

**Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons particuliers**

**Internationale Union
von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer**

Rapport de gestion pour 1959

Geschäftsbericht für 1959

Rapport de gestion pour 1959

Geschäftsbericht für 1959

Table de matières

1. Introduction
2. Rapport sur l'activité de l'UIP
3. La vie interne de l'UIP

- Annexe I Comptes
Annexe II Rapport de Revision
Annexe III Liste des Membres

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort
2. Bericht über die Arbeit der UIP
3. Aus dem internen Leben der UIP

- Anlage I Jahresrechnung
Anlage II Revisorenbericht
Anlage III Mitgliederverzeichnis

Rapport de gestion de l'UIP pour 1959

1. Introduction

10 ans de UIP

Avec la publication du présent rapport annuel, l'UIP accomplit les 10 premières années de son existence. Grâce à son activité intense, ces 10 années ont, sans aucun doute, permis de réaliser des résultats importants et un progrès considérable, nous permettant d'espérer qu'aussi à l'avenir, l'UIP pourra défendre avec succès les intérêts communs de ses membres. L'UIP tient à remercier ici ses présidents précédents et tous les collaborateurs pour le travail qu'ils ont accompli.

Fondation de l'UIP

L'organisation supranationale qui avait été créée avant la guerre par des associations nationales des titulaires de wagons de particuliers, la «Fédération Internationale d'Associations des Intéressés de Wagons de Particuliers» n'a pas continué son activité après la guerre. Lorsqu'en 1949/50 l'Office Central des Transports Internationaux par Chemin de fer (Office Central) examina la question si des partenaires qualifiés de compétence internationale devaient être invités à participer à la Conférence de Revision du «Règlement international, concernant le transport des wagons de particuliers (RIP — Annexe VII de la CIM)» l'UIP, fondée grâce à l'initiative de l'Association Suisse des Propriétaires de Wagons et d'Embranchements de Particuliers, a pu représenter les intérêts des titulaires au cours des négociations concernant la revision du RIP. C'est ainsi que fut posée la première pierre pour la collaboration entre les organismes internationaux dans le domaine ferroviaire et les titulaires de wagons de particuliers, associés sur un niveau international.

Collaboration avec les organisations internationales

L'une des tâches principales de l'UIP était et sera aussi à l'avenir de développer cette collaboration, surtout dans la conviction que l'évolution rapide dans le domaine des transports soulève toujours de nouvelles questions concernant l'utilisation des wagons de particuliers, dont la solution met les organisations nationales et internationales des chemins de fer et des titulaires de wagons de particuliers en face de problèmes qui, dans l'intérêt réciproque, ne peuvent être résolus que par une étroite et franche collaboration.

Effectif des membres; effectif du parc des wagons de particuliers

Lors de sa fondation, l'UIP avait 11 membres avec un total d'environ 65 000 wagons de particuliers. Actuellement, après 10 ans, l'UIP représente 14 membres de 9 pays différents avec environ 120 000 wagons de particuliers. Ce chiffre prouve l'importance des wagons de particuliers et celle de l'UIP comme représentant international des titulaires de wagons de particuliers.

Par l'intermédiaire des associations nationales membres de l'UIP, celle-ci représente dans son secteur spécial l'industrie pétrolière et chimique, les entreprises de location de wagons, une grande partie de l'industrie minière et sidérurgique, ainsi qu'un nombre important des entreprises de l'industrie alimentaire (commerce des vins, fabrication d'huiles comestibles et de margarine, brasseries, marchandises congelées).

Geschäftsbericht der UIP für 1959

1. Vorwort

Mit der Veröffentlichung dieses Jahresberichtes kann die UIP auf die ersten 10 Jahre ihres Bestehens zurückblicken. Diese 10 Jahre umfangreicher Arbeit haben zweifellos wesentliche Erfolge und Fortschritte gebracht, die die Hoffnung rechtfertigen, daß es der UIP auch in Zukunft gelingen wird, die gemeinsamen Interessen ihrer Mitglieder wirkungsvoll zu fördern. Die UIP dankt an dieser Stelle ihren bisherigen Präsidenten und allen anderen Mitarbeitern für die von ihnen geleistete Arbeit.

10 Jahre UIP

Die lange vor dem Kriege von nationalen Verbänden der Einsteller von Privatgüterwagen geschaffene übernationale Dachorganisation, die »Internationale Vereinigung von Verbänden der Privatgüterwagen-Interessenten«, hat nach dem Kriege ihre Tätigkeit nicht fortgeführt. Als das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (Zentralamt) in den Jahren 1949/50 die Frage untersuchte, ob sachverständige Gesprächspartner internationalen Ranges zu den Konferenzen für die Revision der »Internationalen Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP = Anlage VII zur CIM)« herangezogen werden sollten, war es der Initiative des Verbandes schweizerischer Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer zu verdanken, daß die UIP gegründet wurde und die Belange der Einsteller in den Verhandlungen über die Revision des RIP vertreten konnte. Damit war der Grundstein gelegt für eine Zusammenarbeit zwischen den einschlägigen internationalen Organisationen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und den auf internationaler Ebene zusammengeschlossenen Einstellern von Privatgüterwagen.

Gründung der UIP

Die Pflege dieser Zusammenarbeit war und ist auch für die Zukunft ein besonderes Anliegen der UIP. Die UIP läßt sich dabei vor allem von der Überzeugung leiten, daß die schnelle Entwicklung auf dem Gebiete des Verkehrs immer neue Fragen für den Einsatz von Privatgüterwagen aufwirft, deren Lösung die nationalen und internationalen Organisationen der Eisenbahnen wie auch der Einsteller von Privatgüterwagen vor Probleme stellt, die sich im Interesse aller Beteiligten nur im Wege einer vertrauensvollen Zusammenarbeit und echten Partnerschaft zwischen Eisenbahnen und Einsteller lösen lassen.

*Zusammenarbeit
mit internationalen
Organisationen*

Die UIP hatte zur Zeit ihrer Gründung 11 Mitglieder mit insgesamt rd. 65 000 Privatgüterwagen. Heute, nach 10 Jahren, vertritt sie 14 Mitglieder aus 9 Ländern mit annähernd 120 000 Privatgüterwagen. Diese Zahlen beweisen die Bedeutung der Privatgüterwagen und das Gewicht der UIP als internationale Vertretung der Einsteller von Privatgüterwagen.

*Mitgliederbestand;
Bestand an Privat-
güterwagen*

Über die nationalen Mitgliedsverbände vertritt die UIP auf ihrem Spezialgebiet die Mineralölwirtschaft und die chemische Industrie; ferner Vermietunternehmen, große Teile des Bergbaus und der eisenschaffenden Industrie sowie bedeutende Teile der Nahrungsmittelindustrie (Weinhandel, Speiseöl- und Margarinefabrikation, Brauereien, Kühlgüter).

Le nombre des wagons de particuliers dans les différents pays dans lesquels les membres de l'UIP ont leur siège, ressort du tableau ci-dessous qui contient également les indications sur le pourcentage des wagons de particuliers par rapport au nombre total des wagons de marchandises à écartement normal existant auprès des différentes administrations de chemins de fer:

Pays	Nombre total des wagons de particuliers	Nombre total des wagons- réseau	Pourcentage des wagons de particuliers par rapport aux wagons-réseau
Belgique	7 510	69 010	10,9 %
Allemagne	40 236	268 788	15,0 %
France	44 980	320 940	14,0 %
Italie	8 248	123 777	6,7 %
Maroc	537	5 826	9,2 %
Pays-Bas	1 700	24 200	7,0 %
Autriche	5 390	32 765	16,5 %
Suède	4 304	45 577	9,4 %
Suisse	4 710	23 385	20,1 %
Total	117 595	914 268	12,9 %

Importance des wagons de particuliers

La moyenne des tonnages de marchandises transportées en wagons de particuliers, varie de pays en pays; mais elle est probablement supérieure à la moyenne des tonnages transportés en wagons-réseau. Il en est de même pour les recettes des chemins de fer, ce qui prouve que les transports par wagons de particuliers représentent pour les chemins de fer une bonne source de revenus.

La part assez importante des marchandises transportées en wagons de particuliers, n'est possible que grâce aux investissements de capitaux importants de la part des titulaires. Etant donné que ces wagons sont presque sans exception de construction spéciale, avec des installations spéciales, importantes et coûteuses, leur prix de revient est sensiblement supérieur à celui des wagons-réseau de construction normale. En prenant comme base la moyenne du prix de revient actuel, la valeur de remplacement des wagons de particuliers représentés par l'UIP est d'environ de 3 milliards de francs suisses. Ces investissements, dont l'importance ne devrait pas être sous-estimée, ont été pris en charge par les titulaires de wagons de particuliers à la place des chemins de fer qui, en outre, économisent les dépenses non indifférentes de l'entretien et de l'administration des wagons de particuliers, dont tous les frais sont à la charge des titulaires.

Ce qui précède fait clairement ressortir l'importance des wagons de particuliers qui donne au titulaire le droit indiscutable d'être reconnu par le Chemin de fer comme partenaire important, et ils peuvent attendre que leurs intérêts fondés seront pris en considération. Dans la lutte de concurrence actuelle entre les divers systèmes de transport, les titulaires de wagons de particuliers sont des alliés fidèles des chemins de fer et, de ce fait, ils sont disposés à participer aux efforts des chemins de fer pour la modernisation du trafic ayant pour but la réduction du coût de transport.

Développement futur

La plus grande partie des transports en wagons de particuliers est celle de l'industrie pétrolière et chimique. Dans ces deux secteurs économiques, des changements continus pouvant avoir des répercussions décisives sur les besoins des moyens de transport et par conséquent aussi pour les titulaires de wagons de particuliers, sont en cours. Les titulaires se trouvent donc dans la même situation

Die Anzahl der Privatgüterwagen in den Ländern, in denen Mitglieder der UIP ihren Sitz haben, ergibt sich aus der nachfolgenden Aufstellung; gleichzeitig ist der Prozentsatz der Privatgüterwagen im Verhältnis zur Gesamtzahl der bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen vorhandenen bahneigenen Güterwagen der Normalspur angegeben:

Land:	Gesamtzahl der Privatgüterwagen:	Gesamtzahl der bahneigenen Wagen:	Privatgüterwagen im Verhältnis zu den bahneigenen Wagen:
Belgien	7 510	69 010	10,9 %
Deutschland	40 236	268 788	15,0 %
Frankreich	44 960	320 940	14,0 %
Italien	8 248	123 777	6,7 %
Marokko	537	5 826	9,2 %
Niederlande	1 700	24 200	7,0 %
Österreich	5 390	32 765	16,5 %
Schweden	4 304	45 577	9,4 %
Schweiz	4 710	23 385	20,1 %
Gesamt	117 595	914 268	12,9 %

Die Menge der in Privatgüterwagen im Durchschnitt pro Wagen beförderten Güter ist in den einzelnen Ländern verschieden, dürfte insgesamt jedoch höher sein als die im Durchschnitt pro bahneigenen Wagen beförderte Gütermenge. Die gleiche Feststellung gilt auch für die Frachteinnahmen der Eisenbahnen, womit deutlich wird, daß der Verkehr mit Privatgüterwagen für die Eisenbahnen eine gute Einnahmequelle darstellt.

Der große Anteil der in Privatgüterwagen beförderten Güter am gesamten Schienenverkehr ist aber nur möglich, weil die Einsteller von Privatgüterwagen bedeutende Kapitalien in die Privatgüterwagen investiert haben und laufend investieren. Da die Privatgüterwagen fast ohne Ausnahmen Spezialkonstruktionen sind, sie also umfangreiche und oft sehr kostspielige Sondereinrichtungen aufweisen, liegt der Anschaffungspreis eines Privatgüterwagens erheblich höher als derjenige eines Güterwagens der Regelbauart. Unter Zugrundelegung der heutigen Durchschnittspreise ergibt sich für die von der UIP vertretenen Privatgüterwagen ein Wiederbeschaffungswert von annähernd 3 Milliarden sfrs. Diese nicht zu unterschätzenden Investitionen haben die Privatwageneinsteller den Eisenbahnen abgenommen. Darüber hinaus ersparen die Eisenbahnen aber noch die nicht unbedeutenden laufenden Aufwendungen für die Unterhaltung und Verwaltung der Privatgüterwagen, deren Kosten die Einsteller zu tragen haben.

Die vorstehenden Ausführungen lassen die Bedeutung der Privatgüterwagen klar erkennen. Diese Bedeutung gibt den Einstellern ein nicht bestreitbares Recht, von den Eisenbahnen als wichtiger Partner anerkannt zu werden und von ihnen die Berücksichtigung ihrer berechtigten Interessen zu erwarten. Die Einsteller von Privatgüterwagen sind im heutigen Konkurrenzkampf der Verkehrsträger treue Bundesgenossen der Eisenbahnen. Aus diesem Grunde sind sie auch stets bereit, weiterhin die Bemühungen der Eisenbahnen um eine Modernisierung des Verkehrs zwecks Verminderung der Transportkosten zu unterstützen.

Der Hauptanteil der Transporte in Privatgüterwagen entfällt auf die Mineralölwirtschaft und die chemische Industrie. In beiden Wirtschaftszweigen vollziehen sich ständig Wandlungen, die entscheidende Auswirkungen auf die Transportmittelanforderungen haben und damit auch für die Einsteller von Privatgüterwagen von Bedeutung sind. Die Einsteller befinden sich mit den

*Bedeutung
der Privatgüterwagen*

Künftige Entwicklung

que les chemins de fer. Tous deux doivent s'efforcer de s'adapter aux changements de la situation par des mesures appropriées. Les titulaires ne peuvent contribuer à cet effort commun qui tente à conserver ou à gagner des transports par chemin de fer que par la mise à disposition de wagons toujours plus grands et toujours plus modernes. Or, un facteur décisif permettant d'atteindre cet objectif est précisément la politique tarifaire de chemin de fer qui, dans différents pays, n'a pas encore épuisé tous les moyens pour conserver sa part au volume des transports. Dans le secteur de l'industrie chimique, le nombre croissant des marchandises entraîne la nécessité de construire des wagons spéciaux toujours mieux appropriés. En outre, le progrès technique exige constamment de nouvelles installations spéciales pour réduire ainsi les dangers auxquels sont exposés, par la nature des produits chimiques, la marchandise et le wagon.

2. Rapport sur l'activité de l'UIP

*RIP et RID
Coup d'oeil rétrospectif*

Depuis sa fondation, l'UIP a participé à toutes les conférences d'experts chargés de la revision du RIP. Depuis 1957, elle prend également part à la Commission d'Experts et aux Sous-Commissions pour la Revision du Règlement International concernant le transport de marchandises dangereuses (RID — Annexe I de la CIM). Etant donné qu'il s'agit ici de conférences gouvernementales, l'UIP n'a qu'une fonction consultative. Toutefois, l'intérêt mérité a toujours été réservé aux suggestions de l'UIP, regardant tout particulièrement les problèmes suivants:

- Redevance, dont la réglementation, toutefois, n'a pu être établie dans le cadre du RIP, mais a été réservée aux Règlements de l'Union Internationale de Chemins de Fer (UIC).
- Etablissement des dispositions concernant la responsabilité du Chemin de fer en cas d'avarie ou de perte de wagons. Renversement du fardeau de la preuve à la charge du Chemin de fer.
- Octroi d'une indemnité pour perte de jouissance, si le Chemin de fer est responsable de l'avarie du wagon de particulier.
- Admission d'une déclaration d'intérêt à la livraison pour le transport du wagon de particulier vide.
- Avis à donner au titulaire en cas d'avarie du wagon ou de son retrait de la circulation pour autre cause. Demande d'instructions de la part de l'expéditeur resp. du titulaire.
- Etablissement d'une indemnité pour dépassement du délai de livraison.
- Admission des wagons de particuliers au transport de toutes marchandises pour lesquelles ils sont appropriés, tandis qu'auparavant, ces wagons ne pouvaient transporter que des marchandises expressément admises.
- Mise au point concernant le droit de disposer des wagons de particuliers.
- Possibilité de subroger le locataire au titulaire dans certains de ses droits.
- Autorisation au Chemin de fer d'effectuer des travaux de réparation jusqu'à concurrence de 300 francs-or sans demander des instructions et sans préjuger la responsabilité, afin de permettre de rendre le wagon rapidement utilisable.

Même si dans le cadre de ces problèmes, les revendications de l'UIP n'ont pas pu être entièrement satisfaites, il faut reconnaître que la situation des titulaires, comparée à celle qui était le résultat de la dernière Conférence de Revision d'avant — guerre — Rome 1933 — s'est considérablement améliorée.

Eisenbahnen in gleicher Lage. Beide müssen bemüht bleiben, den sich ändernden Verhältnissen durch besondere Maßnahmen Rechnung zu tragen. Die Einsteller können ihren Beitrag aber nur durch Beistellung größerer und moderner Wagen leisten, um Transporte für die Schiene zu erhalten oder neu zu gewinnen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist jedoch entscheidend die Tarifpolitik der Eisenbahnen, die in verschiedenen Ländern noch nicht alle Möglichkeiten zur Erhaltung ihres Anteils am Transportaufkommen ausgeschöpft haben. Im Bereich der chemischen Industrie erfordert die steigende Zahl der Ladegüter ständig neuartige Spezialwagen. Auch zwingt der technische Fortschritt laufend, neue Sondereinrichtungen zu schaffen, um die durch die Natur der Chemiegüter bedingten Gefahren für die Ware selber sowie für den Wagen immer mehr zu verringern.

2. Bericht über die Arbeit der UIP

Die UIP hat seit ihrer Gründung an allen Konferenzen der Fachmännischen Ausschüsse für die Revision des RIP teilgenommen. Seit 1957 arbeitet sie auch im Fachmännischen Ausschuß und in dessen Unterausschüssen für die Revision der Internationalen Ordnung für die Beförderung von gefährlichen Gütern (RID = Anlage I zur CIM) mit. Da es sich hierbei um Regierungskonferenzen handelt, hat die UIP nur beratende Funktion. Ihre Anregungen haben jedoch in diesen Konferenzen stets das ihnen gebührende Interesse gefunden. Das besondere Interesse der UIP galt dabei folgenden Problemen:

*RIP und RID
Rückblick*

- Rückvergütung (Redevance), deren Regelung innerhalb des RIP allerdings nicht zu erreichen war, sondern den Vorschriften des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) vorbehalten blieb.
- Neufassung der Vorschriften für die Haftung der Eisenbahn im Falle einer Beschädigung oder eines Verlustes von Wagen. Umkehrung der Beweislast zu Lasten der Eisenbahn.
- Gewährung einer Entschädigung wegen Nutzungsausfalls im Falle der Bahnhaf tung für Beschädigung eines Privatgüterwagens.
- Zulassung der Interessendeklaration beim Transport leerer Privatgüterwagen.
- Benachrichtigung des Einstellers bei Beschädigungen und Aussetzungen aus anderem Grunde. Einholung von Anweisungen des Absenders bzw. Einstellers.
- Festsetzung einer Entschädigung wegen Lieferfristüberschreitung.
- Zulassung von Privatgüterwagen zum Transport aller Güter, für die sie geeignet sind, während sie früher nur die besonders zugelassenen Güter befördern durften.
- Klärung des Verfügungsrechtes über Privatgüterwagen.
- Möglichkeit, einen Mieter weitgehend in die Rechte des Einstellers eintreten zu lassen.
- Ermächtigung der Eisenbahn, Reparaturarbeiten bis zu einem Betrag von 300 Goldfranken ohne Anweisung und ohne Präjudiz der Haftung auszuführen, um einen beschädigten Wagen beschleunigt wieder verwendbar zu machen.

Wenn im Rahmen dieser Probleme auch nicht alle Wünsche der UIP erfüllt wurden, so kann doch festgestellt werden, daß die Situation der Einsteller sich im Verhältnis zu dem Ergebnis der letzten Revisionskonferenz aus der Vorkriegszeit (Rom 1933) erheblich gebessert hat.

En 1959, l'UIP était représentée à une Conférence du Comité d'Experts pour le RIP, à une réunion des Sous-Commissions, ainsi qu'à une réunion spéciale pour le RID. A la Conférence pour la Revision du RIP, sur proposition de l'UIP, il a été décidé de doubler les taux de l'indemnité en cas de dépassement du délai de livraison; les nouveaux taux d'indemnité seront mis en vigueur à partir du 1er juillet 1960. A la réunion spéciale, ainsi qu'à celle du Sous-Comité du RID, il a été tenté d'éclaircir la définition du »wagon-réservoir« et d'en harmoniser les dispositions relatives. En outre, à la réunion des Sous-Commissions du RID, l'UIP a de nouveau soulevé le problème des brise-flots dans les wagons-réservoirs et fit un rapport sur les résultats obtenus au cours des essais effectués par divers titulaires. Ces essais ont démontré que les brise-flots dans les wagons-réservoirs n'exercent pas l'action favorable qui, jusqu'à présent, leur a été attribuée.

Au cours de l'année 1959, l'UIP a effectué des travaux préparatoires pour les Conférences de Revision du RIP et du RID, auxquelles elle a été invitée par l'Office Central et qui aura lieu vers la fin de 1960 resp. au début de 1961.

En ce qui concerne le RIP, l'UIP a l'intention de soumettre des propositions ayant pour but d'obtenir, par une nouvelle rédaction des art. 10 (procédure) et 11 (réparations) une formule plus systématique des dispositions, en y introduisant en même-temps quelques améliorations.

Elle s'efforce ainsi à atteindre à une amélioration des dispositions concernant l'exécution des réparations par le Chemin de fer jusqu'à concurrence de 300 francs-or si le montant est suffisant pour rendre le wagon utilisable, ou si la réparation est impossible pour des raisons techniques. En outre, l'UIP a l'intention de suggérer une rédaction plus appropriée des dispositions contenues dans l'article 12, concernant l'indemnité pour le dépassement du délai de livraison et une augmentation de l'indemnité pour les wagons avec plus de 2 essieux.

Enfin, il sera proposé de rédiger les dispositions de l'article 13 (responsabilité du Chemin de fer) de sorte qu'il soit conforme à la suppression préconisée des limites max. prévues dans le cadre de l'Aide-Mémoire pour les indemnités de réparation et de perte du wagon.

Dans le cadre de revision du RID, l'UIP désire obtenir la suppression des dispositions sur les brise-flots et aborder la discussion sur divers problèmes concernant les pressions d'épreuve et ceux concernant le matériel.

Au cours de la Conférence de la Revision du RIP en 1950/51, les Représentants des Gouvernements ont suggéré l'établissement d'une Charte générale pour wagons de particuliers qui, engageant dans la même mesure le Chemin de fer et le titulaire, sous forme d'une convention internationale avec force de loi, comprendrait toutes les dispositions concernant l'immatriculation et le transport des wagons de particuliers. Cette Charte générale devrait porter à une unification des dispositions dans les divers pays.

L'UIP, de son côté, a repris cette idée de la Charte générale, en estimant toutefois qu'une solution ne devrait pas être recherchée uniquement sous forme d'une convention internationale, mais éventuellement, aussi sous forme d'un contrat bilatéral entre l'UIP et l'UIC.

Malheureusement, ce but n'a pas encore pu être atteint. La suggestion des Représentants des Gouvernements a toutefois eu pour effet que tous les problèmes en question on pu être examinés dans le cadre d'un groupe de travail commun expressément constitué à ces fins.

Im Jahre 1959 war die UIP auf einer Sitzung des Fachmännischen Ausschusses für das RIP, auf einer Sitzung der Unterausschüsse und auf einer Sondersitzung für das RID vertreten. Während auf der ersten Sitzung auf Antrag der UIP eine Verdoppelung der Entschädigungssätze im Falle der Lieferfristüberschreitung beschlossen wurde, die zum 1. Juli 1960 in Kraft treten wird, ist auf der Sondersitzung, ebenso auf der Sitzung der Unterausschüsse für das RID, der Versuch unternommen worden, den Begriff »Behälterwagen« zu klären und in den in Frage kommenden Vorschriften aufeinander abzustimmen. Auf der Sitzung der Unterausschüsse für das RID hat die UIP das Problem der Schwallbleche in Kesselwagen wieder aufgegriffen und über Ergebnisse von Versuchen aus dem Kreise der Einsteller berichtet. Diese Versuche hatten zum Ergebnis, daß die Schwallbleche in Kesselwagen nicht die ihnen bislang zugeschriebenen günstigen Wirkungen haben.

*Revision RIP und RID
1959*

Im Berichtsjahr hat die UIP ihre Vorbereitungen für die Revisionskonferenzen RID und RIP getroffen, zu denen sie vom Zentralamt eingeladen worden ist. Diese Revisionskonferenzen werden Ende 1960 bzw. Anfang 1961 stattfinden.

*Revision RIP und RID
Ausblick*

Bezüglich des RIP beabsichtigt die UIP einen Antrag einzureichen, der zum Ziele hat, die Bestimmungen über das Verfahren im Falle der Beschädigung oder des Verlustes der Wagen und deren Wiederherstellung durch eine Neufassung der Art. 10 (Verfahren) und 11 (Reparatur) systematischer zu gestalten und einzelne Verbesserungen einzufügen.

So erstrebt sie eine Verbesserung der Bestimmungen über die Ausführung von Reparaturen bis zum Betrage von 300 Goldfranken durch die Eisenbahn, wenn dieser Betrag ausreicht, den Wagen wieder verwendbar zu machen und die Reparatur den Eisenbahnen nicht aus technischen Gründen unmöglich ist. Ferner wird die UIP eine zweckmäßigere Gestaltung der im Art. 12 enthaltenen Bestimmungen über die Entschädigung bei Lieferfristüberschreitung sowie eine Erhöhung der Entschädigungssätze für Wagen mit mehr als 2 Achsen beantragen.

Schließlich soll angeregt werden, die Bestimmungen des Art. 13 (Haftung der Eisenbahnen) so zu gestalten, daß sie mit dem im Rahmen des Merkbuches »Privatwagen-Regelung« (Aide-Mémoire) angestrebten Fortfall der Höchstgrenzen für die Entschädigungsbeträge in Einklang gebracht werden.

Im Rahmen des RID sollen der Fortfall der Bestimmungen über Schwallbleche erreicht und verschiedene Probleme der Prüfdrücke und Materialvorschriften zur Diskussion gestellt werden.

Im Laufe der Revisionskonferenz für das RIP in den Jahren 1950/1951 haben Vertreter der Regierungen die Anregung ausgesprochen, eine für Eisenbahnen und Einsteller gleichmäßig verpflichtende Generalcharta für Privatwagen zu schaffen, welche in Form einer internationalen Konvention mit Gesetzeskraft alle Bestimmungen über die Einstellung und den Verkehr von Privatgüterwagen zusammenfassen sollte. Mit dieser Generalcharta sollte eine Vereinheitlichung der Bestimmungen in allen Ländern erreicht werden.

*Generalcharta
für Privatgüterwagen*

Die UIP ihrerseits übernahm die Idee der Generalcharta, sah aber deren Lösung nicht nur in Form einer internationalen Konvention, sondern auch in Form eines zweiseitigen Vertrages zwischen UIP und UIC.

Leider hat sich dieses Ziel aber noch nicht verwirklichen lassen. Die Anregung der Regierungsvertreter hatte aber immerhin den Erfolg, daß im Rahmen einer eigens zu diesem Zweck gebildeten gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP alle einschlägigen Probleme überprüft werden konnten.

*Arbeitsgruppe
UIC / UIP*

Au cours de plusieurs réunions qui ont eu lieu pendant les années de 1954 à 1957, le Groupe de travail a pu trouver diverses solutions pour les desiderata de l'UIP et élaborer sous forme de «l'Aide-Mémoire pour le régime appliqué aux wagons de particuliers» un recueil de toutes les dispositions concernant l'immatriculation et le trafic des wagons de particuliers.

Cet Aide-Mémoire, comprenant les textes des dispositions libellées à nouveau, a été mis en vigueur au 1er janvier 1958, dans le but de permettre de recueillir pendant 2 ans des expériences pour des améliorations ultérieures.

Pendant ces 2 ans, la plupart des administrations nationales de chemins de fer ont adapté dans une large mesure leurs conditions d'immatriculation aux dispositions de l'Aide-Mémoire.

Au cours de cette période d'essai, deux réunions du Groupe de travail ont eu lieu en 1958 et 1959, dédiées en premier lieu à la recherche de solutions de problèmes non encore résolus dans le cadre de l'Aide-Mémoire.

En dehors des questions de la redevance et de la responsabilité du titulaire ont été traitées la question de la limite de charge et celle des modifications aux wagons.

Concernant la limite de charge, il a pu être obtenu que pour les wagons-réservoirs et les wagons pour le transport de produits pulvérulents, l'arrondissement à la demi-tonne ou à la tonne ne serait plus exigé, de sorte que la limite de charge de nombreux wagons de ce type a pu être élevée, permettant ainsi une meilleure utilisation de la capacité de chargement. Quant aux modifications requises par le Chemin de fer à titre de sécurité d'exploitation, elles seront, en principe, à la charge du titulaire. Si les modifications entraînent des dépenses très onéreuses ou si elles se sont rendues nécessaires du fait d'une insuffisance dans la conception des normes fixées antérieurement par le Chemin de fer, des accords spéciaux entre le chemin de fer immatriculateur et le titulaire seront recherchés pour les dépenses y relatives.

Enfin, il a été convenu que l'indemnité pour la perte de jouissance sera payée à partir du premier jour au lieu du 6ème, en cas où l'immobilisation du wagon aura une durée supérieure à 14 jours.

Deux questions importantes de compétence du Groupe de travail UIC/UIP sont encore ouvertes:

la Redevance et la Responsabilité du titulaire.

Redevance

Contrairement au passé, presque tous les chemins de fer reconnaissent maintenant qu'en cas de transport en wagons de particuliers, ils ont un avantage du fait qu'ils ne doivent pas mettre les wagons à disposition et en supporter l'entretien. La plupart des chemins de fer européens accordent une redevance pour les transports en wagons de particuliers, mais malheureusement presque chaque administration applique un propre système, différent l'un de l'autre. Alors que l'UIP défend le point de vue que le montant de la redevance doit correspondre à l'économie réalisée par les chemins de fer, du fait qu'ils n'ont ni à acquérir, ni à entretenir des wagons spéciaux souvent très coûteux, pour la plupart des chemins de fer, ce sont les considérations de caractère tarifaire qui déterminent leur point de vue concernant la redevance et le montant de celle-ci par rapport aux taux des tarifs. Tout en reconnaissant la simplicité particulière de ce mode de calcul, il faut néanmoins constater qu'il n'a aucun lien logique avec l'économie des charges relatives aux wagons et que son effet ne peut être réalisé qu'exceptionnellement. Par contre, le mode de calcul appliqué notamment en France, d'après lequel le montant de la redevance dépend du

Im Laufe einer Reihe von Sitzungen, die sich über die Jahre 1954 bis 1957 erstreckten, hat die Arbeitsgruppe eine Anzahl von Lösungen für die Wünsche der UIP gefunden und darüber hinaus eine Zusammenfassung aller die Einstellung und den Verkehr betreffenden Bestimmungen in einem Merkbuch »Privatwagen-Regelung« (Aide-Mémoire) ausarbeiten können.

Dieses Merkbuch gibt die neugefaßten Bestimmungen wieder und wurde am 1. Januar 1958 mit dem Ziel in Kraft gesetzt, im Laufe von 2 Jahren Erfahrungen für weitere Verbesserungen zu sammeln.

In diesen 2 Jahren haben die einzelnen Eisenbahnverwaltungen ihre Einstellungsbedingungen im wesentlichen den Bestimmungen des Aide-Mémoire angepaßt.

Im Laufe dieser Versuchsperiode fanden im Jahre 1958 und im Berichtsjahr zwei weitere Sitzungen der Arbeitsgruppe statt, die insbesondere den noch offengebliebenen, im Rahmen des Aide-Mémoire noch nicht einvernehmlich geregelten Problemen gewidmet waren.

Außer der Frage der Rückvergütung und der Haftung des Einstellers sind Fragen der Lastgrenze und der Kosten für Änderungen am Wagen behandelt worden. Bezüglich der Lastgrenze konnte erreicht werden, daß bei Behälterwagen und Schüttgüterwagen eine Abrundung auf halbe und volle Tonnen nicht mehr verlangt wird, so daß sich die Lastgrenze zahlreicher Wagen dieser Art erhöht und damit eine bessere Auslastung möglich ist. Verlangt die Eisenbahn Änderungen an Wagen, die ausschließlich der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes dienen, sollen diese in der Regel vom Einsteller bezahlt werden. Sind diese Änderungen ungewöhnlich kostspielig oder sind sie dadurch notwendig geworden, daß sich früher einmal von der Eisenbahn verlangte Änderungen später als unzweckmäßig herausstellen, so daß erneute Änderungen notwendig werden, sollen zwischen der einstellenden Eisenbahn und dem Einsteller jeweils besondere Vereinbarungen über die Kostenlast getroffen werden. Schließlich ist man noch übereingekommen, daß die Entschädigung wegen Nutzungsausfalls nicht erst ab sechsten, sondern bereits ab ersten Tag fällig wird, wenn die Aussetzung insgesamt länger als 14 Tage gedauert hat.

Im Zuständigkeitsbereich der Arbeitsgruppe UIC/UIP sind zwei wichtige Fragen offengeblieben, nämlich

Rückvergütung und Haftung des Einstellers.

Im Gegensatz zu früheren Zeiten räumen jetzt fast alle Eisenbahnen wenigstens ein, daß sie bei der Beförderung von Privatgüterwagen einen Vorteil dadurch haben, daß ihnen die Bereitstellung und Unterhaltung der Wagen erspart wird. Die Mehrzahl der europäischen Eisenbahnen gewährt für Transporte in Privatgüterwagen eine Vergütung. Leider verfährt fast jede Eisenbahnverwaltung hierbei nach eigenen Grundsätzen. Während die UIP den Standpunkt vertritt, daß die Vergütung ihrer Höhe nach der Ersparnis entsprechen soll, die die Eisenbahnen dadurch haben, daß sie die oft besonders teuren Spezialwagen weder anzuschaffen noch zu unterhalten brauchen, verbinden die meisten Eisenbahnen die Vergütung mit frachtrechtlichen Überlegungen und bemessen die Vergütung im Zusammenhang mit der Frachthöhe. Wenn auch anzuerkennen ist, daß diese Berechnungsmethode sich durch besondere Einfachheit auszeichnet, so läßt sie doch die logische Anknüpfung an den Betrag der ersparten Aufwendungen vermissen und führt deshalb im Vergleich zu den Wagenkosten zu Zufallsergebnissen. Demgegenüber hat die besonders in Frankreich geübte Berechnungsmethode, nämlich die Anknüpfung an den Nutzungskoeffizienten des Wagens

Rückvergütung

coefficient d'utilisation du wagon et de l'intensité de son exploitation a l'avantage d'une plus grande équité. Les efforts d'uniformisation internationale dans ce domaine se heurtent, non seulement à des divergences d'opinion sur les questions de principe, mais aussi à la disparité des systèmes de calcul des frais de transport et aux différences importantes des barèmes de transport appliqués dans les différents pays.

Depuis toujours, l'UIP a revendiqué que la redevance doit être versée au titulaire, étant donné que c'est lui qui fait construire et qui entretient le wagon et à qui, en outre, incombe le risque découlant de sa responsabilité et d'un vieillissement rapide des wagons. Par contre, la plupart des administrations de chemins de fer accordent la redevance sous forme d'une réduction des frais de transport et de ce fait, ils en font bénéficier celui qui paie les frais de transport. Cette position est déterminée par diverses considérations, par ex.: que ce système est d'une application plus simple que celui du versement de la redevance au titulaire et, dans le même ordre d'idées, que la même personne qui paie les frais de transport met à disposition tant le wagon que le transport, ce qui lui donnerait le droit à la redevance. Ici également, il n'a pas encore été possible d'arriver à une uniformisation, d'autant plus que l'UIC doit laisser aux chemins de fer nationaux le soin de régler les modalités de la redevance. L'UIP de sa part continue dans ses efforts pour arriver à un règlement uniforme.

Responsabilité du titulaire

La question de savoir dans quelle mesure et dans quelles conditions le titulaire est responsable des dommages causés par son wagon est, depuis longtemps, l'objet de controverse entre l'UIC et l'UIP. Les dispositions de l'Aide-Mémoire qui se basent sur un texte du RIP en vigueur avant 1953 ne se distinguent pas par leur clarté. Elles prévoient que pour autant qu'il ne puisse prouver la faute du chemin de fer, le titulaire est tenu à supporter les dommages causés par les installations spéciales, même s'il n'y a pas de sa faute. En outre, elles contiennent un passage suivant lequel le titulaire est responsable de «tout autre fait trouvant sa cause dans l'utilisation des wagons». Certaines administrations de chemins de fer entendent interpréter cette réglementation dans le sens que le titulaire doit prendre à sa charge l'ensemble des risques d'exploitation, lorsque son wagon a provoqué un dommage et qu'il ne lui était pas possible d'apporter la preuve de la faute du chemin de fer.

Il va sans dire que le titulaire est responsable pour sa propre faute. Par contre, les titulaires sont d'avis que les risques dus aux défauts des wagons non rele- vables et non attribuables à la faute d'une des parties, sont du domaine des risques inhérents à l'exploitation de chemin de fer, pareils à ceux inhérents aux wagons-réseau. La responsabilité pour des dommages dus à «toute autre cause» ne peut et ne pourra être reconnue par l'UIP qu'en corrélation avec les installations spéciales; une énumération de certains faits précis est superflue et incompréhensible s'il y a une clause générale «toute autre cause» qui comprend ipso facto n'importe quelle cause imaginable. Une responsabilité illimitée pour n'importe quel risque est déjà anormale en soi-même. Mais si le titulaire doit être responsable pour des causes de risques sans qu'il y ait de sa faute et qui proviennent du domaine de son partenaire — chemin de fer — même l'efficacité juridique d'une telle réglementation peut être mise en doute. Il y a lieu à ce propos d'observer que les chemins de fer, lors de l'établissement des tarifs marchandises, ont déjà tenu compte des risques de dommages de toute espèce qui peuvent être causés par les wagons marchandises en général.

Jusqu'à présent, l'UIC et l'UIP n'ont pas encore pu se mettre d'accord sur une solution de la question de la responsabilité du titulaire. Elles se sont cependant

und seine Laufleistung, den Vorzug größerer Gerechtigkeit. Die auf diesem Gebiete angestrebte internationale Vereinheitlichung leidet nun, außer an Meinungsverschiedenheiten über die Grundsatzfragen, auch noch an den beträchtlichen Unterschieden der Frachtberechnungssysteme und Frachthöhen in den einzelnen Ländern.

Die UIP hat seit jeher die Forderung erhoben, die Vergütung an den Einsteller auszuschütten, weil dieser den Wagen anschafft und unterhält; ferner weil er gewisse Risiken aus seiner Haftung und aus der möglicherweise schnelleren Veraltung der Wagen zu tragen hat. Die Mehrzahl der Eisenbahnen gewährt dagegen die Vergütung in Form eines Frachtabchlages und läßt sie dem Frachtzahler zukommen. Sie läßt sich hierbei von unterschiedlichen Überlegungen leiten, z. B., daß das System des Frachtabchlages einfacher zu handhaben ist als die Ausschüttung eines Betrages an den Einsteller; desgleichen, daß die Frachtzahler den Wagen gleichzeitig mit dem Transport zur Verfügung stellen und deshalb Anspruch auf die Vergütung haben. Auch hier war es noch nicht möglich, eine Vereinheitlichung zu erzielen, zumal die UIC die Regelung der Vergütung den nationalen Eisenbahnen überlassen muß. Die UIP bleibt aber weiter bemüht, zu einheitlichen Bestimmungen zu kommen.

Die Frage, in welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen der Einsteller für Schäden einzutreten hat, die sein Wagen verursacht, ist seit längerer Zeit zwischen UIC und UIP strittig. Die Bestimmungen des Aide-Mémoire, die auf den Text des vor 1953 gültig gewesenen RIP zurückgehen, zeichnen sich nicht durch wünschenswerte Klarheit aus. Sie sehen vor, daß der Einsteller für Schäden, die auf die verschiedenen Sondereinrichtungen zurückzuführen sind, auch ohne Verschulden einzustehen hat, sofern er nicht ein Bahnverschulden beweisen kann. Ferner enthalten sie den Passus, daß er auch jeden »sonstigen Umstand, der mit der Verwendung seines Wagens ursächlich zusammenhängt«, vertreten muß. Einige Eisenbahnverwaltungen wollen diese Regelung so auslegen, daß der Einsteller das gesamte Risiko des Eisenbahnbetriebes übernehmen muß, wenn sein Wagen einen Schaden verursacht hat und es ihm nicht möglich ist, Bahnverschulden zu beweisen.

Haftung des Einstellers

Daß die Einsteller für eigenes Verschulden einzustehen bereit sind, bedarf keiner Erörterung. Sie vertreten jedoch die Auffassung, daß das Risiko aus Mängeln eines Privatgüterwagens — ausgenommen der Sondereinrichtungen —, die von keiner Seite verschuldet bzw. nicht erkennbar sind, in die Gefahrensphäre des Eisenbahnbetriebes gehört, weil derartige Mängel bei allen Eisenbahnwagen in gleicher Weise auftreten können. Die Haftung für Schäden aus »jedem sonstigen Umstand« kann und wird die UIP deshalb nur im Zusammenhang mit den Sondereinrichtungen sehen, zumal eine Aufzählung gewisser einzelner Tatbestände überflüssig und unverständlich ist, wenn die Generalklausel »jeder sonstige Umstand« jede nur denkbare Ursache einschließt. Eine der Höhe nach unbegrenzte Gefährdungshaftung an sich ist schon ungewöhnlich. Wenn aber der Einsteller ohne Verschulden für Gefahrenquellen einstehen soll, die aus dem Bereich seines Vertragspartners hervorgehen, ergeben sich sogar Zweifel hinsichtlich der Rechtsbeständigkeit einer solchen Regelung. Besonders zu beachten ist in diesem Zusammenhang noch, daß die Eisenbahnen das Risiko der von Güterwagen verursachten Schadensfälle bereits bei der Bemessung der Frachten mit berücksichtigt haben.

UIC und UIP haben in der Frage der Einstellerhaftung noch keine Übereinstimmung erzielen können. Sie haben aber vorgesehen, ohne Klärung der Rechtsfrage einen Kompromiß zu schließen, nach dem der Einsteller grundsätzlich von jedem

entendues, sans toutefois que soit éclaircie la question de droit, sur la conclusion d'une solution de compromis, selon laquelle le titulaire — en principe — devrait être déchargé de toute demande d'indemnité. Cet accord serait obligatoire pour tous les titulaires et établirait le paiement d'une taxe annuelle dont le montant serait encore à définir.

En conclusion, on peut constater que plusieurs administrations de chemins de fer ont inséré dans les conditions nationales d'immatriculation des dispositions suivant lesquelles la responsabilité du titulaire, par rapport au point de vue soutenu par l'UIC, se trouve considérablement réduite.

*Revision de
l'Aide-Mémoire*

Après l'écoulement de la période d'essai de 2 ans, une revision de l'Aide-Mémoire est prévue et les négociations seront reprises en mai 1960.

Pour cette revision, l'UIP a préparé un certain nombre de propositions, parmi lesquelles, à part celles concernant des modifications d'ordre rédactionnel, des propositions identiques à celles faites pour la revision du RIP. Il est prévu, en outre, de demander que les dispositions de l'Aide-Mémoire devront être applicables aussi bien en trafic international qu'en trafic intérieur, étant entendu par ce dernier aussi bien le trafic dans le pays du chemin de fer immatriculateur que celui dans le pays du chemin de fer utilisateur. En trafic intérieur, les dispositions seraient valables pour autant qu'elles soient compatibles avec le droit national.

L'UIP s'efforce d'obtenir que les réparations et les revisions courantes puissent être effectuées aussi sans l'accord formel préalable du chemin de fer immatriculateur dans les ateliers de l'administration utilisante ou dans les ateliers agréés par cette dernière. En plus, il sera proposé que les pièces détachées nécessaires aux modifications exigées par le chemin de fer soient transportées gratuitement aux ateliers.

Selon les dispositions actuellement en vigueur, le titulaire doit payer, en cas de retrait de la circulation du wagon vide, les frais pour le parcours depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt, bien que souvent, il ne fasse pas partie du contrat de transport; l'UIP a estimé équitable que le titulaire, dans ce cas, n'ait à payer que les frais de transport nécessités pour l'acheminement aux ateliers.

En outre, l'UIP demandera la suppression des limites de l'indemnité actuellement prévues en cas d'avarie ou de perte du wagon, lorsque le chemin de fer est responsable. Selon l'avis de l'UIP, ces limites ne sont pas justifiées; elles sont dépassées par l'évolution technique, étant donné que par la spécialisation progressive et par l'augmentation des charges utiles des wagons, les prix de revient des wagons de particuliers ont considérablement augmenté.

*Contrat d'immatriculation
international*

L'UIP maintient son but d'arriver à une réglementation supranationale et obligatoire. Par conséquent, elle a suggéré comme un prochain pas la création d'un contrat d'immatriculation international. Ce contrat devrait engager tous les chemins de fer en question et tous les titulaires dans la même mesure et devrait être mis en vigueur sur la base d'un accord entre l'UIC et l'UIP. Avec un tel accord, l'UIP espère faire un pas en avant pour l'uniformisation du traitement des wagons de particuliers.

Innovations techniques

A plusieurs reprises, l'UIP a dû constater que les Chemins de fer — par ex. au sein de l'Union Internationale des wagons de marchandises — prennent des décisions qui entraînent pour le titulaire des charges financières considérables. Les titulaires ayant été souvent surpris par ces innovations, l'UIP a demandé

Anspruch freigestellt wird. Die Vereinbarung soll für alle Einsteller verbindlich sein und die Zahlung einer jährlichen Gebühr vorsehen, über deren Höhe noch verhandelt werden muß. Es bleibt noch festzustellen, daß mehrere Eisenbahnverwaltungen in ihre nationalen Einstellungsbedingungen Bestimmungen aufgenommen haben, durch die die Haftung des Einstellers im Verhältnis zu dem von der UIC eingenommenen Standpunkt für die Einsteller erheblich abgeschwächt ist.

Nach Ablauf der zweijährigen Untersuchungsfrist ist eine Revision des Aide-Mémoire vorgesehen. Die Revisionsverhandlungen sollen im Mai 1960 aufgenommen werden.

*Revision des Merkbuches
»Privatwagen-Regelung«
(Aide-Mémoire)*

Die UIP hat für die Verhandlungen über die Revision des Aide-Mémoire eine Anzahl Vorschläge ausgearbeitet. Abgesehen von redaktionellen Änderungen sollen die gleichen Anträge gestellt werden wie für die Revision des RIP. Außerdem ist vorgesehen, daß die Bestimmungen des Aide-Mémoire in gleicher Weise sowohl für den internationalen Verkehr als auch für den Binnenverkehr gelten sollen, wobei unter Binnenverkehr der Verkehr im Lande der einstellenden sowie im Lande der benutzenden Eisenbahn zu verstehen ist. Im Falle des Binnenverkehrs sollen die Bestimmungen nur insoweit gelten, als sie mit dem nationalen Recht vereinbar sind.

Die UIP erstrebt ferner die Möglichkeit, Reparaturen und die laufende Unterhaltung auch ohne ausdrückliche Zustimmung der einstellenden Eisenbahn in den Werkstätten der benutzenden Verwaltung oder in von dieser zugelassenen Privat-Werkstätten ausführen zu lassen. Sie wird ferner anregen, daß auch diejenigen Bestandteile kostenlos zur Werkstatt befördert werden, die für von den Eisenbahnen verlangten Änderungen benötigt werden.

Während bei der Aussetzung leerer Wagen der Einsteller nach den bisherigen Bestimmungen auch die Frachten für die Fahrt vom Versandbahnhof bis zum Aussetzungsbahnhof bezahlen mußte, obwohl er häufig gar nicht Partner des Beförderungsvertrages ist, hält die UIP es für angemessen, daß der Einsteller nur die durch die Werkstattläufe entstehenden zusätzlichen Frachten zu zahlen braucht.

Außerdem wird die UIP dafür eintreten, daß die bisher vorgesehenen Beschränkungen der Entschädigungsbeträge im Falle einer Bahnhaftung für Beschädigung oder Verlust von Wagen abgeschafft werden. Diese Beschränkungen sind nach Ansicht der UIP nicht gerechtfertigt; sie sind auch durch die technische Entwicklung überholt, denn infolge der fortschreitenden Spezialisierung und Erhöhung der Tragfähigkeit sind die Anschaffungskosten der Privatgüterwagen beträchtlich gestiegen.

Die UIP hat unverändert das Ziel, zu einer übernationalen und verpflichtenden Regelung zu gelangen. Sie sieht den nächsten Schritt in der Schaffung eines internationalen Einstellungsvertrages. Dieser soll für alle in Frage kommenden Eisenbahnverwaltungen und für alle Einsteller in gleicher Weise verbindlich sein und auf Grund einer Vereinbarung zwischen UIC und UIP in Kraft gesetzt werden. Die UIP hofft, dadurch einen Schritt auf dem Wege zu einer Vereinheitlichung der Behandlung der Privatgüterwagen voranzukommen.

*Internationaler
Einstellungsvertrag*

Verschiedentlich hat die UIP feststellen müssen, daß die Eisenbahnen — beispielsweise im Internationalen Güterwagenverband — Entscheidungen treffen, durch die den Einstellern im Ergebnis finanzielle Lasten auferlegt werden. Da die Einsteller häufig durch diese Neuerungen überrascht wurden, hat die UIP

Technische Neuerungen

qu'il lui soit donné l'occasion de prendre position à de telles innovations, avant qu'elles soient décidées définitivement. L'UIP se propose d'obtenir que les dispositions qui sont prises en général dans des organismes techniques soient examinées aussi du point de vue économique et qu'à cet effet, son point de vue soit pris en considération.

L'UIP reconnaît avec gratitude d'avoir été informée, notamment ces derniers temps, de la part de l'UIC, sur plusieurs mesures techniques envisagées. A ce propos, il faut souligner tout particulièrement la demande envisagée par les Chemins de fer qu'à partir de 1970, tous les wagons destinés au trafic international devront être adaptés à une vitesse de 80 km/h. — Cette demande aura comme conséquence des charges financières très considérables, étant donné que, par ex., elle nécessite dans différents pays la très coûteuse application d'essieux avec boîtes à roulement aux wagons affectés au trafic international. En outre, l'UIC a informé l'UIP de l'intention des Commissions gouvernementales compétentes de modifier dans le cadre de la Revision de «l'Unité Technique dans le domaine ferroviaire» les prescriptions concernant l'écartement des essieux. Il en résultera entr'autres qu'au début de 1961 déjà, tous les wagons ayant un écartement d'essieux inférieur à 3,50 m. ne seront plus admis au trafic international. L'UIP a attiré l'attention de l'UIC sur le fait que cette modification dans un si court délai, risque d'entraîner de graves répercussions économiques, notamment en France. Il a, par conséquent, été proposé de prolonger la période transitoire.

Dans l'ensemble, l'UIP a toutes les raisons d'être satisfaite du travail accompli jusqu'à présent qui, d'ailleurs, a été facilité du fait que ses partenaires ont fait preuve de bonne volonté lors des négociations. Elle estime d'une importance primordiale d'entretenir le plus possible les contacts avec l'Office Central de Transports Internationaux par Chemins de Fer, avec l'Union Internationale de Chemins de Fer et d'autres organismes supranationaux et nationaux s'occupant des questions de transport, ainsi qu'avec les Administrations de Chemins de Fer nationales.

3. L'activité interne de l'UIP

Assemblée générale

L'UIP a tenu sa dernière Assemblée annuelle le 22 mai 1959 à Blois (France). A l'exception de la Svenska Privatvagnföreningen, tous les membres étaient représentés et ont approuvé le Rapport annuel de Gestion, ainsi que les Comptes pour l'année 1958, en donnant décharge aux Organes de l'UIP.

Le mandat des Reviseurs des comptes a été confié de nouveau aux Reviseurs de l'Association suisse.

Comité Directeur

Les Membres de l'Union ont désigné les représentants suivants pour le Comité Directeur:

pour la Belgique	Monsieur Stoclet
pour l'Allemagne	Monsieur Körfggen
pour la France	Monsieur Lagardelle
pour la Hollande	Monsieur Dr. Greebe
pour l'Italie	Monsieur Dr. Rassini
pour l'Autriche	Monsieur Dr. Metzger
pour la Suède	vacant
pour la Suisse	Monsieur Kesselring

Le Comité Directeur s'est réuni deux fois en 1959. Au cours de la première réunion, il a approuvé entr'autres le Règlement intérieur qui lui a été proposé par le Comité de Gérance.

gefordert, daß ihr Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben wird, bevor derartige Neuerungen festgelegt werden. Die UIP will hierdurch erreichen, daß die in der Regel in technischen Gremien zu treffenden Entscheidungen auch von der wirtschaftlichen Seite aus behandelt werden und die entscheidenden Gremien die Gesichtspunkte der UIP berücksichtigen können.

Die UIP hat es dankbar begrüßt, gerade in jüngster Zeit von der UIC über mehrere beabsichtigte technische Maßnahmen unterrichtet worden zu sein. Hierbei ist besonders bemerkenswert die beabsichtigte Forderung der Eisenbahnen, daß ab 1970 alle für den internationalen Verkehr bestimmten Wagen für eine Geschwindigkeit von 80 km/h geeignet sein müssen. Diese Forderung hat in verschiedenen Ländern nicht unerhebliche finanzielle Aufwendungen zu Folge. Beispielsweise bedingt sie in einigen Ländern die überaus kostspielige Umrüstung der für den internationalen Verkehr vorgesehenen vorhandenen Wagen auf Rollenlagerradsätze. Ferner hat die UIC die UIP von der Absicht der zuständigen Regierungskommissionen unterrichtet, im Rahmen der Revision der Technischen Einheit im Eisenbahnwesen (TE) die Vorschriften über Achsstände zu ändern. Danach würden u. a. bereits Anfang 1961 alle Wagen mit einem Achsstand von weniger als 3,50 m die Eignung für den internationalen Verkehr verlieren. Die UIP hat die UIC darauf hingewiesen, daß diese kurzfristige Änderung schwerwiegende wirtschaftliche Folgen haben kann, insbesondere in Frankreich. Sie hat deshalb angeregt, die Übergangszeit zu verlängern.

Insgesamt gesehen hat die UIP allen Anlaß, mit Zufriedenheit auf die bislang geleistete Arbeit zurückzublicken, die aber auch dadurch gefördert worden ist, daß bei ihren Gesprächspartnern guter Wille festzustellen war. Von besonderer Bedeutung erscheint es ihr, im Interesse der künftigen Arbeit den Kontakt mit dem Zentralamt, mit der UIC sowie anderen, mit Verkehrsfragen befaßten internationalen Gremien sowie den nationalen Eisenbahnverwaltungen nach bestem Vermögen zu pflegen.

3. Aus dem internen Leben der UIP

Die UIP hat ihre letzte Generalversammlung am 22. Mai 1959 in Blois (Frankreich) abgehalten. Außer der Svenska Privatvagnföreningen waren alle Mitglieder vertreten. Sie genehmigten den Jahresbericht und die Kassenabrechnung für das Jahr 1958 und entlasteten die Organe der UIP.

Generalversammlung

Das Mandat der Kontrollstelle wurde abermals den Rechnungsprüfern des schweizerischen Verbandes übertragen.

Die Mitglieder haben in der Jahresversammlung folgende Vertreter für das Direktionskomitee benannt:

Direktionskomitee

für Belgien: Herrn Stoclet
für Deutschland: Herrn Körfggen
für Frankreich: Herrn Lagardelle
für Holland: Herrn Dr. Greebe
für Italien: Herrn Dr. Rassini
für Österreich: Herrn Dr. Metzger
für Schweden: nicht besetzt
für Schweiz: Herrn Kesselring

Das Direktionskomitee ist im Jahre 1959 zweimal zusammengetreten. Auf seiner ersten Sitzung hat es u. a. das Geschäftsreglement, das ihm vom Geschäftsführenden Ausschuß vorgelegt worden war, genehmigt.

Présidence

Le mandat de Monsieur Stoclet étant expiré conformément aux statuts, l'Assemblée a nommé à l'unanimité Monsieur Körfgén comme nouveau Président pour les 3 prochaines années. Monsieur Körfgén a remercié au nom de l'UIP le Président démissionnaire, Monsieur Stoclet, pour le précieux travail qu'il a accompli pendant la période de son mandat. Comme Vice-Présidents ont été élus Messieurs Lagardelle et Dr. Rassini.

Comité de Gérance

Le Comité de Gérance a tenu trois réunions, au cours desquelles ont été traitées des questions administratives et techniques et les directives pour les travaux du Groupe de travail pour l'Aide-Mémoire et pour la Revision du RIP et du RID.

Pour le Comité Directeur

signé: Körfgén
(Président)

signé: Kesselring
(Secrétaire)

Nachdem die Amtsdauer des Herrn Stoclet in Übereinstimmung mit der Satzung abgelaufen war, hat die Generalversammlung Herrn Körfgn einstimmig zum neuen Präsidenten für die nächsten 3 Jahre gewählt. Herr Körfgn sprach dem aus dem Amt des Präsidenten scheidenden Herrn Stoclet den Dank der UIP für seine erfolgreiche Arbeit während seiner Amtsperiode aus. Zu Vizepräsidenten wurden die Herren Lagardelle und Dr. Rassini gewählt.

Präsidium

Der Geschäftsführende Ausschuß hat drei Sitzungen abgehalten, auf denen neben Fragen administrativer und technischer Natur Richtlinien für die Arbeit der Arbeitsgruppe »Aide-Mémoire« und für die Revision des RIP und des RID erarbeitet wurden.

*Geschäftsführender
Ausschuß*

Für das Direktionskomitee:

gez. Körfgn
(Präsident)

gez. Kesselring
(Sekretär)

Recettes

	fr.
Cotisation Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien	644.—
Cotisation Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Frankfurt	2 588.—
Cotisation Société Lomatfer, Bruxelles	304.—
Cotisation Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano	824.—
Cotisation Algemene Verladers-en Eigen Vervoerders Organisatie, Den Haag	722.—
Cotisation Fédération des Industries Belges, Bruxelles	592.—
Cotisation Association française des wagons particuliers, Paris	2 492.—
Cotisation Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatwagen- besitzer, Solothurn	686.—
Cotisation Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	746.—
Intérêt sur livret d'épargne de la banque populaire à Solothurn	143.60
	<u>9 741.60</u>
Cotisation encore dûe	524.—
	<u>10 265.60</u>

Dépenses

Honoraires, jetons de présence, frais de représentation et de bureau, impôts, téléphones et ports	10 391.65
Frais de banque	1.40
	<u>10 393.05</u>

Bilan

Solde au 1 janvier 1959	6 309.20
Recettes en 1959	9 741.60
	<u>16 050.80</u>
Dépenses	10 393.05
Solde sur livret d'épargne	5 657.75
Cotisation encore dûe	524.—
	<u>6 181.75</u>

Jahresrechnung

Anlage I

Einnahmen	Fr.
Beitrag Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien	644.—
Beitrag Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Frankfurt ..	2 588.—
Beitrag Société Lomatfer, Bruxelles	304.—
Beitrag Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano	824.—
Beitrag Algemene Verladere en Eigen Vervoerders Organisatie, den Haag	722.—
Beitrag Fédération des Industries Belges, Bruxelles	592.—
Beitrag Association française des wagons particuliers, Paris	2 492.—
Beitrag Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüter- wagenbesitzer, Solothurn	686,—
Beitrag Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	746.—
Zinsgutschrift auf Sparheft bei der Schweiz. Volksbank Solothurn	143.60
	<u>9 741.60</u>
Ausstehender Jahresbeitrag	524.—
	<u>10 265.60</u>
 Ausgaben	
Honorare, Sitzungsgelder, Repräsentations- und Bürokosten, Steuern, Telefon und Porti	10 391.65
Bankspesen	1.40
	<u>10 393.05</u>
 Bilanz	
Saldo per 1. Januar 1959	6 309.20
Einnahmen 1959	9 741.60
	<u>16 050.80</u>
Ausgaben 1959	10 393.05
Saldo laut Sparheft	5 657.75
Ausstehender Beitrag	524.—
	<u>6 181.75</u>

En leur qualité de commissaires aux comptes de l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements et de wagons de particuliers les soussignés ont été chargés de vérifier aussi les comptes de l'UIP de l'année 1959. Nous présentons à ce sujet le rapport suivant:

Nous avons contrôlé toutes les écritures concernant les recettes et les dépenses dans le journal dûment tenu et nous avons trouvé plein accord avec les pièces justificatives. Celles-ci ont été soumises pour autant que possible à un contrôle matériel lequel a prouvé leur exactitude.

Avec fr. 9 741.60 de recettes et fr. 10 393.05 de dépenses il résulte un excédent des dépenses de **fr. 651.45**. En conformité avec ce montant de dépenses supplémentaires le solde actif de l'année précédente de fr. 6 309.20 s'est diminué au 31 décembre 1959 à **fr. 5 657.75**. Celui-ci figure comme tel sur le livre d'épargne de la Banque Populaire Suisse à Soleure.

Pour raison d'ordre il soit ajouté, que la cotisation annuelle d'un membre pour 1959 de fr. 524.— est encore ouverte et que ce montant n'est pas activé dans l'état du solde actif mentionné ci-dessus.

Nous proposons d'approuver les comptes de l'année 1959 donnant quittus au trésorier.

Les commissaires aux comptes:

sig. O. Eicher

sig. M. Studer

Zurich/Bâle, 17 mars 1960

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns auch die Jahresrechnung pro 1959 Ihrer Union zur Prüfung vorgelegt worden, über deren Ergebnis erstatten wir Ihnen hiermit Bericht:

Sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten im ordnungsgemäß geführten Kassabuch wurden an Hand der vollständig vorhandenen Belege geprüft und sie mit diesen in Übereinstimmung befunden. Die Belege selbst wurden, soweit möglich, der materiellen und rechnerischen Kontrolle unterzogen, die ihre Richtigkeit ergeben hat.

Die Jahresrechnung pro 1959 weist bei Fr. 9 741.60 Einnahmen und Fr. 10 393,05 Ausgaben einen Ausgaben-Überschuß von **Fr. 651.45** aus. Um diesen Betrag der Mehrausgaben hat sich der Vermögensbestand der letztjährigen Rechnung von Fr. 6 309.20 auf **Fr. 5 657.75** per 31. Dezember 1959 vermindert. Auf diesen Zeitpunkt wird der letztgenannte Betrag durch das vorgelegte Sparheft der Schweizerischen Volksbank in Solothurn als vorhanden ausgewiesen.

Ordnungshalber wird angemerkt, daß der Jahresbeitrag pro 1959 von Fr. 524.— eines Unions-Mitgliedes noch aussteht und im obenerwähnten Vermögensbestande nicht aktiviert ist.

Wir beantragen Genehmigung der Jahresrechnung pro 1959 unter Décharge-Erteilung an den Kassier.

Die Revisoren:

sig. O. Eicher

sig. M. Studer

Zürich/Basel, 17. März 1960

Liste des Membres

Belgique

»Lomatfer«, Union Professionnelle des Loueurs
de matériel de chemin de fer, 1 rue Jacques de
Lalaing, Bruxelles

Fédération des Industries Belges, Bruxelles

Allemagne

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten
Schumannstraße 34a, Frankfurt/Main

France

Chambre Syndicale des Wagons Industriels
163, rue St-Honoré, Paris 1

Chambre Syndicale des Wagons de Grande
Capacité, 7, rue de Madrid, Paris 8

Groupement des Exploitants de Wagons Réservoirs
69, rue La Boétie, Paris 8

Syndicat National des Propriétaires de Wagons
Réservoirs de France
16, Place Malesherbes, Paris 17

Hollande

Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders
Organisatie, 162 Stadhouderslaan, s'Gravenhage

Italie

Associazione Proprietari di Carri Privati
7 via Dante, Milano

Maroc

Association Professionnelle des Wagons de
Particuliers du Maroc
Bd. de la Liberté, Casablanca

Autriche

Verband der Privatgüterwagen-Interessenten
Opernring 7, Wien I

Suède

Svenska Privatvagnföreningen
Västra Trädgardsgatan 9, Stockholm

Suisse

Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und
Privatgüterwagen-Besitzer, Soleure

Association Suisse de Propriétaires de Wagons-
Réservoirs, 3, Place du Molard, Genève

Mitgliederverzeichnis

Belgien

»Lomatfer«, Union Professionnelle des Loueurs
de matériel de chemin de fer, 1 rue Jacques de
Lalaing, Bruxelles

Fédération des Industries Belges, Bruxelles

Deutschland

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten
Schumannstraße 34a, Frankfurt/Main

Frankreich

Chambre Syndicale des Wagons Industriels
163, rue St-Honoré, Paris 1

Chambre Syndicale des Wagons de Grande
Capacité, 7, rue de Madrid, Paris 8

Groupement des Exploitants de Wagons Réservoirs
69, rue La Boétie, Paris 8

Syndicat National des Propriétaires de Wagons
Réservoirs de France
16, Place Malesherbes, Paris 17

Holland

Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders
Organisatie, 162 Stadhouderslaan, s'Gravenhage

Italien

Associazione Proprietari di Carri Privati
7 via Dante, Milano

Marokko

Association Professionnelle des Wagons de
Particuliers du Maroc
Bd. de la Liberté, Casablanca

Österreich

Verband der Privatgüterwagen-Interessenten
Opernring 7, Wien I

Schweden

Svenska Privatvagnföreningen
Västra Trädgardsgatan 9, Stockholm

Schweiz

Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und
Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn

Association Suisse de Propriétaires de Wagons-
Réservoirs, 3, Place du Molard, Genf