendre plus rapide le transport des dépêches postales, en les enlevant aux chemins de fer, reconnus trop lents, et que le ministre des postes italien allait mettre prochainement ce système à l'étude et ordonner des essais.

Or, il y a tout simplement deux ans et demi que deux ingénieurs français, et non des moindres, ont pris dans le monde entier des brevets pour assurer le transport des lettres et des imprimés, avec une vitesse moyenne de 250 kilomètres à l'heure, et, depuis deux ans, ce système est à l'étude au sous-secrétariat des postes et télégraphes, qui vient de décider de l'expérimenter très prochainement.

L'inventeur italien, quel que grand que soit son mérite, est donc arrivé après nos compatriotes.

Le transport électro-automatique imaginé par nos compatriotes, MM. Dubbs et Laffitte, a été étudié par la Société scientifique de France. Il est destiné à transporter d'un point à un autre, avec une vitesse moyenne de 250 kilomètres à l'heure, sans convoyeur, les lettres, journaux, imprimés, titres, etc., au moyen de l'électricité.

L'un des inventeurs du système auquel j'avais demandé son avis sur la découverte de l'ingénieur italien m'avait répondu :

"Mais voilà plus de deux ans que nous sommes en pourparlers avec l'administration des postes pour qu'elle utilise notre invention; il y a trois ans que les brevets sont pris, notamment le brevet allemand, ce qui, vous le savez, est une garantie de l'inédit de notre invention. Je compte, du reste, au mois de novembre prochain, faire les premières expériences officielles.

"Notre invention consiste en ceci: nous construisons deux voies légères, sur via-duc métallique. Sur ces voies circulent des véhicules, dont le poids et la capacité ont été exactement calculés, et qui pourront transporter 200 kilos avec une vitesse de 250 kilomètres à l'heure.

"Chaque véhicule est muni d'un ingé-

UNE DES RAISONS POUR LESQUELLES Les Peintures Liquides "ANCHOR"

Excellent toutes les autres sur le marché est que tout le blanc de plomb employé dans leur manufacture est

Le Véritable B. B. de Brandram

OBLA

combiné avec les meilleurs matériaux, les meilleurs ouvriers et des facilités non-égalées, fait que les PEINTURES LIQUIDES "ANCHOR" sont les meilleures.



Envoyez-nous une carte-postale et permettez-nous de vous renseigner complètement à ce sujet.

HENDERSON & POTTS
ETABLIS EN 1874
MONTREAL et HALIFAX.

nieux système de propulsion et d'appareils d'arrêt, autrement dit d'un mécanicien automatique; en outre, un block-système rend possible le départ des trains toutes les trois minutes si l'encombrement de la ligne l'exige.

"L'idée de l'ingénieur italien consiste à employer la voie aérienne sur fils ou sur câbles. Or, elle est absolument impraticable pour des vitesses supérieures à 15 ou 20 kilomètres à l'heure. Sans parler des obstacles résultant des points d'attache ou de suspension des fils, il est aisé de comprendre que la moindre ligne courbe ne sera jamais qu'une suite de lignes brisées. Et là-dessus, il est absolument impossible de réaliser des vitesses de 400 kilomètres à l'heure dont parle notre concurrent.

"Si jamais cette vitesse peut être réalisée, ce ne sera que sur voies solidement établies et après des essais à vitesse moindre.

"Voici un autre empêchement absolu à l'emploi du système inventé (?) par l'ingénieur italien: il est difficile de descendre au-dessous de 100 kilos de charge utile; d'après les expériences faites récemment, 150 chevaux seront alors nécessaires pour transporter ces véhicules à la vitesse indiquée. Or, il n'existe pas de moteur électrique pesant moins de 10

kilos par cheval. Cela ferait, pour le moteur seul, 1,500 kilos. Avec une telle vitesse et un tel poids, aucun câble ne pourrait résister.

"Du reste, en 1901, on a essayé à Madrid un courrier transporteur électrique sur câbles; il n'a donné aucun résultat.

"Ce n'est donc qu'en rétablissant des transporteurs sur rails, ultra-rapides, que l'on pourra arriver à résoudre pratiquement ce problème, et c'est ce que nous allons essayer sur un parcours de 4,166 mètres, d'ici deux mois environ.

"Voilà pour le côté technique de l'invention. Quant à la question de priorité, elle ne se pose même pas, puisque nous avons pris des brevets dans le monde entier depuis plus de deux ans et que, dès mai 1900, toute la presse française et étrangère s'occupait de notre invention qui fut communiquée à cette époque à la Société scientifique industrielle. Et, quelques semaines plus tard, M. Mougéot, sous-secrétaire d'Etat des postes et des télégraphes, faisait officiellement étudier par son département notre projet qui va être maintenant mis à l'essai."

On voit par ce qui précède que la question de la poste électrique est d'invention exclusivement française et que c'est à tort que la presse en a attribué la découverte à un ingénieur italien.