

UIP

Union Internationale d'Associations de Propriétaires de wagons particuliers

Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

Rapport de gestion pour 1970

Geschäftsbericht für 1970

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 Général
M. Christian Courau
M. Lucien Devies
M. J.M.B. Gotch
M. A. Greebe
M. Paul F. Hoffmann
M. Carl-Erik Nilsson
† M. Marco Rassinì

COMITÉ DE GÉRANCE

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

1970
**Les délégués au
sein du
groupe de travail
commun UIC/UIP :**

Président : † M. M. Rassinì
Membres : M. D. Bohne
M. J. Lemin
M. A. Morel

**Groupe supérieur
de liaison UIC/UIP :**

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

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

E.-J. Fert
2, rue Fendt
1211 Genève 1

Adresse télégraphique :
Genefert Genève

Téléphone (022) 34 88 00

Télex :
22 139 fert ch

UIP

Union Internationale d'Associations de Propriétaires de wagons particuliers

Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

Rapport de gestion pour 1970

Geschäftsbericht für 1970

Table des matières

1. Introduction
2. Activités 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. Einleitung
2. Tätigkeit der UIP
3. Interne Tätigkeit der UIP

Anlage I Jahresrechnung
Anlage II Revisorenbericht
Anlage III Mitgliederverzeichnis

Rapport de gestion pour 1970

Le 23 novembre 1970,

M. le Dr Marco Rassini

est décédé des suites d'accident.

M. le Dr Rassini fut un des fondateurs de l'UIP et membre du comité directeur depuis le premier jour. Il en fut le Président de 1962 à 1965. Il présidait la délégation de l'UIP au groupe commun de travail UIC/UIP. L'action qu'il a constamment menée dans l'intérêt de l'Union a été déterminante et lui a valu la haute estime de tous ceux qui l'ont connu. L'UIP regrette profondément sa disparition. Elle restera fidèle à son souvenir.

I. INTRODUCTION

L'année 1970 a vu se poursuivre l'effort des administrations de chemins de fer pour la modernisation de leurs méthodes d'exploitation et une plus grande efficacité de leur service. Cet effort a porté particulièrement sur la recherche d'une dynamique plus grande de leur organisation commerciale face à la concurrence des autres modes de transport. Il s'est développé dans un climat encore favorable d'expansion industrielle.

Les techniques ferroviaires de l'avenir devront tenir compte à partir de maintenant de l'adoption du système d'attelage automatique décidée par la Conférence Européenne des Ministres des Transports. Elles devraient, si l'appel constamment renouvelé de l'UIP est entendu, permettre la définition des caractéristiques de wagons permettant une utilisation dans les meilleures conditions de sécurité à des vitesses accrues dans des convois indifféremment lourds ou légers.

Pendant cette même année, le programme de modernisation des parcs de wagons de particuliers s'est poursuivi. L'effort se continuera encore à des rythmes inégaux mais toujours importants en vue de l'équipement attelage automatique.

Les relations UIC/UIP se sont développées dans le cadre des organisations communes mises en place dans les dernières années et dont le fonctionnement, grâce à l'élargissement des compétences, est maintenant satisfaisant.

II. ACTIVITÉS DE L'UIP

Les travaux de votre comité directeur et des groupes de travail constitués par lui se sont poursuivis intensément pendant l'année 1970.

Geschäftsbericht für 1970

Am 23. November 1970 verschied

Herr Dr. Marco Rassinì

an den Folgen eines Autounfalls.

Herr Dr. Rassinì war einer der Gründer der UIP und seit dem Anfang Mitglied des Direktionskomitees. Er war deren Präsident von 1962 bis 1965. Er führte den Vorsitz der Delegation der UIP in der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP. Die Tätigkeit, die er im Interesse der Union ausgeübt hat, war aussergewöhnlich und wurde von seinen Freunden sehr geschätzt. Die UIP bedauert sein Hinscheiden und wird ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

I. EINLEITUNG

Im Jahre 1970 haben sich die Eisenbahnverwaltungen weiterhin bemüht, ihren Betrieb zu modernisieren und ihre Dienste wirksamer anzubieten. Diese Anstrengungen galten besonders einer grösseren Dynamik ihrer kommerziellen Organisation gegenüber der Konkurrenz anderer Transportarten. Sie wurden von einem günstigen Klima wirtschaftlicher Ausweitung gefördert.

Die zukünftige Technik des Eisenbahnwesens muss von jetzt an die Einführung der automatischen Kupplung berücksichtigen, die nunmehr von der Konferenz der Europäischen Verkehrs-Minister beschlossen worden ist. Wenn der ständige Appell der UIP gehört wird, sollten die Eigenschaften der Wagen für eine Verwendung unter besten Sicherheitsbedingungen und mit erhöhten Geschwindigkeiten in leichten oder schweren Eisenbahnzügen festgelegt werden.

Im selben Jahr ist das Programm der Modernisierung des Privatwagenparks weitergeführt worden. Diese Anstrengungen gehen in unregelmässigen Zeitabständen im Hinblick auf die Ausrüstung der automatischen Kupplung weiter.

Die Beziehungen UIC/UIP haben sich im Rahmen der in den letzten Jahren errichteten gemeinsamen Organisationen entwickelt. Dank den erweiterten Kompetenzen nehmen diese Arbeiten einen guten Verlauf.

II. TÄTIGKEIT DER UIP

Die Arbeiten Ihres Direktionskomitees und der von ihr gebildeten Arbeitsgruppen haben sich im Jahre 1970 weiter entwickelt.

Attelage automatique

Comme nous l'avions prévu dans notre rapport de gestion de l'an dernier, la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), réunie à Florence le 11 juin 1970, a marqué sa décision en faveur de l'introduction de l'attelage automatique en trafic international et pour certains réseaux simultanément en trafic national à une date qui pourra se situer à partir du 5 avril 1979. La transition de la situation actuelle vers la généralisation en trafic intérieur de l'attelage automatique devant être effectuée à la date la plus rapprochée possible et antérieure à Pâques 1981.

La Conférence Européenne des Ministres des Transports a aussi décidé de renvoyer au Groupe de Politique Générale des Transports les problèmes posés par le financement, avec mandat de lui présenter un rapport et un projet de résolution dans les meilleurs délais et si possible avant le mois de décembre 1970.

Dans le cadre de son mandat, ce groupe a recommandé que les problèmes de financement proprement dits soient résolus individuellement dans le cadre national par chacune des administrations intéressées, le concours d'Eurofima étant par avance et dans des conditions qui seront à débattre le moment voulu assuré à toutes.

Votre comité directeur a suivi les événements jour par jour et a pris au fur et à mesure les dispositions nécessaires pour préserver en toutes circonstances les intérêts groupés dans l'UIP :

1. Le 17 novembre 1970, une lettre a été envoyée par votre Président au Secrétaire Général de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, rappelant que les décisions prises et à prendre sont du plus grand intérêt pour l'UIP qui a déjà pris position sur l'ensemble des problèmes de l'attelage automatique tant à l'UIC qu'à la CEMT elle-même en insistant notamment sur les charges supplémentaires d'exploitation qu'implique pour les wagons P l'installation du système.

Cette lettre rappelle également que l'UIC nous a fait part par lettre du 24 décembre 1969 de sa position compréhensive en exprimant le souhait que la CEMT prenne à l'égard du matériel roulant en wagons P la même attitude qu'à l'égard des problèmes propres au matériel roulant des réseaux.

2. L'UIC a créé un groupe spécial de travail appelé « groupe d'exécution du programme d'attelage automatique » pour assurer la terminaison des travaux d'études, définir l'ordonnancement du programme, calculer le coût des opérations, préparer le programme industriel et proposer un calendrier de montage.

L'UIP a demandé d'organiser une liaison entre ce groupe et notre propre commission de l'attelage automatique. Cette liaison s'effectuera dans un premier temps dans le sein du groupe commun de travail UIC/UIP.

Un contact étroit devra être maintenu avec les organismes de l'Association internationale des usagers d'embranchements particuliers (AIEP) intéressés au même titre que l'UIP à l'introduction du système.

En attendant, la commission attelage automatique UIP a mis au point un tableau d'inventaire des parcs de wagons P au 30 décembre 1970 et d'estimation de ce même parc en 1981, premier travail destiné à l'établissement du dossier des coûts de l'attelage automatique.

Automatische Kupplung

Wie wir es in unserem Bericht vom vergangenen Jahr vorausgesehen hatten, beschloss die Konferenz der Europäischen Verkehrs-Minister (CEMT) bei ihrer Zusammenkunft in Florenz am 11. Juni 1970, die automatische Kupplung sobald als möglich nach dem 5. April 1979 im internationalen Verkehr einzuführen. Der Übergang auf die automatische Kupplung im Inlandverkehr soll so rasch wie möglich vor Ostern 1981 erfolgen.

Die Konferenz der Europäischen Verkehrs-Minister beschloss ferner, die Finanzierungsfrage an die Gruppe der allgemeinen Transportpolitik zu verweisen, mit dem Auftrag, ihr auf dem schnellsten Wege und möglichst vor Dezember 1970 einen Bericht und einen Entwurf der Beschlüsse zu unterbreiten.

Im Rahmen dieses Auftrages empfahl diese Gruppe, dass die Probleme der Finanzierung von jeder interessierten Verwaltung im nationalen Bereich gelöst werden sollten, wobei die Eurofima im voraus allen ihre Hilfe zu Bedingungen zusichert, über die zum gegebenen Zeitpunkt verhandelt werden soll.

Ihr Direktionskomitee hat die Entwicklung sorgfältig beobachtet und die erforderlichen Massnahmen getroffen, um unter allen Umständen die in der UIP vertretenen Interessen zu wahren:

1. Am 17. November 1970 hat Ihr Präsident dem Generalsekretär der Konferenz der Europäischen Verkehrs-Minister einen Brief zukommen lassen, in dem er ihn daran erinnert, dass die vorliegenden und noch zu fassenden Beschlüsse für die UIP von grösstem Interesse sind, und dass sie zu dem Problem der automatischen Kupplung sowohl der UIC als auch der CEMT gegenüber schon Stellung genommen hat. Er hat dabei auf die zusätzlichen Kosten hingewiesen, die durch die Einführung der automatischen Kupplung für den Betrieb der P Wagen entstehen.

Dieser Brief erinnert ebenfalls daran, dass die UIC uns mit ihrem Schreiben vom 24. Dezember 1969 ihr Verständnis gezeigt hat, indem sie den Wunsch äusserte, dass die CEMT in Bezug auf das rollende Material von P Wagen sowie das rollende bahn-eigene Material die gleiche Haltung einnehmen möge.

2. Die UIC hat eine spezielle Arbeitsgruppe mit dem Namen «Gruppe für die Ausführung des Programms der automatischen Kupplung» für folgende Aufgaben gebildet: die Versuche zu Ende zu führen, den Beginn des Programms festzulegen, die Umstellungskosten zu schätzen, die industrielle Fertigung vorzubereiten und einen Zeitplan für den Einbau vorzuschlagen.

Alsdann hat die UIP gebeten, eine Verbindung zwischen dieser Gruppe und ihrer eigenen Gruppe für die automatische Kupplung herzustellen. Diese Verbindung wird zunächst innerhalb der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP aufgenommen.

Ein enger Kontakt soll mit den Organen der Internationalen Vereinigung der Anschlussgeleise-Benützer (IVA) aufrecht erhalten werden, die ebenso wie die UIP an der Einführung des Systems interessiert sind.

Als erste Aufgabe für die Schätzung der Kosten der automatischen Kupplung hat die Kommission «automatische Kupplung» einen Fragebogen für den P Wagenpark per 30. Dezember 1970 mit Vorausschau auf 1981 aufgestellt.

Les membres de cette commission ont assisté en compagnie d'un certain nombre d'invités nationaux à une nouvelle présentation faite par l'UIC le 2 décembre 1970 du fonctionnement dans différentes positions des têtes d'attelage ainsi que des dispositifs internationaux mis au point.

Il est apparu à l'occasion de cette démonstration que le nombre des problèmes encore à résoudre pour s'assurer d'une sécurité totale de tenue en ligne des convois (quelle que soit leur composition en wagons à deux essieux ou à boggies), pour les vitesses de roulement retenues dès maintenant et a fortiori pour les vitesses supérieures du régime accéléré, est tel que l'on ne peut affirmer que le calendrier fixé par la CEMT pourra être strictement tenu.

Il est rappelé à cette occasion que l'UIP a manifesté depuis le début de ses échanges de vues avec l'UIC l'intérêt que chemins de fer et propriétaires de wagons P auraient à reporter la date limite d'adaptation à l'année 1984.

Le comité directeur de notre Union aura par ailleurs à demander à l'UIC au cours de la prochaine réunion 1971 du groupe supérieur de liaison UIC/UIP de l'informer des mesures techniques et financières que les administrations ont l'intention de prendre vis-à-vis des propriétaires de wagons P en ce qui concerne les obligations imposées par le programme de l'attelage automatique.

Accords sur la responsabilité du titulaire (Art. 76 de l'Aide-Mémoire)

Conformément au programme proposé à la dernière assemblée générale, une réunion du comité restreint « Responsabilité » tenue à Amsterdam le 18 juin 1970 a précisé les conditions d'application de l'accord et préparé sous forme de note interprétative de l'accord chemin de fer/titulaire un rapport qui a été examiné et approuvé dans son essentiel par le groupe commun de travail UIC/UIP dans sa séance du 15 octobre 1970 à Rome. Il a été constaté que l'accord existant couvre tous les dommages dont le titulaire est reconnu responsable vis-à-vis des tiers en conformité aux règles de droit applicables.

Il a été convenu pour préciser les modalités d'application dans certains cas particuliers : transport de matières nucléaires et cas d'existence d'accords particuliers entre titulaire et un tiers que l'article 76 de l'Aide-Mémoire serait modifié de la manière suivante :

a) Substances nucléaires : Il est précisé que l'exclusion de la garantie est appliquée seulement aux dommages résultant des propriétés spécifiques des matières nucléaires.

b) Le deuxième alinéa est complété comme suit : Le chemin de fer garantit le titulaire contre toute action de tiers fondée sur un dommage résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon. Toutefois, les conventions passées par le titulaire avec des tiers ne sont applicables au chemin de fer que pour autant qu'elles n'augmentent pas les charges qui incomberaient au chemin de fer s'il s'était agi d'un de ses propres wagons.

L'Aide-Mémoire sera modifié en conséquence. La date d'application de ces nouvelles dispositions a été fixée au 1er janvier 1971.

Mitglieder dieser Kommission haben in Begleitung nationaler Gäste einer von der UIC am 2. Dezember 1970 organisierten Vorführung beigewohnt, die das Funktionieren der Kupplungsköpfe in verschiedenen Lagen und die angewendeten Vorrichtungen zeigte.

Es zeigte sich bei dieser Vorführung, dass die Zahl der noch zu lösenden Probleme so gross ist, dass man nicht sicher weiss, ob der von der CEMT festgelegte Zeitplan eingehalten werden kann, wenn eine volle Laufsicherheit der Wagen (Zweiachswagen oder Drehgestellwagen) bei den gegenwärtigen und bei den künftig höheren Geschwindigkeiten gewährleistet werden soll.

Bei dieser Gelegenheit soll daran erinnert werden, dass die UIP seit Beginn ihrer Diskussionen mit der UIC dafür war, dass die Eisenbahnen und die P Wagenbesitzer den Zeitpunkt der Einführung auf das Jahr 1984 verschieben.

Das Direktionskomitee unseres Verbandes wird ausserdem bei der nächsten Zusammenkunft der höheren Verbindungsgruppe UIC/UIP im Jahre 1971 die UIC um Auskunft bitten, welche Schritte die Verwaltungen zu unternehmen gedenken, um den P Wagenbesitzern in technischer und finanzieller Hinsicht die Einführung der automatischen Kupplung zu ermöglichen.

Vertrag über die Haftung des Einstellers (Art. 76 des Merkbuches)

Gemäss dem an der letzten Generalversammlung vorgeschlagenen Programm, fand am 18. Juni 1970 in Amsterdam eine Zusammenkunft des Sonderausschusses «Haftungsfragen» statt, der die Bedingungen für die Anwendung des Haftungsabkommens präzisiert hat. Er hat ausserdem eine ausführliche Note über die Auslegung des Haftungsabkommens vorbereitet, die von der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP in ihrer Zusammenkunft am 15. Oktober 1970 in Rom geprüft und angenommen wurde. Es wurde festgestellt, dass der gegenwärtige Vertrag alle Schäden deckt, für die der Einsteller gegenüber Dritten gemäss den Regelungen des anzuwendenden Rechts haftbar ist.

Um die Anwendung in gewissen Spezialfällen genauer zu umschreiben, wurde folgendes vereinbart: Hinsichtlich des Transportes nuklearer Stoffe und im Falle besonderer Abmachungen zwischen dem Einsteller und einem Dritten soll Art. 76 des Merkbuches wie folgt geändert werden:

a) Nukleare Stoffe: Die Garantie entfällt nur bei Schäden, die in den spezifischen Gefahren nuklearer Stoffe beruhen.

b) Der zweite Absatz wird wie folgt ergänzt: Die Eisenbahn schützt den Einsteller gegenüber jedem Anspruch Dritter in Bezug auf jeden Schaden, der auf Verwendung oder Umlauf des Wagens beruht. Jedoch werden die vom Einsteller mit Dritten abgeschlossenen Verträge nur berücksichtigt, wenn sie die Kosten nicht erhöhen, die der Eisenbahn entstünden, wenn es sich um ihre eigenen Wagen gehandelt hätte.

Das Merkbuch wird dementsprechend geändert. Das Datum des Inkrafttretens dieser neuen Bestimmung wurde auf den 1. Januar 1971 festgesetzt.

La commission et le groupe commun de travail ont étudié également la possibilité d'extension de l'accord aux dommages causés aux biens propres du titulaire y compris la marchandise transportée appartenant au titulaire.

Les administrations n'ont pu malgré une bonne volonté évidente souscrire pour le moment à notre demande par suite de trop nombreux obstacles d'ordre juridique ou pratique.

Il a été suggéré de rechercher dans une première étape une solution pratique dans la négociation pour l'établissement d'une assurance groupe.

L'UIP a engagé des études dans ce sens et se propose si elles aboutissent de revenir sur la question devant les instances de l'UIC pour un protocole d'accord annexe à la convention existante.

Garanties à donner aux investissements

L'UIP a pris acte dans une note adressée le 21 novembre 1970 au Secrétaire Général de l'UIC des déclarations satisfaisantes qui lui ont été faites sur les intentions des administrations de ne pas entrer en concurrence avec ses propres titulaires lorsque le secteur privé est en mesure de répondre quantitativement et qualitativement aux besoins d'un secteur déterminé du marché des transports, et s'est réservé la possibilité de revenir sur la question dans le cas où des dispositions internationales tarifaires ou autres sembleraient en opposition avec ce principe.

Harmonisation des conditions d'entretien et de réparation des wagons P

Le programme de l'action à entreprendre a été mis au point par une commission spéciale créée dans le sein de l'UIP. Il a fait l'objet d'échanges de vues dans la réunion du groupe commun de travail UIC/UIP de Rome le 15 octobre 1970. Décision a été prise d'un examen plus approfondi des travaux à entreprendre sur la base d'un projet de programme à établir par l'UIP.

Le comité directeur de l'UIP a décidé qu'après définition des principes par sa commission, la question figurerait à la fois à l'ordre du jour de la prochaine réunion 1971 du groupe supérieur de liaison UIC/UIP et du groupe commun de travail.

Indemnité à payer au titulaire dans le cas où le wagon est perdu ou déclaré irréparable (Art. 70 de l'Aide-Mémoire)

L'UIP estime que le relèvement obtenu de 50.000 à 60.000 francs-or de la valeur plafond servant de base à l'indemnité à payer n'est plus suffisant par suite de l'augmentation rapide des coûts de construction. Il est donc nécessaire de présenter un nouveau dossier démontrant la nécessité d'une nouvelle augmentation.

Les arguments en faveur de l'abandon de la notion de valeur limite par le principe de la valeur de remplacement déjà présentés à la réunion commune d'Alicante en 1968 seront repris et renforcés par la constatation de l'impossibilité d'échapper dans les conditions économiques de l'époque à des réajustements sans fin de cette valeur limite.

Die Kommission und die gemeinsame Arbeitsgruppe haben auch die Möglichkeit studiert, den Vertrag zu erweitern auf Schäden, die dem Eigentum des Einstellers zugefügt wurden, einschliesslich der transportierten Waren, die dem Einsteller gehören.

Trotz guten Willens konnten die Verwaltungen im gegenwärtigen Zeitpunkt unser Ansuchen wegen einer zu grossen Zahl von Hindernissen juristischer und praktischer Natur nicht unterstützen.

Es wurde vorgeschlagen, in einer ersten Phase auf dem Verhandlungsweg eine praktische Lösung für die Errichtung einer Gruppenversicherung zu suchen.

Die UIP hat in diesem Sinne Verhandlungen eingeleitet. Sie beabsichtigt im Falle eines positiven Ergebnisses der UIC vorzuschlagen, auf diese Frage zurückzukommen, um ein Zusatzprotokoll zur bestehenden Abmachung anzufertigen.

Garantien für die Investitionen

In einer Note, die am 21. November 1970 an den Generalsekretär der UIC gerichtet wurde, hat die UIP von den befriedigenden Erklärungen Kenntnis genommen, die sie von den Verwaltungen über ihre Absichten erhalten hat, nicht mit ihren eigenen Einstellern in Konkurrenz zu treten, wenn der Privatsektor in der Lage ist, quantitativ und qualitativ die Bedürfnisse eines bestimmten Sektors des Transportmarktes zu erfüllen. Die UIP hat sich vorbehalten, auf diese Frage zurückzukommen, falls internationale tarifliche oder andere Bestimmungen von der gegebenen Zusage abweichen sollten.

Harmonisierung der Unterhalts- und Reparaturbedingungen für P Wagen

Eine spezielle, von der UIC gebildete Kommission hat ein Arbeitsprogramm aufgestellt. Dies wurde auch bei der Zusammenkunft der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP am 15. Oktober 1970 in Rom besprochen. Die auszuführenden Arbeiten sollen nunmehr genauer geprüft werden, wofür die UIP einen Programmentwurf ausarbeitet.

Das Direktionskomitee hat beschlossen, das Arbeitsprogramm dieser Kommission sowohl auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der höheren Verbindungsgruppe UIC/UIP in 1971 als auch auf die Tagesordnung der gemeinsamen Arbeitsgruppe zu setzen.

Dem Einsteller zustehende Entschädigung bei Verlust oder Nichtwiederherstellbarkeit eines Wagens (Art. 70 des Merkbuches)

Die UIP ist der Meinung, dass die Erhöhung von 50.000 auf 60.000 Goldfranken als oberste Grenze, die als Grundlage für die zu zahlende Entschädigung dient, wegen der raschen Erhöhung der Baukosten nicht mehr ausreicht. Es ist erforderlich, neue Beweise für die Notwendigkeit einer weiteren Erhöhung vorzulegen.

Die Argumente, anstelle des beschränkten Wertes den Wiederbeschaffungswert zugrunde zu legen, die schon in der gemeinsamen Sitzung in Alicante in 1968 vorgelegt wurden, sollen erneut besprochen werden. Sie nehmen an Bedeutung zu, da es unter den heutigen wirtschaftlichen Bedingungen nicht möglich ist, sich einer ständigen Berichtigung der Wertgrenzen zu entziehen.

Une enquête a été déclenchée à cet effet auprès des organisations nationales pour montrer les évolutions des prix de construction depuis 1967, dernière date de référence, jusqu'à aujourd'hui et les variations de la composition du parc pendant cette même période qui a vu une évolution nette vers le remplacement progressif des wagons à deux essieux par des wagons gros porteurs à coût élevé.

Politique tarifaire des chemins de fer en matière de trafic international

L'UIP a pris acte avec intérêt de l'accord intervenu en juin 1970 entre quatre administrations de chemin de fer pour offrir un tarif unique de transport international en wagons complets au travers d'un certain nombre de points frontière déterminés.

Elle désire savoir si cette politique sera étendue et dans l'affirmative dans quelles conditions. La question sera portée à l'ordre du jour du groupe supérieur de liaison UIC/UIP.

L'UIP a constaté par ailleurs avec regret que la publication du tarif international 9145 fixant les prix de transport des transcontainers sur la base d'une taxe par catégorie d'engins et non du poids transporté créait une discrimination tarifaire qui pourrait être dans certains préjudiciable aux wagons P.

Une intervention est en cours auprès de l'UIC afin d'obtenir l'assurance qu'en aucun cas les intérêts des propriétaires de wagons P ne pourront être lésés.

Normes de construction des wagons du type 1990 (wagons de l'avenir)

L'importance des programmes de modernisation en cours rend de plus en plus nécessaire l'établissement de ces normes, tout retard en la matière étant dommageable aux intérêts des propriétaires de wagons P qui n'ont aucune assurance que les types actuellement construits ne devront pas subir d'importantes modifications dans les vingt années à venir.

La détermination des caractéristiques des wagons de l'avenir étant liée à celle de la politique générale future d'exploitation des chemins de fer, l'UIP ne peut qu'insister de nouveau avec vigueur sur l'urgence de mettre à l'étude par l'UIC ce travail de prospective auquel ne peut échapper si elle veut prospérer aucune organisation industrielle.

Cette question sera également inscrite à l'ordre du jour de la prochaine réunion du groupe supérieur UIC/UIP.

Harmonisation des réglementations RID/ADR — Modification du RID

Une première réunion des délégués nationaux s'est tenue à Genève du 23 au 27 février 1970. Les délégués de l'UIP y assistaient. Y ont été discutés en première étape les principes mêmes de la réglementation. La mise au point a peu avancé et devait être reprise en avril 1971 toujours en présence de nos délégués. Le groupe de spécialistes UIP continue à suivre la question de près et interviendra dans les débats pour obtenir une réglementation unique applicable sans discrimination dans tous les pays membres, et qui se traduise par une diminution relative dans certains cas du coût des transports des matières dangereuses.

Um die Entwicklung der Neubaupreise von 1967 bis heute und die Veränderungen in der Zusammensetzung des Wagenparks während dieser Periode darzustellen, haben die nationalen Verbände eine Untersuchung eingeleitet, die eine deutliche Entwicklung zugunsten eines fortschreitenden Austausches der Zweiachswagen durch sehr kostspielige Grossraumwagen zeigt.

Tarifpolitik der Eisenbahnen im internationalen Verkehr

Die UIP hat mit Interesse vom Vertrag Kenntnis genommen, der im Juni 1970 zwischen vier Eisenbahnverwaltungen abgeschlossen wurde, um einen einheitlichen Tarif für Wagenladungen im internationalen Verkehr über bestimmte Grenzübergänge anzubieten.

Sie möchte ferner wissen, ob diese Politik ausgeweitet wird und wenn ja, unter welchen Bedingungen. Dieses Problem wird auf die Tagesordnung der höheren Verbindungsgruppe UIC/UIP gesetzt.

Überdies hat die UIP mit Bedauern festgestellt, dass die Veröffentlichung des internationalen Tarifs 9145, der eine Frachtberechnung je beförderten Transcontainer und nicht auf der Basis des transportierten Gewichts vorsieht, eine tarifliche Diskriminierung verursacht, die unter gewissen Umständen für die P Wagen nachteilig sein kann.

Eine Intervention bei der UIC wurde eingeleitet, um die Zusicherung zu erhalten, dass die Interessen der P Wagenbesitzer keineswegs verletzt werden.

Konstruktionsnormen der Wagen des Typs 1990 (Wagen der Zukunft)

Die Wichtigkeit der laufenden Modernisierungsprogramme macht es vermehrt notwendig, solche Normen aufzustellen. Jede Verzögerung in dieser Hinsicht schadet den Interessen der Privatwagenbesitzer, die keine Zusicherung haben, dass die gegenwärtig gebauten Typen in den nächsten zwanzig Jahren nicht beträchtlich geändert werden müssen.

Die Bestimmung der Eigenschaften der Wagen der Zukunft hängt mit der zukünftigen allgemeinen Betriebspolitik der Eisenbahnen zusammen. Die UIP kann nur erneut mit Nachdruck darauf hinweisen, dass die UIC dringend eine Studie hierüber anfertigen sollte, die für die gedeihliche Entwicklung jedes Wirtschaftsunternehmens erforderlich ist.

Dieses Problem wird ebenfalls auf die Tagesordnung für die nächste Sitzung der höheren Gruppe UIC/UIP gesetzt.

Harmonisierung RID/ADR — Änderung des RID

Eine erste Zusammenkunft der nationalen Delegationen hat am 23.—27. Februar 1970 in Genf stattgefunden. Die Vertreter der UIP nahmen an dieser Sitzung teil. Als erste Phase wurden die Grundsätze einer Regelung behandelt. Die Arbeiten sind nur wenig fortgeschritten und sollen im April 1971 im Beisein unserer Vertreter weitergeführt werden. Die Gruppe der UIP-Spezialisten verfolgt weiterhin das Problem und wird sich in die Diskussion einschalten, um eine einheitliche Regelung zu erhalten, die ohne Diskriminierung in allen Mitgliedsländern angewendet werden kann, und die sich in gewissen Fällen durch eine relative Senkung der Transportkosten für gefährliche Stoffe auswirkt.

Révision du RIP

Une conférence pour la révision du RIP a eu lieu à Berne en avril 1970. Les décisions de cette conférence ont eu comme conséquence la modification du RIP, mise en vigueur le 1er janvier 1971.

Il s'agit principalement de l'augmentation de l'indemnité en cas d'un dépassement du délai de livraison, particulièrement pour les wagons à boggies et d'autres wagons qui, selon l'accord du titulaire, sont traités sur un pied d'égalité.

Cette modification qui a été discutée préalablement dans le groupe de travail commun UIC/UIP a comme conséquence que l'indemnité payable en cas d'un dépassement du délai de livraison est traitée de la même façon que l'indemnité due à une perte d'exploitation dans le cas où le chemin de fer est responsable des dommages causés à un wagon particulier. D'autre part, le RIP est modifié dans le sens que les droits du chemin de fer en ce qui concerne la responsabilité du titulaire pour des dommages causés par suite de l'utilisation ou de la circulation d'un wagon particulier sont échus après trois ans.

A cette conférence, l'UIP était représentée par ses délégués.

III. VIE INTERNE DE L'UIP

L'assemblée générale 1970 s'est tenue à Knokke-Zoute le 5 juin 1970 sur invitation de l'organisation belge.

Les réunions organisées par Lomatfer et la Fédération des Industries Belges ont été suivies par un nombre record de participants dans une ambiance très amicale.

La visite du jardin zoologique du Zoute et l'excursion par autocar dans la merveilleuse ville de Bruges furent une occasion nouvelle pour les délégués et leurs familles d'échanger des propos de mutuelle sympathie et ont été unanimement appréciées.

L'assemblée générale s'est ouverte par une allocution du Président de l'UIP, M. Ricardo de Garnica, qui après avoir souhaité la bienvenue aux participants et salué les personnalités des chemins de fer qui honoraient la réunion de leur présence, a remercié MM. Lemin, Moorkens et de Bruyn pour l'organisation de cette réunion.

Après avoir brossé à grands traits les travaux de l'UIP pendant l'année écoulée et rappelé que l'Union célébrait à cette occasion son vingtième anniversaire, M. de Garnica a donné la parole à Monsieur Weber, Directeur Commercial de la SNCB, qui a fait à l'assemblée un exposé sur la situation des réseaux devant les problèmes commerciaux que pose la concurrence, notamment sur le plan international.

Monsieur Weber a fait une analyse de l'évolution commerciale en cours des chemins de fer qui conduit les réseaux à donner la préséance aux objectifs commerciaux et a exposé ses conceptions personnelles sur l'organisation que se devraient donner les administrations européennes dans l'esprit d'une commune conception internationale.

Cet exposé a provoqué un vif intérêt dans l'assemblée qui en a applaudi vivement les grandes lignes et les conclusions. Après un échange de vues sur la situation faite aux wagons de particuliers dans la politique générale des chemins de fer, le Président a exprimé ses remerciements à Monsieur Weber.

Revision RIP

Im April 1970 hat in Bern eine Konferenz zur Revision des RIP stattgefunden. Die Beschlüsse dieser Konferenz haben ihren Niederschlag in einer Neufassung des RIP gefunden, die am 1. Januar 1971 in Kraft getreten ist.

Dabei handelt es sich in erster Linie um die Erhöhung der Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist, vor allem für Drehgestellwagen und andere Wagen, die diesen nach dem Einstellungsvertrag gleichgestellt sind.

Die Neuregelung, die vorher in der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP abgestimmt war, hat zur Folge, dass die Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist genau so geregelt ist wie die Entschädigung wegen Nutzungsausfalls im Falle der Bahnhafung für Beschädigung eines Privatgüterwagens. Ferner ist im RIP neu festgelegt, dass Ansprüche der Eisenbahn aus der Haftung des Einstellers für Schäden, die sich aus der Verwendung oder dem Umlauf eines Privatgüterwagens ergeben, in drei Jahren verjähren.

Die UIP war auf der Revisionskonferenz durch ihre Delegierten vertreten.

III. INTERNE TÄTIGKEIT DER UIP

Die Generalversammlung 1970 ist am 5. Juni 1970 in Knokke-Zoute auf Einladung des belgischen Verbandes abgehalten worden.

Die von der Lomatter und der Belgischen Industrie-Vereinigung organisierten Zusammenkünfte haben unter besonders grosser Teilnahme in einer freundschaftlichen Atmosphäre stattgefunden.

Der Besuch des Zoologischen Gartens von Zoute und der Ausflug mit Autobussen in die schöne Stadt Brügge wurde von den Delegierten und ihren Familien mit grosser Begeisterung einstimmig gewürdigt.

Die Generalversammlung wurde durch die Rede des Präsidenten der UIP, Herr Ricardo de Garnica, eröffnet, der Willkommensgrüsse an die Teilnehmer richtete und die an der Sitzung teilnehmenden Persönlichkeiten der Eisenbahnen begrüßte. Er dankte den Herren Lemin, Moorkens und de Bruyn für die Organisation dieser Generalversammlung.

Herr de Garnica umriss zunächst in grossen Zügen die Arbeiten der UIP im vergangenen Jahr und erinnerte an das zwanzigjährige Jubiläum des Verbandes im Jahre 1969. Alsdann gab er das Wort Herrn Weber, Kommerzieller Direktor der SNCB, der der Versammlung die wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen in Bezug auf die Konkurrenz, besonders auf internationalem Gebiet, erläuterte.

Herr Weber machte eine Analyse der heutigen Entwicklung der Eisenbahnen, die diese veranlasst, die wirtschaftlichen Ziele in den Vordergrund zu stellen. Er sprach auch über seine persönlichen Vorstellungen, wie die europäischen Verwaltungen eine gemeinsame internationale Konzeption verwirklichen sollten.

Dieser Vortrag fand in der Versammlung lebhaftes Interesse. Die grossen Linien und die Schlussfolgerungen ernteten grossen Beifall. Nach einer Diskussion über die Situation der P Wagen in der allgemeinen Eisenbahnpolitik dankte der Präsident Herrn Weber für seine Ausführungen.

L'assemblée a ensuite approuvé le rapport de gestion et les comptes de l'exercice 1969. Elle a donné décharge au comité directeur.

Elle a renouvelé aux réviseurs de l'Association suisse leur mandat pour la révision des comptes de l'exercice 1970.

L'assemblée a décidé pour tenir compte des dépenses nécessitées par l'activité accrue de l'UIP de porter la cotisation de base à SFr. 750.— et celle par centaine de wagons à SFr. 12.—.

Les associations nationales ont désigné leurs représentants au comité directeur pour la période 1970-1971 :

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
Hollande :	Monsieur A. Greebe
Italie :	† Monsieur Marco Rassini
Maroc :	Monsieur Christian Courau
Suède :	Monsieur Carl-Erik Nilsson
Suisse :	Monsieur Eugène-Jean Fert

Le comité de gérance de l'UIP a été reconduit intégralement dans ses fonctions.

Au cours de l'année 1970, le comité directeur s'est réuni à Séville le 10 avril, à Knokke-Zoute le 5 juin à l'occasion de l'assemblée générale et à Milan le 13 novembre.

Des réunions du groupe spécial de travail « Responsabilité » ont eu lieu à Hambourg les 19 et 20 mars et à Amsterdam les 18 et 19 juin 1970. Le groupe de travail commun UIC/UIP s'est réuni à Rome du 13 au 15 octobre 1970.

Les commissions spéciales de l'UIP se sont réunies à Bruxelles le 27 janvier et à Hambourg le 11 février 1970 pour préparer les rapports à présenter au comité directeur sur les modifications à apporter au RID. Des réunions ont eu lieu à Düsseldorf le 27 mai et à Milan le 8 septembre 1970 pour la préparation des travaux relatifs à l'attelage automatique.

Le comité directeur a décidé à l'unanimité dans sa réunion du 13 novembre 1970 de suspendre provisoirement dans un but d'économie le paiement des jetons de présence à ses membres, le droit à ce paiement étant maintenu pour les experts appelés aux travaux des commissions.

Pour le Comité Directeur :

Le Président :
signé : R. de Garnica

Le Secrétaire Général :
signé : E.-J. Fert

Die Versammlung genehmigte alsdann den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung für 1969. Sie erteilte dem Direktionskomitee Entlastung.

Sie erneuerte den Revisoren des Schweizer Verbandes das Mandat für die Rechnungsprüfung für 1970.

Um den notwendigen Ausgaben durch die erhöhte Tätigkeit der UIP Rechnung zu tragen, beschloss die Generalversammlung, den Grundbeitrag auf SFr. 750.— und denjenigen per hundert Wagen auf SFr. 12.— zu erhöhen.

Die nationalen Verbände haben folgende Vertreter für das Direktionskomitee für 1970-1971 ernannt:

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

Der geschäftsführende Ausschuss der UIP wurde in seiner Zusammensetzung bestätigt.

Während des Jahres 1970 versammelte sich das Direktionskomitee am 10. April in Sevilla, in Knokke-Zoute am 5. Juni für die Generalversammlung und am 13. November in Mailand.

Nach einer Sitzung des Sonderausschusses «Haftungsfragen» am 19.-20. März in Hamburg sowie am 18.-19. Juni 1970 in Amsterdam, führte die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP ihre Sitzung vom 13.-15. Oktober in Rom durch.

Zur Vorbereitung der Berichte über die Änderungen am RID, die dem Direktionskomitee unterbreitet wurden, tagten die Spezialkommissionen der UIP am 27. Januar 1970 in Brüssel und am 11. Februar in Hamburg. Sie versammelten sich überdies am 27. Mai 1970 in Düsseldorf und am 8. September in Mailand, um die Arbeiten für die automatische Kupplung vorzubereiten.

In ihrer Zusammenkunft vom 13. November 1970 beschloss das Direktionskomitee einstimmig, aus Ersparnisgründen vorübergehend die Zahlung von Sitzungsgeldern an seine Mitglieder einzustellen. Hingegen werden die Zahlungen an die Experten, die für diese Kommissionen arbeiten, aufrechterhalten.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
gez. R. de Garnica

Der Generalsekretär:
gez. E.-J. Fert

Comptes annuels

Annexe I

RECETTES

COTISATIONS

Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm ..
 Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und
 Privatgüterwagen-Besitzer, Weinfelden
 Vereinigung der Privatwagen-Interessenten,
 Hamburg
 Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders
 Organisatie, La Haye
 Verband der Privatgüterwagen-Interessenten,
 Vienne
 Fédération des Industries Belges, Bruxelles..
 Associazione Proprietari di Carri Privati FS,
 Milano
 Liga de Propietarios de Vagones de España,
 Madrid
 Société Lomatfer, Bruxelles
 Association Professionnelle des Wagons
 de Particuliers du Maroc, Casablanca
 Association of Private Railway Wagon
 Owners Ltd., London
 Association Française
 des Wagons Particuliers, Paris

Intérêts sur livret d'épargne de
 la Banque Populaire Suisse, Genève

DÉPENSES

Honoraires et jetons de présence
 Frais d'interprète
 Frais de bureau et d'imprimerie
 Ports, tél., frais de banque
 Excédent de dépenses
 Excédent de recettes

1969		1970	
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
	764.—		1.278.—
	590.—		1.350.—
	2.552.—		4.842.—
	602.—		602.—
	728.—		1.206.—
	448.—		771.—
	818.—		1.422.—
	872.—		1.386.—
	280.—		435.—
	536.—		786.—
	878.—		1.290.—
	3.380.—		6.690.—
	12.448.—		22.058.—
	118.15		132.50
9.619.20		7.734.60	
3.402.—		6.070.90	
3.418.50		5.007.20	
566.20		1.587.—	
	4.439.75		
		1.790.80	
17.005.90	17.005.90	22.190.50	22.190.50

Jahresrechnung

Anlage I

EINNAHMEN

BEITRÄGE

Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm ..
 Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und
 Privatgüterwagen-Besitzer, Weinfelden
 Vereinigung der Privatwagen-Interessenten,
 Hamburg
 Algemene Verladere- en Eigen Vervoerders
 Organisatie, Den Haag
 Verband der Privatgüterwagen-Interessenten,
 Wien
 Fédération des Industries Belges, Brüssel ...
 Associazione Proprietari di Carri Privati FS,
 Mailand
 Liga de Propietarios de Vagones de España,
 Madrid
 Société Lomatfer, Brüssel
 Association Professionnelle des Wagons
 de Particuliers du Maroc, Casablanca
 Association of Private Railway Wagon
 Owners Ltd., London
 Association Française
 des Wagons Particuliers, Paris

Zinsgutschrift auf Sparheft bei der
 Schweiz. Volksbank, Genf

AUSGABEN

Honorare und Sitzungsgelder
 Dolmetscherkosten
 Büro- und Druckereikosten
 Porto, Telefon, Bankspesen
 Ausgabenüberschuss
 Einnahmen-Überschuss

1969		1970	
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
	764.—		1.278.—
	590.—		1.350.—
	2.552.—		4.842.—
	602.—		602.—
	728.—		1.206.—
	448.—		771.—
	818.—		1.422.—
	872.—		1.386.—
	280.—		435.—
	536.—		786.—
	878.—		1.290.—
	3.380.—		6.690.—
	12.448.—		22.058.—
	118.15		132.50
9.619.20		7.734.60	
3.402.—		6.070.90	
3.418.50		5.007.20	
566.20		1.587.—	
	4.439.75		
		1.790.80	
17.005.90	17.005.90	22.190.50	22.190.50

Bilan

	1969		1970	
	Actif SFr.	Passif SFr.	Actif SFr.	Passif SFr.
Avoir sur le livret de dépôt N° 90459 de la Banque Populaire Suisse, Genève .	3.260.45	4.079.20	7.721.65	6.749.60
Avance Fert & Cie				
Fortune au 31.12.1968 . . .	3.261.—			
Excédent de dépenses au 31.12.1969	4.439.75			
Découvert au 31.12.1969 .		818.75		
Découvert au 31.12.1969 .			— 818.75	
Excédent de recettes au 31.12.1970			+ 1.790.80	
Fortune au 31.12.1970 . . .				972.05
	4.079.20	4.079.20	7.721.65	7.721.65

Annexe II

E.-J. Fert, Secrétaire Général

Rapport des vérificateurs des comptes

Comme vérificateurs des comptes de l'Association Suisse des Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés, nous avons reçu mandat d'examiner les comptes annuels 1970 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 cotisations des membres de l'année 1970 s'élèvent à SFr. 22.058.— plus SFr. 132.50 représentant les intérêts pour 1970 selon le livret de dépôt N° 90459 de la Banque Populaire Suisse, Genève. Il en résulte des recettes totales pour SFr. 22.190.50.

Le détail des dépenses de SFr. 20.399.70 est le suivant :

Honoraires	SFr. 7.734.60
Traductions	SFr. 6.070.90
Frais de bureau et imprimerie	SFr. 5.007.20
Frais de banque, téléphones, ports	SFr. 1.587.—

Les comptes présentent un excédent de recettes de SFr. 1.790.80. Après la déduction faite de SFr. 818.75 représentant le découvert de l'année 1969, il en résulte un excédent de recettes net de SFr. 972.05 pour l'année 1970.

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.

Bâle/Genève, le 31 mars 1971.

Les vérificateurs :
signé : Studer
signé : Hegi

Bilanz

	1969		1970	
	Aktiv SFr.	Passiv SFr.	Aktiv SFr.	Passiv SFr.
Guthaben auf Sparheft Nr. 90459 bei der Schweiz. Volksbank, Genf	3.260.45	4.079.20	7.721.65	6.749.60
Vorschuss Fert & Cie . . .				
Vermögen am 31.12.1968 .	3.261.—			
Ausgabenüberschuss per 31.12.1969	4.439.75			
Ungedeckt per 31.12.1969	818.75		— 818.75	
Ungedeckt per 31.12.1969			+ 1.790.80	
Mehreinnahmen per 31.12.1970				972.05
Vermögen am 31.12.1970 .				
	4.079.20	4.079.20	7.721.65	7.721.65

E.-J. Fert, Generalsekretär

Anlage II

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

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer ist uns auch die Jahresrechnung 1970 der UIP 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 sie selbst, soweit möglich, einer materiellen Prüfung unterzogen.

Der Betrag der Mitgliederbeiträge für das Jahr 1970 beträgt SFr. 22.058.—, welchem der Zins für 1970 auf dem Livret de Dépôt Nr. 90459 bei der Banque Populaire Suisse, Genf, von SFr. 132.50 beigelegt werden muss. Dies gibt Totalerlösen von SFr. 22.190.50.

Das Total der Ausgaben von SFr. 20.399.70 setzt sich wie folgt zusammen:

Honorare	SFr. 7.734.60
Kosten für Übersetzungen	SFr. 6.070.90
Bureau-Unkosten und Drucksachen	SFr. 5.007.20
Bankspesen, Telefon, Porto, usw.	SFr. 1.587.—

Die Rechnung schliesst ab mit einem Einnahmenüberschuss von SFr. 1.790.80, von welchem der ungedeckte Betrag aus dem Jahr 1969 von SFr. 818.75 abzuziehen ist. Die Bilanz für das Jahr 1970 schliesst somit mit einem Überschuss von SFr. 972.05 ab.

Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1970 unter Entlastungs-Erteilung an den Kassier.

Basel/Genf, den 31. März 1971.

Die Revisoren:
gez. Studer
gez. Hegi

LISTE DES MEMBRES

Allemagne

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten,
Neue Rabenstrasse 21, 2 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,
Victor Pradera 30, Madrid-8

France

Chambre Syndicale des 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 Ltd.,
23, Blomfield Street, London E.C.2

Hollande

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

Italie

Associazione Proprietari di Carri Privati FS,
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,
Rathausstr. 42, 8570 Weinfelden
Association Suisse de Propriétaires de
Wagons-Réservoirs,
3, rue du Mont-Blanc, 1211 Genève 1

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,
Victor Pradera 30, Madrid-8

Frankreich

Chambre Syndicale des 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

Grossbritannien

Association of Private Railway-Wagon
Owners Ltd.,
23, Blomfield Street, London E.C.2

Holland

Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders
Organisatie, Stadhouderslaan 162, Den Haag

Italien

Associazione Proprietari di Carri Privati FS,
Via delle Orsole 4, Mailand

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
Rathausstr. 42, Weinfelden
Association Suisse de Propriétaires de
Wagons-Réservoirs,
3, rue du Mont-Blanc, 1211 Genf 1

ORGANE DER UIP

DIREKTIONSKOMITEE

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

GESCHÄFTSFÜHRENDER AUSSCHUSS

Herr R. de Garnica, Präsident
Herr J. Lemin, Vizepräsident
Herr H. Metzger, Vizepräsident
Herr E.-J. Fert, Generalsekretär
Herr Ch. Schlegel, Mitglied

Die Delegierten in der gemeinsamen Arbeits- gruppe UIC/UIP :

Präsident : † Herr M. Rassinì
Mitglieder : Herr D. Bohne
Herr J. Lemin
Herr A. Morel

Verbindungsgruppe auf höherer Ebene UIC/UIP :

Spanien	(Herr de Garnica)
Italien	† (Herr Rassinì)
Deutschland	(Herr Hoffmann)
Frankreich	(Herr Devies)

GENERALSEKRETARIAT

E.-J. Fert
2, rue Fendt
1211 Genève 1

Telegrafische Adresse :
Genefert Genève

Telefon (022) 34 88 00

Fernschreiber :
22 139 fert ch