

## CHRONIQUE.

### SOMMAIRE :

RENSEIGNEMENTS DIVERS. — 1. Voiture spéciale de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour les transports funèbres. — 2. Voitures spéciales de la Compagnie du chemin de fer du Nord pour les transports funèbres. — 3. Essais comparatifs d'un moteur électrique et d'une locomotive ordinaire sur l'Elevated Railroad de New-York.

LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE. — JURISPRUDENCE CIVILE. — Transports à petite vitesse. Articles chinois. Porcelaines exotiques. Cuivre repoussé. Bronzes. Objets d'art. Déclaration. Inexactitude. Contravention. Relexe. Conclusions. Cassation. (C. CASS. CH. CRIM., 31 Octobre 1889. *Cie des chemins de fer d'Orléans* contre Brunet).

DOCUMENTS OFFICIELS. — Divers.

### RENSEIGNEMENTS DIVERS.

**1. Voiture spéciale de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest pour les transports funèbres.** — La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest a mis en service à la fin de Décembre 1890 une voiture spéciale pour les transports funèbres accompagnés, étudiée par ses soins et construite pour elle par la Société générale des Forges et Ateliers de St-Denis.

Ce véhicule est représenté par les Figures 1 à 7, Pl. XII Il comprend, outre le compartiment spécialement affecté aux transports funèbres : 1<sup>o</sup> un compartiment de 1<sup>re</sup> classe avec banquettes-lits et cabinet de toilette complet ; 2<sup>o</sup> un compartiment à bagages comportant une guérite de serre-frein et deux sièges pouvant être occupés par des domestiques ou personnes de service accompagnant le transport.

Quant au compartiment spécialement affecté aux transports funèbres, il comporte un tapis de moquette noire, des tentures de drap noir, avec galons blancs, ainsi que des filets et des supports destinés à recevoir les couronnes, fleurs, etc. Au milieu se dresse un catafalque, et la toiture est garnie d'un appareil de ventilation et d'une lampe. Sous le catafalque sont disposés des rouleaux (Fig. 3 et 4) à fleur de plancher, bordés de deux guides verticaux formés par des planches. Tout déplacement transversal est limité par des arrêts ou buttoirs placés à chaque extrémité ; ces arrêts sont formés de la façon suivante. Les deux planches-guides sont munies à chacune de leurs extrémités d'une cornière percée de trous (Fig. 6). Une barre de fer transversale est pourvue de bouts retournés en forme de crochets (Fig. 5), venant se poser dans les trous. Enfin le serrage est complété à l'aide des buttoirs à vis V, V, (Fig. 6 et 7), passés dans les traverses en fer.

Le châssis et les ressorts de suspension sont ceux des voitures de 1<sup>re</sup> classe. Ce véhicule est pourvu d'un frein à vis et à air comprimé ainsi que de l'intercommunication pneumatique.

**2. Voitures spéciales de la Compagnie du chemin de fer du Nord pour les transports funèbres.** — La Compagnie du chemin de fer du Nord vient de mettre en

service une voiture funéraire dont la construction a été entreprise dans ses ateliers de La Chapelle à la fin de l'année 1889.

Ce véhicule comporte, ainsi que le montre la Pl. XIII :

- 1 sarcophage ;
- 1 chambre mortuaire ;
- 8 places de 1<sup>re</sup> classe réparties sur 4 parcloses ;
- 1 cabinet de toilette water-closet.

Une des parcloses est disposée de manière à former au besoin un lit placé dans le sens transversal.

Le chauffage a lieu au moyen de trois appareils à briquettes disposés sous les parcloses.

La ventilation du sarcophage est assurée grâce à une cloison formant double fond, entièrement ouvert à la partie inférieure et dont la partie supérieure est mise en communication avec l'air extérieur au moyen de trois aspirateurs.

La caisse a une longueur de 6<sup>m</sup>,520 ; le châssis 6<sup>m</sup>,500 et 7<sup>m</sup>,520 hors tampons, avec un écartement d'essieux de 4<sup>m</sup>,00 permettant la manœuvre sur les plaques tournantes.

Le poids mort total est de 8.412 kg.

Cette voiture est munie de la communication électrique Prudhomme, en usage à la Compagnie du Nord ; des appareils pneumatiques employés par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ; du frein à vide à double conduite et du frein à air comprimé automatique et modérable ; elle comporte en outre le dispositif allemand mettant le frein à air comprimé à la main des voyageurs.

Le sarcophage communique avec l'extérieur par deux portes latérales à deux battants avec fermeture de sûreté dont les clefs sont remises aux familles.

Il peut recevoir deux cercueils superposés.

Les deux entrées et le sarcophage sont garnis de tentures de deuil.

La chambre mortuaire est tendue en noir avec étoiles et franges blanches ; elle communique avec la partie réservée aux voyageurs par une porte à deux battants.

La garniture des compartiments de voyageurs est en drap bleu noir avec galons blancs et bleus dont le dessin et la disposition rappellent les types ordinaires des voitures de 1<sup>re</sup> classe de la Compagnie.

Le plafond ainsi que le haut des dossiers sont garnis de moleskine fond gris fer avec dessin en blanc en rapport avec celui des galons.

Le plancher est recouvert d'une toile cirée et d'une moquette grise et bleue parsemée de blanc.

Les baies de custodes sont fixes, les baies de portières sont munies de châssis capitonnés.

La caisse est peinte extérieurement en noir et vert foncé, avec filets et inscriptions en blanc d'argent.

Les poignées et les contre-poignées sont nickelées.

Ce véhicule servit pour la première fois au transport du corps de Son Altesse Impériale, le duc de Leuchtenberg, jusqu'à la frontière russe.

La Compagnie du Nord entreprend la construction d'une deuxième voiture destinée aux transports internationaux ; elle comprendra trois lits rabattants avec oreiller et matelas, orientés dans le sens longitudinal.

**3. Essais comparatifs d'un moteur électrique et d'une locomotive ordinaire sur l'Elevated Railroad de New-York.** — On sait que les tramways électriques, dont le progrès est à peu près nul en Europe, se sont répandus très rapidement aux États-Unis, où l'on