

UIP

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

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

Rapport de gestion pour 1968

Geschäftsbericht für 1968

ORGANE DER UIP:

DIREKTIONSKOMITEE

Herr Ricardo de Garnica, Präsident
Herr Helmut Metzger, Vizepräsident
Herr Joseph Lemin, Vizepräsident
Herr Eugène-Jean Fert, Sekretär
Herr Christian Courau
Herr Lucien Devies
Herr J.M.B. Gotch
Herr A. Greebe
Herr Herbert Henriksson
Herr Paul Hoffmann
Herr Marco Rassini

GESCHÄFTSFÜHRENDER AUSSCHUSS

Herr R. de Garnica, Präsident
Herr J. Lemin, Vizepräsident
Herr Dr.H. Metzger, Vizepräsident
Herr E.-J. Fert, Sekretär
Herr Chr. Schlegel, Mitglied

1968
Die Delegierten in der gemeinsamen
Arbeitsgruppe UIC/UIP:

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

Verbindungsgruppe auf höherer
Ebene UIC/UIP:

Herr de Garnica (Spanien)
Herr Hoffmann (Deutschland)
Herr Devies (Frankreich)
Herr Rassini (Italien)

GENERALSekretariat

E.-J. Fert
2, rue Fendt
1211 Genève 1

Telegrafische Adresse:
Genefert Genève

Telefon: 34 88 00

Fernschreiber:
22 139 a-fert ch

UIP

Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons particuliers

Internationale Union
von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

Rapport de gestion pour 1968

Geschäftsbericht für 1968

Table des matières

1. Introduction
2. Activité de l'UIP
3. Vie interne de l'UIP

Annexe I Comptes annuels
Annexe II Rapport de révision
Annexe III Liste des Membres

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort
2. Tätigkeitsbericht der UIP
3. Interna aus der UIP

Anlage I Jahresrechnung
Anlage II Revisorenbericht
Anlage III Mitgliederverzeichnis

Rapport de gestion pour 1968

I INTRODUCTION

L'Assemblée Générale pour l'année 1968 avait pris connaissance de la situation générale du parc de wagons P, des dispositions prises en faveur des wagons de particuliers par le Groupe de Travail commun UIC – UIP et du programme proposé par votre Comité Directeur pour l'année 1968

Pendant cette dernière année le processus de rajeunissement des parcs s'est encore accéléré. Les impératifs fixés par les principales Administrations pour la circulation à 80 km à l'heure à partir du 1er Janvier 1970 ont conduit à la réforme ou à la transformation à l'occasion des révisions périodiques d'un nombre important de wagons. Il en sera de même pour la dernière année 1969.

La tendance continue de l'économie Européenne à l'expansion a eu un effet de plus en plus marqué sur la prédominance du wagon gros porteur sur le wagon ordinaire.

Aucune décision de principe n'a été prise concernant l'adoption de l'attelage automatique dont la date de mise en route se trouve reportée d'autant. L'UIP est intervenir dans la constitution du dossier d'études maintenant entre les mains de la Conférence Européenne des Ministres des Transports de la Communauté.

Les efforts entrepris par les Administrations de Chemin de fer pour assainir leurs comptes d'exploitation et rendre leurs activités rentables n'ont pas encore donné naissance par suite de l'implication des facteurs gouvernementaux à des plans cohérents et définitifs. L'échéance fixée pour la remise en état de rentabilité des Exploitations étant fixée au plus tard à 1974, l'UIP suivra de près, de même que le font les Administrations nationales dans leur pays, l'évolution des travaux de concertation entrepris par l'UIC.

Pour ce faire, l'UIP a mené à bien la tâche qu'elle s'était fixée d'organisation plus efficace de ses relations de travail d'intérêt commun avec l'UIC:

- Le nouveau Groupe Supérieur de liaison UIC – UIP a été constitué et a tenu dans une atmosphère de bonne volonté des deux partenaires sa séance inaugurale en Octobre dernier. Un programme d'études répondant aux suggestions de l'UIP a été établi d'un commun accord.

Geschäftsbericht für 1968

I. VORWORT

Die Generalversammlung für das Jahr 1968 nahm Kenntnis von der allgemeinen Situation des Privatgüterwagenparks, den Massnahmen, die von der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP zugunsten der Privatgüterwagen ergriffen worden waren, sowie von dem Programm, das Ihr Direktionskomitee für das Jahr 1968 vorgeschlagen hatte.

Der Modernisierungsprozess in den Wagenparks hat sich während dieses letzten Jahres noch beschleunigt. Die Anforderungen, die die wichtigsten Eisenbahnverwaltungen für den Verkehr mit 80 km/h vom 1. Januar 1970 an stellen, haben anlässlich der regelmässigen Ueberholungsarbeiten bei einer grossen Anzahl von Wagen zu mehr oder weniger starken Transformationen geführt. Diese Entwicklung wird sich auch im letzten Jahr vor Inkrafttreten der neuen Regelung fortsetzen.

Die anhaltende Expansionstendenz der europäischen Wirtschaft hat einen immer stärkeren Einfluss auf den Einsatz von Grossgüterwagen anstelle von normalen Güterwagen gehabt.

Da hinsichtlich der Uebernahme der automatischen Kupplung keine prinzipielle Entscheidung getroffen wurde, hat ihre Einführung einen weiteren Aufschub erfahren. Die UIP hat sich an der Zusammenstellung von Untersuchungsmaterial beteiligt, das nunmehr der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz vorliegt.

Die von den Eisenbahnverwaltungen unternommenen Bemühungen zur Sanierung ihrer Betriebskonten und zur rentablen Gestaltung ihrer Tätigkeit haben aufgrund von Faktoren, die von Regierungsseite ins Spiel kamen, noch nicht zur Erstellung zusammenhängender und endgültiger Pläne geführt. Da als letztes Datum für die Wiederherstellung der Betriebsrentabilität das Jahr 1974 festgelegt wurde, wird die UIP in der gleichen Weise, wie es die nationalen Eisenbahnverwaltungen in ihren Zuständigkeitsbereichen tun, die Entwicklung der von der UIC unternommenen Arbeiten zur "konzertierten Aktion" sehr genau verfolgen.

Zur diesem Zweck hat die UIP die selbstgestellte Aufgabe zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht – nämlich eine wirksamere Organisation der Beziehungen auf dem Gebiet gemeinsamer Interessen mit der UIC:

- Die neue Verbindungsgruppe auf höherer Ebene UIC/UIP hat sich konstituiert und im Oktober vergangenen Jahres ihre Eröffnungssitzung in einer Atmosphäre gegenseitigen guten Willens abgehalten. Unter allgemeiner Zustimmung wurde ein Studienprogramm verabschiedet, das auf Anregungen der UIP zurückging.

La compétence du Groupe de travail commun UIC – UIP a été encore étendue et pourrait comprendre maintenant quelques questions tarifaires internationales pour les wagons P.

La situation du wagon de Particulier dans l'exploitation du transport par fer s'est en conséquence raffermie.

Les perspectives d'une collaboration réaliste avec les organes de l'UIP sont très satisfaisantes si nous savons la maintenir dans un cadre de questions concrètes.

II. ACTIVITE DE L'UIP

Votre Comité a poursuivi dans le courant de 1968 l'effort entrepris pour mener à bien les affaires qui avaient reçu l'approbation de vos Assemblées.

1° Installer avec un programme mûrement concerté les instances de la collaboration au sommet UIC – UIP.

2° Améliorer dans le cadre du Groupe commun de travail UIC – UIP un certain nombre de dispositions importantes de la réglementation des wagons P et pratiquer l'étude des problèmes de la garantie d'exploitation et de la garantie des risques d'accidents.

3°) Présenter le point de vue de l'UIP sur les modalités d'adoption et de montage de l'attelage automatique.

Une réunion du Groupe de travail commun UIC – UIP s'est tenue à Hanovre du 2 au 4 Octobre 1968.

L'UIC était représentée par des délégations des Chemins de fer Français, Suisses, Allemands, Italiens, Hollandais, Espagnols et Belges. Un délégué du Secrétariat Général de l'UIC était présent.

Les décisions suivantes y ont été prises:

- *Majoration du taux de l'indemnité pour privation de jouissance (article 66 de l'Aide Mémoire)*

L'indemnité journalière qui est actuellement de 5 Fr. or pour tous les wagons sera portée à 7 Fr. or pour les wagons modernes à boggies.

L'UIP a demandé que les wagons modernes à 4 essieux indépendants et les wagons à 3 essieux à deux étages destinés au transport d'automobiles soient assimilés à la catégorie wagons modernes à boggies.

Das Zuständigkeitsbereich der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP wurde erweitert und könnte sich nunmehr auch auf einige internationale Tariff Fragen bezüglich der Privatgüterwagen erstrecken. Dadurch wurde die Stellung der Privatgüterwagen im Eisenbahntransportwesen gefestigt.

Die Aussichten einer realitätsorientierten Zusammenarbeit mit den Organen der UIP sind sehr günstig, wenn es uns gelingt, diese Zusammenarbeit in einem Rahmen konkreter Probleme zu halten.

II. TÄTIGKEITSBERICHT DER UIP

Ihr Komitee hat im Jahre 1968 seine Bemühungen fortgesetzt, die Angelegenheiten zum Abschluss zu bringen, die von Ihren Versammlungen gebilligt worden waren.

1. Einrichtung von Organen zur Zusammenarbeit auf höherer Ebene UIC/UIP mit einem gut durchdachten, konzertierten Programm.

2. Verbesserung einer bestimmten Anzahl wichtiger Anordnungen der Bestimmungen über die Privatgüterwagen im Rahmen der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP und Untersuchung der Probleme bezüglich der Betriebsgarantie und der Garantie gegen Unfallrisiken.

3. Darlegung des Standpunktes der UIP hinsichtlich der Modalitäten für Annahme und Montage der automatischen Kupplung.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP hat vom 2. bis 4. October 1968 in Hannover eine Tagung abgehalten.

Die UIC war vertreten durch Delegationen der Eisenbahnverwaltungen aus Belgien, Deutschland, Frankreich, Holland, Italien, der Schweiz und Spanien; ausserdem war auch ein Delegierter des Generalsekretariats der UIC anwesend.

Auf der Tagung wurden folgende Entschlüsse gefasst:

- *Erhöhung des Entschädigungssatzes bei Nutzungsausfall (Art. 66 des Merkbuches).*

Der Entschädigungssatz pro Tag, der gegenwärtig 5 Goldfranken für alle Wagen beträgt, wird für die modernen Drehgestellwagen auf 7 Goldfranken erhöht.

Die UIP hat beantragt, die modernen Wagen mit vier unabhängigen Achsen und die dreiachsigen Doppelstockwagen für den Automobiltransport der Kategorie der modernen Drehgestellwagen gleichzustellen.

Après notification d'accords définitifs sur les dispositions ci-dessus, l'UIP demandera à l'Office Central des Transports Internationaux un relèvement dans les mêmes conditions de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison (Article 94 de l'Aide-Mémoire).

- *Valeur servant de base de calcul de l'indemnité payée lorsqu'un wagon est perdu ou déclaré irréparable (article 70 de l'Aide-Mémoire):*

La limite actuelle de 50 000 Fr. or a été élevée à 60 000 Fr. or.

L'UIP a demandé que cette valeur maximale ne soit plus considérée comme le coût maximum de construction à prendre comme base de calcul prévue à l'article 70 de l'Aide-Mémoire mais comme plafond de la somme qui pourrait être versée au Titulaire. Les deux délégations ont convenu de constituer un Groupe de Travail restreint chargé de définir d'une manière uniforme et précise l'interprétation et la portée exactes de l'accord sur la responsabilité, d'illustrer les cas couverts par l'Accord et d'étudier les conditions pratiques dans lesquelles les cas non couverts actuellement par l'Accord pourraient être traités.

Le Groupe Commun a convenu de maintenir à son programme de travail la question de l'harmonisation des règles d'entretien et de révision des wagons P, l'UIP se chargeant de procéder en premier lieu de son côté à une enquête par questionnaire auprès de ses Membres.

Dans le cas de montage sur les wagons à essieux interchangeable utilisés pour le trafic avec l'Espagne, il est convenu que la responsabilité du Titulaire du wagon, muni d'essieux banalisés, reste sans modification dans le cadre des accords existants.

L'ensemble de ces dispositions est dès maintenant soumis pour la bonne règle à l'approbation des Directions Générales des Administrations.

La première réunion du Groupe Supérieur de liaison UIC – UIP s'est tenue à Paris le 10 Octobre 1968 pour traiter principalement des questions suivantes mises à l'ordre du jour:

- Echange de vue sur la situation des transports industriels et leurs tendances,
- Définition des garanties à donner aux investissements en wagons P,
- Perspectives sur les conditions d'exploitation du transport par fer en 1985-1990 et sur les matériels convenant à cette exploitation.

Cette première réunion a permis de constater le désir réciproque des deux parties de rechercher dans l'intérêt du Chemin de fer toutes les possibilités d'amélioration de l'exploitation du wagon P.

Nach Veröffentlichung endgültiger Abmachungen über die vorgenannten Bedingungen wird die UIP beim Zentralamt für den Internationalen Eisenbahnverkehr beantragen, die Entschädigung für Ueberschreitung der Lieferfrist (Art. 94 des Merkbuches) unter den gleichen Gesichtspunkten anzuheben.

- *Berechnungsgrundlage für die Entschädigung, die gezahlt wird, wenn ein Wagen verlorengeht oder für nicht reparierbar erklärt wird (Art. 70 des Merkbuches):*

Der gegenwärtige Höchstbetrag von 50 000 Goldfranken wurde auf 60 000 Goldfranken angehoben.

Die UIP hat beantragt, diesen Höchstbetrag nicht mehr als maximale Baukostensumme, die als Berechnungsgrundlage gemäss Art. 70 des Merkbuches zu nehmen ist, sondern vielmehr als oberste Grenze für den Betrag zu betrachten, der dem Einsteller überwiesen werden kann.

Die beiden Delegationen sind übereingekommen, eine engere Arbeitsgruppe zu bilden, die die Aufgabe hätte, die genaue Auslegung und Tragweite des Abkommens über die Haftung einheitlich und präzise zu definieren, die durch dieses Abkommen gedeckten Fälle zu erläutern und die praktischen Bedingungen zu untersuchen, unter denen die derzeit durch das Abkommen nicht gedeckten Fälle behandelt werden könnten.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe hat beschlossen, sich auch weiterhin mit der Frage der Harmonisierung der Bestimmungen über die Instandhaltung und Ueberholung der Privatgüterwagen zu beschäftigen; in diesem Sinne hat sich die UIP bereiterklärt, zunächst ihrerseits eine Fragebogenaktion bei ihren Mitgliedern durchzuführen.

Bei der Montage an Wagen mit auswechselbaren Achsen, wie sie im Verkehr mit Spanien eingesetzt werden, gilt, dass die Haftung des Einstellers von Wagen mit banalisierten Achsen ohne Modifikationen weiterhin im Rahmen der geltenden Abkommen bestehen bleibt.

Die Gesamtheit dieser Bestimmungen wird von nun an wie üblich den Generaldirektionen der Eisenbahnverwaltungen zur Billigung unterbreitet.

Die erste Tagung der Verbindungsgruppe auf höherer Ebene UIC/UIP hat am 10. Oktober 1968 in Paris stattgefunden und befasste sich vorwiegend mit folgenden Punkten der Tagesordnung:

- Gedankenaustausch über die Situation der industriellen Transporte und ihrer Tendenzen.
- Definition der Garantien, die den Investitionen für Privatgüterwagen zu gewähren sind.
- Ausblick auf die Betriebsbedingungen im Eisenbahntransport in den Jahren 1985 bis 1990 und auf das zu diesem Zeitpunkt erforderliche Betriebsmaterial.

Il a été convenu que les échanges de vue sur la situation des transports industriels et leurs tendances débuteraient par une étude commune des conditions et des perspectives du transport des produits pétroliers et des produits chimiques.

Pour déterminer les conditions dans lesquelles une garantie plus importante que celle qui ressort des contrats d'immatriculation actuels pourrait être donnée aux investissements en wagons P, l'UIP est chargée de présenter par écrit une demande détaillée qu'examinera en premier échelon le Groupe de travail commun.

Ces travaux préparatoires terminés, l'affaire sera de nouveau discutée à une rencontre UIC – UIP à niveau élevé.

Des échanges de vue concernant les perspectives des conditions d'exploitation du trafic ferroviaire en 1985-1990 et les caractéristiques des matériels correspondants seront faits également dans le cadre de la Commission de Recherche Prospective de l'UIC aidée par le Groupe de travail spécial de l'UIC – wagons de particuliers.

Le Secrétariat Général de l'UIC informera l'UIP des travaux de cette Commission et de ce Groupe de travail pour les questions qui l'intéressent sur le plan technique.

Attelage automatique

L'UIC a présenté à la Conférence Européenne des Ministres des Transports un rapport sur son projet d'adoption de l'attelage automatique.

A la suite de démarches que nous avons entreprises auprès de l'UIC, ce rapport mentionne que: Il conviendrait que les diverses Administrations de Chemin de fer se mettent en rapport avec leur Gouvernement pour rechercher dans chaque pays les possibilités de financement qui existent sur le plan national en pensant non seulement au matériel roulant des Réseaux mais aussi aux wagons de particuliers.

Nous avons par ailleurs présenté notre propre rapport à la Conférence Européenne des Ministres des Transports en présentant nos suggestions, en particulier celle d'abandonner l'idée du montage d'une tête de simple traction, dont le coût est important, pendant la période transitoire comprise entre le début de l'opération fixé au plus tôt à Pâques 1976 et la fin de l'opération fixée au plus tard en 1990.

Nous avons suggéré que soit utilisée à titre transitoire une simple barre d'accouplement mixte dont le coût est peu élevé. Nous suivrons de près l'instruction du dossier par la Conférence des Ministres.

Auf dieser ersten Tagung konnte festgestellt werden, dass beide Parteien den gegenseitigen Wunsch haben, im Interesse der Eisenbahn alle Möglichkeiten zur Verbesserung des Privatgüterwagenbetriebs wahrzunehmen.

Man einigte sich darauf, den Gedankenaustausch über die industriellen Transporte und ihre Tendenzen mit einer gemeinsamen Untersuchung über die Bedingungen und Perspektiven der Beförderung von Erdölerzeugnissen und chemischen Produkten zu beginnen.

Um die Bedingungen festzulegen, unter denen den Investitionen für Privatgüterwagen eine grössere Garantie gewährt werden könnte, als es im Rahmen der derzeitigen Einstellerverträge der Fall ist, wurde die UIP beauftragt, einen detaillierten schriftlichen Antrag zu stellen, der dann zunächst in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe diskutiert werden soll.

Nach Abschluss dieser vorbereitenden Arbeiten wird die Angelegenheit dann erneut bei einer Zusammenkunft auf höherer Ebene UIC/UIP behandelt werden.

Das Thema "Ausblick auf die Betriebsbedingungen im Eisenbahntransport in den Jahren 1985 bis 1990 und das zu diesem Zeitpunkt erforderliche Betriebsmaterial" wird mit Unterstützung der UIC-Sonderarbeitsgruppe "Privatgüterwagen" ebenfalls im Rahmen der UIC-Kommission für die Untersuchung der Zukunftsaussichten diskutiert.

Das Generalsekretariat der UIC wird die UIP über den Teil der Arbeiten der Kommission und der Arbeitsgruppe informieren, der für die UIP in technischer Hinsicht von Interesse ist.

Automatische Kupplung

Die UIC hat der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz einen Bericht über ihr Projekt der Einführung der automatischen Kupplung vorgelegt.

Als Folge unserer Vorstellungen bei der UIC heisst es in diesem Bericht: Es empfiehlt sich, dass sich die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen mit ihrer jeweiligen Regierung in Verbindung setzen, um in jedem Land die auf nationaler Ebene vorhandenen Finanzierungsmöglichkeiten auszuschöpfen und dabei nicht nur an das Betriebsmaterial der staatlichen Eisenbahnen sondern auch an die Privatgüterwagen zu denken.

Wir haben der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz übrigens auch einen Bericht mit unseren eigenen Vorschlägen eingereicht; wir setzen uns darin insbesondere für die Aufgabe der Idee ein, unter erheblichem Kostenaufwand einen einfachen Zugkopf für die Uebergangsperiode zwischen dem Beginn der Operation – frühestens Ostern 1976 – und dem Ende der Operation – spätestens 1990 – zu montieren.

Wir haben für die Uebergangszeit die Verwendung einer einfachen Kupplungsstange angeregt, die keine hohen Kosten verursacht. Wir werden die Behandlung dieser Angelegenheit seitens der Verkehrsminister aufmerksam verfolgen.

III. VIE INTERNE DE L'UIP

L'Assemblée Générale de l'année 1968 s'est tenue à Nice le 24 Juin 1968 avec une nombreuse assistance.

La réception faite par l'Association Française s'est déroulée dans une ambiance particulièrement amicale.

Le Président sortant, Monsieur Germain LAGARDELLE, a fait un compte-rendu des travaux et des résultats obtenus par l'UIP dans les trois dernières années. Il s'est félicité des rapports de plus en plus étroits et organisés qui existent avec les Administrations de Chemin de fer et a exprimé sa confiance dans la permanence de l'utilisation avec des rendements croissants du parc de wagons de particuliers Européen.

L'excursion en autocar offerte par l'Association Française aux Gorges de Daluis et du Cians s'est déroulée par une journée magnifique et a permis aux délégués des membres de l'UIP et aux représentants des Chemins de fer invités de resserrer leurs liens de sympathie.

La réunion de l'Assemblée a été honorée par la présence de Monsieur BALLET, Chef des Services Exécutifs de l'UIC, Monsieur LEMATTE, Vice Directeur de l'Office Central des Transports Internationaux par Chemin de fer, Monsieur de FONTGALLAND, Président de la Commission de Recherche Prospective de l'UIC, Monsieur METZGER, Président du Groupe de Travail Commun UIC – UIP, que le Président a remerciés pour l'intérêt qu'ils manifestaient à cette réunion.

L'Assemblée a approuvé le rapport de gestion et les comptes pour l'année 1967 et a donné décharge aux organes de l'UIP;

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

Les Associations Nationales ont désigné leurs représentants au Comité Directeur pour la période 1968-1969:

Allemagne	Monsieur Paul F. HOFFMANN
Autriche	Monsieur Helmut METZGER
Belgique	Monsieur Joseph LEMIN
Espagne	Monsieur Ricardo de GARNICA
France	Monsieur Lucien DEVIES
Grande Bretagne	Monsieur J.M.B. GOTCH
Italie	Monsieur Marco RASSINI
Maroc	Monsieur Christian COURAU
Hollande	Monsieur A. GREEBE
Suède	Monsieur Herbert HENRIKSSON
Suisse	Monsieur Eugène-Jean FERT

III. INTERNA AUS DER UIP

Die Generalversammlung 1968 wurde unter zahlreicher Beteiligung am 24. Juni 1968 in Nizza abgehalten.

Die vom französischen Verband veranstaltete Tagung verlief in einer besonders freundschaftlichen Atmosphäre.

Der scheidende Präsident, Herr Germain LAGARDELLE, gab einen Ueberblick über die Arbeiten und die in den drei letzten Jahren von der UIP erzielten Ergebnisse. Er berichtete mit Genugtuung über die immer engeren und besser organisierten Beziehungen zu den Eisenbahnverwaltungen und gab sich zuversichtlich in bezug auf die permanente Ausnutzung des europäischen Parks an Privatgüterwagen bei steigenden Erträgen.

Der Autobusausflug zu den Gorges de Dalluis und du Cians, zu dem der französische Verband eingeladen hatte, fand an einem herrlichen Tag statt und gab den Delegierten der UIP-Mitglieder, sowie den eingeladenen Vertretern der Eisenbahnen, Gelegenheit, ihre freundschaftlichen Bindungen zu vertiefen.

Als besondere Ehre empfand die Versammlung die Anwesenheit von Herrn BALLET, dem Chef der Exekutivorgane der UIC, Herrn LE MATTRE, dem stellvertretenden Direktor des Zentralamtes für den Internationalen Eisenbahnverkehr, Herrn de FONTGALLAND, dem Präsidenten des Planungsausschusses der UIC, Herrn METZGER, dem Präsidenten der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP. Der Präsident dankte allen genannten Persönlichkeiten für das Interesse, das sie an dieser Tagung gezeigt hatten.

Die Versammlung hat den Geschäftsbericht und die Rechnungsführung für das Jahr 1967 gebilligt und den Organen der UIP die Entlastung erteilt.

Das Mandat der Rechnungskontrolle wurde auch für das neue Jahr wieder den Rechnungsprüfern des Schweizer Verbandes übertragen.

Belgien	Joseph LEMIN
Deutschland	Paul F. HOFFMANN
Frankreich	Lucien DEVIES
Grossbritannien	J.M.B. GOTCH
Holland	A. GREEBE
Italien	Marco RASSINI
Marokko	Christian COURAU
Oesterreich	Helmut METZGER
Schweden	Herbert HENRIKSSON
Schweiz	Eugène-Jean FERT
Spanien	Ricardo de GARNICA

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

Monsieur Ricardo de GARNICA a été désigné par acclamations comme Président de l'UIP,

Monsieur LEMIN, Vice-Président de l'UIP.

Monsieur METZGER, Vice-Président de l'UIP,

Monsieur FERT, Secrétaire de l'UIP,

Monsieur SCHLEGEL, Membre.

Monsieur R. de GARNICA, nouveau Président de l'UIP, après avoir rendu hommage à l'oeuvre accomplie par le Président sortant, Monsieur Germain LAGARDELLE et fait ressortir les résultats positifs enregistrés pendant sa période de Présidence, a dressé les grandes lignes du programme qu'il a l'intention de poursuivre dans un climat de travail d'équipe. Il manifeste particulièrement son intention de s'attacher à maintenir et améliorer dans toute la mesure du possible les liens de collaboration efficace qui ont été noués avec l'UIC et les Administrations qui règlementent les transports ferroviaires.

Monsieur de FONTGALLAND, Président de la Commission de Recherche Prospective de l'UIC, a fait ensuite, en réponse aux vœux qui lui avaient été exprimés par Monsieur G. LAGARDELLE au nom de l'UIP sur la nécessité de la recherche d'amélioration au système d'acheminement actuel des marchandises sur le Réseau de la S.N.C.F., une communication sur les mesures qu'envisage actuellement le Chemin de fer français.

Cette communication qui a été largement diffusée a retenu l'attention exceptionnelle de tous les délégués par la clarté de l'exposé, l'efficacité des dispositions décidées qui figurent déjà à un programme d'exécution à court et moyen termes et les perspectives qu'elles dressent, et les efforts que la S.N.C.F. accomplira pour rendre à la fois plus économique et plus fonctionnel le transport par wagons de particuliers.

Longuement applaudi, Monsieur de FONTGALLAND a reçu les remerciements que le Président lui a présentés au nom de l'Assemblée.

Au cours de l'année 1968, le Comité Directeur s'est tenu à Zurich en Suisse, le 4 Avril 1968 et à Nice en France le 24 Juin 1968, pour étudier les problèmes du programme décidé par la dernière Assemblée Générale. Le Comité de Gérance s'est réuni le 31 Mai 1968 à Genève.

Der Geschäftsführende Ausschuss setzt sich wie folgt zusammen:

Herr Ricardo de GARNICA ist durch Applaus zum Präsidenten der UIP gewählt worden.

Herr LEMIN, Vizepräsident der UIP,

Herr METZGER, Vizepräsident der UIP,

Herr FERT, Sekretär der UIP,

Herr SCHLEGEL, Mitglied.

Nachdem der neue Präsident der UIP, Herr R. de GARNICA, die Verdienste des scheidenden Präsidenten, Herrn Germain LAGARDELLE, gewürdigt und die unter dessen Präsidentschaft erzielten positiven Ergebnisse herausgestrichen hatte, umriss er in grossen Zügen das Programm, das er in einer Atmosphäre gemeinsamer Arbeit durchzuführen beabsichtigt. Er gibt insbesondere seinem Willen Ausdruck alles daranzusetzen, um die wirkungsvolle Zusammenarbeit mit der UIC und den Behörden, in deren Zuständigkeit der Eisenbahntransport fällt, fortzuführen und unter Ausschöpfung aller Möglichkeiten zu intensivieren.

Herr de FONTGALLAND, der Präsident des Planungsausschusses der UIC, berichtete anschliessend über die von den französischen Eisenbahnen gegenwärtig ins Auge gefassten Massnahmen. Er beantwortete damit das von Herrn G. LAGARDELLE im Namen der UIP aufgeworfene Problem der Notwendigkeit, nach Verbesserungsmöglichkeiten am gegenwärtigen Güterbeförderungssystem im Bereich der S.N.C.F. zu suchen.

Diese Mitteilung, der eine starke Verbreitung zuteil wurde, fand bei allen Delegierten grösste Aufmerksamkeit aufgrund ihrer klaren Gliederung, der Wirksamkeit der beschlossenen Massnahmen, die bereits in einem kurz- und mittelfristigen Ausführungsprogramm enthalten sind, sowie aufgrund der Perspektiven, die diese Massnahmen eröffnen, und der von der S.N.C.F. unternommenen Anstrengungen, um den Transport in Privatgüterwagen wirtschaftlicher und gleichzeitig funktioneller zu gestalten.

Nach einem starken Applaus sprach der Präsident Herrn de FONTGALLAND im Namen der Versammlung seinen Dank aus.

Im Verlauf des Jahres 1968 tagte das Direktionskomitee am 4. April in Zürich (Schweiz) und am 24. Juni in Nizza (Frankreich), um die Probleme des von der letzten Generalversammlung beschlossenen Programms zu untersuchen. Der geschäftsführende Ausschuss versammelte sich am 31. Mai 1968 in Genf.

Le Groupe de Travail Commun UIC-UIP élargi s'est réuni à Hanovre du 2 au 4 Octobre 1968, pour discuter des problèmes qui ont fait l'objet de notre compte rendu de la deuxième partie de notre rapport.

Pour le Comité Directeur:

Le Président

signé : R. de GARNICA

Le Secrétaire

signé: E.-J. FERT

Die erweiterte Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP tagte vom 2. bis 4. Oktober in Hannover, um über die Probleme zu diskutieren, die wir im zweiten Teil unseres Berichtes zusammengefasst haben.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident

gez. R. de Garnica

Der Sekretär

E.-J. Fert

Comptes annuels

Annexe I

RECETTES	1967		1968	
COTISATIONS	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm . . .		770.—		770.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Soleure		584.—		590.—
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Hamburg		2.726.—		2.624.—
Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie, La Haye		602.—		602.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Vienne		740.—		716.—
Fédération des Industries Belges, Bruxelles . . .		592.—		592.—
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano .		836.—		818.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.010.—		998.—
Société Lomatfer, Bruxelles		286.—		280.—
Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca		524.—		524.—
Association of Private Railway Wagon Owners, London		1.000.—		854.—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		3.380.—		3.356.85
		13.050.—		12.724.85
Intérêts sur livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Genève		373.90		229.60
Remboursement d'intérêts		151.55		—,—
		13.575.45		12.954.45
DÉPENSES				
Honoraires et jetons de présence	7.288.30		7.077.25	
Frais d'interprètes	2.657.50		1.902.—	
Frais de bureau et d'imprimerie	8.371.25		7.363.40	
Ports, téléphone, frais de banque	1.377.70		225.90	
Divers	188.65		227.—	
Excédent de dépenses		6.307.95		3.843.10
	19.883.40	19.883.40	16.797.55	16.797.55

Jahresrechnung

Anlage I

EINNAHMEN	1967		1968	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
BEITRÄGE				
Svenska Privattvagnföreningen, Stockholm . . .		770.—		770.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn		584.—		590.—
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Hamburg		2.726.—		2.624.—
Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie, den Haag		602.—		602.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien		740.—		716.—
Fédération des Industries Belges, Brüssel		592.—		592.—
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano		836.—		818.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.010.—		998.—
Société Lomatfer, Brüssel		286.—		280.—
Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca		524.—		524.—
Association of Private Railway Wagon Owners, London		1.000.—		854.—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		3.380.—		3.356.85
		13.050.—		12.724.85
Zinsgutschrift und Sparheft bei der Schweiz. Volksbank, Genf		373.90		229.60
Zinszurückerstattung		151.55		—.—.—
		13.575.45		12.954.45
AUSGABEN				
Honorare und Sitzungsgelder	7.288.30		7.077.25	
Dolmetscherkosten	2.657.50		1.902.—	
Büro- und Druckereikosten	8.371.25		7.363.40	
Porto, Telefon, Bankspesen	1.377.70		225.90	
Verschiedenes	188.65		227.—	
Ausgabenüberschuss		6.307.95		3.843.10
	19.883.40	19.883.40	16.797.55	16.797.55

Bilan

	1967		1968	
	Actif	Passif	Actif	Passif
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Avoir sur le livret de dépôt N° 90459 de la Banque Populaire Suisse, Genève	12.694.05		6.155.50	
Avance Fert & Cie		5.229.95		2.534.50
Fortune au 31.12.1966 13.772.05				
Excédent de dépenses au 31.12.1967 6.307.95				
Fortune au 31.12.1967		7.464.10	7.464.10	
Excédent de dépenses au 31.12.1968			3.843.10	
Fortune au 31.12.1968				3.621.—
	12.694.05	12.694.05	6.155.50	6.155.50

E.-J. FERT, trésorier

Annexe II

Rapport des vérificateurs des comptes.

Comme vérificateurs des comptes de l'Union suisse des propriétaires d'embranchements et de wagons de particuliers, nous avons reçu le mandat d'examiner les comptes annuels 1968 de l'UIP, 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 1968 présentent aux recettes un montant de Fr. 12.954,45 et aux dépenses un montant de Fr. 16.797,55. Il en résulte un excédent de dépenses de Fr. 3.843,10 qui a diminué la fortune de Fr. 7.464,10 de l'année précédente à Fr. 3.621.— au 31 décembre 1968.

Ce dernier montant, ainsi que le crédit avancé de Fr. 2.534,50 par la maison Fert & Cie figurant au bilan, ont été justifiés par le livret de dépôt no 90459 de la Banque Populaire Suisse à Genève par un boni de Fr. 6.155,50

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.

Bâle/Genève, le 6 mai 1969.

Les contrôleurs:
signé: Studer
signé: Hegi

Bilanz

	1967		1968	
	Activa	Passiva	Activa	Passiva
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Guthaben auf Sparheft Nr. 90459 bei der Schweiz. Volksbank, Genf	12.694.05		6.155.50	
Vorschuss Fert & Cie		5.229.95		2.534.50
Vermögen am 31.12.66				
Ausgabenüberschuss am 31.12.1967				
Vermögen am 31.12.1967		7.464.10	7.464.10	
Ausgabenüberschuss am 31.12.68 . . .			3.843.10	
Vermögen am 31.12.68				3.621.—
	12.694.05	12.694.05	6.155.50	6.155.50

E.-J. FERT, Quästor

Anlage II

Revisorenbericht

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer ist uns auch die Jahresrechnung 1968 der U.I.P. zur Prüfung vorgelegt worden. Wir erstatten Ihnen hiermit

BERICHT

Sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten im ordnungsgemäss geführten Kassabuch haben wir auf Grund der Belege kontrolliert und die Belege selbst, soweit möglich, einer materiellen Prüfung unterzogen.

Die Rechnung für das Jahr 1968 ergibt Einnahmen von Fr. 12.954,45 und Ausgaben von Fr. 16.797,55. Infolge des Ausgabenüberschusses von Fr. 3.843,10 reduziert sich das Vermögen von Fr. 7.464,10 per Ende des Vorjahres auf Fr. 3.621.— per 31. Dezember 1968.

Dieser Betrag zuzüglich des in der Bilanz aufgeführten Kreditvorschusses der Firma Fert & Cie. von Fr. 2.534,50 werden im Livret de Dépôt No. 90459 der Banque Populaire Suisse, Genève, mit einem Guthaben von Fr. 6.155,50 ausgewiesen.

Wir beantragen daher Genehmigung der Jahresrechnung 1968 unter Déchargeerteilung an den Kassier.

Basel/Genève, den 6. Mai 1969

Die Revisoren
gez.: Studer
gez.: Hegi

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, Blomfield Street, London E.C.2

Hollande

Algemene Verladere- 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, Blomfield Street, London E.C.2

Holland

Algemene Verladere- 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

ORGANES DE L'UIP:

COMITÉ DIRECTEUR

M. Ricardo de Garnica, Président
M. Helmut Metzger, Vice-président
M. Joseph Lemin, Vice-Président
M. Eugène-Jean Fert, Secrétaire
M. Christian Courau
M. Lucien Devies
M. J.M.B. Gotch
M. A. Greebe
M. Herbert Henriksson
M. Paul Hoffmann
M. Marco Rassini

COMITÉ DE GÉRANCE

M. R. de Garnica, Président
M. J. Lemin, Vice-président
M. H. Metzger, Vice-président
M. E.-J. Fert, Secrétaire
M. Chr. Schlegel, Membre

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

Groupe supérieur de liaison UIC/UIP:

M. de GARNICA (Espagne)
M. HOFFMANN (Allemagne)
M. DEVIES (France)
M. RASSINI (Italie)

SECRETARIAT GENERAL

E.-J. Fert
2, rue Fendt
1211 Genève 1

Adresse télégraphique:
Genefert Genève

Téléphone: 34 88 00

Télex:
22139 a-fert ch