

EXPOSITION UNIVERSELLE  
1878

# CUIVRERIE DE LYON

EXPOSITION UNIVERSELLE  
1889



Ancienne Maison GIRODON, MONTET et C<sup>ie</sup>

## GIRODON & C<sup>ie</sup> Successeurs

SIÈGE SOCIAL :  
39, Rue Germain, 39  
à VILLEURBANNE (Rhône)



SUCCURSALE & DÉPOT :  
34, Faubourg Saint-Martin, 34  
PARIS

VILLEURBANNE, le 1<sup>er</sup> Août 1894.

# M

Nous avons le plaisir de vous informer qu'en raison de la baisse des métaux qui nous permet momentanément d'améliorer nos prix sur certains articles, nous venons d'établir comme suit ceux des **CHAUFFERETTES de Voitures en tôle forte étamée**, dites "**Nouveau Modèle**", auxquelles nous conservons d'ailleurs leur force et leur forme :

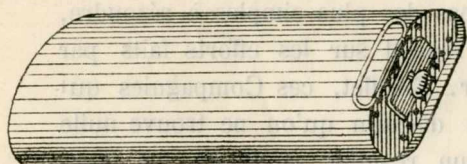


Figure 7

TOLE NOUVEAU MODÈLE

0 <sup>m</sup> ,30	0 <sup>m</sup> ,40	0 <sup>m</sup> ,50	0 <sup>m</sup> ,60
4 60	5 75	6 75	8 50

Nous rappelons également que nous avons amélioré nos conditions pour les Chauffe-  
rettes et Bouillottes à bouts cuivre et recouvertes de moquette, mentionnées sur notre  
Tarif-Album 1892.

Pour répondre aux besoins de la clientèle qui, soit par commodité, soit pour toute autre  
raison voudrait exclusivement se servir de bouillottes à eau chaude, nous avons créé un type en-  
tièrement en tôle forte étamée, à des prix extrêmement réduits.

Ces bouillottes fabriquées avec soin sont garanties de toutes fuites :

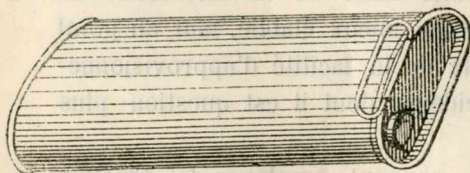


Figure 10 A

TOLE BOUTS TOLE

0 <sup>m</sup> ,30	0 <sup>m</sup> ,40	0 <sup>m</sup> ,50	0 <sup>m</sup> ,60
4 »	4 80	5 50	6 50

Dans l'espérance d'être favorisés de vos ordres, agréez, M<sup>onsieur</sup>, nos salutations  
empressées.

*Girodon et C<sup>ie</sup>*



# NOTICE

SUR LA

## CONSTITUTION CHIMIQUE DE NOTRE CHARBON

ET SUR

### l'Innocuité de sa Combustion

Depuis quelques années, à la suite d'accidents occasionnés par l'emploi de chaufferettes à charbon pour le chauffage des voitures, l'opinion publique s'est émue et il s'est ouvert une campagne tendant à interdire ce mode de chauffage.

Il faut reconnaître que les accidents quelquefois graves qui se sont produits sont de nature à justifier cette émotion. Cependant, avant de condamner un système pratique de chauffage, il convient d'examiner d'abord s'il est facile de le remplacer, et ensuite, si les accidents survenus ne sont pas dus à des causes faciles à déterminer et qu'il est possible d'écartier.

La question du chauffage des voitures n'est pas des plus simples à résoudre, et, il suffit, afin de s'en convaincre, de jeter un regard sur les efforts faits par les Compagnies de chemin de fer pour y parvenir. En effet, ces Compagnies qui disposent d'un matériel important et des moyens d'action qu'on ne trouve nulle part ailleurs, n'obtiennent le plus souvent qu'un résultat médiocre, et leurs bouillottes à eau sont, la plupart du temps, on peut le dire, plutôt des causes de froid aux pieds que des sources de chaleur. Quant au particulier, qui lui, ne dispose pas des mêmes moyens que les Compagnies de chemin de fer, il se trouve dans une situation plus inférieure encore. La difficulté de se procurer de l'eau chaude à la ville et plus encore à la campagne, le refroidissement rapide des bouillottes, font de l'emploi de l'eau chaude un moyen de chauffage absolument illusoire.

La supériorité du chauffage au charbon résulte donc de la médiocrité du chauffage à l'eau et cette supériorité peut être encore mieux établie, tant au point de vue des résultats calorifiques obtenus qu'à celle de la facilité d'approvisionnement. Il ne reste donc qu'à examiner si les accidents dont il est question plus haut peuvent être évités.

A cela nous répondons hardiment : oui ! oui, on peut employer le charbon pour le chauffage des voitures, sans aucun danger, mais à la condition, bien en-



tendu, d'employer un charbon préparé spécialement dans ce but et par des maisons compétentes. Il ne suffit pas, en effet, de baptiser " Charbon pour chauffettes de voitures " un produit plus ou moins drogué et présenté avec l'apparence des briquettes ordinairement employées, pour qu'on ait véritablement un combustible propre à l'usage indiqué.

Créateurs de la **Chaufferette Stocker** connue et employée depuis 30 années, nous croyons avoir quelque droit de traiter de la matière, pouvoir émettre un avis.

A-t-on jamais, durant cette période de trente années, signalé des accidents, un seul accident plutôt, occasionné par l'emploi de la chauffette **Stocker** ? Et la réponse absolument négative à cette demande, dépend-elle de nos chauffettes elles-mêmes ou de la qualité du combustible employé ? Poser cette question c'est la résoudre ; évidemment l'appareil n'influe pas sur le combustible et nous ajouterons que si le charbon **Stocker** pendant trente années n'a été cause d'aucun accident, si sa parfaite innocuité a été reconnue, c'est que sa fabrication a été, dès l'origine, l'objet d'études spéciales en vue de le rendre propre au service qu'on attendait de lui.

Enhardie par le succès du combustible **Stocker**, la concurrence s'est donnée libre carrière et visant surtout à faire **meilleur marché**, elle s'est de plus en plus écartée des principes scientifiques sur lesquels est basé notre produit, et on en est arrivé aux accidents dont nous avons parlé plus haut.

Sans vouloir faire ici un cours de chimie, nous dirons que par une ingénieuse combinaison de produits, l'oxyde de carbone, produit de toute combustion de charbon est absorbé dans la combustion de nos briquettes et transformé en gaz non vénéneux.

Depuis quelques années des fabricants ont établi des briquettes pour chauffettes. mais dans un but économique et croyant peut-être que la composition de notre charbon n'était qu'empyrique ; ils ont employé des matières quelconques qu'ils ont traitées d'une façon primitive : des poussières de charbon de bois dont l'épuration laisse tant à désirer, (ce qu'on constate chaque jour dans ce qu'on appelle des fumérons), des goudrons ou agglomérants de qualité inférieure, tels sont le plus souvent les matières constitutives de ces briquettes dangereuses qui, sous l'action de la combustion, dégagent des gaz pernicieux.

Et bien, rien de tout cela n'est employé dans la composition de notre charbon **Stocker** et nous offrons de prouver qu'on peut, sans courir le moindre danger, sans éprouver le moindre malaise, sans qu'il en résulte le plus petit inconvénient au point de vue de la santé, rester dans un endroit de la grandeur d'une voiture, chauffé avec notre chauffette et notre combustible **Stocker**.

Le côté économique doit, dans une question aussi importante, céder la place à l'hygiène et c'est ici qu'on peut dire que le **meilleur marché** est l'ennemi de la meilleure qualité. Le chauffage des voitures est d'une importance capitale ; on ne doit pas condamner l'emploi du charbon, mais le limiter aux produits réputés qui ont fait leurs preuves dont le passé répond du présent, dût-il en coûter quelques centimes de plus.





l'emploi de charbon préparé spécialement dans ce but et par des ma-  
 sons compétentes. Il ne suffit pas, en effet, de baptiser "Charbon pour char-  
 briques de voitures" un produit plus ou moins dérangé et présenté avec l'apparence  
 des briques véritablement employées, pour qu'on ait véritablement un com-  
 bustible propre à l'usage indiqué.

Créateur de la **Chauffelette Stocker** comme et employé depuis 30 années,  
 nous croyons avoir acquis droit de parler de la matière, pourvu écarté un avis.  
 A-t-on jamais, durant cette période de trente années, signalé des accidents,  
 un seul accident plutôt, occasionné par l'emploi de la **Chauffelette Stocker**? Et  
 la réponse absolument négative à cette demande, dépend-elle de nos chauffe-  
 lettes-mêmes ou de la qualité du combustible employé? Poser cette question c'est la  
 résoudre; évidemment l'appareil n'influe pas sur le combustible et nous stipulons  
 que si le charbon **Stocker** pendant trente années n'a été cause d'aucun accident, si au  
 contraire il en a été la cause, c'est que sa fabrication a été, dès l'origine, l'objet  
 d'études spéciales en vue de le rendre propre au service qu'on attend de lui.

Enfin par le succès du combustible **Stocker**, la concurrence s'est donnée  
 libre carrière et visant surtout à faire marcher le marché, elle s'est de plus en plus  
 égarée des principes scientifiques, notre produit, et on en est

IMP. CAMIS, 172, quai de Jemmapes, Paris

arrivé aux accidents dont nous avons parlé plus haut.  
 Sans vouloir faire ici un cours de chimie, nous dirons que par une ingénieuse  
 combinaison de produits, l'oxyde de carbone, produit de toute combustion de charbon  
 est absorbé dans la combustion de nos briquettes et transformé en gaz non vénéneux.  
 Depuis quelques années des fabricants ont essayé des briquettes pour automobiles,  
 mais dans un but économique et croyant tout-à-fait que la composition de notre char-  
 bon n'était qu'un mystère; ils ont employé des matières décomposées par les traités  
 d'une façon primitive; des poussières de charbon de bois dont l'épuration laisse tant  
 à désirer, ce qu'on constate chaque jour dans ce qu'on appelle des fumées, des  
 boudons ou agglomérats de qualité inférieure, tels sont le plus souvent les matières  
 constitutives de ces briquettes dangereuses qui sous l'action de la combustion, dégag-  
 ent des gaz vénéneux.

Et bien, rien de tout cela n'est employé dans la composition de notre charbon  
**Stocker** et nous offrons de prouver qu'on peut, sans courir le moindre danger, sans  
 éprouver le moindre malaise, sans qu'il en résulte le plus petit inconvénient au point  
 de vue de la santé, rester dans un endroit de la grandeur d'une voiture, chauffé avec  
 notre **Chauffelette** et notre combustible **Stocker**.

La côté économique doit, dans une question aussi importante, céder la place à  
 l'hygiène et c'est ici qu'on peut dire que le **meilleur marché** est l'ennemi de la mal-  
 leur. Le chauffage des voitures est d'une importance capitale; on ne doit pas  
 condamner l'emploi du charbon, mais le limiter aux produits réputés qui ont fait  
 leurs preuves dont le passé répond du présent, dit-il en coûtant quelques centimes de  
 plus.

