

UIP



Union Internationale d'Associations de Propriétaires de wagons particuliers

Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

24^e Rapport de gestion

24. Geschäftsbericht

1973

ORGANES DE L'UIP/ORGANE DER UIP

COMITÉ DIRECTEUR / DIREKTIONSKOMITEE

M. Willy Körfgén, 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. Arnold Greebe
M. Alberto Lopez Ribe
M. Platone Ladavac
M. Helmut Metzger
M. Carl-Erik Nilsson

COMITÉ DE GÉRANCE / GESCHÄFTSFÜHRENDER AUSSCHUSS

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

1973
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. Körfgén)
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

Banque Populaire Suisse
Genève

BANQUE/BANK

Schweizerische Volksbank
Genf

UIP Compte N° 90459

UIP Konto Nr. 90459

UIP

Union Internationale d'Associations de propriétaires de wagons particuliers

Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

24^e Rapport de gestion

24. Geschäftsbericht

1973

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 1973

Le 18 décembre 1973

Monsieur Germain Lagardelle

est décédé.

Monsieur Lagardelle fut Membre du Comité Directeur et Vice-Président de l'UIP pendant de nombreuses années. Il en fut Président de 1965 à 1968.

L'UIP regrette profondément la disparition d'un homme de très grand mérite pour nos intérêts communs, qui possédait la haute considération de tous ceux qui le connaissaient.

L'UIP lui conservera un respectueux souvenir.

I. PRÉAMBULE

Comme en 1972, le besoin en wagons P de l'industrie utilisatrice a pu être totalement couvert au cours de l'année écoulée. Pour certains types de wagons, l'excédent a été plus grand que les années précédentes. Quant aux constructions nouvelles en harmonie avec la demande, une régression s'est vérifiée pour les wagons destinés au transport de liquides inflammables, tandis qu'un nombre encore important de wagons pour produits chimiques ont été mis sur le marché.

Il a également été mis en service un certain nombre de wagons porte-automobiles, de wagons minerais et charbon.

Les effets sur le trafic des wagons P, de la crise d'énergie survenue au cours du dernier trimestre 1973 ne pouvaient pas encore être évalués à la fin de l'année.

La collaboration avec l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) a été marquée par une réunion du groupe supérieur de liaison UIC/UIP le 10 janvier 1973 à Paris. Cette réunion fut présidée par le Secrétaire général de l'UIC, Monsieur de FONTGALLAND. Plusieurs hauts fonctionnaires de diverses administrations de chemins de fer et du Secrétariat général y ont assisté. Elle a été tenue dans l'esprit d'une vraie collaboration entre partenaires et a donné des résultats importants pour la sauvegarde des intérêts communs. Des détails seront traités sous II.

Le groupe de travail commun UIC/UIP a tenu sa réunion annuelle du 9 au 11 octobre 1973 à Tours. Comme d'habitude, cette réunion s'est également déroulée dans l'esprit d'efforts communs pour une meilleure promotion dans l'utilisation des wagons P.

Geschäftsbericht für 1973

Am 18. Dezember 1973 ist

Herr Germain Lagardelle

verstorben.

Herr Lagardelle war viele Jahre Mitglied des Direktionskomitees und Vizepräsident der UIP. Von 1965 bis 1968 war er Präsident.

Die UIP betrauert das Ableben eines Mannes, der sich grosse Verdienste um die gemeinsamen Interessen erworben hat, und der die hohe Achtung aller besass, die ihn kannten.

Die UIP wird ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

I. VORWORT

Im abgelaufenen Jahr konnte der Bedarf der verladenden Wirtschaft an Privatgüterwagen – wie auch in 1972 – voll befriedigt werden. An einzelnen Wagentypen bestand ein höherer Überhang als in den vergangenen Jahren. Die Neubautätigkeit ist in Anpassung an den Bedarf bei Wagen für brennbare Flüssigkeiten rückläufig gewesen, während Wagen für Chemiegüter weiter in erheblichem Umfange neu gebaut wurden. Es wurden auch eine gewisse Anzahl Autotransportwagen sowie Erz- und Kohlefahrzeuge neu in den Dienst gestellt.

Die Auswirkung der im letzten Vierteljahr 1973 eingetretenen Energiekrise auf den Verkehr mit Privatgüterwagen war bei Ablauf des Jahres noch nicht zu übersehen.

Die Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) war durch eine Sitzung des Verbindungsausschusses UIC/UIP auf höherer Ebene am 10. Januar 1973 in Paris gekennzeichnet. Diese Sitzung wurde vom Generalsekretär der UIC, Herrn de Fontgalland, geleitet. Mehrere hohe Beamte verschiedener Eisenbahnverwaltungen und des Generalsekretariats haben an der Sitzung teilgenommen. Sie stand im Geiste echter Partnerschaft und erbrachte wichtige Ergebnisse für die Wahrung der gemeinsamen Interessen. Auf Einzelheiten wird unter II. eingegangen.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP hat ihre jährliche Sitzung in der Zeit vom 9.-11. Oktober 1973 in Tours abgehalten. Auch diese Sitzung verlief in gewohnter Weise im Geiste gemeinsamer Bemühungen um die bestmögliche Förderung des Einsatzes von Privatgüterwagen.

II. RAPPORT D'ACTIVITÉS DE L'UIP

a) Attelage automatique

Tandis qu'en 1972 les associations de chemins de fer compétentes avaient reporté à 1981/1985 les dates de début et de fin de l'action d'introduction, un autre report a eu lieu au cours de l'année de référence. Ainsi l'action commencera au printemps 1985 – probablement dans la semaine de Pâques – avec l'équipement de tous les wagons nécessités pour le trafic international. Ensuite, les autres wagons devront être équipés de l'attelage automatique dans un délai aussi bref que possible. Pour régler l'ensemble des détails y relatifs, la conclusion d'un accord intergouvernemental est prise en considération dont les services gouvernementaux compétents des Etats contractants ont commencé la mise au point.

Du point de vue de l'UIP, on ne peut que se réjouir de ce report de délai puisqu'il permettra la continuation de l'utilisation et donc un meilleur amortissement des wagons qui, compte tenu de leur construction, ne pouvaient plus être prévus pour l'équipement avec l'attelage automatique, et qui auraient plutôt dû être mis hors service prématurément. Il diminue également le nombre des wagons dont le châssis aurait dû subir des modifications pour le montage de l'attelage automatique à des frais considérables, c'est-à-dire en général les wagons construits avant 1966. Ces wagons auront donc 20 ans et plus au début de l'action d'équipement et de ce fait n'entreront en ligne de compte pour le montage de l'attelage automatique que dans une mesure restreinte. Par contre, le nombre de wagons aptes au montage de l'attelage automatique sans modification du châssis sera plus grand qu'avec le maintien du délai initial. Ce fait a des effets positifs sur les coûts de l'ensemble de l'action, mais ils restent assurément toujours extrêmement élevés.

Conformément à un accord du groupe supérieur de liaison UIC/UIP, le groupe de travail commun UIC/UIP a terminé en 1973 son enquête par questionnaire. Lors de cette enquête, il n'a pas seulement été déterminé le nombre total des wagons P à munir de l'attelage automatique, mais également les coûts à évaluer à cet effet. Il est vrai que les chiffres sont basés encore sur l'hypothèse prévoyant que l'action aurait lieu en 1981/1985. Une conversion aux dates actuelles ou bien la réalisation d'une nouvelle enquête ne sera utile que lors de l'entrée en vigueur de l'accord gouvernemental cité ci-dessus.

Environ 152.000 wagons ont été saisis par l'enquête. Celle-ci ne tient pas compte des wagons qui vu leur âge ou leur construction ne seront plus munis de l'attelage automatique; par contre, elle tient compte de constructions nouvelles jusqu'à fin 1980. Le nombre de ces constructions nouvelles a été estimé à près de 56.000 correspondant à peu près au nombre de wagons qui seront réformés avant l'introduction de l'attelage automatique. D'autre part, 56.400 wagons devront subir une modification du châssis; cependant ce chiffre se réduira considérablement en raison des nouveaux délais. Au moins 40.000 wagons étaient déjà aptes au montage de l'attelage automatique par leur construction, au jour de l'enquête.

La question de savoir qui devra supporter les frais a de nouveau été traitée lors de la réunion du groupe supérieur de liaison UIC/UIP le 10 janvier 1973. Cependant aucune réponse n'a encore pu être obtenue. Il ne faut pas s'attendre à ce qu'elle soit donnée au cours des années prochaines puisque les chemins de fer ne pourront prendre une telle décision qu'avec l'accord des gouvernements compétents: il est cependant compréhensible que les gouvernements hésiteront à prendre position dès maintenant sur un problème de coûts qui n'aura d'effets que dans onze ans. Compte tenu de cette situation, l'UIP devra d'abord essentiellement faire attention à ce que lors de toute discussion des problèmes de coûts il soit également tenu compte des wagons P. De plus, elle devra insister à nouveau pour qu'une décision de principe soit prise.

II. BERICHT ÜBER DIE ARBEIT DER UIP

a) Automatische Kupplung (AK)

Während die zuständigen Eisenbahnverbände den Termin für Beginn und Ende der Umrüstungsaktion in 1972 auf 1981/1985 verschoben hatten, ist im Berichtsjahr eine abermalige Verschiebung vorgenommen worden. Danach soll die Aktion im Frühjahr 1985 – voraussichtlich in der Osterwoche – mit der Umrüstung aller für den internationalen Verkehr benötigten Wagen beginnen. Die Ausrüstung der verbleibenden Wagen mit der AK soll sodann in möglichst kurzer Frist abgeschlossen werden. Zur Regelung aller hiermit verbundenen Einzelheiten ist der Abschluss eines zwischenstaatlichen Abkommens ins Auge gefasst, mit dessen Festlegung die zuständigen Regierungsstellen der Vertragsstaaten begonnen haben.

Aus der Sicht der UIP ist diese Terminverschiebung nur zu begrüßen, ermöglicht sie doch eine weitere Nutzung und damit bessere Amortisation derjenigen Wagen, die wegen ihrer Bauart nicht mehr für die Ausrüstung mit der AK vorgesehen werden konnten, vielmehr vorzeitig hätten aus dem Verkehr gezogen werden müssen. Sie vermindert auch die Anzahl derjenigen Wagen, deren Untergestell unter beträchtlichem Kostenaufwand für die Aufnahme der AK umgebaut werden muss, d.h. im allgemeinen der Wagen mit Baujahr vor 1966. Diese Wagen werden also bei Beginn der Umrüstungsaktion 20 Jahre und älter sein, mithin nur noch in beschränktem Umfang für eine Umrüstung in Betracht kommen. Andererseits wird die Anzahl der ohne Umbau des Untergestells für die Aufnahme der AK geeigneten Wagen grösser sein als bei der ursprünglichen Terminsetzung. Diese Tatsache wirkt sich positiv auf die Kosten der gesamten Aktion aus, die allerdings immer noch überaus hoch sind.

Entsprechend einer Abrede im Verbindungsausschuss UIC/UIP auf höherer Ebene hat die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP ihre Fragebogenaktion in 1973 abgeschlossen. Dabei ist nicht nur die Gesamtzahl der mit der AK auszurüstenden Privatgüterwagen ermittelt worden, sondern auch die hierfür anzusetzenden Kosten. Allerdings beruhen die Zahlen noch auf der Annahme, dass die Aktion in 1981/1985 stattfindet. Eine Umrechnung auf die aktuellen Termine oder die Durchführung einer neuen Befragung wird zweckmässig sein, sobald das oben angeführte staatliche Übereinkommen in Kraft getreten ist.

Von der Erhebung wurden rund 152000 Wagen erfasst. Dabei sind diejenigen Wagen nicht mehr berücksichtigt, die die AK wegen ihres Alters oder wegen ihrer Bauart nicht mehr erhalten sollen, wohl aber Neubauten bis Ende 1980. Die Anzahl dieser Neubauten wurde auf knapp 56000 geschätzt, eine Zahl, die etwa den Ausmusterungen vor Übergang auf die AK entspricht. Einem Umbau des Untergestells müssen 56400 Wagen unterzogen werden, jedoch wird diese Zahl auf Grund der neuen Termine erheblich geringer sein. Gut 40000 Wagen waren am Stichtag der Erhebung schon von der Konstruktion her für die Aufnahme der AK geeignet.

76.000
von den verbleibenden
1990 40000

Die Frage, wer diese Kosten zu tragen hat, ist auf der Sitzung am 10. Januar 1973 auf höherer Ebene erneut behandelt worden. Eine Antwort war jedoch noch nicht möglich. Sie wird auch in den nächsten Jahren noch nicht zu erwarten sein, da die Eisenbahnen eine solche Entscheidung nur mit Zustimmung der in Frage kommenden Regierungen treffen können. Bei den Regierungen besteht aber verständlicherweise keine Neigung, heute über ein Kostenproblem zu entscheiden, das sich erst in 11 Jahren auswirkt. Die UIP wird bei dieser Situation zunächst ihr Augenmerk hauptsächlich darauf zu richten haben, dass bei Erörterung der Kostenprobleme die Privatgüterwagen mit berücksichtigt werden. Ausserdem wird sie verstärkt auf eine Grundsatzentscheidung dringen müssen.

Les problèmes techniques de l'attelage automatique sont toujours traités par les organes compétents des chemins de fer. Pour leur mise au point, on dispose maintenant de quatre ans de plus qu'initialement prévu, de sorte qu'on peut compter sur une technique mieux élaborée. La publication d'une fiche UIC est prévue à brefs délais et portera le titre «Conditions à respecter par les wagons de marchandises munis de l'attelage automatique pour garantir leur sécurité de marche». Cette fiche comprendra les conditions auxquelles devront satisfaire des wagons neufs et existants dans l'intérêt de leur sécurité de marche. Cela permettra également de déterminer quels véhicules existants ne pourront pas circuler sans danger avec l'attelage automatique et devront donc être mis hors service au plus tard au moment de la suppression des tampons latéraux. Pour les titulaires de wagons P, ces mises à la ferraille souvent prématurées représentent un problème grave. Il est à espérer que ces mises à la ferraille pourront être limitées par l'introduction d'une articulation stabilisatrice.

b) Nouvelle rédaction de la fiche UIC 280

Cette fiche qui règle le paiement des frais de transport et notamment la redevance et les prix de transport à vide dans le trafic international, a été l'objet d'une révision au cours de l'année de référence. Lors de la réunion du groupe supérieur de liaison UIC/UIP, le groupe de travail commun UIC/UIP a été chargé de discuter le texte projeté. A cette occasion, le groupe de travail UIP a exprimé le désir qu'on lui accorde le temps d'en discuter au sein du Comité Directeur et éventuellement aussi avec les associations nationales.

Le projet prévoit que

- lors de la fixation du prix de transport à vide qui doit correspondre au service effectivement rendu, une distinction soit faite entre des wagons de marchandises à deux essieux et des wagons à plus de deux essieux. Pour ces derniers, le port sera 1½ fois plus élevé que pour les wagons à deux essieux. Le port à vide se composera d'un élément stable et d'un élément dépendant de la distance.
- La taxe à charge est en principe la même que pour le transport dans des wagons appartenant aux chemins de fer. Les chemins de fer accordent, à celui qui paie le port, une redevance venant en déduction du prix de transport, tandis que subsiste la possibilité d'établir par accord particulier que cette redevance revient au titulaire.

La redevance s'élève normalement à 15% du prix du transport. Elle peut être augmentée à 20% ou abaissée à 10% en cas de justification particulière.

L'UIP a proposé de mentionner que lors de la fixation de la redevance, il soit tenu compte des économies réalisées par les chemins de fer du fait qu'ils n'ont pas besoin ni de financer, ni de gérer, ni d'entretenir les wagons. Cette proposition sera vraisemblablement discutée à la réunion d'automne 1974 du groupe de travail commun UIC/UIP.

c) Harmonisation des prescriptions pour la construction et l'entretien des wagons P

Quant à cette question dont l'importance reste inchangée, le groupe supérieur de liaison UIC/UIP était de l'avis unanime que l'harmonisation des prescriptions ne peut se faire que progressivement. Les efforts se sont surtout concentrés sur la mise en place de pièces de rechange unifiées, et notamment des essieux. L'unification ultérieure a été confiée au groupe spécial de travail UIC 5 L 24. Dès que ce groupe aura établi des propositions pour l'unification dans le domaine des wagons P, celles-ci seront discutées au sein du groupe de travail commun UIC/UIP.

Die technischen Probleme der AK werden unverändert durch die zuständigen Gremien der Eisenbahnen behandelt. Für ihre Lösung stehen nunmehr 4 Jahre mehr zur Verfügung als ursprünglich angenommen wurde, so dass mit einer besser ausgereiften Technik zu rechnen ist. Für die nächste Zukunft ist die Herausgabe eines UIC-Merkblattes zu erwarten, das die Bezeichnung „Von den Güterwagen mit automatischer Kupplung einzuhaltende Bedingungen zur Gewährleistung ihrer Laufsicherheit“ erhält. Dieses Merkblatt wird die Bedingungen enthalten, denen neue und vorhandene Wagen im Interesse der Laufsicherheit genügen müssen. Damit wird sich auch übersehen lassen, welche vorhandenen Fahrzeuge nicht mehr gefahrlos mit der AK verkehren können, mithin spätestens zum Zeitpunkt der Abnahme der Seitenpuffer aus dem Verkehr gezogen werden müssen. Diese vielfach vorzeitigen Verschrottungen stellen für die Einsteller von Privatgüterwagen ein schwerwiegendes Problem dar. Es ist zu hoffen, dass diese Verschrottung durch die Einführung des stabilisierenden Gelenkes in Grenzen gehalten werden kann.

b) Neuherausgabe des UIC-Merkblattes 280

Dieses Merkblatt, das die Frachtzahlung, insbesondere die Rückvergütung und die Leerfracht im internationalen Verkehr regelt, ist im Berichtsjahr Gegenstand einer Überarbeitung gewesen. Anlässlich der Sitzung des Verbindungsausschusses UIC/UIP auf höherer Ebene ist die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP beauftragt worden, den Entwurfstext zu erörtern. Die Arbeitsgruppe UIP hat bei dieser Gelegenheit den Wunsch geäußert, ihr Zeit für eine Behandlung im Direktionskomitee, möglicherweise auch mit den nationalen Verbänden, zu geben.

Der Entwurf sieht vor, dass

- bei der Festsetzung der Leerfracht, die dem tatsächlich geleisteten Dienst entsprechen muss, zwischen zweiachsigen Güterwagen und Wagen mit mehr als zwei Achsen unterschieden wird. Die Fracht beträgt für letztere das 1½-fache der Fracht für zweiachsige Wagen. Die Leerfracht soll aus einem festen Teil und einem entfernungsabhängigen Teil bestehen.
- die Vollfracht im Prinzip die gleiche ist, wie bei Beförderung in bahneigenen Wagen und dass die Eisenbahn dem Frachtzahler eine Vergütung durch Abzug von der Fracht zahlen muss, wobei auch die Möglichkeit besteht, im Wege einer Sondervereinbarung festzulegen, dass die Vergütung dem Einsteller zufließt. Die Vergütung beträgt normalerweise 15% der Fracht. Sie kann auf 20% erhöht oder auf 10% ermässigt werden, wenn hierfür eine besondere Rechtfertigung vorliegt.

Die UIP hat vorgeschlagen, hier einzufügen, dass bei der Bemessung der Vergütung von denjenigen Kosten auszugehen ist, die die Eisenbahn dadurch erspart, dass sie die Wagen nicht vorzuhalten braucht. Über diesen Vorschlag wird voraussichtlich in der Herbstsitzung 1974 der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP verhandelt werden.

*Wird
Anhang
Wohn. immer
hier
beibehalten
werden.*

c) Harmonisierung der Vorschriften für den Bau und die Unterhaltung der Privatgüterwagen

Zu dieser unverändert wichtigen Frage bestand im Verbindungsausschuss UIC/UIP auf höherer Ebene Übereinstimmung, dass die Harmonisierung der Vorschriften nur progressiv verwirklicht werden kann. Im Vordergrund der Bemühungen stand die Gestellung vereinheitlichter Ersatzteile, insbesondere Radsätze. Die weitere Vereinheitlichung ist der UIC-Sonderarbeitsgruppe 5 L 24 anvertraut worden. Sobald diese Gruppe Vorschläge für die Vereinheitlichung auf dem Privatwagengebiet erarbeitet hat, werden diese in der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP erörtert werden.

Les questions de détail afférant à l'harmonisation ont déjà été regroupées par l'UIP dans une note et remises à l'UIC en 1965. Cette note spécifie les éléments les plus importants d'un wagon dont la normalisation et l'interchangeabilité sont jugées nécessaires. L'UIP mettra cette note au point au cours de 1974 en tenant compte de l'évolution et la remettra à l'UIC en vue de la continuation des discussions.

Au cours de la réunion du groupe de travail UIC/UIP en octobre 1973, l'UIC a déjà fait un tour d'horizon de l'état actuel des efforts d'unification dont certains points sont récapitulés ci-après:

- Il existe déjà deux types d'essieux unifiés. La mise au point d'un essieu de 25 t de charge d'essieu sera vraisemblablement également terminée avant 1975. Pour l'instant, l'unification des boîtes d'essieux se heurte encore aux opinions divergentes des différentes administrations sur la question de savoir quelle boîte à rouleaux mérite la préférence, le roulement à cylindre, à rotule ou à tonneaux.
- Bien que l'unification des cotes de montage des ressorts, des fixations et des mains de ressort pour les roulements à deux essieux existe, elle ne correspond plus aux dernières normes de la technique.
- Les suspensions de l'avenir sont à l'étude et à l'essai. Une décision en faveur de types unifiés n'est pas encore en vue.
- Les plaques de garde de wagons deux essieux sont standardisées et interchangeables sans restriction.
- Pour les wagons-citernes, la détermination des empattements minima et maxima ainsi que des porte-à-faux correspondants a été soumise à l'étude. Pour les wagons P autres que les wagons-citernes, les cotes sont retenues en tant que recommandation dans la fiche UIC 530.
- Un bogie pour une vitesse maximale de 100 km/h a déjà été standardisé sur le plan international. On travaille actuellement à la mise au point d'un bogie pour une vitesse maximale de 120 km/h. En ce qui concerne la détermination de la disposition des freins, la suspension des essieux et la suspension à ressorts, il faut encore aplanir certaines difficultés.
- Les appareils de freinage ne peuvent pas être unifiés à l'heure actuelle. Par contre, on travaille à la standardisation de certains éléments de frein. Il n'est pas prévu actuellement d'introduire obligatoirement le frein SS.

d) Indemnisation d'immobilisation

Les taux d'indemnisation qui à l'heure actuelle s'élèvent à 5 et 7 francs-or respectivement doivent être augmentés, à la demande de l'UIP, à 7,50 et 10,50 francs-or respectivement dès le 1^{er} janvier 1975; cependant, cette décision dépend de l'accord des organes compétents de l'UIC.

Par ailleurs, l'UIP a déposé une demande identique auprès de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à Berne, concernant le relèvement des taux journaliers à payer en cas d'inobservation d'un délai de livraison. Une décision y relative devra être prise dans le cadre de la révision du RIP. La conférence de révision a eu lieu au mois de janvier 1974.

Die mit der Harmonisierung zusammenhängenden Einzelfragen hat die UIP bereits in 1965 in einer Note zusammengefasst und der UIC zugeleitet. Die Note gibt die wichtigsten Wagenteile an, für die eine Normung und Austauschbarkeit als notwendig betrachtet wird. Die UIP wird diese Note in 1974 der inzwischen eingetretenen Entwicklung anpassen und die überarbeitete Note der UIC zum Zweck der weiteren Diskussion zuleiten.

In der Sitzung der Arbeitsgruppe UIC/UIP im Oktober 1973 hat die UIC bereits eine Übersicht über den gegenwärtigen Stand der Vereinheitlichungsbestrebungen gegeben. Hieraus sei folgendes hervorgehoben:

- Es existieren bereits zwei vereinheitlichte Radsatzbauarten. Die Arbeiten an der Schaffung eines Radsatzes mit 25 t Achsfahrmasse werden voraussichtlich bis 1975 abgeschlossen. Die Vereinheitlichung der Achslager scheitert zur Zeit noch daran, dass die einzelnen Verwaltungen unterschiedlicher Ansicht darüber sind, ob Zylinder-, Pendel- oder Tonnen-Rollenlager den Vorzug verdienen. *Nahme*
- Die Vereinheitlichung der Einbaumasse der Federn, der Befestigungen und der Federböcke für zweiachsige Laufwerke liegt zwar vor, entspricht jedoch nicht mehr dem neuesten Stand der Technik.
- Federungen der Zukunft sind in der Entwicklung und Erprobung. Die Entscheidung für vereinheitlichte Typen zeichnet sich noch nicht ab.
- Die Achshalter zweiachsiger Wagen sind standardisiert und ohne Einschränkung austauschbar.
- Für Kesselwagen ist die Festlegung der Mindest- und Höchstachsstände sowie der entsprechenden Überhänge in Auftrag gegeben. Für andere Privatgüterwagen als Kesselwagen liegen die Masse im UIC-Merkblatt 530 als Empfehlung vor. *Hier 6-9 m. ?*
- Ein Drehgestell für 100 km/h Höchstgeschwindigkeit ist bereits international standardisiert. An einem Drehgestell für 120 km/h Höchstgeschwindigkeit wird gearbeitet. Bei der Festlegung der Bremsanordnung, der Radsatzaufhängung und der Federung sind noch nicht alle Schwierigkeiten behoben. *Nahme*
- Die Bremsapparate lassen sich zur Zeit nicht vereinheitlichen. Dagegen wird an der Standardisierung verschiedener Bremsteile gearbeitet. Die obligatorische Einführung der SS-Bremse ist zur Zeit nicht vorgesehen.

d) Entschädigung wegen Nutzungsausfalls

Die Entschädigungssätze, die sich gegenwärtig auf 5 bzw. 7 Goldfranken je Tag belaufen, sollen auf Verlangen der UIP zum 1. Januar 1975 auf 7,5 bzw. 10,5 Goldfranken erhöht werden, jedoch unterliegt dieser Beschluss der Zustimmung der zuständigen UIC-Gremien.

Die UIP hat im übrigen einen gleichlautenden Antrag auf Anhebung der Tagessätze, die im Falle einer Lieferfristüberschreitung zu zahlen sind, beim Zentralamt für den Internationalen Eisenbahnverkehr, Bern, gestellt. Hierüber wird im Rahmen der Revision des RIP zu entscheiden sein. Die Revisionskonferenz fand im Januar 1974 statt.

✓ ed

e) Marquage des wagons-citernes pour le transport de marchandises dangereuses

Nous avons déjà traité ce sujet à la page 7 du Rapport de gestion 1972. Les négociations annoncées, concernant les modalités du marquage, ont commencé dans le cadre du groupe de travail UIC/UIP: une commission spéciale a été constituée dans laquelle l'UIP est représentée par deux ingénieurs.

D'après l'état à la fin de l'année 1973, la tendance est la suivante:

- L'expéditeur d'un wagon-citerne chargé de produits dangereux doit fixer au wagon une plaque de danger de 30 cm de hauteur et 40 cm de largeur. Le recto de la plaque est de couleur orange (et non pas jaune) et le verso de couleur noire. La peinture du recto n'est ni lumineuse ni réfléchissante. La plaque de danger aura un liséré noir et une barre transversale noire la divisant en une moitié supérieure et une moitié inférieure. A la moitié inférieure, sera appliqué le numéro dit ONU du produit et à la moitié supérieure un autre numéro de deux à trois chiffres indiquant la nature du danger provenant du produit transporté. Les numéros peuvent être estampés ou découpés dans la plaque. Lors d'un incendie, ils doivent rester lisibles pendant au moins quinze minutes. La plaque de danger doit également être fixée au wagon vide si celui-ci contient encore des résidus du produit transporté ou des gaz ou vapeur de ce dernier. Par contre, si le wagon est vide de vapeurs et de gaz, la plaque de danger doit être enlevée, couverte ou tournée de manière que le côté noir soit à l'extérieur.
- C'est le côté droit de la plaque d'inscription qui entre en ligne de compte en tant qu'emplacement de la plaque de danger. Elle peut également être montée sur des volets existants si le titulaire le désire et si l'espace sur le volet le permet. En cas de manque d'espace, la plaque de danger peut trouver sa place à côté de la plaque d'inscriptions.
- Pour la fixation de la plaque de danger sur la plaque d'inscriptions, il est fait usage d'un cadre rectangulaire avec des glissières qui est ouvert vers le côté droit pour pouvoir introduire la plaque de danger de ce côté. Si la plaque de danger doit être fixée à côté de la plaque d'inscriptions, elle peut également être introduite dans le cadre par le haut. De plus, un dispositif d'arrêt doit empêcher la perte de la plaque.

Les indications ci-dessus doivent être considérées comme provisoires seulement. Dans la mesure où elles tombent dans le cadre du RID, il faut encore l'accord de la commission d'experts pour la révision du RID et ensuite le procédé légal de la mise en vigueur. La question de savoir si la commission d'experts reprendra les projets existants sans modification ou si elle y apportera encore des modifications reste ouverte pour l'instant. Il en est de même pour la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle prescription. Les détails du montage et de la fixation seront vraisemblablement arrêtés dans une fiche UIC.

f) Harmonisation RID/ADR

Ce sujet a également été traité dans le Rapport de gestion 1972, à la page 6, sans pourtant entrer dans les détails. Au cours de l'année de référence, il y a eu à nouveau deux réunions de la commission d'harmonisation RID/ADR. La réunion d'automne, au cours de laquelle le projet de prescriptions pour la construction, la révision et l'utilisation de wagons-citernes et de camions-citernes a été négocié pour la première fois, a revêtu une importance particulière. L'UIP était représentée aux deux réunions. Elle s'est prononcée en détail sur le projet discuté lors de la deuxième réunion dans une note établie par une commission d'experts constituée expressément à cet effet.

e) Kennzeichnung der Kesselwagen, in denen gefährliche Güter befördert werden

Hierüber hatten wir bereits im Geschäftsbericht 1972 auf Seite 7 berichtet. Die hier angekündigten Verhandlungen über die Einzelheiten der Kennzeichnung, die zu gegebener Zeit bekanntgegeben werden, haben im Rahmen der Arbeitsgruppe UIC/UIP begonnen. Die gemeinsame Arbeitsgruppe hat einen Sonderausschuss gebildet, in dem die UIP durch zwei Ingenieure vertreten ist.

Nach dem Stand Ende 1973 zeichnet sich folgendes ab:

- Der Absender eines mit einem gefährlichen Gut befüllten Kesselwagens muss am Wagen eine Warntafel anbringen, die 30 cm hoch und 40 cm breit ist. Die Tafel ist auf der Vorderseite orangefarben (nicht gelb) und auf der Rückseite schwarz. Die Farbe der Vorderseite leuchtet weder selbst noch ist sie reflektierend. Die Warntafel erhält eine schwarze Umrandung und einen schwarzen waagrechten Strich, der sie in eine obere und eine untere Hälfte teilt. In der unteren Hälfte wird die sogenannte UNO-Nummer des Produktes und in der oberen Hälfte eine weitere zwei- bis dreistellige Nummer angebracht, die auf die Natur der vom Ladegut ausgehenden Gefahr hinweist. Die Nummern können in die Tafel eingeprägt oder eingestanzelt werden. Sie müssen bei einem Brand noch mindestens 15 Minuten lesbar bleiben. Die Warntafel ist auch am leeren Wagen anzubringen, wenn er noch Reste des Ladegutes oder Gase bzw. Dämpfe desselben enthält. Ist der leere Wagen dagegen frei von Dämpfen und Gasen, muss die Warntafel abgenommen, verdeckt oder umgedreht werden, so dass die schwarze Seite nach aussen zeigt.
- Als Platz für die Warntafel kommt die rechte Seite der Anschriftentafel in Betracht. Sie kann auch auf vorhandenen Klapptafeln angebracht werden, wenn der Einsteller dies wünscht und die Platzverhältnisse auf der Klapptafel dies gestatten. Bei beengten Platzverhältnissen kann die Warntafel ihren Platz neben der Anschriftentafel finden.
- Für die Befestigung der Warntafel auf der Anschriftentafel dient ein viereckiger Rahmen mit Führungsleisten, der nach rechts offen ist, damit die Warntafel von der Seite aus eingeschoben werden kann. Soll die Warntafel neben der Anschriftentafel angebracht werden, so kann diese auch von oben in den Rahmen gesteckt werden. Ausserdem muss eine Arretiervorrichtung ein Herausfallen der Tafel verhindern.

Die vorstehenden Angaben können nur als vorläufig gelten. Soweit sie in das RID gehören, bedürfen sie noch eines Beschlusses des Fachmännischen Ausschusses für die Revision des RID und des anschliessend gesetzlich geregelten Verfahrens für die Inkraftsetzung. Ob der Fachmännische Ausschuss die vorliegenden Entwürfe ohne Änderung übernimmt oder ob er noch Änderungen vornimmt, lässt sich zur Zeit noch nicht übersehen. Ebenso ist der Zeitpunkt für das Inkrafttreten der neuen Vorschrift noch gänzlich offen. Die Einzelheiten der Anbringung und Befestigung werden voraussichtlich in einem UIC-Merkblatt festgelegt.

f) Harmonisierung RID/ADR

Auch über dieses Thema haben wir bereits im Geschäftsbericht 1972 auf Seite 6 berichtet, ohne dort allerdings schon auf Einzelheiten eingegangen zu sein. Im Berichtsjahr haben wiederum zwei Sitzungen des Harmonisierungsausschusses RID/ADR stattgefunden. Besondere Bedeutung kam der Herbstsitzung zu, auf der erstmals über den Entwurf von Vorschriften für den Bau, die Prüfung und die Verwendung von Eisenbahnkesselwagen und Strassentankwagen verhandelt wurde. Die UIP war auf beiden Sitzungen vertreten. Zu dem auf der zweiten Sitzung behandelten Entwurf hat sie in einer Note ausführlich Stellung genommen, die von einer eigens hierfür bestellten Sachverständigenkommission angefertigt worden ist.

*Bohne
nicht
neuer
UIC-Prüfung
abgefragt
in UIC-Prüfung
nicht möglich*

1. Sicherheitskoeffizient
2. Mindestwandstärke
3. Übergangskoeffizient
} ... für RID 6
von sehr grosser Bedeutung
und müssen mit aller
Genauigkeit verfolgt werden.

La grande importance des nouvelles prescriptions en vue s'exprime déjà dans le titre du projet qui n'indique pas, cependant, que le projet traite presque exclusivement les réservoirs qui servent au transport de marchandises dangereuses, tandis que l'ensemble de la technique des chemins de fer, c'est-à-dire notamment le châssis complet, n'est pas traité dans les nouvelles prescriptions. Les prescriptions prévues dans le projet apportent en partie des modifications très différentes des prescriptions de construction en vigueur jusqu'ici, malgré le fait que les réservoirs actuellement en service ont jusqu'à présent toujours pleinement satisfait aux exigences, même de sécurité.

Dans cet ordre d'idée, le projet prévoit que les wagons-citernes existants ne pourront rester en service que pendant huit ans s'ils ne sont pas conformes aux prescriptions prévues, ce qui sera certainement le cas pour la grande majorité de tous les wagons existants. L'UIP ne voit ni nécessité ni justification à une telle prescription hors de proportion avec les risques d'accidents possibles.

Par conséquent, l'UIP a suggéré de laisser en service les réservoirs existants jusqu'à leur réforme naturelle et de limiter l'application des nouvelles prescriptions à des constructions nouvelles à partir de l'entrée en vigueur du nouveau texte.

L'UIP a également porté une attention particulière aux méthodes de calcul de l'épaisseur des tôles. D'une part, l'UIP a critiqué les conditions projetées qui supprimeraient les avantages résultant de l'emploi d'aciers de qualités particulièrement supérieures, ce qui doit absolument être considéré comme un pas en arrière; d'autre part, elle a critiqué les pressions en partie trop élevées qui doivent être prises comme base de calcul des épaisseurs des tôles. Par exemple, il est prévu qu'une citerne en aluminium pour acide nitrique devra avoir des épaisseurs de tôles de 47 mm au lieu de 14 mm actuellement. Cependant, des citernes en aluminium d'une épaisseur de tôle de 47 mm ne peuvent être ni formées ni soudées.

Les nouvelles dispositions auront également des effets sérieux sur les wagons-citernes pour gaz sous pression. Il faut s'attendre à des diminutions de 4 t. de capacité de charge pour un wagon de 100 m³.

L'UIP espère que ses objections légitimes seront prises en considération par la commission d'harmonisation; sinon les désavantages pour les titulaires et les utilisateurs de wagons P et donc aussi pour les chemins de fer seraient considérables.

III. VIE INTÉRIEURE DE L'UIP

Sur invitation de l'association espagnole, l'assemblée générale de 1973 a eu lieu le 17 mai 1973 à Madrid. A l'exception des Pays-Bas, toutes les associations membres étaient représentées. L'UIP a eu l'honneur de recevoir M. Emilio Magdalena, Directeur commercial de la RENFE, ainsi que M. Maurice Auroy, président du groupe de travail commun UIC/UIP. M. le directeur Magdalena a adressé une allocution à l'assemblée générale, dans laquelle il a abordé les problèmes particuliers existant en Espagne dans le trafic des marchandises en général et dans le trafic des wagons P en particulier.

L'assemblée générale a approuvé le Rapport de gestion et les comptes de l'exercice 1972. 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.

Die grosse Bedeutung der zu erwartenden neuen Vorschriften ergibt sich schon aus dem Namen des Entwurfes, der allerdings nicht zum Ausdruck kommen lässt, dass er sich fast ausschliesslich mit den Behältern befasst, in denen gefährliche Güter befördert werden, während die gesamte Eisenbahntechnik, d.h. hauptsächlich das komplette Untergestell, in den neuen Vorschriften nicht behandelt wird. Die im Entwurf vorgesehenen Bestimmungen bringen zum Teil sehr einschneidende Änderungen der bisher gültig gewesenen Bauvorschriften, obwohl die gegenwärtig in Betrieb befindlichen Behälter den Anforderungen auch vom Sicherheitsstandpunkt durchaus genügt haben.

So sieht der Entwurf vor, dass die vorhandenen Kesselwagen nur noch 8 Jahre in Betrieb bleiben dürfen, wenn sie den zu erwartenden neuen Vorschriften nicht entsprechen, was für die überwiegende Mehrzahl aller Wagen sicher zutreffen wird. Die UIP sieht für diese Vorschrift weder eine Notwendigkeit noch eine Rechtfertigung, weil es sich hier ja nicht darum handelt, eine Gefahrenquelle schnellstens zu beseitigen, sondern nur eine Vorbeugung vor möglichen Gefahren beabsichtigt ist. Die UIP hat deshalb angeregt, die vorhandenen Behälter bis zu ihrem natürlichen Abgang in Betrieb zu belassen und die Anwendung der neuen Vorschriften auf Neubauten ab Inkrafttreten des neuen Textes zu beschränken.

Auch die Methoden für die Berechnung der Wanddicke haben die besondere Aufmerksamkeit der UIP gefunden. Einerseits hat die UIP bemängelt, dass die vorgesehenen Voraussetzungen die Vorteile aufheben, die sich aus der Verwendung besonders hochwertiger Stahlqualitäten ergeben, was eindeutig als Rückschritt zu werten ist; andererseits hat sie die zum Teil überhöhten Drücke beanstandet, die bei der Berechnung der Wanddicken zugrundegelegt sind. So ist beispielsweise vorgesehen, dass ein Aluminiumkessel für Salpetersäure Wandstärken von 47 mm anstatt von jetzt 14 mm erhalten soll. Aluminiumbehälter von 47 mm Wanddicke können aber weder geformt noch geschweisst werden.

Auch bei Druckgaskesselwagen wirken sich die neuen Bestimmungen schwerwiegend aus. Ladegewichtsverminderungen bis zu 4 t bei 100 cbm-Wagen sind zu befürchten.

Die UIP hofft, dass ihre berechtigten Einwände von dem Harmonisierungsausschuss beachtet werden, anderenfalls ergäben sich nicht unerhebliche Nachteile für die Einsteller und Benutzer von Privatgüterwagen und damit auch für die Eisenbahn.

III. AUS DEM INTERNEN LEBEN DER UIP

Die Generalversammlung 1973 hat auf Einladung des spanischen Verbandes am 17. Mai 1973 in Madrid stattgefunden. Mit Ausnahme der Niederlande waren alle Mitgliedsverbände vertreten. Die UIP hatte die Ehre, Herrn Emilio Magdalena, Kaufmännischer Direktor der RENFE, sowie Herrn Maurice Auroy, Präsident der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP, begrüßen zu dürfen. Herr Direktor Magdalena hat eine Ansprache an die Generalversammlung gehalten, in der er auf die besonderen Probleme einging, die sich in Spanien im Güterverkehr ganz allgemein und im Verkehr der Privatgüterwagen im besonderen ergeben.

Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und die Kassenabrechnung für 1972. Sie erteilte dem Direktionskomitee und dem Kassenverwalter Entlastung und bestellte die Prüfer des schweizerischen Verbandes erneut zu Rechnungsprüfern.

Le Président de l'UIP, M. Willy Körfggen, a adressé une allocution à l'assemblée générale, s'étendant notamment sur le développement des problèmes des wagons P pendant l'exercice 1972. L'allocution imprimée a été mise à la disposition de tous les participants.

Les associations membres ont désigné les représentants suivants au Comité Directeur pour la période de 1973/1974:

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

Le Président remercia l'association espagnole de l'accueil aimable réservé aux représentants des associations-membres nationales qui garderont certainement un excellent souvenir de leur séjour à Madrid et de l'excursion à Ségovie. Tous les participants ont été fortement et agréablement impressionnés par l'organisation parfaite et par la traditionnelle hospitalité.

Le Comité Directeur a tenu des réunions le 22 mars 1973 à Vienne, le 16 mai 1973 à Madrid ainsi que le 29 novembre 1973 à Berlin, 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.

Conformément à la mission dont il a été chargé par l'assemblée générale de 1972, le Comité Directeur a révisé les statuts au cours de l'exercice écoulé. Une nouvelle rédaction du Règlement Intérieur a également été publiée.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:
signé: W. Körfggen

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

Der Präsident der UIP, Willy Körfggen, hielt auf der Generalversammlung eine Ansprache, in der er besonders auf die Entwicklung der Privatgüterwagenprobleme im Jahre 1972 einging. Die Ansprache wurde allen Teilnehmern in gedruckter Form zur Verfügung gestellt.

Die Mitgliedsverbände haben für 1973/74 folgende Vertreter in das Direktionskomitee entsandt:

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

Der Präsident dankte dem spanischen Verband für die liebenswürdige Aufnahme der Vertreter der nationalen Mitgliedsverbände, denen der Aufenthalt in Madrid und der Ausflug nach Segovia sicher noch lange als bleibendes Erlebnis in bester Erinnerung sein wird. Die hervorragende Organisation und die traditionelle Gastfreundschaft haben bei allen Teilnehmern einen grossen Eindruck hinterlassen.

Das Direktionskomitee hat am 22. März 1973 in Wien, am 16. Mai 1973 in Madrid und am 29. November 1973 in Berlin 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.

Das Direktionskomitee hat entsprechend dem Auftrage, den ihm die Generalversammlung 1972 erteilt hatte, im abgelaufenen Jahr die Statuten neu gefasst. Es hat auch die Geschäftsordnung (Interne Ordnung) neu herausgegeben.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
gez. W. Körfggen

Der Generalsekretär:
gez. E.-J. Fert

Comptes annuels

Annexe I

RECETTES

COTISATIONS

Vereinigung der Privatgüterwagen-
Interessenten, Hambourg
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten,
Vienne
Fédération des Entreprises de Belgique, Bruxelles
Société LOMATFER, Bruxelles
Liga de Propietarios de Vagones de España,
Madrid
Association Française des Wagons Particuliers,
Paris
Association of Private Railway-Wagon Owners
Ltd., Londres
Associazione Proprietari di Carri Privati FS,
Milan
Association Professionnelle des Propriétaires
et Usagers de Wagons Industriels au Maroc,
Casablanca
Algemene Verladers en Eigen Vervoerders Or-
ganisatie, La Haye
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm . .
Association Suisse de Propriétaires d'Embran-
chements Particuliers et de Wagons Privés,
Weinfelden

Intérêt sur livret d'épargne de la Banque Popu-
laire Suisse, Genève

DÉPENSES

Honoraires et jetons de présence
Frais d'interprète, traductions
Frais de bureau et d'imprimerie
Poste, téléphone, divers
Excédent de recettes
Excédent de dépenses

1972		1973	
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
	5.538.-		5.514.-
	1.194.-		1.134.-
	759.-		759.-
	435.-		435.-
	1.350.-		1.386.-
	6.474.-		6.606.-
	1.002.-		1.016.-
	1.458.-		1.494.-
	798.-		798.-
	870.-		858.-
	1.242.-		1.242.-
	1.410.-		1.458.-
	22.350.-		22.700.-
	597.90		390.55
8.526.15		11.129.50	
1.950.-		7.350.75	
7.852.85		14.969.85	
855.40		1.451.20	
3.763.50			11.810.75
22.947.90	22.947.90	34.901.30	34.901.30

Jahresrechnung

EINNAHMEN

BEITRÄGE

Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten, Hamburg		5.538.—		5.514.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien		1.194.—		1.134.—
Fédération des Entreprises de Belgique, Brüssel		759.—		759.—
Société LOMATFER, Brüssel		435.—		435.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		1.350.—		1.386.—
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		6.474.—		6.606.—
Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		1.002.—		1.016.—
Associazione Proprietari di Carri Privati FS, Mailand		1.458.—		1.494.—
Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, Casablanca		798.—		798.—
Algemene Verlanders- en Eigen Vervoerders Organisatie, Den Haag		870.—		858.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm . .		1.242.—		1.242.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Weinfelden		1.410.—		1.458.—
Zinsgutschrift auf Sparheft bei der Schweiz. Volksbank Genf		22.350.—		22.700.—
		597.90		390.55
AUSGABEN				
Honorare und Sitzungsgelder	8.526.15		11.129.50	
Dolmetscherkosten	1.950.—		7.350.75	
Büro- und Druckereikosten	7.852.85		14.969.85	
Porto, Telefon, Verschiedenes	855.40		1.451.20	
Einnahmen-Überschuss	3.763.50			
Ausgaben-Überschuss				11.810.75
	22.947.90	22.947.90	34.901.30	34.901.30

Bilan

Avoir sur le livret de dépôt
N° 90459 de la Banque
Populaire Suisse, Genève . . .
Avance de Fert & Cie
Caisse c/o Fert & Cie
Contributions fédérales, Berne
Paiement à double de la
Fédération des Entreprises
de Belgique, Bruxelles
Fortune au 31.12.1972
Fortune au 31.12.1973

1972		1973	
Actif	Passif	Actif	Passif
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
7.683.55		18.182.10	16.629.95
4.857.65			
179.85		117.15	
	12.721.05		759.-
			910.30
12.721.05	12.721.05	8.299.25	18.299.25

Fortune

Fortune au 31.12.1971
Excédent de recettes au 31.12.72

Excédent de dépenses au 31.12.1973
Fortune au 31.12.1973

1972	1973
SFr.	SFr.
8.957.55	
3.763.50	
12.721.05	12.721.05
	11.810.75
	910.30

E.-J. Fert, Secrétaire général

Bilanz

Anlage I

Guthaben auf Sparheft
Nr. 90459 bei der Schweiz.
Volksbank, Genf.
Vorschuss von Fert & Cie . .
Kasse bei Fert & Cie
Eidgen. Steuerverwaltung, Bern
Fédération des Entreprises de
Belgique, Brüssel,
doppelte Zahlung
Vermögen am 31.12.1972 . . .
Vermögen am 31.12.1973 . . .

1972		1973	
Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
7.683.55		18.182.10	16.629.95
4.857.65		117.15	
179.85			759.-
	12.721.05		910.30
12.721.05	12.721.05	18.299.25	18.299.25

Vermögen

Vermögen am 31.12.1971
Einnahmen-Überschuss per 31.12.72.

Ausgaben-Überschuss per 31.12.1973.
Vermögen am 31.12.1973

1972	1973
SFr.	SFr.
8.957.55	
3.763.50	
12.721.05	12.721.05
	11.810.75
	910.30

E.-J. Fert, Generalsekretär

Annexe II

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 1973, 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 1973 s'élèvent à SFr. 22.700.-. A cette somme, il y a lieu d'ajouter SFr. 390.55 représentant les intérêts bruts pour l'année 1973 selon le livre de dépôt No. 90459 de la Banque Populaire Suisse à Genève. Par conséquent, les recettes totales s'élèvent à SFr. 23.090.55.

Le détail des dépenses est le suivant:

Honoraires et jetons de présence	Fr. 11.129.50
Traductions	Fr. 7.350.75
Frais de bureau et d'imprimerie	Fr. 14.969.85
Ports, téléphones, divers	Fr. 1.451.20
	Fr. 34.901.30

Etant donné que les recettes s'élèvent à Fr. 23.090.55 et les dépenses à Fr. 34.901.30, les comptes 1973 se soldent par une perte de Fr. 11.810.75 qu'il faut déduire de la fortune au 31.12.1972 de Fr. 12.721.05.

Ainsi le bilan boucle avec une fortune de Fr. 910.30 au 31 décembre 1973.

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 28 février 1974

Les vérificateurs:
signé: Studer signé: Hegi

Revisorenbericht

zu Händen der Generalversammlung der Internationalen Union
von Verbänden der Privatgüterwagenbesitzer

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer ist uns die Jahresrechnung 1973 der UIP zur Prüfung vorgelegt worden. Wir erstatten Ihnen hiermit wie folgt

BERICHT:

Sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten des ordnungsgemäss geführten Kassabuches haben wir auf Grund der Belege kontrolliert und sie, soweit möglich, einer materialien Prüfung unterzogen. Der Betrag der Mitgliederbeiträge für das Jahr 1973 beträgt Fr. 22'700.-, welchen der Bruttozins für 1973 auf dem Depositenheft Nr. 90459 der Schweizerischen Volksbank, Genf, von Fr. 390.55 noch anzufügen ist. Dies ergibt Totalerinnahmen von Fr. 23'090.55.

Das Total der Ausgaben setzt sich wie folgt zusammen:

Honorare und Sitzungsgelder	Fr. 11'129.50
Kosten für Übersetzungen	Fr. 7'350.75
Bürounkosten und Drucksachen	Fr. 14'969.85
Porto, Telefon, diverses	Fr. 1'451.20
	<u>Fr. 34'901.30</u>

Da sich die Einnahmen auf Fr. 23'090.55 und die Ausgaben auf Fr. 34'901.30 betragen, ergibt die Jahresabrechnung für 1973 einen Verlust von Fr. 11'810.75, hierzu ist jedoch der am 31.12.1972 übertragene Gewinn von Fr. 12'721.05 hinzuzufügen.

Der neue am 31. Dezember 1973 übertragene Gewinn beträgt also Fr. 910.30.

Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1973 unter Décharge-Erteilung an den Kassier.

Basel/Genf, den 28. Februar 1974

Die Revisoren
M. Studer U. Hegi

LISTE DES MEMBRES	<i>Année de l'admission Eintrittsjahr</i>	<i>Nombre de Wagons P Anzahl P Wagen</i>	MITGLIEDERVERZEICHNIS
Allemagne Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2 Hambourg 36	1950	39 691	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2 Hamburg 36
Autriche Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Opernring 7, 1010 Vienne	1950	3 193	Österreich Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Opernring 7, Wien 1
Belgique Fédération des Entreprises de Belgique, rue Ravenstein 4, 1000 Bruxelles «Lomatfer» Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 18, Square de Meeus, 1040 Bruxelles	1950	3 679	Belgien Fédération des Entreprises de Belgique, rue Ravenstein 4, 1000 Brüssel «Lomatfer» Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 18, Square de Meeus, 1040 Brüssel
Espagne Liga de Propietarios de Vagones de España, Victor Pradera 30, Madrid-8	1960	5 228	Spanien Liga de Propietarios de Vagones de España, Victor Pradera 30, Madrid-8
France Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 163, rue Saint-Honoré, 75001 Paris Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité, 5 bis, rue de Madrid, 75008 Paris Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69, rue de la Boétie, 7500 Paris Syndicat National des Propriétaires de Wagons-Réservoirs de France, 16, place Malesherbes, 75017 Paris	1950	55 099	Frankreich Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 163, rue Saint-Honoré, 75001 Paris Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité, 5 bis, rue de Madrid, 75008 Paris Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs 69, rue de la Boétie, 75008 Paris Syndicat National des Propriétaires de Wagons-Réservoirs de France, 16, place Malesherbes, 75017 Paris
Grande-Bretagne Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., Metropolis House, 39/45 Tottenham Court Road, Londres W1P 0JL	1966	2 219	Grossbritannien Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., Metropolis House, 39/45 Tottenham Court Road, London W1P 0JL
Hollande Algemene Verladere- en Eigen Vervoerders Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, La Haye	1950	917	Holland Algemene Verladere- en Eigen Verwoerders Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, Den Haag
Italie Associazione Proprietari di Carri Privati FS, Via delle Orsole 4, 20123 Milan	1950	6 200	Italien Associazione Proprietari di Carri Privati FS, Via delle orsole 4, 20123 Mailand
Maroc Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Immeuble Liberté, Place Lemeigre-Dubreuil, Casablanca	1958	308	Marokko Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Immeuble Liberté, Place Lemeigre-Dubreuil, Casablanca
Suède Svenska privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 111 34 Stockholm	1953	3 939	Schweden Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 111 34 Stockholm
Suisse 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	1950	5 829	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	Carcassone	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		

W. Kesselring

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

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		
1973	Madrid	17 mai		