

UIP

Union Internationale d'Associations de Propriétaires de wagons particuliers

Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

23^e Rapport de gestion

23. Geschäftsbericht

1972

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. Jeremy M.B. Gotch
M. Adrian Greebe
M. Alfonso Imedio
M. Platone Ladavac
M. Helmut Metzger
M. Carl-Erik Nilsson

COMITÉ DE GÉRANCE / GESCHÄFTSFÜHRENDER AUSSCHUSS

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

1972
Groupe de travail de l'UIP
au sein du groupe de travail
commun UIC/UIP :

Arbeitsgruppe UIP
innerhalb der gemeinsamen
Arbeitsgruppe UIC/UIP :

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

Délégation de l'UIP au sein
du groupe supérieur de liaison
UIC/UIP :

UIP-Delegation innerhalb des
Verbindungsausschusses UIC/UIP
auf höherer Ebene :

Allemagne	: (M. W. Körfggen)
Belgique	: (M. J. de Bruyn)
France	: (M. G. Lagardelle)
Italie	: (M. P. Ladavac)
Président du Groupe de travail de l'UIP	: (M. Ch. Schlegel)

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL / GENERALSEKRETARIAT

Eugène-Jean Fert
2, rue Fendt
Case postale 877
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

23^e Rapport de gestion

23. Geschäftsbericht

1972

Table des matières

I.	Préambule
II.	Rapport d'activités de l'UIP
III.	Vie intérieure de l'UIP
Annexe I	Comptes annuels
Annexe II	Rapport des vérificateurs aux comptes
Annexe III	Liste des membres

Inhaltsverzeichnis

I.	Vorwort
II.	Bericht über die Arbeit der UIP
III.	Aus dem internen Leben der UIP
Anlage I	Jahresrechnung
Anlage II	Revisorenbericht
Anlage III	Mitgliederverzeichnis

Rapport de gestion pour 1972

I. PRÉAMBULE

Au cours de 1972, la mise en service de wagons P au sein de l'UIP s'est développée de façon variable. D'une manière générale, on a cependant pu constater qu'au cours de cet exercice la construction de nouveaux wagons modernes à grande capacité a continué dans des proportions dépassant même dans certains secteurs les besoins réels du transport ferroviaire, de sorte que la demande de capacité a toujours pu être satisfaite. Comparé aux années précédentes, le taux d'emploi du parc des wagons P a subi un léger recul, non seulement en raison des nombreuses constructions nouvelles, mais également à cause de la stagnation économique de certains pays.

La collaboration avec l'UIC s'est poursuivie de façon satisfaisante. Mais si durant cet exercice aucun événement spectaculaire n'a été enregistré, et qu'il ne faille pas du reste en attendre dans un avenir rapproché, il faut cependant reconnaître que quelques résultats satisfaisants pour tous, ont été obtenus lors des travaux communs.

Le groupe de travail commun UIC/UIP a tenu une séance à Buchs/Suisse du 17 au 19 octobre 1972 qui s'est déroulée dans une atmosphère de coopération et de compréhension mutuelle.

II. RAPPORT D'ACTIVITÉS DE L'UIP

a) Attelage automatique

En 1972, les administrations de chemins de fer-membres de l'UIC et de l'OSJD ont décidé de munir de l'attelage automatique les wagons nécessaires au trafic international en quelques jours au printemps 1981. Les autres wagons devront être équipés progressivement dans les quatre années suivantes, c'est-à-dire jusqu'à fin 1985 au plus tard. Les administrations de chemins de fer occidentales envisageraient de munir la plus grande partie de leurs wagons de l'attelage automatique dès 1981, réduisant ainsi la période transitoire. Elles auraient même l'intention de supprimer les tampons latéraux avant 1985 et de permettre l'attelage, avec des wagons encore munis de tampons latéraux grâce à des wagons intermédiaires. Par contre, les administrations des chemins de fer de l'Est préfèrent une période transitoire plus longue en invoquant, à juste titre, l'expérience faite par les chemins de fer soviétiques lors de l'introduction de l'attelage automatique.

Chacune de ces tendances a des avantages et des inconvénients. Il n'est certainement pas judicieux de conserver encore pendant des années les tampons latéraux de tous les wagons alors qu'ils ne seraient que rarement utilisés et qu'ils réduiraient la charge utile. D'autre part, la cadence de transformation est déterminée principalement par la livraison à temps des pièces de l'attelage et les possibilités de financement.

Geschäftsbericht für 1972

I. VORWORT

Der Einsatz der Privatgüterwagen verlief im Jahre 1972 im Bereich der UIP unterschiedlich. Ganz allgemein ist jedoch festzustellen, dass im Berichtsjahr der Neubau moderner grossräumiger Wagen in einem solchen Umfang fortgesetzt wurde, dass die Kapazität den Bedarf an Eisenbahntransporten auf gewissen Gebieten übertraf, so dass die Nachfrage nach Eisenbahn-Transportraum stets befriedigt werden konnte. Im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren ist der Beschäftigungsgrad des gesamten Privatwagenparkes sogar etwas zurückgegangen, nicht nur als Folge der umfangreichen Neubauten, sondern auch auf Grund der in einzelnen Ländern eingetretenen Beruhigung des Wirtschaftswachstums.

Die Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) hat weiterhin eine gute Entwicklung genommen. Wenn im Berichtsjahr auch keine spektakulären Ereignisse eingetreten sind — solche sind ohnehin auf längere Zeit nicht zu erwarten —, so konnten doch wiederum einige Ergebnisse der gemeinsamen Arbeit erzielt werden, die den beiderseitigen Interessen dienlich waren.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP hat am 17.-19. Oktober 1972 eine Sitzung in Buchs (Schweiz) abgehalten, die ganz im Zeichen der Partnerschaft und des gegenseitigen Verständnisses gestanden hat.

II. BERICHT ÜBER DIE ARBEIT DER UIP

a) Automatische Kupplung (AK)

Im Jahre 1972 haben die in dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSJD) zusammengeschlossenen Eisenbahnverwaltungen beschlossen, die für den internationalen Verkehr benötigten Wagen innerhalb weniger Tage im Frühjahr 1981 mit der AK auszurüsten. Die übrigen Wagen sollen sodann innerhalb der folgenden 4 Jahre, d.h. spätestens Ende 1985, umgerüstet werden. Auf Seiten der westlichen Eisenbahnverwaltungen besteht die Tendenz, schon in 1981 einen möglichst grossen Teil ihres Wagenparkes mit der AK zu versehen und die Zeit des Übergangs abzukürzen. Es soll bei westlichen Eisenbahnverwaltungen sogar daran gedacht sein, die Seitenpuffer vor 1985 weitgehend abzunehmen und die Kupplung mit Wagen, die die Seitenpuffer noch besitzen, durch Übergangswagen zu ermöglichen. Demgegenüber bevorzugen die östlichen Eisenbahnverwaltungen eine längere Übergangszeit, wobei sie mit einer gewissen Berechtigung auf die Erfahrungen hinweisen dürfen, die die Eisenbahnen der UdSSR bei der Einführung der AK gemacht haben.

Jede dieser Tendenzen hat Vorteile und Nachteile. Sicher ist es sehr unzweckmässig, die Seitenpuffer noch an allen Wagen jahrelang «mitschleppen» zu müssen, obwohl sie nur noch selten gebraucht werden und die Lastgrenze der Wagen vermindern. Andererseits wird das Tempo der Umstellung aber auch weitgehend von der rechtzeitigen Lieferung der Kupplungsaggregate und den Finanzierungsmöglichkeiten bestimmt.

Les milieux responsables des chemins de fer sont convaincus que les dates actuellement fixées pour l'introduction de l'attelage automatique sont définitives. L'avenir nous enseignera s'ils ont raison, compte tenu de ce que les problèmes de financement jouent un rôle prépondérant. De son côté, l'UIP souhaite que les gouvernements financent les opérations de modernisation et de rationalisation liées à l'installation de l'attelage automatique avec autant de largesse qu'ils le font pour la modernisation des moyens de transport concurrents.

Dans cette optique, l'UIP a déjà, depuis des années, exprimé l'avis que le financement de l'attelage automatique pour les wagons P doit être considéré comme une mesure de modernisation des chemins de fer. Elle l'a justifié en détail, et la dernière fois dans le rapport de gestion 1971, de sorte qu'une répétition dans le présent document serait superflue.

Toutefois, l'UIP met l'accent sur le fait

- qu'elle se rallie positivement à chaque amélioration du trafic ferroviaire,
- que les titulaires déboursent continuellement des sommes considérables pour faire face à l'augmentation de volume du trafic et aux besoins de sécurité des chemins de fer,
- qu'à l'expiration de la période de transformation (1985) les frais résultant de l'installation de l'attelage automatique seront naturellement à la charge des titulaires,
- que ces frais de transformation du parc existant à cette date n'ont aucun rapport avec la mise en service et la destination des wagons P, mais concernent exclusivement la facilité de l'exploitation ferroviaire, de sorte qu'il n'est absolument pas justifié de les faire supporter par les titulaires de wagons P.

L'UIP a déjà discuté depuis de nombreuses années ces problèmes de financement avec le Secrétaire général de l'UIC — la dernière fois en 1969 — sans que le stade d'un échange de vues général n'ait jamais été dépassé. L'incertitude des dates d'installation de l'attelage automatique en était la raison principale. Ces dates étant maintenant connues, l'UIP s'est immédiatement efforcée d'établir un nouveau contact avec le Secrétaire général de l'UIC, ce qui, faute de temps, n'a pas pu se réaliser durant cet exercice, mais aura lieu en 1973. Le résultat des discussions sera communiqué en temps voulu.

Les nombreux reports de ces discussions sont dus, en partie, au fait que le problème du montage technique optimum de l'attelage automatique et celui du comportement des wagons n'étaient pas encore pleinement résolus. Les ingénieurs des chemins de fer se trouvent effectivement confrontés avec des problèmes difficiles, pour lesquels ils ne peuvent pas s'appuyer de façon notable sur l'expérience des chemins de fer américain et soviétique. Contrairement aux solutions américaine et soviétique, l'attelage envisagé doit en plus assurer la transmission des conduites électriques et à air comprimé. Le système de l'attelage rigide a donc été choisi, mais il a des répercussions sur la sécurité de marche du wagon. De telles sujétions n'existent pas avec l'attelage souple, ou alors elles ont des conséquences moindres.

Durant cet exercice, les chemins de fer ont également poursuivi intensivement leurs travaux sur ce problème. Il en ressort que, selon toute vraisemblance, l'élément stabilisateur, mentionné dans le rapport de l'année dernière, devra être installé.

Actuellement, l'UIC élabore une formule permettant de déterminer, quel wagon, après la suppression des tampons latéraux,

- pourra sans risque, demeurer en circulation après l'application de l'élément stabilisateur,
- pourra circuler sans élément stabilisateur,
- devra être éliminé, en raison de l'insuffisante sécurité conférée par l'élément stabilisateur. Les conséquences d'une telle réforme du parc pourraient être graves. De nouveaux échanges de vue avec l'UIC devraient alors être envisagés.

In Kreisen massgeblicher Vertreter der Eisenbahnen besteht die Überzeugung, dass die nunmehr bekannten Umstellungstermine endgültig sind. Ob dies zutrifft, mag die Zukunft lehren, wobei die finanziellen Fragen eine entscheidende Rolle spielen. Aus der Sicht der UIP kann nur gewünscht werden, dass die Regierungen die mit der Einführung der AK angestrebten Modernisierungs- und Rationalisierungsmassnahmen der Eisenbahnen ebenso grosszügig finanzieren wie die Modernisierungsmassnahmen konkurrierender Verkehrsträger. Dass die Finanzierung der AK für P Wagen in diesem Zusammenhang als Modernisierungsmassnahme der Eisenbahnen anzusehen ist, hat die UIP schon seit Jahren zum Ausdruck gebracht und — zuletzt im Geschäftsbericht für 1971 — ausführlich begründet, so dass sich eine Wiederholung in diesem Geschäftsbericht erübrigt.

Die UIP legt jedoch Wert auf die Feststellung,

- dass sie jeder Verbesserung des Eisenbahnverkehrs sehr aufgeschlossen gegenübersteht
- dass die Einsteller laufend hohe Geldbeträge aufbringen, um dem Verkehrsaufkommen und dem Sicherheitsbedürfnis der Eisenbahnen Rechnung zu tragen
- dass die aus der Einführung der AK resultierenden finanziellen Belastungen, die nach Ablauf der Umstellungsperiode (1985) anfallen, selbstverständlich zu Lasten der Einsteller gehen werden.
- dass die Umstellungskosten für den zu diesem Zeitpunkt vorhandenen Wagenpark nicht mit dem Einsatz und der Zweckbestimmung der P Wagen zusammenhängen, sondern vielmehr ausschliesslich die Umgestaltung des Eisenbahnbetriebes betreffen, so dass eine Belastung der Einsteller von P Wagen mit diesen Kosten durch nichts gerechtfertigt werden kann.

Die UIP hat die soeben behandelten Finanzierungsprobleme schon seit vielen Jahren, zuletzt im Jahre 1969, mit dem Generalsekretär der UIC erörtert, wobei es allerdings über einen allgemeinen Meinungsaustausch noch nicht hinausgekommen ist, hauptsächlich, weil damals die Umstellungstermine noch nicht feststanden. Nachdem diese Termine jetzt bekannt sind, hat die UIP sich sogleich um ein neues Gespräch mit dem Generalsekretär der UIC bemüht, das im Berichtsjahr aus Zeitgründen jedoch noch nicht zustande gekommen ist, sondern erst in 1973 stattfinden kann. Über das Ergebnis dieser Besprechung wird zur gegebenen Zeit berichtet werden.

Die mehrfache Terminverschiebung war zum Teil darauf zurückzuführen, dass sowohl Fragen der optimalen technischen Gestaltung der Kupplung als auch des Verhaltens der Wagen noch nicht ganz gelöst waren. Tatsächlich stehen die Eisenbahningenieure hier vor schwierigen Problemen, wobei sie auch nicht in nennenswertem Umfange auf die Erfahrungen zurückgreifen können, die die amerikanischen und die sowjetischen Eisenbahnen mit der AK gemacht haben. Da die geplante Kupplung im Gegensatz zu der amerikanischen und der sowjetischen Lösung auch die Leitungen für elektrischen Strom und die Bremsluft mitkuppeln soll, musste das System der starren Kupplung gewählt werden, das wiederum Auswirkungen auf den sicheren Lauf der Wagen hat, die bei der unstarren Kupplung nicht oder nicht in so schwerwiegender Form auftreten.

Auch im Berichtsjahr haben die Eisenbahnen an diesem Problem intensiv weitergearbeitet. Dabei hat sich herausgestellt, dass das im letzten Berichtsjahr erwähnte sogenannte stabilisierende Element mit grosser Wahrscheinlichkeit eingeführt werden wird.

Die UIC ist zur Zeit damit beschäftigt, eine Formel auszuarbeiten, die es gestattet, für jeden einzelnen Wagen zu ermitteln, ob er nach Abbau der Seitenpuffer

- unter Verwendung des stabilisierenden Elementes gefahrlos im Verkehr bleiben kann
- auch ohne Verwendung des stabilisierenden Elementes weiterbetrieben werden kann
- ausgemustert werden muss, weil selbst der Einbau des stabilisierenden Elementes die Laufsicherheit nicht in ausreichendem Masse sicherstellt. Die Auswirkungen dieser Massnahme könnten sehr schwerwiegend sein. Neue Gedankenaustausche mit der UIC wären dann notwendig.

Le résultat de cette enquête est de la plus grande importance pour les titulaires de wagons P, parce que leurs parcs de wagons P sont composés pour une grande partie de wagons-citernes de construction rigide pour lesquels le problème de la sécurité de marche est particulièrement important.

Aujourd'hui, nous ne pouvons pas encore vous donner de plus amples détails que ceux contenus dans le rapport annuel 1971 au sujet des caractéristiques de construction. Toutefois, il faut s'attendre à ce que des décisions importantes soient prises au cours de l'année 1973. Il faut espérer que des détails pourront déjà être fournis au cours de l'exercice 1973 et au plus tard lors de l'assemblée générale 1974. L'UIC nous a promis de nous tenir immédiatement au courant.

L'enquête par questionnaire commencée en 1971, après entente et à la demande de l'UIC, est presque terminée. Il manque uniquement les résultats de trois pays. L'UIC a commencé l'examen de ces questionnaires. Elle a assurément encore de nombreuses questions à poser, auxquelles il faudra répondre dans le premier trimestre 1973. Il faut espérer que l'UIC sera alors en mesure de tirer de cette enquête les conclusions qu'elle attend. Toutefois, il n'est pas exclu que l'exploitation des questionnaires soit encore influencée par le développement technique, c'est-à-dire par la question de savoir quelles sont les exigences imposées aux wagons existant après l'installation de l'attelage automatique et la suppression des tampons latéraux. Malgré cela, le résultat de cette enquête aura, sans conteste, une importance capitale pour les discussions imminentes avec les chemins de fer, tant au niveau international que sur le plan national.

b) Echange de pièces du châssis qui sont avariées en dehors du réseau de chemin de fer immatriculateur

Dans l'état actuel des prescriptions du RIV, les pièces de rechange nécessaires à la réparation d'avaries des wagons étrangers avariés doivent être demandées à l'administration immatriculatrice. Jusqu'à leur arrivée le wagon avarié ne peut pas être réparé. Par contre, pour les wagons réseau avariés à l'état chargé, il existe dans ce cas au moins la possibilité de prélever les pièces de rechange manquantes sur des wagons vides en retour vers l'administration propriétaire. De la sorte, la réparation, et la livraison de la marchandise, peuvent être accélérées. Pour des raisons compréhensibles, il n'existe pas de réglementation semblable pour les wagons P, de sorte que jusqu'à présent certains d'entre eux sont souvent restés longtemps immobilisés; l'arrivée de la pièce de rechange prenant un temps considérable.

L'UIP a depuis longtemps critiqué cette prescription et a prié l'UIC d'y trouver une solution. Elle est maintenant imminente. Le groupe de travail commun UIC/UIP s'est mis d'accord pour demander aux autorités compétentes leur consentement à une procédure tout à fait nouvelle. Cette procédure prévoit qu'en cas d'avarie toutes les pièces unifiées du châssis devront être prélevées sur son propre stock par l'administration utilisatrice et mises gratuitement à disposition du titulaire pour un certain temps.

Le délai pour la restitution des pièces appartenant à l'administration utilisatrice et installées par elle, est fixé à six mois pour les essieux. Par contre, les organes de traction et de choc, les ressorts de suspension, les tampons, les crochets de traction et les attelages doivent être retournés seulement lors de la prochaine révision officielle. Si ces pièces ne sont pas restituées, le titulaire doit payer certains montants établis de façon précise. Le titulaire peut ainsi acheter les pièces étrangères mises à sa disposition, en se mettant d'accord avec l'administration immatriculatrice au sujet des pièces avariées que l'administration utilisatrice lui restitue.

La nouvelle prescription décrite ci-dessus se limite, bien entendu, aux pièces du châssis qui ont déjà été unifiées par toutes les administrations, ou au moins par certaines d'entre elles. Son champ d'application aura tout d'abord des limites plus étroites que celles souhaitées par l'UIP mais sa généralisation est l'un des buts ultérieurs de notre Union. En raison de la complexité du problème, cette généralisation nous occupera encore longtemps.

Das Ergebnis dieser Berechnungsmethode ist für die Einsteller von Privatgüterwagen von grösster Bedeutung, da die Privatwagenparks zu einem grossen Teil aus Kesselwagen bestehen, für die das Problem der Laufsicherheit infolge ihrer starren Bauart besonders schwerwiegender Art ist.

Weitere Einzelheiten über die Konstruktionsmerkmale, wie sie im Geschäftsbericht 1971 enthalten sind, können wir heute noch nicht mitteilen. Jedoch steht zu erwarten, dass wichtige Entscheidungen im Verlaufe des Jahres 1973 bekannt werden. Es ist zu hoffen, dass im Laufe des Jahres 1973, spätestens aber auf der Generalversammlung 1974, Einzelheiten mitgeteilt werden können. Eine sofortige Unterrichtung hat die UIC uns zugesagt.

Die im Jahre 1971 nach Abstimmung mit der UIC und auf deren besonderen Wunsch eingeleitete Fragebogenaktion konnte im Berichtsjahr weitestgehend abgeschlossen werden. Lediglich aus drei Ländern liegt das Ergebnis noch nicht vor. Die UIC hat mit der Auswertung dieser Fragebogenaktion begonnen. Allerdings hat sie noch eine Anzahl von Rückfragen, die im 1. Quartal 1973 beantwortet werden sollen. Es bleibt zu hoffen, dass es der UIC nunmehr möglich sein wird, diejenigen Rückschlüsse aus der Fragebogenaktion zu ziehen, die sie erwartet. Allerdings lässt sich nicht ausschliessen, dass die technische Entwicklung, d.h. die Frage, welche Anforderungen an die bereits vorhandenen Wagen nach Einführung der AK und Abnahme der Seitenpuffer gestellt werden muss, sich auf die Auswertung der Fragebogenaktion noch auswirken wird. Trotzdem ist das Ergebnis dieser Fragebogenaktion für die bevorstehenden Verhandlungen mit den Eisenbahnen sowohl auf internationalem als auch auf nationalem Gebiet ohne jede Frage von grosser Bedeutung.

b) Tausch von Teilen des Untergestells, die ausserhalb des Bereiches der einstellenden Eisenbahn beschädigt werden

Nach dem gegenwärtigen Stand der Bestimmungen (RIV-Abkommen) werden bei Beschädigung fremder Güterwagen etwa benötigte Ersatzteile von der Eigentumsverwaltung angefordert, bis zu deren Eintreffen der beschädigte Wagen nicht repariert werden kann. Für bahneigene Wagen besteht in solchen Fällen wenigstens die Erleichterung, dass die fehlenden Ersatzteile leeren zur Eigentumsverwaltung zurücklaufenden Wagen entnommen werden dürfen, wenn der beschädigte Wagen beladen ist, so dass die Reparatur und damit die Ablieferung des Ladegutes beschleunigt werden kann. Bei P Wagen gibt es aus begreiflichen Gründen keine derartige Regelung, so dass bisher Privatgüterwagen oft lange liegengeblieben sind, weil der Antransport des Ersatzteiles viel Zeit in Anspruch genommen hat.

Die UIP hat diese Regelung schon seit langer Zeit bemängelt und die UIC um Abhilfe gebeten. Eine solche Abhilfe steht nunmehr bevor. Die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP hat sich dahin geeinigt, dass die zuständigen Stellen um ihre Zustimmung zu einem ganz neuartigen Verfahren gebeten werden sollen. Dieses geht dahin, dass alle vereinheitlichten Teile des Untergestelles im Schadensfalle von der benutzenden Verwaltung aus eigenen Beständen ersetzt werden müssen und dem Einsteller für eine gewisse Zeit kostenlos überlassen bleiben.

Die Frist für die Rückgabe der der benutzenden Verwaltung gehörenden und von ihr eingebauten Teile beträgt für Radsätze 6 Monate. Dagegen brauchen die Zug- und Stosseinrichtungen sowie die Tragfedern, Puffer, Zughaken und Kupplungen erst im Anschluss an die nächste bahnamtliche Revision zurückgegeben zu werden. Unterbleibt die Rückgabe, muss der Einsteller bestimmte genau festgelegte Beträge bezahlen. Er kann die beigestellten fremden Teile käuflich übernehmen, wobei es einer Regelung zwischen der einstellenden Verwaltung und ihm bedarf, wie mit den beschädigten Teilen zu verfahren ist, die die benutzende Verwaltung an die einstellende Verwaltung zurückliefert.

Die vorstehende Neuregelung beschränkt sich naturgemäss auf solche Teile des Untergestells, die bei allen Verwaltungen oder zumindest, die bei einem Teil derselben, bereits vereinheitlicht sind. Ihr Anwendungsbereich wird also zunächst gewisse Grenzen haben, die enger sind als es der UIP lieb ist, deren Ausweitung also zu den weiteren Zielen unserer Union gehört. Wegen der Schwierigkeit der Materie wird diese Ausweitung uns noch lange beschäftigen.

Nous sommes d'accord avec les représentants responsables des chemins de fer quant à l'importance de la tâche à résoudre, mais elle est aussi bien de l'intérêt du chemin de fer que de celui des titulaires de wagons P, puisque la procédure finale sera ainsi la même pour tous les wagons. La diversité des conditions régissant les wagons P exigera cependant toujours des prescriptions particulières dont l'établissement fera partie des tâches importantes futures du groupe de travail commun UIC/UIP.

L'UIP ne doute pas que les décisions prises en commun obtiendront le consentement des autorités supérieures de l'UIC et du RIV. Un nouveau pas est ainsi franchi que l'UIP a longtemps recherché et qui peut marquer le début d'une évolution, à laquelle elle attache une grande importance pour divers motifs, dont les raisons économiques ne sont pas les moindres.

Il s'agit finalement de surmonter l'éparpillement de la technique ferroviaire limitée ici aux châssis des wagons et de rendre accessibles à tous les participants les avantages résultant d'une harmonisation très poussée. Le Président de notre Union a exposé ce but avec sérieux et énergie lors de son allocution à l'assemblée générale 1972 de Londres.

Il serait finalement souhaitable que le wagon P puisse être réparé sans perte de temps par toutes les administrations de chemins de fer-membres de l'UIC et qu'il soit renoncé à toute restitution de pièces avariées démontées du châssis, de même que de pièces neuves remontées. De la sorte un règlement financier forfaitaire, de toute façon exigible, serait ainsi possible.

Bien que la mise en vigueur et la mise en pratique effective des nouvelles prescriptions ne soient pas immédiates, l'UIP prie ses membres de les appliquer strictement dès le début, afin de faciliter la tâche de ses délégués qui s'efforceront encore de les améliorer.

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

Ces problèmes font depuis longtemps partie du programme de travail de l'UIP. Ils sont étroitement liés aux questions traitées ci-dessus. Les problèmes soulevés en dernier ne représentent qu'une partie de l'harmonisation souhaitée par l'UIP, ce qui est également reconnu comme urgent et important par les chemins de fer. A ce point, l'UIP peut aussi constater avec satisfaction que pour la première fois au cours de cet exercice, il lui a été demandé de faire valoir son expérience lors de l'élaboration d'une fiche (pour wagons-citernes destinés au transport de produits noirs). Elle espère que l'UIC continuera dans cette voie car il ne fait aucun doute que la collaboration, entre les ingénieurs du chemin de fer et les ingénieurs des titulaires de wagons P, a des aspects extrêmement positifs.

L'UIP est consciente que cette collaboration doit se limiter à l'étude des problèmes spéciaux aux wagons P. Les problèmes qui sont communs à tous les wagons de chemin de fer sont de la seule compétence des ingénieurs des chemins de fer. Cependant lorsqu'il s'agit de prescriptions à appliquer aux wagons P, le désir justifié de l'UIP consiste à être appelée à temps à collaborer, ce qui n'a généralement pas été le cas dans le passé. La justification de cette collaboration se trouve dans la synthèse nécessaire entre les exigences de la sécurité du trafic ferroviaire et les légitimes intérêts économiques des titulaires des wagons P qui concernent indirectement le chemin de fer. Ainsi, l'UIP est par exemple d'avis que beaucoup de parties du châssis devraient être «européanisées». Avec de la bonne volonté, les problèmes éventuels de brevet et de licence s'y rapportant pourraient être résolus. Les différentes solutions techniques s'appliquant par exemple aux boîtes d'essieux, aux freins et aux bogies, reposent sur les développements techniques différents dans chaque pays. Ceci ne devrait cependant pas être un obstacle pour décider d'une solution uniforme qui tiendrait également compte des intérêts de ceux dont la solution n'a pas été retenue.

Wir wissen uns mit den zuständigen Vertretern der Eisenbahn darüber einig, dass hier eine Aufgabe zu lösen ist, die mindestens ebenso sehr im Interesse der Eisenbahn liegt wie im Interesse der Einsteller von Privatgüterwagen und deren Lösung für die bahn-eigenen Wagen einerseits und Privatgüterwagen andererseits ähnlich sein wird. Die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse werden jedoch bei Privatgüterwagen immer spezielle Regelungen erforderlich machen, deren Lösung zu den wichtigen Aufgaben der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP in der Zukunft gehören wird.

Die UIP bezweifelt nicht, dass die gemeinsamen Beschlüsse die Zustimmung der höheren Instanzen der UIC und des RIV-Verbandes finden werden. Damit wird ein neuer Weg betreten, den die UIP schon seit langem gehen wollte, der der Anfang einer Entwicklung sein kann, dem die UIP aus vielen, nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen, grosse Bedeutung beimisst. Schliesslich handelt es sich darum, die weitgehende Zersplitterung der Eisenbahntechnik — hier beschränkt auf die Untergestelle der Güterwagen — zu überwinden und allen Beteiligten die Vorteile zugänglich zu machen, die eine weitestgehende Vereinheitlichung zur Folge hat. Dieses Ziel hat der Präsident unserer Union bei seiner Ansprache auf der Generalversammlung 1972 in London mit grossem Ernst und Nachdruck dargelegt.

Letzten Endes wäre es zu wünschen, wenn jeder Privatgüterwagen bei jeder der UIC angeschlossenen Eisenbahnverwaltung ohne Zeitverlust repariert werden könnte und wenn in bezug auf die ausgebauten beschädigten sowie eingebauten betriebsfähigen Teile des Untergestells auf jeden Rücktausch verzichtet würde, wobei eine allenfalls erforderlich werdende pauschale Regelung der finanziellen Abrechnung möglich sein müsste.

Obwohl die Inkraftsetzung der neuen Bestimmungen und die tatsächliche Praktizierung noch einige Zeit auf sich warten lassen wird, bittet die UIP jedoch schon heute ihre Mitglieder, bei der Durchführung der zu erwartenden neuen Bestimmungen besonders exakt zu verfahren, da anderenfalls die Verhandlungsposition unserer Delegierten bei der weiteren Verbesserung der angestrebten Regelungen erschwert werden könnte.

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

Diese seit langer Zeit zu dem Arbeitsprogramm der UIP gehörenden Probleme stehen mit den oben behandelten Fragen in engem Zusammenhang. Die zuletzt genannten Fragen sind jedoch nur ein Teil der von der UIP gewünschten Harmonisierung, die auch von den Eisenbahnen als dringlich und wichtig anerkannt wird. Auch hier kann die UIP mit einer gewissen Genugtuung feststellen, dass sie im Berichtsjahr erstmals aufgefordert ist, ihre Erfahrungen bei der Aufstellung eines UIC-Merkblattes (für Kesselwagen zum Transport dunkler Produkte) nutzbar zu machen. Sie hofft, dass die UIC auf diesem Wege fortschreitet, da es keinem Zweifel unterliegen kann, dass die Zusammenarbeit zwischen Ingenieuren der Eisenbahn und Ingenieuren der Privatwagen-Einsteller äusserst positive Aspekte hat.

Die UIP erkennt nicht, dass ihre Mitarbeit sich auf Teilgebiete beschränken muss. Fragen, die für Eisenbahnfahrzeuge jeder Art völlig gleich sind, gehören in die alleinige Zuständigkeit der Eisenbahningenieure. Sind jedoch Besonderheiten von Privatgüterwagen betroffen, ist es das berechnete Anliegen der UIP, frühzeitig zur Mitarbeit herangezogen zu werden, was in der Vergangenheit im allgemeinen nicht der Fall gewesen ist. Die Berechnung dieses Wunsches liegt in der Synthese zwischen den Erfordernissen des Eisenbahnverkehrs und dem Umstande, dass die wirtschaftlichen Interessen der Einsteller und Benutzer von Privatgüterwagen mittelbar auch die Eisenbahn betreffen. So ist die UIP zum Beispiel der Ansicht, dass viele Teile des Untergestells «europäisiert» werden sollten. Die eventuell damit verbundenen Patent- und Lizenzfragen dürften bei gutem Willen nicht unlösbar sein. Die unterschiedlichen technischen Lösungen, zum Beispiel der Achslager, Bremsen und Drehgestelle, beruhen auf den unterschiedlichen technischen Entwicklungen in den einzelnen Ländern. Dies sollte aber nicht verhindern, dass eine einheitliche Lösung beschlossen wird, bei der auch die Interessen derjenigen berücksichtigt werden, deren Lösung nicht ausgewählt wurde.

En sa qualité de représentant d'un très grand nombre d'entreprises économiques importantes, l'UIP s'estime qualifiée pour demander que l'harmonisation de la technique soit poursuivie énergiquement dans l'intérêt commun des chemins de fer et des titulaires de wagons P. Elle voit dans cette prétention non seulement la réalisation d'une conception pratique et raisonnable, mais également une amélioration des conditions économiques du trafic ferroviaire.

Il n'y a rien de nouveau à ajouter cette année aux considérations du rapport de gestion 1971. Ceci n'est pas dû au fait que les chemins de fer ne se soient pas occupés très sérieusement du domaine de l'harmonisation, mais parce que les difficultés en la matière nous demandent encore un peu de patience.

d) Harmonisation RID/ADR — Modification du RID

En 1972, l'UIP a été représentée par ses délégués à toutes les conférences de la commission d'harmonisation RID/ADR, auxquelles les organisations internationales non-gouvernementales étaient admises avec voix consultative. Il s'agit en l'occurrence de deux problèmes particulièrement importants, à savoir :

— Les progrès considérables réalisés par la science et la technique entraînent d'année en année une augmentation du nombre et du volume des marchandises dangereuses remises au transport. Les dangers auxquels le public est exposé croissent dans une même mesure.

— Il appartient aux autorités gouvernementales compétentes de prendre soin d'écarter ces dangers, c'est-à-dire d'édicter des dispositions légales afin de les réduire à un niveau acceptable. Dans ces prescriptions, le législateur s'adresse, entre autre, également aux exploitants des wagons servant au transport de ces marchandises. Etant donné qu'une très grande partie des wagons P sont affectés au transport de marchandises dangereuses, les intérêts des titulaires, de même que ceux des associations-membres sont fortement affectés par ces nouvelles prescriptions. Il s'agit d'une part de savoir à quelles réglementations seront soumis, à l'avenir, les récipients des wagons neufs à construire dans le but d'en améliorer la sécurité, d'autre part, de savoir si les wagons existants peuvent demeurer en service avec ou sans modification acceptable.

L'identité du danger émanant des diverses marchandises, l'intérêt d'un traitement équitable des divers modes de transports, compte tenu de leurs dangers spécifiques et la nécessité de simplifier l'application des prescriptions de sécurité ont conduit les commissions gouvernementales compétentes à formuler des prescriptions de sécurité pour les transcontainers, qui utilisent tous les modes de transports terrestres. Des prescriptions semblables pour les wagons-citernes et les camions-citernes sont en préparation. Elles s'inspireront dans une certaine mesure des prescriptions régissant les containers. Les premières négociations auront lieu probablement en automne 1973.

En raison de l'urgence particulière, les commissions gouvernementales compétentes ont entre autre décidé d'approuver déjà certaines prescriptions avant que l'ensemble d'une nouvelle rédaction du RID et du ADR soit terminée.

L'an dernier, il a déjà été rapporté sur l'adaptation des délais de révision des récipients pour le transport de gaz sous pression et pour le transport de liquides inflammables aux délais des révisions officielles des chemins de fer. Les nouveaux délais qui suivent une périodicité de 4 et 8 ans, seront mis en vigueur le 1er juillet 1973.

Die UIP hält sich als Vertreter einer sehr grossen Anzahl bedeutender Wirtschaftsunternehmen für befugt, ihre Stimme dafür zu erheben, dass eine weitestgehende Vereinheitlichung der Technik im gemeinsamen Interesse der Eisenbahnen und der Einsteller von Privatgüterwagen mit grösster Energie vorangetrieben wird. Sie sieht in dieser Forderung nicht nur die Verwirklichung einer vernünftigen praktischen Konzeption, sondern auch einer Verbesserung der ökonomischen Bedingungen des Eisenbahnverkehrs.

Den Ausführungen im Geschäftsbericht für 1971 kann in diesem Jahr nichts Neues hinzugefügt werden. Dies liegt nicht daran, dass die Eisenbahnen auf dem Gebiet der Vereinheitlichung nicht mit grossem Nachdruck tätig gewesen sind, sondern daran, dass die Schwierigkeiten der Materie uns noch einige Geduld abverlangen.

d) Harmonisierung RID/ADR — Änderung des RID

In 1972 hat die UIP sich durch ihre Delegierten auf allen Sitzungen des Harmonisierungsausschusses RID/ADR vertreten lassen, zu denen die internationalen nicht staatlichen Organisationen mit beratender Stimme zugelassen waren. Es handelt sich in diesem Zusammenhang um zwei besonders wichtige Fragen, nämlich :

— Die grossen Erfolge von Wissenschaft und Technik führen dazu, dass sowohl die Anzahl als auch der Umfang der zur Beförderung aufgegebenen gefährlichen Güter von Jahr zu Jahr zunehmen. In gleichem Masse wachsen auch die Gefahren, denen die Öffentlichkeit durch diese Transporte ausgesetzt ist.

— Es ist die Aufgabe der zuständigen staatlichen Behörden, für die Gefahrenabwehr zu sorgen, d.h. einheitliche gesetzliche Bestimmungen zu erlassen, die diese Gefahren auf ein tragbares Mass reduzieren. Mit diesen Bestimmungen richtet sich der Gesetzgeber u.a. auch an den Betreiber derjenigen Fahrzeuge, die der Beförderung gefährlicher Güter dienen. Da ein sehr grosser Teil der Privatgüterwagen für den Transport gefährlicher Güter in Betracht kommt, werden die Interessen der Einsteller und damit auch der Mitgliedsverbände der UIP durch diese neuen Bestimmungen stark berührt. Einerseits handelt es sich hierbei um die Frage, welchen Bestimmungen die Behälter neuzubauender Wagen künftig zum Zweck einer Verbesserung der Sicherheit unterworfen werden müssen. Andererseits handelt es sich aber auch um eine Regelung, ob die vorhandenen Wagen unverändert oder unter tragbaren Änderungen weiterhin im Verkehr bleiben können.

Die Gleichartigkeit der von den einzelnen Gütern ausgehenden Gefahren, das Interesse an der Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger sowie die Notwendigkeit, die praktische Handhabung der Sicherheitsbestimmungen zu vereinheitlichen, lassen eine Vereinheitlichung der verschiedenen Bestimmungen als geboten erscheinen. So haben die zuständigen Regierungausschüsse die Sicherheitsbestimmungen für Transcontainer, gleich mit welchen Verkehrsmitteln sie befördert werden, bereits verabschiedet. Gleichartige Bestimmungen für Eisenbahn-Kesselwagen und für Strassentankfahrzeuge sind in Vorbereitung. Sie werden in gewissem Umfange auf den Container-Bestimmungen aufgebaut. Die ersten Verhandlungen werden für den Herbst 1973 erwartet.

Wegen der besonderen Dringlichkeit haben die zuständigen Regierungausschüsse u.a. beschlossen, bestimmte Regelungen schon zu verabschieden, bevor das Gesamtwerk einer Neufassung von RID und ADR abgeschlossen ist. Über die Anpassung der Revisionsfristen von Behältern von Druckgasen und zum Transport brennbarer Flüssigkeiten an die Fristen für bahnamtliche Revisionen ist bereits im vergangenen Jahr berichtet worden. Die neuen Fristen, die dem 4- bzw. 8-Jahresturnus folgen, treten zum 1. Juli 1973 in Kraft.

En outre, le marquage des wagons-citernes pour le transport de marchandises dangereuses est d'une importance particulière pour les titulaires et les usagers des wagons P. Il est envisagé de munir ces wagons de panneaux jaunes — d'une dimension de 400×400 mm — sur lesquels certains chiffres devront être apposés par l'expéditeur. Lors d'accidents, ces chiffres donneront aux organismes de secours (par exemple aux pompiers) des renseignements précis concernant la marchandise transportée, déterminant ainsi les mesures à prendre et les imprudences ou maladroites à éviter. En même temps, ces chiffres fourniront des indications aux médecins en ce qui concerne les soins à donner aux personnes blessées par ces marchandises dangereuses.

Cette obligation de marquage pose un certain nombre de problèmes particuliers dont l'UIP s'est occupée avec grands soins et dont elle devra encore s'occuper. D'un côté, l'UIP se rend compte que l'augmentation du nombre et de la quantité de marchandises dangereuses transportées obligent les autorités gouvernementales responsables à prendre les mesures qui s'imposent pour écarter ce danger, d'un autre côté, l'UIP est d'avis que seules des méthodes et procédés faciles à appliquer, n'impliquant qu'un minimum de dépense, peuvent être prises en considération.

Elle part avant tout du point de vue que les nouvelles prescriptions de marquage ne doivent être mises en vigueur que lorsque tous les détails auront été mis au point. Ces détails ne sont cependant pas de la compétence du législateur mais de celle du chemin de fer. Par conséquent, d'autres négociations au sein du groupe de travail commun UIC/UIP seront encore nécessaires pour la mise au point de ces détails.

Il est un fait certain qu'il faut s'attendre à de nouvelles prescriptions plus sévères pour le trafic international, et sans doute également pour le trafic national. En réalité, certains détails se dessinent déjà, mais ils ne sont toutefois pas encore suffisamment précisés pour qu'il en soit déjà fait état.

e) Révision RIP

Etant donné que le Règlement international concernant le Transport des wagons de Particuliers (RIP) a été révisé la dernière fois en 1970, de nouvelles négociations seront entamées en 1973. Il s'agit d'une façon générale d'aménagements conformes au nouveau texte de la CIM dont les conséquences pratiques sont en réalité importantes, mais qui n'apporteront pas de changements particuliers pour les titulaires et les usagers de wagons P. En outre, quelques changements isolés, sans grande portée, sont en discussion.

L'UIP a l'intention de proposer une augmentation de 50% du taux d'indemnité payable par le chemin de fer en cas de dépassement du délai de livraison. En 1970, lors de la discussion des taux actuels, le représentant de notre Union avait déjà démontré que les montants fixés étaient entre temps déjà dépassés depuis longtemps par le développement, de sorte qu'il eut été opportun, déjà à ce moment, d'adapter ces montants au développement réel. Ceci devrait être rectifié maintenant.

III. VIE INTÉRIEURE DE L'UIP

L'assemblée générale 1972 a eu lieu à Londres le 15 juin 1972 sur invitation de l'association britannique. A l'exception des Pays-Bas, toutes les associations-membres étaient représentées. L'UIP a eu l'honneur de saluer particulièrement les invités suivants : M. Bernard de Fontgalland, Secrétaire général de l'UIC, M. Roger Gratreau, Vice-directeur de l'OCTI, Berne, M. David McKenna, membre du Conseil d'administration des chemins de fer britanniques, M. Maurice Auroy, Président du groupe de travail commun UIC/UIP.

Für Einsteller und Benutzer von Privatgüterwagen ist ausserdem die Kennzeichnung der mit gefährlichen Gütern beladenen Eisenbahn-Kesselwagen von besonderer Bedeutung. Es ist daran gedacht, diese Wagen mit gelben Tafeln — Grösse 400×400 mm — zu versehen, auf denen eine bestimmte Zahl vom Absender angebracht werden muss. Diese Zahl soll den Rettungsorganen (wie z.B. der Feuerwehr) bei Unfällen genaue Auskunft über das Ladegut und damit Aufschlüsse darüber geben, welche Rettungsmassnahmen zu treffen sind bzw. welche Massnahmen geradezu falsch wären. Sie sollen auch den Ärzten Aufschlüsse auf die Behandlungsmethoden von Personen geben, die durch die gefährlichen Güter verletzt sind.

Diese Kennzeichnungspflicht birgt eine Fülle von Einzelproblemen in sich, mit denen die UIP sich sehr sorgfältig befasst hat und weiter befassen muss. Einerseits kann und darf die UIP sich der Einsicht nicht verschliessen, dass sowohl die Zunahme der gefährlichen Güter als auch die wachsenden Transportmengen solcher Güter die zuständigen staatlichen Behörden zwingen, im Interesse der Gefahrenabwehr alle erforderlichen Massnahmen zu ergreifen. Auf der anderen Seite ist die UIP aber der Ansicht, dass dabei nur solche Methoden und Verfahren in Betracht gezogen werden können, die einfach zu handhaben sind und die den Benutzer mit einem Minimum von Aufwand belasten. Vor allem steht sie auf dem Standpunkt, dass die neuen Kennzeichnungsbestimmungen erst in Kraft gesetzt werden dürfen, wenn alle Einzelheiten geklärt sind, die jedoch nicht in die Zuständigkeit des Gesetzgebers, sondern in diejenige der Eisenbahn fallen. Demgemäss werden wegen dieser Einzelheiten noch Verhandlungen innerhalb der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP erforderlich werden.

Dass neue verschärfte Bestimmungen für den internationalen — sicher auch für den nationalen — Verkehr zu erwarten sind, muss als Tatsache hingenommen werden. Einzelheiten zeichnen sich zwar schon ab; sie sind aber noch nicht soweit präzisiert, dass hierüber jetzt schon berichtet werden sollte.

e) Revision RIP

Nachdem die Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP) letztmals im Jahre 1970 einer Revision unterzogen worden ist, stehen im Jahre 1973 neue Revisionsverhandlungen zur Diskussion. Im allgemeinen handelt es sich hierbei lediglich um Anpassungen an den neuen Text der CIM, die in ihrer praktischen Auswirkung zwar wichtig sind, jedoch keine besonderen Veränderungen für die Einsteller und Benutzer von Privatgüterwagen bringen. Ausserdem stehen einzelne Änderungen zur Erörterung, die ebenfalls nicht von tiefgreifender Bedeutung sind.

Die UIP hat die Absicht, den Antrag zu stellen, dass die Entschädigungssätze, die die Eisenbahn bei Überschreitung der Lieferfrist zu zahlen hat, um 50% erhöht werden. Als über die gegenwärtig geltenden Sätze verhandelt wurde, d.h. im Jahre 1970, hat der Vertreter unserer Union bereits darauf hingewiesen, dass die seinerzeit festgesetzten Beträge zwischenzeitlich durch die Entwicklung schon längst überholt seien, sodass es eigentlich schon damals an der Zeit gewesen wäre, diese Beträge an die tatsächliche Entwicklung anzupassen. Dies sollte nunmehr nachgeholt werden.

III. AUS DEM INTERNEN LEBEN DER UIP

Die Generalversammlung 1972 hat auf Einladung des britischen Verbandes am 15. Juni 1972 in London stattgefunden. Mit Ausnahme der Niederlande waren alle Mitgliedsverbände vertreten. Die UIP hatte die Ehre, folgende Gäste besonders zu begrüssen: Herrn Bernard de Fontgalland, Generalsekretär des Internationalen Eisenbahnverbandes, Herrn Roger Gratreau, Vizedirektor des Zentralamtes für den Internationalen Eisenbahnverkehr, Herrn David McKenna, Vorstandsmitglied der Britischen Eisenbahnen, Herrn Maurice Auroy, Präsident der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP.

M. le Secrétaire général de Fontgalland a fait un remarquable exposé dans lequel il mentionnait particulièrement la grande importance que l'UIC reconnaît aux wagons P et l'intérêt qu'elle attache à leur développement futur, dans le cadre d'une étroite collaboration entre l'UIC et l'UIP. A son tour, M. McKenna s'est adressé à l'assemblée pour manifester également le grand intérêt que portent les "British Railways" à l'exploitation des wagons P et a mentionné spécialement l'importance des problèmes que poseront l'accroissement du trafic international et l'utilisation du tunnel sous la Manche.

Les chemins de fer britanniques et le représentant général de la SNCF au Royaume-Uni ont convié les participants à une réception qui était présidée par des fonctionnaires supérieurs des deux administrations. En collaboration avec la «Channel Tunnel Association», l'association britannique convia les participants à une réception à la «House of Lords», privilège rare et fort apprécié.

L'assemblée générale a approuvé le rapport de gestion ainsi que les comptes de l'exercice 1971. Elle a donné décharge au Comité Directeur et au Trésorier et a renouvelé aux vérificateurs de l'association suisse leur mandat pour la révision des comptes.

Le Président de l'UIP, M. Willy Körfggen, a ensuite prononcé une allocution donnant un aperçu détaillé du développement des wagons P et des buts de notre Union. L'allocution imprimée a été mise à disposition de tous les participants.

Les associations nationales ont désigné les représentants suivants au Comité Directeur pour la période 1972-1973 :

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

L'assemblée générale a ensuite décidé de confier au Comité Directeur une nouvelle rédaction des statuts.

Le Président remercia ensuite l'association britannique de son hospitalité et de l'organisation parfaite qui ont grandement contribué au déroulement de l'assemblée générale dans une atmosphère amicale.

Tous les participants conserveront une impression durable des beautés de la ville de Londres et de ses environs.

Le Comité Directeur a tenu des réunions à Hambourg le 15 mars 1972, à Londres le 15 juin 1972 et à Bruxelles le 8 décembre 1972 au cours desquelles des décisions importantes ont été prises pour le travail futur de l'Union.

La composition du Comité de Gérance et des groupes de travail est restée inchangée.

Pour le Comité Directeur :

Le Président :
signé : W. Körfggen

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

Herr Generalsekretär de Fontgalland hat die Generalversammlung durch eine Ansprache ausgezeichnet, in der die Tatsache zum Ausdruck kommt, dass die UIC die grosse Bedeutung der Privatgüterwagen voll anerkennt und an einer weiteren Entwicklung der Privatgüterwagen und an der engen Zusammenarbeit zwischen UIC und UIP sehr interessiert ist. Herr McKenna wandte sich ebenfalls an die Versammlung, um das grosse Interesse der «British Railways» an den P Wagen zu betonen, wobei er besonders auf die Bedeutung des zunehmenden internationalen Verkehrs und den Bau des Kanaltunnels einging.

Die Britischen Eisenbahnen und der Generalvertreter der SNCF im Vereinigten Königreich haben die Teilnehmer zu einem Empfang eingeladen, bei dem hohe Beamte beider Eisenbahnverwaltungen als Gastgeber fungierten. Die britische Vereinigung hat gemeinsam mit der «Channel Tunnel Association» einen Empfang im «House of Lords» veranstaltet, der, da sehr selten, sehr geschätzt wurde.

Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und die Kassenabrechnung für 1971. Sie erteilte dem Direktionskomitee und dem Kassenverwalter Entlastung und bestellte die Prüfer des schweizerischen Verbandes erneut zu Rechnungsprüfern.

Der Präsident der UIP, Herr Willy Körfggen, hielt auf der Generalversammlung eine Ansprache, in der er eine weitgefaste Übersicht über die Entwicklung der Privatgüterwagen und über die Ziele unserer Union gab. Diese Ansprache wurde allen Teilnehmern in gedruckter Form zur Verfügung gestellt.

Die Mitgliedsverbände haben für 1972/73 folgende Vertreter in das Direktionskomitee entsandt:

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

Die Generalversammlung hat sodann beschlossen, das Direktionskomitee mit einer Neufassung der Statuten zu betrauen.

Der Präsident dankte dem britischen Verband für die grosszügige Gastfreundschaft und die hervorragende Organisation, die wesentlich dazu beigetragen haben, dass die Generalversammlung in einer freundschaftlichen Atmosphäre stattfinden konnte. Die Schönheiten der Stadt London und seiner Umgebung haben auf alle Teilnehmer einen bleibenden Eindruck ausgeübt.

Das Direktionskomitee hat am 15. März 1972 in Hamburg, 15. Juni 1972 in London sowie am 8. Dezember 1972 in Brüssel Sitzungen abgehalten, um wichtige Beschlüsse über die weitere Arbeit der Union zu fassen. Der Geschäftsführende Ausschuss und die Arbeitsgruppen sind in ihrer Zusammensetzung unverändert geblieben.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
gez. W. Körfggen

Der Generalsekretär:
gez. E.-J. Fert

Comptes annuels

Annexe I

RECETTES

COTISATIONS

	1971		1972	
	SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten, Hambourg		5.010.—		5.358.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Vienne		1.194.—		1.194.—
Fédération des Industries Belges, Bruxelles . .		759.—		759.—
Société LOMATFER, Bruxelles		435.—		435.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.410.—		1.350.—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		6.714.—		6.474.—
Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., Londres		966.—		1.002.—
Associazione Proprietari di Carri Privati FS, Milan		1.446.—		1.458.—
Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, Casablanca		798.—		798.—
Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie, La Haye		870.—		870.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm . .		1.266.—		1.242.—
Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés, Weinfelden		1.350.—		1.410.—
		22.218.—		22.350.—
Intérêts sur livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Genève		368.20		597.90
Remboursement d'intérêts		108.10		
Reliquat assemblée générale, La Haye		1.110.—		
DÉPENSES				
Honoraires et jetons de présence	6.200.—		8.526.15	
Frais d'interprète, traductions	3.938.90		1.950.—	
Frais de bureau et d'imprimerie	5.095.10		7.852.85	
Poste, téléphone, divers	584.80		855.40	
Excédent de recettes	7.985.50		3.763.50	
	23.804.30	23.804.30	22.947.90	22.947.90

Jahresrechnung

Anlage I

EINNAHMEN	1971		1972	
	SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
BEITRÄGE				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten, Hamburg		5.010.—		5.358.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien		1.194.—		1.194.—
Fédération des Industries Belges, Brüssel . . .		759.—		759.—
Société LOMATFER, Brüssel		435.—		435.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.410.—		1.350.—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		6.714.—		6.474.—
Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		966.—		1.002.—
Associazione Proprietari di Carri Privati FS, Mailand		1.446.—		1.458.—
Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, Casablanca		798.—		798.—
Algemene Verladere- en Eigen Vervoerders Organisatie, Den Haag		870.—		870.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm . .		1.266.—		1.242.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Weinfelden		1.350.—		1.410.—
Zinsgutschrift auf Sparheft bei der Schweiz. Volksbank, Genf		22.218.—		22.350.—
Steuerrückerstattung		368.20		597.90
Überschuss G.V., Den Haag		108.10		
		1.110.—		
AUSGABEN				
Honorare und Sitzungsgelder	6.200.—		8.526.15	
Dolmetscherkosten	3.938.90		1.950.—	
Büro- und Druckereikosten	5.095.10		7.852.85	
Porto, Telefon, Verschiedenes	584.80		855.40	
Einnahmen-Überschuss	7.985.50		3.763.50	
	23.804.30	23.804.30	22.947.90	22.947.90

Bilan

Avoir sur le livret de dépôt
N° 90459 de la Banque
Populaire Suisse, Genève . .
Avance Fert & Cie
Caisse c/o Fert & Cie
Fortune au 31.12.1971 . . .
Contributions fédérales,
Berne
Excédent de recettes 1972 . .
Fortune au 31.12.1972 . . .

1971		1972	
Actif	Passif	Actif	Passif
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
19.987.—		7.683.55	
	11.139.90	4857.65	
	8957.55		
110.45		179.85	
			12.721.05
20.097.45	20.097.45	12.721.05	12.721.05

Fortune

Fortune au 31.12.1970
Excédent de recettes au 31.12.1971

Fortune au 31.12.1971
Excédent de recettes au 31.12.1972

Fortune au 31.12.1972

1971	1972
SFr.	SFr.
972.05	
7.985.50	
8.957.55	8.957.55
	3.763.50
	12.721.05

E.-J. Fert, Secrétaire général

Bilanz

Guthaben auf Sparheft
Nr. 90459 bei der Schweiz.
Volksbank, Genf
Vorschuss Fert & Cie
Kasse bei Fert & Cie
Vermögen am 31.12.1971 . .
Eidgen. Steuerverwaltung,
Bern
Mehreinnahmen 1972
Vermögen am 31.12.1972 . .

1971		1972	
Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
19.987.—	11.139.90	7.683.55	
	8957.55	4857.65	
110.45		179.85	
			12.721.05
20.097.45	20.097.45	12.721.05	12.721.05

Vermögen

Vermögen am 31.12.1970
Mehreinnahmen per 31.12.1971
Vermögen am 31.12.1971
Mehreinnahmen am 31.12.1972
Vermögen am 31.12.1972

1971	1972
SFr.	SFr.
972.05	
7.985.50	
8.957.55	8.957.55
	3.763.50
	12.721.05

E.-J. Fert, Generalsekretär

Rapport des vérificateurs aux comptes
à l'attention de l'assemblée générale de l'Union Internationale
d'Associations de Propriétaires de wagons particuliers

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 1972, 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 1972 s'élèvent à SFr. 22.350.—. A cette somme, il y a lieu d'ajouter SFr. 597.90 représentant les intérêts bruts pour l'année 1972 selon le livret de dépôt N° 90459 de la Banque Populaire Suisse à Genève. Par conséquent, les recettes totales s'élèvent à SFr. 22.947.90.

Le détail des dépenses est le suivant :

Honoraires et jetons de présence	SFr. 8.526.15
Traductions	SFr. 1.950.—
Frais de bureau et d'imprimerie	SFr. 7.852.85
Ports, téléphones, divers	SFr. 855.40

Les comptes 1972 se soldent par un excédent de recettes de SFr. 3.763.50, auquel s'ajoutent SFr. 8.957.55 de fortune au 31.12.1971.

Ainsi, le bilan boucle avec une fortune de SFr. 12.721.05 au 31 décembre 1972.

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 13 mars 1973

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 1972 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 1972 belaufen sich auf SFr. 22.350.—, denen der Bruttozins für 1972 auf dem Depositenheft Nr. 90459 der Schweizerischen Volksbank, Genf, von SFr. 597.90 noch anzufügen ist. Dies ergibt Totalerinnahmen von SFr. 22.947.90.

Das Total der Ausgaben setzt sich wie folgt zusammen:

Honorare und Sitzungsgelder	SFr. 8.526.15
Übersetzungen	SFr. 1.950.—
Bürounkosten und Drucksachen	SFr. 7.852.85
Porto, Telefon, Verschiedenes	SFr. 855.40

Die Rechnung 1972 schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von SFr. 3.763.50 ab, dem der Gewinn von 1971 von SFr. 8.957.55 anzufügen ist.

Der Bilanz per 31. Dezember 1972 schliesst somit mit einem Vermögen von SFr. 12.721.05 ab.

Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1972 unter Décharge-Erteilung an der Kassier.

Basel/Genf, den 13. März 1973

Die Revisoren:
gez. Studer gez. Hegi

LISTE DES MEMBRES

Allemagne	1950
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2 Hambourg 36	
Autriche	1950
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Opernring 7, Vienne 1	
Belgique	1950
Fédération des Industries Belges, rue Ravenstein 4, Bruxelles	
« Lomatfer » Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 28, rue de l'Industrie, 1040 Bruxelles	
Espagne	1960
Liga de Propietarios de Vagones de España, Victor Pradera 30, Madrid-8	
France	1950
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	1966
Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., Metropolis House, 39/45 Tottenham Court Road, Londres W1P 0JL	
Hollande	1950
Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, La Haye	
Italie	1950
Associazione Proprietari di Carri Privati FS, Via delle Orsole 4, 20123 Milan	
Maroc	1958
Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Immeuble Liberté, Place Lemeigre-Dubreuil, Casablanca	
Suède	1953
Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 111 34 Stockholm	
Suisse	1950
Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés, Rathausstr. 42, 8570 Weinfelden	
Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 3, rue du Mont-Blanc, 1211 Genève 1	

MITGLIEDERVERZEICHNIS

Deutschland	1950
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2 Hamburg 36	
Österreich	1950
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Opernring 7, Wien 1	
Belgien	1950
Fédération des Industries Belges, rue Ravenstein 4, Brüssel	
« Lomatfer » Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 28, rue de l'Industrie, 1040 Brüssel	
Spanien	1960
Liga de Propietarios de Vagones de España, Victor Pradera 30, Madrid-8	
Frankreich	1950
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	
Grossbritannien	1966
Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., Metropolis House, 39/45 Tottenham Court Road, London W1P 0JL	
Holland	1950
Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, Den Haag	
Italien	1950
Associazione Proprietari di Carri Privati FS, Via delle Orsole 4, 20123 Mailand	
Marokko	1958
Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Immeuble Liberté, Place Lemeigre-Dubreuil, Casablanca	
Schweden	1953
Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 111 34 Stockholm	
Schweiz	1950
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. Körfgen	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. Körfgen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		