

505 LVM 103 / 11

373

(1941, 47, 51-52)

A

Triage de BADAN

- Amélioration

(s) C.A. 3. 9.41 45 VII

V. D. 652 : Nouveau programme quinquen-  
nal (programme d'équipement  
national)

- Reconstruction

C.A. 24. 9.47 28 V 1°  
C.A. 8.10.47 15 V 1°

Lettre S.N.C.F. au M.T.P. 10.10.47

C.A. 5.12.51 15 VII 4°

Lettre SNCF au MTP

10.12.51

C.A. 24.12.52 24 VIII d)

V.D. 373 - Création d'un triage à  
SIBELIN.

Triage de BADAN -

24 décembre 1952

373

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration  
du 24 décembre 1952

---

P.24

VIII - Questions diverses

d) Suite donnée par l'Administration Supérieure  
aux projets approuvés par le Conseil.

M. LE PRESIDENT fait connaître que M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé :

- par dépêche du 2 décembre 1952 et sous réserve que son montant, primitivement évalué à 136.800.000 fr, soit ramené à 121.600.000 fr pour éviter qu'il paraisse consacrer des hausses non consolidées et pour faciliter la passation de marchés à des prix normaux, le projet d'installation d'un câble téléphonique souterrain entre Metz et Thionville auquel le Conseil avait donné son accord le 10 septembre 1952;

- par dépêche du 17 décembre 1952, le projet de reconstruction de la gare et du dépôt de Badan, dont le Conseil avait autorisé la transmission au cours de sa séance du 5 décembre 1951.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.



COMPTE RENDU DES DEPECES MINISTERIELLES  
RELATIVES AUX PROJETS APPROUVES PAR  
LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

---

- Par dépêche du 2 décembre, M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé le projet d'installation d'un câble téléphonique souterrain entre Metz et Thionville. Le montant de ce projet, primitivement évalué à 136.800.000 fr, est ramené à 121.600.000 fr, à la demande du Ministre, pour tenir compte des principes d'économie et de défense de la monnaie qui animent l'action gouvernementale et éviter ainsi qu'il paraisse consacrer des hausses non consolidées et pour faciliter la passation de marchés à des prix normaux.

Ce projet avait été approuvé par le Conseil dans sa séance du 10 septembre 1952.

- Par dépêche du 17 décembre 1952, M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé le projet de reconstruction de la gare et du dépôt de Badah que le Conseil avait lui-même approuvé dans sa séance du 5 décembre 1951.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 10 décembre 1951

D. 3300/6

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet de reconstruction de la gare et du dépôt de Badan.

Ce projet annule et remplace celui qui vous a été soumis le 10 octobre 1947, et tient compte des simplifications qu'il a été reconnu possible d'apporter aux dispositions initiales.

Le montant total du projet réduit est évalué à 298 M dont 241 M correspondant aux travaux exécutés au 31 décembre 1950 et 57 M, aux prix de janvier 1950, pour les travaux restant à réaliser. Cette dernière somme représente environ 85 M aux prix actuels.

L'exécution sera poursuivie dans la mesure où des crédits pourront être prévus à cet effet dans nos budgets de reconstitution.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me retourner un exemplaire du projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,  
Pierre TISSIER

Monsieur le Ministre  
des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

5 décembre 1951

373



Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration  
du 5 décembre 1961

p.15

VII - Projets et questions techniques

- (1°) Reconstruction de la gare, du triage et du dépôt de Noisy-le-Sec (programme réduit)
- (2°) Reconstruction de la gare de triage du Petit-Thérain
- (3°) Reconstruction des Ateliers de Sotteville Quatre Mares (programme réduit)
- (4°) Reconstruction de la gare et du dépôt de Badan (programme réduit)
- (5°) Reconstruction des Ateliers de wagons de Dijon-Perrigny (programme réduit)

Sur le rapport de M. POUJOL, le Conseil approuve les projets.



12.11.51

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

VII / 42  
rb.

*M. Pichoffe*

Le 23 NOV 1951

# N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration  
au sujet du projet de reconstruction de la gare et du  
dépôt de BADAN (Programme réduit)

-:-:-:-

Les installations du triage et du dépôt de BADAN ont subi de graves destructions en 1944 (voir croquis n°1). A l'époque de la Libération il avait été envisagé de remplacer ce triage par un nouveau triage mieux situé sur la rive gauche du Rhône à SIBELIN et organisé suivant les principes actuels (faisceau de réception en bout du faisceau de triage). Mais les difficultés et le coût d'une belle réalisation ont obligé la S.N.C.F. à y renoncer. Aussi la reconstruction de BADAN était-elle nécessaire.

Un premier projet conservant sensiblement les dispositions antérieures aux destructions a été approuvé par le Conseil d'Administration au cours de sa séance du 8 Octobre 1947.

Les dispositions essentielles étaient les suivantes (voir croquis n°2) :

## I - TRIAGE

Par suite de la réorganisation des régimes de transport, le trafic de détail, en régime accéléré, est reporté sur LYON-GUILLOTIERE. Mais pour les wagons complets, le triage de BADAN reprendra une partie du travail des établissements voisins de moindre importance et continuera, comme actuellement, à tirer une moyenne de 1 400 wagons par jour.

La modernisation des installations n'était donc pas prévue. Toutefois il était envisagé :

- d'aménager un chantier de réfection des chargements à l'emplacement de la halle de transbordement, entièrement détruite, que l'on ne reconstruit pas (trafic reporté sur GUILLOTIERE)
- d'augmenter les entraxes des voies 23 à 33 pour améliorer la sécurité du personnel
- de surélever le poste III

Après une nouvelle étude, il est apparu intéressant d'apporter

.....

en outre une modification à la tête du faisceau du SABLON, afin d'améliorer l'accès au faisceau et de faciliter les opérations de débranchement (voir croquis n°3). Ces aménagements permettront une simplification des installations du poste II et la suppression du poste III.

De plus le chantier de réfection des chargements ne sera pas installé et l'acquisition d'une parcelle de 1 250 m<sup>2</sup> de terrains peut-être évitée grâce à la suppression d'une voie extérieure du triage.

## II - DEPOT

L'effectif actuel (89 locomotives de route et 11 de manoeuvre) ne sera pas diminué après électrification de la ligne PARIS-LYON car il est nécessaire de compenser la réduction des ressources vapeur de la région lyonnaise; le dépôt vapeur de LYON-MOUCHE devenant un grand dépôt électrique.

Les améliorations ci-après étaient envisagées dans le premier projet, à l'occasion de la reconstruction (voir croquis n°2) :

- aménagement d'un faisceau de 2 voies d'entrée et d'une voie de sortie des machines, avec pont roulant électrique et benne preneuse pour l'enlèvement des scories - un bâtiment pour sablerie, lampisterie, huilerie - un petit poste d'aiguillage
- le remplacement de la plaque tournante de 21 m (détruite) de la rotonde centrale, par un pont tournant de 24 m
- la reconstruction et la modernisation de l'atelier de levage
- la construction de bâtiments annexes, de bureaux, d'une chaufferie, d'un foyer à 2 étages pour mécaniciens et chauffeurs, d'un bâtiment pour le personnel (vestiaires, lavabos, douches).

Par contre, il n'était pas prévu de rétablir la couverture de la rotonde Est.

En vue d'apporter au projet le maximum de réductions, il a été envisagé (voir croquis n°3)

- de renoncer à la reconstruction de l'atelier de levage, entièrement détruit; les opérations de levage étant reportées sur les dépôts de NEVERS et de SAINT-ETIENNE
- d'abandonner la construction du bâtiment pour bureaux
- de réduire d'un étage le foyer pour mécaniciens et chauffeurs
- d'abandonner la construction du bâtiment pour le personnel.

Les bureaux et les vestiaires-lavabos-douches seront aménagés dans des locaux beaucoup plus modestes, en partie existants.

Il reste à exécuter :

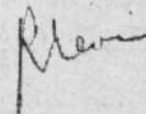
- la modification du faisceau du SABLON et des installations de sécurité correspondantes (simplification du poste II et suppression du poste III)
- la construction du poste d'aiguillage du dépôt - d'un transformateur et de garages à bicyclettes
- l'aménagement de bureaux et de vestiaires lavabos dans des locaux ayant actuellement une autre affectation.

Le montant total du projet réduit est évalué à 298 MF dont 241 MF correspondant aux travaux exécutés au 31 Décembre 1950 et 57 MF, aux prix de Janvier 1950, pour les travaux restant à faire. Cette dernière somme représente environ 86 MF aux prix actuels.

Les réductions apportées au projet représentent environ 122 MF aux prix de Janvier 1950.

Il est proposé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet.

LE DIRECTEUR,  
Chef du Service technique  
des Installations fixes



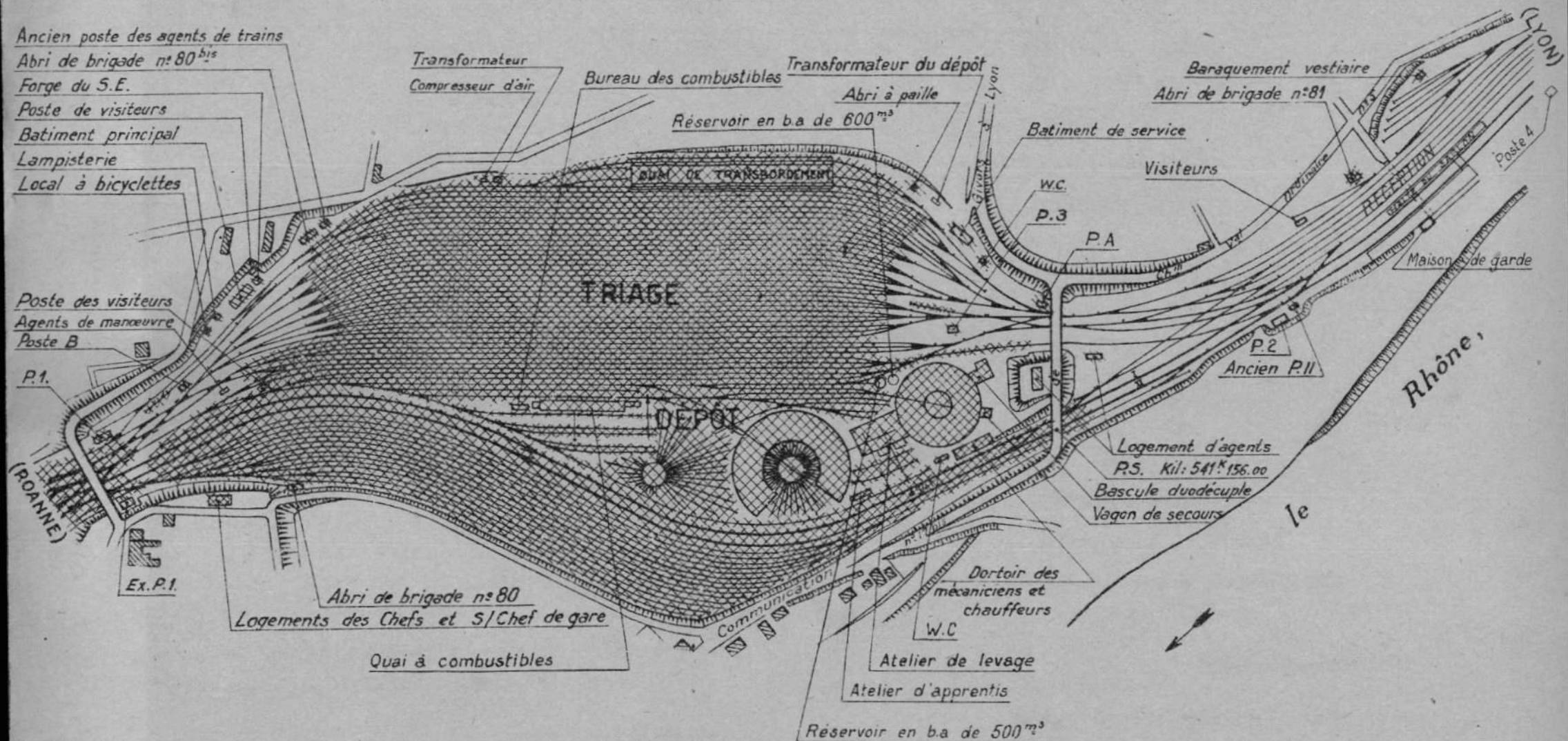
annexes  
3 croquis



# TRIAGE et DÉPÔT de BADAN

*Situation ancienne et destructions*

SCHÉMA N°1



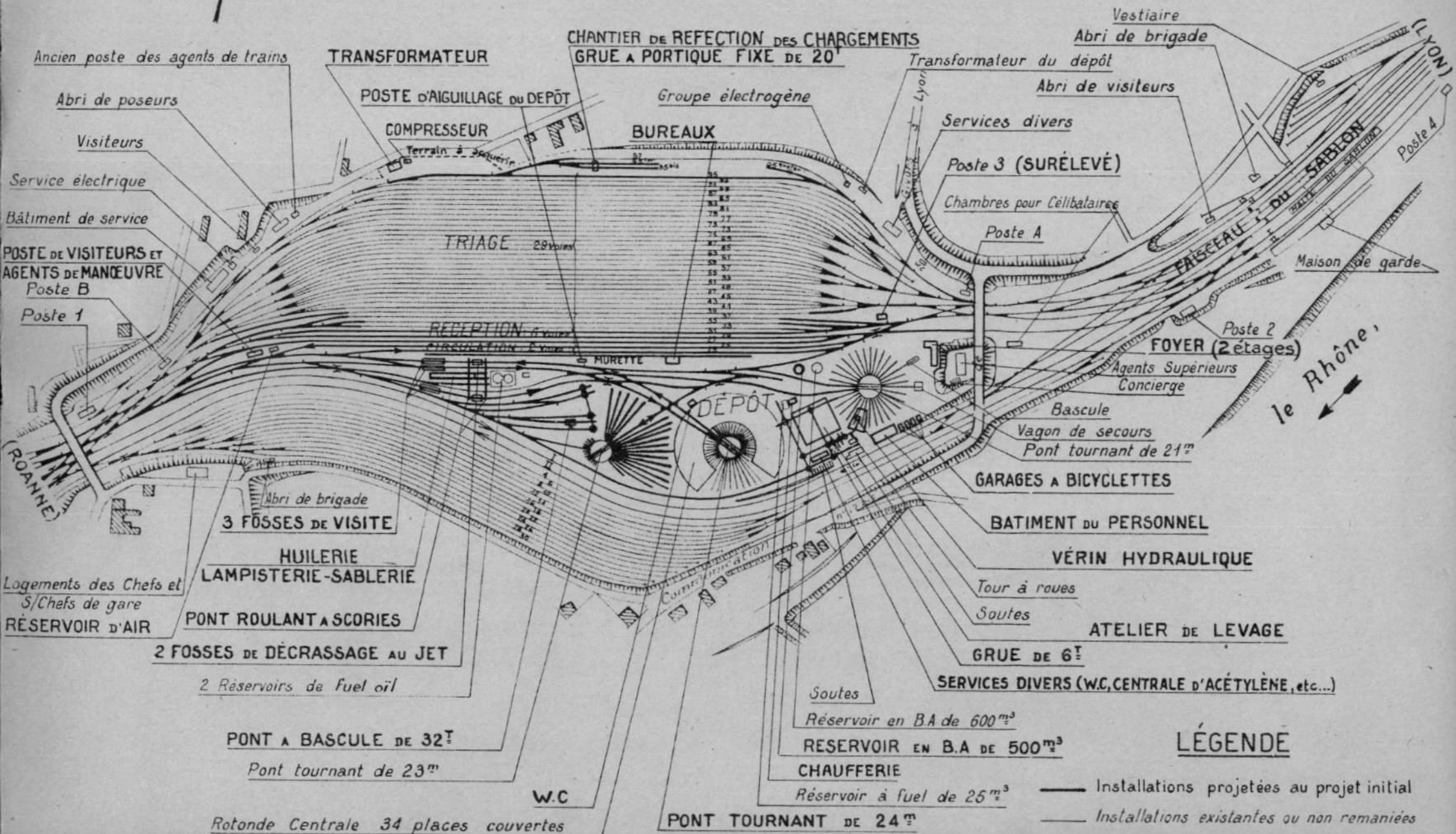
## LÉGENDE

Installations partiellement détruites  
Installations complètement détruites

TRIAGE et DÉPÔT de BADAN

### Dispositions prévues au projet initial

*SCHÉMA N° 2*

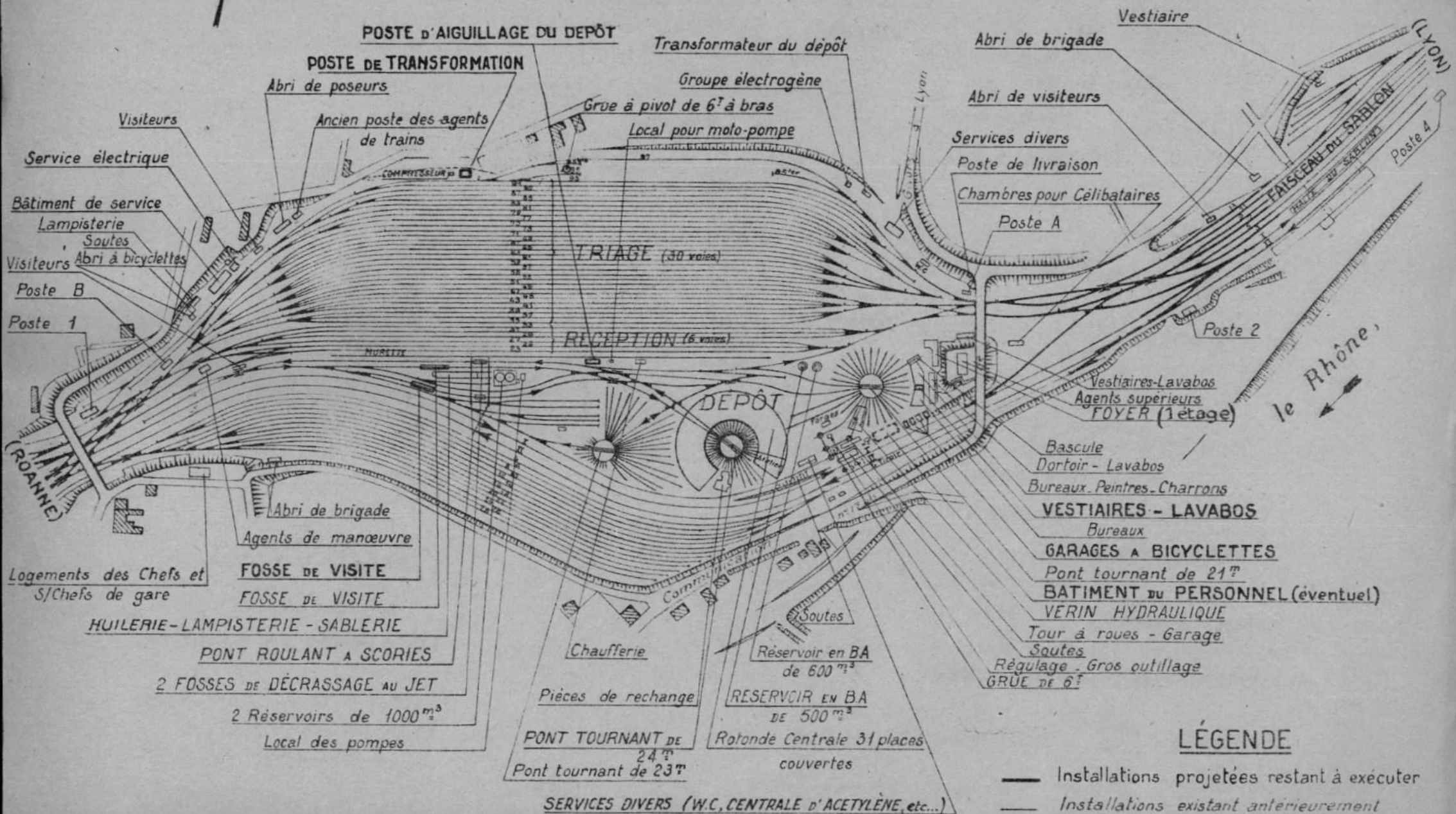




# TRIAGE et DÉPÔT de BADAN

Dispositions du projet réduit

SCHÉMA N° 3



## LÉGENDE

- Installations projetées restant à exécuter
- Installations existant antérieurement ou déjà rétablies (Situation actuelle)



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 10 octobre 1947

D 3300/6

C O P I E

Comme suite à la décision du  
Conseil du 8 octobre 1947.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la reconstruction de la gare et du dépôt de Badan.

Le programme de reconstitution 1946-1955 présenté le 12 décembre 1945 par la S.N.C.F. prévoyait, dans son chapitre II § 2 - Triages, un grand triage moderne au sud de Lyon. L'annexe n° 3 à ce chapitre comportait la désignation suivante de son emplacement : Sibelin (en remplacement de Badan).

En fait, il ne sera pas possible, dans les circonstances présentes, d'aménager un triage entièrement nouveau sur la rive gauche du Rhône, près de Sibelin, en particulier à cause de l'importance des terrassements à exécuter.

La S.N.C.F. est donc obligée de se contenter, jusqu'à ce que la situation se soit suffisamment améliorée, du triage de Badan, reconstitué suivant des dispositions presque identiques aux anciennes.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: Marcel FLOURET.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

8 octobre 1947

873

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration  
du 8 octobre 1947

QUESTION V - Projets

1°) Projets de reconstruction

8 - Installations de Badan

p.15

M. LEMAIRE expose que les circonstances présentes rendent impossible l'établissement, prévu au programme de reconstitution, d'un grand triage moderne à Sibelin, au sud de Lyon, en remplacement des installations actuelles de Badan. Force est donc d'envisager la réfection de ces dernières. Compte tenu, d'une part, du report du trafic de détail sur Lyon-Guillotière, d'autre part, de la reprise par Badan des opérations de triage des wagons complets assurées auparavant par le triage de Terre Noire, il est proposé de rétablir les installations dans leur consistance ancienne, à l'exception de quelques modifications de détail destinées à améliorer la sécurité du personnel et les relations avec le dépôt. Toutefois un chantier de réfection des chargements remplacera la halle de transbordement qui ne sera pas reconstruite.

Le dépôt, appelé à rester le gros dépôt vapeur de la région lyonnaise jusqu'à l'électrification de la ligne Lyon-Marseille, doit être aménagé à cet effet. Les améliorations prévues tendent à le doter d'un grill d'entrée et de sortie unique équipé avec pont roulant électrique muni d'une benne preneuse et bâtiments pour sablerie, huilerie et traitement des eaux d'alimentation. Les 3 rotondes seront reconstruites et desservies par des ponts tournants.

Enfin les installations sociales seront modernisées et comporteront des vestiaires-lavabos-douches, un réfectoir, un service médico-social et un foyer-dortoir pour les mécaniciens et chauffeurs.

La dépense totale, aux prix de novembre 1944, est évaluée à 205 M. (dont 7 M. au titre améliorations), soit 492 M. aux prix de décembre 1946.

Le Conseil approuve le projet.



N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration  
au sujet de la reconstruction, avec améliorations des  
installations de BADAN

Le centre de BADAN est situé au sud de Lyon, au point de  
rencontre de la ligne de la rive droite du Rhône, où s'effectue  
un important trafic marchandises, et de la ligne de MORET à  
LYON par Saint-Etienne.

Il comporte un triage important et un dépôt qui ont subi de  
graves destructions en 1944, ainsi que le montre le croquis n°1  
ci-joint.

Le programme de reconstitution 1946-1955 présenté le 12  
décembre 1945 par la S.N.C.F. prévoyait, dans son chapitre II  
§ 2 - Triages, un grand triage moderne au sud de Lyon. L'annexe  
n°3 à ce chapitre comportait la désignation suivante de son  
emplacement : SIBELIN (en remplacement de BADAN).

En fait, il ne sera pas possible, dans les circonstances  
présentes, d'aménager un triage entièrement nouveau sur la rive  
gauche du Rhône, près de SIBELIN, en particulier à cause de  
l'importance des terrassements à exécuter.

La S.N.C.F. est donc obligée de se contenter, jusqu'à ce  
que les circonstances se soient suffisamment modifiées, du  
trilage de BADAN, reconstitué suivant des dispositions presque  
identiques aux anciennes, comme indiqué ci-après.

I - TRIAGE

Par suite de la réorganisation des régimes de transport, le  
trafic de détail, acheminé en régime accéléré, sera reporté sur  
Lyon-Guillotière. Mais pour les wagons complets le triage de  
BADAN reprendra une partie du travail des établissements voisins  
de moindre importance, notamment du triage de Terre-Noire, en  
sorte qu'il continuera, comme actuellement, à trier une moyenne  
de 1 500 wagons par jour.

Les installations seront rétablies suivant leur consistance  
ancienne, à l'exception de quelques élargissements des entre-  
voies, pour améliorer la sécurité du personnel et de quelques  
modifications de détail dans les relations avec le dépôt.

Les modifications de ce dernier entraînent la construction d'une nouvelle voie de triage (voie 95).

En outre, un chantier de réfection des chargements sera aménagé à l'emplacement de la halle de transbordement qui ne sera pas reconstruite. Ce chantier comportera 2 voies de 90 m équipées d'une grue à portique fixe de 20 tonnes.

## II - DEPOT

L'effectif actuel est de 89 machines de route et 11 machines de manoeuvre.

Le dépôt assure la remorque des trains vers Vienne, Paray-le-Monial, Roanne, Nevers, Saint-Etienne, Le Teil, Portes.

L'effectif ne sera pas modifié après l'électrification de Paris-Lyon qui spécialisera le dépôt de Vennissieux à la traction électrique. BADAN restera le gros dépôt vapeur de la région lyonnaise. Par contre, après l'électrification de Lyon-Marseille l'effectif vapeur de BADAN sera réduit à 49 machines de route et 5 machines de manoeuvre.

Pour lui permettre d'assurer le service dans de bonnes conditions, en attendant l'électrification de Lyon-Marseille, le dépôt sera amélioré à l'occasion de sa reconstruction, ainsi qu'il est exposé ci-après :

- un gril d'entrée et de sortie unique sera constitué par incorporation de l'une des voies du faisceau de triage. Il comprendra :

- une voie de sortie
- deux voies d'entrée

non comprise une voie pour wagon de scories. Il sera équipé avec un pont roulant électrique muni d'une benne preneuse, et d'un bâtiment pour sablerie, huilerie et T.I.A.

- la rotonde Est (n°1) ne sera pas recouverte. Un bâtiment léger abritera le vérin hydraulique de descente d'essieux.
- la rotonde centrale (n°2) complètement détruite, sera reconstruite pour offrir 33 places couvertes et 10 découvertes. Elle sera desservie par un pont tournant de 24 m.
- la rotonde découverte Ouest (n°3) sera remise en état et desservie par un pont tournant de 23 m.
- l'atelier de levage sera reconstruit suivant des dispositions unifiées avec une rangée de fosses de levage, des machines-outils, des locaux annexes.

- les bureaux complètement détruits, seront rétablis dans un bâtiment à construire à proximité de la rotonde centrale.

### INSTALLATIONS SOCIALES

Les installations anciennes ont été détruites au cours des bombardements. Le projet comporte la construction :

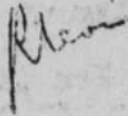
- d'un bâtiment à étage, pour vestiaire-lavabos-douches, pour 25 agents de maîtrise, 250 agents sédentaires et 220 mécaniciens et chauffeurs de la résidence. Un réfectoire avec cuisine sera aménagé dans ce bâtiment.
- d'un bâtiment à 2 étages à usage de service médico-social et de foyer de 26 chambres à 2 lits pour les mécaniciens et chauffeurs de passage.

Enfin un bâtiment du foyer des mineurs ouvriers sera allongé en semi-dur pour y aménager 12 chambrettes.

L'ensemble des travaux du présent projet est évalué à 205 M, aux prix de novembre 1944 (dont 198 M pour la reconstruction et 7 M pour les améliorations) soit 492 M aux prix de décembre 1946.

Il est demandé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet.

Le Directeur  
Chef du Service Technique des  
Installations Fixes





24 septembre 1947

573

Extrait du P.V. de la séance du Conseil  
d'Administration du 24 septembre 1947

---

QUESTION V - Projets

1°) Projets de reconstruction

- p. 28 - Gare et dépôt de Flers
- Installations de Badan

L'examen de ces projets est reporté à une prochaine séance.

3 septembre 1941

373



3 septembre 1941

QUESTION VII - Nouveau programme quinquennal

Amélioration des gares de triage

Triage de Badan

P.V.

M. LE PRESIDENT expose que la loi du 6 avril 1941, dont il a été précédemment rendu compte au Conseil, prévoit l'établissement, avant le 1er janvier 1942, d'un Plan d'Equipement National dont la première tranche sera réalisée dans une période de dix ans.

Par lettre du 14 mai 1941, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a demandé à la S.N.C.F. de lui présenter l'avant-projet d'un nouveau programme quinquennal de travaux à exécuter dans le cadre du dit Plan d'Equipement National à la suite des programmes actuellement en cours, la réalisation de ces programmes - le programme quinquennal et le programme spécial d'équipement - ne s'étendant que sur une période de 5 ans.

Le programme soumis au Conseil, dont le montant atteindrait 10.545 M. en principal, soit, après incorporation des frais généraux, 11.641 M., serait consacré à des compléments d'électrification, au renouvellement du matériel et à des améliorations diverses.

.....  
Quant aux améliorations diverses, prévues à concurrence de 1.390 M. elles intéresseraient certaines gares de voyageurs et quelques centres de triage, .....

.....  
Après échange de vues auquel prennent part, M. DEVINAT et M. LE BESNERAIS, le Conseil approuve le programme qui lui est soumis.

Sténo (s) p.45

M. LE PRESIDENT- .....

c) Améliorations diverses.-- La troisième rubrique du nouveau programme quinquennal concerne les améliorations diverses du réseau qui figurent pour une somme de 1.390 M., se décomposant de la façon suivante :

.....

.....

- Améliorations de gares de triage ..... 450 M.

.....

2°) L'amélioration des triages affecte les gares de Villeneuve-Saint-Georges, Badan et Dijon-Ferrigny. Ils font suite au programme d'amélioration des triages primaires entrepris par la S.N.C.F. en vue d'obtenir l'amélioration du trafic marchandises par la constitution de quelques grands itinéraires comportant des triages bien équipés, ce qui permet de réduire le nombre et la durée des stationnements des trains de marchandises. Les trois triages qui font l'objet du nouveau programme complètent utilement les réalisations faites dès maintenant. Villeneuve-Saint-Georges est une grande gare de triage au sud de Paris. Badan est une grande gare de triage au sud de Lyon dont la refonte se conjuguera avec l'extension ultérieure de celle de Saint-Germain-au-Mont-d'Or, au nord de Lyon. Enfin, la reconstruction du faisceau de Dijon-Ferrigny permettra de faire disparaître la gare de triage d'Is-sur-Tille construite pendant la dernière guerre et particulièrement mal installée.

.....

Le Conseil approuve le nouveau programme quinquennal qui lui est soumis.

## 2ème programme quinquennal

### Résumé du programme (extrait)

Titre du projet	Justifications sommaires	Montant en principal	Economies annuelles à attendre de la réalisation du projet
IV/- <u>Gares de triage</u>			
1°- Villemeuve	) Suite du programme d'améli-	150 M.	6 M.
2°- Badan	) oration des tréages primai-	150 M.	8 M.
3°- Dijon-Perrigny	) res entrepris par la SNCF	150 M.	7 M.
	) Réduction des délais d'ache-		
	) minement		
	) Amélioration de la rotation:		
	) des wagons		



Nouveau programme quinquennal

Extrait des documents soumis au Conseil  
d'Administration dans sa séance du 3 septembre 1941

Améliorations des gares de triage

IV/- GARES DE TRIAGE

	Montant en principal
1° - Villeneuve .....	150 M.
2° - Badan .....	150 M.
3° - Dijon-Perrigny .....	150 M.
Total .....	450 M.

#### IV/ - GARES DE TRIAGE

##### Note justificative sommaire.

-----

L'organisation de l'acheminement des marchandises, élément essentiel de l'activité de la S.N.C.F., dépend au premier chef de l'organisation des triages et de leur répartition judicieuse.

Les progrès réalisés par l'amélioration du coefficient de rotation du matériel sont due en grande partie à la réduction du temps de stationnement des wagons dans les triages et, surtout, à la réduction du nombre d'escalas, par l'organisation de trains de grand parcours dont la constitution a nécessité la concentration du trafic sur certains triages "primaires" judicieusement choisis.

Les projets importants de création, d'extension ou de modernisation prévus par les programmes en cours permettront de réaliser de nouveaux progrès; mais la politique de rationalisation poursuivie en cette matière par la S.N.C.F. nous conduit à envisager de nouveaux projets intéressant surtout la Région Sud-Est et, pour la plupart, connexes des projets d'électrification actuellement en cours ou inscrits au présent programme.

##### 1° - Villeneuve.

C'est le triage Sud-Est de la Région Parisienne :

- il comporte 4 faisceaux distincts, dotés de voies très courtes et d'un débit très insuffisant; les échanges inévitables entre ces faisceaux occasionnent des retards sensibles dans les acheminements et font perdre de nombreuses journées-wagons; il est nécessaire d'établir un faisceau moderne, à grand débit.

##### 2° - Badan.

La Région Lyonnaise est desservie par de nombreux triages de faible capacité : St-Germain-au-Mont-d'Or, Lyon-Vaise, Guillotière, Badan.

Après une étude détaillée, nous avons décidé de concentrer ces triages en deux :

- St-Germain-au-Mont-d'Or au Nord, dont le nombre de voies sera augmenté à l'occasion de l'électrification ~~de~~ Paris-Lyon;
- Badan au Sud, qui devra être complètement reconstruit, les installations étant exigües et pratiquement inextensibles. Les travaux doivent marcher de pair avec l'électrification Lyon-Marseille.

##### 3° - Dijon-Perrigny.

Ce faisceau très ancien est devenu tout à fait insuffisant : sa reconstruction et sa modernisation permettront de supprimer le triage d'Is-sur-Tille.

-----