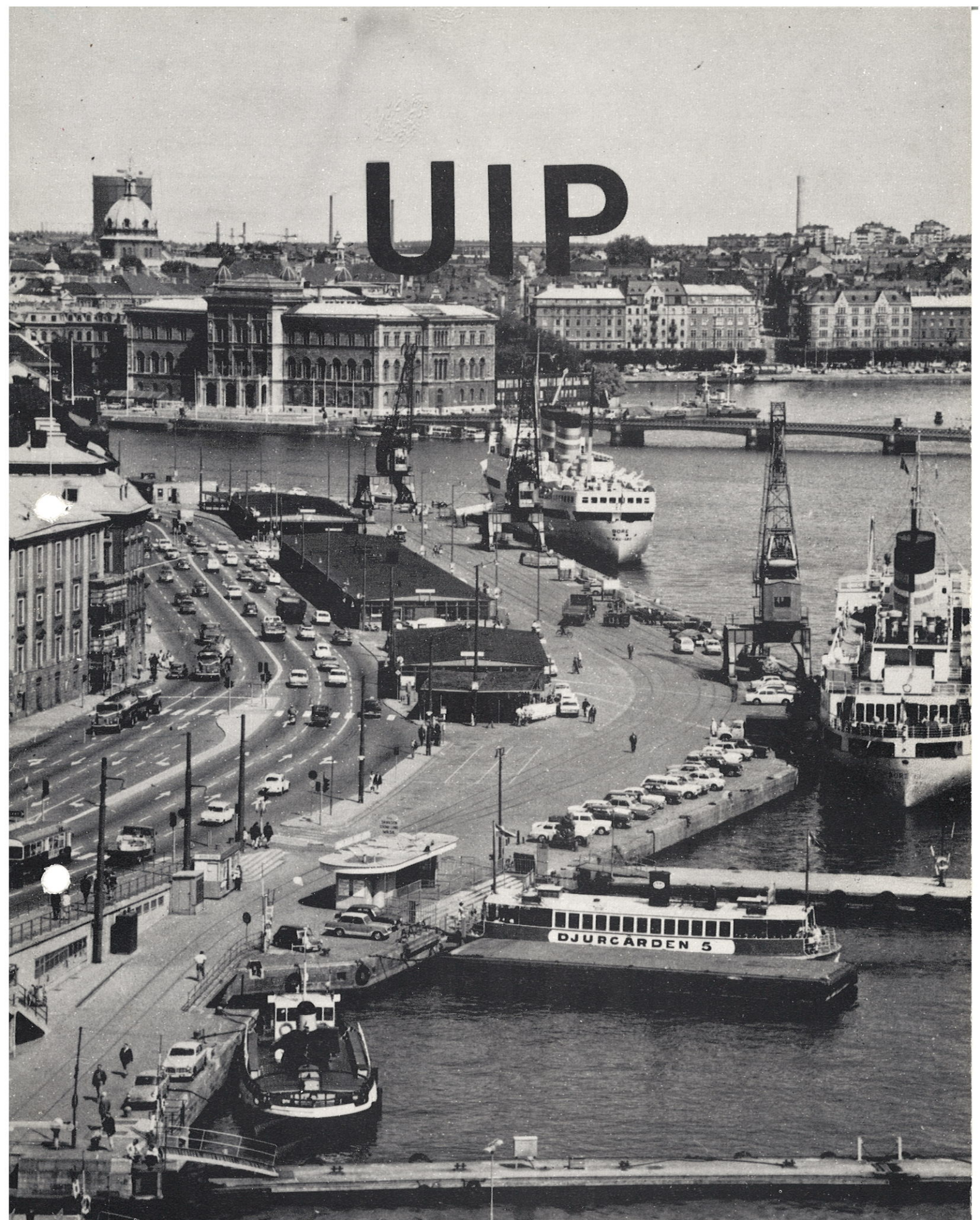


UIP



26e Rapport de gestion
26. Geschäftsbericht

1975

ORGANES DE L'UIP

COMITE DIRECTEUR / DIREKTIONSKOMITEE

M. Jacques de Bruyn, Président
M. Carl-Erik Nilsson, Vice-Président
M. Jeremy M. B. Gotch, Vice-Président
M. Eugène-Jean Fert, Secrétaire général
M. Detlev Bohne
M. Christian Courau
M. Lucien Devies
M. Platone Ladavac
M. Alberto Lopez Ribe
M. Helmut Metzger
M. H.A. Vos

COMITE DE GERANCE / GESCHAEFTSFUEHRENDER AUSSCHUSS

M. J. de Bruyn, Président
M. C.-E. Nilsson, Vice-Président
M. J.M.B. Gotch, Vice-Président
M. E.-J. Fert, Secrétaire général
M. D. Bohne
M. Ch. Schlegel

1975
*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. A. Harkemanne
M. R. Janssen
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. D. Bohne)
Belgique	(M. J. de Bruyn)
France	(M. L. Devies)
Italie	(M. P. Ladavac)
Président du groupe de travail de l'UIP	M. Ch. Schlegel

SECRETARIAT GENERAL / GENERALSEKRETARIAT

Eugène-Jean Fert, 2 rue Fendt, Case postale 877, CH — 1211 Genève 1
Téléphone (022) 34 88 00, Télex 22 139 fert ch, Télégrammes Genefert Genève

BANQUE / BANK

Banque Populaire Suisse, Genève
Compte UIP No. 90459

Schweizerische Volksbank, Genf
Konto UIP Nr. 90459

UIP

Union Internationale d'Associations de propriétaires de wagons particuliers
Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

26e Rapport de gestion

26 . Geschäftsbericht

1975

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 1975

I. PREAMBULE

Un coup d'oeil rétrospectif sur l'année qui s'est écoulée nous révèle que la plupart des secteurs économiques ont connu une grande crise en 1975.

Les répercussions de celle-ci n'ont pas manqué de se faire ressentir dans les transports de marchandises par chemin de fer. Les effets de cette situation sur le trafic des wagons P ont persisté tout au long de l'année.

Pour la plupart des catégories de wagons, l'on a pu constater un accroissement sensible des disponibilités sur le marché. Les besoins en matériel nouveau ont été localisés uniquement dans des créneaux très spécialisés de l'industrie utilisatrice.

La collaboration avec l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) a été particulièrement poussée cette année: de nombreux problèmes ont été étudiés dans le meilleur esprit de coopération.

Aucun de ces problèmes toutefois n'a nécessité en 1975 la convocation du Groupe supérieur de liaison UIC/UIP. Par contre, le Groupe de travail commun UIC/UIP a siégé au mois de novembre à Florence.

II. RAPPORT D'ACTIVITES DE L'UIP

1. Attelage automatique

Il est rappelé que l'UIC avait proposé, en 1973, de reporter de 1981 à 1985 la date initiale, la durée de la période de transition devant être aussi réduite que possible. La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), a demandé, avant de se prononcer sur cette proposition, que l'UIC lui fournisse les éléments économiques et financiers correspondants à la nouvelle date, ce qui a été fait en avril dernier, sous forme d'un rapport établi par le Groupe d'étude du financement de l'attelage automatique, présidé par le Prof. Oeftering. Il est rappelé que ce rapport faisait état du cas des wagons P, sans pour autant prendre position quant au mode de financement de leur équipement.

C'est à sa session du 2 décembre 1975 que le Conseil des Ministres de la CEMT a été appelé à prendre position sur la question des dates. D'après les informations obtenues sur le traitement du rapport Oeftering par les organes subsidiaires de la CEMT, il fallait s'attendre à ce que le Conseil renvoie sa prise de décision à un moment où la situation financière des Réseaux aura évolué de telle sorte que ceux-ci pourront admettre de ne pas donner une plus grande priorité à des investissements à rentabilité plus élevée que celle de l'attelage automatique. Ceci d'autant plus que, à l'occasion des discussions relatives à l'éventualité de soumettre l'introduction de l'attelage automatique à un accord gouvernemental entre tous les pays européens, il est apparu que la plupart des gouvernements des pays membres de la CEMT étaient peu enclins, ou même résolument hostiles, à accorder leur garantie à l'exécution effective du projet dans un délai convenu, estimant que la question relève de la responsabilité des Réseaux.

Dans ces conditions, le Comité de gérance de l'UIC s'est vu dans l'obligation de constater qu'il n'était plus possible aux réseaux européens de l'UIC non-membre de l'OSJD de retenir la date de 1985 pour le début de l'introduction de l'attelage automatique.

Aucune information n'est parvenue quant aux nouvelles décisions qui pourraient être prises au sujet de la date à laquelle l'opération pourrait au plus tôt être envisagée.

Geschäftsbericht für 1975

I. VORWORT

Ein Rückblick auf das vergangene Jahr zeigt uns, dass der Grossteil der Wirtschafts- und Industriezweige unter dem Einfluss der grossen Krise des Jahres 1975 gestanden hat.

Die Auswirkungen derselben machten sich naturgemäss auch auf dem Gebiete der Eisenbahntransporte bemerkbar und die Rezession auf dem P Wagen Sektor hat das ganze Jahr hindurch andauert.

Der Auslastungsgrad der meisten Güterwagenkategorien ist erheblich abgesunken, und Nachfrage nach neuem Material erfolgte lediglich seitens sehr spezialisierter Industriebranchen.

Der Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) wurde im verfloßenen Jahr ganz besondere Bedeutung beigemessen: zahlreiche Probleme wurden im Geiste einer guten Partnerschaft gemeinsam besprochen und geprüft.

Obschon keines dieser Probleme im Jahre 1975 die Einberufung des Verbindungsausschusses UIC/UIP auf höherer Ebene erforderlich machte, so tagte hingegen im Monat November in Florenz die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP.

II. BERICHT UEBER DIE ARBEIT DER UIP

1. Automatische Kupplung (AK)

Es wird daran erinnert, dass die UIC im Jahre 1973 vorgeschlagen hat, den Einführungszeitpunkt von 1981 auf 1985 zu verschieben, und die Uebergangsphase so kurz wie möglich zu machen. Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) hat — bevor sie zu diesem Vorschlag Stellung nimmt — gebeten, dass die UIC ihr entsprechende wirtschaftliche und finanzielle Elemente für dieses neue Datum in Form eines von der Studiengruppe zur Finanzierung der AK unter dem Vorsitz von Herrn Prof. Oeftering erstellten Berichts zur Verfügung stellen soll. Es wird daran erinnert, dass in diesem Bericht auch der Fall der P Wagen behandelt wird, jedoch ohne Stellungnahme bezüglich der Finanzierungsart ihrer Ausrüstung.

Der Ministerrat der CEMT wird in seiner Sitzung am 2. Dezember 1975 zur Frage des Zeitpunktes Stellung nehmen. Nach Informationen über die Behandlung des Oeftering-Berichtes durch Subsidiar-Instanzen der CEMT steht zu erwarten, dass der Rat seine Entscheidung auf einen Zeitpunkt vertagt, zu dem die finanzielle Lage der Bahnen eine dahingehende Entwicklung erfahren hat, dass die Bahnen es sich leisten können, Investitionen, deren Wirtschaftlichkeit über der der AK liegt, nicht mehr den Vorrang zu erteilen, und dies umsomehr als die Diskussion über die Möglichkeit, die Einführung der AK von einem zwischenstaatlichen Abkommen, an dem alle europäischen Länder beteiligt sind, abhängig zu machen, gezeigt hat, dass die meisten Regierungen der Mitgliedsländer der CEMT der Möglichkeit, die effektive Verwirklichung des Projektes innerhalb einer vereinbarten Frist zu garantieren, wenig positiv oder sogar völlig ablehnend gegenüberstehen.

Unter diesen Umständen sah sich der Geschäftsführende Ausschuss genötigt, festzustellen, dass es für die europäischen Eisenbahnnetze der UIC, die nicht Mitglieder der OSShD sind, nicht möglich sein wird, das Datum von 1985 für den Beginn der Einführung der AK einzuhalten. Es sind noch keine Informationen bekannt über den frühesten Zeitpunkt, an welchem diese Einführung beginnen könnte.

Sur le plan technique, la situation est satisfaisante. La mise au point du dispositif d'attelage est achevée et on se trouve dans la phase des essais d'endurance. Des essais sont en cours pour homologuer des procédés de fabrication des corps d'attelage plus économiques que la fabrication traditionnelle en acier moulé d'une pièce.

Les problèmes de la sécurité de circulation de certains wagons, notamment à deux essieux, sont de mieux en mieux maîtrisés. L'efficacité de l'articulation stabilisatrice est prouvée. Des méthodes de calcul ont été élaborées d'une part pour calculer, théoriquement, les efforts longitudinaux qui se produisent dans les trains, d'autre part pour déterminer, théoriquement, le degré de sécurité d'un wagon donné. La fiabilité de ces méthodes de calcul est démontrée par des essais. On s'oriente vers un système de marquage des wagons avec un coefficient de sécurité par rapport à un effort longitudinal maximal admissible de référence. Des règles seront établies pour l'incorporation des wagons dans des trains d'après leur coefficient. En première étape, l'effort maximal de référence est fixé assez bas afin que le plus grand nombre possible de wagons du parc actuel soit utilisable, au prix de quelques restrictions dans la formation des trains de marchandises hétérogènes (les trains complets, qui sont homogènes, ne sont pas visés). Les nouveaux wagons seront construits selon la norme nouvelle basée sur un effort maximal admissible plus élevé, ce qui permettra de tendre progressivement vers l'élimination des restrictions à la formation des trains.

L'ensemble des travaux techniques relatifs à l'attelage proprement dit ainsi qu'à son montage et à son utilisation ont donné lieu à la publication d'un certain nombre de fiches de l'UIC, énumérées ci-après; certaines sont déjà parues, les autres sortiront prochainement:

— Fiche UIC 523

“ Conditions techniques auxquelles les attelages automatiques des Chemins de fer membres de l'OSJD et des Chemins de fer membres de l'UIC ayant fait l'objet d'une entente doivent répondre en vue d'assurer la compatibilité des attelages ”

— Fiche UIC 524-1

“ Conditions techniques auxquelles doivent répondre les dispositifs élastiques pour l'attelage automatique des Chemins de fer membres de l'UIC et des Chemins de fer membres de l'OSJD — Wagons ”

— Fiche UIC 525-1

“ Conditions techniques auxquelles doivent répondre les dispositifs élastiques pour l'attelage automatique des Chemins de fer membres de l'UIC et des Chemins de fer membres de l'OSJD — Voitures ”

— Fiche UIC 530-1

“ Dispositions constructives relatives aux wagons à observer en vue de l'application de l'attelage automatique des Chemins de fer membres de l'UIC et des Chemins de fer membres de l'OSJD ”

— Fiche UIC 530-2

“ Conditions à respecter par les wagons munis de l'attelage automatique en vue d'assurer leur sécurité de circulation ”

Auf technischer Ebene ist die Lage zufriedenstellend. Die Fertigstellung der Kupplungsvorrichtung ist abgeschlossen. Man befindet sich in der Phase der Langzeitversuche in quasi kommerzieller Sicht und dies in ziemlich grossem Umfange. Zur Zeit wird die Zulassung wirtschaftlicherer Herstellungsverfahren der Kupplungskörper als das herkömmliche Stahlgussverfahren in einem Stück untersucht.

Die Probleme der Laufsicherheit einiger — insbesondere der zweiachsigen Wagen — werden immer besser bewältigt. Die Wirksamkeit des Richtgelenks ist erwiesen. Berechnungsmethoden wurden erstellt, um einerseits theoretisch die an den Zügen auftretenden Längsdruckkräfte und andererseits theoretisch den Sicherheitsgrad eines bestimmten Wagens zu ermitteln. Die Zuverlässigkeit dieser Berechnungsmethode wurde durch Versuche bewiesen. Man geht in Richtung eines Kennzeichnungssystems der Wagen mit einem Sicherheitskoeffizienten im Verhältnis zu einer höchstzulässigen Bezugs-Längsdruckkraft. Es sollen Regeln für die Einstellung der Wagen in die Züge nach ihrem Koeffizienten erstellt werden. In einer ersten Phase wird die höchstzulässige Bezugs-Längsdruckkraft ziemlich niedrig festgelegt werden, damit die grösstmögliche Anzahl Wagen des derzeitigen Wagenparks eingesetzt werden kann, wobei einige Einschränkungen bei der Bildung heterogener Güterzüge in Kauf genommen werden müssen (Ganzzüge, die homogen sind, werden davon nicht betroffen). Die neuen Güterwagen werden nach den neuen, auf einer höheren zulässigen Längsdruckkraft basierenden Norm gebaut werden, wodurch die Beschränkungen bei einer Zugbildung stufenweise abgebaut werden können.

Alle technischen Arbeiten im Zusammenhang mit der AK, ihrer Anbringung und ihrer Verwendung führten zur Veröffentlichung einer Reihe von Merkblättern der UIC, die nachstehend aufgeführt sind: einige dieser Merkblätter sind bereits erschienen, andere werden demnächst veröffentlicht:

— UIC-Merkblatt 523

“ Technische Bedingungen, denen die abgestimmten automatischen Kupplungen der Mitgliedseisenbahnen der OSShD und der Mitgliedseisenbahnen der UIC entsprechen müssen, um das Zusammenwirken der Kupplungen zu gewährleisten ”

— UIC-Merkblatt 524-1

“ Technische Bedingungen, denen die Federapparate/Federwerke für die automatische Kupplung der Mitgliedsbahnen der UIC und der Mitgliedsbahnen der OSShD entsprechen müssen — Güterwagen ”

— UIC-Merkblatt 525-1

“ Technische Bedingungen, denen die Federapparate/Federwerke für die automatische Kupplung der Mitgliedsbahnen der UIC und der Mitgliedsbahnen der OSShD entsprechen müssen — Reisezugwagen ”

— UIC-Merkblatt 530-1

“ Konstruktive Massnahmen an Güterwagen im Hinblick auf die Einführung der automatischen Kupplung der Mitgliedseisenbahnen der UIC und der Mitgliedseisenbahnen der OSShD ”

— UIC-Merkblatt 530-2

“ Einzuhaltende Bedingungen bei Güterwagen mit automatischer Kupplung zur Gewährleistung der Laufsicherheit ”

— Fiche 530-3

Cette fiche, dont le titre n'est pas encore fixé, contiendra essentiellement un ensemble de diagrammes permettant de déterminer le degré de sécurité d'un wagon donné en fonction de ses différents paramètres.

— Fiche UIC 530-4

"Etat d'équipement des wagons admissible en trafic international pendant la période de l'introduction de l'attelage automatique"

— Fiche UIC 532-2 (2e édition)

"Unification et emplacement des marchepieds, des plateformes d'extrémités, des passerelles, des mains courantes, des crochets de halage et des dispositifs de commande de l'attelage automatique et robinets de frein des wagons en vue de l'utilisation de l'attelage automatique sur les Réseaux membres de l'OSJD et les Réseaux membres de l'UIC"

— Fiche UIC 541-2 (OSJD 536)

"Cotes des raccords de boyaux (boyaux de frein) et des câbles électriques; types de raccords d'air et électriques ainsi que leur positionnement sur les wagons et les voitures équipés de l'attelage automatique"

Les problèmes d'approvisionnement des attelages ont déjà fait l'objet d'études qui ont abouti à la conclusion que la quasi totalité des Réseaux étaient d'accord pour s'unir pour procéder aux achats afin d'obtenir de meilleurs prix par une extension des séries de fabrication. Il est encore trop tôt pour indiquer comment cette forme d'achat en commun sera organisée, mais bien entendu, les dispositions seront prises pour que les appareils destinés aux wagons P puissent être compris dans les fournitures.

Effets de l'attelage automatique sur les wagons porte-autos à trois essieux

Il est rappelé que cette question, posée par les propriétaires de wagons P, concerne tout autant les Réseaux qui possèdent aussi de tels wagons.

Il est encore trop tôt pour donner une réponse, car pour le moment, les recherches portent sur les moyens d'améliorer la tenue des wagons en question avec l'attelage actuel. On peut admettre que les solutions apportées à ce problème seront transposables en situation avec attelage automatique.

2. Harmonisation des prescriptions pour l'entretien et la révision des wagons P. Recherche d'une accélération de l'harmonisation des règles de révision périodique, compte tenu de la tendance de certains réseaux à faire réviser des wagons P, le cas échéant, par un chemin de fer autre que l'immatriculateur

Le Groupe de travail spécial UIC 5/L/24 qui a été chargé d'examiner les questions des problèmes susmentionnés, a fait des progrès. Dans le courant de l'année 1976, on pourra compter sur la publication des exposés.

L'UIP sera informée du résultat des études en question.

L'UIC a fait observer qu'il n'est pas envisagé, pour le moment, de faire réviser les wagons P sur un réseau autre que celui de l'immatriculateur, sauf en cas exceptionnel concerté.

– UIC-Merkblatt 530-3

Dieses Merkblatt, dessen Titel noch nicht festliegt, wird im wesentlichen eine Serie von Diagrammen umfassen, mit deren Hilfe der Grad der Laufsicherheit eines bestimmten Güterwagens nach Massgabe seiner verschiedenen Parameter ermittelt werden kann.

– UIC-Merkblatt 530-4

“ Im internationalen Verkehr zugelassener Ausrüstungszustand der Güterwagen für den Einführungszeitraum der automatischen Kupplung ”

– UIC-Merkblatt 535-2 (2. Ausgabe)

“ Vereinheitlichung und Anordnung der Tritte, Endbühnen, Uebergangsstege, Griffe, Seilhaken und Betätigungseinrichtungen der automatischen Kupplung und der Luftabsperreinrichtungen an Güterwagen, im Hinblick auf die Verwendung der automatischen Kupplung bei den Mitgliedsbahnen der UIC und den Mitgliedsbahnen der OSShD ”

– UIC-Merkblatt 541-2 (OSShD 536)

“ Abmessungen der Schlauchverbindungen (Bremsschläuche) und elektrischen Leitungen, die Arten der Luft- und Elektroanschlüsse und ihre Anordnung an Güterwagen und Reisezugwagen mit automatischer Kupplung ”

Die Beschaffungsprobleme der Kupplungen waren bereits Gegenstand von Untersuchungen, die zu der Schlussfolgerung führten, dass fast alle Bahnen einverstanden sind, sich zu gemeinsamen Einkäufen zusammenzuschliessen, um so günstigere Preise durch eine Ausdehnung der Herstellungsserien zu erhalten. Es ist noch zu früh, um zu sagen, wie diese Einkaufsform organisiert werden könnte, aber selbstverständlich werden Massnahmen getroffen, um die für P Wagen bestimmten Vorrichtungen in diese Lieferungen einzubeziehen.

Auswirkung der AK auf dreiachsige Autotragwagen

Es wird daran erinnert, dass diese von den P Wagenbesitzern aufgeworfene Frage auch die Bahnen angeht, die ebenfalls derartige Wagen haben.

Es ist jetzt noch verfrüht, eine Antwort hierauf zu geben, denn zur Zeit wird untersucht, wie die Laufsicherheit der betroffenen Wagen mit der derzeitigen Kupplung verbessert werden kann. Es ist anzunehmen, dass die Lösungen zu diesem Problem auch auf die automatische Kupplung übertragen werden können.

2. Harmonisierung der Vorschriften für die Unterhaltung und Revision der P Wagen. Bemühungen um eine Beschleunigung der Harmonisierung der Vorschriften für die Fristausbesserung unter Berücksichtigung der Tendenz einiger Bahnen, Revisionen von P Wagen gegebenenfalls von einer anderen als der einstellenden Bahn durchführen zu lassen.

Die mit der Prüfung dieser Frage beauftragte UIC-Arbeitsgruppe 5/L/24 hat in ihrer Arbeit gute Fortschritte gemacht. Im Jahre 1976 ist mit einer Veröffentlichung eines Berichtes zu rechnen.

Die UIP wird über das Ergebnis dieser Studien unterrichtet.

Die UIC hat darauf hingewiesen, dass zur Zeit nicht beabsichtigt ist, zu gestatten, dass die P Wagen bei einer anderen als der einstellenden Eisenbahn einer Revision unterzogen werden. Etwas anderes sei es, wenn die beteiligten Eisenbahnen eine ausdrückliche entsprechende Vereinbarung treffen.

A ce sujet, il est à noter que des problèmes douaniers subsistent pour les wagons révisés à l'étranger.

L'UIP a rappelé que les wagons P sont souvent utilisés à l'étranger pour des périodes de longue durée. C'est la raison pour laquelle elle souhaite que les révisions puissent être exécutées éventuellement hors du réseau immatriculateur.

L'UIP a demandé si un de ses représentants pourrait participer aux travaux du Groupe d'étude UIC 5/L/24. L'UIC a pris connaissance de cette demande pour examen.

3. Travaux du Groupe d'étude UIC/UIP créé par la sous-commission mixte UIC des wagons unifiés pour l'étude des wagons-citernes pétroliers

Le Groupe d'étude UIC/UIP (appelé ci-après "Groupe d'étude") a été chargé par l'UIC de traiter les problèmes suivants:

- unification des châssis et des citernes des wagons-citernes à bogies
- unification des équipements techniques des wagons transportant des produits pétroliers et des bitumes
- organes de remplissage et de vidange par le haut des wagons-réservoirs destinés au transport des gaz liquéfiés ou dissous sous pression de la classe 1d du RID, en complément de la fiche 573-2 dont le titre devra être modifié

Dans le cadre de l'étude, il a été décidé qu'en raison de la complexité des types de matériel, il ne sera pas possible de déterminer un prototype, mais que des caractéristiques unifiées doivent être fixées pour tous les types de wagons-citernes.

En conséquence, le Groupe d'étude a préparé un projet d'une nouvelle fiche UIC, dans laquelle les fiches UIC du Groupe 573 doivent être reprises en majorité.

Dans ce projet, tous les aspects techniques doivent être repris, comme par exemple la charge maximum par essieu, la vitesse maximum possible, la mention de toutes les fiches traitant des pièces de construction déjà unifiées pour wagons-marchandises ainsi que les prescriptions officielles du RID. En outre, il est prévu de faire stipuler les conditions pour l'aménagement de l'attelage automatique ainsi que l'harmonisation de la réception des wagons. Pour la cuve, tous les détails concernant la construction doivent être mentionnés, à l'exception de ceux qui ne sont pas réglés spécialement par des prescriptions officielles. Ceci devrait être valable pour toutes les cuves qui doivent transporter des marchandises dangereuses. En ce qui concerne l'emplacement et les dimensions des organes de remplissage et de vidange (de même pour les citernes avec vidange par le haut), il est prévu que les conditions de la fiche UIC 573-2 doivent être prises en considération.

Pour terminer, il est encore à dire que le Groupe de travail est conscient que des travaux très volumineux et beaucoup de patience sont nécessaires.

4. Critères auxquels doivent satisfaire les wagons à deux essieux en ce qui concerne la rigidité torsionnelle (suite aux travaux du Comité ORE B 55, rapport no 5)

L'UIC a informé que les études du Comité ORE B 55 sont très avancées, et certains rapports ont été publiés. Ces rapports n'ont, cependant, pas encore été examinés par les organismes compétents de l'UIC, donc a fortiori traduits dans des fiches. La délégation de l'UIP sera tenue au courant de l'évolution de cette affaire.

Es ist auch nicht ausser Acht zu lassen, dass Zollprobleme entstehen, wenn Wagen in einem anderen als dem Einstellungsland revidiert oder repariert werden.

Die UIP hat darauf hingewiesen, dass P Wagen häufig für längere Zeit im Ausland beschäftigt werden. Aus diesem Grunde erscheint es ihr wünschenswert, dass man auch ausserhalb der einstellenden Eisenbahn Revisionen durchführen könnte.

Die UIP beantragte, in der erwähnten UIC-Studiengruppe mitarbeiten zu dürfen. Die UIC hat eine Prüfung unseres Antrages zugesagt.

3. Arbeit des Gemischten Unterausschusses "Einheitsgüterwagen" und der von der UIC eingesetzten UIC/UIP Studiengruppe betreffend die Untersuchung der Kesselwagen für die Beförderung von Erdöl

Die Studiengruppe UIC/UIP, hiernach nur noch "Studiengruppe " genannt, hat von der UIC folgende Aufgaben erhalten:

- Vereinheitlichung der Untergestelle und Kessel der Drehgestellwagen
- Vereinheitlichung der technischen Ausrüstung der Güterwagen zur Beförderung von Erdölprodukten und Bitumen
- Obere Füll- und Entleerungseinrichtung von Kesselwagen für die Beförderung verflüssigter oder unter Druck gelöster Gase der RID-Klasse 1d als Ergänzung zum RID-Merkblatt 573-2.

Die Studiengruppe ist im Rahmen ihrer Arbeit zu der Ueberzeugung gelangt, dass bei der Vielzahl von Typen kein Prototyp entwickelt werden kann. Hingegen sollen aber für alle Bauarten von Kesselwagen gewisse gemeinsame Merkmale festgelegt werden.

Dementsprechend hat sie den Entwurf eines neuen UIC-Merkblattes vorbereitet, in das die Merkblätter der 573-er Reihe weitgehend aufgehen müssten.

In diesem Entwurf sollten alle technischen Merkmale aufgeführt sein, wie zum Beispiel die zulässige Achslast, die mögliche maximale Geschwindigkeit, Hinweise auf alle Merkblätter für bereits vereinheitlichte Bauteile für Güterwagen und auf gesetzliche Bestimmungen des RID. Ebenfalls werden die Vorschriften für die Vorbereitung der AK sowie eine vereinheitlichte Abnahme behandelt. Für den Kessel sollen alle Merkmale für den Bau aufgeführt werden, die nicht besonders in gesetzlichen Bestimmungen festgelegt sind. Dies soll für sämtliche Kessel Geltung bekommen, die für die Beförderung gefährlicher Güter gebaut werden. Inbezug auf die Lage und Abmessung der Füll- und Entleerungseinrichtungen (auch bei Obenentleerung) sollen hauptsächlich die Vorschriften des UIC-Merkblattes 573-2 übernommen werden.

Abschliessend ist zu sagen, dass gemäss Feststellung der Studiengruppe noch sehr umfangreiche Arbeiten und ebenfalls viel Zeit und auch Geduld notwendig sein werden.

4. Kriterien, denen die zweiachsigen Güterwagen hinsichtlich der Verwindungssteifigkeit entsprechen müssen (Massnahmen im Anschluss an die Arbeiten des ORE-Sachverständigen-Ausschusses B 55, Bericht No. 5)

Die UIC gab bekannt, dass die Studien des ORE-Sachverständigen-Ausschusses B 55 sehr weit fortgeschritten sind und bereits einige Berichte veröffentlicht wurden. Die zuständigen Gremien der UIC haben sich aber noch nicht mit diesen Berichten befasst, so dass sie auch noch nicht in Form von Merkblättern veröffentlicht worden sind. Die UIP soll über die weitere Entwicklung dieser Frage auf dem Laufenden gehalten werden.

On précise d'ailleurs que la sous-commission 24/B "Définition de l'offre Marchandises" a été chargée par le Comité de gérance de l'UIC, d'examiner les caractéristiques techniques unifiées des wagons à deux essieux, cette étude devant être effectuée sous l'angle des besoins de la clientèle.

L'UIP a signalé les difficultés rencontrées par l'application de certaines conclusions d'études du Comité ORE B 55 avant qu'elles soient traduites dans les fiches UIC. Par conséquent, l'UIP a demandé que les chemins de fer n'exigent pas de respecter des normes de construction pour des wagons neufs aussi longtemps que les nouvelles conditions ne sont pas encore mises en vigueur par l'UIC.

Les représentants de l'UIC se sont déclarés d'accord avec cette dernière demande de l'UIP, mais l'UIC rappelle que les résultats des études de l'ORE ne sont exécutoires que lorsqu'ils ont été repris dans les fiches UIC ou lorsqu'ils font l'objet de décisions des instances compétentes de l'UIC s'adressant aux réseaux sans être nécessairement inclus dans des fiches.

5. Harmonisation concernant la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses

Le principe de fixation des panneaux réglementaires de danger prévu au RID, qui avait été étudié par le Sous-groupe de travail UIC/UIP, a été adopté par la Sous-commission 4/C ("Mouvement dans le transport des marchandises"). La fiche UIC 431-2 sera complétée en conséquence.

La fiche UIC 573-2 stipule au point 2.2 que les wagons à gaz doivent posséder les dispositifs de sécurité suivants sur la phase gazeuse:

"un dispositif interne de sécurité agissant comme limiteur de débit et vanne d'arrêt....."

Il a été reconnu qu'aucun wagon ne répond actuellement, pour des motifs techniques, à cette double condition. En outre, la réglementation RID est en cours de refonte.

Le Groupe commun de travail UIC/UIP a décidé que le Président entreprendra immédiatement les démarches nécessaires pour la modification de ladite fiche UIC, surtout en vue de la construction neuve, et pour la prorogation de la date limite fixée (1.1.76).

Le Président du Groupe de travail UIC/UIP va demander au Président du Groupe d'étude UIC/UIP de soutenir, en tant que représentant de l'UIC au sein du Groupe d'harmonisation RID/ADR, le point de vue suivant:

" Le matériel existant équipé sur la phase gazeuse, soit d'un limiteur de débit, soit d'une vanne d'arrêt, doit être maintenu en service au moins pendant vingt ans."

6. Harmonisation RID/ADR

Le Groupe d'experts RID/ADR s'est réuni trois fois pendant 1975, et des délégués de l'UIP ont participé à ces réunions.

Lors des travaux méticuleux et de longue haleine, on est arrivé à certains accords pour quelques problèmes. Pour plusieurs cas, des progrès sont en vue.

Der Unterausschuss 24 B "Bestimmung des Leistungsangebotes im Güterverkehr" wurde von der UIC mit der Untersuchung der vereinheitlichten technischen Merkmale der zweiachsigen Güterwagen beauftragt. Diese Studie soll unter dem Aspekt der Bedürfnisse der Kunden durchgeführt werden.

Die UIP hat auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die entstehen, wenn der ORE-Sachverständigen-Ausschuss B 55 bestimmte Schlussfolgerungen trifft, die aber noch keinen Niederschlag in UIC-Merkblättern gefunden haben. Dementsprechend hat die UIP gefordert, dass die Einhaltung der Baunormen für Neubauwagen erst dann von den Einstellern verlangt werden darf, wenn die entsprechenden Bestimmungen von der UIC tatsächlich in Kraft gesetzt worden sind.

Die UIC-Vertreter haben dieser Forderung zugestimmt, jedoch darauf hingewiesen, dass die Eisenbahnen die Ergebnisse der ORE-Studien nicht unbedingt in Merkblätter aufnehmen müssen. Sie werden in der Praxis angewandt, entweder wenn sie in UIC-Merkblättern veröffentlicht sind oder wenn Beschlüsse der zuständigen UIC-Gremien den Mitgliedsbahnen mitgeteilt sind.

5. Harmonisierung in bezug auf die Transportsicherheit bei gefährlichen Gütern

Der Unterausschuss 4/C "Betriebsdienst im Güterverkehr" hat die Vorschläge der Studiengruppe UIC/UIP für die Anbringung der orangefarbenen Warntafel angenommen. Das Merkblatt 431-2 wird entsprechend ergänzt.

Im UIC-Merkblatt 573-2 ist unter 2.2 festgelegt, dass die betreffenden Druckgas-Kesselwagen in der Gasphase folgende Sicherheitseinrichtungen haben müssen:

"eine innen liegende Sicherheitseinrichtung, die als Strömungsbegrenzer und Abschlussventil wirkt"

Es wurde festgestellt, dass im Augenblick, aus technischen Gründen, kein einziger Wagen diese zweifache Bedingung erfüllt. Die Vorschriften des RID werden zur Zeit überarbeitet.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP hat beschlossen, dass ihr Präsident die notwendigen Schritte für die erforderliche Aenderung des genannten Merkblattes, insbesondere in bezug auf Neubauten und eine Verschiebung des Anwendungszeitpunktes, einleitet (1.1.76).

Ausserdem wurde der Vorsitzende der UIC/UIP-Studiengruppe gebeten, in dieser Eigenschaft und als Vertreter der UIC innerhalb des Harmonisierungsausschusses RID/ADR folgenden Standpunkt zu unterstützen:

" Die vorhandenen Wagen, die in der Gasphase entweder mit einem Strömungsbegrenzer oder mit einem Abschlussventil ausgerüstet sind, dürfen mindestens 20 Jahre im Einsatz belassen werden."

6. Harmonisierung RID/ADR

Der Harmonisierungsausschuss RID/ADR hat im Berichtsjahr drei Sitzungen abgehalten, an denen Vertreter der UIP teilgenommen haben.

In zeitraubender Kleinarbeit wurden doch wieder einige Probleme einer Einigung etwas nähergebracht, und für verschiedene Fälle sind Fortschritte in Sicht.

- Des réservoirs à vidange par le bas doivent être munis de deux fermetures en série, indépendantes l'une de l'autre, dont la première est constituée par un obturateur intérieur. Cet obturateur intérieur peut être manoeuvré du haut ou du bas. La position — ouvert ou fermé — de l'obturateur intérieur doit, autant que possible, pouvoir être vérifié du sol,
- En outre, il a été décidé par le Groupe d'experts que toutes les ouvertures en bas, destinées au remplissage et à la vidange des gaz liquéfiés inflammables et/ou toxiques, doivent être munies d'un obturateur intérieur à fermeture rapide avec commande à distance. La fermeture automatique doit être conçue de façon à empêcher toute ouverture intempestive sous l'effet d'un choc ou d'une action non délibérée.
- La proposition UIP de vérifier, lors de la construction des cuves à pression pour gaz, seulement 25 o/o des soudures circulaires n'a pas été acceptée.
- Une nouveauté sera l'introduction des prescriptions pour la construction d'une cuve destinée au transport d'un certain groupe de liquides ayant une tension de vapeur de 1.75 à 3 ata à 50 degré C. Les cuves pour le transport de ces produits doivent être pourvues d'une soupape de sécurité réglée à une pression manométrique d'au moins 3 bar, devant être complètement ouverte à une pression au plus égale à la pression d'épreuve; sinon, les cuves devront être fermées hermétiquement.
- La base de calcul pour les citernes destinées au transport de chlore a été fixée à 22 bar, et pour le brome à 21 bar. Pour les cuves destinées au transport d'acide nitrique, on s'est décidé pour 10 bar avec des prescriptions spéciales pour des cuves en aluminium.
- La proposition de l'UIP de réduire à 4 bar la base de calcul pour les cuves destinées au transport de sulfure de carbone a été refusée. On veut la fixer à 10 bar.
- Par suite de non-accord sur les délais de révisions et d'épreuves périodiques pour les citernes routières, rien n'a encore été décidé pour ce secteur. Par contre, en général, pour les wagons-citernes les réservoirs subiront des contrôles aux épreuves tous les 8 ans, et les équipements seront soumis à un contrôle d'étanchéité tous les 4 ans.
- En ce qui concerne la question "prototype", un accord a pu être trouvé. Pour chaque prototype, l'autorité compétente ou un organisme désigné par elle (chemin de fer) doit procéder à l'agrément.
- Selon la proposition de l'UIP, il a été décidé ce qui suit: L'exception d'une ouverture de nettoyage peut être accordée malgré des prescriptions concernant des ouvertures qui ne peuvent se trouver qu'à la génératrice supérieure et au-dessus du niveau du liquide pour tous les produits dangereux. Un projet de texte gouvernemental respectif sera soumis à la prochaine réunion en 1976. Des prescriptions draconiennes de sécurité pour ces ouvertures de nettoyage sont à attendre avec certitude.
- La période de transition qui est d'une importance primordiale pour tous les titulaires a été discutée. Une décision n'a pas encore été prise parce que la plupart des délégués étaient d'avis que la complexité de toutes les nouvelles prescriptions et leur portée ne permettent pas encore un jugement sur l'ensemble des wagons existants. Il faudra donc attendre la fin des ouvrages. L'UIP s'est prononcée pour une période de transition de 20 ans. Vu que plusieurs délégations gouvernementales se sont jointes à cette proposition, il existe une certaine probabilité que la période de transition sera effectivement fixée à 20 ans.
- Les dates pour deux réunions ultérieures du Groupe d'experts en 1976 ont déjà été fixées en 1975.

- Tanks mit Untenentleerung müssen zwei voneinander unabhängig wirkende, hintereinanderliegende Verschlüsse haben. Der erste Verschluss muss innenliegend sein. Er kann von unten oder oben bedienbar sein. Seine Stellung "offen-geschlossen" muss erkennbar sein, und zwar möglichst von unten.
- Der Ausschuss beschloss ferner, dass die untenliegenden Oeffnungen für das Befüllen und Entleeren verflüssigter, brennbarer und/oder giftiger Gase mit einer innenliegenden, schnellschliessenden Absperreinrichtung mit Fernsteuerung zu versehen sind. Das automatische Schliessen muss bei einer ungewollten Bewegung der Wagen gewährleistet sein.
- Die UIP schlug seinerzeit vor, beim Bau von Druckgaskesseln nur 25 o/o der Rundschweissnähte zu kontrollieren, was abgelehnt wurde.
- Neu ist die Einführung von Vorschriften für den Bau von Tanks für Flüssigkeiten mit einem Dampfdruck von 1.75 bis 3.0 ata bei 50 Grad C., die ein Sicherheitsventil erhalten sollen, das sich bei mindestens 3 bar Ueberdruck vollständig öffnet. Die Stoffe mit diesem Dampfdruck dürfen auch in luftdichten Tanks befördert werden.
- Der Ausschuss nahm für Eisenbahnkesselwagen zum Transport von Chlor einen Behälterberechnungsdruck von 22 bar und für Brom von 21 bar an. Für Salpetersäure entschied man sich für 10 bar, mit Sonderregelung für Aluminiumbehälter.
- Der Ausschuss lehnte den Antrag der UIP in bezug auf den Berechnungsdruck für Schwefelkohlenstoff – 4 bar – ab und beharrte auf 10 bar.
- Die Kontrollfristen für Behälter von Strassenfahrzeugen sind wegen Uneinigkeit noch nicht festgelegt worden. Hingegen werden allgemein die Behälter der Kesselwagen alle 8 Jahre kontrolliert. Die Ausrüstungen werden alle 4 Jahre einer Dichtekontrolle unterstellt.
- Ueber die Schaffung von Baumustern der Wagen wurde Einvernehmen erzielt. Danach werden Baumuster von der staatlichen Zulassungsbehörde oder einer von dieser beauftragten Stelle (Eisenbahn) genehmigt.
- Auf Antrag der UIP wurde beschlossen, in allen Fällen, in denen wegen der besonderen Gefährlichkeit des Gutes vorgeschrieben werden soll, dass sich sämtliche Oeffnungen oberhalb des Flüssigkeitsspiegels befinden müssen, eine Ausnahme für Reinigungslöcher zu machen, die sich im unteren Teil des Behälters befinden dürfen. Ein entsprechender Regierungstextentwurf wird bei der nächsten Sitzung vorgelegt. Es ist ganz sicher, dass sehr strenge Vorschriften für die Sicherung dieser Reinigungsöffnungen erlassen werden.
- Die Uebergangsfristen, die für die Einsteller von so eminenter Bedeutung sind, wurden eingehend erörtert. Eine Entscheidung wurde nicht getroffen, weil die Mehrheit der Delegierten der Ansicht war, man könne die Auswirkung der neuen Vorschriften auf die vorhandenen Wagen erst voll übersehen, wenn das gesamte Vorschriftenwerk zu Ende behandelt sei. Die UIP-Delegation hat sich für eine Uebergangsfrist von 20 Jahren ausgesprochen. Da mehrere Regierungsdelegationen sich diesem Vorschlag angeschlossen haben, besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür, dass die Uebergangsfrist tatsächlich auf 20 Jahre festgelegt wird.
- Die Termine für zwei weitere Sitzungen des RID/ADR-Ausschusses im Jahre 1976 wurden schon im Berichtsjahr zum voraus festgelegt.

7. Responsabilité du titulaire — Accord "chemins de fer—titulaires"

L'UIP a pris connaissance de la décision de l'UIC concernant l'augmentation des taux prévus dans l'accord "chemins de fer—titulaires" (article 75 de l'Aide-mémoire) de francs-or 3.— par wagon et an. L'indemnisation s'élèvera, à l'avenir, à francs-or 16.— pour les wagons ordinaires, et à francs-or 21.— pour les wagons à gaz.

La nouvelle réglementation entrera en vigueur le 1er janvier 1977.

8. a) Modification des sommes indiquées au chiffre 36 de l'annexe à la fiche UIC 433 (article 46 de l'Aide-mémoire) pour les réparations que les chemins de fer peuvent effectuer d'office

Le Groupe de travail UIP a donné son accord pour ce qui suit:

La somme jusqu'à laquelle les chemins de fer peuvent réparer d'office des wagons P sans demander l'accord du titulaire a été portée de francs-or 300.— à francs-or 500.— par wagon. Le montant maximum supérieur où les chemins de fer doivent signaler au titulaire les travaux exécutés doit être porté de francs-or 100.— à francs-or 150.— par wagon.

La mise en vigueur de ces modifications peut être réalisée seulement par une modification dans le RIP. Il est prévu, en outre, que l'article 11, paragraphe 2, du RIP doit être modifié comme suit (au lieu des chiffres): Pour rendre le wagon utilisable, les chemins de fer peuvent effectuer d'office des réparations jusqu'à concurrence de la somme fixée par le contrat d'immatriculation.

Cette référence au contrat d'immatriculation existe déjà dans le RIP (cf. article 13, paragraphe 6) et, de surcroît, la solution proposée ne modifierait en rien la sauvegarde des droits, tant du titulaire que des chemins de fer seuls intéressés par la mesure, tout en facilitant les ajustements que, d'un commun accord, ils estimeraient nécessaires.

b) Extension des conditions selon lesquelles les chemins de fer peuvent exécuter des travaux aux wagons P sans demander, au préalable, au titulaire (article 46 de l'Aide-mémoire)

A Florence, il a été décidé que les chemins de fer peuvent exécuter des travaux aux wagons P jusqu'au montant de francs-or 300.— sans demander l'accord du titulaire

- pour rendre le wagon utilisable
- pour réparer des avaries qui n'interdisent pas l'utilisation du wagon, mais risquent, à la longue, de compromettre la sécurité, de causer des accidents de travail ou de gêner l'exploitation

Cette nouvelle rédaction prendra effet à dater du 1er janvier 1977, étant entendu que le montant de francs-or 300.— sera élevé à francs-or 500.—.

7. Haftung des Einstellers — Abkommen "Eisenbahnen—Einsteller"

Die UIP-Arbeitsgruppe hat dem Beschluss der UIC betreffend Erhöhung der Gebühren für die Ablösung der Haftung des Einstellers (Art. 75 des Merkbuches) um je 3 Goldfranken pro Wagen und Jahr aus verständlichen Gründen zugestimmt. Die Entschädigung wird für gewöhnliche Wagen 16 Goldfranken und für Druckgaskesselwagen 21 Goldfranken betragen.

Die Neuregelung wird am 1. Januar 1977 in Kraft gesetzt.

8. a) Ausführung von Reparaturen durch die Eisenbahnen ohne vorausgegangene Zustimmung des Einstellers (Änderung der in Ziffer 36 der Anlage zum UIC-Merkblatt 433 (Art. 46 des Merkbuches) angegebenen Beträge)

Die UIP-Arbeitsgruppe stimmte folgendem zu:

Die Summe, bis zu welcher die Eisenbahnen ohne Befragung der Einsteller reparieren dürfen, wurde von 300 auf 500 Goldfranken pro Wagen erhöht. Der Betrag, bei dessen Ueberschreitung dem Einsteller mitgeteilt werden muss, welche Arbeiten durchgeführt wurden, soll von 100 auf 150 Goldfranken heraufgesetzt werden.

Die Inkraftsetzung dieser Erhöhung kann nur im Wege über eine Änderung im RIP erfolgen. Ausserdem soll im RIP — Art. 11, Paragraph 2 (statt der Zahlen) festgelegt werden, dass die Eisenbahnen Arbeiten an P Wagen bis zu einem im Einstellungsvertrag festgelegten Betrag ausführen dürfen.

Die vorgeschlagene Lösung würde die Rechte sowohl des Einstellers als auch der Eisenbahnen, die als einzige von dieser Massnahme betroffen sind, keineswegs einschränken, wohl aber Anpassungen, die sich nach Absprache für zweckmässig halten, erleichtern. Ein Hinweis auf den Einstellungsvertrag ist übrigens im RIP (siehe Art. 13, Paragraph 6) bereits enthalten.

b) Erweiterung der Voraussetzung, unter welcher die Eisenbahnen, ohne den Einsteller vorher zu befragen, Arbeiten an P Wagen ausführen dürfen (Art. 46 — Merkbuch)

In Florenz wurde weiter beschlossen, dass die Eisenbahnen Arbeiten an P Wagen in Höhe von 300 Goldfranken ohne vorherige Zustimmung des Einstellers ausführen dürfen, um

- den P Wagen wieder verwendbar zu machen
- Schäden auszubessern, die den Wagen zwar nicht verwendungsunfähig machen, seinen Einsatz aber gefährlich oder schwierig gestalten

Diese Neufassung in Artikel 46 des Merkbuches soll am 1. Januar 1977 in Kraft gesetzt werden, wobei der Betrag dann mit 500 Goldfranken festgesetzt würde.

9. Adaptation aux wagons P des dispositions prévues pour les wagons réseaux en ce qui concerne les bogies gravement avariés

En cas d'avarie grave dont les chemins de fer sont responsables, le décompte selon le plan RIV se fait séparément pour la superstructure et les bogies.

L'UIP a déclaré qu'elle n'a pas intérêt à voir dissocier, dans le décompte de l'indemnisation, les bogies de l'ensemble du véhicule.

L'UIP a demandé de fixer exactement les conditions selon lesquelles un bogie est réutilisable. Ceci est d'une très grande importance au cas où un bogie n'a pas subi de dégât, mais ne peut plus être réutilisé sous des wagons modernes par suite de sa "vieille" construction.

L'UIC préparera, pour la prochaine réunion du Groupe de travail UIC/UIP, une note traitant cette question très complexe.

10. Nouvelle définition des wagons P admis à l'immatriculation

La définition assez périmée des différents types de wagons sujets à être immatriculés doit être modernisée comme suit:

- wagons-citernes
- wagons-silos
- wagons-trémies spéciaux (ouverts ou fermés)
- wagons couverts calorifugés (isothermes, calorifiques, réfrigérants ou frigorifiques)
- wagons aménagés spécialement pour le transport de marchandises déterminées
- wagons à 2 essieux interchangeable ou à bogies avec essieux interchangeables pour le trafic avec les réseaux dont l'écartement de voies est différent

Des accords particuliers entre réseaux de chemins de fer peuvent intervenir pour l'admission, éventuellement sous certaines conditions, d'autres wagons que ceux qui sont indiqués ci-dessus.

11. Introduction du franc-UIC en remplacement du franc-or à partir du 1er janvier 1976

En raison de la suppression du cours officiel de l'or et du flottement actuel de la quasi totalité des monnaies, il était devenu pratiquement impossible de calculer la valeur du franc-or exprimée dans les différentes monnaies nationales.

L'UIC a donc décidé de créer une monnaie de compte nouvelle purement ferroviaire. Celle-ci, le franc-UIC, est entrée en vigueur le 1er janvier 1976. Sa valeur, déterminée de façon à correspondre à cette date à la valeur du franc-or utilisée précédemment par les Réseaux, varie chaque jour en fonction des fluctuations des cours d'un ensemble de 17 monnaies européennes.

9. Ausdehnung der für bahneigene Wagen bei stark beschädigten Drehgestellen vorgesehenen Bestimmungen auf P Wagen

Auf Grund des RIV rechnen die Eisenbahnen im Falle der Haftung für schwere Beschädigung eines Wagens getrennt nach Oberbau und Drehgestell ab.

Die UIP erklärte, an einer solchen getrennten Abrechnung nicht interessiert zu sein.

Die UIP bat, genau festzulegen, wann ein Drehgestell wieder verwendbar ist. Dies spielt dann eine besonders wichtige Rolle, wenn ein Drehgestell unbeschädigt geblieben ist, es jedoch wegen seiner (älteren) Bauart nicht mehr unter modernen Wagen einsetzbar ist.

Die UIC wird für die Behandlung an der nächsten Arbeitstagung eine diese komplexe Frage betreffende Note ausarbeiten.

10. Neue Definition der zur Einstellung zugelassenen P Wagen

Die ziemlich veraltete Aufzählung der zur Einstellung zugelassenen Arten von Wagen soll wie folgt modernisiert werden:

- Kesselwagen
- Silowagen
- Trichterwagen der Sonderbauart (offene oder gedeckte)
- gedeckte Wagen mit Temperaturbeeinflussung (Isothermwagen, Wärmeschutzwagen, Kühlwagen, Maschinenkühlwagen)
- Wagen, die für die Beförderung bestimmter Güter besonders eingerichtet sind
- zweiachsige Wagen oder Drehgestellwagen mit Austauschradsätzen für den Verkehr mit Bahnen anderer Spurweite

Die Eisenbahnen können untereinander vereinbaren, dass unter bestimmten Bedingungen eventuell auch andere als die obengenannten Wagen zugelassen werden.

11. Einführung des UIC-Frankens, der ab 1. Januar 1976 den Goldfranken ersetzt

Auf Grund der Aufhebung des amtlichen Goldkurses und des gegenwärtigen Schwankens fast aller Währungen war es praktisch nicht mehr möglich, den Wert des Goldfrankens der in den verschiedenen nationalen Währungen ausgedrückt war, zu errechnen.

Die UIC hat deshalb beschlossen, eine neue Recheneinheit für den Bereich der Bahnen einzuführen. Diese Einheit, der UIC-Franken, ist am 1. Januar 1976 in Kraft getreten. Sein Wert, der an diesem Datum dem Goldfranken angepasst wurde, welcher bislang von den Eisenbahnnetzen benutzt wurde, variiert jeden Tag gemäss den Schwankungen der Kurse einer Gesamtheit von 17 europäischen Währungen.

La valeur en francs belges du franc-UIC est calculée quotidiennement par le Bureau Central de Compensation de Bruxelles. Elle est communiquée à tous les Réseaux le 15 et le dernier jour de chaque mois ainsi que, dans l'intervalle, toutes les fois qu'elle s'écarte de plus de 1 pour cent du dernier cours notifié.

Le franc-UIC est substitué au franc-or dans toutes les textes qui régissent les rapports entre les chemins de fer et les titulaires, y compris ceux qui découlent des prescriptions du RIP.

12. Nouveau plan de numérotation des wagons

En raison de la nécessité d'une action commune UIC/OSJD, les travaux du Groupe d'étude de la Sous-commission "Mouvement", qui suit la question, n'évoluent que très lentement.

Dans ces conditions, il est vraisemblable que la modification du marquage des wagons n'interviendra pas avant quelques années.

Le but de cette modification envisagée est une meilleure exploitation des wagons grâce à des installations électroniques plus poussées à l'avenir.

III. VIE INTERIEURE DE L'UIP

Le Comité Directeur a tenu des réunions les 6 mars 1975 à Lavenham et 12 juin 1975 à Lucerne, au cours desquelles un certain nombre de décisions ont été prises pour la poursuite des travaux de l'Union.

Sur invitation de l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements et de Wagons Particuliers (VAP), l'assemblée générale de 1975 s'est tenue le 12 juin à Lucerne. L'UIP a brillamment fêté à cette occasion le 25ème anniversaire de sa fondation. A l'exception des Pays-Bas, toutes les associations étaient représentées. Un certain nombre de personnalités ont rehaussé cette assemblée de leur présence, notamment: le Dr. Werner Latscha, Directeur général des Chemins de fer fédéraux suisses et Monsieur P. Leuenberger, Suppléant du directeur du Service Commercial Marchandises des CFF, Monsieur Roger Gratreau, Vice-Directeur de l'OCTI à Berne, Monsieur Hermann Rupp du Secrétariat général UIC à Paris, Monsieur Maurice Auroy de la SNCF, Président du Groupe de travail commun UIC/UIP, Monsieur Yvan Arnaud de la SNCF, également membre du Groupe de travail commun UIC/UIP, Monsieur Willy Körfggen, ancien président de l'UIP, et Monsieur Walter Kesselring qui fut un des fondateurs et le premier secrétaire de l'UIP.

Monsieur de Fontgalland, Secrétaire général de l'UIC, retenu par ses obligations, avait néanmoins tenu à adresser à l'assemblée un message de sympathie, dans lequel il soulignait la solidarité qui caractérise les rapports de l'UIC et de l'UIP et le caractère constructif que l'UIP a toujours apporté aux travaux entrepris par les deux unions, leur permettant de résoudre les problèmes communs dans un véritable esprit de coopération. La lecture de ce message faite par le Président fut accueillie chaleureusement par tous les participants.

A l'occasion de ce 25ème anniversaire de l'Union, le Président, dans son allocution de bienvenue, a exprimé plus spécialement sa gratitude à tous les membres et représentants qui ont assumé des responsabilités et ont collaboré à la tâche de l'UIP, notamment aux fondateurs, aux anciens présidents, vice-présidents et aux membres de commissions qui ont permis à l'UIP de s'affirmer et de se développer. Après avoir rendu un hommage particulier aux efforts déployés par le Groupe de travail UIC/UIP et à l'esprit de collaboration qui s'est développé dans les contacts avec l'UIC, avec l'OCTI, avec les gouvernements et les réseaux, le Président remémore ensuite les principaux problèmes commerciaux, d'exploitation, techniques ou juridiques qui, au cours de ces 25 années ont fait l'objet de soins attentifs.

Der Wert des UIC-Frankens in belgischer Währung wird jeden Tag vom Bureau Central de Compensation in Brüssel berechnet. Er wird am 15. und am letzten Tag jeden Monats allen Eisenbahnnetzen mitgeteilt, sowie zwischenzeitlich, wenn er mehr als ein Prozent vom letzten angekündigten Kurs abweicht.

In allen Texten, die die Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und den Einstellern regeln, sowie im RIP, wird der Goldfranken durch den UIC-Franken ersetzt.

12. Neue Kennzeichnung der Güterwagen

Da in dieser Frage ein gemeinsames Vorgehen der UIC und der OSShD notwendig ist, gehen die Arbeiten der mit dieser Angelegenheit beauftragten Studiengruppe des Unterausschusses des Ausschusses "Betrieb" nur äusserst langsam voran.

Unter diesen Umständen wird die Kennzeichnung der Wagen wahrscheinlich erst in einigen Jahren geändert werden.

Der Grund zur Aenderung ist das in Zukunft bessere Erfassen der Wagen mit elektronischen Rechengeraeten.

III. AUS DEM INTERNEN LEBEN DER UIP

Das Direktionskomitee hat am 6. März 1975 in Lavenham und am 12. Juni 1975 in Luzern Sitzungen abgehalten, um wichtige Beschlüsse über die weitere Arbeit der Union zu fassen.

Die Generalversammlung 1975 hat auf Einladung des Verbandes Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer (VAP) am 12. Juni 1975 in Luzern stattgefunden. Bei dieser Gelegenheit hat die UIP den 25. Jahrestag ihrer Gründung festlich gefeiert. Mit Ausnahme der Niederlande waren alle Mitgliedsverbände vertreten. Eine Anzahl bekannter Persönlichkeiten waren bei dieser Generalversammlung zugegen: Herr Dr. Werner Latscha, Generaldirektor der Schweiz. Bundesbahnen und Herr P. Leuenberger, Direktor-Stellvertreter des Kommerziellen Dienstes Güterverkehr der SBB, Herr Roger Gratreau, Vizedirektor des OCTI in Bern, Herr Hermann Rupp vom Generalsekretariat UIC in Paris, Herr Maurice Auroy von der SNCF, Präsident der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP, Herr Yvan Arnaud von der SNCF, ebenfalls Mitglied der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP, Herr Willy Körfggen, ehemaliger Präsident der UIP, und Herr Walter Kesselring, der einer der Gründer und der erste Sekretär der UIP war.

Herr de Fontgalland, Generalsekretär der UIC, der leider verhindert war, hat an die Generalversammlung ein Sympathieschreiben gesandt, in welchem er die Solidarität unterstrich, die die Beziehungen zwischen der UIC und der UIP sowie den konstruktiven Charakter kennzeichnete, die es ermöglicht haben, die gemeinsamen Probleme im Geiste echter Partnerschaft zu lösen. Die Botschaft des Generalsekretärs, welche der Präsident verlas, wurde von den Anwesenden mit Beifall aufgenommen.

Aus Anlass des 25. Jahrestages der Union dankte der Präsident mit herzlichen Worten vor allem jenen Mitgliedern und Vertretern, die an verantwortlicher Stelle ihre Arbeitskraft der UIP zur Verfügung stellten, insbesondere den Gründern der Union, den ehemaligen Präsidenten, Vizepräsidenten und Mitgliedern der Ausschüsse und Komitees, die es der Union ermöglicht haben, sich zu behaupten und zu entwickeln. Nach Worten des Dankes für die von der Arbeitsgruppe UIC/UIP geleistete Arbeit und für den guten Geist der Zusammenarbeit bei Kontakten mit der UIC, rief alsdann der Präsident die hauptsächlichsten Probleme in verwaltungs-, betriebstechnischer- und juristischer Hinsicht in Erinnerung, welchen im Laufe dieser 25 Jahre besondere Aufmerksamkeit gewidmet wurde.

Différentes personnalités ont ensuite pris la parole.

Dans son exposé, Monsieur Hermann Rupp, représentant le Secrétariat général de l'UIC, a exprimé la conviction que le transport par fer jouira encore à l'avenir d'une grande faveur en raison des nombreux avantages qu'il procure.

"Les efforts des chemins de fer sont actuellement orientés vers le futur. De nombreux projets pour le futur sont encore actuellement à l'état de plans. Toutefois, certaines réalisations sont déjà effectives: en mars 1973 s'est tenue la séance constitutive de la commission commune "Questions commerciales — Exploitation" qui a pour objectif principal de développer l'offre de production de nature à orienter le marché. Ce problème concerne également le wagon P, étant donné que la sous-commission étudiant ce problème a délégué un représentant au Groupe de travail spécial "Wagon P", dirigé par Monsieur Auroy.

En outre, en décembre 1974, le Comité de gérance a ratifié le rapport élaboré par la commission "Planification", intitulé "Première définition de l'image du chemin de fer du futur" et décrivant les orientations à prendre de 1985 à l'an 2000.

Il est certain que le trafic par chemin de fer sera d'autant plus utilisé que la qualité des services sera améliorée. La confiance accordée à l'exécution du transport est également d'une grande importance, notamment en ce qui concerne la présentation du moyen de transport, le respect du temps prévu, une grande sécurité quant à l'endommagement et la perte de la marchandise et le déroulement parfait du transport.

La vitesse actuelle de 100 km/h. maximum pour les trains de marchandises en régime accéléré devrait être portée bientôt à 120 km/h. pour les wagons 4 essieux exclusivement.

La charge utile par essieu de 20 tonnes sera généralement appliquée. Une sous-commission de la 5ème et 7ème commission examine actuellement si — avant l'introduction de l'attelage automatique — cette charge ne pourrait être portée à 22 tonnes.

En juin 1973, le Comité de gérance a ratifié un plan d'infrastructure européen destiné à un réseau ferroviaire international de grande capacité, devant satisfaire aux besoins du trafic à partir de 1985.

Grâce à l'informatique, il sera possible d'obtenir une intégration totale de la gestion du transport. Afin de centraliser la gestion du transport, il faut choisir des solutions internationales compatibles et de préférence un système unifié.

Afin de prendre en considération les besoins de la clientèle, le chemin de fer devra présenter une gamme étendue de wagons spéciaux et autoriser l'immatriculation d'un plus grand nombre de wagons P qui, à l'avenir, sont amenés à jouer un rôle important.

L'unification et la standardisation du parc doivent être poursuivies."

Monsieur Hermann Rupp clôture son exposé en soulignant que certains problèmes fondamentaux de l'UIC et de l'UIP ne pourront trouver leur solution que dans le cadre d'une véritable intégration des réseaux européens. Celle-ci implique toutefois une intégration économique générale et des pays; il est à souhaiter que les politiciens responsables arrivent le plus rapidement possible à réaliser cette intégration.

Dans son allocution qui suivit, Monsieur Maurice Auroy, Président du Groupe de travail commun UIC/UIP, mit l'accent sur le climat de collaboration efficace entre l'UIC et l'UIP qui a présidé à la réglementation des problèmes de responsabilité. Il insista ensuite sur le caractère de complémentarité des wagons réseaux et des wagons P.

Mehrere Persönlichkeiten ergriffen dann das Wort.

In seinem Exposé drückte Herr Hermann Rupp, Vertreter des Generalsekretariats der UIC die Ueberzeugung aus, dass die Schiene auch in Zukunft das Rückgrat des Verkehrs bleiben wird und zwar wegen der vielen Vorteile, die diese darbietet.

“Die von der Eisenbahn gemachten Anstrengungen sind zur Zeit auf die Zukunft gerichtet. Viele Projekte befinden sich noch im Stadium der planerischen Orientierung; einige wurden jedoch bereits in die Tat umgesetzt. So fand im März 1973 die konstituierende Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses “Kommerzielle Fragen – Betrieb” statt, dessen vornehmlichste Aufgabe es ist, ein marktorientiertes Leistungsangebot zu entwickeln. Dass dieses Problem auch den P Wagen angeht, beweist die Tatsache, dass der Unterausschuss einen eigenen Vertreter in die von Herrn Auroy geleitete Sonderarbeitsgruppe “P Wagen” delegiert hat.

Ausserdem genehmigte der Geschäftsführende Ausschuss den vom Ausschuss “Planung” erstellten Bericht “Erster Beitrag zur Definition eines Bildes der Eisenbahn der Zukunft”, welcher planerische Orientierungen für die Jahre 1985 bis 2000 enthält.

Sicher ist, dass eine Erhöhung des Güterverkehrsvolumens per Schiene von der Dienstleistungsqualität abhängt. Besondere Bedeutung kommt dabei der Zuverlässigkeit in der Transportdurchführung zu, d.h. Gestellung der Transportmittel, Einhaltung der vorgesehenen Transportzeit, grösste Sicherheit gegen Schäden und Güterverlust sowie einwandfreie Transportabwicklung.

Die augenblickliche Höchstgeschwindigkeit von 100 kmh für schnellfahrende Güterzüge dürfte in absehbarer Zeit – ausschliesslich für vierachsige Wagen – auf 120 kmh erhöht werden.

Die zulässige Achslast von 20 to wird allgemein eingeführt werden. Ein gemeinsamer Unterausschuss des 5. und 7. Ausschusses prüft zur Zeit, ob – vor Einführung der automatischen Kupplung – diese Achslast nicht auf 22 to erhöht werden kann.

Im Juni 1973 ratifizierte der Geschäftsführende Ausschuss für ein internationales Eisenbahnnetz von hohem Leistungsstandard einen europäischen Infrastrukturplan, welcher den Verkehrsforderungen ab dem Jahre 1985 entsprechen soll.

Dank der Informatik wird es möglich sein, zu einer vollständig integrierten Transportsteuerung zu gelangen. Jedoch müssen vor einer Zentralisierung derselben international gültige Lösungen, am besten ein einziges einheitliches System, gewählt werden.

Um den Wünschen ihrer Kunden zu entsprechen, muss die Bahn über eine breite Skala von Spezialwagen verfügen und die Einstellung einer grösseren Anzahl von P Wagen zulassen, welche in Zukunft eine wichtige Rolle spielen werden.

Vereinheitlichung und Standardisierung des Wagenparks müssen sichergestellt werden.”

Herr Hermann Rupp schloss seine Ansprache, indem er unterstrich, dass manche grundlegende Probleme der UIC und der UIP ihre Lösungen nur im Rahmen einer wirklichen Integration der europäischen Eisenbahnen finden können. Doch bedeute die Voraussetzung für eine solche Integration eine entsprechende wirtschaftliche Integration der Länder. Man könne nur wünschen, dass es den verantwortlichen Politikern baldmöglichst gelingen wird, diese Integration herbeizuführen.

In der dann folgenden Ansprache von Herrn Maurice Auroy, Präsident der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP, hob dieser den zwischen UIC und UIP herrschenden guten Geist der Zusammenarbeit hervor, wie dieser sich bei der Regelung der Verantwortlichkeitsprobleme abgezeichnet hat und unterstrich dann die Tatsache, dass Eisenbahn und P Wagen sich gegenseitig ergänzen müssen.

Sur les incidences financières que peuvent avoir certaines décisions techniques prises par les chemins de fer, Monsieur Auroy fit les remarques suivantes:

1. "Les innovations techniques sont peu fréquentes.
2. L'UIC, depuis quelques années, se fait un devoir de fournir régulièrement à l'UIP toutes les informations utiles sur les projets des réseaux dans le domaine technique et de procéder à tous les échanges de vue nécessaires sur les projets.
3. Avant de prendre des décisions d'ordre technique qui concernent également leurs propres wagons, les réseaux examinent tous les aspects économiques des innovations envisagées."

Monsieur Auroy aborda ensuite le problème de l'attelage automatique.

"De nombreux points sont encore à éclaircir: la question de la fixation de la date d'introduction de l'attelage automatique et l'aspect financier de la question: d'autre part, il convient encore de fixer un calendrier commun avec les réseaux de l'Est.

Actuellement, la situation semble assez confuse, malgré l'état d'avancement très probant des travaux sur le plan technique (l'articulation stabilisatrice, notamment, semble devoir conduire à des résultats très encourageants)."

Le Dr. Werner Latscha, Directeur général des CFF, prit ensuite la parole pour traiter devant l'assemblée du rôle dévolu aux wagons P dans le chemin de fer moderne.

"La spécialisation exigée par l'économie moderne et une division du travail sans cesse accrues nécessitent de plus en plus l'utilisation de wagons sur mesure. Le chemin de fer a déjà fait de gros efforts dans ce sens par le passé, mais il doit également veiller à conserver la plus grande polyvalence possible. C'est ici qu'interviennent les wagons P dont le champ d'action prendra vraisemblablement à l'avenir une grande extension.

Les chemins de fer fédéraux suisses se sont efforcés d'éviter la coexistence de wagons réseaux et de wagons P du même type afin d'éviter toute concurrence réciproque.

Il est possible que la tendance, déjà actuellement existante dans certains pays, d'étendre l'emploi de wagons P dans des secteurs réservés primitivement aux réseaux, se poursuive et se généralise.

Les CFF apprécient les réalisations communes UIC/UIP, notamment sur le plan de:

- l'unification du châssis, de la citerne et de l'équipement technique des wagons-réservoirs modernes,
- l'amélioration des conditions d'entretien des wagons P dans le trafic international, par suite d'un échange plus facile des pièces de remplacement,
- la participation aux réunions du comité de sécurité RID et du groupe d'experts pour le transport des marchandises dangereuses de la CEE, grâce à une délégation commune constituée par les réseaux et les propriétaires de wagons.

En Suisse, les wagons P représentent 22 pour cent de l'effectif total du parc, et 44 pour cent du trafic a été effectué, en 1973, par des wagons P."

Was die finanziellen Auswirkungen anbelangt, die gewisse von den Bahnen getroffene technische Entscheidungen haben können, bemerkte Herr Auroy folgendes:

1. "Technische Neuerungen sind selten.
2. Die UIC erachtet es seit Jahren als ihre Pflicht, der UIP regelmässig alle nützlichen Informationen über technische Eisenbahnprojekte zukommen zu lassen und einen erforderlichen Gedanken- und Meinungsaustausch über alle Aspekte der Pläne zu führen.
3. Bevor technische Entscheidungen getroffen werden, die ebenfalls ihre eigenen Wagen angehen, prüfen die Bahnen alle wirtschaftlichen Auswirkungen der beabsichtigten Neuerungen."

Herr Auroy kam alsdann auf das Problem der automatischen Kupplung zu sprechen.

"Viele Punkte stehen noch offen, wie die Frage der Festsetzung des Termins für die Einführung der automatischen Kupplung und das Finanzierungsproblem; andererseits muss mit den Eisenbahnen der Ostländer noch ein gemeinsamer Zeitplan festgelegt werden.

Im Augenblick erscheint die Lage ziemlich verwirrt trotz des reellen Fortschritts auf technischem Gebiet (hinsichtlich des stabilisierenden Gelenks, vor allem, scheint man zu sehr ermutigenden Ergebnissen zu kommen)."

Herr Dr. Werner Latscha, Generaldirektor der SBB, ergriff dann das Wort, um über die Rolle, die dem P Wagen im modernen Eisenbahnverkehr zukommt, zu sprechen.

"Die von der modernen Wirtschaft stets weitergetriebene Spezialisierung und Arbeitsteilung fordert mehr und mehr Güterwagen nach Mass. Auf diesem Gebiet hat die Eisenbahn in der Vergangenheit bereits grosse Anstrengungen unternommen; sie muss jedoch darauf achten, dass der Spezialwagen vielseitig bleibt, d.h. für verschiedene Güter in mehreren Verkehrsrelationen eingesetzt werden kann. Und hier liegt das Tätigkeitsfeld der P Wagen (Bereitstellung für ganz spezielle Aufgaben), welches für die Zukunft günstige Voraussetzungen für eine grosse Ausweitung bietet.

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben sich bemüht, das Nebeneinander von bahn-eigenen und P Wagen gleicher Art zu vermeiden, um so einen gegenseitigen Konkurrenzwettbewerb auszuschalten.

Es ist möglich, dass die schon jetzt in gewissen Ländern bestehende Tendenz, P Wagen in gewissen ursprünglich den Eisenbahnen gehörenden Bereichen einzusetzen, sich weiterverfolgen und verallgemeinern wird.

Die SBB wissen die von UIC und UIP gemeinsam durchgeführten Arbeiten wohl zu schätzen, sei es

- die Vereinheitlichung von Untergestell, Kessel und technischer Ausrüstung moderner Kesselwagen,
- die Verbesserung der Unterhaltsbedingungen bei den P Wagen im internationalen Warenverkehr auf Grund eines erleichterten Austausches von Ersatzteilen,
- die Teilnahme an den Sitzungen des Sicherheitsausschusses RID und der Sachverständigengruppe für den Transport gefährlicher Güter der EWG durch eine gemeinsame Vertretung von P Wagen-Besitzern und Eisenbahnen.

In der Schweiz machen die P Wagen 22 Prozent des gesamten Güterwagenparks aus, und 44 Prozent der im Jahre 1973 verladenen Güter wurden von P Wagen befördert."

Le Dr. Latscha a conclu en soulignant que la récession économique actuelle ne devait pas empêcher les chemins de fer de tourner leurs regards vers l'avenir, afin d'opérer un redressement au moment de la relance économique et de veiller, par là même, aux intérêts de l'UIP.

Monsieur Roger Gratreau, Vice-directeur de l'OCTI, fut le dernier à prendre la parole.

"Peu à peu, la nécessité d'unifier les règles juridiques régissant le trafic international s'était fait sentir; c'est pourquoi la CIM, qui ne concernait à son origine que les réseaux ferroviaires, l'expéditeur et le destinataire, a été ensuite complétée par des dispositions visant les propriétaires de wagons P.

A cet effet fut créée, en 1933, une Réglementation internationale relative au transport des wagons P, qui constitue une annexe à la CIM — le RIP.

En 1950, une Commission d'experts du RIP, chargée d'apporter certains aménagements à ce règlement, entreprend les travaux préliminaires de révision. De cette époque date la collaboration avec l'UIP. Le texte actuel du RIP est le fruit de sept réunions plénières.

L'UIP envoie des délégués aux conférences de révision de la CIM, participe également aux travaux de révision du RID."

Monsieur Roger Gratreau souligna le rôle très positif joué par l'UIP dans ces conversations et termina son exposé en souhaitant que la collaboration actuelle entre les organismes, gouvernementaux ou non, facilitée par les liens personnels entre les représentants de l'UIP et de l'OCTI se poursuive au grand bénéfice de chacun.

Tous ces exposés ont été suivis avec le plus grand intérêt par l'assemblée et le Président, se faisant l'interprète de tous les participants, a vivement remercié et félicité les orateurs pour la qualité et le dynamisme de leurs propos.

L'assemblée générale, à laquelle participaient 91 personnes, appartenant aux quinze associations membres de l'UIP, a ensuite approuvé le rapport de gestion et les comptes de l'exercice 1974. Elle a donné décharge au Comité Directeur et au Trésorier et a renouvelé aux vérificateurs de l'association suisse leurs mandats pour la révision des comptes. Elle a reconduit le montant des cotisations pour l'exercice 1975 sur la base d'une cotisation fixe de SFr. 750.— par pays et d'une cotisation variable de SFr. 20.— par centaine entamée de wagons P.

Les associations membres ont désigné les représentants suivants au Comité Directeur pour la période 1975/1976:

Allemagne	Monsieur Detlev Bohne
Autriche	Monsieur Helmut Metzger
Belgique	Monsieur Jacques de Bruyn
Espagne	Monsieur Alberto Lopez Ribe
France	Monsieur Lucien Devies
Grande Bretagne	Monsieur Jeremy M.B. Gotch
Italie	Monsieur Platone Ladavac
Maroc	Monsieur Christian Courau
Pays-Bas	Monsieur H.A. Vos
Suède	Monsieur Carl-Erik Nilsson
Suisse	Monsieur Eugène-Jean Fert

Herr Dr. Latscha beendete seine Rede, indem er unterstrich, dass die gegenwärtige wirtschaftliche Rezession den Bahnen den Blick in die Zukunft nicht trüben dürfe und es müsse getrachtet werden, Massnahmen zur Leistungssteigerung durchzuführen, um bei dem Wiederaufschwung der Wirtschaft bereit zu sein.

Herr Roger Gratreau, Vizedirektor des Zentralamtes für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI), kam als letzter zu Wort.

“Nach und nach zeigt es sich, wie notwendig es ist, die rechtlichen Vorschriften für den internationalen Güterverkehr zu vereinheitlichen; daher wurde CIM, d.h. das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, welches ursprünglich nur die Eisenbahnen, den Absender und den Empfänger betraf, nach und nach durch den P Wagenbesitzer betreffende Dispositionen vervollständigt.

Zu diesem Zweck wurde im Jahre 1933 eine “Internationale Regelung für die Beförderung von Privatgüterwagen” – RIP – geschaffen, welche als Anhang der CIM beigegeben wurde.

1950 beginnt ein Expertenausschuss mit vorbereitenden Arbeiten zur Revision des RIP. Aus dieser Zeit datiert die Zusammenarbeit mit der UIP. Die jetzige Fassung des RIP ist das Ergebnis von sieben Plenarsitzungen.

Die UIP entsendet Vertreter zu Revisionsbesprechungen des CIM und nimmt ebenfalls an den RID-Revisionsarbeiten teil.”

Herr Roger Gratreau unterstrich die sehr positive Rolle, welche die UIP bei diesen Diskussionen gespielt hat und beendete seine Ansprache, indem er dem Wunsche Ausdruck gab, dass sich die gegenwärtige Zusammenarbeit zwischen den Organisationen, ob auf Regierungsebene oder nicht, die durch die zwischen den Vertretern der UIP und der OCTI bestehenden persönlichen Bindungen erleichtert wird, weiterhin zum Besten aller fortentwickelte.

Die Generalversammlung nahm alle Ansprachen mit grossem Interesse auf und der Präsident sprach den Rednern für die Qualität und den Dynamismus ihrer Darlegungen seinen aufrichtigen Dank aus.

Die Generalversammlung, an der 91 Personen der 15 nationalen Verbände, Mitglieder der UIP, teilnahmen, genehmigte den Geschäftsbericht und die Kassenabrechnung für 1974. Sie erteilte dem Direktionskomitee und dem Kassenverwalter Entlastung und bestellte die Prüfer des schweizerischen Verbandes erneut zu Rechnungsprüfern. Sie bestätigte die Mitgliederbeiträge für 1975 wie folgt: Grundbeitrag von SFr. 750.— pro Land, plus variabler Beitrag von SFr. 20.— pro angefangenes Hundert von P Wagen.

Die Mitgliedsverbände haben für 1975/1976 folgende Vertreter in das Direktionskomitee entsandt:

Deutschland	Herrn Detlev Bohne
Oesterreich	Herrn Helmut Metzger
Belgien	Herrn Jacques de Bruyn
Spanien	Herrn Alberto Lopez Ribe
Frankreich	Herrn Lucien Devies
Grossbritannien	Herrn Jeremy M.B. Gotch
Italien	Herrn Platone Ladavac
Marokko	Herrn Christian Courau
Niederlande	Herrn H.A. Vos
Schweden	Herrn Carl-Erik Nilsson
Schweiz	Herrn Eugène-Jean Fert

L'assemblée générale a ensuite fixé sa prochaine réunion qui se tiendra à Stockholm les 17 et 18 juin 1976.

Avant de clôturer, le Président tient une nouvelle fois à remercier l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés (VAP) ainsi que l'Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs (ASPWR) pour la parfaite organisation qui a marqué le succès de cette assemblée. La chaleur de l'accueil qui leur fut réservé aura permis aux représentants des associations membres nationales de garder un excellent souvenir de leur séjour à Lucerne.

Le lendemain, les participants furent conduits en télésièges et télécabines au sommet du Mont-Pilate (2132 m. d'altitude), splendide belvédère dominant le beau Lac des Quatre Cantons. L'apéritif et le délicieux repas que leur fut servi était offert par le Service Commercial Marchandises de la Direction des Chemins de fer fédéraux suisses dont le représentant remit encore à chacun un élégant et très utile cadeau-souvenir.

Le Président, en termes reconnaissants, le pria de transmettre à sa Direction les remerciements de tous les participants et ses remerciements personnels. Le retour dans la plaine s'effectua par le pittoresque chemin de fer à crémaillère du Mont-Pilate et mettait un terme aux journées du 25ème anniversaire qui marqueront dans les annales de l'UIP.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:

signé: J. de Bruyn

Le Secrétaire général:

signé: E.-J. Fert

Es wurde einstimmig beschlossen, die nächste Generalversammlung am 17. und 18. Juni 1976 in Stockholm durchzuführen.

Bevor er die Sitzung aufhob, dankte der Präsident nochmals dem Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer (VAP) sowie der Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs (ASPWR) für die Einladung und die ausgezeichnete Organisation, die den Erfolg dieser Generalversammlung garantierte. Dank des herzlichen Empfangs wird den Mitgliedern der nationalen Verbände ihr Aufenthalt in Luzern in ausgezeichneter Erinnerung bleiben.

Am folgenden Tag wurden die Teilnehmer mit Gondelbahn und Luftseilbahn auf den Gipfel des Monte-Pilatus (2132 m Höhe) geführt, auf den schönen Aussichtspunkt über dem Vierwaldstättersee. Der Aperitif und der ausgezeichnete Lunch waren vom Kommerziellen Dienst Güterverkehr der Direktion der Schweiz. Bundesbahnen offeriert, deren Vertreter jedem Teilnehmer noch ein elegantes und nützliches Souvenir als Geschenk überreichte. Der Präsident sprach einige Worte des Dankes und bat ihn, seiner Direktion den Dank aller Teilnehmer zu übermitteln. Die Rückkehr ins Tal hinunter erfolgte mit der pittoresken Zahnradbahn. Somit waren die Veranstaltungen zum 25jährigen Bestehen der UIP beendet, die in die Geschichte der UIP eingehen werden.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:

gez. J. de Bruyn

Der Generalsekretär:

gez. E.-J. Fert

Comptes annuels

COTISATIONS

Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten,
Hambourg

Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten,
Vienne

Fédération des Entreprises de Belgique, Bruxelles

Société LOMATFER, Bruxelles

Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Madrid

Association Française des Wagons Particuliers, Paris

Association of Private Railway-Wagon
Owners Ltd., Londres

ASSOCARRI Associazione Titolari
Carri Ferroviari, Milan

Association Professionnelle des Propriétaires et
Usagers de Wagons Industriels au Maroc,
Casablanca

Algemene Verladers en Eigen Vervoerders
Organisatie, La Haye

Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm

Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements
Particuliers et de Wagons Privés, Weinfelden

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

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

1974		1975	
DEPENSES	RECETTES	DEPENSES	RECETTES
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
	8.730.-		8.930.-
	1.390.-		1.390.-
	475.-		1.015.-
	1.015.-		495.-
	2.030.-		2.010.-
	12.450.-		12.290.-
	*)	(1974) (1975)	1.210.- 1.230.-
	1.970.-		2.010.-
	830.-		830.-
	930.-		830.-
	1.530.-		1.470.-
	1.990.-		1.990.-
	309.50		403.45
14.011.45		5.048.50	
5.670.-		11.980.20	
12.027.65		8.981.55	
1.838.-		19.343.40	
102.40		2.379.-	
			11.629.20
33.649.50	33.649.50	47.732.65	47.732.65

*) La cotisation de l'Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., Londres, ne nous est pas parvenue.

Jahresrechnung

Anlage I

BEITRAEGE

Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten,
Hamburg

Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten,
Wien

Fédération des Entreprises de Belgique, Brüssel

Société LOMATFER, Brüssel

Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Madrid

Association Française des Wagons Particuliers, Paris

Association of Private Railway-Wagon
Owners Ltd., London

ASSOCARRI Associazione Titolari
Carri Privati, Mailand

Association Professionnelle des Propriétaires et
Usagers de Wagons Industriels au Maroc,
Casablanca

Algemene Verladere en Eigen Vervoerders
Organisatie, Den Haag

Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm

Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und
Privatgüterwagen-Besitzer, Weinfelden

Zinsgutschrift auf Sparheft bei der
Schweiz. Volksbank, Genf

Spesen Einladung Generalversammlung
Honorare und Sitzungsgelder
Dolmetscherkosten
Büro- und Druckereikosten
Porto, Telefon, Verschiedenes
Einnahmen-Ueberschuss
Ausgabenüberschuss

1974		1975	
AUSGABEN	EINNAHMEN	AUSGABEN	EINNAHMEN
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
	8.730.-		8.930.-
	1.390.-		1.390.-
	475.-		1.015.-
	1.015.-		495.-
	2.030.-		2.010.-
	12.450.-		12.290.-
	*)	(1974) (1975)	1.210.- 1.230.-
	1.970.-		2.010.-
	830.-		830.-
	930.-		830.-
	1.530.-		1.470.-
	1.990.-		1.990.-
	309.50		403.45
14.011.45		5.048.50	
5.670.-		11.980.20	
12.027.65		8.981.55	
1.838.-		19.343.40	
102.40		2.379.-	
			11.629.20
33.649.50	33.649.50	47.732.65	47.732.65

*) Der Beitrag der Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London,
ist nicht eingetroffen.

Bilan

Avoir sur livret de dépôt No. 90459
de la Banque Populaire Suisse, Genève

Avance de Fert & Cie

Contributions fédérales, Berne

Fortune au 31.12.1974

Transitoires

Découvert au 31.12.1975

1974		1975	
Actif	Passif	Actif	Passif
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
12.753.80	10.768.—	1.582.05	10.646.75
92.85	1.012.70	121.25	1.673.05
	1.065.95	10.616.50	
12.846.65	12.846.65	12.319.80	12.319.80

Fortune

Fortune au 31.12.1973

Excédent de recettes au 31.12.1974

Excédent de dépenses au 31.12.1975

Découvert au 31.12.1975

1974	1975
SFr.	SFr.
910.30	
102.40	
1.012.70	1.012.70
	11.629.20
	10.616.50

E.-J. Fert, Secrétaire général

Bilanz

Anlage 1

Guthaben auf Sparheft No. 90459
bei der Schweiz. Volksbank, Genf

Vorschuss von Fert & Cie

Eidgen. Steuerverwaltung, Bern

Vermögen am 31.12.1974

Transitoren

Ungedeckt per 31.12.1975

1974		1975	
Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
12.753.80		1.582.05	
	10.768.-		10.646.75
92.85			121.25
	1.012.70		
	1.065.95		1.673.05
		10.616.50	
12.846.65	12.846.65	12.319.80	12.319.80

Vermögen

Vermögen am 31.12.1973

Einnahmen-Ueberschuss am 31.12.1974

Ausgaben-Ueberschuss per 31.12.1975

Ungedeckt per 31.12.1975

1974	1975
SFr.	SFr.
910.30	
102.40	
1.012.70	1.012.70
	11.629.20
	10.616.50

E.-J. Fert, Generalsekretär

RAPPORT DES VERIFICATEURS 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 de l'UIP pour l'exercice 1975, à la suite de quoi nous avons établi le présent

RAPPORT

Nous sommes en mesure de déclarer que les chiffres des recettes et des 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.

L'exercice 1975 est bouclé avec une insuffisance de recettes de Fr. 11.629.20, de laquelle il faut déduire le report du capital au 31 décembre 1974 de Fr. 1.012.70, ce qui laisse un découvert de Fr. 10.616.50 au 31 décembre 1975. Voici quel a été le détail des dépenses et recettes:

	Dépenses	Recettes
Cotisations des membres		Fr. 35.700.—
Intérêts bruts sur livret de dépôt 90459 de la Banque Populaire Suisse, Genève		Fr. 403.45
Frais d'invitation Assemblée générale	Fr. 5.048.50	
Honoraires et jetons de présence	Fr. 11.980.20	
Frais de traduction	Fr. 8.981.55	
Frais de bureau et d'imprimerie	Fr. 19.343.40	
Ports, téléphones, divers	Fr. 2.379.—	
Total	Fr. 47.732.65	Fr. 36.103.45
Insuffisance de recettes		Fr. 11.629.20
	Fr. 47.732.65	Fr. 47.732.65

La comptabilité est tenue avec exactitude.

Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1975 tels qu'ils vous sont présentés et de donner décharge au Trésorier.

Nous vous proposons également l'approbation de la proposition du Secrétaire général d'augmenter la cotisation des membres, ce qui permettrait d'éponger le déficit de l'exercice 1975 et de couvrir les frais de l'exercice en cours.

Bâle et Genève, le 29 mars 1976

Les vérificateurs:

signé: M. Studer

signé: U. Hegi

REVISORENBERICHT

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

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns die Jahresrechnung 1975 der UIP vorgelegt worden. Wir erstatten Ihnen hiermit wie folgt

BERICHT

Auf Grund der Belege haben wir sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten des ordnungsgemäss geführten Kassabuchs kontrolliert und sie, soweit möglich, einer materiellen Prüfung unterzogen. Das Geschäftsjahr 1975 schliesst mit einem Einnahmen-Manko von Fr. 11.629.20 ab. Davon abzuziehen ist der Gewinnvortrag von Fr. 1.012.70 vom 31. Dezember 1974, was per 31. Dezember 1975 einen Fehlbetrag von Fr. 10.616.50 ergibt. Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgaben-Posten:

	Ausgaben	Einnahmen
Mitgliederbeiträge		Fr. 35.700.—
Bruttozins für 1975 auf dem "livret de dépôt 90459 bei der Banque Populaire Suisse, Genf		Fr. 403.45
Einladungen zur Generalversammlung	Fr. 5.048.50	
Honorare und Sitzungsgelder	Fr. 11.980.20	
Kosten für Uebersetzungen	Fr. 8.981.55	
Bürounkosten und Drucksachen	Fr. 19.343.40	
Porti, Telefon, Verschiedenes	Fr. 2.379.—	
Total	Fr. 47.732.65	Fr. 36.103.45
Einnahmen-Manko		Fr. 11.629.20
	Fr. 47.732.65	Fr. 47.732.65

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist.

Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1975 unter Décharge-Erteilung an den Kassierer.

Wir schlagen vor, den Antrag des Generalsekretärs auf Erhöhung der Mitgliederbeiträge gutzuheissen, was erlauben würde, den Fehlbetrag des Geschäftsjahres 1975 auszugleichen und die Kosten für das laufende Jahr zu decken.

Basel und Genf, den 29. März 1976

Die Revisoren:

gez. M. Studer

gez. U. Hegi

LISTE DES MEMBRES	Année de l'admission Eintrittsjahr	Nombre de wagons P Anzahl P Wagen	MITGLIEDERVERZEICHNIS
Allemagne Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Neue Rabenstrasse 21, 2 Hambourg 36 Autriche Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Opernring 7, 1010 Vienne Belgique Fédération des Entreprises de Belgique, 4 rue Ravenstein, 1000 Bruxelles "LOMATFER" Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 18 Square de Meeus, 1040 Bruxelles Espagne Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Victor Pradera 30, Madrid-8 France Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 163 rue St-Honoré, 75001 Paris Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité, 5bis, rue de Madrid, 75008 Paris Groupeement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69 rue de la Boétie, 75008 Paris Grande Bretagne Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., Metropolis House, 39/45 Tottenham Court Road, Londres W1P 0JL Hollande Algemene Verladere en Eigen Vervoerders Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, La Haye Italie ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Privati, Via Pompea Litta 7, 20122 Milan Maroc 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 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 Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1er janvier 1975	1950 1950 1950 1960 1950 1966 1950 1950 1958 1953 1950	40853 3467 3795 6264 63321 2337 875 6279 371 3514 6144 137220	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Neue Rabenstrasse 21, 2 Hambourg 36 Oesterreich Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Opernring 7, 1010 Wien Belgien Fédération des Entreprises de Belgique, 4 rue Ravenstein, 1000 Brüssel "LOMATFER" Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 18 Square de Meeus, 1040 Brüssel Spanien Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Victor Pradera 30, Madrid-8 Frankreich Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 163 rue St-Honoré, 75001 Paris Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité, 5bis, rue de Madrid, 75008 Paris Groupeement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69 rue de la Boétie, 75008 Paris Grossbritannien Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., Metropolis House, 39/45 Tottenham Court Road, London W1P 0JL Holland Algemene Verladere en Eigen Vervoerders Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, Den Haag Italien ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Privati, Via Pompea Litta 7, 20122 Mailand Marokko Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Immeuble Liberté, Place Lemeigre-Dubreuil, Casablanca Schweden Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 111 34 Stockholm Schweiz Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Rathausstrasse 42, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 3 rue du Mont-Blanc, 1211 Genf 1 Total der P Wagen, die der UIP angeschlossen sind per 1. Januar 1975

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

1950 Attisholz 17/18 avril

Président/Präsident

U. Sieber

**Secrétaire général
Generalsekretär**

W. Kesselring

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

1951 Attisholz 16 avril
1952 Venise 17 avril

U. Sieber

W. Kesselring

1953 Carcassonne 28 mai
1954 Bruxelles 15 juin
1955 Innsbruck 30 juin

A. Doucet

W. Kesselring

1956 Munich 11 mai
1957 Rapallo 17 avril
1958 Lugano 28 mai

J. Stoclet

W. Kesselring

1959 Blois 22 mai
1960 Vienne 9 juin
1961 Bruxelles 25 mai

W. Körfggen

W. Kesselring

E.-J. Fert

1962 Madrid 18 mai
1963 Rotterdam 6 juin
1964 Lausanne 29 mai

M. Rassini

E.-J. Fert

1965 Munich 2 sept.
1966 Mogliano Veneto 7 juin
1967 Stockholm 17 mai

G. Lagardelle

E.-J. Fert

1968 Nice 24 juin
1969 Vienne 6 juin
1970 Knokke Zoute 5 juin

R. de Garnica

E.-J. Fert

1971 La Haye 3 juin
1972 Londres 15 juin
1973 Madrid 17 mai

W. Körfggen

E.-J. Fert

1974 Hambourg 6 juin
1975 Lucerne 12 juin

J. de Bruyn

E.-J. Fert