

UIP

Union Internationale d'Associations de Propriétaires de wagons particuliers

Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

22^e Rapport de gestion

22. Geschäftsbericht

1971

ORGANES DE L'UIP / ORGANE DER UIP

COMITÉ DIRECTEUR / DIREKTIONSKOMITEE

M. Willy Körfggen, Président
M. Jacques de Bruyn, Vice-Président
M. Germain Lagardelle, Vice-Président
M. Eugène-Jean Fert, Secrétaire Général
M. Christian Courau
M. J.M.B. Gotch
M. A. Greebe
M. Alfonso Imedio
M. Platone Ladavac
M. Helmut Metzger
M. Carl-Erik Nilsson

COMITÉ DE GÉRANCE / GESCHÄFTSFÜHRENDERAUSSCHUSS

M. W. Körfggen, Président
M. J. de Bruyn, Vice-Président
M. G. Lagardelle, Vice-Président
M. E.-J. Fert, Secrétaire Général
M. Ch. Schlegel, Membre

1971
Les délégués au sein du groupe de travail
commun UIC/UIP :

Die Delegierten in der gemeinsamen
Arbeitsgruppe UIC/UIP :

Président : M. Ch. Schlegel
Membres : M. D. Bohne
M. J. Lemin
M. A. Morel
M. G. Sacchi
M. G. Winter

Groupe supérieur
de liaison UIC/UIP :

Verbindungsgruppe
auf höherer Ebene UIC/UIP :

Allemagne	(M. Körfggen)
Belgique	(M. de Bruyn)
France	(M. Lagardelle)
Italie	(M. Ladavac)
	M. Ch. Schlegel

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL / GENERALSEKRETARIAT

Eugène-Jean Fert
2, rue Fendt
Case postale 318
CH-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

22^e Rapport de gestion

22. Geschäftsbericht

1971

Table des matières

- 1. Préambule
- 2. Rapport d'activités de l'UIP
- 3. Vie intérieure de l'UIP

- Annexe I Comptes annuels
- Annexe II Rapport des réviseurs
aux comptes
- Annexe III Liste des membres

Inhaltsverzeichnis

- 1. Vorwort
- 2. Bericht über die Arbeit der UIP
- 3. Aus dem internen Leben der UIP

- Anlage I Jahresrechnung
- Anlage II Revisorenbericht
- Anlage III Mitgliederverzeichnis

Rapport de gestion pour 1971

I. PRÉAMBULE

L'année 1971 a été marquée par un développement constant et tout à fait normal pour les wagons P. La modernisation s'est développée favorablement par de nombreuses transformations et de nouvelles constructions. Un volume considérable a pu être enregistré dans le trafic international. Dans la plupart des pays, les besoins toujours croissants de l'économie en moyens de transports ont eu comme conséquence une utilisation complète du parc des wagons.

La volonté incessante de mettre à disposition un nombre suffisant de wagons modernes, pour répondre à des besoins de transports toujours plus élevés, a facilité les chemins de fer dans l'accomplissement de leurs tâches et a renforcé leur position vis-à-vis de la concurrence d'autres moyens de transports.

La collaboration avec l'UIC s'est révélée sous l'aspect d'une étroite association et a apporté durant cet exercice, comme par le passé, des résultats de satisfaction mutuelle. Le Groupe de travail commun UIC/UIP a tenu une réunion du 7 au 9 septembre 1971 à Utrecht.

Cependant, des solutions doivent encore être trouvées pour un nombre de problèmes importants. Elles détermineront le travail commun à accomplir ces prochaines années.

II. RAPPORT D'ACTIVITÉS DE L'UIP

a) Attelage automatique

A la suite de la décision prise par la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) de commencer l'introduction de l'attelage automatique en 1979 et de terminer la transformation en 1981, on attendait qu'au cours de cette année un accord sur ces dates serait conclu avec l'Organisation pour la Collaboration des Chemins de Fer (OSJD). Cette attente n'a pas été satisfaite. On estime cependant que la date définitive sera fixée en 1972 et qu'un nouveau renvoi est probable.

Divers problèmes techniques encore ouverts sont certainement la raison majeure du renvoi des termes. En ce qui concerne l'installation de l'attelage automatique proprement dit, le problème actuellement encore en suspens est celui de savoir si l'utilisation d'un élément stabilisateur pour améliorer la sécurité de marche doit trouver son application. Plus grave est encore la question de savoir quelles sont les conditions de base techniques qui doivent être remplies afin que les wagons offrent la garantie de sécurité nécessaire, même après la suppression des tampons et en prenant en considération les vitesses de train plus élevées attendues.

Geschäftsbericht für 1971

I. VORWORT

Im Jahre 1971 war für Privatgüterwagen eine stetige und normale Entwicklung zu verzeichnen. Die Modernisierung hat durch zahlreiche Umbauten und Neubauten eine günstige Entwicklung genommen, und der internationale Verkehr hat weiterhin einen bedeutenden Umfang gehabt. In den meisten Ländern haben die wachsenden Transportbedürfnisse der Wirtschaft eine volle Ausnutzung des Wagenparks zur Folge gehabt.

Die ständige Bereitschaft, auch bei wachsenden Transportbedürfnissen stets moderne P Wagen in ausreichender Zahl zur Verfügung zu stellen, hat den Eisenbahnen die Erfüllung ihrer Aufgaben erleichtert und ihre Stellung im Konkurrenzkampf mit anderen Verkehrsträgern sehr gestärkt.

Die Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) hat unter dem Aspekt einer echten Partnerschaft gestanden und im Berichtsjahr — wie auch in der Vergangenheit — zu beiderseits befriedigenden Ergebnissen geführt. Die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP hat am 7.-9. September 1971 eine Sitzung in Utrecht abgehalten.

Wichtige Fragen harren jedoch noch der Lösung. Sie werden die gemeinsame Arbeit in den kommenden Jahren bestimmen.

II. BERICHT ÜBER DIE ARBEIT DER UIP

a) Automatische Kupplung

Nachdem die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) beschlossen hatte, mit der Einführung der automatischen Kupplung in 1979 zu beginnen und die Umstellung in 1981 abzuschliessen, wurde erwartet, dass im Berichtsjahr eine Einigung über die Termine mit der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) erzielt würde. Diese Erwartung hat sich nicht erfüllt. Jedoch wird damit gerechnet, dass der endgültige Termin in 1972 festgelegt wird, wobei eine abermalige Verschiebung wahrscheinlich ist.

Verschiedene, noch offene technische Probleme sind sicher der wichtigste Grund für die Verschiebung der Termine. Soweit es sich um die Kupplungseinrichtung als solche handelt, ist lediglich noch offen, ob zur Verbesserung der Laufeigenschaft ein « stabilisierendes Element » Verwendung finden soll. Gravierender ist aber die Frage, welche technischen Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit die Wagen auch nach Abnahme der Seitenpuffer die erforderliche Sicherheit des Betriebes gewährleisten, wobei auch die zu erwartenden höheren Zuggeschwindigkeiten berücksichtigt werden müssen.

Ces conditions de base techniques qui ont reçu la désignation « nouvelle géométrie des wagons » n'avaient pas encore été formulées, dans leur forme définitive, à la fin de cet exercice. Cependant, les faits suivants sont entre autres connus :

- Les empattements doivent être plus longs et les parties en porte-à-faux plus petites que par le passé.
- Les wagons doivent avoir une tenue élastique dans les courbes, ce qui peut être réalisé par des installations particulières déjà éprouvées et par des modifications des jeux longitudinaux et transversaux dans les organes de roulement.
- Profils et matériaux des roues doivent être déterminés à nouveau.
- Les longueurs maximales et minimales pour les wagons sont en cours de détermination.

Après un certain temps transitoire il pourra être tenu compte sans difficulté de ces détails, dès qu'ils auront été fixés. Ce que l'on ignore encore en ce moment est l'influence que ces nouvelles conditions techniques auront sur les wagons existants qui devront rester encore en service après l'introduction de l'attelage automatique, et surtout après la suppression des tampons. La réponse à cette question est d'importance primordiale pour les immatriculateurs des wagons.

S'il devait s'avérer nécessaire que les wagons existants, même s'ils ont été construits récemment, doivent s'adapter partiellement ou complètement aux nouvelles conditions techniques, cela poserait des problèmes financiers graves. L'UIP espère qu'il sera possible de continuer à utiliser les wagons existants sans imposer aux immatriculateurs des charges supplémentaires. Elle avait l'intention au cours de cet exercice de discuter ce problème avec le Secrétaire général de l'UIC et d'autres représentants supérieurs de l'UIC. Le décès tragique et inattendu du Secrétaire général, M. Louis Armand, a eu comme conséquence de reporter à 1972 la réunion projetée.

L'introduction de l'attelage automatique est sans doute une mesure indispensable à l'automatisation du trafic des chemins de fer. Elle suit l'évolution de notre époque qui désire voir réaliser l'automatisation la plus poussée de toutes les opérations techniques, et par conséquent elle est dans l'intérêt du chemin de fer. Les immatriculateurs des wagons P ne peuvent cependant en attendre aucun avantage pour les besoins de leurs propres entreprises. Il est possible que l'automatisation entraîne une accélération plus ou moins importante de la circulation des wagons. Cependant, si cet avantage peut être réalisé, il sera largement compensé par les poids plus élevés de l'attelage automatique, car ces poids plus élevés réduisent la limite de charge et par conséquent la rentabilité des wagons.

En conséquence, l'UIP met à nouveau en évidence le principe établi qu'aucun immatriculateur de wagons ne devrait consentir des sacrifices financiers qui ne lui apportent aucun avantage.

Pendant cet exercice, après entente avec l'UIC, une enquête par questionnaire a été commencée, qui n'a pu encore être terminée à fin 1971. Cette enquête a pour but d'obtenir des renseignements utiles au sujet du nombre de wagons devant être munis de l'attelage automatique après transformation du châssis, et du nombre de wagons qui n'ont pas besoin de cette transformation. Le résultat de cette enquête sera très important pour les futures négociations avec l'UIC et les chemins de fer nationaux.

Diese technischen Voraussetzungen, die die einprägsame Bezeichnung « neue Geometrie der Wagen » erhalten haben, lagen bis Ende des Berichtsjahres noch nicht in endgültiger Form vor. Bekannt ist jedoch unter anderem :

- Die Achsstände müssen grösser und die Überhänge kleiner sein als in der Vergangenheit.
- Die Wagen müssen in Kurven ein elastisches Verhalten zeigen, was durch besondere, bereits erprobte Einrichtungen und durch Veränderungen der Längs- und Querspiele im Laufwerk zu erreichen ist.
- Die Radprofile und das Material für die Räder sind neu festzulegen.
- Höchst- und Mindestlängen für Wagen stehen zu erwarten.

Sobald diese Einzelheiten feststehen, werden sie bei Neubauten nach Ablauf einer gewissen Übergangszeit ohne Schwierigkeiten berücksichtigt werden können. Unbekannt ist zur Zeit jedoch, wie sich die neuen technischen Bestimmungen auf die vorhandenen Wagen auswirken werden, die nach Einführung der automatischen Kupplung, vor allem aber nach Abbau der Seitenpuffer, im Verkehr bleiben sollen. Die Klärung dieser Frage ist für die Wageneinsteller von grösster Bedeutung.

Sollte sich nämlich zeigen, dass die vorhandenen Wagen selbst soweit sie erst in jüngerer Zeit gebaut sind, den neuen technischen Bestimmungen teilweise oder ganz angepasst werden müssen, hat dies schwere finanzielle Probleme zur Folge. Die UIP erwartet, dass eine Weiterverwendung der vorhandenen Wagen ermöglicht wird, ohne dass den Einstellern zusätzliche finanzielle Belastungen auferlegt werden. Sie hat diese Frage im Berichtsjahr mit dem Generalsekretär und anderen hohen Repräsentanten der UIC besprechen wollen. Das tragische und unerwartete Ableben des Generalsekretärs, Herrn Louis Armand, hat aber zur Folge gehabt, dass die geplante Besprechung in das Jahr 1972 verschoben werden musste.

Die Einführung der automatischen Kupplung ist ohne Zweifel eine Massnahme, die für die Automatisierung des Eisenbahnverkehrs unerlässlich ist. Sie folgt dem Trend unserer Zeit, der auf eine höchstmögliche Automatisierung aller technischen Vorgänge abzielt, und liegt damit im Interesse der Eisenbahn. Die Einsteller von P Wagen können für die Belange ihrer eigenen Unternehmen jedoch keine Vorteile erwarten. Zwar führt die Automatisierung möglicherweise zu einer mehr oder weniger bedeutenden Beschleunigung des Wagenumlaufes, doch wird dieser Vorteil — falls er tatsächlich eintreten sollte — durch die höheren Gewichte der automatischen Kupplung mehr als kompensiert, denn diese höheren Gewichte mindern die Lastgrenze und damit die Rentabilität der Wagen.

Die UIP legt deshalb erneut Wert auf die Feststellung, dass niemand von den Wageneinstellern finanzielle Opfer erwarten sollte, die für sie keine Vorteile bringen.

Im Berichtsjahr hat die UIP nach Abstimmung mit der UIC eine Fragebogenaktion eingeleitet, die Ende 1971 noch nicht abgeschlossen werden konnte. Diese Aktion soll Aufschlüsse darüber geben, wieviel Wagen nach vorangegangenen Umbau des Untergestells und wieviel Wagen ohne solchen Umbau mit der automatischen Kupplung versehen werden müssen. Das Ergebnis dieser Aktion ist für die weiteren Verhandlungen mit der UIC und mit den nationalen Eisenbahnen von grosser Bedeutung.

b) Responsabilité

Lors de sa réunion en septembre 1971, le Groupe de travail commun UIC/UIP a apporté des modifications aux conditions de la responsabilité du titulaire, selon lesquelles le chemin de fer renonce à faire valoir ses droits vis-à-vis du titulaire non responsable, si un tiers responsable remplit les prétentions de remplacement de dommages du chemin de fer. Les chemins de fer ont admis que le recours contre le tiers responsable leur incombe.

La note mentionnée dans le dernier rapport de gestion concernant le problème de la responsabilité a été complétée et approuvée définitivement par le Groupe de travail commun. La note a été transmise aux autorités compétentes de l'UIC pour approbation.

c) Harmonisation des règles d'entretien et de réparation ainsi que des normes pour la construction de wagons P

L'UIP est intéressée par une harmonisation des règles pour la construction et l'entretien des wagons P, en même temps que par l'économie importante et les facilités plus grandes qui en résulteraient. Ceci permettrait d'effectuer des révisions également dans d'autres pays que celui du chemin de fer immatriculateur, et de simplifier les réparations de wagons qui ont été avariés en dehors du pays de l'administration d'immatriculation.

Dans ce contexte, l'UIP désirerait arriver à un échange d'essieux international qui serait cependant conditionné par la mise au point d'accords d'échanges d'essieux, tout d'abord sur une base nationale et dont les principes s'harmoniseraient. Ainsi, la manutention des wagons aux points de chargement et de déchargement serait facilitée.

L'UIP est d'avis que cette simplification est aussi dans l'intérêt du chemin de fer. Elle se rend compte des grandes difficultés d'ordre pratique que rencontre la réalisation de ses propositions. Par contre, elle pense que l'intégration progressive de l'économie européenne de même que celle des chemins de fer impose qu'une solution à ce problème soit trouvée d'urgence.

L'UIC a créé un groupe de travail spécial pour cette harmonisation qui cependant s'occupera avant tout des conditions concernant le matériel propre du chemin de fer. Elle a donné l'assurance à l'UIP de la faire participer à ces travaux dès que les premiers résultats seront connus. L'UIP estime que sa participation est indispensable étant donné que les problèmes concernant le matériel que le chemin de fer possède et ceux concernant les wagons P ne sont pas identiques à tous égards. Il appartient à l'UIP de se préparer dès maintenant à participer au travail en commun avec le Groupe de travail de l'UIC.

d) Indemnité dans le cas de responsabilité du chemin de fer lorsqu'un wagon est perdu ou déclaré irréparable

Jusqu'à présent, cette indemnité était basée sur une valeur-plafond du wagon de 60.000 francs-or, c'est-à-dire sur un montant qui n'était plus en harmonie avec la hausse constante des prix et du coût de la construction de wagons de valeur toujours plus élevée. Lors de la dernière réunion du Groupe de travail commun, l'UIC a consenti à un relèvement de ce plafond à 80.000 francs-or. De cette façon, une solution aura été trouvée qui doit être dans la plupart des cas suffisante pendant un certain temps pour les besoins effectifs.

b) Haftungsfragen

Die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP hat auf ihrer Sitzung im September 1971 eine Änderung der Bestimmungen über die Haftung des Einstellers vorgenommen, nach der die Eisenbahn sich gegenüber dem schuldlosen Einsteller auf ihre Rechte dann nicht berufen wird, wenn ein schuldiger Dritter die Schadenersatzansprüche der Eisenbahn erfüllt. Die Eisenbahnen haben anerkannt, dass die Inanspruchnahme des schuldigen Dritten ihnen obliegt.

Die im letzten Geschäftsbericht erwähnte Note über Haftungsprobleme ist von der gemeinsamen Arbeitsgruppe vervollständigt und endgültig verabschiedet worden. Die Note ist nunmehr den zuständigen Stellen der UIC zur Genehmigung vorgelegt worden.

c) Harmonisierung der Unterhaltungs- und Reparaturbestimmungen sowie der Normen für den Bau von P Wagen

Die UIP ist unverändert daran interessiert, dass die Bestimmungen für den Bau und die Unterhaltung von P Wagen vereinheitlicht werden, um die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen und die Unterhaltung zu erleichtern. Damit würde die Möglichkeit geschaffen, die Revision auch in anderen Ländern als demjenigen der einstellenden Eisenbahn ausführen zu lassen und Reparaturen von Wagen, die ausserhalb des Landes der einstellenden Verwaltung schaffhaft geworden sind, vereinfachen.

Die UIP denkt in diesem Zusammenhang daran, zu einem internationalen Radsatztausch zu kommen, der jedoch voraussetzt, dass zunächst auf nationaler Ebene Radsatztauschabkommen geschaffen werden, die in ihren Grundzügen miteinander harmonisieren. Nicht zuletzt würde auch die Behandlung der Wagen auf den Füll- und Entladestellen erleichtert werden.

Die UIP ist der Ansicht, dass die Vereinheitlichung auch im Interesse der Eisenbahn liegt. Sie kennt die grossen praktischen Schwierigkeiten, die der Verwirklichung ihrer Vorschläge entgegenstehen, meint jedoch, dass die fortschreitende Integration der europäischen Wirtschaft, und damit auch der Eisenbahnen, eine Lösung dieser Schwierigkeiten dringend erforderlich macht.

Die UIC hat für die Vereinheitlichung eine besondere Arbeitsgruppe geschaffen, die sich allerdings vordringlich mit den Vorschriften für bahneigene Wagen befassen wird. Sie hat der UIP zugesagt, sie an diesen Arbeiten zu beteiligen, sobald die ersten Ergebnisse vorliegen. Die UIP hält ihre Beteiligung für unbedingt erforderlich, da die Probleme für bahneigene Wagen und für P Wagen nicht in jeder Beziehung gleich sind. Es ist nunmehr Aufgabe der UIP, sich auf die gemeinsame Arbeit mit der UIC-Arbeitsgruppe vorzubereiten.

d) Entschädigung im Falle der Bahnhaftung für Verlust oder Nichtwiederherstellbarkeit eines P Wagens

Diese Entschädigung basierte bislang auf einem Höchstwert des Wagens von 60.000 Goldfranken, das heisst auf einem Betrage, der wegen der Preisentwicklung und des Baues immer höherwertigerer Wagen der tatsächlichen Situation nicht mehr gerecht wurde. Auf der letzten Sitzung der gemeinsamen Arbeitsgruppe hat die UIC nunmehr eine Erhöhung dieses Plafonds auf 80.000 Goldfranken zugestimmt. Damit dürfte eine Lösung gefunden sein, die für die tatsächlichen Bedürfnisse in den meisten Fällen während eines gewissen Zeitraumes ausreicht.

L'UIP aurait préféré que le montant devant effectivement être payé soit limité par le haut et non pas la base de calcul. Elle espère arriver plus tard à une telle modification des prescriptions actuellement en vigueur.

e) Libéralisation du trafic des wagons P

Dans les années cinquante, l'UIC et l'UIP ont étudié ensemble la possibilité de la création d'une charte générale, respectivement d'un contrat d'immatriculation international pour les wagons P. Le résultat de cette étude a été l'Aide-Mémoire « Régime Appliqué aux Wagons P » dont l'importance ne doit pas être méconnue bien qu'il ne corresponde pas encore au but escompté. Selon les perspectives actuelles, il faut en tout cas constater que le moment de créer une charte générale ou un contrat d'immatriculation international n'était pas encore mûr. Il ne l'est pas encore aujourd'hui, car une immatriculation de wagons P sur une base internationale suppose que les chemins de fer soient plus fortement intégrés que ce n'est le cas actuellement.

Lors de sa dernière séance en 1971 le Comité Directeur de l'UIP a étudié la question de savoir si une certaine initiative devait être prise afin de libéraliser plus fortement que jusqu'à présent l'utilisation de wagons P dans d'autres pays que ceux du chemin de fer immatriculateur. D'une part, il s'est exprimé en principe en faveur d'une telle libéralisation à condition d'une réciprocité absolue. D'autre part, il a reconnu que ce problème doit être étudié soigneusement dans tous ses détails.

f) Mesures de la CEE concernant la situation juridique et économique des chemins de fer dans les pays membres

Le Comité Directeur de l'UIP a pris connaissance d'un projet de résolution de la Commission de la CEE du 18 août 1971 dans lequel des propositions sont faites dans le but de placer les chemins de fer sur une base financière saine, de soumettre leur gestion à des considérations plus commerciales, d'écarter tous les obstacles du trafic ferroviaire dans les pays membres, de créer des tarifs internationaux directs, de simplifier la technique et de stimuler l'intégration des chemins de fer dans le but final d'encourager la création d'un chemin de fer européen.

Il n'y a aucun doute que la Commission a fait un pas en avant dans la direction d'un développement européen qui sera également de grande importance pour les wagons P, étant donné qu'une partie des mesures proposées correspondent aux intentions de l'UIP. Par conséquent, le Comité Directeur a décidé de suivre de très près cette évolution, et de discuter de la situation dans le cadre du Comité supérieur de liaison avec l'UIC.

g) Harmonisation RID/ADR — Modification du RID

En 1971, des délégués de l'UIP ont pris part à deux conférences d'harmonisation. Ils ont pu constater que ces travaux sont d'une importance considérable pour les wagons P, étant donné que l'harmonisation des deux réglementations est accompagnée d'une adaptation à l'état moderne de la technique. Il faut compter sur différentes modifications aux prescriptions valables pour les récipients destinés au transport de marchandises dangereuses, par exemple en considération de l'épaisseur des parois, des éprouves de pression et des délais d'épreuve.

Die UIP hätte es vorgezogen, wenn der tatsächlich zu zahlende Betrag nach oben begrenzt worden wäre und nicht die Berechnungsgrundlage. Sie hofft, zu einem späteren Zeitpunkt eine solche Änderung der gegenwärtig gültigen Bestimmung erwirken zu können.

e) Liberalisierung des Verkehrs mit P Wagen

In den 50er Jahren haben UIC und UIP gemeinsam die Möglichkeit zur Schaffung einer Generalcharta, bzw. eines Internationalen Einstellungsvertrages für P Wagen geprüft. Das Ergebnis dieser Arbeit war das Merkbuch « Bestimmungen für P Wagen », dessen Bedeutung nicht verkannt werden darf, obwohl es dem angestrebten Ziel noch nicht entspricht. Aus der heutigen Sicht ist jedenfalls festzustellen, dass die Zeit für die Schaffung einer Generalcharta oder eines Internationalen Einstellungsvertrages noch nicht reif war. Sie ist es auch heute noch nicht, denn eine Einstellung von P Wagen auf internationaler Basis setzt voraus, dass die Eisenbahnen stärker integriert sind als dies gegenwärtig der Fall ist.

Das Direktionskomitee der UIP hat auf seiner letzten Sitzung in 1971 die Frage geprüft, ob gewisse Initiativen ergriffen werden sollen, um die Verwendung von P Wagen in anderen Ländern als demjenigen der einstellenden Eisenbahn stärker als bisher zu liberalisieren. Einerseits hat es sich dabei im Prinzip und unter der Bedingung vollständiger Gegenseitigkeit für eine solche Liberalisierung ausgesprochen. Andererseits hat es jedoch erkannt, dass diese Frage noch eines sorgfältigen Studiums aller Einzelheiten bedarf.

f) Massnahmen der Europäischen Wirtschafts-Gemeinschaft (EWG) hinsichtlich der rechtlichen und wirtschaftlichen Situation der Eisenbahnen in den Mitgliedsstaaten

Das Direktionskomitee der UIP hat von einem Entscheidungsvorschlag der Kommission der EWG vom 18. August 1971 Kenntnis genommen, in dem Massnahmen vorgeschlagen werden mit dem Ziele, die Eisenbahnen auf eine gesunde finanzielle Basis zu stellen, die Geschäftsführung der Eisenbahn verstärkt kaufmännischen Gepflogenheiten zu unterwerfen, alle Behinderungen des Eisenbahnverkehrs in den Mitgliedsstaaten zu beseitigen, direkte internationale Tarife zu schaffen, die Technik zu vereinheitlichen und die Integration der Eisenbahnen mit dem Endziel einer Europäischen Eisenbahn zu fördern.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die Kommission hiermit einen Schritt in Richtung auf eine europäische Entwicklung unternommen hat, die auch für P Wagen von grosser Bedeutung sein wird, zumal ein Teil der vorgeschlagenen Massnahmen den Intentionen der UIP entspricht. Das Direktionskomitee hat deshalb beschlossen, die Entwicklung sorgfältig zu beobachten und die Situation im Rahmen des Verbindungsausschusses auf höherer Ebene mit der UIC zu erörtern.

g) Harmonisierung RID/ADR — Änderung des RID

In 1971 haben Delegierte der UIP an zwei Harmonisierungskonferenzen teilgenommen. Sie konnten feststellen, dass diese Arbeiten für P Wagen von erheblicher Bedeutung sind, denn die Harmonisierung der beiden Vorschriften wird von einer Anpassung an den modernen Stand der Technik begleitet. So ist mit verschiedenen Änderungen der für Behälter zum Transport gefährlicher Güter geltenden Bestimmungen zu rechnen. Beispielsweise hinsichtlich der Wanddicken, Prüfdrucke und Prüfzeiten.

L'UIP et plusieurs de ses associations-membres se sont efforcées depuis quelque temps d'arriver à une coordination des délais pour la révision des récipients et pour les révisions officielles du chemin de fer.

Ces efforts ont remporté un certain succès. En effet, la conférence d'harmonisation RID/ADR a décidé, en principe, de fixer à huit ans le délai pour la révision des récipients et de prévoir un examen des accessoires tous les quatre ans.

Ce principe a été confirmé sans restrictions pour les récipients destinés au transport de liquides inflammables. Par contre, aucune décision n'a encore été prise au sujet du transport de gaz comprimé.

A la suite de la décision prise par la conférence de révision, compte tenu de la durée prolongée des travaux encore à effectuer, de mettre en vigueur par avance certaines prescriptions pour le RID et le ADR, l'UIP a suggéré dans le domaine du RID de reprendre dès maintenant dans le RID les nouveaux délais de révision pour les récipients pour le transport de liquides inflammables et pour le transport de gaz comprimés.

La conférence de révision pour le RID a accepté sans restrictions cette suggestion lors de sa séance de décembre 1971. Nous espérons que cette nouvelle prescription, extrêmement utile pour les wagons P, sera mise en vigueur très prochainement.

III. VIE INTÉRIEURE DE L'UIP

L'assemblée générale 1971 a eu lieu à La Haye le 3 juin 1971 sur invitation de l'association néerlandaise. Toutes les associations-membres étaient représentées. L'UIP a eu le plaisir de saluer comme hôtes M. Roger Gratreau, Vice-directeur de l'Office Central des Transports Internationaux par Chemin de Fer (OCTI), M. J. Peter, représentant de l'UIC, M. le Dr. P. Boender, Directeur des chemins de fer néerlandais, M. le Dr. van Es, représentant du Ministère des Transports néerlandais, M. Y. Arnaud, représentant de la SNCF.

L'assemblée générale a approuvé le rapport de gestion ainsi que les comptes de l'exercice 1970. Elle a donné décharge au Comité Directeur et au Trésorier et a renouvelé aux réviseurs de l'Association suisse leur mandat pour la révision des comptes.

Le Président sortant, M. R. de Garnica, a ensuite prononcé un discours fort applaudi par les personnes présentes, dans lequel il a rappelé entre autre la disparition tragique de M. Marco Rassinini, décédé, dont la mémoire a été honorée par l'assemblée générale.

Ensuite, l'assemblée générale a désigné à l'unanimité pour une période de trois ans les personnes suivantes :

Au titre de nouveau Président : M. Willy Körfggen, Hamburg
Au titre de Vice-présidents : M. Jacques de Bruyn, Bruxelles et
M. Germain Lagardelle, Paris.

Die UIP und einige ihrer Mitgliedsverbände haben sich seit längerer Zeit dafür eingesetzt, dass die Fristen für die Behälterrevisionen zeitlich mit den Fristen für die bahnamtlichen Untersuchungen koordiniert werden.

Diesen Bemühungen sind nunmehr einige Erfolge zu teil geworden. So hat die Harmonisierungskonferenz RID/ADR prinzipiell beschlossen, die Frist für die Behälterrevision auf acht Jahre festzusetzen und alle vier Jahre eine Prüfung der Armaturen vorzuschreiben.

Für Behälter zum Transport brennbarer Flüssigkeiten hat sie diesen Grundsatz uneingeschränkt bestätigt, während für die Behälter zum Transport von Druckgasen eine Entscheidung noch nicht ergangen ist.

Nachdem die Revisionskonferenz mit Rücksicht auf die lange Dauer der noch bevorstehenden Arbeiten beschlossen hat, einzelne Bestimmungen im Vorwege für das RID und für das ADR in Kraft zu setzen, hat die UIP für den Bereich des RID angeregt, die neuen Prüf Fristen für Behälter zum Transport brennbarer Flüssigkeiten und zum Transport von Druckgasen schon jetzt in das RID zu übernehmen.

Die Revisionskonferenz für das RID ist dieser Anregung auf seiner Sitzung im Dezember 1971 ohne Einschränkung gefolgt. Es ist zu hoffen, dass die für P Wagen äusserst nützliche Neuregelung nunmehr bald in Kraft gesetzt wird.

III. AUS DEM INTERNEN LEBEN DER UIP

Die Generalversammlung 1971 hat auf Einladung des niederländischen Verbandes am 3. Juni 1971 in Den Haag stattgefunden. Alle Mitgliedsverbände waren vertreten. Die UIP hatte die Ehre, Herrn Roger Gratreau, Vizedirektor des Zentralamtes für den Internationalen Eisenbahnverkehr, Herrn J. Peter, Vertreter der UIC, Herrn Dr. P. Boender, Direktor der NS, Herrn Dr. van Es, Vertreter des niederländischen Verkehrsministeriums, und Herrn Y. Arnaud, Vertreter der SNCF, als Gäste begrüssen zu dürfen.

Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und die Kassenabrechnung für 1970. Sie erteilte dem Direktionskomitee und dem Kassenverwalter Entlastung und bestellte die Prüfer des schweizerischen Verbandes erneut zu Rechnungsprüfern.

Der scheidende Präsident, Herr R. de Garnica, hielt sodann eine mit grossem Beifalll aufgenommene Ansprache, in der er auch des verstorbenen Herrn Dr. Marco Rassinini gedachte, dessen Andenken durch die Generalversammlung geehrt wurde.

Sodann wählte die Generalversammlung einstimmig für die Dauer von drei Jahren

zum neuen Präsidenten : Herrn Willy Körfgen, Hamburg
zu Vizepräsidenten : Herrn Jacques de Bruyn, Brüssel, und
Herrn Germain Lagardelle, Paris.

Les associations nationales ont désigné les représentants suivants au Comité Directeur pour la période 1971-1972 :

Allemagne :	Monsieur Willy Körfgén
Autriche :	Monsieur Helmut Metzger
Belgique :	Monsieur Jacques de Bruyn
Espagne :	Monsieur Alfonso Imedio
France :	Monsieur Germain Lagardelle
Grande-Bretagne :	Monsieur J.M.B. Gotch
Italie :	Monsieur Platone Ladavac
Maroc :	Monsieur Christian Courau
Pays-Bas :	Monsieur A. Greebe
Suède :	Monsieur Carl-Erik Nilsson
Suisse :	Monsieur Eugène-Jean Fert

Le nouveau Président, M. W. Körfgén, exprima ses remerciements pour la confiance qui lui a été témoignée par sa nouvelle élection à la présidence après avoir déjà eu le privilège d'occuper ce poste de 1959 à 1962.

Sous les applaudissements de l'assemblée générale, il fit l'éloge des mérites considérables de son prédécesseur, M. R. de Garnica, et le remercia du travail accompli. Il inclut également dans ses paroles de gratitude ses autres prédécesseurs, M. G. Lagardelle et M. M. Rassini, amis de longue date.

Le Président remercia ensuite l'Association néerlandaise de l'hospitalité généreuse et de l'organisation parfaite qui ont contribué essentiellement au déroulement de l'assemblée générale dans une atmosphère amicale.

Le Comité Directeur a tenu des réunions à Zurich le 8 février 1971, à La Haye les 2 et 3 juin 1971 et à Paris le 18 novembre 1971 où des décisions importantes ont été prises pour le travail futur de l'Union.

Conformément aux statuts, le Comité de gérance a été renouvelé par la nomination du Président, des deux Vice-présidents, du Secrétaire général et de M. Ch. Schlegel. Les groupes de travail ont également été renouvelés.

Le Comité Directeur a décidé de réviser les statuts et de soumettre en temps voulu ses propositions à l'assemblée générale.

Pour le Comité Directeur :

Le Président :
signé : W. Körfgén

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

Die Mitgliedsverbände haben für 1971-1972 folgende Vertreter in das Direktionskomitee entsandt :

Deutschland :	Herrn W. Körfggen
Österreich :	Herrn Helmut Metzger
Belgien :	Herrn Jacques de Bruyn
Spanien :	Herrn Alfonso Imedio
Frankreich :	Herrn Germain Lagardelle
Grossbritannien :	Herrn J.M.B. Gotch
Italien :	Herrn Platone Ladavac
Marokko .	Herrn Christian Courau
Niederlande :	Herrn A. Greebe
Schweden :	Herrn Carl-Erik Nilsson
Schweiz :	Herrn Eugène-Jean Fert

Der neue Präsident, Herr W. Körfggen, dankte für die Ehre, die ihm durch die erneute Wahl zum Präsidenten zuteil geworden war, nachdem er dieses Amt schon einmal von 1959-1962 innegehabt hatte.

Er würdigte unter dem lebhaften Beifall der Generalversammlung die grossen Verdienste seines Vorgängers, Herrn R. de Garnica, und sprach ihm den Dank für seine Arbeit aus. In diesen Dank schloss er auch seine weiteren Vorgänger, Herrn G. Lagardelle und Herrn Dr. M. Rassin, ein, dessen er als langjährigem verdienten Freunde besonders gedachte.

Der Präsident dankte sodann dem niederländischen Verband für die grosszügige Gastfreundschaft, und die hervorragende Organisation, die wesentlich dazu beigetragen haben, dass die Generalversammlung in einer freundschaftlichen Atmosphäre stattfinden konnte.

Das Direktionskomitee hat am 8. Februar 1971 in Zürich, am 2. und 3. Juni in Den Haag sowie am 18. November 1971 in Paris Sitzungen abgehalten, um wichtige Beschlüsse für die weitere Arbeit der Union zu fassen.

Der Geschäftsführende Ausschuss wurde satzungsgemäss durch den Präsidenten, die beiden Vizepräsidenten, den Generalsekretär und Herrn Ch. Schlegel neu gebildet. Die Arbeitsgruppen wurden ebenfalls neu besetzt.

Das Direktionskomitee hat beschlossen, die Statuten zu überarbeiten und der Generalversammlung zu gegebener Zeit seine Vorschläge zu unterbreiten.

Für das Direktionskomitee :

Der Präsident :
gez. W. Körfggen

Der Generalsekretär :
gez. E.-J. Fert

Comptes annuels

Annexe I

RECETTES

COTISATIONS

RECETTES	1970		1971	
	SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
COTISATIONS				
Svenska Privattvagnföreningen, Stockholm . .		1.278.—		1.266.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Soleure		1.350.—		1.350.—
Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten, Hamburg		4.842.—		5.010.—
Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie, La Haye		602.—		870.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Vienne		1.206.—		1.194.—
Fédération des Industries Belges, Bruxelles . .		771.—		759.—
Associazione Proprietari di Carri Privati FS, Milano		1.422.—		1.446.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.386.—		1.410.—
Société Lomatfer, Bruxelles		435.—		435.—
Association Professionnelle des Wagons de Particuliers du Maroc, Casablanca		786.—		798.—
Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		1.290.—		966.—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		6.690.—		6.714.—
Intérêts sur livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Genève		22.058.— 132.50		22.218.— 368.20
Remboursement d'impôts				108.10
Reliquat assemblée générale La Haye				1.110.—
DÉPENSES				
Honoraires et jetons de présence	7.734.60		6.200.—	
Frais d'interprète	6.070.90		3.938.90	
Frais de bureau et d'imprimerie	5.007.20		5.095.10	
Ports, tél., frais de banque	1.587.—		584.80	
Excédent de recettes	1.790.80		7.985.50	
	22.190.50	22.190.50	23.804.30	23.804.30

Jahresrechnung

Anlage I

EINNAHMEN

BEITRÄGE

Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm . .
 Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und
 Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn
 Vereinigung der Privatgüterwagen-
 Interessenten, Hamburg
 Algemene Verladers- 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
 Steuerrückerstattung
 Überschuss G.V., Den Haag

AUSGABEN

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

1970		1971	
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
	1.278.—		1.266.—
	1.350.—		1.350.—
	4.842.—		5.010.—
	602.—		870.—
	1.206.—		1.194.—
	771.—		759.—
	1.422.—		1.446.—
	1.386.—		1.410.—
	435.—		435.—
	786.—		798.—
	1.290.—		966.—
	6.690.—		6.714.—
	22.058.—		22.218.—
	132.50		368.20
			108.10
			1.110.—
7.734.60		6.200.—	
6.070.90		3.938.90	
5.007.20		5.095.10	
1.587.—		584.80	
1.790.80		7.985.50	
22.190.50	22.190.50	23.804.30	23.804.30

Bilan

Avoir sur le livret de dépôt
N° 90459 de la Banque
Populaire Suisse, Genève .
Avance Fert & Cie
Fortune au 31.12.1970 ...
Contributions fédérales,
Berne
Fortune au 31.12.1971 ...

1970		1971	
Actif	Passif	Actif	Passif
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
7.721.65	6.749.60 972.05	19.987.— 110.45	11.139.90 8.957.55
7.721.65	7.721.65	20.097.45	20.097.45

Fortune

Découvert au 31.12.1969
Fortune au 31.12.1970
Excédent de recettes au 31.12.1970
Excédent de recettes au 31.12.1971

Fortune au 31.12.1970
Fortune au 31.12.1971

1970	1971
SFr.	SFr.
818.75	972.05
1.790.80	7.985.50
972.05	8.957.55

E.-J. Fert, Secrétaire général

Bilanz

Guthaben auf Sparheft
Nr. 90459 bei der Schweiz.
Volksbank, Genf
Vorschuss Fert & Cie
Vermögen am 31.12.1970 .
Eidgen. Steuerverwaltung,
Bern
Vermögen am 31.12.1971 .

1970		1971	
Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
7.721.65	6.749.60 972.05	19.987.— 110.45	11.139.90 8.957.55
7.721.65	7.721.65	20.097.45	20.097.45

Vermögen

Ungedeckt per 31.12.1969
Vermögen am 31.12.1970
Mehreinnahmen per 31.12.1970
Mehreinnahmen per 31.12.1971

Vermögen am 31.12.1970
Vermögen am 31.12.1971

1970	1971
SFr.	SFr.
818.75	972.05
1.790.80	7.985.50
972.05	8.957.55

E.-J. Fert, Generalsekretär

Rapport des réviseurs aux comptes

En notre qualité de vérificateurs aux comptes de l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés, nous avons examiné les comptes annuels de l'UIP pour 1971, 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 1971 s'élèvent à SFr. 22.218.—. A cette somme, il y a lieu d'ajouter SFr. 368.20 représentant les intérêts bruts pour l'année 1971 selon le livret de dépôt N° 90459 de la Banque Populaire Suisse, Genève, les SFr. 108.10 représentant le remboursement de l'impôt anticipé échu, et le reliquat de l'assemblée générale à La Haye de SFr. 1.110.—. Par conséquent, les recettes totales s'élèvent à SFr. 23.804.30.

Le détail des dépenses est le suivant :

Honoraires et jetons de présence	SFr. 6.200.—
Frais d'interprète	SFr. 3.938.90
Frais de bureau et d'imprimerie	SFr. 5.095.10
Ports, téléphones, divers	SFr. 584.80

Les comptes 1971 se soldent par un excédent de recettes de SFr. 7985.50, auquel s'ajoutent SFr. 972.05 de fortune au 31.12.1970.

Ainsi, le bilan boucle avec une fortune de SFr. 8.957.55 au 31 décembre 1971.

Nous vous recommandons l'approbation du bilan et du compte de pertes et profits et vous proposons d'en donner décharge au trésorier.

Bâle/Genève, le 10 février 1972

Les vérificateurs :
signé : Studer signé : Hegi

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

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer ist uns die Jahresrechnung 1971 der UIP zur Prüfung vorgelegt worden. Wir erstatten Ihnen hiermit

BERICHT

Sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten des ordnungsgemäss geführten Kassabuches haben wir aufgrund der Belege kontrolliert und sie, soweit möglich, einer materiellen Prüfung unterzogen.

Die Mitgliederbeiträge für das Jahr belaufen sich auf SFr. 22.218.—, denen der Bruttozins für 1971 auf dem Depositenheft Nr. 90459 der Schweizerischen Volksbank, Genf, von SFr. 368.20, die Rückzahlung der verfallenen Verrechnungssteuer von SFr. 108.10 sowie der Saldo der Generalversammlung in Den Haag von SFr. 1.110.— noch anzufügen sind. Dies ergibt Totalerinnahmen von SFr. 23.804.30.

Das Total der Ausgaben setzt sich wie folgt zusammen :

Honorare und Sitzungsgelder	SFr. 6.200.—
Dolmetscherkosten	SFr. 3.938.90
Bürounkosten und Drucksachen	SFr. 5.095.10
Porto, Telefon, Verschiedenes	SFr. 584.80

Die Rechnung 1971 schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von SFr. 7.985.50 ab, dem der Gewinn von 1970 von SFr. 972.05 anzufügen ist.

Die Bilanz per 31. Dezember 1971 schliesst somit mit einem Gewinn von SFr. 8.957.55 ab.

Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1971 unter Déchargeerteilung an den Kassier.

Basel/Genf, den 10. Februar 1972

Die Revisoren :
gez. Studer gez. Hegi

LISTE DES MEMBRES

Allemagne

Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 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, 1040 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 Particuliers
de Grande Capacité,
5 bis, 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, Rooseveltplantsoen 3-4, La Haye

Italie

Associazione Proprietari di Carri Privati FS,
Via delle Orsole 4, 20123 Milan

Maroc

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

Suède

Svenska Privatvagnföreningen,
Sveavägen 21, 111 34 Stockholm

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

1950

Deutschland

Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2 Hamburg 36

1950

Österreich

Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Opernring 7, Wien 1

1950

Belgien

« Lomatfer » Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer,
1, rue Jacques-de-Lalaing, 1040 Brüssel
Fédération des Industries Belges,
Ravenstein 4, Brüssel

1960

Spanien

Liga de Propietarios de Vagones de España,
Victor Pradera 30, Madrid-8

1950

Frankreich

Chambre Syndicale des Wagons Industriels,
163, rue Saint-Honoré, Paris 1
Chambre Syndicale des Wagons Particuliers
de Grande Capacité, 5 bis, 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

1966

Grossbritannien

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

1950

Holland

Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders
Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, Den Haag

1950

Italien

Associazione Proprietari di Carri Privati FS,
Via delle Orsole 4, 20123 Mailand

1958

Marokko

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

1953

Schweden

Svenska Privatvagnföreningen,
Sveavägen 21, 111 34 Stockholm

1950

Schweiz

Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und
Privatgüterwagen-Besitzer,
Rathausstr. 42, 8570 Weinfelden
Association Suisse de Propriétaires de
Wagons-Réservoirs,
3, rue du Mont-Blanc, 1211 Genf 1

**Assemblée générale constituante de l'UIP
Konstituierende Generalversammlung der UIP**

Président/Präsident

Secrétaire/Sekretär

1950	Attisholz	17/18 avril	U. Sieber	W. Kesselring
------	-----------	-------------	-----------	---------------

**Assemblées générales ordinaires de l'UIP
Ordentliche Generalversammlungen der UIP**

1951	Attisholz	16 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1952	Venise	17 avril		

1953	Carcassonne	28 mai	A. Doucet	W. Kesselring
1954	Bruxelles	15 juin		
1955	Innsbruck	30 juin		

1956	Munich	11 mai	J. Stoclet	W. Kesselring
1957	Rapallo	17 avril		
1958	Lugano	28 mai		

1959	Blois	22 mai	W. Körfggen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert

1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		

1965	Munich	2 septembre	G. Lagardelle	E.-J. Fert
1966	Mogliato Veneto	7 juin		
1967	Stockholm	17 mai		

1968	Nice	24 juin	R. de Garnica	E.-J. Fert
1969	Vienne	6 juin		
1970	Knokke Zoute	5 juin		

1971	La Haye	3 juin	W. Körfggen	E.-J. Fert
------	---------	--------	-------------	------------