

UIP

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

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

Rapport de gestion pour 1969

Geschäftsbericht für 1969

ORGANE DER UIP:

DIREKTIONSKOMITEE

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

1969

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:

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

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 1969

Geschäftsbericht für 1969

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 1969

I. INTRODUCTION

Dans un climat de concurrence accrue entre les différents modes de transport, l'activité des wagons privés, soutenue par une expansion générale de l'économie européenne, a été satisfaisante pendant l'année 1969. Les résultats enregistrés sont cependant très diversifiés suivant les secteurs.

Les programmes de modernisation des parcs se sont poursuivis comme prévu dans tous les pays.

La collaboration entre les instances de l'UIP et celles de l'UIC a été bonne. Il en a été de même avec les divers organismes internationaux dans lesquels l'UIP a renforcé sa position.

Notre Union continue à suivre de très près l'évolution du transport des marchandises par fer et poursuit son oeuvre d'harmonisation des réglementations européennes et d'études de diminution des prix du transport en wagons de particuliers.

II. ACTIVITÉS DE L'UIP

Dans le cadre du programme approuvé par les précédentes assemblées générales, votre comité a poursuivi ses travaux pour la recherche de solutions aux problèmes qui sont posés par l'exploitation des wagons privés.

Dûment préparées par les travaux des commissions restreintes de travail, formées à cet effet, deux réunions importantes ont marqué l'activité de l'année 1969:

- A. Une réunion d'une délégation de l'UIP avec le secrétariat général de l'UIC, tenue à Paris le 24 septembre 1969.
- B. Une séance du Groupe de travail commun UIC/UIP, tenue à Alicante, du 18 au 20 novembre 1969.
- A. Réunion d'une délégation de l'UIP avec le secrétariat général de l'UIC.

Par une lettre du 17 mai 1968 dont nous avons rendu compte l'an dernier, l'UIP avait fait connaître à l'UIC son point de vue sur le projet d'adoption de l'attelage automatique, élaboré par l'UIC. Examinée par

Geschäftsbericht für 1969

I. VORWORT

In einem Klima verschärften Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Transportarten war die Tätigkeit der Privatgüterwagen — gefördert durch eine allgemeine Expansion der europäischen Wirtschaft — während des Jahres 1969 zufriedenstellend. Die verzeichneten Ergebnisse sind jedoch je nach Sektor sehr unterschiedlich.

Die Programme zur Modernisierung des Wagenparks wurden wie vorgesehen in allen Ländern weitergeführt.

Die Zusammenarbeit zwischen den Instanzen der UIP und denen der UIC war gut. Das gleiche gilt für die verschiedenen internationalen Organismen, wobei gesagt werden kann, dass die UIP ihre Stellung in ihnen verstärkt hat.

Unsere Union verfolgt weiterhin mit grosser Aufmerksamkeit die Entwicklung des Gütertransports auf dem Schienenweg und setzt ihre Arbeit der Harmonisierung der europäischen Regelungen und ihre Untersuchungen hinsichtlich Preissenkungen für den Warentransport in Privatgüterwagen.

II. TÄTIGKEIT DER UIP

Im Rahmen des von den vorangegangenen Jahreshauptversammlungen angenommenen Programms hat Ihr Direktionskomitee weiterhin daran gearbeitet, Lösungen für die Problem zu finden, die mit der Nutzung von Privatgüterwagen verbunden sind.

Die Tätigkeit des Jahres 1969 wurde insbesondere durch zwei wichtige Tagungen geprägt, die durch die Arbeiten der zu diesem Zweck gebildeten verkleinerten Arbeitsausschüsse gebührend vorbereitet worden waren:

- A. Eine am 24. September 1969 in Paris abgehaltene Zusammenkunft einer Delegation der UIP mit dem Generalsekretariat der UIC.
- B. Eine Tagung der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP, die vom 18. bis 20. November 1969 in Alicante stattfand.
- A. Zusammenkunft einer Delegation der UIP mit dem Generalsekretariat der UIC.

Durch ihren Brief von 17. Mai 1968 — über den wir im vorigen Jahr Rechenschaft gegeben haben — hatte die UIP der UIC ihre Ansichten zu dem von der UIC ausgearbeiteten Projekt der Annahme

le Comité de gérance de l'UIC, cette note a fait l'objet d'une réponse adressée à l'UIP en date du 21 mars 1969 qui mentionnait que dans le cadre du calendrier prévu 1976-1980:

- a) l'UIC avait, conformément au vœu exprimé par l'UIP, renoncé à l'attelage automatique de simple traction prévu à titre d'intermédiaire dans le programme;
- b) une solution serait trouvée pour permettre l'utilisation en service de wagons à deux essieux jugés toujours indispensables pour les usagers;
- c) selon l'avis de l'UIC, le projet aurait pour effet d'accélérer la rotation des wagons privés, de créer des économies et d'augmenter ainsi la compétitivité du chemin de fer. Aucun chiffre ne pouvant cependant être avancé pour caractériser ces avantages;
- d) les administrations estiment que les frais de transformation des wagons existants devraient par application de la règle de l'intérêt commun être financés par les titulaires comme les administrations se proposent de le faire pour leurs propres wagons;
- e) elle n'est pas d'avis d'octroyer une redevance supplémentaire aux wagons neufs malgré leur coût de construction plus élevé, étant donné l'économie de rentabilité que l'UIC prétend pouvoir en obtenir;
- f) l'UIC est d'accord, enfin, pour faire part de la position de l'UIP à la Conférence des Ministres des Transports Européens dont l'accord est sollicité pour mettre en route le programme.

Cette lettre réponse de l'UIC a été à son tour examinée par le Comité Directeur de l'UIP et sa commission restreinte de l'attelage automatique. Il a été décidé de reprendre contact avec le secrétariat général de l'UIC pour affirmer, une fois de plus, les positions de l'UIP en matière de financement des frais de transformation et de modification de la redevance et faire des suggestions sur le calendrier.

C'est ainsi que s'est tenue à Paris, le 24 septembre 1969, une réunion sur le problème particulier de l'attelage automatique. L'UIP y a maintenu sa position de prise en charge par les administrations des frais de transformation des matériels existants au moment de l'obligation du montage justifiée notamment par l'absence de preuves fournies des avantages que l'UIC déclare

der automatischen Kupplung übermittelt. Diese vom geschäftsführenden Ausschuss der UIC geprüfte Note bildete den Gegenstand einer der UIP mit Datum vom 21. März 1969 zugestellten Antwort in der festgestellt wurde, dass im Rahmen des vorgesehenen Zeitplans 1976 bis 1980:

- a) die UIC gemäss dem von der UIP ausgedrückten Wunsch auf die einfache automatische Zugkupplung verzichtet habe, die als Zwischenlösung im Programm vorgesehen war;
- b) eine Lösung gefunden werden würde, um die Verwendung von Güterwagen mit zwei Achsen zu ermöglichen, die weiterhin als unentbehrlich für die Benutzer angesehen werden;
- c) das Projekt nach Meinung der UIC die Wirkung hätte, den Umlauf der Privatgüterwagen zu beschleunigen, Einsparungen zu ermöglichen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn zu verbessern; es konnten indes keine Zahlen zur Veranschaulichung dieser Vorteile angeführt werden;
- d) die Verwaltungen der Meinung seien, dass die Kosten der Abänderung der vorhandenen Güterwagen gemäss der Regel des Gemeininteresses von den Einstellern selbst aufgebracht werden müssten, wie die Verwaltungen es auch für ihre eigenen Güterwagen zu tun beabsichtigen;
- e) sie es nicht für angebracht halte, eine zusätzliche Rückvergütung für neue Güterwagen zu gewähren – trotz ihrer höheren Herstellungskosten –, und zwar auf Grund der besseren Rentabilität, die sich nach Meinung der UIC mit Ihnen erreichen lässt;
- f) die UIC schliesslich einverstanden sei, die Stellungnahme der UIP der Konferenz der europäischen Transportminister zu übermitteln, deren Zustimmung erbeten wird, um das Programm in Angriff zu nehmen.

Dieser Antwortbrief der UIC wurde seinerseits vom Direktionskomitee der UIP und ihrem verkleinerten Arbeitsausschuss für die automatische Kupplung geprüft. Es wurde beschlossen, mit dem Generalsekretariat der UIC erneut Verbindung aufzunehmen, um noch einmal die Auffassungen der UIP hinsichtlich der Finanzierung der Abänderungskosten und der Änderung der Rückvergütung zu bekräftigen und Vorschläge in bezug auf den Zeitplan zu machen.

So kam es am 24. September 1969 in Paris zu einer Zusammenkunft, die dem besonderen Problem der automatischen Kupplung gewidmet war. Die UIP verharrte dort bei ihrer Auffassung, wonach die Kosten der Abänderung des vorhandenen Materials zum Zeitpunkt der Montageverpflichtung von den Verwaltungen übernommen werden sollten, eine

être apportées par le système, a proposé que les dates d'introduction soient reportées à 1980 pour le trafic international et les années suivantes pour le trafic intérieur et a déclaré qu'elle faisait part de ce point de vue à la Conférence des Ministres des Transports (C.E.M.T.), comme il en avait été convenu avec l'UIC.

L'UIC pour sa part a confirmé son accord pour appuyer l'intervention de l'UIP auprès de la C.E.M.T. et a pris acte des positions de l'UIP. Elle a déclaré que des mesures spéciales étaient envisagées pour une durée de temps raisonnable, permettant d'équiper les trains-blocs avec seulement les deux wagons encadrants mais que dans l'état actuel des choses, elle ne pouvait envisager de modifier elle-même le calendrier prévu 1976-1980. Elle reconnaissait, cependant, que des solutions devront être recherchées aux problèmes des wagons de particuliers existants, après avoir défini les qualités et quantités des wagons qui devront en toute hypothèse être équipés.

A l'issue de cette réunion, la commission spéciale de l'UIP et le Comité Directeur, réuni à Munich le 4 décembre 1969, ont décidé de faire connaître par lettre tant à l'UIC qu'à la C.E.M.T. la position inchangée de l'UIP en matière de financement, tout en développant sa suggestion de modification de calendrier, afin de ramener au strict minimum possible, sinon à supprimer complètement le problème des frais de transformation des matériels existants, en reportant à 1980 le montage pour le trafic international et à 1984 au plus tôt, les matériels pour trafic intérieur, suivant arrangements à prendre avec les administrations nationales.

Ces points de vue ont été exposés dans une lettre au Secrétaire Général de l'UIC en date du 9 décembre 1969 dont copie a été adressée en même temps au Secrétaire Général de la Conférence des Ministres des Transports. Conformément à ses engagements, l'UIC a adressé à cette même Conférence, le 24 décembre 1969, une note l'informant des échanges de vues avec l'UIP et après avoir mentionné que l'ensemble du problème donnait lieu à études communes avec l'UIP, elle a exprimé le souhait que les ministres prennent à l'égard du matériel roulant des particuliers la même attitude qu'à l'égard des problèmes propres au matériel roulant des réseaux.

Il est prévu que la Conférence Européenne des Ministres des Transports prenne une décision sur l'adoption du système dans le courant de l'année 1970.

Forderung, die vor allem durch das Fehlen von Beweisen für die Vorteile gerechtfertigt wird, die gemäss den Behauptungen der UIC mit dem vorgeschlagenen System verknüpft sind, dass der Einführungszeitpunkt für den internationalen Verkehr auf 1980 und für den Inlandsverkehr auf die nachfolgenden Jahre verschoben werden sollte, und erklärte ferner, dass sie diese Ansicht der Konferenz der europäischen Transportminister mitteilen würde, wie mit der UIC vereinbart worden war.

Die UIC bestätigte ihrerseits ihr Einverständnis, die Intervention der UIP auf der Konferenz der europäischen Transportminister zu unterstützen, und nahm die Auffassungen der UIP zu Protokoll. Sie erklärte, dass für eine angemessene Zeitspanne Sondermassnahmen vorgesehen seien, die es ermöglichen würden, die geschlossenen Züge mit lediglich den beiden einfassenden Wagen auszurüsten, aber dass sie beim gegenwärtigen Stand der Dinge nicht erwägen könne, den vorgesehenen Zeitplan 1976 bis 1980 selbst abzuändern. Sie erkannte indessen an, dass Lösungen für die Probleme der vorhandenen Privatgüterwagen gesucht werden müssten, nachdem zuvor die Eigenschaften und Mengen der Güterwagen definiert worden sind, die unter jeder Voraussetzung ausgerüstet werden müssten.

Im Anschluss an diese Zusammenkunft beschlossen der Sonderausschuss der UIP und das Direktionskomitee, das am 4. Dezember 1969 in München zusammentrat, sowohl die UIC wie auch die Konferenz der europäischen Verkehrsminister brieflich von der unveränderten Auffassung der UIP hinsichtlich der Finanzierung in Kenntnis zu setzen und gleichzeitig ihren Vorschlag auf Abwandlung des Zeitplans darzulegen, der darauf abzielt, das Problem der Kosten der Abänderung des vorhandenen Materials in seiner Bedeutung weitgehend zu verringern oder gar ganz zu beseitigen, indem die Montage für den internationalen Verkehr auf 1980 und diejenige für den Inlandsverkehr entsprechend den mit den Eisenbahnverwaltungen der einzelnen Länder zu treffenden Vereinbarungen auf frühestens 1984 verschoben wird.

Diese Gesichtspunkte wurden in einem an den Generalsekretär der UIC gerichteten Brief vom 9. Dezember 1969 dargelegt; eine Durchschrift dieses Briefes wurde gleichzeitig dem Generalsekretär der Konferenz der Transportminister zugeschickt. Entsprechend ihren Verpflichtungen richtete die UIC am 24. Dezember 1969 an diese gleiche Konferenz ein Memorandum, in dem sie diese von dem Meinungsaustausch mit der UIP in Kenntnis setzte und – nach der Erwähnung, dass die Gesamtheit des Problems zu gemeinsamen Untersuchungen mit der UIP Anlass gegeben hat – den Wunsch äusserte, die Minister sollten hinsichtlich des rollenden Materials von Privaten die gleiche Haltung einnehmen wie hinsichtlich der Probleme, die mit dem rollenden Material der Eisenbahnnetze zusammenhängen.

Es ist vorgesehen, dass die Konferenz der europäischen Transportminister im Laufe des Jahres 1970 eine Entscheidung über die Annahme des Systems trifft.

B. Séance du Groupe de travail commun UIC/UIP, à Alicante.

L'UIC était représentée par les délégations des chemins de fer Français (Présidents), Suisses, Allemands, Italiens, Néerlandais, Espagnols et Belges.

Les décisions suivantes y ont été prises:

- L'indemnité pour privation de jouissance (art. 66 de l'Aide-Mémoire) a été portée à partir du 1er janvier 1970 de 5 francs-or à 7 francs-or pour les wagons modernes à boggies et assimilés (wagons à 4 essieux indépendants, wagons porte-autos à 3 essieux) comme proposé par la réunion de Hanovre en 1968.
- Le Groupe commun est d'accord pour demander la modification de l'article 12 du RIP en vue d'harmoniser le taux de l'indemnité de dépassement de délais de livraison sur celui de l'indemnité de privation de jouissance et a préparé le texte correspondant.
- La valeur servant de base de calcul de l'indemnité payée lorsque le wagon est perdu ou déclaré irréparable (art. 70 de l'Aide-Mémoire) est portée à partir du 1er janvier 1970 de 50.000 à 60.000 francs-or.

La controverse reste ouverte entre l'UIC et l'UIP sur la formule définitive à adopter pour ce calcul, l'UIP demandant l'abandon du principe de plafonnement et l'UIC déclarant se réserver de lier cet abandon avec une nouvelle échelle des taux de dépréciation.

- L'accord chemin de fer / titulaire (art. 76 de l'Aide-Mémoire) sera réétudié sur les bases proposées par le groupe restreint de juristes de l'UIP dont le rapport a été adopté. L'étude vise:
 - a) à définir la portée de l'accord et l'interprétation,
 - b) à commenter les cas couverts par l'accord,
 - c) à indiquer selon quelles dispositions et selon quelle procédure sont traités les cas non couverts par l'accord,
 - d) les problèmes posés par la couverture pour les biens propres du titulaire,
 - e) l'examen de la possibilité d'extension de l'accord aux cas non couverts.

B. Tagung der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP in Alicante

Die UIC war durch Delegationen der französischen Eisenbahnen (Präsidenten) sowie der schweizerischen, deutschen, italienischen, niederländischen, spanischen und belgischen Eisenbahnen vertreten.

Es wurden folgende Beschlüsse gefasst:

- Die Entschädigung für Nutzungsausfall (Art. 66 des Merkbuchs) für moderne Drehgestellgüterwagen und ähnliche Wagen (Güterwagen mit vier unabhängigen Achsen, Autotransportwagen mit drei Achsen) wird mit Wirkung vom 1. Januar 1970 von 5 Goldfranken auf 7 Goldfranken erhöht, wie von der Hannoverschen Tagung im Jahre 1968 vorgeschlagen.
- Die gemeinsame Arbeitsgruppe stimmt darin überein, die Abänderung des Artikels 12 des RIP zu fordern, und zwar in dem Sinne, den Entschädigungssatz bei Ueberschreitung der Lieferfrist mit demjenigen für Nutzungsausfall in Einklang zu bringen; ein entsprechender Text wurde ausgearbeitet.
- Die Berechnungsgrundlage für die Entschädigung, die gezahlt wird, wenn ein Wagen verloren geht oder für nicht reparierbar erklärt wird (Art. 70 des Merkbuchs) wird mit Wirkung vom 1. Januar 1970 von 50 000 auf 60 000 Goldfranken erhöht.

Nicht überbrückt wurde die Meinungsverschiedenheit zwischen UIC und UIP hinsichtlich der für diese Berechnung anzuwendenden endgültigen Formel; während die UIP die Aufgabe des Prinzips der Höchstbegrenzung fordert, behält sich die UIC das Recht vor, diese Aufgabe mit einer neuen Skala der Wertminderungssätze zu verbinden.

- Der Einstellervertrag (Art. 76 des Merkbuchs) wird erneut überprüft, und zwar auf der von der verkleinerten Juristengruppe der UIP — deren Bericht angenommen wurde — vorgeschlagenen Grundlage. Die Untersuchung zielt darauf ab,
 - a) den Geltungsbereich und die Auslegung der Vereinbarung zu definieren,
 - b) die durch die Vereinbarung erfassten Fälle zu kommentieren,
 - c) anzugeben, nach welchen Bestimmungen und welchen Verfahren die nicht durch die Vereinbarung erfassten Fälle behandelt werden,
 - d) die Probleme zu behandeln, die sich aus der Deckung für das Eigentum des Einstellers ergeben,
 - e) die Möglichkeit zu prüfen, die Vereinbarung auf die nicht erfassten Fälle auszudehnen.

Une réunion du groupe de travail restreint devait préparer un document de base dans le courant du premier trimestre de 1970.

- Les engagements demandés par l'UIP à titre de garantie pour les investissements en wagons privés n'ont pu être obtenus que partiellement. Quoique les délégations UIC aient déclaré "qu'aucun chemin de fer n'a l'intention et n'a pas intérêt d'entrer en concurrence avec ses propres titulaires, lorsque le secteur privé est en mesure de répondre qualitativement et quantitativement aux besoins d'un secteur déterminé du marché des transports", ce dont l'UIP a pris note avec satisfaction.

Aucune décision n'a été prise sur le principe de la garantie d'une exploitation compatible avec l'amortissement du capital investi, l'avis de l'UIC étant de ramener ce problème au cadre national.

Le groupe de travail UIP fera de nouvelles suggestions.

- Le projet de modification des conditions techniques de construction pour les réservoirs destinés au transport de liquides, présentant le caractère de matières dangereuses, fera l'objet d'une mise au point de l'UIP qui devait être communiquée à l'UIC à fin 1969 (fiche UIC 573).
- Les travaux sur l'étude des possibilités d'harmonisation des règles d'entretien des wagons privés seront poursuivis par un groupe de travail restreint, en vue de rechercher la possibilité de règles communes pour certains types de matériel.
- En vue de préparer les modalités de l'introduction de l'attelage automatique dans le parc de wagons privés, il sera préparé un questionnaire cadre qui définira les wagons à équiper aux différents stades du programme.

La réunion 1970 du Groupe de Travail Commun UIC/UIP a été décidée à fin septembre en Italie.

Mise à jour du RID - Harmonisation des règlements RID/ADR

Le Comité des transports intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe et l'Office des Transports Internationaux ont décidé de constituer un groupe de travail des transports de marchandises dangereuses en vue d'étudier la modernisation et l'harmonisation de la

Eine Tagung der verkleinerten Arbeitsgruppe sollte im Laufe des ersten Trimesters des Jahres 1970 ein grundlegendes Dokument ausarbeiten.

- Die von der UIP als Sicherheit für die Investitionen in Privatgüterwagen geforderten Verpflichtungen konnten nur teilweise erreicht werden. Allerdings gaben die UIC-Delegationen die Erklärung ab, "dass keine Eisenbahn die Absicht und ein Interesse daran hat, ihren eigenen Einstellern Konkurrenz zu machen, wenn der Privatsektor in der Lage ist, den Bedürfnissen eines bestimmten Sektors des Transportmarktes qualitativ und quantitativ zu entsprechen"; die UIP hat dies mit Befriedigung zur Kenntnis genommen.

Es wurde keinerlei Entscheidung getroffen in bezug auf das Prinzip einer wirtschaftlichen Nutzung, die mit der Amortisierung des investierten Kapitals vereinbar ist, da dieses Problem nach Meinung der UIC auf Länderebene geregelt werden sollte.

Die UIP-Arbeitsgruppe wird neue Vorschläge unterbreiten.

- Der Entwurf zur Abänderung der technischen Konstruktionsbedingungen für Behälter zum Transport von Flüssigkeiten, die ihrem Wesen nach den gefährlichen Stoffen zuzurechnen sind, wird Gegenstand einer Berichtigung bilden, die der UIC gegen Ende 1969 übermittelt werden sollte (UIC-Blatt 573).
- Die Arbeiten zur Untersuchung der Möglichkeiten einer Harmonisierung der Wartungsvorschriften für Privatgüterwagen werden von einer verkleinerten Arbeitsgruppe im Hinblick darauf fortgesetzt, die Möglichkeit allgemeingültiger Regeln für bestimmte Materialarten zu untersuchen.
- Zur Vorbereitung der Bestimmungen hinsichtlich der Einführung der automatischen Kupplung in den Park der privaten Güterwagen wird ein Rahmenfragebogen ausgearbeitet, der die in den verschiedenen Stadien des Programms auszurüstenden Güterwagen festlegen wird.

Es wurde beschlossen, die Zusammenkunft 1970 der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP Ende September in Italien abzuhalten.

Ueberarbeitung des RID – Harmonisierung der Regelungen RID/ADR

Der Ausschuss für Binnentransport der Wirtschaftskommission für Europa und das Zentralamt für internationale Transporte haben beschlossen, eine Arbeitsgruppe für Fragen des Transports gefährlicher Güter zu bilden, um die Modernisierung und Harmonisierung der

réglementation RID/ADR et la mise en forme d'un document unique intéressant les transports par fer et par route. L'UIP a été invitée à participer aux travaux de groupe de travail. Elle a constitué elle-même un groupe de spécialistes qui ont dressé un projet de règlement pour présentation à la première réunion du groupe à Genève le 23 février 1970.

Les travaux de révision prendront vraisemblablement trois ans. Les assemblées de l'UIP seront tenues au courant de leur avancement.

III. VIE INTERNE DE L'UIP

L'assemblée générale 1969 s'est tenue à Vienne le 6 juin 1969.

La réception organisée par l'association autrichienne a été remarquablement amicale et brillante.

L'excursion effectuée par autocar et funiculaire à Maria Zell et le déjeuner qui a réuni une nombreuse assistance ont été, malgré des conditions atmosphériques défavorables, une complète réussite et se sont déroulés dans une ambiance particulièrement sympathique.

Après les souhaits de bienvenue exprimés par Monsieur le Dr Mayerhoffer, Président du VPI (Verband der Privatgüterwagen-Interessenten), Vienne, le Président, Monsieur de Garnica, a remercié Monsieur le Dr Ludwig Weiss, Ministre des Transports et Monsieur Karl Kalz, Directeur général des chemins de fer autrichiens, de l'honneur qu'ils faisaient à l'UIP, tant par leur présence que par les communications qu'ils avaient acceptées de faire à l'Assemblée.

Monsieur le Bundesminister Dr Ludwig Weiss a fait un exposé très objectif sur la situation et l'avenir des chemins de fer autrichiens dans le contexte européen.

Monsieur le Hofrat Karl Kalz a développé ensuite les thèmes d'une communication sur l'avenir du trafic ferroviaire marchandises, en soulignant que, malgré la concurrence des transports par route et oléoducs, ce trafic continue à être l'épine dorsale de l'activité du chemin de fer. Après avoir souligné l'importance des mouvements entre embranchements particuliers et de l'utilisation des wagons privés, il a esquissé les grandes lignes des modifications à apporter aux méthodes de gestion du chemin de fer pour leur permettre d'arriver à des transports plus rationnels et plus rapides.

Très longuement applaudies pour ces exposés remarquables, les deux éminentes personnalités ont été vivement remerciées au nom de l'Assemblée par le Président.

Le Président de Garnica a ensuite fait ressortir dans son allocution l'importance de la collaboration que l'UIP a réussi à établir à tous les niveaux avec les instances de l'UIC et les conséquences que l'on peut en attendre pour le développement des activités

Regelungen RID/ADR, sowie die Gestaltung eines einzigen Dokuments für den Schienen- und den Strassentransport zu untersuchen. Die UIP wurde eingeladen, an den Arbeiten der Arbeitsgruppe teilzunehmen. Sie hat selbst eine Gruppe von Fachleuten eingesetzt, die einen Regelungsentwurf ausgearbeitet hat, der bei der ersten Zusammenkunft der Arbeitsgruppe am 23. Februar 1970 in Genf vorgelegt wurde.

Die Revisionsarbeiten werden voraussichtlich drei Jahre in Anspruch nehmen. Die Versammlungen der UIP werden über ihr Fortschreiten auf dem laufenden gehalten werden.

III. VERBANDSLEBEN DER UIP

Die Generalversammlung 1969 wurde am 6. Juni 1969 in Wien abgehalten.

Der vom österreichischen Verband organisierte Empfang war bemerkenswert freundschaftlich und glanzvoll.

Der mit Reiseomnibus und Drahtseilbahn nach Maria Zell unternommene Ausflug, sowie das Mittagessen, das eine grosse Zahl Teilnehmer vereinigte, waren trotz der ungünstigen Witterungsbedingungen ein voller Erfolg und verliefen in einer besonders angenehmen Stimmung.

Nach den von Herrn Dr. Mayerhoffer, Präsident des VPI (Verband der Privatgüterwagen-Interessenten), überbrachten Willkommensgrüssen, dankte der Präsident, Herr de Garnica, den Herren Dr. Ludwig Weiss, Transportminister, und Karl Kalz, Generaldirektor der österreichischen Eisenbahn, für die Ehre, die sie der UIP durch ihre Anwesenheit, sowie durch ihre Bereitwilligkeit, vor der Versammlung einen Vortrag zu halten, erwiesen haben.

Bundesminister Dr. Ludwig Weiss gab eine sehr objektive Darstellung der Lage und der Zukunft der österreichischen Eisenbahn im europäischen Gesamtrahmen.

Anschliessend entwickelte Hofrat Karl Kalz die Themen einer Mitteilung über die Zukunft des schienengebundenen Warenverkehrs, wobei er hervorhob, dass dieser Verkehr trotz der Konkurrenz des Strassentransports und der Ölleitungen nach wie vor das Rückgrat der Tätigkeit der Eisenbahn bildet. Nachdem er die Wichtigkeit der Bewegungen zwischen privaten Gleisanschlüssen und der Verwendung von Privatgüterwagen unterstrichen hatte, skizzierte er in grossen Zügen die Änderungen, die an den Verwaltungsmethoden der Eisenbahn vorzunehmen sind, um es ihr zu ermöglichen, den Transport schneller und rationeller zu gestalten.

Der Präsident dankte den beiden bedeutenden Persönlichkeiten im Namen der Versammlung für ihre bemerkenswerten Ausführungen, die mit langanhaltendem Beifall aufgenommen worden waren.

Danach hob Präsident de Garnica in seiner Ansprache die Wichtigkeit der Zusammenarbeit hervor, die die UIP auf allen Ebenen mit den Instanzen der UIC geschaffen hat, sowie die Konsequenzen, die man als Folge dieser Zusammenarbeit für die Entwicklung des Schienenverkehrs erwarten kann. Er gab ferner einen Ueberblick über die wichtigsten Fragen, die für die UIP auf der Tagesordnung stehen, und

ferroviaires. Il a fait ensuite un exposé sur les principales questions à l'ordre du jour de l'UIP, en rappelant notamment la position constante de notre organisation vis-à-vis du programme de montage de l'attelage automatique.

L'Assemblée a ensuite approuvé le rapport de gestion et les comptes pour 1968 et 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 leurs représentants au Comité Directeur pour la période 1969-1970:

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

L'Assemblée a exprimé à cette occasion ses regrets pour la retraite de Monsieur Herbert Henriksson et lui a adressé avec ses remerciements ses vœux d'heureuse santé. Elle a souhaité la bienvenue à Monsieur Carl-Eric Nilsson, nouveau représentant de la Suède.

Le Comité de Gérance de l'UIP a été reconduit dans sa formation.

Monsieur Walter Kesselring, ancien Secrétaire de l'UIP, a exposé ensuite dans une allocution en prélude à l'anniversaire des 20 ans d'existence de l'UIP qui échoit en avril 1970, les conditions de sa formation et les principales tâches accomplies par l'Union. Il a été vivement applaudi.

Au cours de l'année 1969, le Comité Directeur s'est réuni à Bruxelles le 30 janvier, à Vienne à l'occasion de l'assemblée générale le 6 juin et à Munich le 4 décembre.

Le Groupe de Travail Commun UIC/UIP s'est réuni à Alicante du 18 au 20 novembre 1969 pour discuter des questions qui sont évoquées dans la deuxième partie de notre rapport. D'autre part, un groupe de travail restreint UIC/UIP a tenu une séance les 22 et 23 octobre 1969 à Milan.

Les commissions spéciales de l'UIP se sont réunies à Paris les 23 et 24 septembre et 9 octobre 1969 et à Zurich le 26 septembre 1969 pour préparer les travaux du Groupe de Travail Commun.

Une délégation de l'UIP s'est réunie le 24 septembre 1969 à Paris avec le secrétariat général de l'UIC pour rechercher des accords sur les problèmes dont nous vous avons entretenus également dans la deuxième partie du présent rapport.

Le président:
signé: R. de GARNICA

Pour le Comité Directeur:

Le Secrétaire:
signé: E.-J. FERT

erinnerte insbesondere um die gleichbleibende Auffassung unserer Organisation hinsichtlich des Programms der Montage der automatischen Kupplung.

Die Versammlung billigte anschliessend den Geschäftsbericht und die Jahresabrechnung für 1968 und erteilte den Organen der UIP Entlastung.

Das Mandat der Rechnungsprüfer wurde für ein weiteres Jahr den Kontrolleuren des Schweizer Verbandes übertragen.

Die nationalen Verbände haben ihre Vertreter im Direktionskomitee für die Periode 1969-1970 bezeichnet:

Belgien	Herr Joseph Lemin	Marokko	Herr Christian Courau
Deutschland	Herr Paul F. Hoffmann	Oesterreich	Herr Helmut Metzger
Frankreich	Herr Lucien Devies	Schweden	Herr Carl-Erik Nilsson
Grossbritannien	Herr J.M.B. Gotch	Schweiz	Herr Eugène-Jean Fert
Holland	Herr A. Greebe	Spanien	Herr Ricardo de Garnica
Italien	Herr Marco Rassini		

Herr Henriksson zieht sich vom Komitee zurück und die Versammlung bedauert sehr diesen Entschluss. Sie dankt ihm für seine Tätigkeit und wünscht ihm das Allerbeste. Herr Carl-Erik Nilsson ist sein Nachfolger; er wird herzlich willkommen geheissen.

Der geschäftsführende Ausschuss der UIP wurde in seiner Zusammensetzung bestätigt.

Herr Walter Kesselring, früherer Sekretär der UIP, schilderte danach in einer Ansprache die Entstehungsgeschichte der UIP und die wichtigsten von der Union erfüllten Aufgaben und lenkte damit das Augenmerk auf den Jahrestag ihres zwanzigjährigen Bestehens, den die UIP im April 1970 begehen kann. Seine Ausführungen fanden lebhaften Beifall.

Im Laufe des Jahres 1969 trat das Direktionskomitee am 30. Januar in Brüssel, am 6. Juni anlässlich der Jahresversammlung in Wien und am 4. Dezember in München zusammen.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP hielt vom 18. bis 20. November 1969 in Alicante eine Tagung ab, um die im zweiten Teil unseres Berichts aufgeführten Fragen zu behandeln. Ausserdem vereinigte sich eine verkleinerte Arbeitsgruppe UIC/UIP am 22. und 23. Oktober 1969 in Mailand.

Die Sonderausschüsse der UIP tagten am 23. und 24. September und am 9. Oktober 1969 in Paris sowie am 26. September 1969 in Zürich, um die Arbeiten der gemeinsamen Arbeitsgruppe vorzubereiten.

Eine Delegation der UIP hatte am 24. September 1969 in Paris eine Zusammenkunft mit dem Generalsekretariat der UIC, um Einigungen hinsichtlich der Probleme anzustreben, die Sie ebenfalls im zweiten Teil des vorliegenden Berichts dargestellt finden.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident
gez. R. de Garnica

Der Sekretär
gez. E.-J. Fert

Comptes annuels

Annexe I

RECETTES	1968		1969	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
COTISATIONS				
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm . . .		770.—		764.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Soleure		590.—		590.—
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Hamburg		2.624.—		2.552.—
Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie, La Haye		602.—		602.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Vienne		716.—		728.—
Fédération des Industries Belges, Bruxelles . . .		592.—		448.—
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano .		818.—		818.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		998.—		872.—
Société Lomatfer, Bruxelles		280.—		280.—
Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca		524.—		536.—
Association of Private Railway Wagon Owners, London		854.—		878.—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		3.356.85		3.380.—
		12.724.85		12.448.—
Intérêts sur livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Genève		229.40		118.15
 DÉPENSES				
Honoraires et jetons de présence	7.077.25		9.619.20	
Frais d'interprètes	1.902.—		3.402.—	
Frais de bureau et d'imprimerie	7.363.40		3.418.50	
Ports, téléphone, frais de banque	225.90		566.20	
Divers	227.—			
Excédent de dépenses		3.843.10		4.439.75
	16.797.55	16.797.55	17.005.90	17.005.90

Jahresrechnung

Anlage I

EINNAHMEN

BEITRÄGE

	1968		1969	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm . . .		770.—		764.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, <u>Solothurn</u>		590.—		590.—
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Hamburg		2.624.—		2.552.—
Algemene Verladere- en Eigen Vervoerders Organisatie, den Haag		602.—		602.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien		716.—		728.—
Fédération des Industries Belges, Brüssel		592.—		448.—
Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano		818.—		818.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		998.—		872.—
Société Lomatfer, Brüssel		280.—		280.—
Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca		524.—		536.—
Association of Private Railway Wagon Owners, London		854.—		878.—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		3.356.85		3.380.—
		12.724.85		12.448.—
Zinsgutschrift und Sparheft bei der Schweiz. Volksbank, Genf		229.60		118.15

AUSGABEN

Honorare und Sitzungsgelder	7.077.25		9.619.20	
Dolmetscherkosten	1.902.—		3.402.—	
Büro- und Druckereikosten	7.363.40		3.418.50	
Porto, Telefon, Bankspesen	225.90		566.20	
Verschiedenes	227.—			
Ausgabenüberschuss		3.843.10		4.439.75
	16.797.55	16.797.55	17.005.90	17.005.90

Bilan

	1968		1969	
	Actif	Passif	Actif	Passif
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Avoir sur le livret de dépôt N° 90459 de la Banque Populaire Suisse, Genève	6.155.50		3.260.45	
Avance Fert & Cie		2.534.50		4.079.20
Fortune au 31.12.1967 7.464.10				
Excédent de dépenses au 31.12.1968 3.843.10				
Fortune au 31.12.1968		3.621.—	3.621.—	
Excédent de dépenses au 31.12.1969			4.439.75	
Déficit au 31.12.1969				818.75
	<u>6.155.50</u>	<u>6.155.50</u>	<u>4.079.20</u>	<u>4.079.20</u>

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 mandat d'examiner les comptes annuels 1969 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 de l'année 1969 présentent aux recettes un montant de Fr. 12.566,15 et aux dépenses un montant de Fr. 17.005,90. Il en résulte un excédent de dépenses de Fr. 4.439,75 qui a réduit à néant la fortune de Fr. 3.621.— au 31.12.68 et un déficit de Fr. 818,75 au 31.12.69.

Selon le bilan, la maison Fert & Cie a avancé un crédit de Fr. 4.079,20 et, d'autre part, nous constatons dans le livret de dépôt No 90.459 de la Banque Populaire Suisse, Genève, l'existence d'un solde de Fr. 3.260,45.

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 5 mai 1970.

Les vérificateurs:
signé: Studer
signé: Hegi

Bilanz

	1968		1969	
	Activa	Passiva	Activa	Passiva
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Guthaben auf Sparheft Nr. 90459 bei der Schweiz. Volksbank, Genf	6.155.50		3.260.45	
Vorschuss Fert & Cie		2.534.50		4.079.20
Vermögen am 31.12.1967 7.464.10				
Ausgabenüberschuss am 31.12.1968 3.843.10				
Vermögen am 31.12.1968		3.621.-	3.621.-	
Ausgabenüberschuss am 31.12.1969 . .			4.439.75	
Defizit am 31.12.1969				818.75
	<u>6.155.50</u>	<u>6.155.50</u>	<u>4.079.20</u>	<u>4.079.20</u>

E.-J. FERT, Quästor

Anlage II

Revisorenbericht zu Handen der Generalversammlung der Internationalen Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer ist uns auch die Jahresrechnung 1969 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 1969 ergibt Einnahmen von Fr. 12.566,15 und Ausgaben von Fr. 17.005,90. Infolge des Ausgabenüberschusses von Fr. 4.439,75 wurde das Vermögen von Fr. 3.612,- per Ende des Vorjahres aufgebraucht und es ergibt sich ein Defizit von Fr. 818,75 in der Vermögensrechnung per 31. Dezember 1969.

Die Firma Fert & Cie. hat gemäss der Bilanz einen Kostenvorschuss von Fr. 4.079,20 geleistet. Andererseits stellten wir im Livret de Dépôt No. 90459 der Banque Populaire Suisse, Genève, eine offene Schuld von Fr. 3.260,45 fest.

Wir beantragen Genehmigung der Jahresrechnung 1969 unter Dechargeerteilung an den Kassier.

Basel/Genève, den 5. Mai 1970.

Die Revisoren:
sig.: Studer
sig.: 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, 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
Sveavägen 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
Sveavägen, 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. Joseph Lemin, Vice-président
M. Helmut Metzger, Vice-président
M. Eugène-Jean Fert, Secrétaire
M. Christian Courau
M. Lucien Devies
M. J.M.B. Gotch
M. A. Greebe
M. Paul Hoffmann
M. Carl-Erik Nilsson
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 de travail commun UIC/UIP:

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

Groupe supérieur de liaison UIC/UIP:

Allemagne	(M. Hoffmann)
Espagne	(M. de Garnica)
France	(M. Devies)
Italie	(M. Rassini)

SECRETARIAT GENERAL

E.-J. Fert
2, rue Fendt
1211 Genève 1

Adresse télégraphique:
Genefert Genève

Téléphone: 34 88 00

Télex:
22139 a-fert ch