

rures assez coûteuses, on les a remplacées par une simple paroi mobile qui se déplace comme la porte d'un tombereau.

Dans les anciens waggons de terrassement, la caisse portait sur l'essieu en dehors des roues ; dans les nouveaux, elle porte en dedans ; les roues de ces anciens waggons n'avaient que 50 centimètres de diamètre, celles des waggons actuels ont au moins 75 centimètres.

Les caisses des anciens waggons de terrassement ne portaient que 1<sup>m</sup>,50 comptés au déblai. Aujourd'hui, sur les chantiers de terrassement des chemins de l'Est, on se sert de trois espèces de waggons de terrassement :

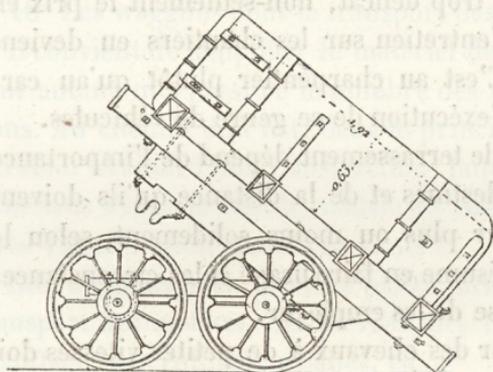


Fig. 597. — Waggon anglais petit modèle.

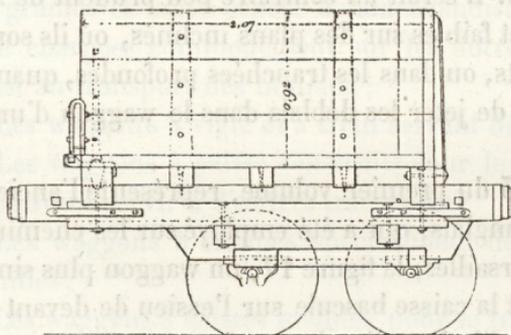


Fig. 598. — Waggon anglais grand modèle.

le waggon anglais petit modèle (fig. 597) ne porte que 1<sup>m</sup>,50 ou 1<sup>m</sup>,75 de terre ordinaire mesurée au déblai ; le même waggon grand modèle porte 5<sup>m</sup>,10. Le waggon belge contient 3<sup>m</sup>,50. La caisse de ce dernier ne tourne pas sur un des essieux, comme dans les waggons anglais, mais sur un tourillon en bois, et le waggon est disposé de telle façon, qu'on peut à volonté le faire basculer sur le devant ou sur le côté.

Le waggon anglais du grand modèle (fig. 598)

coûte 700 francs, le waggon belge 900 francs.

Nous avons parlé dans le premier volume, page 567, de waggons dont l'usage, depuis quelques années, s'est beaucoup répandu.

**Waggons à ballast.** — Dans les waggons pour l'entretien de la