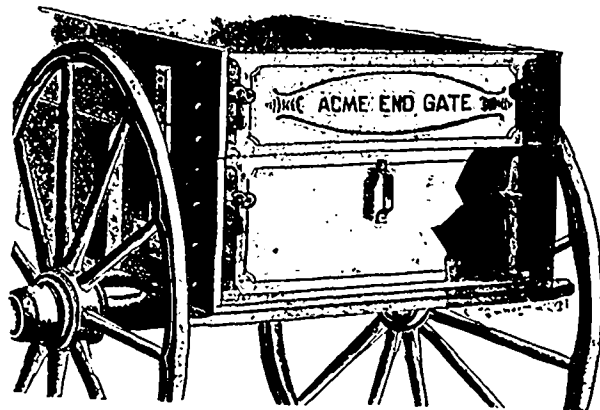
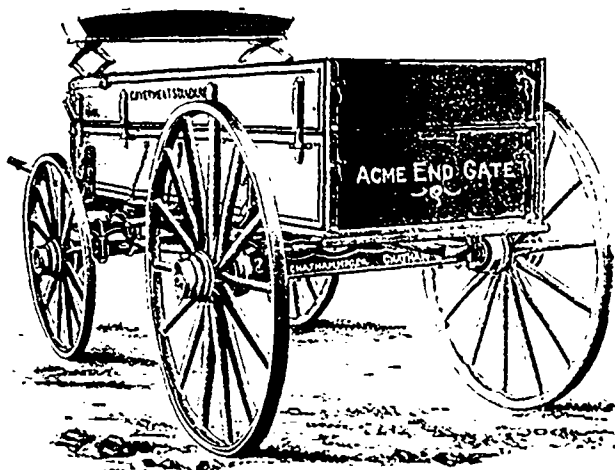


# LE WAGON "NOUVEAU CHATHAM"

Tel qu'il sera désormais construits par la

## Chatham Manufacturing Company, Ltd., CHATHAM, ONTARIO.



### AU COMMERCE.

NOUS sollicitons des commandes pour les livraisons du printemps et, en ce faisant, permettez-nous de dire que nous admettons avec regret que les commandes pour wagons se sont fait plus rares à nos ateliers qui étaient sous le contrôle d'une opération toute différente. Cependant, ces commandes quoique aussi fortes, pour ne pas dire plus, que celles de tout autre manufacture canadienne, n'ont pas été ce qu'elles devaient être, mais nous pouvons dire sincèrement que tout les défauts de l'ancien wagon ont disparu, et c'est pour cela et les améliorations, et les raisons suivantes, que nous appelons aujourd'hui notre wagon **The New Chatham**. Nous pouvons affirmer, sans crainte d'être sérieusement contredit, que ce wagon est sans rival sur ce continent et les juges du département des voitures, à l'exposition universelle de Chicago, nous en ont donné un témoignage élatant sous forme d'une médaille d'or et un diplôme. Tout en étant fait du bois le meilleur et le plus sec possible, du fer de la meilleure qualité et par les ouvriers les plus aptes à la fabrication des voitures et possédant l'outillage le plus en usage et le plus ancien des roues construites avec le meilleur chêne blanc, très sec, et entièrement saturé d'huile de lin bouillante avant que les bandages soient posés, et ces bandages sont posés à froid, le New Chatham possède de plus des essieux en fer malléable, système breveté de Van Allen, des bouts d'essieux malléables et ajustables système breveté de Simpson, des fermoirs à toute épreuve, brevetés dernièrement et appelés avec raison "The Acme." Nos boîtes de voiture représenteront dans leurs couleurs naturelles, les différentes espèces de bois, ce qui est une innovation sur les anciennes voitures peintes en vert, d'ou quatre améliorations des plus importantes qu'on ne trouve dans aucune autre voiture faite au Canada ou aux Etats-Unis, ce qui donne à la nôtre une valeur intrinsèque de 25 pour cent de plus sur toute autre voiture manufacturée en Amérique; et, cependant, nos prix seront trouvés bien peu élevés comparativement à ceux qu'on demande des voitures ancien modele.

**La première de ces améliorations.**— Les essieux Giant (décrits par les juges du département des voitures à l'exposition universelle à Chicago être la plus grande amélioration faite dans la construction des voitures), bannissent la partie cassante des anciens essieux, rendent les petits bandages inutile, et l'essieu incassable comme on peut le voir par les figures suivantes:



Van Allen's Patent Arm

Les essieux sont supérieurs aux autres parce qu'ils sont plus durables et fonctionnent plus aisément, et les wagons qui en sont munis sont beaucoup plus légers pour la capacité que les essieux de wagons en fonte ordinaire. Tous nos essieux Giant, de 2 pouces et demi et 3 pouces, (grandeurs généralement employées pour les wagons de ferme) sont les plus perfectionnés et les plus malléables, et partant, incassables. Cependant, nous fabriquons nos essieux de fonte de 3 1/2 pouces et de quatre pouces, mais quand l'ordre nous en est donné spécialement, nous faisons des wagons en employant les deux grandeurs.



Le Giant appliqué à l'essieu de devant.

**La seconde de ces améliorations.**— Les Bouts Malléables et Ajustables (voir vignette de l'essieu de derrière sur l'autre page) sont tout à fait incassables. Ce qui pliera ces derniers, cassera un bout ordinaire d'essieu en bois—et si un bout vient à plier on peut le redresser sur l'enclume, et ceux qui cassent sont remplacés sans frais à la manufacture. Sur plusieurs milliers en usage, à peine cinq nous ont demandé pour remplacer de ces bouts qui avaient été cassés.

Ces bouts, adoptés à chaque extrémité des essieux, rendent ces derniers beaucoup plus forts qu'on ne les fait généralement avec de grosses mortaises à travers les extrémités, et des plaques qui ne touchent que les bouts de l'essieu. Chaque bout s'ajuste à deux pouces simplement du moyen, de deux noix que l'on dévisse, ce qui est d'une grande commodité et si on désire mettre une plate-forme sur le wagon on peut enlever les bouts entièrement.

**La troisième amélioration.**— Le Fermoir "par excellence" (voyez la vignette en tête) dispense entièrement de l'emploi de barres, et évite le retard et l'ennui de visser et de dévisser ces barres quand on a à transporter des barils. De plus, c'est un Fermoir des plus solides ainsi que les plus durables et des plus utiles qui aient été inventés. On peut enlever le fermoir d'en haut ou d'en bas sans détriment pour aucun des deux; on peut aussi les enlever tous les deux pour y rouler des barils, et les replacer ensuite pendant le temps que l'on prendrait à dévisser et ôter des barreaux.

**La quatrième amélioration.**— C'est un système de peinture entièrement nouveau. Par un procédé breveté, dont nous avons seul le droit de nous servir, nous nous proposons de gréneler les boîtes de nos wagons pour y imiter divers bois de haute qualité à la place de la peinture verte de l'ancien temps, faisant ainsi des boîtes qui ne se sont vues dans le passé qu'aux expositions. C'est un fait bien connu que tous les peintres pratiques qu'un bon ouvrage de peinture grénelé est la peinture la plus durable, la plus belle et la plus attrayante de toutes.



Le Giant Chatham appliqué à l'essieu de devant.