

UIP

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

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

Rapport de gestion pour 1967

Geschäftsbericht für 1967

ORGANES DE L'UIP:

COMITÉ DIRECTEUR

M. Germain Lagardelle, président
M. Paul Hoffmann, vice-président
M. Marco Rassini, vice-président
M. Eugène-Jean Fert, secrétaire
M. Christian Courau
M. Ricardo de Garnica
M. A. Greebe
M. Herbert Henriksson
M. Joseph Lemin
M. R.S. Marzetti
M. Helmut Metzger

COMITÉ DE GÉRANCE

M. G. Lagardelle, Président
M. P. Hoffmann, Vice-Président
M. M. Rassini, Vice-Président
M. E.-J. Fert, Secrétaire
M. H. Metzger, Membre

1967
Les délégués au sein du Groupe commun
de travail UIC/UIP :

Président : M. M. Rassini
Membres : M. D. Bohne
M. J. Lemin
M. A. Morel

Les délégués au sein du Groupe supérieur
de liaison UIC/UIP :

Président : M. G. Lagardelle (France)
Membres : M. P. Hoffmann (Allemagne)
M. M. Rassini (Italie)
M. E.-J. Fert (Suisse)

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

E.-J. Fert
2, rue Fendt
1211 Genève 1

Adresse télégraphique :
Genefert Genève

Téléphone : 34 88 00

Télex :
22 139 fertco genève

UIP

Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons particuliers

Internationale Union
von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

Rapport de gestion pour 1967

Geschäftsbericht für 1967

Table des matières

1. Introduction
2. Activité de l'UIP
3. La vie interne de l'UIP

Annexe I Comptes annuels
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 1967

I. INTRODUCTION

Le rapport qui vous a été présenté pour l'année 1966 vous faisait part :

- des efforts faits par les propriétaires de wagons particuliers pour la modernisation d'un parc ayant dépassé pour les onze pays Membres de l'Union le chiffre de 175 000.
- de la tendance dans les processus de rajeunissement des parcs vers la construction presque exclusive de wagons à bogies, plus aptes d'après les services techniques des Chemins de Fer à la réception de la tête d'attelage automatique.
- des efforts unanimes faits par l'UIP vers une organisation plus efficace de nos relations avec les Administrations, et tout spécialement avec l'UIC, et des résultats de principe déjà acquis dans ce domaine :
 - élargissement de la compétence et des pouvoirs du Groupe de Travail commun UIC/UIP.
 - constitution d'un Groupe Supérieur de liaison UIC/UIP.

Un programme de travail avait été préparé par votre Comité de Direction pour tenir compte de ces nouvelles possibilités d'action favorables au développement de nos efforts.

L'année 1967 a été employée par vos organes exécutifs à mettre au point dans le détail, parmi les questions figurant à l'ordre du jour fixé par les Assemblées Générales précédentes, celles qui devaient faire l'objet de la première réunion à échelon élevé à l'UIC et de la recherche de nouveaux accords dans le Groupe de Travail commun UIC/UIP élargi.

Pendant cette même année le programme de rajeunissement du parc et de modernisation des wagons devant circuler à 80 Kms/heure a été consciencieusement poursuivi.

Les études effectuées par les organes techniques des Chemins de Fer sur la détermination du type définitif d'attelage automatique ont été suivies de très près par l'UIP, qui est intervenue pour que soient étudiées les conditions dans lesquelles les wagons à deux essieux pourront au titre de matériel moderne recevoir également la tête d'attelage.

Geschäftsbericht für 1967

I. VORWORT

Mit dem Ihnen für das Jahr 1966 vorgelegten Geschäftsbericht wurden Sie informiert :

- über die Bemühungen der Eigentümer von Privatwagen für die Modernisierung des Parks, der für die Mitgliedsländer der UIP die Anzahl von 175 000 überschritten hatte,
- über die im Verjüngungsprozess gezeigte Tendenz zum Bau von Drehgestellwagen, die nach Angaben der technischen Dienste der Eisenbahnen für die Aufnahme des Kupplungskopfes besser geeignet sind,
- über die einheitlichen Bemühungen der UIP für eine wirksamere Organisation unserer Beziehungen zu den Eisenbahnverwaltungen und insbesondere zu der UIC und über die in diesem Bereich grundsetzlich erreichten Ergebnisse :
 - Erweiterung der Kompetenzen und der Zuständigkeiten der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP,
 - Gründung einer höheren Verbindungsgruppe UIC/UIP.

Um diesen für die Entwicklung unserer Bemühungen günstigen neuen Betätigungsmöglichkeiten Rechnung zu tragen, wurde von Ihrem Direktionskomitee ein Arbeitsprogramm vorbereitet.

Das Jahr 1967 wurde von Ihren ausführenden Organen dazu benutzt, in Einzelheiten die Fragen auszuarbeiten, die in den durch frühere Generalversammlungen festgesetzten Tagesordnungen enthalten sind und die Gegenstand einer ersten Besprechung auf höherer Ebene mit der UIC bilden sollten und ferner für Bemühungen, neue Abmachungen im Rahmen der erweiterten gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP zu finden.

Im Laufe dieses selben Jahres ist das Verjüngungsprogramm des Wagenparks und die Modernisierung der Wagen, die mit 80 Std./Km. verkehren sollen, gewissenhaft festgesetzt worden.

Die von den technischen Organen der Eisenbahn vorgenommenen Untersuchungen über die Festsetzung des endgültigen Typs der automatischen Kupplung wurden seitens der UIP mit Aufmerksamkeit verfolgt. Sie hat sich auch dafür verwendet, dass die Bedingungen untersucht werden, unter denen 2-achsige Wagen als modernes Rollmaterial ebenfalls den Kupplungskopf erhalten können.

Les transformations qui se produisent dans les méthodes de gestion et d'exploitation des Administrations de Chemin de fer et dont l'aboutissement est l'obligation qui leur est faite de rendre leurs Entreprises autonomes et rentables pour 1972 ont retenu et continué à retenir en permanence l'attention de l'UIP.

La situation des wagons de particuliers dépendra des mesures qui seront prévues conjointement à l'échelon de l'Europe pour assurer la rentabilité et les possibilités d'expansion du Chemin de fer dans des structures de coordination ou de libre concurrence du marché des transports. Cette situation requiert la vigilance de vos organes de direction.

II. ACTIVITÉ DE L'UIP

Le programme de travail présenté aux Assemblées Générales de 1966 à Mogliano Veneto et de 1967 à Stockholm et adopté par elles a été poursuivi méthodiquement.

1^o) La première réunion commune UIC-UIP tenue dans le cadre élargi du Groupe de Travail commun a conduit nos représentants à étudier avec les délégués des Administrations de Chemin de Fer et en présence de Monsieur BALLET, Chef des Services Exécutifs de l'UIC :

— *le relèvement de l'indemnité de privation de jouissance*

Le taux journalier de 4 francs-or a été porté à 5 francs-or à partir du 1^{er} janvier 1967. Le Comité de Direction de l'UIP ne juge pas suffisante cette augmentation, particulièrement dans le cas des wagons de plus de deux essieux, et a inscrit cette même question à l'ordre du jour de la réunion commune de 1968.

— *la majoration de la valeur maxima servant de base pour le calcul de l'indemnité lorsqu'un wagon est perdu ou déclaré irréparable*

Les statistiques montrent que plus de 3 560 wagons ayant une valeur de construction supérieure à 50 000 francs-or étaient immatriculés et en circulation au 31 Décembre 1967. L'importance de ce parc nécessite à nos yeux une modification de l'article 70 de l'Aide-Mémoire.

L'échange de vues avec les Administrations se poursuivra au cours de la réunion commune de 1968.

Von der UIP werden laufend diejenigen Änderungen mit Aufmerksamkeit verfolgt, die sich aus den Bewirtschaftungs- und Betriebsmethoden der Eisenbahnverwaltungen ergeben und deren erfolgreiche Ausführung eine Verpflichtung für die Eisenbahnverwaltungen darstellt, um ihre Unternehmen bis zum Jahre 1972 selbstständig und rentabel zu machen.

Die Lage der Privatwagen wird von den Massnahmen abhängen, die einheitlich auf europäischer Ebene vorgesehen sind, um die Rentabilität und die Ausdehnungsmöglichkeiten der Eisenbahnen im Rahmen der Koordinierung oder der freien Konkurrenz auf dem Transportmarkt zu sichern. Diese Lage erfordert eine ständige Wachsamkeit Ihrer Direktionsorgane.

II. TÄTIGKEIT DER UIP

Das von den Generalversammlungen 1966 in Mogliano Veneto und 1967 in Stockholm vorgelegte und von Ihnen angenommene Programm wurde methodisch verfolgt.

1) Die erste gemeinsame Sitzung UIC/UIP im Rahmen der erweiterten gemeinsamen Arbeitsgruppe ermöglichte unseren Vertretern, zusammen mit den Delegierten der Eisenbahnverwaltungen und in Anwesenheit des Herrn BALLEZ, Chef der exekutiven Dienste der UIC, folgende Fragen zu behandeln :

– *Die Erhöhung der Entschädigung für Nutzungsausfall*

Der Tagessatz von 4 Goldfranken wurde ab 1.1.67 auf 5 Goldfranken erhöht. Das Direktionskomitee der UIP betrachtet diese Erhöhung für nicht hinreichend, insbesondere im Falle von Wagen mit mehr als 2 Achsen, und hat diese gleiche Frage auf die Tagesordnung der gemeinsamen Arbeitstagung im Jahre 1968 gesetzt.

– *Die Erhöhung der Höchstbeträge, die als Grundlage zur Berechnung der Entschädigung dienen, wenn ein Wagen verloren geht oder für nicht wiederherstellbar erklärt wird*

Die Statistiken ergeben, dass am 31.12.1967 mehr als 3 560 Wagen mit einem höheren Neuwert als 50 000 Goldfranken eingestellt und im Einsatz waren. Die Bedeutung dieses Wagenparks erfordert unserer Ansicht nach eine Änderung des Art. 70 des Merkbuches.

Der darüber geführte Meinungsaustausch wird mit den Eisenbahnverwaltungen im Laufe der gemeinsamen Arbeitstagung 1968 fortgesetzt werden.

- *l'établissement des caractéristiques et des normes des wagons type 1990 et l'harmonisation des conditions d'entretien*

L'UIC a décidé de constituer une Commission entre Administrations pour l'établissement des caractéristiques des wagons 1990. L'UIP assistera à ses travaux à titre consultatif.

L'UIC dressera un tableau comparatif des méthodes d'entretien des Administrations et le communiquera à l'UIP pour lui permettre de formuler ses observations.

- *l'amélioration des conditions d'exploitation du Chemin de Fer et particulièrement l'accélération des retours à vide des wagons P*

L'UIC a déclaré qu'elle partageait le point de vue de l'UIP et que de nouveaux efforts seront faits pour accélérer les retours à vide.

Les titulaires sont invités à signaler à leurs Administrations nationales les cas où l'acheminement des wagons vides laisse particulièrement à désirer.

- *l'élargissement de l'accord Titulaires - Chemins de Fer relatif aux wagons appartenant aux Titulaires*

L'UIC a accepté de revoir le problème en ce qui concerne la marchandise transportée et appartenant à des tiers. Pour les wagons eux-mêmes, l'UIC, quoique comprenant parfaitement les problèmes des Titulaires, les renvoie aux Administrations Nationales dont certaines sont liées par des législations qui ne leur permettent pas de pratiquer une opération relevant de l'assurance.

L'UIP prépare une nouvelle étude pour renforcer ses arguments. Le Contentieux subsistera donc jusqu'à nouvel avis.

- *la modification de l'article 46 de l'Aide-Mémoire en vue de préciser dans les avis adressés aux Titulaires en cas d'avarie si le wagon est vide ou chargé*

L'article sera modifié en conséquence et les instructions envoyées en gare.

- *la modification de l'article 66 de l'Aide-Mémoire*

Afin d'éviter des contestations, l'article 66 est modifié de la manière suivante :

"... jusqu'au jour où la réparation est terminée (ou lorsque la réparation est faite par le Titulaire ou par un atelier privé désigné par le Titulaire...)".

- *la modification de l'article 49 de l'Aide-Mémoire*

Le deuxième alinéa est complété par le texte suivant :

"Toutefois, le nettoyage intérieur des wagons réservoirs n'incombe pas aux Chemins de Fer".

- *Aufstellung der Merkmale und der Normen für die Wagen des Typs 1990 und der Vereinheitlichung der Instandhaltungsbedingungen*

Die UIC hat beschlossen, unter den Eisenbahnverwaltungen eine Kommission zu bilden, welche die Merkmale der Wagen 1990 aufstellen soll. Die UIP soll an diesen Arbeiten in beratender Weise teilnehmen.

Die UIC wird ausserdem eine Tabelle zwecks Vergleich der Instandhaltungsmethoden der einzelnen Eisenbahnverwaltungen aufstellen und dieselbe der UIP zur Kenntnis bringen, um ihr zu ermöglichen, diesbezügliche Bemerkungen vorzutragen.

- *Verbesserung der Betriebsbedingungen der Eisenbahnen und insbesondere die Beschleunigung der Rückkehr leerer Privatwagen*

Die UIC hat erklärt, dass sie den Standpunkt der UIP teilt, dass erneut Bemühungen gemacht werden, um die Rückkehr leerer Wagen zu beschleunigen.

Die Einsteller sind gebeten worden, ihren Eisenbahnverwaltungen die Fälle bekannt zu geben, wo die Beförderung leerer Privatwagen besonders zu wünschen übrig lässt.

- *Erweiterung des Übereinkommens Einsteller/Eisenbahnen bezüglich der dem Einsteller gehörenden Wagen*

Die UIC hat sich bereit erklärt, das Problem zu prüfen, so weit es sich auf das beförderte, Dritten gehörende Gut bezieht. Was die Wagen selbst anbetrifft, verweist die UIC, obwohl sie für die Probleme der Einsteller volles Verständnis hat, an die nationalen Eisenbahnverwaltungen, von denen einige durch die Gesetze daran gehindert sind, Massnahmen zu treffen, die einer Versicherung gleichkommen.

Um Ihre Argumente zu verstärken, bereitet die UIP eine neue Untersuchung vor. In dieser Frage bleibt daher die bisherige Abwicklung weiter in Kraft.

- *Änderung des Art. 46 des Merkbuches in dem Sinne, dass in den Benachrichtigungen, welche im Falle eines Wagenschadens an den Einsteller gerichtet werden, angegeben wird, ob der Wagen leer oder beladen ist*

Der Artikel wird dementsprechend geändert und die Bahnhöfe werden davon verständigt werden.

- *Änderung des Art. 66 des Merkbuches*

Um Missverständnisse zu vermeiden, ist der Art. 66 folgendermassen geändert worden : “... bis zum Tage, an welchem die Wiederherstellung beendet ist (oder wenn die Wiederherstellung durch den Einsteller oder durch eine vom Einsteller genannte Werkstatt...)”.

- *Änderung des Art. 49 des Merkbuches*

Der 2. Absatz ist durch folgenden Wortlaut ergänzt : “Der Eisenbahn obliegt jedoch nicht die Innenreinigung der Behälterwagen”.

2°) L'UIP a suivi attentivement la mise au point des prescriptions générales ou particulières du RID et a demandé sa participation aux réunions ayant pour objet l'harmonisation de la réglementation RID et ADR.

3°) Les travaux nécessaires à la préparation de la première réunion du Groupe Supérieur de liaison UIC - UIP ont été menés à bien par les Comités de Gérance et de Direction de l'UIP dans le cadre de l'ordre du jour proposé et accepté par l'UIC, et ayant fait l'objet de l'accord de l'UIP dans son Assemblée Générale 1967. Cette première réunion, primitivement prévue dans le courant de la première partie de l'année 1968, sur demande de convocation adressée par l'UIP à l'UIC en date du 30 octobre 1967, a été reportée à l'automne 1968.

4°) Etude des conditions de montage de l'attelage automatique.

Le type de tête d'attelage de choc et de traction a été adopté par le Comité de Gérance de l'UIC en Septembre 1967. Cette tête s'accouplera avec celle de l'OSJD.

Si les problèmes de financement sont résolus, tout le parc Européen serait équipé en 1990.

Pour atteindre ce but, plusieurs étapes sont envisagées :

- a) à une date donnée, fixée provisoirement à Pâques 1976, équipement en quelques jours d'une partie du parc suffisant pour assurer le trafic international dans des conditions satisfaisantes (pourcentage pouvant varier de 25 à 60%, suivant les Administrations).
- b) équipement progressif du reste du parc jusqu'en 1990.

Dans la période transitoire de 1976 à 1990 les wagons non complètement transformés pourront recevoir un attelage mixte capable d'atteler ensemble un wagon avec tête automatique et un wagon muni de l'attelage manuel.

Le problème d'exploitation des wagons à deux essieux munis de l'attelage automatique n'a pas encore été résolu.

Compte tenu du fait qu'un certain nombre de questions techniques restent à résoudre telles que les caractéristiques des appareils élastiques et les dispositifs de fixation de la tête, de même que les conditions du freinage, et que les dessins définitifs de l'ensemble de l'attelage ne peuvent être établis qu'après leur mise au point, les étapes réelles de construction des équipements et de montage sur wagons ne seront pas déterminées avant fin 1969.

L'ensemble de ce programme prévisionnel est conditionné par la résolution préalable de deux problèmes : l'accord des Gouvernements et les possibilités de financement.

L'UIP poursuivra sa politique consistant à faire admettre que les dépenses de transformation des wagons P n'incombent pas aux propriétaires et que les wagons P soient traités pour l'ensemble du programme comme les wagons réseaux.

2) Die UIP hat aufmerksam die Ausarbeitung der allgemeinen und der besonderen Vorschriften des RID verfolgt und auch ihre Teilnahme an den Besprechungen beantragt, die die Vereinheitlichung der Vorschriften des RID und ADR zum Gegenstand haben.

3) Die für die Vorbereitung der ersten Sitzung der höheren Verbindungsgruppe UIC/UIP notwendigen Arbeiten sind durch den geschäftsführenden Ausschuss und das Direktionskomitee der UIP im Rahmen der vorgeschlagenen und durch die UIC angenommene Tagesordnung, und nach Genehmigung an der Generalversammlung 1967 der UIP, zu Ende geführt worden. Aufgrund des am 30.10.1967 von der UIP an die UIC gerichteten Einberufungsantrages, sollte diese erste Sitzung ursprünglich im Laufe der ersten Monate des Jahres 1968 stattfinden, wurde aber bis zum Herbst 1968 verschoben.

4) Untersuchung der Bedingungen zur Anbringung der automatischen Kupplung. Der Type der Mittelpufferkupplung ist von dem geschäftsführenden Ausschuss der UIC im September 1967 festgelegt worden. Diese Kupplung wird mit derjenigen der OSShD gekoppelt werden können.

Unter der Voraussetzung, dass die finanziellen Fragen gelöst werden, wird der gesamte europäische Wagenpark im Jahre 1990 ausgerüstet sein.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind mehrere Etappen vorgesehen :

a) Zu einem bestimmten Datum, das vorläufig auf Ostern 1976 festgesetzt ist, Ausrüstung innerhalb einiger Tage eines Teils des Wagenparks, welcher ausreicht, den internationalen Verkehr unter zufriedenstellenden Bedingungen durchführen zu können (Der Prozentsatz kann je nach der Eisenbahnverwaltung zwischen 25 und 60% liegen).

b) Progressive Ausrüstung des verbleibenden Wagenparks bis zum Jahre 1990.

In der Übergangsperiode von 1976 bis 1990 werden nicht vollständig umgebaute Wagen eine gemischte Kupplung erhalten, die erlauben wird, einen mit dem automatischen Kupplungskopf ausgerüsteten Wagen mit einem solchen zu koppeln, der nur mit der bisherigen handbetätigten Zugvorrichtung versehen ist.

Die Probleme, die sich für den Betrieb von 2-achsigen mit automatischer Kupplung ausgerüsteten Wagen ergeben, sind noch nicht gelöst.

In Anbetracht dessen, dass eine gewisse Anzahl technischer Fragen, wie z.B. die Merkmale der Federungen, sowie der Vorrichtungen zur Anbringung des Kupplungskopfes, noch zu lösen sind, dass ferner die Bremsbedingungen festzusetzen sind und schliesslich die endgültigen Zeichnungen der gesamten Kupplung noch nicht ausgefertigt werden können, so ist es ausgeschlossen, dass die verschiedenen Etappen der Konstruktion der Ausrüstungen und deren Montage zur Ende 1969 beendet sein werden.

Die Gesamtheit der Pläne hängt von der vorherigen Lösung zweier Probleme ab : Die Zustimmung der Regierungen und die Finanzierungsmöglichkeiten.

Die UIP wird ihre Politik weiterverfolgen, die darauf hinzielt, zu erreichen, dass die Ausgaben für den Umbau von Privatwagen nicht zu Lasten der Einsteller gehen und dass die P Wagen genauso wie die bahneigenen Wagen behandelt werden.

III. VIE INTERNE DE L'UIP

L'Assemblée Générale de l'année 1967 s'est tenue à Stockholm, le 17 MAI 1967, sur invitation de l'Association Suédoise.

C'était la première fois que les Membres de l'Union se réunissaient en Suède.

La réception faite tant par l'Association Suédoise que par les représentants des Chemins de fer de l'Etat de Suède a été particulièrement chaleureuse. Les réunions de travail et de détente qui se sont tenues à l'Hôtel FORESTA ont permis aux délégués de faire plus ample connaissance avec leurs collègues Suédois.

L'excursion par train spécial offerte par les Chemins de fer de Suède autour des lacs, la visite du Château Gripsholm et le déjeuner, servi dans le wagon-restaurant, se sont effectuées dans un climat de sympathie, en même temps qu'elles nous donnaient une idée malgré le temps inclément des beautés champêtres et lacustres de la Suède.

Nous avons exprimé à Monsieur HENRIKSSON, Président de l'Association Suédoise, et à tous ses collègues du Comité Directeur nos remerciements pour les attentions dont nous avons été l'objet.

La réunion de l'Assemblée a été particulièrement honorée par la présence de Monsieur Erik UPMARK, Directeur Général des Chemins de fer de l'Etat de Suède et Président de l'UIC, ainsi que des dirigeants des Chemins de fer Suédois, Monsieur O. NELANDER, Monsieur A. EKELUND, et Monsieur G. FROSTBERG.

Le Président a remercié de sa présence Monsieur Philippe LE MATTRE, Vice-Directeur de l'Office Central des Transports Internationaux à Berne, et souhaité la bienvenue à Monsieur REYNOLDS, Président, et à Monsieur MARZETTI, Secrétaire de l'Association of Private Wagon Owners Association de Grande Bretagne, qui représentaient pour la première fois le onzième pays ayant adhéré à l'Union.

L'Assemblée a approuvé le rapport de gestion et les comptes pour l'année 1966 et en a donné décharge aux organes de l'UIP.

Le mandat des réviseurs des comptes a été confié pour une nouvelle année aux contrôleurs de l'Association Suisse.

Les Associations nationales ont désigné leur représentant au Comité Directeur pour la période 1967 - 1968 :

Allemagne	M. Paul HOFFMANN
Autriche	M. Helmut METZGER
Belgique	M. Joseph LEMIN
Espagne	M. Ricardo de GARNICA
France	M. Germain LAGARDELLE
Grande Bretagne	M. R.S. MARZETTI
Italie	M. Marco RASSINI
Maroc	M. Christian COURAU
Hollande	M. A. GREEBE
Suède	M. Herbert HENRIKSSON
Suisse	M. Eugène-Jean FERT

III. AUS DEM INTERNEN LEBEN DER UIP

Die ordentliche Generalversammlung 1967 hat am 17. Mai in Stockholm, auf Einladung des schwedischen Verbandes, stattgefunden. Es war das erste Mal, dass sich die Mitglieder der UIP in Schweden trafen. Der Empfang, den die Teilnehmer durch die schwedische Vereinigung, sowie durch Vertreter der schwedischen Staatsbahnen, erhielten, war besonders herzlich. Die Tagungen und die gesellschaftlichen Veranstaltungen, die im Hotel Foresta stattfanden, haben es den einzelnen Delegierten ermöglicht, mit ihren schwedischen Kollegen nähere Bekanntschaft zu schliessen.

Der von den schwedischen Staatsbahnen in einem Sonderzug veranstaltete Ausflug um die Seen, der Besuch des Schlosses Gripsholm und das im Speisewagen servierte Mittagessen, haben sich in einem Klima der Sympathie abgespielt und uns gleichzeitig, trotz des unfreundlichen Wetters, einen Eindruck von den Schönheiten der schwedischen Seelandschaft vermittelt. Dem Vorsitzenden des schwedischen Verbandes, Herrn H. Henriksson, und seinen Kollegen aus dem Direktionskomitee, haben wir unseren Dank für all ihre Aufmerksamkeiten ausgesprochen.

Die Generalversammlung war besonders durch die Anwesenheit des Generaldirektors der schwedischen Staatsbahnen und Präsidenten der UIC, Herrn Erik Upmark, sowie der Leiter der schwedischen Staatsbahnen, die Herren Nelander, Ekelund und Frostberg, geehrt worden.

Der Präsident sprach Herrn Philippe Le Mattre, Vizepräsident des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr, Dank für seine Teilnahme an der Generalversammlung aus und hiess Herrn Reynolds, Präsident, sowie Herrn Marzetti, Sekretär der Association of Private Wagon Owners (der Verband Grossbritanniens) willkommen, die zum ersten Mal das 11. Land, das unserer Union beigetreten ist, vertraten.

Die Generalversammlung hat den Geschäfts- und Rechnungsbericht 1966 genehmigt und den Organen der UIP Entlastung erteilt.

Das Mandat der Kontrollstelle wurde für ein weiteres Jahr den Rechnungsprüfern des Schweizerischen Verbandes übertragen.

Die nationalen Vereinigungen haben folgende Herren zu ihren Vertretern im Direktionskomitee für die Periode 1967/68 ernannt :

Deutschland	Paul HOFFMANN
Österreich	Helmut METZGER
Belgien	Joseph LEMIN
Spanien	Ricardo de GARNICA
Frankreich	Germain LAGARDELLE
Grossbritannien	R.S. MARZETTI
Italien	Marco RASSINI
Marokko	Christian COURAU
Holland	A. GREEBE
Schweden	Herbert HENRIKSSON
Schweiz	E.-J. FERT

Le Comité de Gérance de l'UIP a été constitué de la manière suivante :

M. G. LAGARDELLE	Président de l'UIP
M. P. HOFFMANN,	Vice-Président de l'UIP
M. M. RASSINI	Vice-Président de l'UIP
M. E.J. FERT	Secrétaire de l'UIP
M. H. METZGER	Membre du Comité de Direction de l'UIP.

La délégation spéciale chargée de représenter l'UIP dans le Groupe commun de travail UIC - UIP a été composée de la manière suivante :

Président :	Monsieur M. RASSINI
Membres :	MM. D. BOHNE J. LEMIN A. MOREL

Monsieur LAGARDELLE, Président, a fait l'historique, dans son allocution d'ouverture, de la création ainsi que du développement des Chemins de fer au cours des âges et parallèlement de la création des Associations nationales de propriétaires de wagons particuliers et de leur Fédération en Union Internationale.

Il a fait le point des règlements et accords Gouvernementaux et Administratifs qui codifient l'activité concertée des Administrations de Chemins de Fer et de l'exploitation des wagons privés.

Après avoir exposé les conditions dans lesquelles l'initiative privée a provoqué la création du wagon de particulier et les étapes de son développement, il a fait ressortir l'intérêt que présente pour l'économie des transports et la prospérité des entreprises une collaboration franche entre l'UIC et l'UIP, en confirmant que l'efficacité de cette collaboration était le principe de base du programme de l'Union.

Monsieur le Directeur Général, Erik UPMARK, a fait ensuite une communication très documentée à l'adresse de l'UIP sur les conditions des transports en Suède et a souligné l'effort considérable effectué dans le meilleur esprit par son Administration pour s'adapter, sur un territoire où les structures géographiques et climatiques sont exceptionnellement difficiles, aux nouvelles conditions de la vie économique et sociale. Il a exposé que la politique suivie en matière de wagons de particuliers s'inscrit dans le cadre d'une collaboration dynamique et confiante.

Il a été écouté avec grand intérêt par l'ensemble de l'Assemblée qui a applaudi son exposé.

Au cours de l'année 1967, le Comité Directeur a tenu trois séances :

- le 7 Avril 1967 à Vienne,
- le 17 Mai 1967 à Stockholm,
- le 1er Décembre 1967 à Hambourg,

pour étudier les problèmes mis à l'ordre du jour par la dernière Assemblée Générale et préparer spécialement les textes et les déclarations qui doivent être présentées par l'UIP à la première réunion du Groupe Supérieur de liaison UIC - UIP.

In dem geschäftsführenden Ausschuss der UIP sind die folgenden Herren vertreten :

G. LAGARDELLE	Präsident der UIP
P. HOFFMANN	Vizepräsident der UIP
M. RASSINI	Vizepräsident der UIP
E.-J. FERT	Sekretär der UIP
H. METZGER	Mitglied des Direktionskomitee

Folgende Delegation vertritt die UIP in der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP :

Präsident :	Dr. M. RASSINI
Mitglieder :	Herr D. BOHNE
	Herr J. LEMIN
	Herr A. MOREL

In seiner Eröffnungsansprache hat der Präsident, Herr Lagardelle, einen geschichtlichen Überblick über die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahn im Laufe der Jahrzehnte, sowie die der nationalen Verbände der Privatwagen-Besitzer und deren Zusammenschluss in eine internationalen Union.

Ferner erwähnte er die Bestimmungen und Verträge auf Regierungs- bzw. Verwaltungsebene durch die die einheitliche Aktivität der Bahnverwaltungen und die Bewirtschaftung von Privatwagen geregelt werden.

Ausserdem schilderte er die Entstehungsbedingungen der Spezialwagen durch die Privatinitiative und deren Entwicklungsetappen und unterstrich das Interesse der Verkehrswirtschaft und der Unternehmen an einer freien und wirkungsvollen Zusammenarbeit zwischen UIC und UIP. Diese Zusammenarbeit ist die Grundlage für die Arbeit der Union.

Herr Generaldirektor Erik Upmark hielt sodann einen sehr dokumentierten Vortrag für die UIP über die Verkehrsbedingungen in Schweden. Er betonte den bedeutenden Aufwand seiner Verwaltung, um sich den neuen Bedingungen des wirtschaftlichen und sozialen Lebens anzugleichen und zwar in einem Land in dem die geographischen und klimatischen Bedingungen besonders schwierig sind. Er führte aus, dass die in Fragen der Privatwagen verfolgte Politik im Rahmen einer dynamischen und vertrauensvollen Zusammenarbeit erfolgt. Der Vortrag wurde von der Versammlung mit grossem Interesse und Beifall aufgenommen.

Im Laufe des Jahres 1967 hat das Direktionskomitee drei Sitzungen abgehalten :

- am 7. April 1967 in WIEN
- am 17. Mai 1967 in STOCKHOLM
- am 1. Dezember 1967 in HAMBURG

Dabei sind Fragen behandelt worden, die durch die letzte Generalversammlung auf die Tagesordnung gesetzt wurden, insbesondere Vorbereitung der Erklärungen die die UIP bei der ersten Sitzung der höheren Verbindungsgruppe UIC/UIP vorlegen will.

Le Comité de Gérance s'est réuni à San Remo le 14 Septembre 1967 pour terminer la mise au point des propositions à présenter à l'UIC, après avis émis par un Groupe spécial de travail convoqué à Paris le 7 Juillet précédent.

Le Groupe commun de travail UIC - UIP élargi s'est réuni à Bruxelles les 11 et 12 Mai 1967 pour discuter des questions dont nous vous avons rendu compte dans la deuxième partie de notre rapport.

Pour le Comité Directeur :

Le Président

signé : Germain LAGARDELLE

Le Secrétaire

signé : E.-J. FERT

Der geschäftsführende Ausschuss trat am 14. September 1967 in San Remo zusammen, um die der UIC zu unterbreitenden Vorschläge fertig zu stellen, die durch eine am 7.7.67 in Paris zusammengetretene Sonderarbeitsgruppe ausgearbeitet worden sind.

Die erweiterte gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP tagte am 11. und 12. Mai 1967 in Brüssel. Es wurden Fragen behandelt, die wir im 2. Teil dieses Geschäftsberichtes dargestellt haben.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident

gez. Germain LAGARDELLE

Der Sekretär

gez. E.-J. FERT

Comptes annuels

Annexe I

RECETTES

	1966		1967	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
COTISATIONS				
Association of Private Railway Wagon Owners, London		—,—		1.000,—
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano		836,—		836,—
Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie, La Haye		602,—		602,—
Société Lomatfer, Bruxelles		286,—		286,—
Fédération des Industries Belges, Bruxelles . . .		592,—		592,—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm . . .		763,—		770,—
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Hamburg		2.810,—		2.726,—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		2.894,—		3.380,—
Association Professionnelle des Wagons Indus- triels du Maroc, Casablanca		524,—		524,—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten Vienne		740,—		740,—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privat- güterwagen-Besitzer, Soleure		584,—		584,—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.040,—		1.010,—
		11.671,—		13.050,—
Intérêts sur livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Genève		409,65		373,90
Remboursement d'intérêts		175,95		151,55
		12.256,60		13.575,45

DÉPENSES

Honoraires et jetons de présence	10.345,65		7.288,30	
Frais d'interprètes	2.725,90		2.657,50	
Frais de bureau et d'imprimerie	3.991,80		8.371,25	
Ports, téléphone, frais de banque	1.099,75		1.377,70	
Impôts	—,—		30,—	
Divers	159,45		158,65	
	18.322,55		19.883,40	
Excédent de dépenses		6.065,95		6.307,95
	18.322,55	18.322,55	19.883,40	19.883,40

Jahresrechnung

Anlage I

EINNAHMEN

	1966		1967	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
BEITRÄGE				
Association of Private Railway Wagon Owners, London		—,—		1.000,—
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano		836,—		836,—
Algemene Verladere- en Eigen Vervoerders Organisatie, Den Haag		602,—		602,—
Société Lomatfer, Brüssel		286,—		286,—
Fédération des Industries Belges, Brüssel		592,—		592,—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		763,—		770,—
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Hamburg		2.810,—		2.726,—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		2.894,—		3.380,—
Association Professionnelle des Wagons Indus- triels du Maroc, Casablanca		524,—		524,—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten Wien		740,—		740,—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privat- güterwagen-Besitzer, Solothurn		584,—		584,—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.040,—		1.010,—
		11.671,—		13.050,—
Zinsgutschrift und Sparheft bei der Schweiz. Volksbank, Genf		409,65		373,90
Zinszurückerstattung		175,95		151,55
		12.256,60		13.575,45

AUSGABEN

Honorare und Sitzungsgelder	10.345,65	7.288,30
Dolmetscherkosten	2.725,90	2.657,50
Büro- und Druckereikosten	3.991,80	8.371,25
Porto, Telefon, Bankspesen	1.099,75	1.377,70
Steuern	—,—	30,—
Verschiedenes	159,45	158,65
	18.322,55	19.883,40
Ausgabenüberschuss	6.065,95	6.307,95
	18.322,55	19.883,40

Bilan

	1966		1967	
	Actif	Passif	Actif	Passif
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Avoir sur le livret de dépôt N° 90459 de la Banque Populaire Suisse, Genève	15.460,10		12.694,05	
Avance Fert & Cie		1.688,05		5.229,95
Fortune au 31.12.1965	19.838,—			
Excédent de dépenses au 31.12.1966	6.065,95			
Fortune au 31.12.1966		13.772,05	13.772,05	
Excédent de dépenses au 31.12.1967		6.307,95		
Fortune au 31.12.1967				7.464,10
	<u>15.460,10</u>	<u>15.460,10</u>	<u>12.694,05</u>	<u>12.694,05</u>

E.-J. FERT, trésorier

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 1967, à la suite de quoi nous avons établi le présent

RAPPORT

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 1967 présentent aux recettes un montant de Fr. 13.575,45 et aux dépenses un montant de Fr. 19.383,40. Il en résulte un excédent de dépenses de Fr. 6.307,95 qui a diminué la fortune de Fr. 13.772,05 de l'année précédente à Fr. 7.464, 10 au 31 décembre 1967.

Ce dernier montant, ainsi que le crédit avancé de Fr. 5.229,95 figurant au bilan, ont été justifiés par le livret de dépôt No 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 29 avril 1968.

Les contrôleurs

signé : Eicher

signé: Studer

Bilanz

	1966		1967	
	Activa	Passiva1	Activa	Passiva
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Guthaben auf Sparheft Nr. 90459 bei der Schweiz. Volksbank, Genf	15.460,10		12.694,05	
Vorschuss Fert & Cie		1.688,05		5.229,95
Vermögen am 31.12.1965 19.838,—				
Ausgabenüberschuss am 31.12.1966 6.065,95				
Vermögen am 31.12.1966		13.772,05	13.772,05	
Ausgabenüberschuss am 31.12.1967..			6.307,95	
Vermögen am 31.12.1967				7.464,10
	15.460,10	15.460,10	12.694,05	12.694,05

E.-J. FERT, Quästor

Anlage II

Revisorenbericht

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns auch die Jahresrechnung pro 1967 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 diesem in Übereinstimmung befunden. Die Belege selbst wurden, soweit möglich, der materiellen und rechnerischen Kontrolle unterzogen, die ihre Richtigkeit ergeben hat.

Die Jahresrechnung pro 1967 weist an Einnahmen Fr. 13.575,45 und an Ausgaben Fr. 19.883,40 aus. Demnach ergeben sich Mehrausgaben von Fr. 6.307,95, wodurch das Vermögen von Fr. 13.772,05 Ende des Vorjahres auf Fr. 7.464,10 per 31. Dezember 1967 sich vermindert hat.

Der letztere Betrag zuzüglich der in der Bilanz dargestellte Kreditorenvorschuss von Fr. 5.229,95 sind mit dem Guthaben von Fr. 12.694,05 laut Livret de Dépôt Nr. 90459 Banque Populaire Suisse Genève ausgewiesen worden.

ANTRAG

Genehmigung der Jahresrechnung pro 1967, unter Déchargeerteilung an den Quästor.

Zürich/Basel, den 19. April 1968

Die Revisoren
gez.: Eicher
gez.: Studer

LISTE DES MEMBRES

Allemagne

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten
Neue Rabenstr. 21, Hamburg 36

Autriche

Verband der Privatgüterwagen-
Interessenten, Opernring 7, Vienne 1

Belgique

"Lomatfer" Union Professionnelle des
Loueurs de matériel de chemin de fer
1, rue Jacques-de-Lalaing, Bruxelles
Fédération des Industries Belges
Ravenstein 4, Bruxelles

Espagne

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

France

Chambre Syndicale de Wagons Industriels
163, rue Saint-Honoré, Paris 1
Chambre Syndicale des Wagons de Grande
Capacité, 7, rue de Madrid, Paris 8
Groupement des Exploitants de Wagons-
Réservoirs, 69, rue de la Boétie, Paris 8
Syndicat National des Propriétaires de
Wagons-Réservoirs de France
16, Place Malesherbes, Paris 17

Grande-Bretagne

Association of Private Railway-Wagon
Owners Limited,
23, Bromfield Street, London E.C.2

Hollande

Algemene Verladers- en Eigenvervoerders
Organisatie, Stadhouderslaan, 162, La Haye

Italie

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

Maroc

Association Professionnelle des Wagons
de Particuliers du Maroc, c/o Sinatra
Immeuble Liberté, Place Lemeigre-Dubreuil
Casablanca

Suède

Svenska Privatvagnföreningen
Sveavägn, 21, Stockholm C

Suisse

Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und
Privatgüterwagen-Besitzer
Dufourstrasse 34, St-Gall
Association Suisse de Propriétaires de
Wagons-Réservoirs
3, rue du Mont-Blanc, Genève

MITGLIEDERVERZEICHNIS

Deutschland

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten
Neue Rabenstr. 21, Hamburg 36

Oesterreich

Verband der Privatgüterwagen-
Interessenten, Opernring 7, Wien 1

Belgien

"Lomatfer" Union professionnelle des
Loueurs de matériel de chemin de fer
1, rue Jacques-de-Lalaing, Bruxelles
Fédération des Industries Belges
Ravenstein 4, Bruxelles

Spanien

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

Frankreich

Chambre Syndicale de Wagons Industriels
163, rue Saint-Honoré, Paris 1
Chambre Syndicale des Wagons de Grande
Capacité, 7, rue de Madrid, Paris 8
Groupement des Exploitants de Wagons-
Réservoirs, 69, rue de la Boétie, Paris 8
Syndicat National de Propriétaires de
Wagons-Réservoirs de France
16, Place Malesherbes, Paris 17

Grossbritannien

Association of Private Railway-Wagon
Owners Limited,
23, Bromfield Street, London E.C.2

Holland

Algemene Verladers- en Eigenvervoerders
Organisatie, 162, Stadhouderslaan, Den Haag

Italien

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

Marokko

Association Professionnelle des Wagons
de Particuliers du Maroc, c/o Sinatra
Immeuble Liberté, Place Lemeigre-Dubreuil
Casablanca

Schweden

Svenska Privatvagnföreningen
Sveavägn 21, Stockholm C

Schweiz

Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und
Privatgüterwagen-Besitzer
Dufourstrasse 34, St-Gallen
Association Suisse de Propriétaires de
Wagons-Réservoirs
3, rue du Mont-Blanc, Genf

ORGANE DER UIP:

DIREKTIONSKOMITEE

Herr Germain Lagardelle, Präsident
Herr Paul Hoffmann, Vizepräsident
Herr Marco Rassini, Vizepräsident
Herr Eugène-Jean Fert, Sekretär
Herr Christian Courau
Herr Ricardo de Garnica
Herr A. Greebe
Herr Herbert Henriksson
Herr Joseph Lemin
Herr R.S. Marzetti
Herr Helmut Metzger

GESCHÄFTSFÜHRENDER AUSSCHUSS

Herr G. Lagardelle, Präsident
Herr P. Hoffmann, Vizepräsident
Herr Dr. M. Rassini, Vizepräsident
Herr E.-J. Fert, Sekretär
Herr Dr. H. Metzger, Mitglied

Die Delegierten in der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP :

Präsident : Herr Dr. M. Rassini
Mitglieder : Herr D. Bohne
Herr J. Lemin
Herr A. Morel

Die Delegierten in der Verbindungsgruppe auf höherer Ebene UIC/UIP :

Präsident : Herr G. Lagardelle (Frankreich)
Mitglieder : Herr P. Hoffmann (Deutschland)
Herr Dr. M. Rassini (Italien)
Herr E.-J. Fert (Schweiz)

GENERALSEKRETARIAT

E.-J. Fert
2, rue Fendt
1211 GENÈVE 1

Telegrafische Adresse :
Genefert Genève

Telefon : 34 88 00

Fernschreiber :
22 139 fertco Genève