

UIP

Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons particuliers

Internationale Union
von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

Rapport de gestion pour 1963

Geschäftsbericht für 1963

Table des matières

1. Introduction
2. 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. Arbeit der UIP
3. Aus dem internen Leben der UIP

Anlage I Jahresrechnung

Anlage II Revisorenbericht

Anlage III Mitgliederverzeichnis

Rapport de gestion pour 1963

1. Introduction

L'UIP se trouve actuellement dans une phase de sa vie qui demande une profonde analyse des conditions dans lesquelles se déroule l'activité des wagons de particuliers.

Cette activité étant indissolublement liée à l'évolution à laquelle nous assistons dans le secteur des transports par fer, il est nécessaire de mieux examiner les tendances de cette évolution et de chercher à y adapter, dans la mesure du possible, les actions de l'UIP.

L'examen doit porter sur les différents aspects des problèmes:

1. Le développement des transports en général;
Les statistiques du trafic des marchandises par fer nous révèlent dans ces dernières années un accroissement continu, alimenté par les marchandises traditionnelles et les marchandises nouvelles créées par les procédés technologiques récents.
2. Le développement des économies européennes et leurs tendances vers une communauté économique, dépassant les frontières nationales dans le but de créer des marchés plus vastes pour tous les secteurs de l'économie.
3. La position des administrations des chemins de fer concernant la politique d'investissement en matériel roulant spécialisé, et notamment, en wagons de particuliers.

Quelle est donc la position de l'UIP et des propriétaires des wagons P. dans la situation déterminée par les aspects ci-dessus?

Les nécessités croissantes du trafic marchandises ont eu pour effet une augmentation sensible du parc des wagons ferroviaires. Celui des wagons P. d'après une statistique au début de l'année 1963 dans les pays membres de l'UIP comprend environ 147.000 unités. Par rapport à la situation au 1er janvier 1960, il a augmenté d'environ 25.000 unités, soit approximativement 18%.

Les investissements au cours des 2 ans, qui sont à la base de la statistique, ont dépassé sensiblement le chiffre d'un milliard de francs suisses, sans compter les investissements qui ont été nécessaires pour améliorer et moderniser le parc des wagons P. en augmentant sa capacité de chargement.

Le rythme des investissements n'a pas été ralenti au cours de l'année 1963, mais au contraire accéléré. Des nouvelles initiatives ont fait encore accroître le nombre des wagons de particuliers avec une tendance très précise vers une spécialisation plus poussée.

Ces investissements sont la meilleure preuve que les wagons P. sont une nécessité technique et économique. Ils représentent une aide précieuse pour les administrations des chemins de fer dans leurs efforts pour maintenir et développer les positions dans le secteur des transports nationaux et internationaux.

Nous serions heureux que cette aide soit appréciée à sa juste valeur par toutes les administrations et que les possibilités de collaboration pour le bénéfice mutuel du chemin de fer et des propriétaires de wagons particuliers soient plus largement exploitées.

Geschäftsbericht für 1963

1. Vorwort

Die UIP befindet sich augenblicklich in einem Abschnitt ihres Daseins, der eine gründliche Untersuchung der Bedingungen erfordert, unter denen sich der Betrieb mit Privatwagen vollzieht.

Dieser Betrieb ist unlöslich mit der Entwicklung verbunden, die wir im Sektor des Eisenbahnverkehrs miterleben; es ist daher notwendig, diese Entwicklung näher zu untersuchen und die Tätigkeit der UIP derselben nach Möglichkeit anzupassen.

Die Untersuchung muss daher folgende Aspekte des Problems umfassen:

1. Die Entwicklung des Verkehrs im allgemeinen; die Statistiken des Güterverkehrs der Bahnen zeigten in den letzten Jahren eine ständige Zunahme, sowohl der herkömmlichen wie auch der durch die moderne Technik neu geschaffenen Güter.
2. Die Entwicklung der europäischen Volkswirtschaften im allgemeinen und deren Tendenz zu wirtschaftlichen eventuell auch politischen Gemeinschaften, die mit dem Ziel der Bildung grösserer Märkte für alle Gebiete der Volkswirtschaft über die heutigen Grenzen hinausdrängen.
3. Die Einstellung der einzelnen Eisenbahnverwaltungen im Hinblick auf die Investitionspolitik für Spezialfahrzeuge, insbesondere aber die Einstellung gegenüber den Privatwagen.

Welche ist also die Stellung der UIP und der Eigentümer von Privatwagen in der durch die obigen Aspekte gegebenen Situation?

Der wachsende Bedarf des Güterverkehrs hat eine bedeutende Vermehrung der Eisenbahnwagen zur Folge gehabt; der Gesamtpark der Privatwagen umfasste gemäss einer Statistik zu Anfang 1963 in den Mitgliedsländern der UIP ca. 147.000 Wagen. Im Vergleich zu der Lage am 1.1.60 ist der Park um ungefähr 25.000 Einheiten, d.h. um ca. 18%, gewachsen.

Die Investitionen im Laufe der zwei Jahre, die von der Statistik erfasst werden, haben die Zahl von einer Milliarde schw. Franken bedeutend überschritten ohne Berücksichtigung der Ausgaben, die erforderlich waren, um den Park der bestehenden Wagen zu verbessern, zu modernisieren und dessen Ladekapazität zu erhöhen. Der Umfang der Investitionen hat im Laufe des Jahres 1963 nicht nachgelassen sondern zugenommen. Neue Bauvorhaben haben die Anzahl der Privatwagen weiter anwachsen lassen mit einer deutlichen Tendenz zu einer weitgehenden Spezialisierung.

Diese Investitionen sind der beste Beweis dafür, dass der Privatwagen eine technische und wirtschaftliche Notwendigkeit ist. Sie stellen für die Eisenbahnverwaltungen eine wertvolle Unterstützung dar in ihren Bemühungen, ihre Stellung im nationalen und internationalen Verkehr zu behaupten und auszubauen.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn alle Eisenbahnverwaltungen diese Unterstützung richtig einschätzen würden und die Möglichkeit zur Zusammenarbeit im beiderseitigen Interesse der Eisenbahnen und der Eigentümer von Privatwagen immer mehr ausgenützt würde.

Le problème varie en fonction de la politique économique nationale de chaque pays et par conséquent, il doit être examiné tout d'abord sous ce point de vue; mais d'autre part, il faut tenir compte de l'évolution en Europe, qui nous porte tôt ou tard vers l'extension d'espaces économiques auxquels il faudra harmoniser la politique économique nationale; c'est pourquoi nous croyons que le problème de la participation directe de l'initiative privée à la construction et l'exploitation des wagons — et notamment la question de savoir comment stimuler, comment encourager ces initiatives, et comment garantir les investissements dans les termes d'une activité industrielle — mérite une étude à l'échelle internationale.

«Le chemin de fer doit être international». C'est la synthèse d'une allocution de M. Louis Armand, secrétaire général de l'UIC, dont nous connaissons et apprécions tous la compétence en matière de chemins de fer européens.

Cette synthèse n'est pas seulement un vœu. Elle est une réalité qui s'impose de plus en plus en raison de l'augmentation des échanges internationaux.

Si cette réalité est valable pour l'ensemble des problèmes commerciaux et techniques des chemins de fer, elle l'est également pour le secteur des wagons de particuliers; car, pour ce secteur s'imposent des problèmes techniques, économiques, tarifaires et réglementaires qui intéressent non seulement un pays, mais dans l'avenir, l'ensemble des pays participants à une plus grande communauté.

Nous l'avons d'ailleurs déjà dénoncé dans notre rapport de gestion de l'année 1962 et nous avons essayé d'orienter nos actions dans ce sens, au cours de l'année 1963, en nous adressant aux administrations appartenant à la C.E.E. et aux administrations qui doivent être considérées comme faisant partie du domaine géographique de ce groupe.

Nous avons rencontré dans la pratique beaucoup de difficultés, bien que les chemins de fer soient en avance dans leurs projets et leurs réalisations à l'échelle internationale, par rapport aux autres secteurs économiques.

Nous avons eu quelque peine à harmoniser les idées au sein de notre Union, nos Associations nationales restant forcément liées au rythme de l'évolution des économies nationales vers l'unification européenne.

Les frontières nationales qui conditionnent actuellement encore la politique économique nationale des pays, n'ont pas permis non plus aux administrations d'adopter des solutions communes à la question de fond de leur politique à l'égard des wagons de particuliers, ni d'ordre tarifaire, ni d'ordre économique concernant le traitement des wagons de particuliers.

Nous nous trouvons ainsi en face des différentes politiques des administrations. D'une part, les administrations qui admettent, stimulent et encouragent les particuliers à construire des wagons spéciaux les plus variés. D'autre part, celles qui limitent l'initiative privée plus ou moins, à un seul type (wagons-citernes) en réservant pour les réseaux tous les autres types de wagons spéciaux. Entre les deux, nous avons des administrations qui ont adopté la forme des participations du secteur public aux initiatives du secteur privé, en contribuant de cette manière au développement des parcs des wagons spéciaux.

Nous aimerions conclure cette introduction en rappelant deux phrases que nous avons empruntées à l'allocution de M. Armand:

«Le chemin de fer n'a d'avenir qu'à l'échelle internationale».

«Toutes les fois que nous plaçons le chemin de fer européen, nous consolidons la cause de tous les chemins de fer nationaux».

Je nach der Wirtschaftspolitik der einzelnen Länder kann das Problem Verschiedenheiten aufweisen und muss daher vor allem unter diesem Gesichtspunkt untersucht werden. Es ist aber andererseits zu berücksichtigen, dass uns die Entwicklung in Europa früher oder später zu einer Erweiterung der Wirtschaftsräume bringt, an die die nationale Wirtschaftspolitik der einzelnen Länder angepasst werden muss. Wir glauben daher, dass das Problem der direkten Beteiligung der privaten Seite am Bau und an der Bewirtschaftung von Eisenbahnwagen es wert ist, auf internationaler Ebene behandelt zu werden, wobei auch die Frage zu prüfen ist, wie die private Initiative angeregt und unterstützt werden kann und wie ihr die erforderlichen Sicherheiten nach den Gesichtspunkten einer wirtschaftlichen Betätigung geboten werden können.

«Die Eisenbahn muss international sein»: Das ist der Grundgedanke einer Ansprache des Herrn Louis Armand, Generalsekretär der UIC, dessen Sachkenntnis in Eisenbahnfragen wir kennen und besonders schätzen.

Dieser Grundgedanke ist nicht nur ein Wunsch sondern eine Tatsache, die infolge der Zunahme des internationalen Handels immer mehr an Bedeutung gewinnt. Wenn diese Tatsache für die wirtschaftlichen und technischen Probleme der Eisenbahn gilt, dann gilt sie ebenfalls für das Gebiet der Privatwagen, denn auch für diese ergeben sich technische, wirtschaftliche, tarifarische und reglementäre Fragen, die nicht nur ein Land betreffen sondern in der nächsten Zukunft die Gesamtheit der Länder, die an einer Wirtschaftsgemeinschaft teilnehmen.

Wir haben es übrigens bereits in unserem Geschäftsbericht für das Jahr 1962 gesagt und haben demzufolge versucht, unsere Arbeit im Jahre 1963 dementsprechend auszurichten, indem wir uns an die Eisenbahnverwaltungen wandten, die der EWG angehören und an die Eisenbahnverwaltungen, die in dem geographischen Bereich dieser Gemeinschaft liegen.

Wir sind in der Praxis auf viele Schwierigkeiten gestossen, obwohl die Eisenbahnen im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen auf ihrem Gebiet bereits grosse Fortschritte im Sinne einer internationalen Koordination gemacht haben.

Wir haben auch einige Mühe gehabt, unsere Vorstellungen innerhalb unserer Union aufeinander abzustimmen, da die nationalen Verbände zwangsweise noch an den Rhythmus der Entwicklung zur Vereinheitlichung der Volkswirtschaften gebunden sind. Die nationalen Grenzen, die die Wirtschaftspolitik der Länder zur Zeit noch bestimmen, haben auch den Eisenbahnverwaltungen noch nicht ermöglicht, gemeinsame Lösungen weder in grundsätzlichen Fragen ihrer Politik gegenüber Privatwagen noch in Fragen tariflicher und wirtschaftlicher Art in Bezug auf dieselben zu finden. Wir sehen uns daher abweichenden Auffassungen der Eisenbahnverwaltungen gegenüber: Auf der einen Seite Verwaltungen, die den Bau von Spezialwagen aller Art seitens der Privaten zulassen, unterstützen und anregen, auf der anderen Seite Verwaltungen, die die Privatinitiativen auf mehr oder weniger eine Type von Spezialwagen (Kesselwagen) beschränken und alle anderen für sich selbst beanspruchen. Zwischen den beiden haben wir Eisenbahnverwaltungen, bei denen die öffentliche mit der privaten Seite zusammenarbeitet und in dieser Weise bei einer weitgehende Entwicklung des Spezialwagens mitwirkt.

Wir möchten dieses Vorwort mit zwei Sätzen abschliessen, die wir einer Ansprache des Herrn Armand entnehmen:

«Die Eisenbahn hat nur auf europäischer Ebene Zukunft».

«Jedesmal, wenn wir für die europäische Eisenbahn eintreten, stärken wir die Sache aller nationalen Eisenbahnen».

Ces phrases expriment parfaitement notre propre point de vue et nous ne pouvons que renouveler nos vœux pour que les administrations acceptent entièrement ces idées directrices permettant de rechercher sur le plan pratique des réalisations s'adaptant aux wagons de particuliers.

2. Activité de l'UIP

L'activité de l'UIP en 1963 a été dédiée en premier lieu aux démarches tendant à rechercher la plate-forme sur laquelle entamer les discussions sur les problèmes qui ont été énoncés dans notre rapport de gestion pour 1962 soumis à l'assemblée de Rotterdam.

Unifications des conditions d'exploitation des wagons en trafic intérieur et international.
Normalisation technique des wagons.

Nouvelles bases juridiques de réglementation des wagons P.

Programmation des investissements en vue d'une coordination des investissements du secteur public et du secteur privé.

Nous apprécions l'importance de la collaboration avec l'UIC au sein du Groupe de Travail commun. Cependant, étant donné l'extrême diversité des administrations de chemins de fer qui composent l'UIC, les décisions sont forcément lentes et donnent lieu à de très longs échanges de vue.

Nous avons pensé qu'il était intéressant, pour accélérer nos travaux, de restreindre le cercle de nos discussions. Nous nous sommes donc adressés au groupe de six administrations appartenant aux pays formant la C.E.E.

Suivant les programmes établis par nous-mêmes, nous avons choisi, dans l'ensemble des questions qui forment les problèmes indiqués ci-dessous, les questions suivantes:

1. Délimitation de l'activité du secteur public et du secteur privé.
2. Unification des normes concernant la construction, la réception, l'entretien et l'immatriculation des wagons sur un plan communautaire.
3. Unification des conditions de transport dans les six pays communautaires.

Au cours des conversations avec le représentant du groupe des six administrations, il a été admis de procéder, en première étape, à l'étude des problèmes suivants:

- a) La possibilité d'une garantie de durée pour les contrats d'immatriculation, afin de donner l'assurance suffisante aux investissements en wagons P.
- b) La recherche d'une unification des normes de construction, réception, entretien et immatriculation des wagons P.

Après une interruption d'un an et demi, la réunion du groupe de travail commun UIC/UIP, qui s'est tenue à Bruxelles, en octobre 1963, a permis de reprendre les contacts avec les administrations de chemins de fer.

Selon les propositions de l'UIC, la réunion a adopté une modification des règles concernant le versement du taux prévu à l'art. 76 de l'Aide-Mémoire.

Une précision concernant le versement de l'indemnité pour la perte de jouissance en cas d'avarie d'un wagon sous contrat de transport (Art. 66 de l'Aide-Mémoire), a été renvoyée à une nouvelle étude.

Diese Sätze drücken genau unseren eigenen Standpunkt aus, und wir können nur unseren Wunsch wiederholen, dass die Eisenbahnverwaltungen sich diese Leitgedanken von Herrn Armand zu eigen machen, die es ermöglichen werden, auf praktischer Ebene Ergebnisse zu finden, die auf Privatwagen angewendet werden können.

2. Die Arbeit der UIP

Die Tätigkeit der UIP im Jahre 1963 war hauptsächlich dem Ziel gewidmet, eine Plattform zu finden, auf der die Diskussion über die Probleme aufgenommen werden kann, die in unserem der Generalversammlung von Rotterdam vorgelegten Geschäftsbericht für das Jahr 1962 aufgeführt sind:

Vereinheitlichung der Bedingungen für die Benützung der Wagen im nationalen und im internationalen Verkehr.

Technische Normung der Wagen.

Neue rechtliche Grundlagen für die Einstellung der Privatwagen.

Planung von Neubauten im Hinblick auf eine Abstimmung des öffentlichen und des privaten Bereiches.

Wir erkennen die Bedeutung einer Zusammenarbeit mit der UIC im Rahmen der gemeinsamen Arbeitsgruppe voll an. Wegen der ausserordentlichen Unterschiede zwischen den Verwaltungen, die der UIC angehören, kommen deren Entscheidungen zwangsläufig nur langsam und nach langwierigen Verhandlungen zustande. Wir sind jedoch der Ansicht, dass die Arbeit beschleunigt und der Kreis der Diskussionspartner eingeschränkt werden muss. Aus diesem Grunde haben wir mit der Gruppe der 6 Eisenbahnverwaltungen Verbindungen aufgenommen.

Im Sinne der von uns aufgestellten Programme haben wir aus der Gesamtheit der Fragen, die die angeführten Probleme bilden, die nachfolgend angeführten Fragen ausgesucht:

1. Abgrenzung der Betätigung des öffentlichen und des privaten Bereiches.
2. Vereinheitlichung der Bau-, Abnahme-, Unterhaltungs- und Einstellungsbestimmungen für die Wagen auf dem Gebiete der Gemeinschaft.
3. Vereinheitlichung der Transportbedingungen in den 6 Ländern der EWG.

Im Laufe der Unterhaltungen mit dem Vertreter der Gruppe der 6 Eisenbahnverwaltungen wurden folgende Fragen, die Gegenstand der ersten Etappe der Untersuchung bilden sollen, festgesetzt:

- a) Die Möglichkeit einer Zusage, dass die Einstellungsverträge vor Ablauf einer gewissen Mindestzeit nicht gekündigt werden, um eine hinreichende Sicherheit für die Investitionen in Privatwagen zu geben.
- b) Die Feststellung einer Vereinheitlichung der Bau-, Abnahme-, Unterhaltungs- und Einstellungsbedingungen fuer Privatwagen.

Nach einer Unterbrechung von einhalb Jahren hat uns eine *Sitzung der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP*, die im Oktober 1963 in Brüssel abgehalten wurde, die Gelegenheit gegeben, die Kontakte mit den Eisenbahnverwaltungen wieder aufzunehmen.

Gemäss Vorschlägen der UIC hat die Sitzung eine Abänderung der Regeln betreffend die *Zahlung der Gebühren laut Art. 76 des Aide-Memoire* angenommen. Eine Berichtigung hinsichtlich der Zahlung der Entschädigung für den Nutzungsentgang im Falle der Beschädigung eines Wagens unter Beförderungsvertrag (Art. 66 des Aide-Memoire) wurde zur neuen Untersuchung zurückgestellt.

La décision de la commission UIC concernant la *suppression de brise-flots* a été communiquée officiellement. Les modifications utiles de l'Art. 433 et par conséquent la suppression de l'Art. 23 de l'Aide-Mémoire, ont eu lieu en date du 1er janvier 1964.

A cette même date, on a apporté la rectification du texte de la lettre B de l'Art. 76 de l'Aide-Mémoire concernant la définition de la notion du *wagon modernisé*.

A la réunion de Bruxelles, les représentants des administrations nous ont remis une note concernant deux questions qui font part *du problème de la redevance*.

En nous référant aux études et à l'échange des notes précédentes, les administrations ont étudié les questions suivantes:

- a) A qui la redevance doit-elle être payée?
- b) Le nuancement de la redevance.

En conclusion de l'étude, les administrateurs ont constaté pour la première question, qu'il n'a pas été possible de rapprocher le point de vue des administrations, et pour la deuxième, qu'il n'a pas été jugé possible d'harmoniser les méthodes utilisées par les différents chemins de fer.

Les administrations de chemins de fer, en résumé, n'ont pas estimé qu'il leur soit encore possible d'établir des règles communes pour résoudre ces problèmes.

Cette prise de position de l'UIC semble devoir représenter la conclusion de la discussion sur le règlement de la question de la redevance, auquel l'UIP n'a pas cessé d'attribuer une importance primordiale, malheureusement sans obtenir jusqu'à présent, le moindre succès dans le sens préconisé.

L'UIP ne peut accepter de considérer comme terminée la recherche d'une solution plus conforme au problème de la redevance.

En nous référant aux principes qui sont reconnus par les administrations de chemins de fer, nous nous proposons de demander que soit reprise la recherche d'une solution qui permettra d'allouer la redevance aux titulaires et d'établir les règles uniformes pour assurer, pour tout transport, le paiement de la redevance par toutes les administrations, tout en tenant compte des situations tarifaires et économiques particulières des administrations de chemin de fer de chaque pays.

La réunion du groupe de travail à Bruxelles nous a donné l'occasion de reprendre la question de la *participation des administrations aux frais des modifications des wagons*.

L'évolution de la technique ferroviaire impose des modifications qui entraînent de plus en plus des frais très importants, de telle sorte que la rentabilité des capitaux investis dans les wagons apparaît sérieusement compromise.

Pour ce qui est de la question de la participation des administrations aux frais des modifications, l'UIC s'est déjà prononcée dans le sens, que cette question est à traiter par cas d'espèces sur le plan interne avec le chemin de fer immatriculateur.

Tout en acceptant cette position de l'UIC, nous souhaitons néanmoins, surtout en vue des investissements qui seront nécessaires à l'avenir pour l'application de l'attelage automatique, que l'UIC émette, au sujet d'un concours financier de la part des administrations de chemin de fer, des suggestions qui pourront servir de directives aux administrations dans le but de pouvoir aboutir à des solutions homogènes.

Die Entscheidung der Kommission der UIC betreffend die *Abschaffung der Schwalbleche* wurde offiziell mitgeteilt. Die entsprechenden Artikel des Merkblattes 433, und demgemäss auch der Art. 23 des Aide-Memoire, sind zum 1. Jan. 1964 gestrichen worden.

Zu diesen selben Daten wurden auch die *Berichtigungen* des Wortlautes zur Ziffer b) des Art. 76 des Merkbuches betreffend die Definition des Begriffes eines « *modernisierten Wagens* » durchgeführt.

Bei der Sitzung in Brüssel haben uns die Vertreter der Eisenbahnen eine Note über zwei Fragen, die dem Problem der *Redevance* angehören, zugestellt.

Unter Bezugnahme auf frühere Untersuchungen und Schriftwechsel haben die Eisenbahnverwaltungen folgende Fragen geprüft:

- a) An wen soll die *Redevance* gezahlt werden?
- b) Die Abstufung der *Redevance*.

In Zusammenfassung der Untersuchung haben die Eisenbahnverwaltungen festgestellt: Für die erste Frage, dass es nicht möglich war, eine einheitliche Einstellung der Eisenbahnverwaltungen zu dieser Frage zu erreichen und *für die zweite Frage*, dass es nicht für möglich gehalten wird, die von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen angewandten Methoden in Übereinstimmung zu bringen.

Zusammenfassend sind die Eisenbahnverwaltungen zum Schluss gekommen, dass es ihnen nicht möglich ist, gemeinsame Regeln für die Lösung der Probleme zu finden.

Diese Stellungnahme der UIC scheint den Abschluss einer Diskussion über die Regelung der *Redevance*-Frage darstellen zu sollen, der seitens der UIP immer die grösste Bedeutung zugemessen wurde ohne zu unserem Bedauern bis jetzt den geringsten Erfolg erzielt zu haben.

Die UIP kann sich nicht damit einverstanden erklären, die Suche nach einer entsprechenden Lösung der *Redevance*-Frage als beendet zu betrachten.

Unter Bezugnahme auf die Grundsätze, die von den Eisenbahnverwaltungen bereits anerkannt sind, wollen wir die Wiederaufnahme der Suche nach einer Lösung vorschlagen, welche es erlauben wird, die *Redevance* den Wageneigentümern zukommen zu lassen und einheitliche Regelung aufzustellen, um die Zahlung der *Redevance* durch alle Eisenbahnverwaltungen für alle nationalen und internationalen Transporte sicherzustellen; unter Berücksichtigung natürlich der jeweiligen tarifarischen und wirtschaftlichen Lage der einzelnen Eisenbahnverwaltungen.

Die Sitzung der Arbeitsgruppe in Brüssel hat uns Gelegenheit gegeben, die Frage der *Beteiligung der Eisenbahnverwaltungen an den Kosten für Abänderungen* an den Wagen wieder aufzunehmen.

Die Entwicklung der Eisenbahntechnik zwingt zu Änderungen, die immer höhere Kosten verursachen, so dass in vielen Fällen die Rentabilität der in den Wagen angelegten Kapitalien ernstlich gefährdet erscheint.

Was die Frage der Beteiligung der Bahnverwaltungen an den Kosten der Änderungen betrifft, hat sich die UIC bereits dahingehend ausgesprochen, dass dieselbe im Einzelfall auf nationaler Ebene mit der Einstellungsbahn zu behandeln ist.

Wenn wir auch diesen Standpunkt der UIC hinnehmen, wünschen wir doch, dass die UIC mit Rücksicht auf die Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Einführung der automatischen Kupplung notwendig sein werden, den einzelnen Eisenbahnverwaltungen Vorschläge für eine eventuelle finanzielle Entwicklung vorlegt, und zwar mit dem Ziel, eine möglichst gleichartige Lösung zu erreichen.

A ce propos, nous avons formulé la suggestion de rechercher éventuellement la solution en accordant aux wagons modifiés — assurant de ce fait aux administrations des avantages économiques dans l'exploitation — des redevances préférentielles.

Il est utile de rappeler que l'Accord concernant la responsabilité du titulaire (Art. 76 de l'Aide-Mémoire) est appliqué intégralement par les administrations des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Italie, Suède et Suisse. L'application est facultative en Hollande. Les pourparlers pour l'application intégrale de l'Accord en France, en Espagne et au Maroc ne sont pas encore terminés. L'UIP insiste pour que les engagements pris par toutes les administrations soient mis en pratique définitivement le plus tôt possible.

3. La vie interne de l'UIP

L'Assemblée Générale ordinaire de l'année 1963 a eu lieu sur les eaux de Rotterdam, le plus important des ports du continent européen.

L'Algemene Verladere - en Eigen Vervoeders Organisatie pour souligner cette circonstance particulière a accueilli les participants à bord du bateau « De Stad Rotterdam » où l'Assemblée s'est déroulée d'une manière parfaite pendant que le bateau parcourait le port.

L'accueil réservé aux participants a été tout particulièrement cordial. Au nombre de ceux-ci, l'UIP a pu saluer le représentant de l'UIC, M. Ballet, Conseiller Technique Supérieur, et M. Metzger, Président du Groupe de Travail UIC pour les wagons particuliers, les représentants du chemin de fer néerlandais, MM. Boender, de Haas, Parent, Wansink et Kruyt.

L'Assemblée Générale a approuvé le rapport de gestion ainsi que les comptes pour l'année 1962 et en a donné décharge aux organes de l'UIP.

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

A l'Assemblée Générale, les membres présents 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. Henrikson
Suisse	M. Fert

Au terme des travaux, l'Assemblée a entendu la conférence de M. Boender, chef du service commercial des NS, sur le thème « La politique économique des chemins de fer néerlandais ».

L'exposé qui a révélé des notions tout à fait nouvelles sur les principes de la politique économique des N.S. appliquée selon les principes commerciaux, a suscité un vif intérêt et a recueilli l'approbation unanime.

Au cours de l'année 1963, le comité Directeur s'est réuni quatre fois pour délibérer sur les questions courantes et pour fixer les directives pour l'activité de l'UIP.

Pour le Comité Directeur:

signé: Dr. Rassini
(Président)

signé: Fert
(Secrétaire)

In dieser Hinsicht haben wir die Anregung unterbreitet, eine Lösung eventuell darin zu suchen, dass für die geänderten Wagen, die den Eisenbahnverwaltungen in Betrieb wirtschaftliche Vorteile ergeben, *zusätzliche Redevancen* eingeräumt werden.

Es ist zweckmässig daran zu erinnern, dass die Vereinbarung betreffend die Haftung des Einstellers (Art. 76 des Merkbuches) von den Eisenbahnverwaltungen der Länder Deutschland, Österreich, Belgien, Italien, Schweden und Schweiz zur Gänze angewendet wird und in Holland wahlweise. Die Verhandlungen für eine gänzliche Anwendung des Abkommens in Frankreich, Spanien und Marokko sind noch nicht abgeschlossen. Die UIP besteht darauf, dass die übernommenen Verpflichtungen für alle Eisenbahnverwaltungen definitiv sind und sobald wie möglich in die Praxis umgesetzt werden.

3. Aus dem internen Leben der UIP

Die ordentliche Generalversammlung des Jahres 1963 hat auf den Wasserstrassen Rotterdams stattgefunden, dem bedeutendsten Hafen des europäischen Kontinentes. Die Allgemeine Verladereigenen Vervoeders Organisatie hat, um diesen besonderen Umstand zu unterstreichen, die Teilnehmer an Bord des Schiffes « De Stad Rotterdam » empfangen, wo die Generalversammlung einen guten Verlauf genommen hat, während das Schiff den Hafen durchfuhr.

Den Teilnehmern wurde ein besonders herzlicher Empfang zuteil. Die UIP konnte zum ersten Male einen Vertreter der UIC, Herrn Ballet, den Vorsitzenden der Arbeitsgruppe UIC für Privatwagen, Herrn Metzger, und Vertreter der holländischen Eisenbahnen, die Herren Boender, De Haas, Parent, Wansink und Kruyt begrüßen.

Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und die Kassenabrechnungen für das Jahr 1962 und erteilte den Organen der UIP die Entlastung. Das Mandat der Rechnungsprüfer wurde abermals den Prüfern des schweizerischen Verbandes übertragen.

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

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

Zum Schluss der Generalversammlung hat Herr Boender, Chef des kommerziellen Dienstes der NS über das Thema « Die Wirtschaftspolitik der holländischen Bahnen » gesprochen.

Der Vortrag, der uns ganz neue Kenntnisse über die Grundsätze der nach kommerziellen Gesichtspunkten ausgerichteten Politik der NS vermittelte, begegnete lebhaftem Interesse und fand volle Zustimmung.

Im Laufe des Jahres tagte das Direktionskomitee viermal, um über laufende Angelegenheiten zu beschliessen und die Direktiven für die Arbeit des UIP festzusetzen.

Für das Direktionskomitee

gez. Rassini
(Präsident)

gez. Fert
(Sekretär)

Annexe I

Recettes

Comptes Annuels 1963

Cotisations:	Fr.	Fr.
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milan		812.— *
Verband der Privatgüterwagen - Interessenten, Vienne		710.— *
Algemene Verladers-en Eigen Vervoerders Or- ganisatie, la Haye		596.— *
Verband Schweiz. Anschlussgeleise & Privat- güterwagen-Besitzer, Soleure		602.— *
Vereinigung der Privatwagen - Interessenten, Frankfurt	2.860.— *	
Société Lomatfer, Bruxelles	292.— *	
Fédération des Industries Belges, Bruxelles . .	592.— *	
Association Professionnelle des Wagons Indus- triels du Maroc, Casablanca	518.— *	
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm . .	764.— *	
Association Française des Wagons particuliers, Paris	2.984.— *	
Liga de Proprietarios de Vagones de España, Madrid	1.040.— *	
		<u>11.770.—</u>
Intérêts sur livret d'épargne de La Banque Populaire Suisse, Genève		223.20
Remboursement d'intérêts		46.50
		<u>12.039.70</u>

Dépenses

	Fr.	Fr.
Honoraires et jetons de présence	5.340.— *	
Frais d'interprète	730.— *	
Frais de bureau	725.— *	
Port, téléphone et frais de banque	192.— *	
Impôts	9.70 *	
Abonnement Bulletin UIC	53.95 *	
	<u>7.050.65</u>	
Excédent de recettes	4.989.05	
	<u>12.039.70</u>	<u>12.039.70</u>

B I L A N

	Actif Fr.	Passif Fr.
Avoir sur le livret de dépôt N. 90459 de la Banque Populaire Suisse, Genève	16.289.95	
Cotisation due	1.040.—	
Avance Fert & Cie		4.653.—
Fortune au 31.12.1962	7.687.90	
Excédent de recettes au 31.12.63	<u>4.989.05</u>	
Fortune au 31.12.1963		12.676.95
	<u>17.329.95</u>	<u>17.329.95</u>

Jahresrechnung 1963

Anlage I

Einnahmen

Jahresbeiträge:	Fr.	Fr.
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano		812.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien		710.—
Algemene Verladers-en Eigen Vervoerders Organisatie, den Haag		596.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise & Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn		602.—
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Frankfurt		2.860.—
Société Lomatfer, Bruxelles		292.—
Fédération des Industries Belges, Bruxelles		592.—
Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca		518.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		764.—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		2.984.—
Liga de Proprietarios de Vagones de España, Madrid		1.040.—
		<u>11.770.—</u>
Zinsgutschrift auf Sparheft bei der Schweiz. Volksbank, Genf		223.20
Zinsrückerstattung		46.50
		<u>12.039.70</u>

Ausgaben

	Fr.	Fr.
Honorare und Sitzungsgelder	5.340.—	
Dolmetscherhonorare	730.—	
Bürokosten	725.—	
Porto, Telefon und Bankspesen	192.—	
Steuern	9.70	
Abonnement Bulletin UIC	53.95	
	<u>7.050.65</u>	
Einnahmeüberschuss	4.989.05	
	<u>12.039.70</u>	<u>12.039.70</u>

BILANZ

	Activa	Passiva
	Fr.	Fr.
Guthaben auf Sparheft Nr. 90.459 bei der Schweiz. Volksbank, Genf	16.289.95	
Noch ausstehender Beitrag	1.040.—	
Vorschuss Fert & Cie		4.653.—
Vermögen am 31.12.1962	7.687.90	
Einnahmeüberschuss am 31.12.1963	4.989.05	
Vermögen am 31.12.1963	<u>17.329.95</u>	<u>12.676.96</u>
	<u>17.329.95</u>	<u>17.329.95</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 1963, 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 de ce journal, régulièrement tenu, sont conformes aux pièces justificatives jointes. Celles-ci ont été soumises dans la mesure du possible à un contrôle matériel prouvant leur exactitude.

Le compte de pertes et profits pour l'année 1963 présente aux recettes un montant de 12,039.70 Frs. (y compris la somme de 10.40 Frs. à l'actif de la cotisation d'un membre de l'Union) et 7,050.65 Frs. aux dépenses. Il en résulte un excédent de 4,989.05 Frs. aux recettes. L'actif est donc passé de 7,687.90 Frs. à la fin de l'année précédente à 12,676.95 Frs. au 31 décembre 1963.

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

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

Zurich/Bâle, le 3 avril 1964.

Les contrôleurs

sig. Eicher

sig. Studer

Revisorenbericht

Anlage II

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns auch die Jahresrechnung pro 1963 Ihrer Union zur Prüfung vorgelegt worden, über deren Ergebnis erstatten wir Ihnen hiermit

BERICHT

Sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten im ordnungsgemäss geführten Kassabuch (Hauptbuch) wurden anhand 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 1963 weist an Einnahmen Fr. 12,039.70 (inkl Fr. 1040.— aktivierter Beitragsausstand eines Unions-Mitgliedes) und an Ausgaben Fr. 7,050.65 aus. Demnach ergeben sich Mehreinnahmen von Fr. 4,989.05, wodurch das Vermögen von Fr. 7,687.90 Ende des Vorjahres auf Fr. 12,676.95 per 31. Dezember 1963 sich vermehrt hat.

Der letztere Betrag ist uns durch Vorlage: Livret de dépôt No. 90459 der Banque Populaire Suisse Genève ausgewiesen worden.

ANTRAG

Genehmigung der Jahresrechnung pro 1963, unter Déchargerteilung an den Quästor.

Zürich/Basel, den 3. April 1964.

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

ALLEMAGNE

~~Fédération des Industries Belges, Bruxelles~~
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. Anschlussgleise- und Privatgüter-
wagen-Besitzer, Soleure
Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réser-
voirs, 3, Place du Molard, Genève

ESPAGNE

Liga de Proprietarios 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
c/o Svenska Petroleum Institutet
Birger Jarlsgatan 60 STOCKHOLM 0

SCHWEIZ

Verband Schweiz. Anschlussgleise- und Privatgüter-
wagen-Besitzer, Solothurn
Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réser-
voirs, Genf, Place du Molard 3

SPANIEN

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