

UIP

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

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

Rapport de gestion pour 1960

Geschäftsbericht für 1960

UIP

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

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

Rapport de gestion pour 1960

Geschäftsbericht für 1960

Table des 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 Révision

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 1960

1. Introduction

1960 a été l'année du 10ème anniversaire de l'UIP. Dans le rapport de gestion pour 1959, cet événement a donné l'occasion de faire, dans le cadre du rapport annuel, un grand tour d'horizon de l'activité de l'UIP pendant les dix années de son existence après la guerre.

Le rapport de gestion pour 1960 s'occupera donc uniquement du travail durant cette année-là et des problèmes essentiels des futurs travaux.

Nous constatons un développement normal et continu pendant l'année 1960. Les transports en wagons de particuliers ont augmentés dans la plupart des pays, aussi bien en ce qui concerne le trafic national que le trafic international. Dans certains pays, le parc des wagons de particuliers a été pratiquement utilisé à 100 %. Ce développement a été conditionné par la situation économique très favorable et, surtout, par l'augmentation de capacité dans l'industrie pétrolière et chimique. Les efforts des titulaires pour moderniser leurs parcs ont également joué un rôle prépondérant dans ce développement. Ces efforts touchaient surtout deux domaines; d'une part, les améliorations techniques apportées aux wagons et qui ont été appuyées par les Chemins de fer par souci de concurrence avec les autres moyens de transport; d'autre part, la capacité de charge utile de nombreux wagons a été augmentée, respectivement de vieux wagons et ceux de petite capacité ont été retirés et remplacés par des wagons d'une plus grande capacité de chargement. Ces mesures qui ont occasionné encore de considérables dépenses permettent à l'usager d'utiliser les wagons d'une manière plus économique.

L'UIP a pu recueillir des informations intéressantes sur le rôle des wagons particuliers dans le trafic ferroviaire dans les statistiques internationales et, particulièrement, dans les « Bulletins annuels de statistiques de transports européens (1954—1959) » édités par le Bureau des Nations Unies à Genève. Selon ces indications, dans les pays européens dans lesquels l'UIP a des membres, comme

la Belgique	l'Italie	l'Espagne
l'Allemagne	les Pays-Bas	la Suède
la France	l'Autriche	la Suisse

pendant les années 1954—1959,

le nombre des wagons réseau s'est élevé de 0,48 %
et celui des wagons de particuliers de 23,63 %.

L'entière capacité de charge utile des wagons appartenant aux chemins de fer était en 1959 environ 21 millions de tonnes, c'est-à-dire 21,39 t. par wagon, tandis que celle des wagons de particuliers était environ 3,1 millions de tonnes, c'est-à-dire 22,66 t. par wagon.

Geschäftsbericht der UIP für 1960

1. Vorwort

Das Jahr 1960 stand im Zeichen des zehnjährigen Bestehens der UIP. Dieses Jubiläum hat Anlaß dazu gegeben, im Geschäftsbericht für 1959 neben der Berichterstattung über die laufende Arbeit einen umfassenden Überblick über die Arbeit der UIP in den ersten zehn Jahren ihres Bestehens nach dem Kriege zu geben. Der Geschäftsbericht für 1960 befaßt sich demgegenüber mit der Arbeit im Berichtsjahr und wesentlichen Problemen der künftigen Arbeit.

Im Berichtsjahr ist eine normale und stetige Entwicklung zu verzeichnen. Der Verkehr mit Privatgüterwagen ist in den meisten Ländern im nationalen wie im internationalen Verkehr weiter gestiegen. Im einzelnen war der gesamte Privatwagenpark praktisch voll ausgenutzt. Diese Entwicklung war weitgehend durch die günstige Wirtschaftslage, insbesondere durch die Kapazitätsausweitung innerhalb der Mineralölwirtschaft und der chemischen Industrie bedingt. Sie wurde aber auch durch die Anstrengungen der Einsteller, ihre Wagenparks zu modernisieren, erheblich gefördert. Diese Anstrengungen lagen insbesondere auf zwei Gebieten. Einerseits wurden weitere technische Verbesserungen an den Wagen ausgeführt, durch die die Bemühungen der Eisenbahnen, ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern zu erhöhen, unterstützt wurden. Andererseits wurde im Berichtsjahr die Tragfähigkeit zahlreicher Wagen erhöht bzw. wurden alte Wagen und solche mit zu geringer Tragfähigkeit ausgemustert und durch Wagen mit höherer Tragfähigkeit ersetzt. Diese Maßnahmen, die wiederum erhebliche finanzielle Aufwendungen erforderten, gestatten dem Benutzer, die Wagen frachtgünstiger zu verwenden.

*Entwicklung des Verkehrs
mit Privatgüterwagen*

Interessante Aufschlüsse über die Rolle der Privatgüterwagen im Eisenbahnverkehr ergeben Zahlen, die die UIP verschiedenen internationalen Statistiken, insbesondere den «Bulletins annuels de statistiques de transports européens (1954—1959)», herausgegeben von dem Büro der Vereinten Nationen, Genf, entnommen hat.

Statistische Angaben

Danach hat sich in den europäischen Ländern, in denen die UIP Mitglieder hat, nämlich

Belgien,	Italien,	Spanien,
Deutschland,	Niederlande,	Schweden und der
Frankreich,	Österreich,	Schweiz.

in den Jahren 1954—1959

die Anzahl der bahneigenen Wagen um 0,48 %

und die Anzahl der Privatgüterwagen um 23,63 %

erhöht.

Die Gesamttragfähigkeit

der bahneigenen Wagen betrug 1959 rund 21,0 Mill. t bzw. 21,39 t je Wagen,

diejenige der Privatgüterwagen betrug rund 3,1 Mill. t bzw. 22,66 t je Wagen.

Les chiffres précédents ne donnent naturellement qu'une impression générale. La situation varie selon les pays. Ainsi, la capacité moyenne de chargement des wagons appartenant aux chemins de fer oscille

entre l'Espagne avec 14,92 t. et les Pays-Bas avec 24,35 t.

et des wagons de particuliers

entre l'Espagne avec 19,35 t. et la Belgique avec 27,86 t.

Par le retrait des wagons à petite capacité de chargement et la construction de grands wagons, la capacité moyenne de chargement s'est élevée dans la plupart des pays.

Le total des wagons de réseau et des wagons de particuliers dans les pays-membres de l'UIP donne au 31. 12. 1960 les chiffres suivants:

Pays	Nombre total des wagons de particuliers *)	Nombre total des wagons réseau	Pourcentage des wagons de particuliers par rapport aux wagons réseau
Belgique	7 523	66 474	11,3 %
Allemagne	41 122	267 181	15,4 %
France	49 661	325 000	15,3 %
Italie	9 109	126 000	7,2 %
Maroc	524	5 700	9,2 %
Pays-Bas	1 700	23 534	7,2 %
Autriche	5 237	32 941	15,9 %
Suède	4 352	45 947	9,5 %
Suisse	4 742	23 497	20,2 %
Espagne	13 396	74 631	17,9 %
Total	137 366	990 905	13,9 %

Total au 31 décembre 1959 (sans l'Espagne):

117 595	914 268	12,9 %
---------	---------	--------

Rendement des wagons de particuliers

Le rendement des wagons de particuliers, calculé sur la moyenne par wagon, est plus élevé que celui des wagons réseau. Cet état de choses apparaît surtout en France où 40 % des marchandises expédiées par wagons complets est transporté par wagons particuliers, bien que la part des wagons particuliers par rapport au nombre total des wagons SNCF (wagons réseau plus wagons de particuliers) ne soit que de 13 %.

Des calculs faits en Allemagne ont démontré que la capacité tonne/km moyenne par wagon de particuliers est de 20 % plus élevée que la capacité tonne/km moyenne par wagon réseau. Il est probable que la situation est pareille dans d'autres pays.

La capacité et le rendement des parcs de wagons de particuliers apparaissent clairement en comparaison avec les bateaux citernes de la navigation fluviale. Un aperçu concernant les pays européens, membres de l'UIP (sauf l'Espagne) montre les chiffres suivants au début de l'année 1959:

Capacité de charge utile de wagons de particuliers 2 874 650 t.
Capacité de charge utile de bateaux citernes 1 394 246 t.

*) non compris les wagons particuliers que le titulaire a loué des chemins de fer.

Die vorstehend genannten Zahlen lassen naturgemäß nur einen Gesamteindruck entstehen. In den einzelnen Ländern liegen die Verhältnisse recht verschieden. So schwankt die durchschnittliche Tragfähigkeit bei den bahneigenen Güterwagen

zwischen Spanien mit 14,92 t und den Niederlanden mit 24,35 t sowie bei den Privatgüterwagen

zwischen Spanien mit 19,35 t und Belgien mit 27,86 t. Durch die Ausmusterung von Wagen mit geringer Tragfähigkeit und den Neubau großräumiger Wagen hat sich die durchschnittliche Tragfähigkeit in den meisten Ländern erhöht.

Die Gesamtzahl der bahneigenen und privaten Güterwagen hatte in den Ländern, in denen die UIP Mitglieder hat, am 31. Dezember 1960 folgenden Stand:

Land:	Gesamtzahl der Privatgüterwagen*):	Gesamtzahl der bahneigenen Wagen:	Privatgüterwagen im Verhältnis zu den bahneigenen Wagen:
Belgien	7 523	66 474	11,3 %
Deutschland	41 122	267 181	15,4 %
Frankreich	49 661	325 000	15,3 %
Italien	9 109	126 000	7,2 %
Marokko	524	5 700	9,2 %
Niederlande	1 700	23 534	7,2 %
Österreich	5 237	32 941	15,9 %
Schweden	4 352	45 947	9,5 %
Schweiz	4 742	23 497	20,2 %
Spanien	13 396	74 631	17,9 %
Insgesamt	137 366	990 905	13,9 %
Insgesamt am 31. Dezember 1959 (ohne Spanien):			
	117 595	914 268	12,9 %

Die Leistungen der Privatgüterwagen, auf den Durchschnitt eines Wagens berechnet, liegen höher als die entsprechenden Leistungen eines bahneigenen Wagens. Besonders deutlich tritt diese Tatsache in Frankreich in Erscheinung, wo etwa 40 % aller im Wagenladungsverkehr abgefertigten Güter mit Privatgüterwagen befördert werden, obwohl der Anteil der Privatgüterwagen am Gesamtbestand der Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) (bahneigene Wagen und Privatgüterwagen zusammengezählt) nur etwa 13 % beträgt. In Deutschland haben überschlägige Berechnungen ergeben, daß die durchschnittliche tkm-Leistung je Privatgüterwagen um etwa 20 % höher liegt als die entsprechende durchschnittliche tkm-Leistung der bahneigenen Wagen. Es darf angenommen werden, daß die Verhältnisse in anderen Ländern ähnlich liegen.

Leistungen der Privatgüterwagen

Die Kapazität und Leistungsfähigkeit des Privatwagenparks tritt besonders klar an Hand eines Vergleichs mit der Binnentankschiffahrt in Erscheinung. Eine Übersicht für die europäischen Länder, in denen die UIP Mitglieder hat (ohne Spanien), nach dem Stande Anfang 1959, weist folgende Zahlen aus:

Tragfähigkeit der Privatgüterwagen 2 874 650 t
 Tragfähigkeit der Tankschiffe 1 394 246 t

*) ausschließlich der Privatgüterwagen, die der Einsteller von der Eisenbahn gemietet hat.

Dans le rapport de gestion pour 1959, il a été largement tenu compte de l'importance qui revient au wagon de particulier dans le secteur « Transports » de l'économie européenne. Les chiffres précités nous laissent encore tirer d'autres conclusions quant à l'important volume du trafic en wagon particulier et ceci aussi bien en ce qui concerne sa part dans le trafic ferroviaire que par rapport à la navigation fluviale.

Vu l'importance que prennent les wagons de particuliers dans le trafic, on peut se demander si la part offerte à l'UIP jusqu'à présent dans les discussions des problèmes internationaux de transport a été suffisante. La création de grands centres économiques européens et l'intégration de l'économie européenne qui en résulte, se fait déjà fortement sentir dans le secteur des transports. Nous devons compter avec d'autres importantes mesures pour l'avenir dans le domaine des transports qui auront sans doute leur influence aussi pour les transports en wagons de particuliers. Aujourd'hui déjà, les questions s'y rapportant sont examinées par les différentes organisations internationales, publiques ou privées, dans le but de coordonner au maximum les futures exigences de l'économie des transports avec les possibilités des transporteurs. Comme exemple, on peut citer la discussion entre les usagers et les transporteurs dans le cadre de la Chambre de Commerce Internationale (document 301/182 de la commission générale des transports de la CCI).

L'UIP est d'avis qu'elle peut donner, indépendamment de ses liens étroits avec le chemin de fer, un apport utile aux discussions de ce genre en familiarisant les interlocuteurs avec les possibilités et particularités du trafic par wagons privés. Pour cette raison, notre Union a l'intention de renforcer le contact avec les organisations internationales en question, pour faire dûment valoir les revendications des titulaires.

2. Rapport sur l'activité de l'UIP

L'activité de l'UIP en 1960 a été également déterminée par les tâches indiquées dans le rapport de gestion pour 1959. Elle a été considérablement facilitée par la continuité des bonnes relations avec l'Office Central des Transports internationaux par Chemin de fer (OCTI) et l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC).

L'UIP apprécie beaucoup de pouvoir prendre part avec voix consultative aux Conférences de Révision pour la CIM et d'avoir ainsi l'occasion de faire valoir les revendications des titulaires. Selon sa mission, l'UIP se borne à assister aux sessions des Commissions d'experts pour la Révision du RID — Annexe I de la CIM — et de la Révision du RIP — Annexe VII de la CIM, ainsi qu'à celles des Sous-Commissions, car ce n'est qu'à ces sessions que les décisions intéressant directement les titulaires sont prises.

L'UIP a déjà pu constater l'année dernière que, dans une certaine mesure, ses désirs ont été pris en considération lors de la dernière nouvelle rédaction du RIP. Mais, d'un autre côté, l'UIP pense que le système de collaboration aux Conférences de Révision pourrait être encore amélioré. Comme la CIM et ses annexes constituent une convention de droit international sur laquelle il appartient aux seuls représentants des gouvernements de prendre des décisions, il

Die Bedeutung, die dem Privatgüterwagen auf dem Verkehrssektor der europäischen Wirtschaft zukommt, ist im Geschäftsbericht für 1959 eingehend gewürdigt worden. Die vorstehend genannten statistischen Zahlen lassen weitere Rückschlüsse auf den großen Umfang des Verkehrs mit Privatgüterwagen zu, und zwar sowohl in bezug auf den Anteil im Eisenbahnverkehr als auch im Verhältnis zur Binnentankschifffahrt.

Der auf die Privatgüterwagen entfallende Anteil am Verkehr läßt die Frage berechtigt erscheinen, ob der UIP bislang genügend Gelegenheit geboten wurde, sich bei der Diskussion internationaler Verkehrsprobleme ausreichend zu Wort zu melden. Die Bildung großer europäischer Wirtschaftsräume und die damit zusammenhängende Verflechtung der europäischen Wirtschaft wirken sich schon heute auf dem Verkehrssektor stark aus. Für die Zukunft ist laufend mit weiteren bedeutenden Maßnahmen im Verkehrsbereich zu rechnen, die auch den Verkehr mit Privatgüterwagen beeinflussen werden. Die damit zusammenhängenden Fragen werden in verschiedenen staatlichen und nichtstaatlichen internationalen Gremien schon heute geprüft mit dem Ziel, die künftigen Anforderungen der verladenden Wirtschaft mit den Möglichkeiten der Verkehrsträger optimal zu koordinieren. Als Beispiel sei hier die Diskussion zwischen Verkehrsbenutzern und Verkehrsträgern im Rahmen der Internationalen Handelskammer (IHK) (Dokument 301/182 der Allgemeinen Transportkommission der IHK) genannt.

Die UIP glaubt, auch unabhängig von der engen Verbindung zur Eisenbahn einen nützlichen Beitrag zu Diskussionen dieser Art leisten zu können, indem sie den Gesprächspartnern die Möglichkeiten und Besonderheiten des Verkehrs mit Privatgüterwagen nahebringt. Sie beabsichtigt deshalb, den Kontakt zu den in Frage kommenden internationalen Gremien zu verstärken, um auf diese Weise die Belange der Einsteller von Privatgüterwagen in gebotener Form zur Geltung zu bringen.

2. Bericht über die Arbeit der UIP

Die im Geschäftsbericht für 1959 angeführten Aufgaben haben die Arbeit der UIP auch im Jahre 1960 bestimmt. Sie wurden weitgehend erleichtert durch den unverändert guten Kontakt zum Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (Zentralamt) und dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC).

Die UIP begrüßt es sehr, daß sie zu den Revisionskonferenzen für die CIM mit beratender Stimme eingeladen wird und damit Gelegenheit erhält, sich für die Belange der Einsteller von Privatgüterwagen einzusetzen. Entsprechend ihrer Aufgabenstellung beschränkt sich die UIP darauf, an den Sitzungen der Fachmännischen Ausschüsse für die Revision der »Internationalen Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter (RID) — Anlage I zur CIM —« und die Revision der »Internationalen Ordnung für die Beförderung der Privatwagen (RIP) — Anlage VII zur CIM —« sowie deren Unterausschüsse teilzunehmen, weil nur in diesen Gremien Beschlüsse gefaßt werden, die die Einsteller von Privatgüterwagen unmittelbar betreffen.

*Revision RID und RIP
Allgemein*

Die UIP hatte bereits im Vorjahre feststellen können, daß ihre Wünsche in gewissem Umfange bei der letzten Neufassung des RIP berücksichtigt worden sind. Andererseits ist die UIP aber auch der Auffassung, daß das Verfahren für ihre Mitarbeit in den Revisionskonferenzen noch verbessert werden kann. Da die CIM einschließlich ihrer Anlagen einen völkerrechtlichen Vertrag darstellt, über den nur Regierungsvertreter beschließen können, versteht es sich von

va de soi que l'UIP n'a pas droit de vote à ces conférences mais seulement une voix consultative. Tout comme les autres organisations non gouvernementales participantes, elle n'a pas le droit, d'après le règlement actuel, de faire des propositions. L'UIP peut faire uniquement des suggestions qui ne sont discutées que si une délégation gouvernementale les reprend comme proposition de gouvernement. L'UIP est, par contre, d'avis que les suggestions des organisations internationales non gouvernementales participantes devraient en tout cas être discutées et votées, car c'est uniquement de cette manière qu'il serait assuré que les opinions des milieux économiques, dont les intérêts sont touchés par les décisions de la CIM et ses annexes, soient suffisamment écoutées. La Chambre de Commerce Internationale a également abondé dans ce sens.

Révision RID

En 1960, l'UIP a été représentée à une séance des Sous-Commissions pour la Révision du RID, au cours de laquelle la plupart de ses suggestions ont été prises en considération. Il s'agit de certaines extensions dans l'admission de marchandises dangereuses transportées en wagons-réservoirs ainsi que de détails techniques concernant la construction et l'équipement des wagons pour transports spéciaux. La Commission des experts, qui se réunira en mai 1961, décidera de l'acceptation définitive des suggestions de l'UIP.

Brise-flots

Les suggestions de l'UIP tendant à supprimer, dans le RID, ainsi que dans les autres règlements, les dispositions concernant les brise-flots des wagon-citernes, c'est à dire, à admettre la libre utilisation des wagons-citernes sans brise-flots, n'ont pas été traitées à la séance de 1960 des Sous-Commissions pour le RID. L'UIP a, cependant, remis à l'Office de Recherches et d'Essais de l'UIC (ORE) une ample documentation tendant à prouver que les brise-flots ne sont pas indispensables, c'est à dire, qu'ils ne contribuent pas à une amélioration d'exploitation ferroviaire, en particulier à une augmentation de la sécurité. L'ORE examine actuellement la question de savoir si les brise-flots sont nécessaires pour obtenir une meilleure sécurité dans le transport par chemin de fer. L'UIP croit pouvoir admettre que dans un avenir proche les prescriptions restrictives pour l'utilisation de wagons-citernes sans brise-flots seront supprimées. Une telle décision serait souhaitable car les brise-flots occasionnent non seulement des frais d'achat et d'entretien, mais rendent difficiles le nettoyage des citernes et la réparations des réchauffeurs.

Révision RIP

Au printemps 1960, l'UIP a soumis à l'OCTI ses suggestions pour la Révision du RIP. La conférence pour la Révision du RIP n'ayant eu lieu qu'en janvier 1961, le résultat de cette conférence ne figurera que dans le prochain rapport de gestion. Qu'il soit mentionné brièvement que diverses améliorations ont été décidées concernant notamment

- l'avis à l'expéditeur et au titulaire en cas d'avarie du wagon,
- la réparation immédiate par le chemin de fer,
- la garantie supplémentaire du délai de livraison,
- ainsi que le délai en cas de perte du wagon.

Indépendamment de cela, les indemnités en cas de dépassement du délai de livraison, ainsi que les indemnités et frais en cas de garantie supplémentaire du délai de livraison, sont doublées à partir du 1. 7. 1960.

selbst, daß die UIP in diesen Konferenzen nicht stimmberechtigt ist, sondern nur eine beratende Funktion ausübt. Nach der gegenwärtigen Handhabung ist sie, ebenso wie die übrigen eingeladenen nichtstaatlichen internationalen Organisationen, aber auch nicht antragsberechtigt. Sie darf lediglich Anregungen vorbringen, über die nur beraten wird, wenn eine Regierungsdelegation die Anregungen als Regierungsvorschlag übernimmt. Die UIP ist demgegenüber der Auffassung, daß über die Anregungen der eingeladenen nichtstaatlichen internationalen Organisationen in jedem Falle beraten und abgestimmt werden sollte, da nur auf diese Weise sichergestellt ist, daß die Ansicht derjenigen Wirtschaftskreise, deren Interessen durch die Bestimmungen der CIM bzw. der einschlägigen Anlagen berührt werden, in gebührender Weise Gehör finden. Die Internationale Handelskammer hat sich ebenfalls in diesem Sinne ausgesprochen.

Im Berichtsjahr war die UIP in einer Sitzung der Unterausschüsse für die Revision des RID vertreten, auf der ihre Anregungen im wesentlichen berücksichtigt wurden. Es handelt sich hier um gewisse Erweiterungen bei der Zulassung gefährlicher Güter zum Transport in Behälterwagen sowie um technische Einzelheiten, die den Bau und die Ausrüstung von Wagen für Spezialtransporte betreffen. Über die endgültige Annahme der Anregungen der UIP wird der Fachmännische Ausschuß zu entscheiden haben, der im Mai 1961 zusammentreten wird.

Revision RID

Die Anregungen der UIP, die Bestimmungen für Schwallbleche in Kesselwagen im RID — auch in allen anderen einschlägigen Vorschriften — zu streichen, d. h. die völlig freie Verwendung der Wagen ohne Schwallbleche zuzulassen, wurde auf der Sitzung der Unterausschüsse für das RID im Berichtsjahr nicht erneut behandelt. Die UIP hat jedoch dem Forschungs- und Versuchsamt der UIC (ORE) umfangreiches Material übergeben, mit dem sie den Beweis zu führen glaubt, daß Schwallbleche nicht erforderlich sind, d. h. daß diese nicht zu einer Verbesserung des Eisenbahnbetriebes, insbesondere einer Erhöhung der Sicherheit beitragen. Das ORE prüft zur Zeit die Frage, ob Schwallbleche erforderlich sind, um die notwendige Sicherheit im Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten. Die UIP glaubt, Grund zu der Annahme zu haben, daß in absehbarer Zeit die einschränkenden Bestimmungen für die Verwendung von Kesselwagen ohne Schwallbleche entfallen. Eine solche Entscheidung wäre sehr zu begrüßen, weil die Schwallbleche nicht nur Anschaffungs- und Unterhaltungskosten verursachen, sondern auch die Reinigung der Kessel und die Reparatur von Heizschlangen sehr erschweren.

Schwallbleche

Die UIP hat im Frühjahr 1960 dem Zentralamt ihre Anregungen für die Revision des RIP vorgelegt. Da die Revisionskonferenz für das RIP erst im Januar 1961 stattgefunden hat, wird das Ergebnis dieser Konferenz im einzelnen erst im Geschäftsbericht für 1961 darzustellen sein. Kurz bemerkt sei jedoch hier, daß verschiedene Verbesserungen beschlossen sind, und zwar bezüglich

Revision RIP

- der Benachrichtigung des Absenders und Einstellers bei Beschädigung von Wagen,
- der sofortigen Schadensbeseitigung durch die Eisenbahn,
- der gewährleisteten Lieferfrist sowie
- der Verschollenheitsfrist.

Unabhängig hiervon ist zum 1. Juli 1960 eine Verdoppelung der Entschädigungssätze bei Lieferfristüberschreitung sowie der Entschädigungssätze und Gebühren bei gewährleister Lieferfrist in Kraft getreten.

Le Groupe de travail UIC/UIP s'est réuni une fois en 1960. Il s'occupe des prescriptions qui règlent les relations contractuelles entre le chemin de fer et le titulaire qui n'ont pas le caractère légal du RID et du RIP. Toutefois, les dispositions contractuelles et les règlements légaux se rejoignent parfois dans la pratique. En particulier les dispositions contractuelles pour le trafic international doivent être adaptées de cas en cas aux prescriptions légales. Finalement, le Groupe de travail discute aussi les questions qui se réfèrent au trafic interne ou au cas où le wagon se trouve sous la garde du chemin de fer, hors contrat de transport. La séance du Groupe de travail en 1960 n'a pas apporté de décisions mais elle les a préparées. Les sujets de discussion étaient entre autre:

- responsabilité du titulaire,
- unification des règlements, aussi pour le trafic interne,
- contrat d'immatriculation international,
- responsabilité du chemin de fer;
calcul de l'indemnité en cas de responsabilité du chemin de fer pour
avarie ou perte d'un wagon de particulier.

En traitant cette question, que l'UIP juge très importante, de nouveaux progrès ont été enregistrés en 1960. Comme déjà dit l'an dernier, l'UIC et l'UIP n'ont pas pu se mettre d'accord sur une juste délimitation de la responsabilité du titulaire. Pour cette raison, l'UIC et l'UIP ont convenu de suspendre les pourparlers au sujet de la délimitation de la responsabilité et de conclure un compromis selon lequel le chemin de fer prend à sa charge, contre paiement d'une taxe annuelle, les risques de l'utilisation d'un wagon de particulier dans le trafic ferroviaire. Mais le titulaire ne sera pas libéré de sa responsabilité en cas de faute lourde ou de dol. La responsabilité de l'expéditeur, découlant du contrat de transport, ne doit pas être non plus modifiée par le compromis. Une taxe annuelle de 10 francs — or par wagon a été prise en considération.

L'Assemblée générale de l'UIP en juin 1960 s'est déclarée d'accord avec ce compromis. Le Comité compétent de l'UIC a également donné son accord de principe. Ce sera la tâche du Groupe de travail d'établir le texte de ce compromis et d'éclaircir encore quelques questions de détail. Le nouveau règlement doit, après modification de la fiche UIC 433 et des conditions nationales d'immatriculation, en temps opportun faire partie intégrale des différents contrats d'immatriculation. La plupart des titulaires est très satisfaite de cette mise au point par laquelle l'étendue de leur risque sera nettement et clairement délimitée et les différends entre chemin de fer et titulaire se limiteront à quelques cas exceptionnels.

Un des buts les plus importants de l'UIP consiste dans une unification de tous les règlements se rapportant à l'immatriculation et au transport par wagons de particuliers et cela aussi bien en trafic international qu'en trafic interne. L'UIP se rend compte que ce but ne sera atteint que par étapes. En fait, les conditions d'immatriculation pour wagons de particuliers sont à peu près pareilles dans les divers pays, mais pour le trafic les conditions sont bien différentes et souvent des discriminations sont même faites selon que les wagons sont immatriculés dans le propre pays ou à l'étranger. Le Comité Directeur de l'UIP est unanimement d'accord que tous les wagons de particuliers, sans distinction d'origine,

Die Arbeitsgruppe UIC/UIP ist im Berichtsjahr einmal zusammengetreten. Sie befaßt sich mit Bestimmungen, die das Vertragsverhältnis zwischen der Eisenbahn und dem Einsteller regeln, also nicht gesetzlichen Charakter haben wie das RID und das RIP. Allerdings überschneiden sich die Vertragsbestimmungen und die gesetzliche Regelung in sachlicher Beziehung vielfach.

Arbeitsgruppe UIC/UIP

Insbesondere müssen die vertraglichen Bestimmungen für den internationalen Verkehr laufend den internationalen gesetzlichen Vorschriften angepaßt werden. Schließlich werden in der Arbeitsgruppe auch Fragen diskutiert, die sich auf den Binnenverkehr beschränken oder auf den Fall, daß ein Wagen sich außerhalb des Beförderungsvertrages im Gewahrsam der Eisenbahn befindet. Die Sitzung der Arbeitsgruppe im Jahre 1960 hat keine Entscheidungen gebracht, diese jedoch vorbereitet. Verhandlungsthemen waren unter anderem

- Haftung des Einstellers,
- Vereinheitlichung der Bestimmungen auch im Binnenverkehr,
- Internationaler Einstellungsvertrag,
- Haftung der Eisenbahn;
Berechnung der Entschädigung im Falle der Bahnhaftung für Beschädigung oder Verlust eines Privatgüterwagens.

In der Behandlung dieser Frage, der die UIP große Bedeutung beimißt, sind im Berichtsjahr weitere Fortschritte zu verzeichnen. Wie bereits im Vorjahr mitgeteilt, haben UIC und UIP sich nicht über eine gerechte Abgrenzung der Haftung des Einstellers einigen können. UIC und UIP sind deshalb übereingekommen, die weiteren Erörterungen über die Abgrenzung der Haftung nicht mehr fortzusetzen und einen Kompromiß zu schließen, nach dem die Eisenbahn das Risiko aus der Verwendung eines Privatgüterwagens im Eisenbahnbetrieb gegen Zahlung einer jährlichen Gebühr zu ihren Lasten nimmt. Der Einsteller wird jedoch nicht von seiner Haftung freigestellt, wenn ihm Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Die Haftung des Absenders aus dem Frachtvertrag soll durch den Kompromiß ebenfalls nicht berührt werden. Als jährliche Gebühr ist ein Betrag von 10 Goldfranken pro Wagen in Aussicht genommen.

Haftung des Einstellers

Die Generalversammlung der UIP hat im Juni 1960 der Annahme dieses Kompromisses zugestimmt. Der zuständige UIC-Ausschuß hat ebenfalls seine grundsätzliche Zustimmung erteilt. Es ist nun Aufgabe der Arbeitsgruppe, den Text des Kompromisses festzulegen und dabei noch einige Detailfragen zu klären. Die Neuregelung soll zu gegebener Zeit nach einer Änderung des UIC-Merkblattes 433 sowie der nationalen Einstellungsbedingungen Bestandteil der einzelnen Einstellungsverträge werden. Die große Mehrheit der Einsteller begrüßt diese Klarstellung sehr, durch die der Umfang ihres Risikos einwandfrei und klar erkennbar abgegrenzt wird und Meinungsverschiedenheiten zwischen Eisenbahn und Einsteller auf Ausnahmefälle beschränkt werden.

Eines der wichtigsten Ziele der UIP besteht in einer Vereinheitlichung aller Bestimmungen, die für die Einstellung und für den Verkehr mit Privatgüterwagen gelten, und zwar sowohl im internationalen Verkehr als auch im Binnenverkehr. Die UIP ist sich darüber klar, daß dieses Ziel nur in Etappen zu erreichen sein wird. Zwar sind die eigentlichen Einstellungsbedingungen für Privatgüterwagen in den einzelnen Ländern weitgehend aufeinander abgestimmt, für den Verkehr gelten aber sehr unterschiedliche Bestimmungen, wobei teilweise sogar Unterschiede dahin gemacht werden, ob Wagen im eigenen oder in einem fremden Land beheimatet sind. Das Direktionskomitee der UIP hat sich eindeutig zu der Ansicht bekannt, daß alle Privatgüterwagen ohne Rücksicht auf ihre Herkunft

Vereinheitlichung der Bestimmungen auch im Binnenverkehr

doivent être traités de la même façon dans les différents pays et que les discriminations à l'égard des wagons de particuliers étrangers doivent disparaître. L'UIP tend à établir un système de libéralisme qui ressemble en principe au règlement appliqué depuis des années par les chemins de fer pour leurs propres wagons.

*Contrat d'immatriculation
international*

C'est en premier lieu par l'établissement d'un contrat d'immatriculation international que l'unification sera atteinte. Ce contrat doit constituer la base réglant les relations entre le titulaire d'une part, et tous les chemins de fer intéressés d'autre part, l'administration nationale représentant les autres chemins de fer participants. Il doit reposer sur un réel esprit de collaboration et d'égalité et exclure des changements unilatéraux des conditions d'immatriculation s'ils ne sont pas rendus nécessaires par des lois.

*Responsabilité
du Chemin de fer*

Dans le rapport de gestion pour 1959, l'UIP a déjà mentionné qu'elle préconisait la suppression de la limite maximum prévue en cas de responsabilité du chemin de fer pour perte ou avarie d'un wagon. Cette limite s'élève actuellement à 15 000 francs—or pour avarie, tandis qu'en cas de perte ou de destruction totale, la base de calcul est de 30 000 francs—or, au maximum. Il est permis d'espérer qu'en cas d'avarie, la limite maximum sera supprimée et qu'en cas de perte totale, un règlement approprié interviendra, dans le cadre duquel les taux annuels de dépréciation seront réexaminés.

Redevance

La question de la redevance joue déjà depuis des années un rôle spécial dans les discussions au sein du Groupe de travail. Des problèmes se poseront également à ce propos dans le cadre du contrat d'immatriculation international. L'UIP a pris connaissance avec satisfaction du fait que la redevance est également accordée maintenant par les chemins de fer autrichiens et les chemins de fer polonais, même si cette redevance est accordée sous forme d'une déduction sur les frais de port. La réglementation en Italie est encore peu satisfaisante. Il est à noter que le règlement dans les différents pays est non seulement disparate mais encore qu'il ne concorde pas entièrement avec les vues de l'UIP. Tandis que l'UIP défend le principe que la redevance est due au titulaire parce qu'il fournit et entretient les wagons, dans la plupart des pays, elle est accordée à celui qui paie les frais de transport. Même, si dans beaucoup de cas, il existe une juste compensation interne entre le titulaire et celui qui paie les frais de transport, par ex. sous forme d'un prix de location adéquat ou sur le prix de la marchandise transportée, cette compensation n'est pas réalisable dans tous les cas.

Pour avoir une vue d'ensemble sur les différentes conceptions concernant la redevance, le Comité Directeur a invité en janvier 1960 quelques représentants des usagers, spécialement ceux de l'économie des huiles minérales, de l'industrie chimique et du commerce des vins, ainsi que des représentants des Sociétés de location, à participer à une discussion où pratiquement toutes les tendances étaient représentées. Quand bien même les participants n'étaient pas en mesure de prendre des décisions, la discussion a tout de même démontré que le système pratiqué en France a été généralement reconnu comme juste et avantageux — répartition des wagons en différentes catégories basée sur leur rentabilité et échelonnement en conséquence de la redevance et paiement de celle-ci au titulaire. Mais il s'est avéré que les particularités nationales rendent une

in den einzelnen Ländern gleich behandelt werden müssen, Diskriminierungen von Privatgüterwagen aus fremden Ländern also beseitigt werden sollten. Die UIP strebt damit ein System der Freizügigkeit an, das der von den Eisenbahnen bezüglich ihrer eigenen Wagen schon jahrelang praktizierten Regelung im Grundsatz ähnelt.

Dem Ziel der Vereinheitlichung dient besonders die Ausarbeitung eines internationalen Einstellungsvertrages. Dieser soll ein Vertragsverhältnis zwischen dem Einsteller auf der einen Seite und allen in Frage kommenden Eisenbahnen auf der anderen Seite begründen, wobei die Heimatverwaltung die übrigen beteiligten Eisenbahnen vertritt. Er soll auf dem Boden der echten Partnerschaft und Gleichberechtigung beruhen und einseitige Änderungen der Einstellungsbedingungen, soweit sie nicht durch Gesetz erforderlich werden, ausschließen.

*Internationaler
Einstellungsvertrag*

Die UIP hat bereits im Geschäftsbericht für 1959 angedeutet, daß sie für eine Streichung der Höchstgrenze eintritt, die im Falle einer Bahnhaftung für Verlust oder Beschädigung eines Wagens gewährt wird. Diese beträgt zur Zeit 15 000 Goldfranken bei Beschädigung, während bei Verlust bzw. Totalschaden die Berechnungsgrundlage sich auf höchstens 30 000 Goldfranken beläuft. Es besteht Anlaß zu der Hoffnung, daß die Höchstgrenze im Falle einer Beschädigung ganz gestrichen und für den Fall eines Totalverlustes eine angemessene Regelung gefunden wird, innerhalb derer allerdings die Höhe der jährlichen Abschreibungssätze überprüft werden muß.

Haftung der Eisenbahn

Eine besondere Rolle spielt bei den Verhandlungen innerhalb der Arbeitsgruppe bereits seit Jahren die Frage der Rückvergütung (redevance). Auch im Zusammenhang mit dem Internationalen Einstellungsvertrag wird sie noch manches Problem aufwerfen. Zunächst hat die UIP gern zur Kenntnis genommen, daß die Rückvergütung, wenn auch in Form eines Frachtabchlages, nunmehr auch von den Österreichischen Bundesbahnen und den Polnischen Staatsbahnen gewährt wird. Unbefriedigend ist im wesentlichen nur noch die Regelung in Italien. Gleichwohl ist zu bemerken, daß die Regelung nicht nur in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich ist, sondern auch von der grundsätzlichen Seite aus weitgehend nicht mit den Vorstellungen der UIP übereinstimmt. Während die UIP den Grundsatz vertritt, daß die Rückvergütung dem Einsteller gebührt, weil er die Wagen beschafft und unterhält, wird sie in den meisten Ländern dem Frachtzahler gewährt. Wenn auch in vielen Fällen ein interner gerechter Ausgleich zwischen dem Einsteller und dem Frachtzahler, z. B. im Wege einer angemessenen Miete oder über den Preis der beförderten Ware, stattfindet, so ist dieser Ausgleich doch nicht in allen Fällen zu erreichen.

Rückvergütung

Um eine Übersicht über die verschiedenen Auffassungen zur Frage der Rückvergütung zu erlangen, hat das Direktionskomitee im Januar 1960 Vertreter der Verladerschaft, insbesondere aus der Mineralölwirtschaft, der chemischen Industrie und dem Weinhandel sowie Vertreter der Vermieter zu einer Aussprache eingeladen, an der ein Personenkreis teilnahm, der praktisch alle Richtungen vertrat. Wenn der Kreis der Teilnehmer an dieser Besprechung auch nicht legitimiert war, Beschlüsse zu fassen, so hat die Diskussion doch ergeben, daß das u. a. in Frankreich praktizierte System — Aufteilung der Wagen nach bestimmten Kategorien, die auf ihrem Wirtschaftlichkeitseffekt beruhen, entsprechende Staffelung der Rückvergütung und Auszahlung an den Einsteller — allseits als gerecht und vorteilhaft anerkannt wurde. Es stellte sich aber auch heraus, daß die nationalen Besonderheiten einer Übernahme dieses Systems

adoption de ce système difficile, même dans les pays dans lesquels la redevance est accordée sous forme de déduction sur les frais de port, finalement aussi, parce que les prescriptions tarifaires varient encore beaucoup dans les différents pays.

Dans le cadre du Groupe de travail UIC/UIP, la discussion sur la redevance n'a pas progressé en 1960; car les Chemins de fer font des enquêtes étendues qui doivent servir de base à l'UIC pour de futures tractations. Pour cette raison, le Comité Directeur de l'UIP a décidé de mettre en discussion les bases d'une classification des wagons par catégories et selon un index, c'est à dire, d'après leur rentabilité.

*Indemnité pour privation
de jouissance*

L'UIP a proposé à ce sujet d'échelonner l'indemnité, selon qu'il s'agit de wagons à 2 essieux ou de wagons à plus de 2 essieux; et l'on pourrait même, dans le cadre de la classification, envisager d'aller plus loin dans l'échelonnement. L'UIC a déclaré vouloir traiter ce problème en corrélation avec celui de la redevance. Indépendamment de cela, l'indemnité a été augmentée en 1960 de 2 à 4 francs — or par jour et par wagon avec effet dès le 1.7. 1960. Cette indemnité est versée à partir du premier jour si la privation de jouissance dure plus de 2 semaines, autrement à partir du sixième jour.

Questions techniques

L'UIC a établi sur le plan international que tous les wagons de construction nouvelle et ceux existants, affectés au trafic international, devront être adaptés à une vitesse de 80 km/h., les premiers avec effet immédiat, les seconds à partir de 1970. Tandis qu'il a été mentionné dans le dernier rapport de gestion que cette mesure entraînerait pour les wagons déjà existants l'équipement d'essieux avec boîtes à rouleaux, il s'est avéré d'après de nouvelles constatations, qu'ensuite de changements de certaines dispositions, cette mesure ne doit plus être prise en considération.

En ce qui concerne l'écartement des essieux, il a été largement tenu compte des considérations de l'UIP contenues dans le rapport de l'an dernier. La conférence de Révision pour l'Unité Technique décidera probablement que les wagons avec un écartement d'essieux inférieur à 3.50 m. resteront admis dans le trafic international jusqu'à fin 1963. Mais comme, selon § 25 RIV, les wagons avec un écartement d'essieux inférieur à 3.50 m. n'étaient admis dans le trafic international que jusqu'à fin 1960, les Administrations des chemins de fer ont été mises au courant de la prolongation du délai prévue par l'Unité Technique et ont été priées de ne pas refuser ces wagons au trafic.

Même si l'UIP n'a pas pu atteindre en 1960 tous les buts qu'elle s'était fixés, elle a toutes les raisons d'être satisfaite de l'année écoulée. Elle espère qu'il lui sera également possible l'année prochaine de servir au mieux les intérêts communs de ses membres.

3. La Vie interne de l'UIP

En 1960, la Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid, a été admise comme membre de l'UIP et le nombre des membres de notre Union s'élève maintenant à 15 venant de 10 différents pays.

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 9 juin 1960 à Vienne.

A l'exception de la Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm, et de l'Algemene Verladere- en Eigen Vervoerders Organisatie, s'Gravenhage/Hollande, tous les membres étaient représentés.

auch in den Ländern, in denen die Rückvergütung als Frachtabschlag gewährt wird, zur Zeit noch erhebliche Schwierigkeiten in den Weg legen, nicht zuletzt, weil auch die Tarifvorschriften und Frachten sich in den einzelnen Ländern noch sehr weitgehend voneinander unterscheiden.

Im Rahmen der Arbeitsgruppe UIC/UIP ist die Erörterung der Rückvergütung im Berichtsjahr nicht vorangekommen, weil die Eisenbahnen umfangreiche Erhebungen anstellen, die der UIC eine Grundlage für die weiteren Verhandlungen verschaffen sollen. Das Direktionskomitee der UIP hat deshalb beschlossen, vorerst die Grundlagen einer Kategorisierung und Indexierung, d. h. der Gliederung der Wagen nach dem Wirtschaftlichkeitseffekt, zur Diskussion zu stellen.

Die UIP hat hier vorgeschlagen, die Entschädigung zu staffeln, je nachdem, ob es sich um zweiachsige Wagen oder um Wagen mit mehr als zwei Achsen handelt, wobei im Rahmen der Kategorisierung auch eine weitergehende Staffe-
lung in Betracht gezogen werden könnte. Die UIC hat erklärt, dieses Problem im Zusammenhang mit der Rückvergütung behandeln zu wollen. Unabhängig davon ist im Berichtsjahr, d. h. mit Wirkung ab 1. Juli 1960, die Entschädigung von 2 auf 4 Goldfranken je Wagen und Tag erhöht worden. Sie wird ab erstem Tag gezahlt, wenn der Nutzungsausfall länger als zwei Wochen dauert, sonst ab sechstem Tag.

*Entschädigung wegen
Nutzungsausfalls*

Die UIC hat international festgelegt, daß alle Neubauwagen ab sofort und alle vorhandenen für den internationalen Verkehr vorgesehenen Wagen ab 1970 für eine Geschwindigkeit von 80 km/h geeignet sein müssen. Während im vor-
jährigen Geschäftsbericht noch erwähnt wurde, daß diese Maßnahme in bezug auf die vorhandenen Wagen in verschiedenen Ländern eine Ausrüstung mit Rollenlagerradsätzen nach sich zieht, ergab sich nach neueren Feststellungen, daß diese Annahme infolge Änderung gewisser Bestimmungen nicht mehr zutrifft. Bezüglich der Achsstände sind die im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten Bedenken der UIP ausreichend gewürdigt worden. Die Revisionskonferenz für die Technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE) wird voraussichtlich be-
schließen, daß Wagen mit einem Achsstand von weniger als 3,50 m noch bis Ende 1963 zum internationalen Verkehr zugelassen bleiben. Da Wagen mit einem Achsstand von weniger als 3,50 m gemäß § 25 RIV an sich nur noch bis Ende 1960 zum internationalen Verkehr zugelassen waren, sind die Eisenbahn-
verwaltungen von der im Rahmen der TE vorgesehenen Terminverlängerung unterrichtet und gebeten worden, die in Frage kommenden Wagen im inter-
nationalen Verkehr nicht zu beanstanden.

Technische Fragen

Wenn die UIP im Berichtsjahr auch nicht alle Ziele erreichen konnte, so hat sie doch allen Anlaß, mit Zufriedenheit auf das abgelaufene Jahr zurückzublicken. Sie hofft, daß es ihr auch in dem nächsten Jahr möglich sein wird, den gemein-
samen Interessen ihrer Mitglieder mit gutem Erfolg zu dienen.

3. Aus dem internen Leben der UIP

Im Berichtsjahr ist die Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid, neu in die UIP aufgenommen worden. Damit gehören der UIP 15 Mitglieder aus
zehn Ländern an.

Die ordentliche Generalversammlung hat am 9. Juni 1960 in Wien stattgefunden. Mit Ausnahme der Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm, und der Al-
gemene Verladere- en Eigen Vervoerders Organisatie, s'Gravenhage/Holland, waren alle Mitglieder vertreten.

L'UIP a eu l'honneur de saluer parmi les invités M. Parateau, vice-directeur de l'Office Central des Transports Internationaux par Chemin de fer, le Dr. Schantl, directeur général des Chemins de fer autrichiens, ainsi que d'autres représentants éminents des Chemins de fer autrichiens.

L'assemblée générale a approuvé le rapport de gestion pour 1959, ainsi que les comptes pour l'année 1959 et en a donné décharge aux Organes de l'UIP.

Le mandat de révision des comptes a été de nouveau confié aux contrôleurs de l'Association Suisse.

Les membres ont désigné à l'assemblée générale les représentants suivants pour le Comité Directeur:

Belgique	....	M. Stoclet
Allemagne	..	M. Körfggen
France	.....	M. Lagardelle
Italie	.....	Dr. Rassin
Maroc	.....	M. Courau
Pays-Bas	....	Dr. Greebe
Autriche	....	Dr. Metzger
Suède	.....	pas nommé
Suisse	.....	M. Fert
Espagne	.....	M. López Martin

M. Kesselring a présenté à l'assemblée générale sa démission de Secrétaire de notre Union, poste qu'il a rempli pendant 10 ans et il a pris congé de l'UIP. Le Président a fait les louanges de son travail de secrétaire et lui a exprimé sa reconnaissance pour son dévouement et son activité féconde. Le poste de Secrétaire a été repris, conformément aux statuts, par le membre suisse du Comité Directeur, en l'occurrence M. E.-J. Fert.

Dr. Rassin, comme président du Groupe de travail, a fait un tour d'horizon très complet sur le travail de ce groupe en 1959. En fin de séance le Directeur général, Dr. Schantl, a parlé de plusieurs problèmes incombant aux Chemins de fer autrichiens.

Le Comité Directeur s'est réuni 4 fois en 1960 pour délibérer sur d'importantes décisions, mais principalement pour établir les directives concernant l'activité du Groupe de travail.

Pour le Comité Directeur:

signé: Körfggen
(Président)

signé: Fert
(Secrétaire)

Die UIP hatte die Ehre, Herrn Vize-Direktor P a r a t e a u vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr, Herrn Generaldirektor Dr. S c h a n t l von den Österreichischen Bundesbahnen sowie weitere prominente Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen als Gäste begrüßen zu dürfen.

Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und die Kassenabrechnung für das Jahr 1959 und entlastete die Organe der UIP.

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

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

Belgien	.....	Herrn S t o c l e t
Deutschland	..	Herrn K ö r f g e n
Frankreich	..	Herrn L a g a r d e l l e
Italien	.....	Herrn Dr. R a s s i n i
Marokko	....	Herrn C o u r a u
Niederlande	..	Herrn Dr. G r e e b e
Österreich	....	Herrn Dr. M e t z g e r
Schweden	....	nicht besetzt
Schweiz	.....	Herrn F e r t
Spanien	.....	Herrn L ó p e z M a r t i n

Herr K e s s e l r i n g legte auf der Generalversammlung sein Amt als Sekretär nieder, das er zehn Jahre lang ausgeübt hatte, und verabschiedete sich von der UIP. Der Präsident würdigte seine Arbeit als Sekretär und sprach ihm den Dank der Union aus für seine aufopferungsvolle und erfolgreiche Tätigkeit. Das Amt des Sekretärs wurde satzungsgemäß von dem schweizerischen Mitglied des Direktionskomitees, Herrn F e r t, übernommen.

Herr Dr. R a s s i n i gab in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Arbeitsgruppe einen umfassenden Überblick über deren Arbeit im Jahre 1959. Zum Abschluß der Versammlung schilderte Herr Generaldirektor Dr. S c h a n t l verschiedene Probleme der Österreichischen Bundesbahnen.

Das Direktionskomitee ist im Jahre 1960 viermal zusammengetreten, um über wichtige Entscheidungen zu beraten, insbesondere aber, um die Richtlinien für die Tätigkeit der Arbeitsgruppe festzulegen.

Für das Direktionskomitee:

gez. Körfggen
(Präsident)

gez. Fert
(Sekretär)

Recettes

	Frs
Cotisation Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc (concerne 1959)	524.—
Cotisation Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer, Soleure	770.—
Cotisation Associazione Proprietari di Carri Privati, Milan	800.—
Cotisation Société Lomatfer, Bruxelles	310.—
Cotisation Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie, La Haye	614.—
Cotisation Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Frankfurt ..	2 106.—
Cotisation Fédération des Industries Belges, Bruxelles	592.—
Cotisation Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca	536.—
Cotisation Association Française des Wagons particuliers, Paris ..	2 660.—
Cotisation Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Vienne ..	644.—
Cotisation Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	740.—
Intérêts sur livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Soleure	52.15
	<u>10 348.15</u>
Cotisation due	520.—
	<u>10 868.15</u>

Dépenses

	Frs	Frs
Honoraires et jetons de présence et frais de déplacements	8 986.60	—
Interprète et traductions	2 632.80	—
Frais de bureau, port, téléphones, frais de banque et impôts	1 005.10	—
Excédents de dépenses	—	1 756.35
	<u>12 624.50</u>	<u>12 624.50</u>

BILAN

Avoir sur livret de dépôt No. 80 459 de la Banque Populaire Suisse de Genève	4 527.—	—
Cotisation due	520.—	—
Avance Fert & Cie	—	1 145.60
FORTUNE au 31 décembre 1960	—	3 901.40
	<u>5 047.—</u>	<u>5 047.—</u>

Jahresrechnung

Anlage I

Einnahmen

	Fr.
Beitrag Association Professionelle des Wagons Industriels du Maroc (betr. 1959)	524,—
Beitrag Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer, Solothurn	770,—
Beitrag Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano	800,—
Beitrag Société Lomatfer, Bruxelles	310,—
Beitrag Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie, Den Haag	614,—
Beitrag Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Frankfurt	2 106,—
Beitrag Fédération des Industries Belges, Brüssel	592,—
Beitrag Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca	536,—
Beitrag Association Française des Wagons particuliers, Paris	2 660,—
Beitrag Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien	644,—
Beitrag Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	740,—
Zinsgutschrift auf Sparheft bei der Schweiz. Volksbank, Solothurn	52,15
	10 348,15
Ausstehender Jahresbeitrag	520,—
	10 868,15

→ Holland

Ausgaben

	Fr.	Fr.
Honorare, Sitzungsgelder und Reisespesen	8 986,60	—
Dolmetscher- und Übersetzungskosten	2 632,80	—
Bürokosten, Porto, Telefon, Bankspesen und Steuern ..	1 005,10	—
Ausgabenüberschuß	—	1 756,35
	12 624,50	12 624,50

BILANZ

Guthaben auf Sparheft Nr. 80 459 bei der Schweiz. Volksbank, Genf	4 527,—	—
Ausstehender Jahresbeitrag	520,—	—
Vorschuß Fert & Cie	—	1 145,60
V e r m ö g e n am 31. Dezember 1960	—	3 901,40
	5 047,—	5 047,—

Conformément au mandat que vous avez bien voulu nous confier, nous avons examiné les comptes de votre Union au 31 décembre 1960, à la suite de quoi, nous avons établi le présent

R A P P O R T .

Nous sommes en mesure de déclarer que les chiffres des recettes et dépenses qui ressortent du journal, régulièrement tenu, sont conformes aux pièces justificatives jointes. Celles-ci ont été soumises, dans la mesure du possible, à un contrôle matériel qui s'est avéré exact.

Le compte de profits et pertes pour l'année 1960 présente aux recettes un montant de Frs 10 868.15 (y compris le versement d'une cotisation arriérée de Frs 524.— et une cotisation due pour 1960 de Frs 520.—) et aux dépenses un montant de Frs 12 624.50. Il en résulte un supplément de dépenses de Frs 1 756.35 qui a ramené la fortune de Frs 5 657.75 de l'année précédente à Frs 3 901.40 au 31 décembre 1960.

Le bilan se présente comme suit:

	Actif	Passif
	Frs	Frs
Avoir sur livret de dépôt No. 80 459 transféré de la		
Banque Populaire Suisse de Soleure au siège de Genève	4 527.—	—
Cotisation due	520.—	—
Avance Fert & Cie	—	1 145.60
Fortune au 31 décembre 1960	—	3 901.40
	5 047.—	5 047.—

Nous vous recommandons l'approbation du bilan et du compte de profits et pertes qui vous sont présentés et vous proposons d'en donner décharge au trésorier.

Zurich/Bâle, 21 mars 1961.

Les contrôleurs
sig. Studer
sig. Eicher

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen - Besitzer ist uns auch die Jahresrechnung pro 1960 Ihrer Union zur Prüfung vorgelegt worden. Über deren Ergebnis erstatten wir Ihnen hiermit

B E R I C H T.

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 1960 weist an Einnahmen Fr. 10 868,15 (einschließlich Fr. 524,— Beitragsnachzahlung 1959 und Aktivierung eines Beitragsausstandes 1960 von Fr. 520,—) und an Ausgaben Fr. 12 624,50 aus. Demnach ergeben sich Mehrausgaben von Fr. 1 756,35, wodurch das Vermögen von 5 657,75 Ende des Vorjahres auf Fr. 3 901,40 per 31. Dezember 1960 vermindert wurde. Die Bilanz zeigt:

	Aktiven	Passiven
	Fr.	Fr.
Guthaben laut vorgelegter Livret de Dépôt - Nr. 80 459 (transferiert von der Schweizerischen Volksbank Solothurn nach Banque Populaire Suisse Genève)	4 527,—	—
Ausstand eines Mitgliedsbeitrages 1960	520,—	—
Vorschuß Fa. Fert & Co., Genève	—	1 145,60
Vortrag per 31. Dezember 1960	—	3 901,40
	5 047,—	5 047,—

Antrag

Genehmigung der Jahresrechnung pro 1960, unter Déchargeerteilung an den Quästor.

Zürich/Basel, den 21. März 1961.

Die Revisoren:
gez. Eicher
gez. Studer

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 34 a, 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,
4 via delle Orsole, 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 Trädgårdsgatan 9, Stockholm

Suisse

Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privat-
güterwagen-Besitzer, Soleure

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

Espagne

Liga de Propietarios de Vagones de España,
San Bernardo 13, Madrid (8)

Mitgliederverzeichnis**Belgien**

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

Fédération des Industries Belges, Brüssel

Deutschland

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

Frankreich

Chambre Syndicale des Wagons Industriels,
Paris 1, Rue St. Honoré 163

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

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

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

Holland

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

Italien

Associazione Proprietari di Carri Privati,
Mailand, Via delle Orsole 4

Marokko

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

Österreich

Verband der Privatgüterwagen-Interessenten,
Wien I, Opernring 7

Schweden

Svenska Privatvagnföreningen,
Stockholm, Västra Trädgårdsgatan 9

Schweiz

Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privat-
güterwagen-Besitzer, Solothurn

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

Spanien

Liga de Propietarios de Vagones de España,
Madrid (8), San Bernardo 13