

UIP

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

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

Rapport de gestion pour 1962

Geschäftsbericht für 1962

Rapport de gestion pour 1962

1. Introduction

Avec la publication de la deuxième édition de l'Aide-Mémoire en vigueur à partir du 1er janvier 1962, une période pendant laquelle les efforts de l'UIP étaient surtout concentrés sur l'établissement, sur le plan international, d'un règlement pour les wagons P amélioré et adapté autant que possible aux exigences de l'économie des transports modernes, a trouvé sa conclusion.

A commencer par la révision de l'ancienne Fiche UIC 92, cette période a vu la participation de l'UIP aux travaux pour la révision de la CIM — notamment des annexes RIP et RID — et pour l'établissement d'un recueil de normes réglant le régime des wagons P qui a pris le nom d'Aide-Mémoire.

En collaboration avec l'Union Internationale de Chemins de Fer (UIC) et avec l'Office Central des Transports Internationaux par Chemins de Fer (OCTI), l'UIP a pu, pendant cette période, résoudre la plupart des problèmes principalement d'ordre réglementaire.

L'application intégrale et uniforme des dispositions de l'Aide-Mémoire, dans la plupart des Administrations, a déjà été réalisée ou est en cours de réalisation. Cette adaptation des conditions nationales est d'autant plus nécessaire qu'il s'agit de ne pas être en retard avec le développement auquel nous assistons sur le plan économique en Europe et qui, évidemment, pose aussi pour l'UIP des problèmes qui dépassent le cadre actuellement limité plus ou moins à l'uniformisation des conditions d'immatriculation des wagons P.

Les tendances économiques en Europe exigent d'examiner de plus près non seulement les conditions techniques et administratives de l'immatriculation, mais de chercher l'uniformisation et la parification aussi en ce qui concerne l'utilisation effective des wagons P.

Les problèmes qui s'en suivent sont de caractère juridique, financier, tarifaire et technique. Ces problèmes ensemble avec certains problèmes importants qui, jusqu'à présent, n'ont pu trouver leur solution, tels que celui de la forme juridique souhaitée du document contenant le règlement des wagons P, ainsi que ceux de caractère économique — comme par ex.: redevance — formeront l'action de l'UIP pendant la période à suivre.

L'UIP ne peut ne pas prendre acte des tendances qui, avec une rapidité imprévue, rendent plus proche la réalisation du Marché Commun — limité, pour le moment, à 6 pays.

Conformément à la réalisation progressive du Marché Commun, le territoire d'utilisation des wagons P prend de l'extension, étant donné que le wagon P ne pourra pas rester limité à un territoire restreint, tandis que le trafic ferroviaire, en général, s'adapte rapidement aux limites plus vastes du Marché Commun.

Pour faire face à la nouvelle situation, l'UIP, dans la période à venir, devra dédier ses efforts à la réalisation de conditions qui pourront assurer de la manière la plus efficace l'adaptation d'utilisation du wagon P aux nouvelles conditions du marché.

La nécessité de l'harmonisation des conditions d'établissement et de travail des wagons P s'impose.

Geschäftsbericht für 1962

1. Vorwort

Mit der Veröffentlichung der zweiten Ausgabe des Merkbuches, welches am 1. Januar 1962 in Kraft getreten ist, ging ein Zeitabschnitt zu Ende, während dessen die Arbeit der UIP auf internationaler Ebene hauptsächlich auf die Ausarbeitung einer verbesserten und den Anforderungen der modernen Verkehrswirtschaft soweit wie möglich angepassten Privatwagenordnung gerichtet war.

Anfangen von der Revision des seinerzeitigen UIC-Merkblattes 92, hat dieser Zeitabschnitt die Beteiligung der UIP an den Arbeiten für die Revision der CIM — namentlich deren Anlagen RIP und RID — und für die Ausarbeitung einer Sammlung der Bestimmungen einer Privatwagenordnung, die den Namen Merkbuch erhielt, gesehen.

In Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und mit dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr konnte die UIP während dieses Zeitabschnittes den grössten Teil der Probleme, hauptsächlich reglementarischer Art, lösen.

Die vollständige und einheitliche Anwendung der Bestimmungen des Merkbblattes ist bei den meisten Eisenbahnverwaltungen bereits verwirklicht oder im Laufe der Verwirklichung. Diese Angleichung der nationalen Bestimmungen wird immer dringender, als es sich darum handelt nicht hinter der Entwicklung zurückzubleiben, deren wir in Europa auf wirtschaftlichem Gebiet gegenwärtig sind und die naturgemäss auch die UIP vor Probleme stellt, welche über den bisher mehr oder weniger an die Vereinheitlichung der Einstellungsbedingungen beschränkten Rahmen hinausgehen.

Die wirtschaftlichen Bestrebungen in Europa machen es erforderlich, nicht nur die technischen und die verwaltungsmässigen Einstellungsbedingungen, sondern eine Vereinheitlichung und Gleichstellung auch hinsichtlich der tatsächlichen Verwendung der Privatwagen, näher zu prüfen.

Die Probleme, die sich daraus ergeben sind rechtlicher, finanzieller, tarifarischer und technischer Art. Zusammen mit einigen bedeutenden, bisher ungelöst gebliebenen Problemen — wie demjenigen der erstrebten rechtlichen Form des die Privatwagenordnung enthaltenden Dokumentes und denjenigen vorwiegend wirtschaftlicher Bedeutung, wie z.B. Rückvergütung — bilden sie die Aufgaben der UIP in dem nun folgenden Zeitabschnitt.

Die UIP muss den Bestrebungen Rechnung tragen, die den — vorläufig auf 6 Länder beschränkten — Gemeinsamen Markt mit einer vorher kaum erwarteten Schnelligkeit verwirklichen.

Mit der fortschreitenden Verwirklichung des Gemeinsamen Marktes erweitert sich das Verwendungsgebiet der Privatwagen, der nicht auf ein enges nationales Gebiet beschränkt bleiben kann, während sich der Eisenbahnverkehr im allgemeinen schnell an die erweiterten Grenzen des Gemeinsamen Marktes anpasst.

Um der neuen Lage gewachsen zu sein, wird die UIP in Zukunft ihre Bemühungen der Erreichung von Bedingungen widmen müssen, welche in wirksamster Weise die Anpassung der Verwendung des Privatwagens an die Bedingungen der neuen Wirtschaftslage sichern werden.

Eine Gleichschaltung der Bedingungen für die Bau- und Betätigungsgrundlagen und für den Einsatz von Privatwagen wird notwendig sein.

Du point de vue de la politique des administrations, *le problème des investissements* est de première importance en ce qui concerne le développement du parc du matériel roulant, notamment des wagons spécialisés. Ce problème pose la question *d'une coordination des investissements* entre les administrations de chemin de fer et les privés, en vue d'une *détermination des activités* et des constructions des wagons spécialisés.

Il serait souhaitable que des échanges de vue entre les organismes représentant les chemins de fer et ceux représentant les propriétaires de wagons P puissent, à l'avenir, permettre une coordination et programmation des efforts dans la construction de certains types de wagons. En passant en revue la situation actuelle, nous constatons que dans certains pays les administrations appliquent une grande libéralité concernant les types de wagons spéciaux laissés à l'initiative privée, tandis que dans d'autres pays, ce n'est qu'un nombre très restreint de ces wagons — souvent uniquement les wagons-citernes — tous les autres types de wagons spéciaux étant réservés à l'initiative des administrations.

Tout en considérant les nécessités d'ordre public dont les administrations sont tenues de tenir compte, l'UIP estime que des principes peuvent être établis dans les limites desquels des types bien définis des wagons spéciaux sont laissés à l'initiative privée, les administrations de chemin de fer se réservant d'intervenir dans le cas où cette initiative ne serait pas suffisante. Toutefois, dans ce cas, l'intervention des administrations ne devrait pas représenter une concurrence, mais un complément aux wagons P existants.

Les administrations ne peuvent ne pas tenir compte du fait que le wagon spécial construit par un privé est leur meilleur allié dans la lutte contre les autres moyens de transport. A cet allié, les administrations doivent permettre la plus vaste application dans tous les secteurs, en encourageant le titulaire par des mesures tarifaires et économiques et en garantissant une sécurité suffisante aux capitaux investis dans ces moyens de transport.

En vue de l'évolution future et de l'extension des marchés d'utilisation des wagons P, l'UIP a mis à l'étude la création *d'un contrat d'immatriculation international*.

Actuellement, les wagons P sont immatriculés sur la base de contrats nationaux ayant force juridique uniquement sur le territoire du pays immatriculateur. Bien que les conditions d'immatriculation soient plus ou moins égales dans tous les pays, il existe encore de fortes différences dans le traitement des wagons selon s'il s'agit de wagons immatriculés dans le pays de l'utilisation ou dans un autre pays. En plus, l'utilisation en trafic international ou en trafic intérieur dans un pays non immatriculateur n'est plus régie par ces contrats, mais par les conventions et les accords des administrations entre elles.

L'UIP estime que bon nombre des inconvénients actuels pourraient être éliminés par l'établissement du contrat d'immatriculation international. Ceci, dans l'esprit de l'UIP, devrait être un contrat d'immatriculation conclu par une administration de chemin de fer au nom et par ordre aussi d'autres administrations adhérentes à la convention concernant un tel contrat d'immatriculation qui, par le fait même, aurait sa validité uniforme sur tous les réseaux en question.

Vom Standpunkt der allgemeinen Politik der Eisenbahnverwaltungen ist das Problem der Investitionen betreffend die Entwicklung des rollenden Materials, namentlich der spezialisierten Güterwagen, von erstrangiger Bedeutung. Dieses Problem stellt die Frage nach einer *Koordinierung der Investitionen* zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Privaten, insbesondere mit Hinsicht auf eine *Abgrenzung der Betätigung* beim Bau von Spezialwagen.

Es wäre wünschenswert, dass ein Gedankenaustausch zwischen Organisationen der Eisenbahnverwaltungen und der Privatwagenbesitzer in Zukunft eine Koordinierung und Planung bei den Aufwendungen für den Bau von bestimmten Wagentypen herbeiführen könnte. Bei Betrachtung der augenblicklichen Lage können wir feststellen, dass in einigen Ländern die Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich der Wagentypen, die der Privatinitiative überlassen werden, eine grosse Freizügigkeit gelten lassen, während dies in anderen Ländern nur für eine sehr beschränkte Anzahl von Wagentypen der Fall ist — meist nur die Kesselwagen — da alle übrigen Typen von Wagen der Initiative der Verwaltungen vorbehalten sind.

Bei voller Berücksichtigung der Notwendigkeiten öffentlicher Art, denen die Eisenbahnverwaltungen Rechnung tragen müssen, ist die UIP doch der Ansicht, dass gewisse Grundsätze festgelegt werden können, innerhalb deren bestimmte Typen von Spezialwagen der Privatinitiative überlassen werden, unter dem Vorbehalt, dass die Eisenbahnverwaltungen selbst nur intervenieren, wenn die private Initiative unzulänglich war. Allerdings soll in einem solchen Falle die Intervention der Eisenbahnverwaltungen nicht als Konkurrenz, sondern zur Ergänzung der bestehenden Privatwagen erfolgen.

Die Eisenbahnverwaltungen müssen dem Umstand Rechnung tragen, dass ein von Privaten gebauter Spezialwagen ihr bester Verbündete im Kampf gegen andere Transportmittel ist. Diesem Verbündeten sollten die Eisenbahnverwaltungen die weiteste Einsatzmöglichkeit auf allen Gebieten ermöglichen durch Ermunterung der Einsteller mit tarifarischen und wirtschaftlichen Massnahmen und durch Gewährleistung einer hinreichenden Sicherheit für die in diesen Transportmitteln angelegten Kapitalien.

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung und auf die Erweiterung des Einsatzgebietes der Privatwagen, hat die UIP die Studien über die Ausarbeitung eines *Internationalen Einstellungsvertrages* fortgesetzt.

Augenblicklich sind die Privatwagen auf Grund von nationalen Verträgen eingestellt, die nur auf den Territorien des Einstellungslandes Rechtskraft besitzen. Obwohl die Einstellungsbedingungen mehr oder weniger in allen Ländern gleich sind, bestehen doch starke Unterschiede in der Behandlung der Wagen, je nachdem ob es sich um Wagen handelt, die im eigenen Lande der benutzenden Verwaltung oder in anderen Ländern eingestellt sind. Ausserdem ist die Verwendung der Wagen im internationalen Verkehr oder im Binnenverkehr eines nichteinstellenden Landes nicht immer durch diese Verträge, sondern durch Konventionen und Abmachungen der Eisenbahnverwaltungen unter sich geregelt.

Die UIP ist der Ansicht, dass eine wesentliche Anzahl der augenblicklichen Unstimmigkeiten durch die Aufstellung eines Internationalen Einstellungsvertrages behoben werden könnte. Dieser sollte im Sinne der UIP ein Einstellungsvertrag sein, welcher durch eine Eisenbahnverwaltung im Namen und im Auftrage auch anderer Eisenbahnverwaltungen abgeschlossen wird, welche sich der Konvention betreffend diesen Vertrag anschliessen. Dadurch würde der Einstellungsvertrag seine einheitliche Gültigkeit auf allen in Frage kommenden Eisenbahnnetzen erhalten.

L'UIP se rend compte que c'est une tâche assez difficile et pour la faciliter, elle estime qu'il soit opportun de limiter, pour commencer, la validité d'un tel contrat à un certain nombre de pays — l'idée de choisir les 6 pays de la C.E.E. s'impose — et à un certain nombre ou type de wagons P.

Dans l'idée de préparer les bases pour l'utilisation des wagons sur des territoires plus vastes, l'UIP a estimé opportun de mettre à l'étude la question de *l'unification des normes de construction* des wagons P en complément des normes de standardisation du matériel roulant en partie déjà réalisées et en partie à l'étude de la part de l'UIC. Cette unification devrait regarder par ex. la capacité des wagons-citernes ou le type des superstructures d'autres wagons et de leurs pièces de rechange. Cette normalisation permettra aux usagers des wagons de réaliser des économies en réduisant le nombre et le type des installations destinées à recevoir des marchandises transportées en wagons P.

Le Marché Commun aura la tendance d'égaliser les coûts de revient et les frais d'utilisation des transports par chemin de fer. Selon l'avis de l'UIP, il est indispensable que les bases des *règlements de la redevance* soient faites de façon à éviter autant que possible les disparités d'un pays à l'autre.

Sur ce même plan, l'UIP considère aussi la question de *la libre circulation des wagons* dans l'intérêt des usagers et dans celui de l'économie générale, permettant de répartir plus rationnellement l'utilisation des parcs de wagons disponibles et un meilleur programme des investissements.

2. Activité de l'UIP

L'activité de l'UIP en 1962 a été orientée en premier lieu vers l'étude des problèmes énoncés ci-dessus.

L'accord avec l'UIC concernant le règlement *La Responsabilité du Titulaire* ayant été mis au point au cours de la réunion du Groupe Commun de Travail UIC/UIP à Lugano, en décembre 1961, a été mis en application dans la plupart des pays membres de l'UIP. L'application de l'accord est intégrale et obligatoire en Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Italie, Suède et Suisse, tandis qu'il est encore facultatif en France et en Hollande.

Les règlements du régime des wagons P contenus dans la deuxième édition de l'Aide-Mémoire ont été adoptés par tous les pays. Toutefois, il existe, comme déjà dit, encore des différences dans le traitement des wagons; une des causes de ces différences sont entr'autres les systèmes différents de *la redevance*. Cette question n'a pas pu être abordée pendant l'année 1962, comme il avait été prévu. L'examen de celle-ci a été renvoyé, en attendant que les Administrations de Chemin de fer puissent terminer l'étude sur le prix de revient des transports en wagons P. — Apparemment, les difficultés de relèvement exact des données y relatives n'ont pas permis d'arriver à des résultats concluants qui auraient donné une base pour entamer la solution de la question de la redevance sur le plan international.

L'UIP insiste pour que ce problème soit abordé le plus tôt possible, en soulignant l'urgence de la solution dans le sens des idées exprimées à ce sujet à diverses occasions, notamment en considération des nécessités imposées par l'évolution dans le

Die UIP ist sich darüber klar, dass dies eine schwere Aufgabe darstellt; um sie zu erleichtern ist sie der Ansicht, dass es zweckmässig wäre, die Gültigkeit eines solchen Vertrages auf eine bestimmte Anzahl von Ländern — es ergibt sich von selbst, dafür die 6 Länder der EWG zu wählen — und auf eine bestimmte Anzahl bzw. Typen von Privatwagen, zu beschränken.

In der Absicht, die Grundlagen für die Verwendung von Wagen auf grössere Territorien vorzubereiten, hat die UIP zweckmässigerweise auch die Frage der *Vereinheitlichung der Konstruktionsnormen* der Privatwagen zum Gegenstand ihrer Studien gemacht. Diese Normen sind als Ergänzung der Standardisierungsnormen gedacht, die für das rollende Material von der UIC zum Teil bereits verwirklicht, zum Teil im Studium sind. Diese Vereinheitlichung soll z.B. den Füllinhalt der Kesselwagen oder die Typen des Oberbaues anderer Wagen und deren Ersatzteile betreffen. Die entsprechende Normalisierung soll den Benützern der Wagen gestatten, durch Herabsetzung der Anzahl und der Typen der für den Empfang von in Privatwagen beförderten Gütern bestimmten Anlagen zu vermindern und dadurch Ersparnisse zu erzielen.

Der Gemeinsame Markt wird die Tendenz haben, die Selbstkosten und die Benützungskosten der Eisenbahntransporte anzugleichen. Nach der Ansicht der UIP ist es daher unumgänglich notwendig, die Grundlagen der *Redevance-Regelung* in einer Weise zu gestalten, dass, soweit als möglich, Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern ausgeschaltet werden.

Auf internationaler Ebene betrachtet die UIP auch die Frage der *Freizügigkeit der Wagen* im Interesse der Benutzer und der gesamten Wirtschaft, da es dadurch möglich wäre, die Verwendung des vorhandenen Wagenparks rationeller und die Erweiterungsprogramme besser zu gestalten.

2. Arbeit der UIP

Die Tätigkeit der UIP war im Jahre 1962 in erster Reihe dem Studium der vorstehend angeführten Probleme gewidmet.

Die Vereinbarung mit der UIC betreffend *die Regelung der Haftung des Einstellers*, die im Laufe der Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP im Dezember 1961 in Lugano abschliessend getroffen wurde, ist in den meisten Ländern der Mitglieder der UIP in Kraft gesetzt worden. Sie ist allgemein und verpflichtend in Belgien, Deutschland, Italien, Oesterreich, Spanien, Schweden und Schweiz während sie in Frankreich und Holland wahlweise angewendet wird.

Die Regelungen der in der zweiten Ausgabe des Merkbuches enthaltenen Privatwagenordnung sind von allen Ländern angenommen worden; immerhin bestehen, wie bereits gesagt, noch Differenzen in der Behandlung der Wagen. Eine der Ursachen dieser Differenzen sind u.a. die verschiedenen Systeme der *Redevance*. Diese Frage konnte während des Jahres 1962 nicht, wie vorgesehen, in Angriff genommen werden. Ihre Bearbeitung war in Erwartung des Abschlusses einer seitens der Eisenbahnverwaltungen vorgenommenen Untersuchung über den Selbstkostenpreis der Transporte mit Privatwagen aufgeschoben worden. Anscheinend haben Schwierigkeiten einer genauen Ermittlung der betreffenden Daten nicht erlaubt, zu abschliessenden Resultaten zu gelangen, die eine Grundlage geboten hätten, die Lösung der Frage der *Redevance* auf internationaler Ebene in Angriff zu nehmen.

Die UIP besteht weiter darauf, dass dieses Problem möglichst bald in Angriff genommen wird und unterstreicht die Dringlichkeit der Lösung im Sinne der diesbezüglichen bei verschiedenen Gelegenheiten zum Ausdruck gebrachten Ideen, insbesondere in

secteur des transports des 6 pays de la C.E.E. Tout en se rendant compte des difficultés provenant de la situation tarifaire, l'UIP estime qu'il faudrait commencer à examiner le problème au moins dans sa forme de principe qui permettra de créer les bases d'une solution. Dans ce sens, l'UIP espère que très prochainement, les administrations adhéreront à la demande de rechercher ensemble une solution commune *pour l'indexage des wagons*.

L'action de l'UIP concernant *la perception des droits de douane* en trafic international pour les wagons P vides a été l'objet d'un examen au cours d'une séance du Groupe d'Experts Douaniers à Genève. Ce Groupe a recommandé aux administrations d'abolir la perception de ces droits, étant donné qu'aucune prestation effective ne correspond à ces derniers.

Les études des organes de l'UIC concernant *la suppression des brise-flots* dans les wagons-citernes on été conclues dans un sens positif et l'UIC a annoncé que les modifications correspondantes des dispositions actuelles de l'Aide-Mémoire seront faites prochainement. Entretemps, la SNCF, la DB et les FS autorisent déjà la construction des wagons-citernes sans brise-flots.

Pour l'application obligatoire *des panneaux spéciaux d'inscription* sur les wagons-réservoirs, un délai ultérieur a été admis, en fixant la dernière date au 1er janvier 1964, à partir de laquelle cette application sera obligatoire.

Dans la question de la participation des administrations *aux frais de modifications aux wagons* imposés par celles-ci à cause des nécessités d'exploitation ou d'évolution de la technique ferroviaire, aucune solution définitive n'a pu être réalisée jusqu'à présent. Actuellement, les titulaires doivent essayer de s'accorder avec leurs administrations nationales selon leurs possibilités, mais en vue de l'application — dans un avenir pas très lointain — *de l'attelage automatique*, l'UIP estime qu'au moins certains principes devront être énoncés sur le plan international, pour fixer les bases de solution de problèmes financiers correspondants.

3. La vie interne del l'UIP

L'Assemblée générale ordinaire de l'année 1962, à laquelle étaient représentés tous les Membres de l'UIP, a eu lieu le 18 mai à Madrid.

La Liga de Propietarios de Vagones de España a réservé aux participants un accueil particulièrement chaleureux et a assuré une organisation parfaite du déroulement de l'Assemblée.

L'UIP a eu l'honneur de saluer parmi les participants Messieurs Inza et Bulto représentant la RENFE et Monsieur Lohier de la SNCF. Monsieur le Directeur Général Moreno et Monsieur Silva, Secrétaire Général de la RENFE, empêchés de participer à l'Assemblée, ont tenu à manifester leur sympathie pour l'UIP en offrant une belle réception.

L'Assemblée générale a approuvé le rapport de gestion, ainsi que les comptes pour l'année 1961 et en a donné décharge aux organes de l'UIP.

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

Anbetracht der Notwendigkeiten, die sich im Verkehrssektor der 6 Länder der EWG ergeben. Ueber die Schwierigkeiten, die sich aus der tarifarischen Situation ergeben, vollkommen im klaren, glaubt die UIP trotzdem, dass wenigstens begonnen werden müsste, das Problem in seiner grundsätzlichen Form zu untersuchen, die es erlauben würde, die Grundlage einer Lösung zu schaffen. In diesem Sinne hofft die UIP, dass die Eisenbahnverwaltungen baldigst dem Wunsch stattgeben werden, zusammen eine gemeinsame Lösung für die *Indexierung* der Wagen zu suchen.

Die Aktion der UIP betreffend die Erhebung von *Grenzzollgebühren für leere Privatwagen* im internationalen Verkehr, war Gegenstand einer Untersuchung in einer Sitzung der Zollexpertengruppe in Genf; diese Gruppe hat den Eisenbahnverwaltungen nahegelegt, die Erhebung dieser Gebühren abzuschaffen, nachdem denselben keine effektive Gegenleistung entspricht.

Die Untersuchung der Organe der UIC betreffend die *Abschaffung von Schwallblechen* in Kesselwagen, sind in positivem Sinne zum Abschluss gebracht worden. Seitens der UIC wurde bekanntgegeben, dass die Abänderung der entsprechenden Bestimmungen des Merkblattes demnächst folgen werde. Inzwischen wird seitens der SNCF, DB und der FS bereits der Bau von Kesselwagen ohne Schwallbleche erlaubt.

Für die obligatorische Anbringung von *besonderen Anschriftstafeln* an den Kesselwagen, wurde eine weitere Frist gewährt durch Festsetzung des letzten Datums, von welchem an diese Anbringung verpflichtend sein wird (1-1-1964).

In der Frage der Beteiligung der Eisenbahnverwaltungen an den *Kosten fuer Abänderungen* an den Wagen, welche durch die Verwaltungen aus Gründen des Betriebes oder der Weiterentwicklung der Eisenbahntechnik auferlegt werden, konnte bisher keine definitive Lösung erzielt werden. Augenblicklich müssen die Einsteller versuchen, sich mit ihren nationalen Verwaltungen gemäss ihren Möglichkeiten zu einigen, aber in Hinblick auf die in einer nicht allzu weiten Zukunft bevorstehende Anbringung der *automatischen Kupplung* glaubt die UIP, dass zumindest gewisse Grundsätze auf internationaler Ebene ermittelt werden müssen, um die Grundlagen für die Lösung der entsprechenden finanziellen Probleme festzusetzen.

3. Aus dem internen leben der UIP

Die ordentliche Generalversammlung des Jahres 1962, an welcher alle Mitglieder der UIP teilgenommen haben, hat am 18. Mai 1962 in Madrid stattgefunden.

Die Liga de Propietarios de Vagones de España hat allen Teilnehmern einen besonders warmen Empfang bereitet und für eine tadellose Abwicklung der Generalversammlung gesorgt.

Die UIP hatte die Ehre, die Herren Inza und Bulto als Vertreter der RENFE und Herrn Lohier von der SNCF begrüßen zu dürfen. Die Herren Generaldirektor Moreno und Generalsekretär Silva von der RENFE, die verhindert waren an der Generalversammlung selbst teilzunehmen, liessen en sich nicht nehmen, ihre Sympathie für die UIP durch einen von ihnen gebotenen Empfang kundzutun.

Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und die Kassenabrechnungen für das Jahr 1961 und entlastete die Organe der UIP.

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

A l'Assemblée générale les membres ont désigné les représentants suivants pour le Comité Directeur:

Allemagne . . .	M. Hoffmann
Autriche . . .	M. Dr. Metzger
Belgique . . .	M. Lemin
Espagne . . .	M. Lopez-Martin
France . . .	M. Devies
Italie	M. Dr. Rassini
Maroc	M. Courau
Pays-Bas . . .	M. Dr. Greebe
Suède	M. Henriksson
Suisse	M. Fert

Le mandat de Monsieur Koerfgen, Président de l'UIP depuis 1959, étant expiré, conformément aux statuts, l'Assemblée a nommé à l'unanimité Monsieur Dr. Rassini comme nouveau Président pour les trois prochaines années.

Monsieur Rassini, après avoir remercié l'Assemblée pour la confiance lui témoignée, a adressé, au nom de l'UIP, au Président démissionnaire Monsieur Koerfgen, ses plus vifs remerciements pour le travail efficace et précieux qu'il a accompli pendant la période de son mandat. Il a souligné les succès que Monsieur Koerfgen a remportés dans l'intérêt de l'UIP, grâce à son énergie et à sa connaissance des problèmes.

Comme Vice-Présidents pour la prochaine période de trois ans on été élus: Monsieur Devies, Représentant de l'Association Française des Wagons Particuliers (France) et Monsieur Hoffmann, Représentant de la Vereinigung der Privatwagen-Interessenten (Allemagne).

Monsieur Rassini a présenté un rapport sur les travaux du Groupe Commun de Travail UIC/UIP, en faisant un bref résumé sur l'activité de ce Groupe à partir de l'année 1952 jusqu'à la conclusion d'une première étape qui a pris fin en décembre 1961. Il a exprimé le vœu que la collaboration agréable et profitable avec l'UIC et les autres organismes ferroviaires puisse continuer, à l'avenir, de la même manière, pour arriver à des améliorations ultérieures du régime des wagons P.

L'Assemblée a entendu ensuite la conférence de Monsieur Lohier sur la « Politique de la SNCF vis-à-vis des wagons de particuliers » dont le contenu a suscité le plus vif intérêt et recueilli l'approbation unanime de tous les participants.

Egalement intéressant a été l'exposé de Monsieur Silva, lu en son absence par Monsieur Inza, sur le « Plan d'amélioration et de développement de la RENFE ».

Au cours de l'année 1962, le Comité Directeur s'est réuni trois fois, pour délibérer sur les questions courantes et pour fixer les directives pour l'activité futures de l'UIP.

Le Groupe d'Etude pour le contrat d'immatriculation international, créé à la réunion du Comité Directeur en septembre 1962, s'est réuni une fois pour un premier examen de tous les aspects de ce problème important.

Pour le Comité Directeur:

signé: Dr. Rassini
(Président)

signé: Fert
(Secrétaire)

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

Belgien . . .	Herrn Lemin
Deutschland . .	Herrn Hoffmann
Frankreich . .	Herrn Devies
Italien	Herrn Dr. Rassini
Marokko . . .	Herrn Courau
Niederlande . .	Herrn Dr. Greebe
Österreich . .	Herrn Dr. Metzger
Schweden . . .	Herrn Henriksson
Schweiz . . .	Herrn Fert
Spanien . . .	Herrn Lopez-Martin

Da das Mandat des Herrn Körfggen, seit 1959 Präsident der UIP, satzungsgemäss abgelaufen war, hat die Generalversammlung Herrn Dr. Rassini mit Stimmeneinheit zum neuen Präsidenten für die nächsten drei Jahre ernannt.

Herr Dr. Rassini dankte für das ihm entgegengebrachte Vertrauen und sprach im Namen der UIP dem ausscheidenden Präsidenten für seine erfolgreiche und wertvolle Arbeit, die er während seiner Mandatszeit geleistet hat, seinen Dank aus. Er unterstrich dabei die Erfolge, die Herr Körfggen dank seiner Tatkraft und seiner Kenntnis der Probleme im Interesse der UIP erzielt hat.

Zum Vize-Präsidenten für die nächste dreijährige Periode wurden gewählt: Herr Devies, Vertreter der Association Française des Wagons Particuliers (Frankreich) und Herr Hoffmann, Vertreter der Vereinigung der Privatwagen-Interessenten (Deutschland).

Herr Dr. Rassini gab einen Bericht über die Arbeiten der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP und fasste die Tätigkeit dieser Gruppe vom Jahre 1952 bis zum Abschluss einer ersten Etappe, die im Dezember 1961 zu Ende ging, zusammen. Er sprach den Wunsch aus, dass die angenehme nützliche Zusammenarbeit mit der UIC und mit den anderen Eisenbahnorganisationen auch in Zukunft fortgesetzt werden könne, um dadurch zu weiteren Verbesserungen der Privatwagen-Ordnung zu gelangen.

Die Generalversammlung hörte sodann einen Vortrag des Herrn Lohier über die « Politik der SNCF gegenüber der Privatwagen » der das grösste Interesse erweckte und einhellige Zustimmung aller Teilnehmer fand.

Ebenso interessant war das Exposé des Herrn Silva über den « Plan zur Verbesserung und Entwicklung der RENFE », welches in seiner Abwesenheit von Herrn Inza gelesen wurde.

Im Laufe des Jahres 1962 ist das Direktionskomitee dreimal zusammengetreten, um über die laufenden Fragen zu beraten und Direktiven für die zukünftige Tätigkeit der UIP auszuarbeiten.

Die Studiengruppe für den internationalen Einstellungsvertrag, welche bei der Sitzung des Direktionskomitees im September 1962 gegründet wurde, ist einmal zusammengetreten, um eine erste Prüfung aller Aspekte dieser wichtigen Frage vorzunehmen.

Für das Direktionskomitee

gez. Rassini
(Präsident)

gez. Fert
(Sekretär)

Annexe I**Recettes****Comptes Annuels 1962**

Cotisations:	Fr.	Fr.
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milan		812.—
Verband Schweiz, Anschlussgeleise & Privatgüterwagen-Besitzer, Soleure		596.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.040.—
Algemene Verladere en Eigen Vervoerders Organisatie, La Haye		596.—
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Frankfurt		1.764.—
Lomatfer, Bruxelles		298.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Vienne		740.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		764.—
Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca		518.—
Fédération des Industries Belges, Bruxelles		592.—
Association Française des Wagons particuliers, Paris		2.816.—
Intérêt sur livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Genève		125.15
Remboursement d'intérêts		26.40
		10.687.55

Dépenses

Honoraires et jetons de présence	4.500.—	
Frais d'interprète	950.—	
Frais de bureau	478.45	
Port, téléphone et frais de banque	205.60	
Impôts	3.90	
Aide-Mémoire UIC	2.942.40	
	9.080.35	
Excédent de recettes	1.607.20	
	10.687.55	10.687.55

B I L A N

	Actif Fr.	Passif Fr.
Avoir sur le livret de dépôt no 90459 de la Banque Populaire Suisse de Genève	8.320.90	
Avance Fert & Cie		633.—
Fortune au 31.12.1961 6.080.70		
Excédent de recettes au 31.12.62 1.607.20		
Fortune au 31.12.1962		7.687.90
	8.320.90	8.320.90

Jahresrechnung 1962

Anlage I

Einnahmen

Jahresbeiträge:	Fr.	Fr.
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano		812,—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise & Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn		596,—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.040,—
Algemene Verladers -en Eigen Vervoerders Organisatie, den Haag		596,—
Vereinigung der Privatgüterwagen Interessenten, Frankfurt		1.764,—
Société Lomatfer, Bruxelles		298,—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien		740,—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		764,—
Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca		518,—
Fédération des Industries Belges, Bruxelles		592,—
Association Française des Wagons particuliers, Paris		2.816,—
Zinsgutschrift auf Sparheft bei der Schweiz. Volksbank, Genf		125,15
Zinsrückerstattung		26,40
Ausgaben		10.687,55

Honorare und Sitzungsgelder	4.500.—	
Dolmetscherhonorare	950.—	
Bürokosten	478.45	
Porto, Telefon und Bankspesen	205.60	
Steuern	3.90	
« Aide-Memoire » UIC	2.942.40	
	<u>9.080.35</u>	
Einnahmeüberschuss	1.607.20	
	<u>10.687.55</u>	<u>10.687.55</u>

B I L A N Z

	Activa Fr.	Passiva Fr.
Guthaben auf Sparheft Nr. 90459 bei der Schweiz. Volksbank, Genf	8.320.90	
Vorschuss Fert & Cie		633,—
Vermögen am 31.12.1961	6.080.70	
Einnahmenüberschuss am 31.12.1962	1.607.20	
Vermögen am 31.12.1962	<u>8.320.90</u>	<u>7.687.90</u>
	<u>8.320.90</u>	<u>8.320.90</u>

Annexe II

Rapport de Révision

Conformément au mandat que vous avez bien voulu nous confier, nous avons examiné les comptes de votre Union au 31 décembre 1962, 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 1962 présente aux recettes un montant de Frs. 10.687,55 et aux dépenses un montant de Frs. 9.080,35. Il en résulte un excédent de recettes de Frs. 1.607,20. La fortune s'est donc élevée de Frs. 6.080,70 de l'année précédente à Frs. 7.687,90 au 31 décembre 1962.

Ce dernier montant a été justifié par le Livret de Dépôt N. 90459 de la Banque Populaire Suisse à Genève.

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, le 29 avril 1963.

Les contrôleurs
sig. Eicher
sig. Studer

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns auch die Jahresrechnung pro 1962 Ihrer Union zur Prüfung vorgelegt worden. Über deren Ergebnis erstatten wir Ihnen hiermit

BERICHT.

Sämtliche Einnahmen-und Ausgabenposten im ordnungsgemäss geführten Kassabuch wurden anhand der vollständig vorhandenen Belege geprüft und 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 1962 weist an Einnahmen Fr. 10.687,55 und an Ausgaben Fr. 9.080,35 aus. Demnach ergeben sich Mehreinnahmen von Fr. 1.607,20, wodurch das Vermögen von Fr. 6.080,70 Ende des Vorjahres auf Fr. 7.687,90 per 31. Dezember 1962 sich vermehrt hat.

Der letztere Betrag ist uns durch Vorlage: Livret de Dépôt Nr. 90459 der Banque Populaire Suisse Genève ausgewiesen worden.

ANTRAG

Genehmigung der Jahresrechnung pro 1962, unter Déchargeerteilung an den Quästor.

Zürich/Basel, den 29. April 1963.

Die Revisoren:

gez. Eicher

gez. Studer

LISTE DE MEMBRES

BELGIQUE

«Lomafter», Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 1 rue Jacques de Lalaing, Bruxelles
Fédération des Industries Belges, Brüssel

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 Verladere- 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 Privatgüterwagen-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 Verladere- 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 Privatgüterwagen-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