

LA VIE DU rail



(C. CIGANOVICH)

N° 628
DIMANCHE
5 JANVIER
1958

AU PIED DU MONT-BLANC

50 fr.

BELGIQUE et
LUXEMBOURG. . . 7 fr.
SUISSE. 1 fr.
CANADA. 15 ccs.
ITALIE. 120 l.



Sur la ligne Turin-Milan, un ouvrage d'art ferroviaire enjambe la Stara.

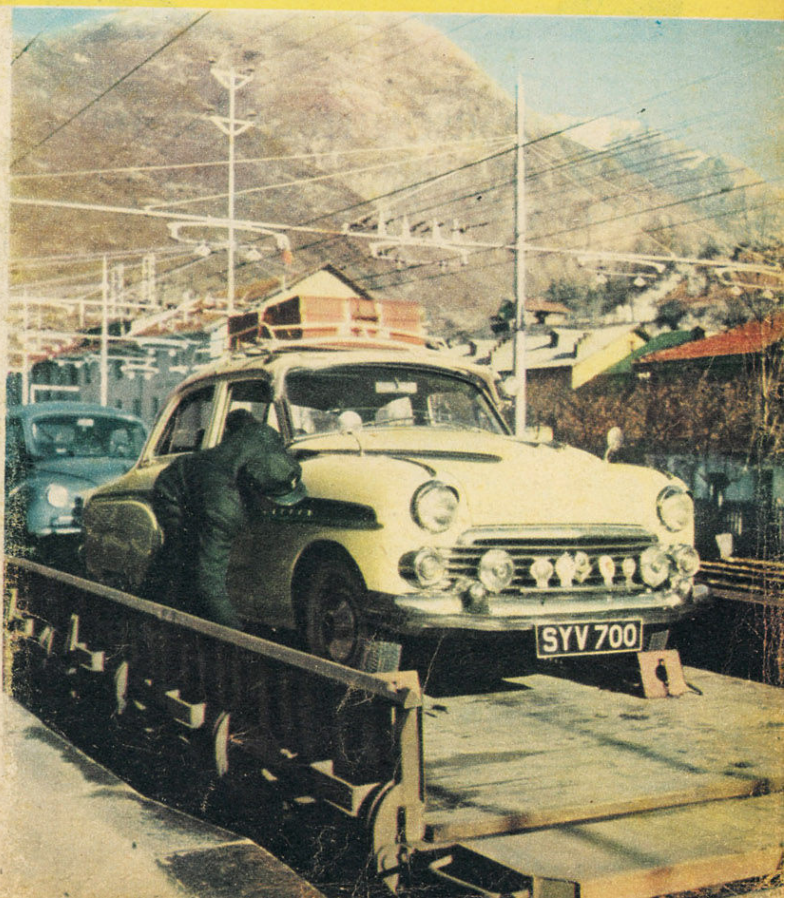


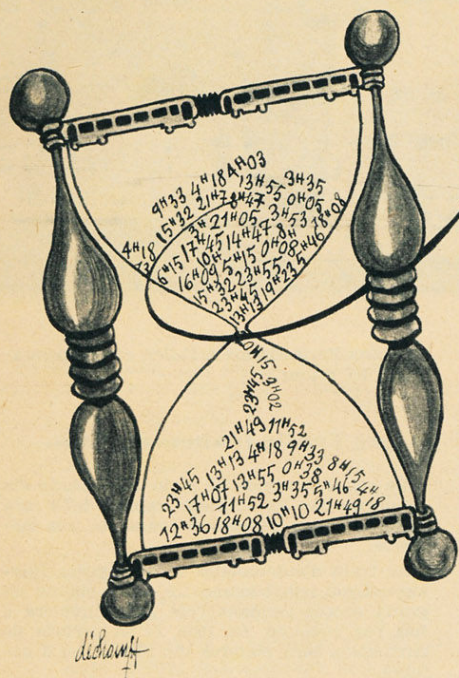
La gare de Turin-Porte-Neuve. La façade — monument national — remontant à 1868, est l'œuvre de Mazzucchelli.

Locomotive italienne de la série E. 550
(3 600 V triphasé).



Un touriste anglais avisé a choisi le chemin de fer pour
« passer les Alpes », à travers le tunnel du Fréjus de
Modane à Bardonnèche.





la conférence européenne

D E S H O R A I R E S

La Conférence Européenne des Horaires et des Services Directs s'est réunie à Naples du 2 au 12 octobre 1957.

La période d'horaires 1958-1959 commencera le 1^{er} juin 1958 et se terminera le 30 mai 1959 (changement de service le 31 mai 1959). La période des horaires d'été s'étendra du 1^{er} juin au 27 septembre 1958, et la période d'hiver du 28 septembre au 30 mai 1959.

Les principales modifications décidées au cours de cette conférence dans le service des trains utilisés en trafic international sont reprises ci-après ; elles sont applicables à partir du 1^{er} juin 1958, pour l'exercice 1958-1959.

Autriche : un express international circule sur la ligne de Vienne à Villach.
(Cl. Breton.)

a) Train Simplon-Orient-Express.

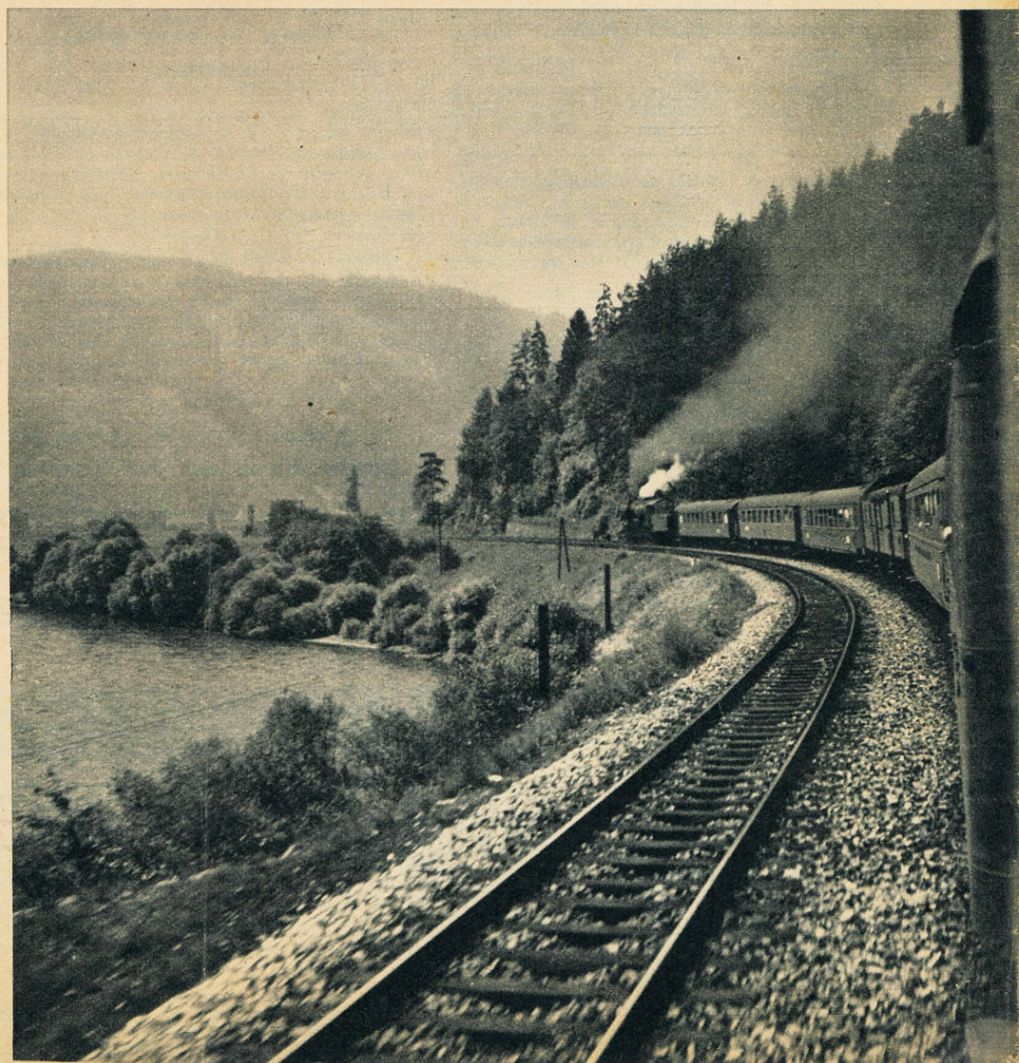
LA mise en service de la traction électrique à 25 000 volts 50 Hz entre Dôle et Vallorbe, et l'emploi de nouvelles locomotives plus puissantes en Suisse, permettront des gains de temps importants entre Paris et Milan ; les heures actuelles d'arrivée ou de départ à Milan seront conservées dans les deux sens de circulation, de sorte que le train SOE partira de Paris à 21 h 5 (au lieu de 19 h 54) et arrivera à Paris à 8 h 30 (au lieu de 9 h 25). Sur le reste du parcours, jusqu'à Istanbul ou Athènes, les horaires resteront à peu près inchangés.

La correspondance sera établie dans les deux sens entre le train SOE et le train « Riviera-Express », qui achemine des voitures directes Bruxelles-Rome et Hambourg-Rome, à Milan.

A Belgrade, le train SOE recevra les voitures Ostende-Istanbul et Munich-Istanbul acheminées par le train Tauern-Express, et des voitures Varsovie-Sofia et Berlin-Sofia acheminées par le Balt-Orient-Express.

Le nombre des voyageurs qui empruntent le train SOE ayant marqué, en 1957, une très forte progression pendant l'été, en particulier à destination ou en provenance de Milan et de Venise (1), un aller et retour de trains temporaires d'été Paris-Venise (523/524,

(1) Le 3 août 1957, le nombre de voyageurs ayant franchi la frontière à Vallorbe par des trains de nuit partant de Paris s'est élevé à 2 850. Le chiffre de 1 800 voyageurs a été dépassé à diverses dates en trafic France-Suisse-Italie de nuit, dans le sens Ouest-Est.



CHAMONIX M^oBLANC S^oGERVAIS
 ANNECY-BOURG-DIJON-NANCY
METZ

Warszawa Gł.
 Zbrzydowice Praha W.Cheb-Schirnding
 Stuttgart-Karlsruhe-Kehl-Strasbourg
Paris Est.

TAUERN
 MÜNCHEN
 SALZBURG BEOGRAD

charge 700 t) circulera en 1958 dans les horaires ci-après qui ont été tracés très voisins

de ceux du SOE pour soulager plus efficacement celui-ci.

parcours Paris-Brême à l'aller, et Hambourg-Paris au retour.

<u>5/SOE</u>		<u>523</u>			<u>6/SOE</u>		<u>524</u>	
21.5		19.57		Paris-Lyon	8.30		9.33	
2.20 2.50		1.20 1.50		Vallorbe	3.05 3.35		3.53 4.18	
8.20 8.52		7.55 8.15		Milan	21.25 21.50		22.15 22.35	
12.20		11.52		Venise	18.00		18.20	
→ 8.32				Milan	21.10			
				Rome	13.55			
14.47								

e) Trafic franco-anglais.

La relation rapide de plein été assurée via Boulogne par les autorails rapides 5/50 sera supprimée, son utilisation ayant été très médiocre.

Le train d'automobiles accompagnées Boulogne-Lyon trihebdomadaire, qui a obtenu un grand succès pendant l'été 1957, circulera 6 fois par semaine, en 1958, et sa période de circulation sera étendue du 16 mai au 3 octobre.

Pour améliorer la régularité du service Paris-Londres, le bateau de Calais à Douvres sera retardé de 15 mn. Les nouveaux horaires seront :

	<u>69</u>	<u>19</u>
Paris Londres	12.00 20.00	12.36 été - 12.45 hiver 19.45
	<u>82</u>	<u>84</u>
Londres Paris	11.00 18.16 été 18.08 hiver	10.30 ou 11.00 18.56

Ces trains seront prévus au départ de Paris les V et S en avant et arrière-saison (à partir du 27 juin et jusqu'au 20 septembre) et tous les jours du 18 juillet au 30 août ; au retour, au départ de Venise les S et D en avant et arrière-saison (à partir du 28 juin et jusqu'au 21 septembre) et tous les jours, du 19 juillet au 31 août. Ils comporteront 2 voitures-couchettes 2^e classe et un wagon-lits éventuel.

Ils pourront circuler à titre facultatif les autres jours.

Un troisième train pourra également être mis en marche à titre supplémentaire entre Paris et Milan (charge 500 t aller, 700 t retour) dans les horaires ci-après :

<u>10.523</u>		<u>10.524</u>
19.23	Paris	10.51
0.8 0.38	Vallorbe	5.15 5.46
5.40	Milan	23.55

sera avancée de 5 minutes, et l'heure d'arrivée à Prague de 1 h 03, les contrôles à la frontière tchécoslovaque devant s'effectuer en cours de route.

La voiture directe Paris-Belgrade du train O.E., peu utilisée, sera supprimée et remplacée par une voiture Paris-Vienne. Par contre, une voiture directe Paris-Prague-Varsovie sera mise en circulation, évitant ainsi le changement de train à Stuttgart.

Le Wagon-Lits Paris-Budapest (trihebdomadaire) et la voiture directe Paris-Bucarest (6 fois par semaine) continueront à circuler sans modification.

c) Train Arlberg-Orient-Express.

En raison de travaux de voie en Autriche, l'heure d'arrivée à Vienne sera retardée de 10 minutes et l'heure de départ de Vienne sera avancée de 10 minutes. L'heure de départ de Bucarest sera retardée de 45 minutes dans le sens Est-Ouest, par suite d'une accélération du train en Roumanie.

Comme actuellement, le train AOE restera fusionné sur le parcours français avec le train O.E. entre Paris et Strasbourg, excepté pendant l'été (1^{er} juin au 27 septembre) et pendant la saison des sports d'hiver (18 décembre au 8 mars).

d) Trains Nord-Express et Paris-Scandinavie-Express.

Il n'est prévu aucune modification notable aux horaires de ces deux trains.

La S.N.C.F. mettra en service une voiture-couchettes de 2^e classe sur la relation Paris-Copenhague dans le train Nord-Express. Cette voiture sera en position de nuit sur le

f) Relation Paris-Bruxelles-Amsterdam.

Profondément modifiée le 2 juin 1957, en raison de la mise en service des trains Trans-Europ-Express, la desserte de la ligne Paris-Bruxelles-Amsterdam ne subira pratiquement pas de modifications le 1^{er} juin 1958.

Les arrêts de Saint-Quentin, Aulnoye et Mons, appliqués aux trains 117 et 120 depuis le 29 septembre 1957, seront maintenus au service d'été 1958 ; les voyageurs en groupes ne seront plus admis dans le train 117.

En raison de son résultat médiocre, il a été décidé de ne pas reconduire, en 1958, le service des trains avec autos accompagnées qui avait été mis en marche une fois par semaine, en plein été, entre Bruxelles-Schaerbeek et Lyon.

En vue de répondre à l'accroissement de trafic que provoquera l'Exposition de Bruxelles, il a été décidé de mettre en marche, à

b) Train Orient-Express.

La mise en service de la traction électrique sur le parcours allemand de Kehl à Mühlacker procurera un gain de temps de l'ordre de 30 minutes, qui sera employé à améliorer la régularité de la circulation par augmentation des durées de stationnement à Strasbourg et à Kehl, où l'exécution des contrôles frontaliers occasionne certains retards.

Les heures de départ et d'arrivée à Paris-Est ne seront donc pas modifiées. L'heure d'arrivée à Vienne dans le sens Ouest-Est

SUD-EXPRESS
 PARIS
 BORDEAUX
IRUN
 (MADRID - LISBOA)

PRAHA STŘED - BRATISLAVA HL.N.
 STÚROVO - BUDAPEST NYUGATI PU
 BEOGRAD - NIS
SOFIA

Balt -
Sofija - Beograd - B

EXPRESS
I STANBUL
HESSALONIKI PITHION

TAUERN EXPRESS
MÜNCHEN-
SALZBURG - BADGASTEIN - VILLACH - ROSENBAACH -
JESENICE - LJUBLJANA - BEOGRAD - NIS - DIMITROVGRAD -
SOFIJA - SVILENGRAD -
ISTANBUL

INTERLAKEN
Basel
BOULOGNE MARITIME (London)

certaines dates, des trains supplémentaires en dédoublement des trains réguliers :

— Au départ de Paris

les trains :	107	départ	8 h 03 (1)
	10117	»	11 h 15
	10127	»	14 h 39
	10137	»	18 h 30

— Au départ de Bruxelles

les trains :		
10102	départ de Schaerbeek	23 h 51
10124	départ de Schaerbeek	13 h 45
146	départ de Schaerbeek	18 h 36 (1)
10146	départ de Schaerbeek	18 h 47

De plus, les trains 124-127 circuleront pendant tout l'horaire d'été et les trains réguliers seront renforcés, les rames en provenance ou à destination de Bruxelles circulant sur parcours S.N.C.F. indépendamment des rames en provenance ou à destination de la ligne de Liège.

(1) Ces trains circuleront ferme les S., D. et L. du 28 juin au 1^{er} septembre.

g) Relation Paris-Liège-Cologne-Dortmund-Berlin-Moscou.

Une voiture-couchettes de 1^{re} classe, fournie par l'U.R.S.S. pourra circuler de façon facultative entre Moscou et Paris, pour l'acheminement des groupes suffisamment importants et moyennant l'accord préalable de toutes les administrations intéressées. L'U.R.S.S. enverra prochainement les caractéristiques de son matériel, et une réunion spéciale mettra au point les questions commerciales.

h) Relation Lille-Ostende.

En raison de leur faible utilisation, les relations directes Lille-Ostende seront supprimées à partir du 1^{er} juin 1958.

i) Relations Lille-Bâle et Amsterdam-Bruxelles-Bâle.

Afin d'améliorer le confort des voyages de nuit, une voiture italienne AB, avec cou-

chettes de 1^{re} et 2^e classes, sera substituée à la voiture AB à places assises qui circule entre Lille et Milan dans les trains FY-33/36-YF.

Pour répondre à l'accroissement de trafic résultant de l'Exposition de Bruxelles, un train supplémentaire 35/34 sera mis en marche trois fois par semaine entre Bruxelles et Bâle, du 1^{er} juin au 28 septembre, dans l'horaire ci-après :

21.15	↓	Bruxelles-Midi	↑	8.49
6.00	↓	Bâle	↑	0.5

Un quatrième jour par semaine le train supplémentaire circulera dans l'horaire spécial suivant (trains 11033/11036) sur le parcours Ostende-Bruxelles-Bâle-Milan, et acheminera des wagons couverts belges pour le transport d'automobiles et un wagon-lits de 1^{re} et 2^e classes :

17.7 d.	↓	Ostende	↑	a. 11.20
10.10 a.	↓	Milan	↑	d. 19.15

Enfin, les trains du service régulier seront renforcés.

Pour répondre à un vœu de la Haute Autorité de la C.E.C.A. à Luxembourg, une correspondance étroite sera réalisée à Bruxelles-Nord entre un train Luxembourg-Bruxelles et l'express 117 Paris-Amsterdam.

j) Relation France-Allemagne par la Sarre et par l'Alsace.

Afin d'améliorer le confort des voyages de nuit entre Paris et Francfort, une voiture-couchettes de 2^e classe sera substituée à une voiture à places assises entre Paris et Francfort dans les trains 1115/1118 ; le wagon-lits de 1^{re} classe sera remplacé par un wagon-lits de 2^e classe.

D'autre part, le train 1112 Francfort-Paris (départ de Francfort à 8 h 32) circulera en Allemagne via Mayence au lieu de Worms. Il arrivera à Paris, pendant toute la période d'été, à 17 h 45. Les trains 101 et 104, qui assurent la desserte intérieure seront régularisés entre Paris, Nancy et vice versa pendant toute cette période.

Le train « Mozart » (F. 39) Strasbourg-Salzburg sera accéléré de 10 mn grâce à la

réduction de 10 mn du stationnement de Kehl, obtenue après accord des Services de Douane et de Police. En sens inverse, le « Mozart » (F. 40), arrivera à Strasbourg à 18 h 13 ; il ne comportera pas de voiture directe Vienne-Paris, mais des mesures spéciales seront prises pour faciliter les transbordements de voyageurs à Strasbourg, des places étant réservées dans la dernière voiture du train 4.

Le train 111/D 31 sera également accéléré grâce à la réduction, à Kehl, du temps de stationnement qui sera porté de 34 mn à 20 mn, et à la mise en service de la traction électrique sur la totalité du parcours allemand. Ce train atteindra Salzburg à 0 h 50, 59 mn plus tôt qu'actuellement, et Vienne à 6 h 20 au lieu de 7 h 50.

Une étude est en cours pour examiner la possibilité de réaliser des liaisons par l'auto-rails entre Strasbourg et Appenweier, en correspondance à cette gare avec certains grands trains de la ligne allemande de la rive droite du Rhin, en provenance ou à destination de l'Allemagne du Nord.

Des voitures directes (1 AB - 1 B) Paris-Lindau-Innsbruck seront rétablies et leur acheminement sera assuré par les trains 19/119 et 118/18 dans les horaires ci-après :

23.45	↓	Paris	↑	6.15
7.33/54	↓	Strasbourg	↑	22.7 /45
13.13/50	↓	Lindau	↑	15.32/16.9
17.45	↓	Innsbruck	↑	11.12

k) Relation France-Suisse via Bâle.

En raison de la faiblesse de son utilisation, la voiture directe Paris-Vienne (EWP 459) qui circule l'été dans les trains 41-46 sera supprimée à partir du 1^{er} juin 1958.

l) Relation France-Suisse via Vallorbe.

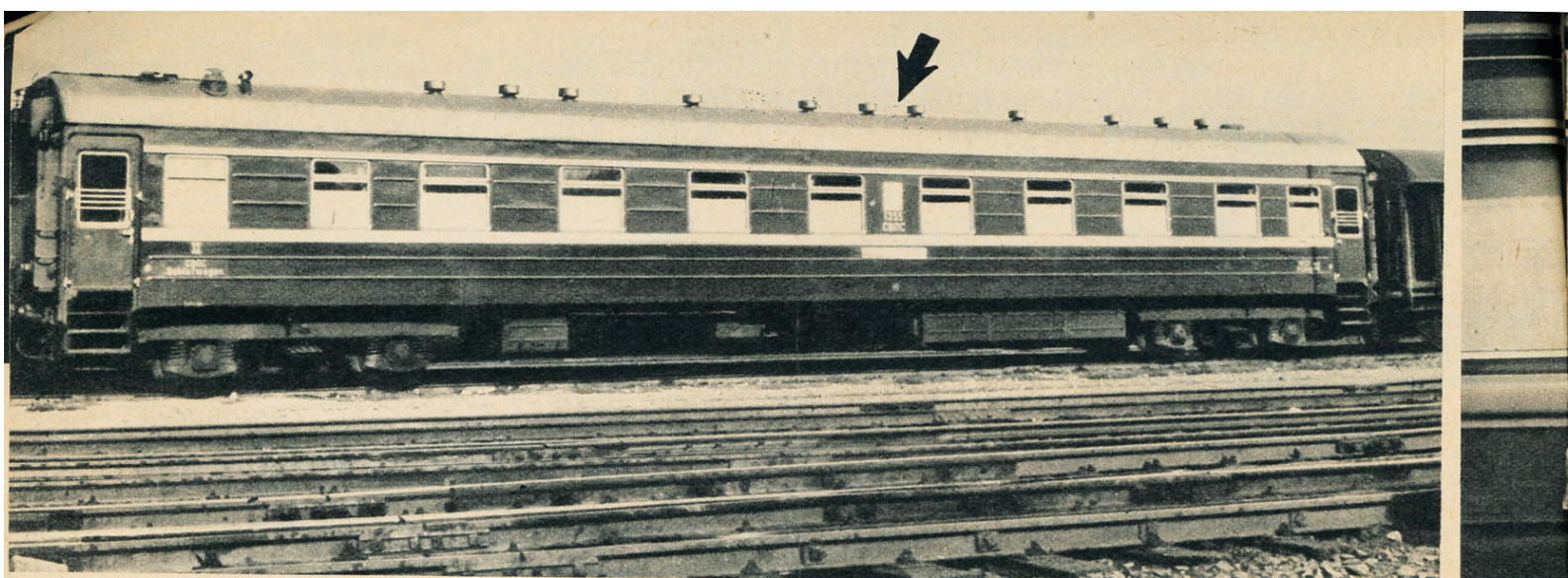
Comme indiqué plus haut pour le Simplon-Orient-Express, la mise en service de la traction électrique entre Dôle et Vallorbe permettra des accélérations intéressantes des relations entre la France, la Suisse et l'Italie via Vallorbe.

a) La relation de jour Paris-Milan, assurée

ient - Expresß
dapest - Praha - Berlin

PARIS
POITIERS
BORDEAUX ST JEAN

"Le Mont-Cenis"
IL MONCENISIO
LYON
AIX Les B^s - CHAMBERY - TORINO
MILANO



Wagon-lit soviétique effectuant la liaison Belgrade-Moscou. Ces wagons, équipés de bogies interchangeables, pourront prochainement venir en France. La flèche signale les plaques d'identification.

(Cl. Breton.)

Plaques d'identification : Wagon-

par le train 505-PM, sera accélérée de 1 h 05, la relation Milan-Paris, assurée par le train MP-506, de 39 mn. Dans leurs nouveaux horaires, ces trains permettront des relations très accélérées vers Venise et Brindisi : la durée de trajet Paris-Venise sera réduite

d'environ 2 h, Venise-Paris d'environ 1 h, et Brindisi-Paris d'environ 3 h.

D'autre part, un train de dédoublement facultatif a été prévu dans chaque sens pour permettre l'acheminement des groupes importants.

tre les trains 6 CFF et 706 SNCF sera maintenue en service d'été.

b) Le train 733 S.N.C.F. arrivera à Genève à 15 h 10 ; les C.F.F. examineront les possibilités de retarder le train 17 C.F.F. jusqu'à 15 h 20 afin de réaliser la correspondance.

c) Le train 705 S.N.C.F. Lyon-Genève sera avancé de 5 mn (arr. 12 h 35) afin de donner correspondance au train 13 C.F.F. (départ. 12 h 44) ; les C.F.F. prendront des mesures spéciales pour accélérer le transbordement des voyageurs ;

d) Une nouvelle relation par voiture directe 1^{re} et 2^e cl. sera établie entre Hambourg et Port-Bou et vice versa via Bâle et Genève, du 28 juin au 27 septembre dans les trains PS/SP ; corrélativement, la voiture actuelle Hambourg-Lyon du train SL/LS qui était prolongée en été jusqu'à Port-Bou, sera limitée en tout temps à cette ville.

Les horaires de ces trains seront les suivants :

505-PM été	505-PM hiver	10505 fac.		MP-506 été	MP-506 hiver	10506 fac.
8.10 14.9/14 18.10/20.35 10.33	8.7 ← 1	7.43 14.52/15.1 19.30	Paris Lausanne Milan Brindisi	21.34 15.12/23 10.52 20.14	21.49 ← 1	21.13 14.41/45 9.55
18.20 21.28			Milan Venise	10.42 7.54		

b) Autres trains :

Trains 529-519-PT/TP-520-530 — Par suite de l'électrification entre Dôle et Vallorbe, les trains 529-519 seront retardés de 18 mn au départ de Paris. En sens inverse, le train TP sera retardé de 38 mn au départ de Venise et de 30 mn à l'arrivée à Milan. La relation Venise-Paris sera ainsi accélérée de 38 mn.

Trains 521-522 — Ces trains ayant été peu utilisés en fin de saison d'été, leur circulation sera limitée à la période du 25 juillet au 18 août.

Pour augmenter le nombre de places offertes par les trains 519-PT/TP-520, au début et en fin de saison d'été, 2 voitures supplémentaires de seconde Paris-Milan seront incorporées et une voiture A4ü (1) Paris-Brigue sera remplacée par une voiture A4ü Paris-Milan durant les périodes du 26 juin au 24 juillet et du 17 août au 13 septembre.

Enfin, en raison des difficultés éprouvées cette année dans les couchettes Calais-Milan, celles-ci seront remplacées par une voiture de 2^e classe à places assises du 27 juin au 13 septembre ; mais pendant la même période une voiture couchettes « Paris-Brigue » circulera dans ces mêmes trains.

m) Relation France-Suisse via Genève.

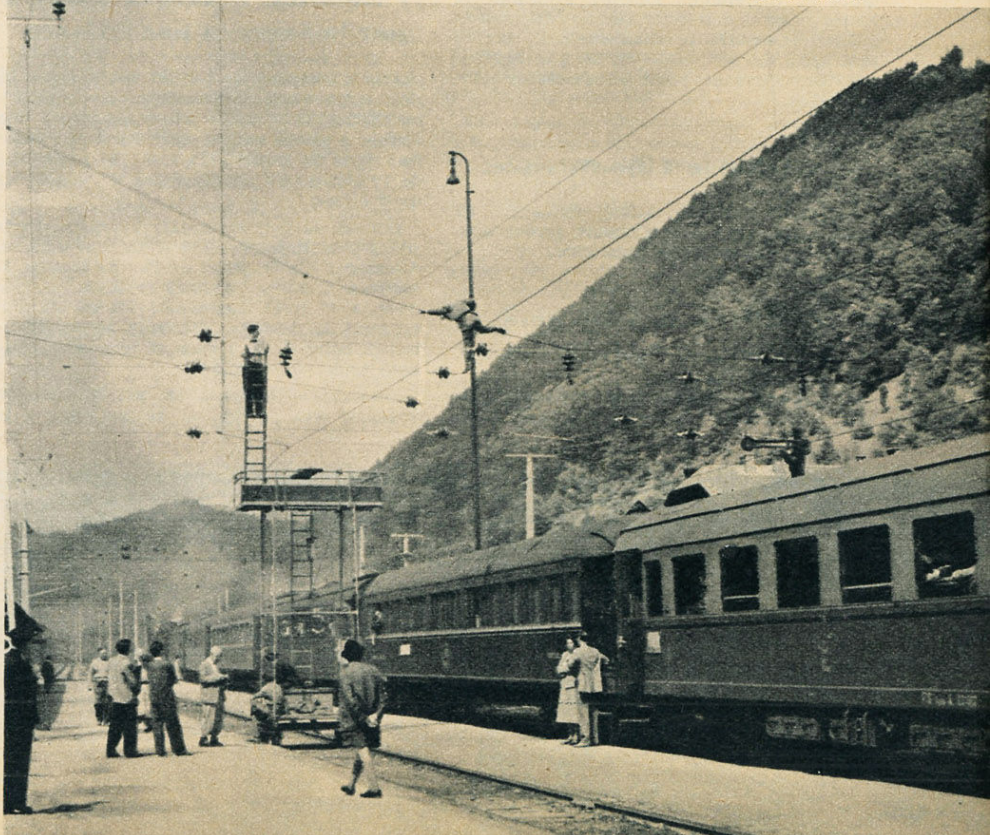
a) Grâce à la suppression des voitures di-

(1) A4ü : voiture 1^{re} classe à 2 bogies de 2 essieux et intercirculation.

rectes d'été Genève-Vichy-Clermont et vice versa, la correspondance qui existe l'hiver en-

L'électrification est un des facteurs d'accélération des relations internationales. En Autriche, elle se poursuit activement.

(Cl. Fontaine.)





de la voiture-lit soviétique. Les initiales SVPS du Ministère des Voies et Communications. (Cl. Breton.)

n) Relation entre la France et l'Italie via Modane.

Grâce à la réduction de 5 mn du stationnement de Modane, le train TEE Le Mont-Cenis Lyon-Milan arrivera à Milan à 23 h 22 au lieu de 23 h 27.

En raison de l'affluence des voyageurs, les trains 609-TS/ST-610 seront renforcés d'une voiture AB4ü S.N.C.F. (1).

(1) Voiture mixte 1-2^e cl. à 2 bogies de 2 essieux à intercirculation.

o) Relation entre la France et l'Italie via Vintimille.

Afin de régulariser la marche du train 144 FS qui a fortement laissé à désirer en 1956, les FS mettront en marche, entre Gênes et Vintimille, à partir du 1^{er} juin 1958, un train d'été 144 S ; le train 144 régulier comportera toutes les voitures directes, le train 144 S servant à la desserte locale de la Riviera italienne.

Le train 3909 sera prolongé de Nice (dép. 13 h 15) à Vintimille (arr. 14 h 15) pour donner la correspondance du train 143 S partant de Vintimille à 15 h 02.

p) Mesures spéciales prises en raison des fêtes du Centenaire de Lourdes.

En raison de l'accroissement de trafic voyageurs devant résulter des fêtes du centenaire de Lourdes, les trains PL/LP seront mis en marche entre Nice et Irun et vice versa du 20 mars au 31 octobre. Ces trains achemineront les voitures directes Cerbère-Rome et Hendaye-Rome ; ils comporteront 1 wagon-lits Nice-Irun.

De même, le train AR/RA sera mis en marche entre Marseille et Lourdes ou Hendaye du 20 mars au 31 octobre.

q) Relation entre la France, l'Espagne et le Portugal.

Le train Sud-Express sera accéléré sur le

parcours portugais ; il arrivera à Lisbonne à 17 h 23 au lieu de 17 h 55.

La branche portugaise du train temporaire d'été Iberia-Express sera également accélérée ; elle arrivera à Lisbonne à 6 h 40 au lieu de 7 h 45 et en partira à 23 h 25 au lieu de 23 h.

Pour faciliter les conditions de retour des voyageurs en provenance de Barcelone pour Paris, pendant la pointe du service d'été, un train supplémentaire 11048 sera mis en marche les nuits des samedis aux dimanches du 2 août au 13 septembre entre Cerbère, départ 18 h, et Paris, arrivée 7 h 30.

Il relèvera à Cerbère la correspondance d'un nouveau train partant de Barcelone vers 13 h.

Comme le montre l'exposé ci-dessus, seule la substitution de la traction électrique à la traction vapeur sur la ligne Dole-Vallorbe entraînera, en 1958, des modifications importantes dans le tracé des horaires ; les autres améliorations proviennent surtout de mises au point dictées par l'expérience et de l'aménagement de nouvelles correspondances ; l'ensemble du service tendant à se stabiliser.

A. DE BEAUCHENE.

Le S.O.E., remorqué par la 01-18 des chemins de fer bulgares, franchit une gorge aride. (Cl. Breton)



La gare de Pré-Saint-Didier



La gare terminus de Pré-Saint-Didier, qui appartient aux chemins de fer de l'Etat italien, se trouve au pied du mont Blanc, illustrant le rôle de trait d'union que joue le Val d'Aoste entre la France et l'Italie.

Géographiquement, la ligne d'Aoste est la plus au Nord de toutes celles du Piémont. Le siège de l'arrondissement est situé à Turin, belle ville sur le Pô, par « le chœur triomphal des Grandes Alpes », comme l'a écrit le poète Carducci.

Dans le domaine des chemins de fer, le Piémont a aussi ses lettres de noblesse : Cavour et Pettiti di Roreto, furent parmi les premiers pionniers de cette voie ferrée dont le développement devait tant contribuer à l'unification de l'Italie.

Il est presque superflu de rappeler

comment le Piémont fut le berceau de l'unité nationale italienne, héritage de la puissante volonté unitaire des Romains, dont tant de témoignages subsistent dans la région.

« La vieille Aoste — protégée par les murs des césars — et qui, dans le passage alpin, élève l'Arc d'Auguste » (Carducci.)

Pour en revenir aux chemins de fer, le district de Turin compte 1 969 km de ligne, dont 832 électrifiés. L'épine dorsale du réseau est constituée par les artères Savone-Turin. Turin-Milan et Modane-Alexandrie, auxquelles aboutissent 39 embranchements.

Il y a 192 gares, assurant un trafic important et employant environ 15 000 cheminots. Chaque jour 273 trains de voyageurs parcourent le réseau piémontais. Le trafic marchandises particulièrement intense, reflète le haut degré d'industrialisation de la région : il suffit de dire que chaque mois quelque 6 000 wagons franchissent les grilles des 277 établissements raccordés.

Du point de vue technique ou de gestion, nous rappellerons, parmi les caractéristiques du réseau piémontais :

Les 800 km de lignes électrifiées, sous courant triphasé et les moyens de traction « bicourant » ; le transport des automobiles par voie ferrée sous le tun-

nel de Fréjus ; l'exploitation de Chivasso-Aoste, confiée aux cheminots du Génie militaire ; enfin, le funiculaire Savone-San Giuseppe di Cairo, qui utilise environ 500 wagons par jour, principalement pour le transport du charbon destiné à la Suisse.

De nombreuses gares : Ulzio, Bardonnèche, Saint-Vincent, Châtillon, Savone — par la côte occidentale ligure — et plusieurs autres, outre Pré-Saint-Didier, par Courmayeur et le mont Blanc, desservent des localités célèbres pour leurs attraits touristiques.

Pour les amoureux de la montagne, en particulier le Piémont, c'est La Mecca avec ses vastes glaciers, ses neiges éternelles, ses grandes pistes de ski, ses merveilleuses installations sportives et les auberges de Cervinia, de Sestrières et de mille autres lieux, sa faune de haute montagne du vautour à l'aigle et au bouquetin. D'ailleurs, toute la région est faite de douceur et de grâce, en même temps que de majesté. Le grand fleuve qu'est le Pô, les précieuses petites vignes qui donnent le Vermouth, le Barbera, le Barolo, et d'autres crus célèbres, la douce mélancolie du lac d'Orta, le charme du lac Majeur, les villes nobles et actives, les châteaux emplis de noblesse font du Piémont une des régions les plus enchantées de l'Italie.

“La Vie du Rail” jumelée avec “Voci della Rotaia”

NOS lecteurs et lectrices seront certainement heureux d'apprendre que la présente couverture de *La Vie du Rail* qui met en vedette la gare italienne de Pré-Saint-Didier, au pied du mont Blanc, est commune avec celle de la revue des cheminots italiens *Voci della Rotaia* (Les Voix du Rail).

Cette couverture est donc imprimée à 230 000 exemplaires en France et 170 000 en Italie.

Notre confrère italien étant, pour l'instant, heureux, nos couvertures seront communes onze fois par an.

Par ailleurs, « *Voci della Rotaia* » et « *La Vie du Rail* » qui se présenteront, bien entendu, sous le même format et avec la même doctrine, profiteront d'un pool rédactionnel visant à réduire les frais de l'édition.

Voici donc s'élargissant la mission de « *La Vie du Rail* » qui devient, par-dessus les fron-

tières, un moyen de compréhension et d'union.

Nos lecteurs et lectrices de France et du Luxembourg approuveront certainement cette initiative qui confirme que les chemins de fer sont toujours à l'avant du progrès.

Les accords de jumelage prévoient aussi nombre de réalisations et des manifestations culturelles susceptibles de renforcer les liens de solidarité des cheminots.

Par ailleurs, des tarifs d'abonnement jumelés ont également été prévus à l'usage des personnes qui désireraient suivre nos deux publications et nous sommes heureux d'annoncer qu'au moment de la mise sous presse, plus de deux cents abonnements à « *Voci della Rotaia* » ont déjà été souscrits par des abonnés français.

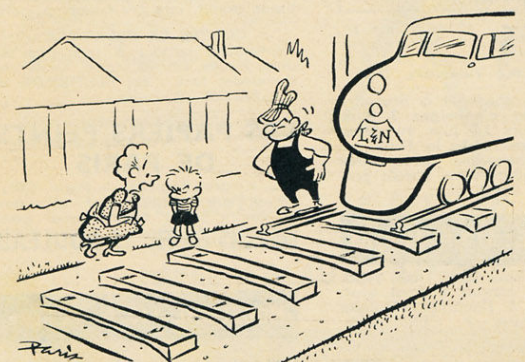
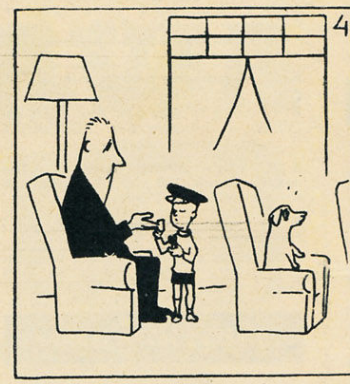
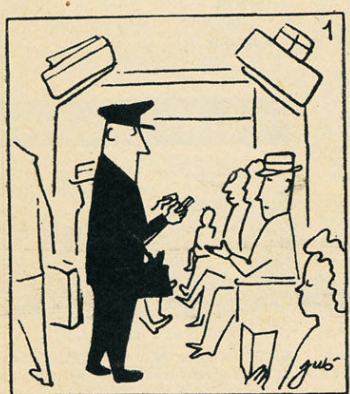
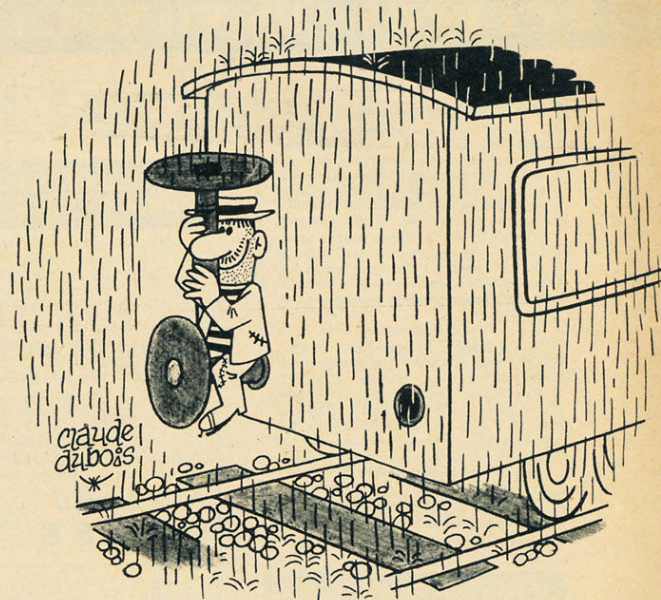
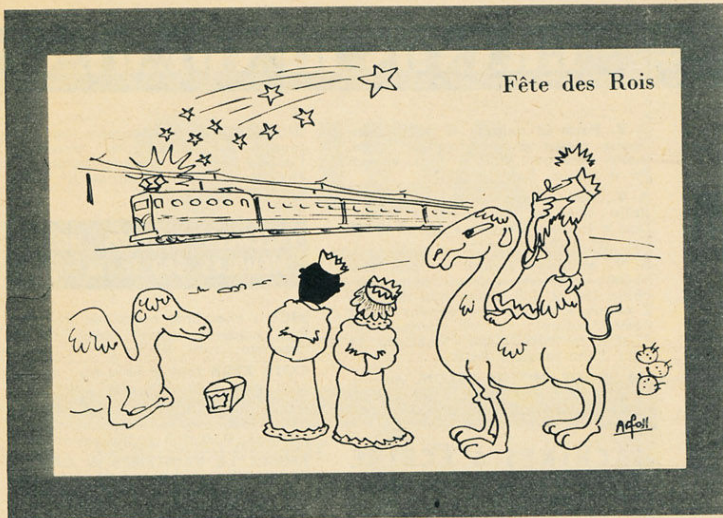
Ceux de nos abonnés qui seraient intéressés par cette publication et voudraient contribuer à nos efforts de rapprochement, trouveront un bulletin d'abonnement spécial à « *Voci della Rotaia* » dans le corps de ce numéro.

Notre directeur, M. Roger Ferlet (dans le train) et le directeur de « *Voci della Rotaia* » M. Mario Pellegrino (sur le quai).

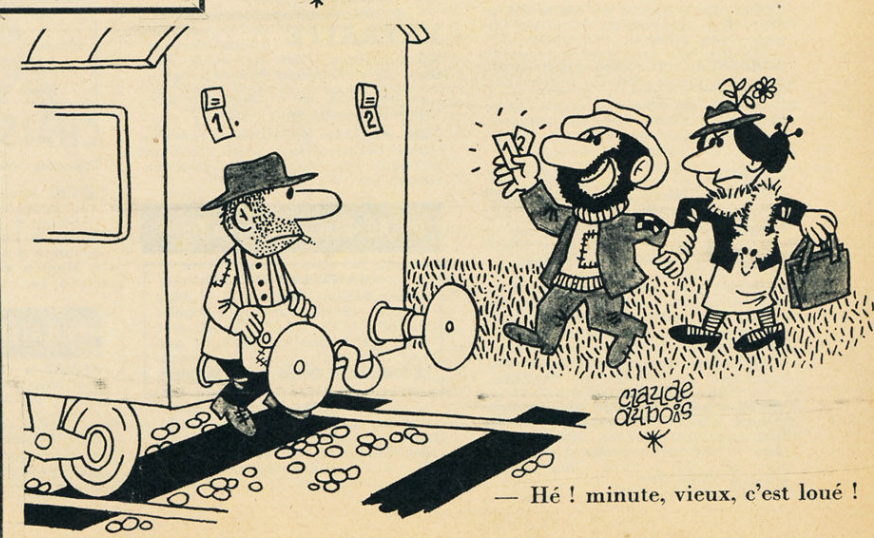
« V. d. R. » et « V. d. R. »



LES RESQUILLEURS



— Allons ! dis à maman ce que tu as fait avec les rails du gentil monsieur...



— Hé ! minute, vieux, c'est loué !