

U I P

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

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

Rapport de gestion pour 1965

Geschäftsbericht für 1965

UIP

Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons particuliers

Internationale Union
von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

Rapport de gestion pour 1965

Geschäftsbericht für 1965

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 1965

1. Introduction

Les cinq dernières années ont été marquées par une évolution rapide des structures économiques européennes. La taille des entreprises a grossi se rapprochant ainsi du standard atteint dans les pays les plus industrialisés. Les implantations de base se sont modifiées pour tenir compte de la réalité des circuits commerciaux et de la transformation des techniques de transport. Dans tous les pays consommation et production ont augmenté. En conséquence, le standard de vie des populations s'est amélioré d'une manière continue.

Ce mouvement se poursuit d'une manière irréversible dans un cadre qui s'établit de plus en plus à la dimension d'un Continent. Seul un conflit aigu à l'échelle intercontinentale pourrait s'y opposer.

Dans cette conjoncture de transformation des données essentielles des activités industrielles et commerciales, l'UIP a eu à s'adapter aux conditions nouvelles et a dû tracer sa propre ligne de conduite.

Le wagon de particulier est devenu dans l'exploitation des Administrations ferroviaires un outil dont l'importance va croissant. Il est devenu également pour l'industriel qui en conçoit les caractéristiques adaptées à ses propres problèmes, qui le finance et l'entretient, et qui l'exploite en accord avec le chemin de fer, un élément essentiel de ses approvisionnements ou de ses réseaux de distribution.

Dans la réalité quotidienne des choses le propriétaire de Wagon P est amené à se comporter à la fois comme le fournisseur du chemin de fer auquel il apporte son wagon et comme son client auquel il demande d'acheminer sa marchandise. De même, le chemin de fer est-il amené à se comporter vis-à-vis du propriétaire de wagon à la fois comme fournisseur pour la prestation de services qu'il lui donne et comme client pour l'usage du wagon.

Ces relations très particulières conduisent inéluctablement les chemins de fer et les propriétaires à s'interroger de plus en plus fréquemment sur leurs politiques respectives ainsi que sur les possibilités et les conditions des affaires qu'ils peuvent réciproquement conclure.

Les contacts se multiplient et font apparaître chaque jour plus clairement la notion de communauté d'intérêts.

C'est dans cet esprit que tirant la leçon de cet état de choses et après avoir fait l'inventaire des problèmes qu'il comporte l'UIP a établi le programme des travaux à mener à bien avec l'UIC.

La coordination indispensable ayant été établie, et consolidée entre les groupements nationaux, l'UIP estime en premier lieu que doivent être créées les conditions pratiques d'une collaboration internationale organisée entre l'UIC et l'UIP.

Elle a estimé à cet effet que d'une part devaient être élargis la compétence et les pouvoirs du Groupe commun de travail UIC-UIP afin de lui donner la possibilité de résoudre à la diligence des deux partenaires toutes les questions d'intérêt commun et que d'autre part devait être établie une liaison systématique à un échelon élevé destinée à l'échange d'informations sur les besoins et les tendances en même temps que sur les principaux problèmes posés par la coordination des intérêts.

Geschäftsbericht für 1965

1. Vorwort

Die letzten fünf Jahre waren gekennzeichnet durch eine rasche Entwicklung der europäischen Wirtschaftsstrukturen. Die Betriebsgrösse wuchs an und rückte damit in die Nähe der in den höherindustrialisierten Ländern erreichten Normen. Die Grundeinrichtungen änderten sich, um den Gegebenheiten der Absatzwege und der Umwandlung der Verkehrstechnik gerecht zu werden. In allen Ländern stiegen Verbrauch und Erzeugung. Als Folgeerscheinung verbesserte sich das Lebensniveau der Bevölkerung ständig.

Diese Bewegung geht unaufhaltsam weiter in einem Rahmen, der immer mehr die Dimensionen eines Kontinents annimmt. Nur ein akuter Konflikt auf interkontinentaler Ebene könnte ihr Abbruch tun.

Im Rahmen dieser Umwandlung der wesentlichen Gegebenheiten der industriellen und kommerziellen Tätigkeit musste sich die UIP an die neuen Gegebenheiten anpassen und eine eigene Verhaltensrichtlinie abstecken.

Der Privatgüterwagen ist im Betrieb der Eisenbahnverwaltungen ein Werkzeug von ständig wachsender Bedeutung geworden. Auch für den Industriellen, der die seinen eigenen Problemen am besten angepassten Merkmale entwirft, der ihn finanziert und instandhält, und ihn im Einklang mit der Bahn einsetzt, ist er zu einem wesentlichen Element seiner Versorgung oder seiner Vertriebsnetze geworden.

Im geschäftlichen Alltag wird der Besitzer der P-Wagen dazu veranlasst, sich gleichzeitig als Lieferant der Bahn, der er seinen Wagen mitbringt, wie auch als ihr Kunde, der von ihr die Beförderung seiner Waren verlangt, zu verhalten. Gleicherweise ist die Bahn veranlasst, sich dem Wagenbesitzer gegenüber gleichzeitig als Lieferant für die erbrachten Dienstleistungen und als Kunde für die erbrachten Dienstleistungen und als Kunde für die Wagenbenützung zu verhalten.

Diese ganz besonderen Beziehungen führen unweigerlich die Bahnverwaltungen und die Besitzer dazu, sich immer häufiger über ihre jeweilige Politik zu befragen, wie auch über die Möglichkeiten und Bedingungen von Geschäften, die sie gegenseitig abschliessen können.

Die Kontakte werden immer häufiger und lassen jeden Tag den Begriff einer Interessengemeinschaft klarer hervortreten.

In diesem Sinne hat die UIP, die aus diesem Stand der Dinge die Lehre gezogen und eine Liste der damit verbundenen Fragen aufgestellt hatte, das Programm der mit der UIC zu erledigenden Arbeiten ermittelt.

Nachdem die unerlässliche Koordinierung zwischen den nationalen Gruppierungen geschaffen und gefestigt wurden, erachtet die UIP in erster Linie, dass die praktischen Voraussetzungen einer internationalen Zusammenarbeit zwischen UIC und UIP geschaffen werden müssten.

Sie war der Ansicht, dass zu diesem Zwecke einerseits der Zuständigkeitsbereich und die Vollmachten der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC-UIP erweitert werden müssten, um ihr so die Möglichkeit zu geben, auf Betreiben der beiden Partner alle Fragen gemeinsamer Interessen zu lösen, und andererseits eine systematische Verbindung auf höherer Ebene zwecks eines Informationsaustausches über die Bedürfnisse und Tendenzen wie auch die sich aus der Interessenkoordination ergebenden wichtigsten Probleme geschaffen werden sollte.

Les pourparlers destinés à cette amélioration des conditions actuelles de travail seront un des objets principaux du programme à mener à bien en 1966. Nous espérons fermement trouver auprès des Administrations membres de l'UIC l'esprit de collaboration indispensable à l'amélioration souhaitée par les deux parties des conditions du transport ferroviaire et en conséquence au développement de nos affaires réciproques.

Un exposé des problèmes principaux que nous avons la préoccupation de résoudre dans les meilleurs délais a été fait dans les comptes rendus de gestion des dernières années. La plupart d'entre eux restent d'actualité. Aussi constitueront-ils l'essentiel du premier programme commun de travail que nous proposons à l'UIC.

Dans la catégorie des questions à caractère plus particulièrement technique nous avons rangé :

— la détermination des caractéristiques et des normes des wagons à construire.

La vie normale d'un wagon spécialisé étant de l'ordre de 20 ans, il est d'une logique irréfutable que soient construits en 1967 des types de wagons que les probabilités toujours possibles sinon faciles à estimer de la conjoncture rendent aptes à satisfaire les conditions d'exploitation de la technique des années 1980 à 1990.

Un certain nombre de grandes lignes de l'évolution des nécessités du transport sont déjà discernables :

- augmentation des vitesses de déplacement,
- tendance à l'augmentation de capacité unitaire des véhicules destinés au transport de masse par trains complets (course au gigantisme et généralisation dans une première étape du wagon à boggies),
- tendance au transport par containers combinés rail-route des expéditions d'un tonnage unitaire inférieur à 25 tonnes,
- recherches contradictoires de l'allègement qui diminue le coût d'exploitation et de l'automatisme de l'attelage qui provoque un alourdissement du wagon.

Il s'agit de transposer ces tendances dans les normes de construction, afin d'éviter que soient mis en circulation des wagons en retard à la fois sur les besoins de l'économie et sur l'évolution de la technique. Nous considérons de première importance la recherche de solutions même imparfaites permettant l'établissement des caractéristiques de base de la construction à développer dès 1968.

— La détermination de normes internationales d'entretien et de réparations.

La disparité des dispositions prises par les Administrations de Chemin de fer européennes constituent une gêne sensible pour les transports internationaux. Quelle que soit la diversité actuelle des matériels existants dans les différents pays, des principes communs peuvent être établis. Cette diversité tend d'ailleurs à disparaître.

Nous souhaitons en ce qui nous concerne que l'établissement rapide des caractéristiques de bases de construction dont nous venons d'évoquer la nécessité permette d'accélérer et de fixer dans les détails essentiels une réglementation internationale faisant disparaître les discriminations actuelles particulièrement regrettables dans la Communauté européenne.

Die auf die Verbesserung der jetzigen Arbeitsbedingungen ausgerichteten Verhandlungen werden einen der Hauptpunkte des im Jahre 1966 zu bewältigenden Programmes ausmachen. Wir hoffen zuversichtlich, bei den Mitgliedsverwaltungen der UIC den zu der von beiden Parteien erwünschten Verbesserung der Bahnbeförderungsbedingungen und folglich zur Entwicklung unserer beiderseitigen Geschäfte notwendigen Geist der Zusammenarbeit zu finden.

Eine Übersicht über die Hauptprobleme, bei denen wir eine Lösung innerhalb kürzester Frist anstreben, wurde in den Geschäftsberichten der vergangenen Jahre gegeben. Die meisten davon sind immer noch aktuell. Daher machen sie den Hauptteil des ersten gemeinsamen Arbeitsprogrammes, das wir der UIC vorschlagen, aus.

Zu der Kategorie der besonders technisch gelagerten Fragen gehört :

— Die Festlegung der Merkmale und Normen für die Wagenneubauten.

Die normale Lebensdauer eines Spezialwagens liegt bei 20 Jahren, woraus sich mit unwiderlegbarer Logik ergibt, dass 1967 Wagentypen gebaut werden müssen, welche den immer möglichen, wenn auch nicht leicht zu ermittelnden Konjunkturwahrscheinlichkeiten erlauben, den Betriebsbedingungen der Technik in den Jahren 1980 bis 1900 zu genügen.

1990/2000

Eine gewisse Zahl grosser Linien in der Entwicklung der Verkehrsnotwendigkeiten sind bereits ersichtlich :

- Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit,
- Tendenz zur Erhöhung der Einheitskapazität der für den Massentransport in Ganzzügen bestimmten Fahrzeuge (Wettlauf ins Gigantische und als erste Stufe Verallgemeinerung des Drehgestellwagens),
- Neigung zum Transport mittels kombinierter Schiene-Strasse-Behälter bei Versand einer Einheitsmenge von weniger als 25 Tonnen,
- widersprechende Untersuchungen zur kostensparenden Leichtbauweise und zu der mit erhöhtem Wagengewicht verbundenen Automatisierung der Kupplung.

Es handelt sich darum, diese Tendenzen in die Baunormen zu übertragen um zu vermeiden, dass in Bezug auf den Wirtschaftsbedarf und gleichzeitig auf die technische Entwicklung rückständige Wagen in den Verkehr gebracht werden. Wir messen den Bemühungen zur Erreichung von auch unvollkommenen Lösungen, die die Festlegung der Grundmerkmale für die ab 1968 zu entwickelnde Bauweise ermöglichen, grösste Bedeutung bei.

— Die Festlegung internationaler Unterhaltungs- und Reparaturnormen.

Die Verschiedenheit der von den europäischen Eisenbahnverwaltungen getroffenen Vorkehrungen stellt eine beträchtliche Behinderung für den internationalen Verkehr dar. Wie gross auch die gegenwärtige Verschiedenheit der in den verschiedenen Ländern vorhandenen Wagen sein mag, so können doch gemeinsame Grundsätze aufgestellt werden. Diese Vielfalt zeigt übrigens eine Tendenz zum Verschwinden.

Unsrerseits wünschen wir, dass die rasche Festlegung der grundlegenden Konstruktionsmerkmale, deren Notwendigkeit wir gerade erwähnten, es ermöglicht, eine internationale Regelung zu beschleunigen und in den wesentlichsten Einzelheiten festzulegen, durch die die besonders in der europäischen Gemeinschaft bedauerlicherweise bestehenden Diskriminierungen zum Verschwinden gebracht werden.

Dans la catégorie des questions d'exploitation et d'utilisation des Wagons P ainsi que des questions commerciales, nous avons rangé :

— l'étude de l'amélioration des conditions d'exploitation et d'utilisation.

La durée du transport ferroviaire comptée depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison au destinataire est actuellement trop élevée, pour les transports à charge. Le transport à vide est effectué dans des délais encore plus importants.

Seuls les transports par trains complets programmés échappent dans la plupart des cas à cette critique.

Un effort particulièrement important est à obtenir des Administrations de Chemin de fer avec la collaboration des usagers en ce qui concerne les durées de stationnement des wagons aux deux points terminaux du parcours pour réduire massivement les durées d'acheminement. La situation actuelle alourdit en effet considérablement les frais qui grèvent le transport par suite de l'importance pendant la durée de ce transport des valeurs d'amortissement des matériels utilisés et des frais financiers que représente l'immobilisation de la marchandise pendant la durée du transport à charge. Ce problème devrait être considéré comme de première importance par les chemins de fer, la situation actuelle représentant une de leurs faiblesses dans leur compétition avec les modes de transport concurrents.

A ce sujet, les méthodes actuelles d'acheminement par formations successives de trains composés d'un minimum de tonnages transportés et l'obligation qui en découle de passage dans des triages par gravité ont pour conséquence non seulement un allongement considérable des délais mais encore, du fait des tamponnements inévitables dans les triages, une détérioration accélérée des wagons utilisés ; ce qui augmente lourdement le coût à la construction, le matériel devant résister à des chocs importants, et grève très sensiblement les frais d'entretien.

— Conditions d'adaptation de l'attelage automatique.

La décision de principe de munir tout le matériel en service de têtes d'attelage automatique a des répercussions d'une importance exceptionnelle pour les propriétaires de Wagons P. Il s'agit, en fait, d'une opération très onéreuse dont le chemin de fer est pratiquement le seul bénéficiaire. Le prix de construction des matériels nouveaux sera, par ailleurs, fortement augmenté.

Une première estimation du coût de cette opération vous a été donnée dans le rapport précédent.

Il est indispensable que l'UIP, qui estime que l'ensemble des frais à exposer doit rester à la charge des chemins de fer, établisse, de concert avec l'UIC, organe centralisateur de l'opération, les modalités les plus raisonnables de transformation des parcs de wagons spécialisés et du financement des travaux nécessaires.

— Coordination des investissements.

La communauté des intérêts chemin de fer-propriétaires de Wagons P implique comme nous l'avons déjà exposé de nombreuses fois que :

— soit garantie pour une durée correspondant à leur vie propre l'exploitation technique et commerciale des wagons dont l'immatriculation a été accordée,

In die Kategorie der Betriebs- und Einsatzfragen der P-Wagen wie auch der kommerziellen Fragen gehört :

— Untersuchung einer Verbesserung der Betriebs- und Einsatzbedingungen.

Die für die Bahnbeförderung nötige Zeit, gerechnet von der Warenübernahme bis zur Auslieferung an den Empfänger, ist gegenwärtig für die Lastfahrten viel zu lange. Für die Leerfahrt sind noch längere Fristen nötig.

Nur bei Beförderung durch programmierte Ganzzüge ist in den meisten Fällen diese Kritik unangebracht.

Eine besonders grosse Anstrengung muss von den Eisenbahnverwaltungen unter Mitarbeit der Benutzer erwirkt werden, was die Stillstandsdauer der Wagen an den beiden Endpunkten der Fahrtstrecke betrifft, um die Beförderungszeiten beträchtlich zu verringern. Denn die gegenwärtige Lage erhöht gewaltig die auf die Beförderung entfallenden Kosten durch die Höhe der Abschreibungswerte der eingesetzten Wagen während dieser Beförderung und der Kosten, welche die Stilllegung der Waren während der Lastfahrt darstellt. Dieses Problem müsste von den Eisenbahnen als erstrangig betrachtet werden, da die gegenwärtige Lage eine ihrer Schwächen im Wettbewerb mit den übrigen Verkehrsträgern ausmacht.

In diesem Zusammenhang bringen die heutigen Beförderungsmethoden durch aufeinanderfolgende Zugzusammenstellungen mit einem Mindestmass an befördertem Warengewicht und der sich daraus ergebenden Verpflichtung, einen Verschiebebahnhof mit Ablaufbetrieb zu benützen, nicht bloss eine erhebliche Verlangsamung sondern auch wegen der beim Vershub unvermeidbaren Zusammenstösse eine beschleunigte Abnutzung der eingesetzten Wagen mit sich ; wiederum erhöht beachtlich dies Baukosten, da der Wagen grösseren Stössen widerstehen muss, und auch die Unterhaltungskosten beträchtlich belastet.

— Anpassungsvoraussetzungen der automatischen Kupplung.

Die grundsätzliche Entscheidung, alle im Betrieb befindlichen Wagen mit automatischen Kupplungsköpfen zu versehen, bringt Auswirkungen von aussergewöhnlicher Tragweite für die P-Wagenbesitzer mit sich. Es handelt sich nämlich um eine sehr kostspielige Umstellung, die praktisch allein der Bahn zugute kommt. Darüber hinaus werden auch die Baukosten der neuen Wagen stark erhöht.

Ein Kostenvoranschlag für diese Massnahme wurde ihnen bereits im vorausgegangenen Bericht gebracht.

Es ist unerlässlich, dass die UIP, nach deren Ansicht die gesamten aufzubringenden Kosten den Eisenbahnen anzulasten sind, gemeinsam mit der UIC, dem Zentralorgan für diese Aktion, die vernünftigsten Methoden zum Umbau des Spezialwagenparks und zur Finanzierung der notwendigen Arbeiten festlegt.

— Koordinierung der Investitionen.

Die Interessengemeinschaft Bahn-P-Wagenbesitzer schliesst, wie wir das schon vielfach darlegen konnten, ein dass :

— für einen ihrer eigenen Lebensdauer entsprechenden Zeitraum der technische und kommerzielle Einsatz der Wagen, deren Einstellung gewährt wurde, auch gewährleistet ist,

- des accords de non concurrence soient établis qui évitent aux utilisateurs de construire des wagons pour lesquels le chemin de fer dispose déjà de matériel répondant à leurs désirs et évitent également au chemin de fer de mettre en service des wagons qui entrent en compétition avec ceux construits spécialement par les usagers pour leur propre usage.

Il serait désirable qu'à la suite de ces accords le chemin de fer n'introduise de wagons spéciaux dans son propre parc que dans la mesure où les immatriculateurs de Wagons P ne pourraient pas fournir la totalité du matériel voulu avec des caractéristiques techniques suffisantes.

— Partage des domaines d'activité.

Cette notion de partage et finalement de coordination des investissements est la conséquence logique des mises au point précédentes. Nous avons demandé à toutes les Associations nationales, membres de l'UIP, d'exposer et de soutenir ce programme de travail dans leurs conversations avec leurs Administrations propres.

Nous espérons que la compréhension des dirigeants des différents réseaux nous aidera à mettre en place ce programme de travail dont l'aboutissement ne peut qu'apporter, ce qui en est le but essentiel, des améliorations importantes au transport par fer de nos marchandises. Nous espérons également que les contacts plus étroits établis entre l'UIP et l'UIC permettront de résoudre plus facilement et plus rapidement par la suite les problèmes tels que ceux de l'uniformisation des règles d'attribution de la redevance et des conditions de modification et de modernisation des wagons.

2. Activité de l'UIP

Poursuivant ses efforts pour obtenir une meilleure audience des Administrations de Chemin de fer pour la résolution des problèmes relatifs à la mise au point et à l'harmonisation des réglementations internationales des conditions d'utilisation des Wagons P, l'UIP a fait une enquête détaillée sur les conditions d'attribution de la redevance due statutairement aux Wagons P dans les différents pays. La comparaison des taux de redevance allouée, des produits bruts de la redevance ainsi que du rapport entre la valeur de cette redevance et le coût d'exploitation du Wagon P a fait ressortir des différences importantes de traitement, compte tenu des modalités diverses de la réglementation de l'entretien du matériel.

Les opinions manifestées par les réseaux sur l'intérêt qu'ils accordent à l'exploitation de leurs affaires de transport, par l'utilisation de wagons spéciaux fournis par les particuliers usagers ou leurs représentants, apparaissent très divergentes.

Toutefois, le sentiment que le wagon de particulier représente une garantie permanente de trafic commence à s'établir.

L'UIP s'est préoccupée particulièrement de convaincre à la fois les Administrations et les Organisations internationales telles que l'UIC et le Groupe des Six de la nécessité de mettre en étude et de trouver des solutions aux différents problèmes qu'elle considère d'un intérêt majeur pour l'amélioration des conditions de transport par fer.

Dans cet esprit ont été multipliés les contacts avec les principaux réseaux. Ceux-ci s'ils n'ont pas abouti dans le cours de l'année à des réunions de « table ronde » ont été cependant très utiles par la possibilité qui nous a été ainsi offerte d'exposer nos points de vue.

- Abkommen zur Unterbindung der Konkurrenz geschlossen werden, die es den Benutzern ersparen, Wagen zu bauen, für die Bahn bereits über ihren Wünschen entsprechendes Material verfügt, und es ebenfalls der Bahn erspart, Wagen in Betrieb zu nehmen, die mit den von den Benutzern für ihren eigenen Gebrauch eigens gebauten in Wettbewerb treten.

Es wäre wünschenswert, dass auf Grund dieser Abkommen die Bahn nur in dem Masser Spezialwagen in ihren eigenen Bestand aufnimmt, in dem die Einsteller der P-Wagen nicht die Gesamtheit der gewünschten Wagen mit hinlänglichen technischen Merkmalen liefern könnten.

— Aufteilung der Tätigkeitsbereiche.

Dieser Begriff der Teilung und letzten Endes der Koordinierung der Investitionen ist die logische Schlussfolgerung der vorhergehenden Darstellung. Wir bitten alle nationalen Mitgliedsverbände der UIP, dieses Arbeitsprogramm in den Gesprächen mit ihren eigenen Bahnverwaltungen darzulegen und zu unterstützen.

Wir hoffen, dass das Verständnis der Leiter der verschiedenen Bahnverwaltungen uns bei der Verwirklichung dieses Arbeitsprogrammes helfen wird, dessen Erfüllung ja nur, was sein wesentliches Ziel ist, grosse Verbesserungen in der Bahnbeförderung unserer Waren mit sich bringen kann. Wir hoffen ebenfalls, dass die zwischen UIC und UIP erzielten engeren Kontakte es in Zukunft erlauben werden, leichter und rascher solche Probleme wie die Vereinheitlichung der Vorschriften für die Mietermittlung und die Voraussetzungen für den Umbau und die Modernisierung der Wagen zu lösen.

2. Die Arbeit der UIP

In Fortsetzung ihrer Bemühungen, bei den Bahnverwaltungen ein besseres Verständnis zur Lösung der mit der Ausarbeitung und Harmonisierung der internationalen Vorschriften der Einsatzbedingungen der P-Wagen zusammenhängenden Probleme zu finden, unternahm die UIP eine detaillierte Erhebung über die Bemessung der in den einzelnen Ländern satzungsgemäss den P-Wagen zustehenden Mieten. Der Vergleich der gewährten Mietsätze, der Bruttoerträge aus der Miete wie auch des Verhältnisses des Wertes dieser Miete zu den Betriebskosten des P-Wagens zeigt unter Berücksichtigung der Abweichungen in den Wartungsvorschriften des Materials erhebliche Unterschiede in der Behandlung auf.

Die von den Verwaltungen geäusserten Meinungen über die Vorteile, die durch die Verwendung der von den Privatbenutzern oder ihren Vertretern gelieferten Spezialwagen für den Betrieb ihres Beförderungsgeschäftes erwachsen, erweisen sich als sehr auseinandergehend.

Jedoch beginnt die Meinung, der Privatwagen stelle eine ständige Verkehrsgarantie dar, Fuss zu fassen.

Die UIP legt besonderen Wert darauf, sowohl die Bahnverwaltungen wie auch die internationalen Organisationen, wie UIC oder die Sechsergruppe, von der Notwendigkeit zu überzeugen, die verschiedenen von ihr zwecks Verbesserung der Bahnbeförderungsbedingungen als besonders bedeutsam erachteten Probleme einer Untersuchung zu unterziehen und dafür Lösungen zu finden.

In diesem Geiste wurden immer häufiger Kontakte mit den wichtigsten Verwaltungen aufgenommen. Wenn diese auch im Verlauf des Jahres nicht zu Ergebnissen geführt haben, waren die "Gespräche am runden Tisch" nichtsdestoweniger sehr nützlich, da sie uns die Möglichkeit gaben, unsere Ansichten darzulegen.

Les conversations qui ont eu lieu au début de l'année avec le Président du Groupe des Six nous ont amenés à conclure qu'une entrée en relations était prématurée en l'absence de mesures prises jusqu'à ce jour pour la définition de la politique européenne des transports prévue par le Traité de Rome.

A la suite de ces différentes prises de contacts l'UIF, après avoir fait une analyse des problèmes qu'elle entend résoudre d'un commun accord avec le chemin de fer, a dressé un programme de travail dont les éléments essentiels viennent de vous être exposés et sont inclus dans la liste des problèmes qu'elle demande à l'UIC d'étudier et de résoudre dans le cadre d'une collaboration élargie.

L'UIP serait prête le cas échéant, si la chose était estimée opportune par le Comité de Gérance de l'UIC, à demander son adhésion à l'UIC à titre de Groupement constitué en vue du trafic international, comme le prévoit l'article 42 des Statuts UIC.

Il n'apparaît cependant pas dans l'atmosphère actuelle que cette affiliation soit nécessaire les liaisons indispensables pouvant être créées, comme nous l'avons déjà mentionné et comme c'est notre désir, d'une manière à la fois plus simple et plus efficace.

Un certain nombre de questions d'importances diverses ont été traitées dans le courant de l'exercice, et particulièrement au cours d'échanges de vues à l'intérieur du Groupe de Travail commun UIC-UIP :

L'article 66 de l'Aide-Mémoire a été modifié pour fixer, à partir du sixième jour de la réforme ou à partir du sixième jour après l'expiration du contrat de transport, si la réforme est prononcée alors que le wagon se trouve sous contrat de transport, l'indemnité à verser en cas d'avarie d'un Wagon P sous contrat de transport. Si la durée de réparation du wagon est supérieure à 14 jours, l'indemnité est payée dès le premier jour de la réforme, ou si la réforme est prononcée alors que le wagon se trouve sous contrat de transport dès le jour qui suit l'expiration de ce contrat.

Il a été décidé également de modifier l'article 71 pour affecter éventuellement de l'intérêt de retard dont le taux est celui qui est fixé par les dispositions de la CIM les paiements non effectués par le chemin de fer à partir du 61^e jour de réception de la demande d'indemnisation accompagnée des factures définitives, ou du jour de la constatation de la perte si le wagon est perdu, ou du jour de l'avarie si le wagon est déclaré irréparable.

Par ailleurs, de nombreux cas ayant été constatés dans lesquels certaines Administrations déclarent par principe des wagons irréparables lorsque les frais de réparation sont susceptibles de dépasser même largement le montant de l'indemnité calculée selon l'article 70 en cas de wagons perdus, l'UIC s'est déclarée d'accord pour attirer l'attention des services techniques des chemins de fer sur la nécessité de rechercher avec soin si les wagons sont réparables ou non, compte tenu de l'intérêt des titulaires.

Des échanges de vues ont eu lieu avec les Administrations et leurs représentants dans le Groupe de travail commun au sujet de l'établissement de normes de construction, de réception et d'entretien des Wagons P à fixer pour 1990 (wagon de l'avenir), de fixation, uniformisation du taux de la redevance, des garanties à donner aux investissements et de la répartition des investissements par détermination des types de wagons spécialisés réservés à l'initiative privée. Ils n'ont pour le moment pas abouti.

Die am Anfang des Jahres mit dem Präsidenten der Sechsergruppe geführten Gespräche zwangen uns zu der Schlussfolgerung, dass eine Aufnahme von offiziellen Beziehungen aufgrund des Fehlens von bis zu diesem Tag ergriffenen Massnahmen zur Festlegung einer europäischen Verkehrspolitik, wie sie im Romvertrag vorgesehen ist, noch verfrüht wäre.

Im Anschluss an diese verschiedenen Fühlungsnahmen stellte die UIP nach einer Analyse der Probleme, die sie im Einverständnis mit der Bahn zu lösen gedenkt, ein Arbeitsprogramm, auf, dessen wesentliche Momente ihnen bereits dargelegt wurden und in der Liste der Probleme, wie sie die UIC im Rahmen einer erweiterten Zusammenarbeit zu untersuchen und zu lösen hat, eingeschlossen sind.

Die UIP wäre gegebenenfalls bereit, wenn vom geschäftsführenden Ausschuss der UIC dies als zweckmässig betrachtet wird, ihren Beitritt zur UIC als eine im Hinblick auf den internationalen Verkehr geschaffene Gruppe zu beantragen, wie es Artikel 42 der UIC-Satzung vorsieht.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt erscheint dieser Beitritt jedoch nicht notwendig da die unbedingt notwendigen Verbindungen, wie wir es bereits erwähnten und wie dies unser Wunsch ist, auf einfachere und wirksamere Weise geschaffen werden können.

Eine gewisse Zahl von Fragen unterschiedlicher Bedeutung wurden im Laufe des Berichtsjahres behandelt, und vor allem während der Meinungsaustausche innerhalb der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC-UIP :

Der Artikel 66 des Merkblattes wurde abgeändert, um vom sechsten Tag der Ausmusterung oder vom sechsten Tag nach Ablauf des Beförderungsvertrages, falls die Ausmusterung ausgesprochen wird, solange der Wagen sich noch unter dem Vertragsverhältnis befindet, die im Falle einer Beschädigung eines noch unter dem Beförderungsvertrag laufenden P-Wagens zu entrichtende Entschädigung festzusetzen. Uebersteigt die Reparaturfrist für den Wagen 14 Tage, so ist die Entschädigung am ersten Tag der Ausmusterung fällig, oder, falls die Ausmusterung beschlossen wird, solange der Wagen noch unter den Vertrag fällt, ab dem auf den Ablauf des Vertrages folgenden Tag.

Es wurde ebenfalls eine Abänderung des Artikels 71 beschlossen, um eventuell Verzugszinsen festzulegen, deren Satz der gleiche wäre wie der in den CIM-Bestimmungen für nicht beglichenen Zahlungen und zwar für die von der Bahn ab dem 61. Tag nach Erhalt des von den endgültigen Rechnungen begleiteten Entschädigungsantrags, oder ab dem Tag der Feststellung des Verlustes, wenn der Wagen verloren ist, oder ab dem Tag der Beschädigung, wenn der Wagen nicht mehr zu reparieren ist.

Es wurden übrigens auch zahlreiche Fälle festgestellt, in denen die Bahnverwaltungen grundsätzlich Wagen für nicht reparierbar erklären, wenn die Reparaturkosten vermutlich wenn auch nur leicht den Betrag der gemäss Artikel 70 im Falle des Wagenverlustes berechneten Entschädigung übersteigen ; daher erklärte die UIC sich bereit, die Aufmerksamkeit der technischen Dienststellen der Eisenbahnen auf die Notwendigkeit hinzuweisen, sorgfältig unter Berücksichtigung der Belange des Einstellers zu prüfen, wieweit Wagen noch repariert werden können.

Ein Meinungsaustausch fand auch mit den Bahnverwaltungen und ihren Vertretern in der gemeinsamen Arbeitsgruppe zu dem Thema der Festlegung von Bau-, Abnahme- und Wartungsnormen für P-Wagen, wie sie für 1990 (Wagen der Zukunft) festzulegen sind statt, der Festlegung und Vereinheitlichung der Mietsätze, der für die Investitionen und die Aufteilung der Investitionen zu erbringenden Garantien durch Festlegung der für die Privatinitiative vorzubehaltenen Spezialwagentypen. Im Augenblick zeitigte dieser noch kein festes Ergebnis.

L'attention des chemins de fer a été attirée sur la discrimination qui devient chaque année plus importante entre les taxations de retour à vide des Wagons P et l'absence évidente de frais décomptés à la clientèle dans le cas analogue à celui du wagon de particulier. L'importance des parcours étant sensiblement la même dans les deux cas, l'UIP demande que la formule actuelle d'utilisation d'un wagon spécial fourni par le chemin de fer, et d'un type qui prévoit une taxation basée sur un parcours à vide égal au parcours à charge soit révisée et si possible supprimée. Nous n'avons pu jusqu'à maintenant obtenir une amélioration des conditions actuelles.

Dans le courant de l'exercice ont été précisées un certain nombre de mesures liées à la décision prise par l'UIC de porter la vitesse des trains de marchandises à 80 km/heure. L'obligation de munir les wagons de boîtes sans chauffage et de préférence de boîtes à rouleaux a été confirmée, à partir du 1^{er} janvier 1975. A cette même date l'empattement des wagons à deux essieux ne devra pas être inférieur à 4,50 m. Ce qui implique la transformation ou la réforme d'un nombre important de wagons construits avant 1960 avec des empattements inférieurs.

Les dispositifs de suspension de la partie du parc actuel devant subsister après 1975 devront également être modifiés par montage de la suspension « longue ».

L'UIC a pris dans le courant de cette même année une décision de principe de montage de l'attelage automatique et a retenu un type de tête qui est une synthèse des différents projets présentés. Etant donné les difficultés d'harmonisation dans le détail du type retenu par l'UIC et du type choisi par ailleurs par l'OSJD, il est vraisemblable qu'aucune décision de construction du type définitif ne sera prise avant le 1^{er} janvier 1967. Nous avons suivi de très près l'évolution de ces études.

Les points de vue de l'UIP sur ce sujet vous ont été exposés dans la première partie de ce rapport.

3. Vie interne de l'UIP

L'Assemblée Générale de l'année 1965 s'est tenue à Munich le 2 septembre 1965 sur invitation de la VPI allemande à l'occasion de l'Exposition Internationale des Transports qui s'est tenue dans cette même ville.

L'accueil réservé aux délégués par la VPI a été particulièrement chaleureux et intéressant par les visites organisées des stands de l'exposition. Il a été l'occasion pour les participants de faire meilleure connaissance avec cette partie particulièrement séduisante de l'Allemagne. L'excursion sur le lac de Chiem, la visite de l'île Herrenchiemsee et de son somptueux château éclairé aux chandelles, l'audition d'un concert de musique de chambre donné par des artistes en costume d'époque dans la galerie des glaces, la visite de l'île Frauenchiems, le parcours dans le petit train abondamment décoré et fleuri et le voyage par train spécial resteront parmi les meilleurs souvenirs des propriétaires qui ont assisté à l'Assemblée.

Il nous a été particulièrement agréable de saluer à cette réunion M. le Dr Korfggen, Président de la VPI et ancien Président de l'UIP, qui recevait, ainsi que de nombreuses personnalités des organisations de chemin de fer : M. Ballet,

Die Bahnverwaltungen wurden aufmerksam gemacht auf die jedes Jahr immer beachtlicher werdende Diskriminierung zwischen den Gebührenberechnungen für die Leerrückfahrten der P-Wagen und dem offensichtlichen Fehlen von den Kunden angelasteten Kosten bei Benutzung eines von der Bahn zur Verfügung gestellten Spezialwagens eines ähnlichen Typs wie der Privatwagen. Da die Fahrtstrecke in beiden Fällen annähernd ähnlich ist, verlangt die UIC, dass die gegenwärtige, eine der Lastfahrt gleichgesetzten Leerfahrt vorsehende Gebührenberechnung revidiert und wenn möglich überhaupt abgeschafft werden soll. Bis jetzt konnten wir noch keine Verbesserung der alten Bedingungen durchsetzen.

Im Laufe des Geschäftsjahres wurde eine Reihe von Massnahmen, die mit der von der UIC gefällten Entscheidung zusammenhängen, die Geschwindigkeit der Güterzüge auf 80 Stundenkilometer zu erhöhen, klarer umrissen. Die Verpflichtung, die Wagen mit heisslauffreien, Lagern auszustatten am besten mit Rollenlagern, wurde für den 1. Januar 1975 bestätigt. Zum gleichen Datum muss der Radstand der zweiachsigen Wagen ^{über} 4,50 m liegen.

Das bedeutet den Umbau oder die Ausserbetriebsetzung einer beträchtlichen Anzahl von Wagen, die vor 1960 mit kleinerem Radstand gebaut wurden.

Die Federungen des Teils des heutigen Wagenbestandes, der nach 1975 weiterwendet werden soll, müssen ebenfalls durch den Einbau von "langen" Federungen abgeändert werden.

Im Laufe des gleichen Jahres fällte die UIC die grundsätzliche Entscheidung, automatische Kupplungen anzubringen, und legte sich auf einen Kopftyp fest, der einen Kompromiss der verschiedenen vorgelegten Entwürfe darstellt. Wegen der Schwierigkeit einer ins einzelne gehenden Harmonisierung des von der UIC angenommenen und des anderweitig von der OSShD ausgewählten Typs ist es wahrscheinlich, dass keine Entscheidung zum Bau des endgültigen Typs vor dem 1. Januar 1967 gefällt wird. Wir verfolgten die Entwicklung dieser Studien genau.

Die Ansichten der UIP zu diesem Thema wurden ihnen bereits im ersten Teil dieses Berichtes dargelegt.

3. Aus dem internen Leben der UIP

Die Generalversammlung des Jahres 1965 wurde am 2. September 1965 in München auf Einladung der VPI Deutschland anlässlich der in der gleichen Stadt ablaufenden internationalen Verkehrsausstellung abgehalten.

Der den Delegierten von der VPI bereitete Empfang war besonders herzlich und durch die zu den Ausstellungsständen veranstalteten Besuche fesselnd. Es war uns besonders angenehm, auf diesem Treffen den Gastgeber, Herrn Deutschlands kennenzulernen. Der Ausflug zum Chiemsee, die Besichtigung der Insel Herrenchiemsee und ihres prächtigen, kerzenbeleuchteten Schlosses, das Anhören eines von Musikern in alten Kostümen in der Spiegelgalerie gegebenen Kammermusikkonzertes, der Besuch der Insel Frauenchiemsee, die Fahrt in dem kleinen verzierten und blumengeschmückten Zug und die Fahrt im Sonderzug werden zu den besten Erinnerungen der an der Versammlung teilnehmenden Besitzern gehören.

Es war uns besonders angenehm, auf diesem Treffen den Gastgeber, Herrn Dir. Korfgen, Präsident der VPI und Expräsident der UIP, wie auch die zahlreichen Persönlichkeiten aus den Eisenbahnorganisationen zu begrüßen: Herrn Ballet, Leiter der Exekutivdienststellen der UIC, Herrn Pierre Metzger,

Chef des Services exécutifs de l'UIC, M. Pierre Metzger, Président du Groupe de Travail spécial des wagons de particuliers, M. Lemattre, Vice-Directeur de l'Office Central des Transports Internationaux à Berne, M. Hoffmann, Directeur de l'Administration Centrale de la DB, M. le Président Lettau de la Direction de la DB à Munich, M. Koenig, Président des Services de l'Office Central de la DB à Minden.

L'Assemblée Générale a approuvé le rapport de gestion et les comptes pour l'année 1964 et en a donné décharge aux organes de l'UIP. Le mandat de révision des comptes a été pour une nouvelle année confié au Contrôleur de l'Association Suisse.

Les Associations Membres ont désigné leurs représentants au Comité Directeur :

Allemagne	M. Hoffmann
Autriche	M. Metzger
Belgique	M. Lemin
Espagne	M. Anselmo Lopez
France	M. Lagardelle
Italie	M. Rassini
Maroc	M. Courau
Hollande	M. Greebe
Suède	M. Henriksson
Suisse	M. Fert

Le mandat du Dr Rassini, Président de l'UIP depuis 1962 étant expiré, l'Assemblée a nommé à l'unanimité conformément à ses Statuts M. Germain Lagardelle comme nouveau Président pour les trois années suivantes.

M. Rassini a fait un exposé documenté des travaux accomplis par l'Union depuis sa création, et particulièrement sous sa présidence pendant les trois dernières années.

M. Germain Lagardelle, après avoir remercié l'Assemblée de la confiance qui lui est témoignée, a adressé au nom de l'UIP à M. Rassini, pour le travail considérable qu'il a accompli pendant la période de son mandat et pour les résultats précieux acquis grâce à son dévouement, son efficacité et son esprit de collaboration, ses vifs remerciements.

M. Lagardelle a fait ensuite un court exposé de l'activité des wagons de particuliers, des conditions existantes de la collaboration instaurée entre l'UIC et l'UIP et des vœux qu'il exprime pour le resserrement de nos liens dans une commune conception de l'organisation de nos transports et de nos structures de travail.

L'Assemblée a élu comme Vice-Présidents pour une durée de trois ans :

- M. Hoffmann, représentant de la VPI allemande,
- M. Rassini, représentant de l'Association italienne.

L'Assemblée a écouté ensuite avec intérêt M. Koenig dans sa conférence sur l'attelage automatique de choc et de traction. M. Koenig a fait un exposé historique des problèmes et a donné la situation des études en cours, et fait part de son point de vue sur le déroulement du programme d'adaptation. Il a été vivement félicité par les participants.

Au cours de l'année 1965, le Comité Directeur a tenu quatre séances :

- le 8 février 1965 à Florence,
- le 24 mai 1965 à Lucerne,

Präsident der besonderen Arbeitsgruppe für Privatwagen, Herrn Lemattre, stellvertretender Direktor des Zentralamts für den internationalen Eisenbahnverkehr aus Bern, Herrn Hoffmann, Direktor der Zentralverwaltung der DB, Herrn Präsidenten Lettau von der Direktion der DB in München, Herrn Koenig, Präsident der Dienststellen des Zentralamtes der DB in Minden.

Die Generalversammlung billigte den Geschäftsbericht und die Rechnungslegung für das Jahr 1964 und entlastete dafür die Organe der UIP. Das Mandat des Rechnungsprüfers wurde für ein weiteres Jahr dem Prüfer des schweizer Verbandes übertragen.

Die Mitgliedsverbände benannten ihre Vertreter im Direktionsausschuss :

Belgien	Herr Lemin
Deutschland	Hoffmann
Frankreich	Lagardelle
Italien	Rassini
Marokko	Courau
Niederlande	Greebe
Osterreich	Metzger
Schweden	Henriksson
Schweiz	Fert
Spanien	Anselmo Lopez

Da das Mandat von Dr. Rassini, des Präsidenten der UIP seit 1962, ausgelaufen war, ernannte die Versammlung satzungsgemäss mit Einstimmigkeit Herrn Germain Lagardelle zum neuen Präsidenten für die drei kommenden Jahre.

Herr Rassini hielt ein dokumentiertes Referat über die von der Union seit ihrer Schaffung und besonders unter seinem Vorsitz in den letzten drei Jahren erledigten Arbeiten.

Nach den Dankesworten an die Versammlung für das ihm erwiesene Vertrauen, drückte Herr Germain Lagardelle im Namen der UIP Herrn Rassini für die beträchtliche, während seines Mandats erledigte Arbeit und für die dank seiner Aufopferung, Tüchtigkeit und seinem Geiste der Zusammenarbeit erzielten wertvollen Ergebnissen den lebhaften Dank aus.

Herr Lagardelle hielt dann ein kurzes Referat über die Tätigkeit der Privatwagen, über die gegenwärtigen Bedingungen der zwischen UIC und UIP geschaffenen Zusammenarbeit und die von ihm geäusserten Wünsche einer engeren Verknüpfung unserer Beziehungen hinsichtlich einer gemeinsamen Auffassung der Organisation unseres Verkehrs und unserer Arbeitsstrukturen.

Die Versammlung wählte als Vize-Präsidenten für die Dauer von drei Jahren :

- Herrn Hoffmann, Vertreter der VPI Deutschland,
- Herrn Rassini, Vertreter des italienischen Verbandes.

Die Versammlung hörte dann mit Aufmerksamkeit den Vortrag von Herrn Koenig über die automatische Zug-Druck-Kupplung. Herrn Koenig gab einen geschichtlichen Überblick über die Probleme und den Stand der laufenden Untersuchungen und teilte dann seine Ansichten über den Ablauf des Anpassungsprogrammes mit. Die Teilnehmer drückten ihm sehr lebhaft ihre Anerkennung aus.

Im Laufe des Jahres 1965 hat der Direktionsausschuss vier Sitzungen abgehalten :

- am 8. Februar 1965 in Florenz,
- am 24. Mai 1965 in Luzern,

- le 1^{er} septembre 1965 à Munich,
- le 4 novembre 1965 à Bruxelles,

pour étudier les problèmes mis à l'ordre du jour par les dernières Assemblées Générales.

Le Groupe commun de Travail UIC-UIP s'est réuni à Nuremberg les 2 et 3 décembre 1965 après une interruption de deux ans, pour discuter des questions dont nous avons rendu compte dans la première partie de notre exposé.

Nous sommes heureux de vous informer que nous avons reçu la demande d'adhésion d'une Association britannique de propriétaires de wagons de particuliers constituée sous le nom de PRIVATE WAGON OWNERS' ASSOCIATION. Elle représente le onzième pays membre de l'UIP. Son adhésion a été entérinée définitivement conformément à nos dispositions statutaires dans la première partie de l'année 1966.

Pour le Comité Directeur :

Le Président :
(signé : Germain Lagardelle)

Le Secrétaire :
(signé : Fert)

— am 1. September 1965 in München,
— am 4. November 1965 in Brüssel,
um die von den letzten Generalversammlungen auf die Tagesordnung gesetzten
Probleme zu untersuchen.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC-UIP traf sich in Nürnberg am 2. und
3. Dezember 1965 nach zweijähriger Unterbrechung, um Fragen zu behandeln,
die wir bereits im ersten Teil unseres Referats darlegten.

Wir freuen uns, ihnen mitzuteilen, dass das Beitrittsgesuch eines britischen
Verbandes von Privatgüterwagen-Besitzern, gegründet unter dem Namen
PRIVATE WAGON OWNERS' ASSOCIATION, bei uns eingelangt ist.
Er stellt das elfte Mitgliedsland der UIP dar. Sein Beitritt wurde entsprechend
den satzungsmässigen Bestimmungen in der ersten Jahreshälfte 1966 endgültig
gebilligt.

Für den Direktionsausschuss :

Die Präsident :
(gez. : Germain Lagardelle)

Die Sekretär :
(gez. : Fert)

Annexe I

Recettes

Comptes Annuels 1965

Cotisations :	Fr.	Fr.
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milan		824,—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		4.100,—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Soleure		596,—
Algemene Verladere-en Eigen Vervoerders Organisatie, La Haye		602,—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		764,—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Vienne		740,—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.040,—
Société Lomatfer, Bruxelles		292,—
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Frankfurt		2.450,—
Fédération des Industries Belges, Bruxelles		592,—
Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca		524,—
		12.524,—
Intérêts sur livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Genève		475,30
Remboursement d'intérêts		145,10
		13.144,40

Dépenses

	Fr.	Fr.
Honoraires et jetons de présence	4.730,—	
Invitations	1.670,50	
Frais d'interprètes	1.302,—	
Frais de bureau et d'imprimerie	1.074,—	
Port, téléphone, frais de banque	94,10	
Impôts	28,15	
Divers	345,15	
	9.243,90	
Excédent de recettes	3.900,50	
	13.144,40	13.144,40

Cette situation ne tient pas compte d'un total de :

1.950 Fr. d'honoraires restant à payer au 31-12-1965.

1.700 Fr. de frais d'interprète restant à payer au 31-12-1965.

BILAN

	Actif Fr.	Passif Fr.
Avoir sur livret de dépôt n° 90459 de la Banque Populaire Suisse, Genève	20.664,95	
Avance Fert & Cie		826,95

Anlage I

Einnahmen Jahresrechnung 1965

Beitrag :	Fr.	Fr.
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milan		824,—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		4.100,—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn ..		596,—
Algemene Verladere-en Eigen Vervoerders Organisatie, den Haag		602,—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		764,—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien		740,—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.040,—
Société Lomatfer, Bruxelles		292,—
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Frankfurt		2.450,—
Fédération des Industries Belges, Bruxelles		592,—
Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca		524,—
		12.524,—
Zinsgutschrift auf Sparheft bei der Schweiz. Volksbank, Genf		475,30
Zinsrückerstattung		145,10
		13.144,40

Ausgaben	Fr.	Fr.
Honorare und Sitzungsgelder	4.730,—	
Einladungen	1.670,50	
Dolmetscherkosten	1.302,—	
Büro- und Druckereikosten	1.074,—	
Porto, Telefon, Bankspesen	94,10	
Steuern	28,15	
Verschiedenes	345,15	
	9.243,90	
Einnahmeüberschuss	3.900,50	
	13.144,40	13.144,40

Diese Rechnung merkt nicht an den Gesamtbetrag von :

1.950 Fr. Honorare Zahlbar am 31.12.65.

1.700 Fr. Übersetzungskosten die noch zum zahlen bleiben am 31.12.65.

BILANZ

	Activa	Passiva
	Fr.	Fr.
Guthaben auf Sparheft Nr. 90459 bei der Schweiz. Volksbank, Genf	20.664,95	
Vorschuss Fert & Cie		826,95

Fortune au 31-12-64	15.937,50	
Excédent de recettes au 31-12-65	3.901,—	
Fortune au 31-12-65		19.838,—
	20.664,95	20.664,95

Annexe II Rapport des Vérificateurs des Comptes

Conformément au mandat que vous avez bien voulu nous confier, nous avons examiné les comptes annuels de votre Union au 31 décembre 1965, 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.

Les comptes de pertes et profits pour l'année 1965 présentent aux recettes un montant de Fr. 13.144,40 et aux dépenses un montant de Fr. 9.243,90. Il en résulte un excédent de recettes de Fr. 3.900,— qui a augmenté la fortune de Fr. 15.937,50 de l'année précédente à Fr. 19.838, au 31 décembre 1965.

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

Zurich/Bâle, le 15 avril 1966.

Les contrôleurs

signé : Eicher

signé : Studer

Vermögen am 31.12.64	15.937,50	
Einnahmeüberschuss am 31.12.65	3.900,50	
Vermögen am 31.12.65		19.838,—
	20.664,95	20.664,95

Revisorenbericht

Anlage II

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns auch die Jahresrechnung pro 1965 Ihrer Union zur Prüfung vorgelegt worden, über deren Ergebnis erstatten wir Ihnen hiermit.

B E R I C H T

Sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten im ordnungsgemäss geführten Kassabuch (Hauptbuch) wurden anhand der vollständig vorhandenen Belege geprüft und sie mit diesen in Uebereinstimmung befunden. Die Belege selbst wurden, soweit möglich, der materiellen und rechnerischen Kontrolle unterzogen, die ihre Richtigkeit ergeben hat.

Die Jahresrechnung pro 1965 weist an Einnahmen Fr. 13.144,40 und an Ausgaben Fr. 9.243,90 aus. Demnach ergeben sich Mehreinnahmen von Fr. 3.900,50, wodurch das Vermögen von Fr. 15.937,50 Ende des Vorjahres auf Fr. 19.838,— per 31. Dezember 1965 sich vermerhrt hat.

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

A N T R A G

Genehmigung der Jahresrechnung pro 1965, unter Déchargeerteilung an den Quästor.

Zürich/Basel, den 15. April 1966.

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 de 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-
Réservoirs 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,
Immeuble Liberté, 287, bd de la Liberté, Casablanca

AUTRICHE

Verband der Privatgüterwagen-Interessenten,
7, Opernring, Vienne I

SUEDE

Svenska Privatvagnföreningen
c/o Svenska Petroleum Institutet
Birger Jarls gatan 60, Stockholm Ö

SUISSE

Verband Schweiz, Anschlussgeleise- und Privat-
güterwagen-Besitzer,
Dufourstrasse 34, St-Gall
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
Ducale, 33
« Lomafter », 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 de 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, Immeuble Liberté, 287, bd de la Liberté

ÖSTERREICH

Verband der Privatgüterwagen-Interessenten,
Wien I, Opernring 7

SCHWEDEN

Svenska Privatvagnföreningen
c/o Svenska Petroleum Institutet
Birger Jarls gatan 60, Stockholm Ö

SCHWEIZ

Verband Schweiz, Anschlussgeleise- und Privat-
güterwagen-Besitzer,
St Gall, Dufourstrasse 34
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