

UIP

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

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

Rapport de gestion pour 1964

Geschäftsbericht für 1964

UIP

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

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

Rapport de gestion pour 1964

Geschäftsbericht für 1964

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 1964

1. Introduction

La présentation du rapport de gestion annuel nous donne à la fois l'occasion de renseigner nos membres sur l'activité de l'Union et d'énoncer nos idées sur les problèmes de fond qui intéressent les propriétaires de wagons de particuliers.

Ainsi, dans les rapports de gestion pour 1962 et 1963, nous avons délimité les problèmes qui, au terme des travaux sur la réglementation fondamentale régissant l'exploitation des wagons P, se posent à l'Union de façon déterminante pour l'avenir de ces wagons.

Ces problèmes découlent essentiellement de l'intégration économique de l'Europe et leur nature est juridique, financière, tarifaire et technique.

C'est pourquoi, les efforts de l'UIP dans l'année écoulée ont eu pour objet l'étude des conditions qui pourront assurer, de la façon la plus efficace, l'exploitation et le développement ultérieur des wagons P dans le cadre des nouveaux et vastes marchés en voie de réalisation, et selon le principe: « Le chemin de fer n'a d'avenir qu'à l'échelle européenne ».

L'UIP est consciente que ce n'est qu'à long terme qu'il faut concevoir la réalisation de ces objectifs. En dépit de la conviction des milieux toujours plus nombreux qu'il n'y a de sécurité pour l'avenir économique que dans une solution européenne, l'évolution de cette solution ne progresse qu'à pas lents et subit même, de temps à autre, des revers extrêmement graves.

C'est également le cas pour les problèmes de l'UIP qui, cependant, ne représentent qu'une part minime du problème général, et pour lesquels il devrait être plus facile de trouver une solution commune.

Si cela n'a pas été possible, c'est parce que les esprits ne sont pas encore préparés à aborder avec plus de décision, même dans un domaine très limité, des solutions qui pourraient entraîner des changements de la situation existante.

Nous avons espéré avoir trouvé dans le Groupe des Six Administrations de chemins de fer faisant face à la C.E.E., la plateforme la plus indiquée pour l'étude de quelques-uns de nos problèmes actuels. Des considérations d'ordre plutôt pratique nous ont amenés, cependant, à envisager la discussion d'une partie de ces problèmes dans le cadre qui, auparavant déjà, nous a permis de réaliser des progrès concrets, c'est-à-dire, le Groupe de Travail commun UIC/UIP.

Il été également difficile de trouver le cadre le plus indiqué pour l'étude du plus important problème inscrit au programme de l'UIP dans ces dernières années: celui de la coordination des investissements et de la délimitation de l'activité dans les divers secteurs des wagons spéciaux. Les divers aspects de ce problème sont extrêmement complexes à cause de leur reflet sur la politique générale des Administrations de chemins de fer.

Dans ce domaine également, les prises de position sont encore en évolution et, par conséquent, elles ne sont pas encore suffisamment définies et harmonisées, ce qui rend difficile un dialogue concret sur les suggestions émises par l'UIP.

Geschäftsbericht für 1964

1. Vorwort

Die Vorlage des Geschäftsberichts gibt uns Gelegenheit, nicht nur über die Arbeit der Union zu berichten sondern unsere Gedankengänge über die grundsätzlichen Probleme, die die Privatwageneigentümer interessieren, aufzuzeigen.

So haben wir in den Geschäftsberichten für 1962 und 1963 die Probleme umrissen, die sich nach Abschluss der Arbeit über die grundlegenden Bestimmungen, die den Einsatz von Privatwagen regeln, der Union als bestimmend für die Zukunft der Privatwagen stellen.

Diese Probleme ergeben sich hauptsächlich aus der wirtschaftlichen Integration Europas und sind rechtlicher, finanzieller, tarifarischer und technischer Art.

Die Bemühungen der UIP mussten daher in dem vergangenen Jahre der Prüfung von Bedingungen gewidmet werden, welche in wirksamster Weise den Einsatz und die weitere Entwicklung der Privatwagen im Rahmen der neu zu schaffenden Grossmärkte und nach dem Grundsatz, dass « die Eisenbahn nur auf europäischer Ebene Zukunft hat », gewährleisten.

Die UIP ist sich darüber klar, dass die Reifung dieser Ziele nur in einem langen Zeitraum geplant werden kann. Trotz der immer mehr um sich greifenden Überzeugung der breitesten Schichten, dass die Sicherheit der wirtschaftlichen Zukunft in einer europäischen Lösung liegt, schreitet die Entwicklung dieser Lösung nicht nur langsam fort sondern erleidet von Zeit zu Zeit auch ausserordentlich schwere Rückschläge.

Das ist leider auch der Fall mit den Problemen der UIP, obwohl es leichter sein müsste, für dieselben einen gemeinsamen Nenner zu finden, da sie nur einen kleinen Teil des Gesamtproblems darstellen.

Dass dies nicht möglich war, liegt an der noch nicht hinreichend gereiften Bereitschaft, auch nur in einem begrenzten Gebiet Lösungen, die Umwälzungen gegebener Sachlagen mit sich bringen könnten, entschieden in Angriff zu nehmen.

Wir hatten gehofft, in der der EWG gegenüberstehenden Sechsergruppe der Eisenbahnverwaltungen die geeignete Plattform für die Behandlung einiger unserer aktuellen Probleme gefunden zu haben. Erwägungen praktischer Art haben uns jedoch veranlasst, das Gespräch über einen Teil dieser Fragen in den Rahmen zu bringen, der uns auch in der Vergangenheit Fortschritte ermöglicht hat, d.h. in den der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP.

Auch für das Studium des weitaus bedeutendsten Problems, welches in den Aufgabenkreis unserer Union in den letzten Jahren aufgenommen wurde, des Problems einer Koordinierung der Investitionen und der Abgrenzung der Betätigung in den einzelnen Spezialwagensektoren, war es schwer, den geeigneten Rahmen zu finden.

Die verschiedenen Aspekte dieses Problems sind infolge der Auswirkungen auf die allgemeine Politik der Eisenbahnverwaltungen ausserordentlich vielseitig. Auch auf diesem Gebiet sind die Ansichten noch in Entwicklung und sind daher noch ungenügend gereift und ausgeglichen. Die Aufnahme eines konkreten Gespräches in dieser Frage ist daher recht erschwert.

L'UIP estime, toutefois, qu'un premier examen de la question de principe, à savoir si certains secteurs des wagons spéciaux peuvent être réservés à l'initiative privée, pourrait être fait sans porter préjudice aux positions des Administrations.

Le problème ayant été posé d'une façon explicite dans nos rapports de gestion, lors de divers entretiens avec les représentants des chemins de fer et lors de la discussion à l'Assemblée Générale de Lausanne, en 1964, nous pouvons constater avec satisfaction que les opinions, jusqu'alors entièrement négatives, ont commencé à évoluer et que des possibilités se dessinent pour un échange de vues exploratrices.

Cette évolution a certainement été influencée par les études en cours auprès des administrations de chemins de fer pour la reconversion de leur parc, en vue des nécessités futures des transports; ces études ont trouvé, entr'autres, leur expression dans les conclusions du Congrès de « L'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer », qui a eu lieu à Dublin en juin 1964.

Vu l'intérêt particulier que représentent ces études et conclusions, notamment en ce qui concerne les tendances de développement des wagons spéciaux, nous reprenons ci-après quelques informations, d'après les publications dans le Bulletin de « L'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer », parus en 1964.

D'après ces études, le développement des wagons spéciaux ne dépend plus à l'heure actuelle uniquement de la nature de la marchandise (par exemple, wagons-citernes pour liquides, wagons réfrigérants etc.), mais surtout du fait que les méthodes modernes de production exigent une simplification, une rationalisation et une accélération des opérations de chargement et de déchargement. La mécanisation et l'automatisation de ces opérations, la réduction de la main d'oeuvre et de l'emballage, une meilleure conservation et protection de la marchandise pendant le transport, sont des critères qui sont déterminants pour le développement toujours plus important des wagons spéciaux.

La tendance au perfectionnement des moyens d'exploitation en matière de trafic des marchandises doit permettre aux administrations ferroviaires de conserver leurs clients ou d'en acquérir de nouveaux et de pouvoir soutenir de façon plus efficace la concurrence avec les autres modes de transport.

Les wagons spéciaux sont susceptibles de réduire sensiblement les temps de rotation et les temps de chargement et de déchargement; par contre, ils sont plus coûteux tant pour la construction que pour l'entretien. Toutefois, l'incidence des frais d'exploitation de ces wagons, c'est-à-dire les frais d'amortissement, d'intérêts et d'entretien, n'est pas déterminante pour le prix de revient global du trafic des marchandises. Sa part a été évaluée en 1962 par la DB à environ 13,6%.

Une caractéristique inhérente aux wagons spéciaux est la proportion du parcours à vide qui, dans la majorité des cas, atteint 50%. Ce fait, cependant ne doit pas influencer la tendance en faveur du wagon spécial, d'autant plus qu'entretiens, les frais de transport à vide ont pu être réduits grâce au progrès technique et à la rationalisation dans l'exploitation du chemin de fer. Il faut considérer, en outre, que la productivité plus poussée des wagons hautement spécialisés est plusieurs fois supérieure à celle des wagons normaux.

Die UIP ist immerhin der Ansicht, dass eine erste Untersuchung der prinzipiellen Frage, nämlich, ob überhaupt gewisse Sektoren von Spezialwagen der Privatinitiative vorbehalten bleiben können, unbeschadet die spätere endgültige Stellungnahme der Eisenbahnverwaltungen stattfinden könnte.

Wir können mit Befriedigung feststellen, dass, nachdem dieses Problem in unseren Jahresberichten, in verschiedenen Unterhaltungen mit Vertretern der Eisenbahnen und in der Diskussion gelegentlich der Generalversammlung 1964 in Lausanne in klarer Weise gestellt wurde, die bisherige voll negative Einstellung zu weichen beginnt und sich Möglichkeiten abzeichnen für ein erstes fondierendes Gespräch.

Zu dieser Änderung der Einstellung dürften auch die Untersuchungen beigetragen haben, die laufend bei den Eisenbahnverwaltungen betreffend die Neugestaltung ihres Wagensparks in Hinsicht auf die zukünftigen Transportaufgaben beschäftigen und die u.a. in den Beschlüssen der Beratungen der Association Internationale du Congres des Chemins de Fer im Juni 1964 in Dublin Ausdruck gefunden haben.

Angesichts des besonderen Interesses, das diesen Untersuchungen, namentlich über die Entwicklungstendenzen bei Spezialwagen, zukommt, übernehmen wir nachfolgend einige Mitteilungen darüber, aus einzelnen Monatsberichten des Association International du Congres des Chemins de Fer für das Jahr 1964:

Die Untersuchung betreffend Entwicklungstendenzen der Spezialwagen ging von der Erkenntnis aus, dass nicht mehr, wie anfangs, nur die Natur des Transportgutes für den Bau von Spezialwagen bestimmend ist, (z.B. Kesselwagen für flüssige Güter, Kühlwagen) sondern dass die modernen Produktionsmethoden, Vereinfachung, Rationalisierung und Beschleunigung der Be- und Entladungsvorgänge erfordern. Mechanisierung und Automatisierung der Be- und Entladeoperationen, Einsparung von Arbeitskräften und Verpackungsmaterial, bessere Konservierung und besserer Schutz des Transportgutes während der Beförderung sind einige der Kriterien, die für die immer grössere Entwicklung von Spezialwagen von Bedeutung sind.

Die Tendenz zur Perfektionierung der Transportmittel für Gütertransporte soll den Eisenbahnverwaltungen erlauben, ihre Kundschaft zu behalten oder neue zu erwerben und den Konkurrenzkampf mit den anderen Transportwegen besser bestehen zu können.

Die Spezialwagen können die Umlauf- und die Be- und Entladungszeiten bedeutend herabsetzen. Dafür sind sie aber in der Anschaffung und in der Instandhaltung teurer. Immerhin ist der Einfluss der Betriebskosten der Spezialwagen, d.h. der Kosten der Amortisation, des Zinsendienstes und der Unterhaltung nicht bestimmend für den globalen Selbstkostenpreis im Gütertransport; dieser Anteil wurde bei der DB im Jahre 1962 auf ca. 13,6% beziffert.

Eine den Spezialwagen anhaftende Eigenschaft ist, dass für die Mehrheit derselben der Leerlauf 50% des Gesamtumlaufes beträgt. Dieser Umstand dürfe aber die Tendenz zum Spezialwagen nicht einschränken, umsomehr, als inzwischen durch technische Fortschritte und die Rationalisierung im Eisenbahnbetrieb die Beförderungskosten für leere Wagen herabgesetzt werden konnten. Hinzu kommt, dass die weitaus höhere Leistung der hochspezialisierten Wagen diejenigen der Normalwagen mehrfach übertrifft.

Ce qui doit être pris en considération à propos des divers problèmes soulevés par la construction des wagons spéciaux, c'est, en premier lieu, la réflexion qu'il faut donner au client le wagon qu'il désire. Une étude circonstanciée des courants de trafics permettra à cet égard de rechercher une exploitation rationnelle des wagons spéciaux.

Les statistiques des rapports en question se réfèrent à un effectif total de 1.780.231 wagons. Les 81,3% de cet effectif sont des wagons normaux classiques et les 18,7% soit 332.780, des wagons spéciaux dont

58,5% = 194.456 appartiennent aux réseaux
et 41,5% = 138.324 appartiennent aux particuliers

Il est intéressant de constater que sur un effectif total de 149.949 wagons de particuliers, 138.324 = 92,2% sont des wagons spéciaux, tandis que la proportion des wagons réseaux est inversée: 88,1% pour les wagons normaux et 11,9% pour les wagons spéciaux. Très indicative également la répartition des wagons spéciaux en wagons réseaux et wagons P d'après les catégories.

REPARTITION DE L'EFFECTIF TOTAL DES WAGONS SPECIAUX:

Catégorie		% wagons « R »	% wagons « P »	% global wagons Réseaux et « P »
Wagons spéciaux ouverts	(F)	20	14	18
» » couverts	(H)	20	2	13
» réfrigérants	(I)	13	3	9
» plats	(L)	9	2	6
» spéciaux à bogie	(S)	3	< 0,5	2
» à toit ouvrant		8	< 0,5	4
» citernes et à pulvér.		19	78	43
» combinés		8	—	5

La plus nombreuse de ces catégories est celle des wagons-citernes et des wagons pulvérulents où la part des particuliers s'élève à 78%; pour les autres catégories, le pourcentage des wagons particuliers est très modeste.

En ce qui concerne les tendances futures, les administrations sont arrivées à la conclusion qu'il faut faire en particulier de grands efforts pour le développement des wagons spéciaux auto-déchargeurs et à déchargement pneumatique.

L'attention est tout particulièrement portée sur le développement des wagons à bogie qui permettent d'augmenter considérablement le débit des lignes et des installations et qui présentent, en même temps, des avantages techniques et du point de vue des dépenses pour l'application de l'attelage automatique. Avec le développement de ce type de wagon, les administrations doivent orienter dès maintenant leur politique commerciale, afin de créer chez la clientèle les besoins en wagons à bogie.

Massgebend bei der Beurteilung der mit der Entwicklung der Spezialwagen zusammenhängenden Fragen müsste die Überlegung sein, der Kundschaft den gewünschten Wagen zu geben. Ein genaueres Studium der Verkehrsströme kann dazu beitragen, eine rationelle Ausnützung der Spezialwagen vorzusehen.

Die statistischen Erfassungen der bezuegl. Berichte bezogen sich auf einen Gesamtbestand von 1.780.231 Güterwagen. Davon entfielen 81,3% auf sogenannte klassische Normalwagen und 18,7, d.h. 332.780 auf Spezialwagen.

Diese waren zu 58,5% = 194.456 bahneigene und
zu 41,5% = 138.324 Privatwagen.

Interessant ist die Feststellung, dass von insgesamt 149.949 Privatwagen 138.324 = 92,2%, Spezialwagen sind, während naturgemäss bei den bahneigenen Wagen das Verhältnis umgekehrt liegt, nämlich 88,1% Normalwagen und 11,9% Spezialwagen. Aufschlussreich ist ferner die Aufteilung der Spezialwagen nach den einzelnen Kategorien für bahneigene und Privatwagen.

VOM GESAMTBESTAND VON SPEZIALWAGEN WAREN:

Kategorie		Bahneigene in %	Privatwagen in %	Gesamtbahneigene und Privatwagen in %
Offene Spezialwagen	(F)	20	14	18
Gedeckte »	(H)	20	2	13
Kühlwagen	(I)	13	3	9
Plattformwagen	(L)	9	2	6
Drehgestellwagen	(S)	3	< 0,5	2
Schiebedachwagen		8	< 0,5	4
Kessel- /Staubgüterwagen		19	78	43
Kombinierte Wagen		8	—	5

Die zahlreichste ist die Kategorie der Kessel- und Staubgüterwagen, bei welcher der Anteil der Privatwagen 78% ausmacht. Bei allen anderen Kategorien ist der Anteil von Privatwagen sehr mässig.

Bei Beurteilung der zukünftigen Tendenzen sind die Eisenbahnen zur Erkenntnis gelangt, dass insbesondere für die Entwicklung der Wagen mit Selbstentladevorrichtung und mit pneumatischer Entleerung besondere Bemühungen gemacht werden müssen.

Ferner ist besondere Aufmerksamkeit der Entwicklung des Drehgestellwagens zu widmen. Dieser Wagentyp erlaubt es, die Leistung der Strecken und der Bahnhofs-einrichtungen bedeutend zu erhöhen und vereint damit sind technische und kostenmässige Vorteile bei der Anbringung der automatischen Kupplung. Mit der Entwicklung dieses Wagentyps ergibt sich allerdings die Aufgabe für die Eisenbahnen, die kommerzielle Politik so zu orientieren, dass sich bei der Kundschaft die Nachfrage nach Drehgestellwagen entwickelt.

Les études des administrations ne se limitent pas aux particularités techniques comme par exemple, la charge par essieu, ou la charge au mètre de longueur, ou le diamètre des roues mais visent également le type spécial qu'il faut développer de préférence. Quant à la réalisation de ces programmes, il a été souligné — dans les conclusions du Congrès — *qu'il serait particulièrement intéressant pour le chemin de fer d'entreprendre des études économiques, afin de savoir s'il est opportun de donner la préférence aux wagons de particuliers plutôt qu'aux wagons réseaux.*

Cette suggestion formulée par le Congrès de Dublin justifie le désir exprimé par l'UIP de rechercher les possibilités d'une coordination des investissements et d'une participation plus large des wagons « P » dans les transports par fer.

Nous voyons donc que le problème est ressenti par les deux parties et, de ce fait, nous pouvons exprimer l'espoir que les démarches pour un échange de vues, dans ce domaine, entre l'UIP et les Administrations pourront être prochainement réalisées.

2. Activité de l'UIP

Conformément au programme tracé pour 1964, l'UIP a préparé avec soin une note contenant les suggestions pour *l'unification des normes de construction, de réception et d'entretien* et visant la création du wagon unifié de l'avenir, destiné à obtenir, dans tous les pays participants, la parité technique ainsi que, à plus long terme, la parité commerciale. Les normes unifiées de l'UIC comportent, malheureusement encore, pour les mêmes parties, trop de solutions différentes et l'UIP désire aboutir, avec le concours des administrations, à un choix parmi les diverses solutions admises par l'UIC.

L'UIP a suivi tout particulièrement la situation concernant *la transformation des wagons par l'application de boîtes sans chauffage et particulièrement de boîtes à rouleaux* et le développement des travaux relatifs au choix et à *l'application de l'attelage automatique.*

La décision de l'UIC de porter le vitesse normale des trains de marchandises à 80 km/heure à partir du 1.1.1970 a pour conséquence que de nombreuses administrations exigent de leurs titulaires une prompte transformation des wagons qui doivent être équipés de boîtes sans chauffage. Bien que cette décision concerne en premier lieu le trafic international, la même mesure joue aussi pour le trafic intérieur.

Une recommandation de la Commission Technique de l'UIC d'appliquer aux wagons-citernes, transportant des matières inflammables soumises au point marginal 311 du RID, des boîtes sans chauffage, n'a fait que rendre plus pressante la demande de l'application rapide des boîtes à rouleaux.

L'UIP a toute compréhension pour cette mesure ayant pour objectif la modernisation de l'exploitation du chemin de fer. Toutefois, il a été retenu que les avantages et les économies de frais d'exploitation relevant de l'application des boîtes à rouleaux sont de beaucoup supérieurs pour les administrations que pour les titulaires qui, seuls, doivent supporter les frais assez considérables de la transformation des wagons; c'est pourquoi il a été recommandé aux membres de saisir — selon les recommandations de l'UIC — leurs Administrations nationales, dans le but d'obtenir une contribution aux frais de modifications.

Die Forschungen der Eisenbahnen werden abgestellt nicht nur auf technische Einzelheiten, wie z.B. Achsdruck und Laufmeterdruck, Durchmesser der Räder, sondern auch auf die einzelnen Typen, die besonders weiter zu entwickeln sind. Dabei wird hervorgehoben, *dass es für die Eisenbahnen von Interesse sein könnte, wirtschaftliche Untersuchungen vorzunehmen, um festzustellen, inwieweit es zweckmässig wäre, dem Privatwagen vor dem bahneigenen Wagen den Vorzug zu geben.*

Diese vom Kongress in Dublin ausgesprochene Anregung unterstreicht den von der UIP ausgedrückten Wunsch, die Möglichkeiten einer Koordinierung der Investitionen im Sinne einer weitgehenden Beteiligung der Privatwagen bei den Eisenbahntransporten zu prüfen.

Wir sehen also, dass das Problem bereits beiderseitig als wichtig empfunden wird und können der Hoffnung Ausdruck verleihen, dass die Schritte zu einem diesbezüglichen Gespräch zwischen der UIP und den Eisenbahnverwaltungen demnächst unternommen werden können.

2. Die Arbeit der UIP

Gemäss dem vorgenommenen Programm wurde besondere Aufmerksamkeit dem Entwurf einer Note gewidmet, welche die Anregungen für die *Vereinheitlichung der Bau-, Abnahme- und Instandhaltungsnormen* enthält, mit dem Ziel der Schaffung eines zukünftigen einheitlichen Wagens, der geeignet sein sollte, in allen beteiligten Ländern eine technische und im späteren Zeitpunkt auch eine kommerzielle Gleichstellung zu erhalten. Die bisher als vereinheitlicht geltenden Normen der UIC enthalten leider für einzelne Teile noch zuviele verschiedene Lösungen; infolgedessen ist es das Ziel der UIP, gemeinsam mit den Eisenbahnverwaltungen eine einheitliche Wahl unter diesen verschiedenen von der UIC zugelassenen Lösungen zu treffen.

Die Frage des *Umbaues der Wagen auf heisslauffreie Achslager, insbesondere Rollenlager* und des Fortganges der Arbeiten betreffend die Wahl und *Anbringung der automatischen Kupplung* war Gegenstand fortlaufender Beratungen.

Der Beschluss der UIC, die Normalgeschwindigkeit der Güterzüge ab. 1.1.1970 auf 80 Stunden/km zu erhöhen, hat zur Folge, dass viele Bahnverwaltungen von ihren Einstellern einen raschen Umbau der Wagen auf heisslauffreie Lager fordern. Obwohl dieser Beschluss in erster Linie den internationalen Verkehr betrifft, wird dieselbe Massnahme auch im Binnenverkehr getroffen.

Diese Empfehlung der technischen Kommission der UIC, Kesselwagen, die leicht entzündbare Stoffe gemäss RID Rand Nr. 311 befördern, bevorzugt mit heisslauffreien Lagern auszurüsten, hat die Forderung nach raschem Einbau von Rollenlagern noch dringender gestaltet.

Die UIP kann sich dieser Forderung, die eine Modernisierung des Eisenbahnbetriebes zum Ziele hat, nicht verschliessen. Es wurde jedoch festgehalten, dass die Vorteile und Ersparnisse der Betriebskosten, die durch den Umbau auf Rollenlager erzielt werden, weitaus grösser sind für die Eisenbahnverwaltungen als für die Einsteller, die alleine die ziemlich hohen Kosten des Umbaues zu übernehmen haben. Daher wurde im Sinne der Empfehlungen der UIC an die Eisenbahnverwaltungen mit dem Antrag herangetreten, einen Beitrag zu den Umbaukosten zu leisten.

La situation concernant l'équipement avec des boîtes à rouleaux est très différente. En Allemagne, environ 45% des wagons « P » sont déjà équipés, tandis que dans les autres pays, les pourcentages sont encore très faibles.

La question de l'équipement avec des boîtes sans chauffage et en particulier des boîtes à rouleaux prend une importance spéciale du moment où, d'ici peu, il faudra décider s'il convient de faire des dépenses relativement élevées pour la transformation de wagons, pour lesquels il reste encore à établir s'ils pourront recevoir l'attelage automatique ou si, d'ici quelques années, ils devront être réformés. De ce fait, il est probable que les modifications à apporter à un certain nombre de wagons munis de boîtes ordinaires à palier lisse ne seront pas jugées rentables et que l'utilisation de ces derniers au cours des prochaines années sera limitée.

Le progrès technique dans les chemins de fer impose de plus en plus des sacrifices aux titulaires, en révolutionnant les programmes traditionnels d'amortissement et de calculs des coûts des transports.

Le problème de *l'attelage automatique* se rapproche des décisions définitives concernant le type d'attelage, les dates et les modalités du passage au nouveau système.

Dans l'attente, des directives ont été déjà établies par l'UIC pour la construction du châssis des nouveaux wagons destinés à recevoir un attelage automatique de choc et de traction, sans que soient nécessaires d'autres modifications.

On suppose qu'à la fin de l'année 1965 les études et la mise au point du prototype de l'attelage choisi seront achevés et qu'en 1965, la décision au sujet de l'équipement du parc européen sera prise définitivement .

Le passage au nouveau système d'attelage s'effectuerait en plusieurs stades conditionnés par les possibilités techniques.

Il serait tenu compte :

- a) du remplacement progressif, par des wagons nouveaux, des wagons qui ne s'adaptent plus au montage de l'attelage automatique, ou destinés à être réformés vu leur âge;
- b) de la modification et de l'équipement des wagons construits avant le 1er.1.65 avec attelages définitifs ou accessoires provisoires;
- c) de l'équipement des wagons construits après le 1er.1.65 et des wagons prédisposés à l'application de l'attelage.

Nous espérons connaître bientôt avec plus de précision, les modalités et les mesures retenues pour le passage progressif à une exploitation mixte d'abord et à l'exploitation automatique ensuite. On parle des dates de 1975 et 1985 et d'alternatives comportant un passage progressif ou simultané.

Le problème qui, à cet égard, intéresse l'UIP en premier lieu, concerne les charges financières. Les chiffres évalués approximativement actuellement sont les suivants:

Die Lage des Umbaues auf Rollenlager ist sehr verschieden. In Deutschland sind bereits ca. 45% der Privatwagen mit Rollenlager ausgerüstet. In den übrigen Ländern ist der Anteil solcher Wagen noch sehr gering.

Die Frage des Umbaues auf heisslauffreie Achslager, insbesondere Rollenlager, hat jedoch auch insofern eine besondere Bedeutung, als innerhalb kurzer Zeit entschieden werden muss, ob es sich lohnt, für die Wagen für welche noch geprüft werden muss, ob sie sich für den Einbau der automatischen Kupplung eignen oder ob sie in einigen Jahren bereits ausgemustert werden müssen, verhältnismässig hohe Kosten aufzuwenden. Dieser Umstand wird wahrscheinlich die Veranlassung sein, dass bei vielen mit gewöhnlichen Gleitlagern ausgerüsteten Wagen vom Umbau auf Rollenlager abgesehen wird und die Wagen in den nächsten Jahren nur beschränkt einsatzfähig sein werden.

Der rasche technische Fortschritt im Eisenbahnwesen stellt grosse Anforderungen an die Einsteller und erfordert Opfer, die alle traditionellen Amortisationspläne und Kostenberechnungen umstossen.

Das Problem der *automatischen Kupplung* nähert sich baldigen endgültigen Entscheidungen über den Typ der Kupplung, den Zeitpunkt und die Modalitäten des Überganges auf das neue Kupplungssystem.

Inzwischen sind von der UIC bereits Richtlinien festgelegt für den Bau des Unterstellts für neue Wagen, die geeignet sein sollen, die automatische Zug- und Stosskupplung ohne weitere Umbauarbeiten aufzunehmen.

Man nimmt an, dass bis Ende 1965 die Untersuchungen und die Herstellung des Prototyps der gewählten Kupplung beendet sein werden, so dass im Jahre 1966 die Entscheidung über die Ausrüstung des europäischen Wagenparkes endgültig getroffen sein wird.

Der Übergang auf das neue Kupplungssystem soll sich in mehreren Stadien vollziehen, die durch die technischen Möglichkeiten gegeben sind; dabei wird zu berücksichtigen sein:

- a) der stufenweise Ersatz mit Neubauwagen für diejenigen Wagen, die sich für den Einbau der automatischen Kupplung nicht mehr eignen oder wegen ihres Alters ausscheiden;
- b) der Umbau der vor dem 1.1.1965 gebauten Wagen und die Anbringung definitiver oder provisorischer Ausrüstungen;
- c) die Ausrüstung der nach dem 1.1.1965 gebauten und für den Einbau bereits vorbereiteten Wagen.

Wir hoffen, bald genauere Angaben zu erhalten über die Einzelheiten und Massnahmen für den fortlaufenden Übergang zuerst auf einen gemischten und sodann auf einen vollautomatischen Betrieb. Es wird von Terminen von 1975 und 1985 gesprochen und von Alternativlösungen mit einem fortschreitenden oder einem gleichzeitigen Übergang.

Das Problem, welches in diesem Zusammenhang die UIP jedoch besonders interessiert, ist die Kostenfrage:

Die heute bekannten Schätzungen geben folgende Zahlen:

- 1) Montage de l'attelage mixte provisoire:
 - Accouplement provisoire spécial type Unitendeur: environ 500 fr.s.
 - Attelage provisoire de traction: environ 4000 fr.s.
- 2) Coût des transformations du châssis pour le montage de l'attelage de choc et traction sur les wagons existants: environ de 3.000 à 4.000 fr.s.
- 3) Coût de l'équipement complet de l'attelage traction et choc: environ 5.200.— fr.s. par wagon.

D'après la situation actuelle, les titulaires devront supporter — selon la catégorie de leurs wagons — des frais minimum de 500 à 4.000 fr.s. pour le montage de l'attelage provisoire pour les wagons à réformer; lors du passage à l'exploitation automatique ces frais s'élèveront de 8.000 à 9.000 fr.s pour les wagons existants à transformer et à 5.200 fr.s. pour les wagons déjà construits pour recevoir l'attelage automatique de choc et traction.

Le total de ces dépenses se chiffrerait à des centaines de millions de francs suisses.

- Comment financer ces dépenses?
- Quelles sont les échéances pour engager les capitaux nécessaires?
- Comment répartir les travaux du point de vue du financement?
- Quelles seraient les sources pour obtenir les financements?

Voilà autant d'interrogations auxquelles les titulaires désirent avoir le plus tôt des réponses autant que possible définies.

Il s'agit en tous cas, de charges supplémentaires qui ne comportent, en contre partie, aucun rendement supplémentaire des wagons: ce qui signifie inévitablement une augmentation des coûts des transports, à moins d'obtenir une compensation pour les charges supplémentaires.

Par contre, pour les Administrations, les investissements effectués par les titulaires signifient: économie des frais d'exploitation par la réduction de la main d'oeuvre, accélération des manoeuvres de triage, augmentation du tonnage global des trains, etc.

Il s'ensuit donc logiquement que les frais de transformation et d'adaptation des wagons existant ne peuvent pas être mis à la charge des titulaires, mais devraient être remboursés par les Administrations sous une forme à définir.

Le financement de l'opération n'a pas encore été résolu pour le moment par les réseaux et fera l'objet d'études ultérieures.

Il n'a pas été décidé si la solution du problème doit être envisagée sur le plan national ou si elle sera recherchée à l'échelon international. Dès que des perspectives plus concrètes se dessineront, l'UIP se chargera d'engager la discussion avec l'UIC, afin de rechercher des directives uniformes pour des solutions à appliquer sur le plan national.

3. La vie interne de l'UIP

Pour l'Assemblée Générale Ordinaire de l'année 1964, nos amis suisses de l'Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs et du Verband Schw. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer avaient choisi Lausanne, où avait lieu en même temps l'Exposition Nationale Suisse 1964.

1. Einbau einer provisorischen Kupplung:
 - Zwischenstück für gemischte Kupplung ca. schw. Fr. 500.—
 - ein provisorischer Zug-Kupplungs-Kopf ca. schw. Fr. 4000.—
2. Kosten des Umbaus des Untergestells im Falle eines Einbaues der kompletten Zug-Druck-Kupplung auf vorhandene Wagen ca. schw. Fr. 3000.— bis 4000.—.
3. Kosten einer kompletten Zug-Druck-Kupplung ca. schw. Fr. 5.200.—.

Je nach der Kategorie seiner Wagen wird also der Einsteller nach heutiger Sicht mit einem Mindestaufwand von schw. Fr. 500 bzw. schw. Fr. 4.000.— fuer die bis zu Beginn des vollautomatischen Betriebes auszumusternden Wagen, mit schw. Fr. 8.000.— bis 9.000.— für umzubauende Wagen bzw. schw. Fr. 5.200.— für Wagen, die bereits für die Aufnahme der Kupplung vorbereitet sind, zu rechnen haben.

Die Gesamtausgaben werden sich auf Hunderte von Millionen Francs stellen.

- Wie soll dieser Aufwand finanziert werden?
- Wann werden die Beträge bereitgestellt werden müssen?
- Wie sollen die Arbeiten vom finanziellen Standpunkt verteilt werden?
- Welche Quellen werden für deren Finanzierungen zur Verfügung stehen?

Das sind alles Fragen, auf welche die Einsteller dringend möglichst baldige und klare Antworten erwarten.

Es handelt sich in allen Fällen um einen zusätzlichen Aufwand, dem keine zusätzliche Leistungsfähigkeit des Wagens gegenübersteht. Dies bedeutet zweifellos eine Verteuerung der Eigenkosten der Transporte, sofern dieser zusätzliche Aufwand nicht kompensiert wird.

Im Gegensatz dazu bedeutet der vom Einsteller vorzunehmende Aufwand für die Eisenbahnverwaltung: Einsparung von Betriebskosten durch Verringerung der Arbeitslöhne, Beschleunigung des Rangierdienstes, Erhöhung der Zuggewichte u.a.

Daraus ergibt sich eindeutig die Forderung, dass die Kosten des Umbaus bzw. der Adaptierung der vorhandenen Wagen nicht vom Einsteller getragen werden können sondern, dass dieselben von den Eisenbahnverwaltungen in geeigneter Form vergütet werden sollten.

Der finanzielle Teil der gesamten Operation ist vorderhand auch seitens der Bahnen noch nicht gelöst worden und ist Gegenstand weiterer Untersuchungen. Es steht durchaus nicht fest, ob die Lösung des Problems nur auf internationaler Ebene möglich sein wird oder ob die Lösung zum grossen Teil auf internationaler Ebene gefunden wird. Sobald sich diesbezüglich etwas Konkretes abzeichnet, wird es Aufgabe der UIP sein, die Verhandlungen mit der UIC aufzunehmen, um nach Möglichkeit einheitliche Richtlinien für die Lösungen auf nationaler Ebene zu vereinbaren.

3. Aus dem internen Leben der UIP

Für die ordentliche Generalversammlung des Jahres 1964 wurde von unseren schweizer Freunden, der Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs und dem Verband Schweizer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer Lausanne gewählt, wo gleichzeitig die schweizerische Landesausstellung 1964 stattfand.

L'Assemblée Générale s'est déroulée de ce fait dans un cadre exceptionnel, puisqu'une visite de cette exposition nous a donné un aperçu intéressant de la vie culturelle suisse, du développement de l'économie et de la technique ainsi que des problèmes de ce pays pendant les 25 dernières années.

L'accueil réservé aux nombreux participants a été très cordial. La présence des invités d'honneur a donné à l'Assemblée Générale un caractère important et l'UIP a pu saluer parmi eux, M. John Favre, Directeur Général des CFF, M. Pierre Metzger, Président du Groupe de Travail UIC pour les wagons «P», M. Moser, Chef du Service d'Exploitation des CFF et M. le Dr. Hegner, Chef du Service Commercial des CFF.

L'Assemblée Générale a approuvé le rapport de gestion et les comptes pour l'année 1963 et en a donné décharge aux organes de l'UIP.

Le mandat des réviseurs aux compte a été confié, également pour l'année en cours, aux contrôleurs de l'Association Suisse.

Pour la période 1964-1965, l'Assemblée Générale a désigné pour représenter les associations nationales au sein du Comité Directeur:

pour l'Allemagne	M. Hoffmann
Autriche	M. Dr. Metzger
Belgique	M. Lemin
France	M. Devies
Italie	M. Dr. Rassini
Maroc	M. Courau
Pays-Bas	M. Dr. Greebe
Suède	M. Henriksson
Suisse	M. Fert

Faisant suite à l'allocution du Président et à l'exposé du rapport de gestion, un débat extrêmement intéressant s'est déroulé à l'Assemblée Générale au cours duquel il faut relever l'intervention du Directeur Général des CFF, M. Favre qui a retenu tout spécialement l'attention.

Egalement remarquable et intéressant l'exposé présenté par M. le Dr. Hegner et intitulé: « Les CFF pendant le quart de siècle séparant la Landi 1939 de l'Expo 1964 », et qui nous a fait connaître les tâches importantes qui incombent au chemin de fer fédéral suisse situé au carrefour du trafic européen.

Au cours de l'année 1964, le Comité Directeur a tenu quatre séances, le 21.2.64 à Vienne, le 23.4.64 à Munich, le 28.5.64 à Lausanne et le 7.10.64 à Paris. A ces occasions, les affaires courantes ont été discutées de manière approfondie sous l'angle des problèmes qui ressortent du rapport de gestion.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:
(signé: Dr. Rassini)

Le Secrétaire:
(signé: Fert)

Die Generalversammlung erhielt dadurch einen besonders eindrucksvollen Rahmen, da ein Besuch dieser Ausstellung uns einen interessanten Einblick in das schweizerische Kulturleben, in die Entwicklung der Wirtschaft und Technik, sowie in die schweizerischen Probleme der letzten 25 Jahre vermitteln konnte.

Den Teilnehmern, die sich besonders zahlreich eingefunden hatten, wurde ein herzlicher Empfang zuteil. Besondere Bedeutung erhielt die Generalversammlung durch die Ehrengäste, unter denen die UIP namentlich den Gen. Dir. der SBB, Herrn John Favre, Herrn Pierre Metzger, Vorsitzender der Arbeitsgruppe UIC für die Privatwagen, Herrn Moser, Chef des Betriebsdienstes der SBB und Herrn Dr. Hegner, Chef des kommerziellen Dienstes der SBB begrüßen konnte.

Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und die Kassenabrechnung für das Jahr 1963 und erteilte allen Organen der UIP die Entlastung.

Das Mandat der Rechnungsprüfer wurde auch für das laufende Jahr den Prüfern des schweizerischen Verbandes übertragen.

Für die Periode 1964/65 wurden von der Generalversammlung als Vertreter der Nationalverbände benannt:

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

Anschliessend an die Ansprache des Präsidenten und die Ausführungen des Jahresberichtes entwickelte sich in der Generalversammlung eine ausserordentlich interessante Debatte, in deren Verlauf die Ausführungen des Herrn Gen. Dir. Favre besondere Aufmerksamkeit fanden.

Ebenso beachtenswert und interessant war der von Herrn Dr. Hegner gegebene Vortrag unter dem Titel « Die SBB im Vierteljahrhundert zwischen der Landi 1939 und der Expo 1964 ». Wir lernten durch diesen Vortrag die grossen Aufgaben kennen, die die schweizerische Bundesbahn im Kreuzpunkt des europäischen Verkehrs zu bewältigen hat.

Das Direktions-Komitee hat im Laufe des Jahres 1964 vier Sitzungen abgehalten, und zwar am 21.2.64 in Wien, am 23.4.64 in München, am 28.5.64 in Lausanne und am 7.10.64 in Paris. In denselben wurden die laufenden Angelegenheiten eingehend beraten unter besonderer Berücksichtigung der Probleme, die im Jahresbericht aufgezeigt wurden.

Für das Direktions-Komitee

gez. Rassini
(Präsident)

gez. Fert
(Sekretär)

Annexe I

Recettes

Comptes Annuels 1964

Cotisations:	Fr.	Fr.
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milan		848.—
Verband der Privatgueterwagen-Interessenten, Vienne		740.—
Algemene Verladers-en Eigen		602.—
Vervoerders Organisatie, La Haye		608.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise - & Privat- gueterwagen-Besitzer, Soleure		2.399,05
Vereinigung der Privatwagen - Interessenten, Hambourg		292.—
Société Lomatfer, Bruxelles		592.—
Fédération des Industries Belges, Bruxelles . .		518.—
Association Professionnelle des Wagons In- dustriels du Maroc, Casablanca		770.—
Svenska Privatvagnfoereningen, Stockholm .		3.236.—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		1.040.—
Liga de Propietarios de Vagones de España .		11.645,05
Intérêts sur livret d'épargne de la Banque Popu- laire Suisse, Genève		391,70
Remboursement d'intérêts		83,25
		12.120.—

Dépenses

	Fr.	Fr.
Honoraires et frais forfaitaires de déplacement	5.550,—	
Frais d'interprète	2.084,50	
Frais de bureau	769,70	
Port, téléphone, frais de banque	214.—	
Impôts	—	
Divers	241,25	
	8.859,45	
Excédent de recettes	3.260,55	
	12.120.—	12.120.—

BILAN

	Actif Fr.	Passif Fr.
Avoir sur le livret de dépôt N. 90459 de la Banque Populaire Suisse, Genève	25.478,65	
Avance Fert & Cie		9.541,15
Fortune au 31.12.63	12.676,55	
Excédent de recettes au 31.12.64	3.260,55	
Fortune au 31.12.64		15.937,50
	25.478,65	25.478,65

Anlage I**Einnahmen****Jahresrechnung 1964**

Jahresbeiträge:	Fr.	Fr.
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano		848.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien		740.—
Algemene Verladers-en Eigen Vervörders Organisatie, den Haag		602.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise & Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn		608.—
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Hamburg 36, Neue Rabenstrasse 21		2.399.05
Société Lomatfer, Bruxelles		292.—
Fédération des Industries Belges, Bruxelles		592.—
Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca		518.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		770.—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		3.236.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.040.—
		<u>11.645.05</u>

Zinsgutschrift auf Sparheft bei der Schweiz. Volksbank, Genf	391.70
Zinsrückerstattung	83.25
	<u>12.120.—</u>

Ausgaben

	Fr.	Fr.
Honorare und Pauschal Reisekosten	5.550.—	
Dolmetscherkosten	2.084.50	
Bürokosten	769.70	
Porto, Telefon, Bankspesen	214.—	
Steuern	—	
Verschiedenes	241.25	
	<u>8.859.45</u>	
Einnahmeüberschuss	3.260.55	
	<u>12.120.—</u>	<u>12.120.—</u>

B I L A N Z

	<i>Activa</i> Fr.	<i>Passiva</i> Fr.
Guthaben auf Sparheft No. 90.459 bei der Schweiz. Volksbank, Genf	25.478.65	
Vorschuss Fert Cie		9.541.15
Vermögen am 31.12.63	12.676.95	
Einnahmeüberschuss am 31.12.64	<u>3.260.55</u>	
Vermögen am 31.12.64		15.937.50
	<u>25.478.65</u>	<u>25.478.65</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 1964, 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 1964 présente aux recettes un montant de 12.120.— Frs. et aux dépenses 8.859,45 Frs. Il en résulte un excédent de recettes de 3.260,55 Frs. L'actif est donc passé de 12.676,95 Frs à la fin de l'année précédente à 15.937,50 Frs. au 31 décembre 1964.

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 pertes et profits qui vous sont présentés et vous proposons d'en donner décharge au trésorier.

Zurich/Bâle, le 26 mars 1965

Les contrôleurs
signé Eicher
signé: Studer

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns auch die Jahresrechnung pro 1964 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 1964 weist an Einnahmen Fr. 12.120.— und an Ausgaben Fr. 8,859.45 aus. Demnach ergeben sich Mehreinnahmen von Fr. 3.260.55, wodurch das Vermögen von Fr. 12,676.95 Ende des Vorjahres auf Fr. 15,937.50 per 31. Dezember 1964 sich vermehrt hat.

Der letztere Betrag ist uns durch Vorlage: Livret de Dépôt N. 90.459 Banque Populaire Suisse Genève ausgewiesen worden.

ANTRAG

Genehmigung der Jahresrechnung pro 1964, unter Déchargeerteilung an den Quästor.

Zürich/Basel, den 26. März 1965.

Die Revisoren:
gez. Eicher
gez. Studer

LISTE DES MEMBRES

BELGIQUE

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

ALLEMAGNE

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten,
Neue Rabenstrasse 21, Hamburg 36

FRANCE

Chambre Syndicale des Wagons Industriels,
163, rue St-Honoré, Paris (I)
Chambre Syndicale des Wagons de Grande Capacité,
7 rue de Madrid, Paris (VIII)
Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs,
69, rue La Boétie, Paris (VIII)
Syndicat National des Propriétaires de Wagons-
Réservoir de France,
16, Place Malesherbes, Paris (XVII)

HOLLANDE

Algemene Verladers-en Eigen Vervörders Organisatie,
162, Stadhouderslaan, La Haye

ITALIE

Associazione Proprietari di Carri Privati,
4, via delle Orsole, Milan

MAROC

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

AUTRICHE

Verband der Privatgüterwagen-Interessenten,
7 Opernring, Vienne I

SUEDE

Svenska Privatvagnföreningen
c/o Svenska Petroleum Institutet
Birger Jarlsgatan 60 Stockholm Ö

SUISSE

Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüter-
wagen-Besitzer, Soleure
Association Suisse de Propriétaires de Wagons-
Réservoirs
3, Place du Molard, Genève

ESPAGNE

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

MITGLIEDERVERZEICHNIS

BELGIEN

Fédération des Industries Belges, Brüssel, rue Du-
cale, 33
« Lomatfer », Union Professionnelle des Loueurs
de matériel de chemin de fer, 1 rue Jacques de Lalaing,
Brüssel

DEUTSCHLAND

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten,
Hamburg 36, Neue Rabenstrasse 21

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 Vervörders
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 Ö

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