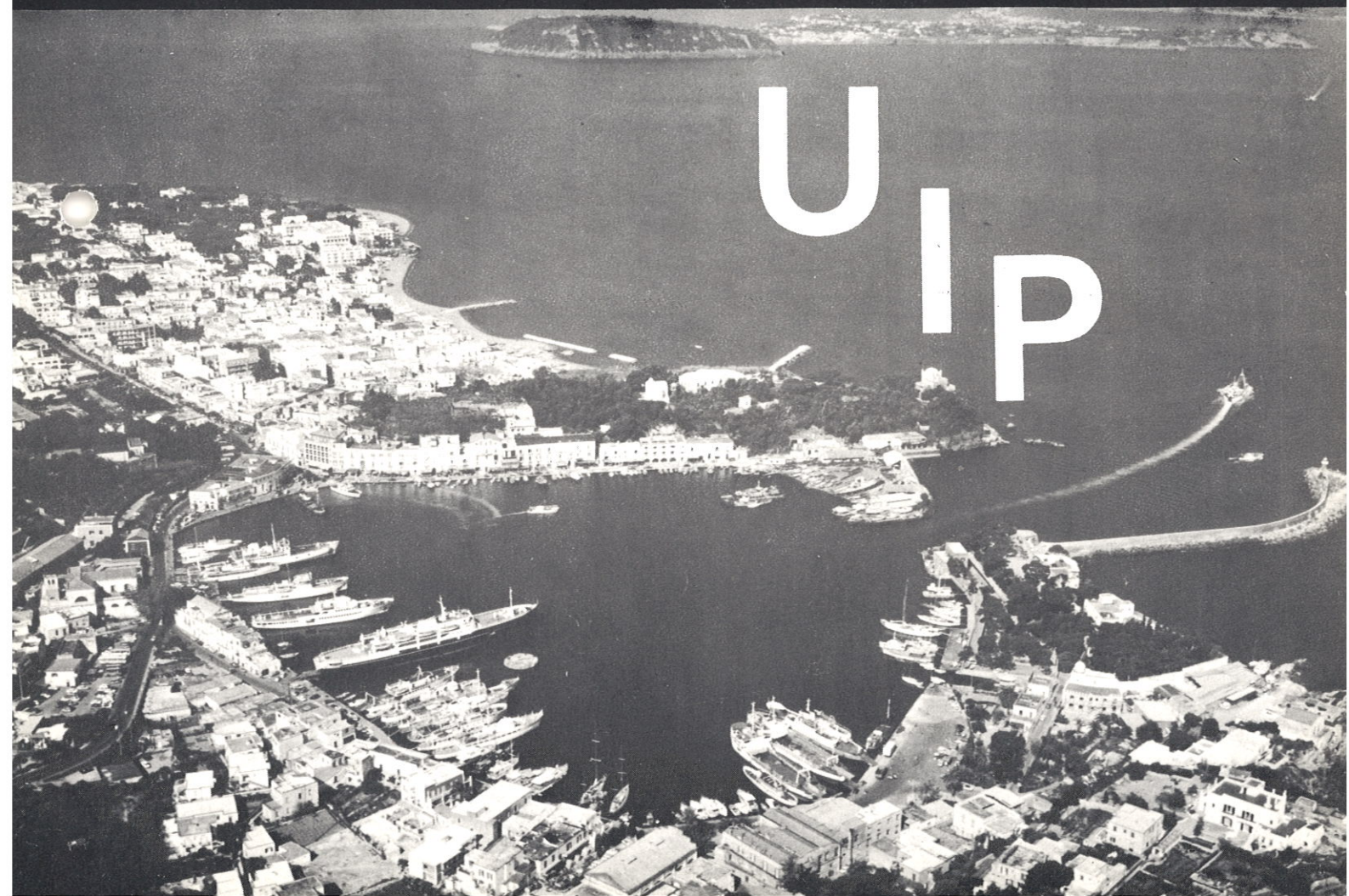




27e Rapport de gestion **1976**
27. Geschäftsbericht



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. Christian Courau
M. Lucien Devies
M. Platone Ladavac
M. Alberto Lopez Ribe
M. Horst Matthies
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. H. Matthies
M. Ch. Schlegel

*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. Böhne
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. H. Matthies)
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

27^e Rapport de gestion

27. Geschäftsbericht

1976

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 1976

I. PREAMBULE

Une certaine reprise des affaires s'étant manifestée au cours du second semestre 1975, d'aucuns, en Europe, y avaient vu le signe d'un redressement définitif de l'activité économique. Cependant, dès le milieu de l'année 1976, ce mouvement de reprise s'affaiblissait. Dans une période de mutation comme celle que nous connaissons aujourd'hui, la valeur des prévisions économiques présente, il faut le reconnaître, un caractère particulièrement incertain.

Bien qu'une progression des tonnages transportés par fer ait pu être obtenue en 1976, les résultats sont restés inférieurs à ceux des années antérieures à 1975.

Dans plusieurs secteurs de l'industrie, le nombre de wagons P en chômage s'est encore accru. La modernisation du parc s'est néanmoins poursuivie et le nombre de wagons neufs mis en service a largement couvert les besoins des utilisateurs. Malgré les efforts entrepris par la plupart des pays pour contenir l'inflation, l'alourdissement des prix de construction continue d'affecter considérablement les coûts d'exploitation.

Ainsi qu'en témoigne le rapport d'activités qui suit, les interventions de l'UIP en 1976 ont encore été importantes et se sont étendues à de nombreux problèmes.

Les travaux de groupe de travail commun UIC/UIP qui a siégé du 19 au 22 octobre 1976 à Lübeck, se sont poursuivis dans un climat de réelle et fructueuse collaboration.

Une délégation de l'UIP a assisté par ailleurs à différentes réunions de la commission internationale pour la révision du RID/ADR.

II. RAPPORT D'ACTIVITES DE L'UIP

1. Attelage automatique

Le représentant du Secrétariat général de l'UIC a renseigné l'UIP sur la réunion du Groupe commun UIC/OSJD qui s'est tenue du 28 au 30 septembre 1976.

Cette réunion a été l'occasion d'apprendre le point de vue de l'OSJD quant à une date possible d'introduction de l'attelage automatique.

Compte tenu des impératifs de planification des pays de l'Est, il est exclu que la transition commence avant 1990 et soit achevée avant une date se situant vers 1995.

Par ailleurs, la réunion du Groupe commun a été l'occasion, pour les deux parties, de réaffirmer la nécessité d'un accord inter-Etats, au niveau gouvernemental, pour l'introduction de l'attelage automatique.

Geschäftsbericht für 1976

I. VORWORT

Eine gewisse Geschäftsbelebung im Laufe des 2. Semesters 1975 galt in Europa bei verschiedenen als Zeichen eines definitiven Marktaufschwungs. Unterdessen schwächte diese Belebungsphase ab Mitte 1976 ab. In einer Mutationsperiode, wie wir sie heute kennen, stellt der Wert der Wirtschaftsprognosen bekanntlich einen ungewissen Charakter dar.

Obwohl in 1976 eine Erhöhung der per Eisenbahn beförderten Tonnagen erreicht werden konnte, blieben die Resultate unter denjenigen, die vor 1975 erzielt wurden.

In mehreren Industriebereichen ist die Zahl der stillstehenden P Wagen noch angewachsen. Die Modernisierung des Parks ist dessenungeachtet fortgesetzt worden und die neuen Wagen haben den Bedarf der Verbraucher vollkommen gedeckt. Trotz der in den meisten Ländern vorgenommenen Bemühungen die Inflation zu dämpfen, werden die Produktionskosten wesentlich von den immer höher werdenden Konstruktionspreisen beeinflusst.

Wie aus dem nachstehenden Bericht ersichtlich, waren die in 1976 erfolgten Interventionen der UIP noch sehr beträchtlich und haben sich auf zahlreiche Probleme ausgelehnt.

Die Arbeiten der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP, die vom 19. bis 22. Oktober 1976 in Lübeck eine Sitzung abgehalten hat, haben sich in einem Klima der echten und fruchtbaren Zusammenarbeit abgespielt.

Eine Delegation der UIP hat andererseits an verschiedenen Tagungen des internationalen Ausschusses für die Revision der RID/ADR teilgenommen.

II. BERICHT UEBER DIE ARBEIT DER UIP

1. Automatische Kupplung

Der Vertreter des Generalsekretariates der UIC informierte die UIP über die Sitzung der gemeinsamen Gruppe UIC/OSShD, die vom 28. bis 30. September 1976 stattfand.

In dieser Sitzung konnten Informationen über die Vorstellungen der OSShD über den möglichen Einführungszeitpunkt der automatischen Kupplung eingeholt werden.

In Anbetracht der Auflagen der Planung der osteuropäischen Länder ist es ausgeschlossen, dass die Uebergangsperiode vor 1990 beginnt und vor einem Zeitpunkt, der bei 1995 liegt, abgeschlossen werden kann.

In der Sitzung der gemeinsamen Gruppe wurde ferner von beiden Parteien erneut die Notwendigkeit eines zwischenstaatlichen Regierungsabkommens über die Einführung der automatischen Kupplung bestätigt.

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

En ce qui concerne les travaux du Groupe 5/L/24, les précisions ci-après ont été fournies par l'UIC:

Les réseaux membres du Groupe ont été invités à fournir au Président du Groupe de travail UIC/UIP les résultats des essais qu'ils ont effectués en matière de délais et de règles de révision, en vue de l'établissement d'un rapport global au début de 1977.

Un projet de fiche relatif à la détermination de la périodicité et de la consistance des révisions périodiques des wagons est en cours d'étude afin de définir notamment

- les conditions de validité du régime "temps" pour la fixation d'une règle de révision et des méthodes d'investigation possibles,
- la méthodologie proposée pour déterminer le délai entre les révisions ainsi que la consistance de ces révisions (à noter que cette méthodologie a été approuvée par la Commission "Matériel et Traction" en juin 1976).

L'UIP a marqué son accord sur les conclusions de l'UIC et a renouvelé sa position formulée en 1975 de se faire représenter dans le Groupe 5/L/24.

L'UIC demandera au Président de la Commission "Matériel et Traction" s'il peut donner une suite favorable à cette proposition et, dans cette éventualité, quel serait le moment le plus favorable pour envisager la participation de l'UIP aux travaux du Groupe 5/L/24.

Révision des wagons P sur un réseau autre que le réseau immatriculateur

Comme suite au souhait exprimé par l'UIP au cours de la réunion commune du mois de novembre 1975 à Florence, l'UIC a procédé à une enquête sur les modalités selon lesquelles des wagons P pourraient être révisés sur un réseau autre que l'immatriculateur.

Les travaux ont abouti aux conclusions suivantes:

- La révision de wagons P sur un réseau autre que l'immatriculateur ne peut présenter, pour le moment, qu'un caractère exceptionnel.
- Le titulaire doit justifier sa demande (par exemple: titulaire sur le territoire du réseau utilisant, filiale du titulaire et ateliers réparateurs situés sur le réseau utilisant, constructeur du wagon situé sur le réseau utilisant, séries de wagons d'un même type n'offrant pas de difficultés techniques dans la réalisation des travaux, etc.).
- Cette révision ne peut se concevoir que dans le cadre d'un accord, cas par cas, entre le réseau immatriculateur et le réseau utilisant.
- En cas d'accord, le contrôle des travaux de révision par le réseau utilisant doit être rémunéré par le réseau immatriculateur qui peut répercuter les frais sur le titulaire concerné.

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

Zu den Arbeiten der Gruppe 5/L/24 machte die UIC folgende Angaben:

Die Mitgliedsbahnen der Gruppe wurden gebeten, ihrem Präsidenten die Ergebnisse der von ihnen im Bereich der Revisionsfristen und -regeln durchgeführten Untersuchungen im Hinblick auf die Erstellung eines Gesamtberichtes Anfang 1977 bekanntzugeben.

Ein Merkblattentwurf über die Festlegung der Häufigkeit sowie der Art und des Umfangs der regelmässigen Revisionen der Güterwagen wird bearbeitet, in dem insbesondere

- die Bedingungen für die Gültigkeit des "Zeit"-Regimes bei der Festsetzung einer Revisionsregel und die möglichen Untersuchungsverfahren,
- die vorzuschlagende Methode zur Festlegung des Zeitraums zwischen zwei Revisionen sowie der Art und des Umfangs dieser Revisionen (wobei zu verzeichnen ist, dass diese Methode vom Ausschuss "Fahrzeuge und Zugförderung" der UIC im Juni 1976 genehmigt wurde)

bestimmt werden sollen.

Die UIP erklärte sich mit den Schlussfolgerungen der UIC einverstanden und wiederholte ihren Vorschlag aus dem Jahre 1975, sich in der Arbeitsgruppe 5/L/24 vertreten zu lassen.

Die UIC wird den Präsidenten des Ausschusses "Fahrzeuge und Zugförderung" fragen, ob er diesem Antrag stattgeben könne und falls ja, welches der geeignetste Zeitpunkt sei, um die Teilnahme der UIP an den Arbeiten der Gruppe 5/L/24 in Erwägung zu ziehen.

Revision der P Wagen bei einer anderen als der einstellenden Eisenbahn

Im Anschluss an den in der gemeinsamen Sitzung im November 1975 in Florenz von der UIP geäußerten Wunsch, führte die UIC eine Umfrage über die Modalitäten durch, nach denen die P Wagen bei einer anderen als der einstellenden Eisenbahn überholt werden könnten.

Die Arbeiten führten zu nachstehenden Schlussfolgerungen:

- Die Revision der P Wagen bei einer anderen als der einstellenden Eisenbahn soll vorläufig Ausnahmecharakter haben.
- Der Einsteller soll seinen Antrag begründen (z.B.: Einsteller hat seinen Sitz auf dem Territorium der benutzenden Eisenbahn, Tochtergesellschaft des Einstellers und Ausbesserungswerke befinden sich im Benutzernetz, Wagenhersteller liegt im Bereich des Benutzernetzes, Wagenserien einer gleichen Bauart bieten bei der Durchführung der Arbeiten keine technischen Schwierigkeiten, usw).
- Die Revision kann nur im Rahmen einer fallweisen Vereinbarung zwischen der einstellenden und der benutzenden Eisenbahn stattfinden.
- Im Falle der Vereinbarung soll die von der benutzenden Eisenbahn vorgenommene Kontrolle der Unterhaltsarbeiten von der einstellenden Eisenbahn vergütet werden, die die Kosten auf den betreffenden Einsteller umlegen kann.

- Les frais de transport des pièces de rechange sont mis à la charge du titulaire.
- Les questions douanières relatives au passage en frontière, soit de pièces de rechange fournies par le réseau immatriculateur, soit de pièces provenant d'un autre réseau et montées sur wagon en remplacement de pièces d'origine avariées, incombent au titulaire. Il en est de même pour tout ce qui concerne la révision proprement dite.

Ces principes seront applicables à dater du 1er janvier 1977. A l'issue d'une période de deux ans, compte tenu de l'expérience acquise et de l'évolution des travaux du Groupe UIC 5/L/24, l'opportunité d'apporter les modifications appropriées dans la fiche No. 433 sera examinée en accord avec l'UIP.

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

La réunion commune "mouvement/matériel et traction" a approuvé, lors de sa dernière réunion, le regroupement, dans une fiche, de toutes les conditions techniques relatives aux wagons-réservoirs et elle a chargé la Sous-commission mixte "wagons unifiés" de lui présenter le projet lors de sa prochaine réunion en 1977.

Un premier projet de fiche a été établi avec l'aide de représentants de l'UIP.

Si ce projet est adopté,

- la nouvelle fiche prendrait vraisemblablement le No. 573 et les anciennes fiches 573-1 et 573-2 seraient supprimées
- des dispositions seraient prises dès lors par le Président de la Sous-commission pour modifier en conséquence la fiche UIC No. 431-2. Celle-ci ne traiterait plus que du principe d'application des panneaux de danger, la partie technique y relative étant incluse dans la fiche No. 573.
- une référence dans la fiche UIC No. 573 renvoyant à la prochaine édition du RID (chapitre "mesures transitoires") réglerait la durée du maintien en service des wagons gaz à vidange à la partie inférieure avec limiteur de débit sur la phase gaz.

L'UIP insiste pour que les principes relatifs aux essais de prototype et à la réception des wagons soient traités dans le projet de fiche No. 573.

L'affaire est encore en suspens.

Cette partie de texte sera donc complétée ultérieurement.

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)

Selon l'information de l'UIC, les Comités ORE B 55 et 125 ont estimé devoir se livrer à des études complémentaires. Les essais effectués laissent espérer qu'un certain allègement des critères de construction pourrait être envisagé.

- Die Transportkosten für Ersatzteile werden dem Einsteller angelastet.
- Die Grenzzollformalitäten für Ersatzteile, die von der einstellenden oder einer anderen Bahn bereitgestellt und anstelle der beschädigten ursprünglichen Teile angebracht wurden, obliegen dem Einsteller. Dasselbe gilt für die Zollformalitäten aus Anlass von Revisionsarbeiten.

Diese Grundsätze gelten ab 1. Januar 1977. Nach Ablauf von zwei Jahren wird die Arbeitsgruppe, unter Berücksichtigung der gesammelten Erfahrungen und der Entwicklung der Arbeiten der UIC-Gruppe 5/L/24, gemeinsam mit der UIP prüfen, ob am UIC-Merkblatt Nr. 433 die entsprechenden Änderungen vorzunehmen sind.

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

Der Gemeinsame Ausschuss "Betrieb/Fahrzeuge und Zugförderung" billigte in seiner letzten Tagung die Zusammenfassung aller technischen Bedingungen für Kesselwagen in einem Merkblatt und beauftragte den gemischten Unterausschuss "Einheitsgüterwagen", ihm den Entwurf auf seiner nächsten Sitzung 1977 vorzulegen.

Unter Mitarbeit von Vertretern der UIP wurde ein erster Merkblatt-Entwurf erstellt.

Wird der Merkblatt-Entwurf angenommen,

- erhält das neue Merkblatt wahrscheinlich die Nr. 573 und die alten Merkblätter 573-1 und 573-2 werden aufgehoben.
- wird der Präsident des Unterausschusses Massnahmen einleiten, um das UIC-Merkblatt Nr. 431-2 dementsprechend zu ändern. In diesem Merkblatt wird dann nur noch der Grundsatz der Anbringung von Gefahrentafeln behandelt werden, während der diesbezügliche technische Teil dem Merkblatt Nr. 573 vorbehalten bleibt.
- wird ein besonderer Hinweis im UIC-Merkblatt Nr. 573 auf die nächste Ausgabe des RID (Kapitel "Uebergangsmassnahmen") die Frage der weiteren Zulassung der Wagen für die Beförderung von Gas mit untenliegenden Organen, die in der Gasphase mit einem Strömungsbegrenzer ausgerüstet sind, regeln.

Die UIP besteht darauf, dass Grundsätze bezüglich der Prototypenversuche und der Abnahme der Wagen im Merkblattentwurf Nr. 573 behandelt werden.

Die Angelegenheit ist in Bearbeitung.

Dieser Teil des Textes wird demzufolge später ergänzt.

4. Kriterien, denen die zweiachsigen Güterwagen hinsichtlich der Verwindungssteifigkeit entsprechen müssen (Massnahmen im Anschluss an die Arbeiten des ORE-Sachverständigenausschusses B 55, Bericht Nr. 5)

Laut Mitteilung der UIC befanden die ORE-Sachverständigenausschüsse B 55 und 125 ergänzende Studien für notwendig. Die Versuche deuten darauf hin, dass eine gewisse Abschwächung der baulichen Kriterien erwartet werden kann.

L'UIP sera tenue au courant de l'évolution des travaux et notamment des paramètres qui seront retenus par les Comités ORE précités.

Entretemps, les titulaires peuvent continuer à faire construire des wagons à deux essieux avec l'accord et selon les prescriptions du réseau immatriculateur intéressé.

5. RID/ADR

Lors des deux dernières réunions des experts RID/ADR en 1976, beaucoup de détails, dont on avait déjà discuté auparavant, ont été liquidés.

Quant au temps de transition pour le matériel existant, construit selon les dispositions du RID actuel, on en discutera dans le courant de 1977.

Les représentants UIP ne sont pas restés inactifs lors des échanges de vues et des réunions concernant ce problème. On pense que les travaux pour les nouveaux documents RID pourront être achevés dans le courant de 1977.

6. Suppression, dans l'article 11, paragraphe 2, du RIP, de l'indication chiffrée du montant des réparations pouvant être effectuées d'office par le chemin de fer (article 46 de l'Aide Mémoire, chiffre 36 de l'annexe à la fiche UIC 433)

La procédure comporte de longs délais et ne permet d'espérer la mise en vigueur du nouvel article 11, paragraphe 2, du RIP que dans le courant de l'année 1978.

L'adoption de la proposition faite à l'OCTI donnera plus de souplesse à la fixation du montant des réparations pouvant être effectuées d'office par le chemin de fer.

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

L'UIC a rappelé la réglementation entre réseaux pour des wagons à bogies gravement avariés leur appartenant. La même réglementation doit s'appliquer aux wagons P à bogies.

Un bogie est déclaré irréparable lorsque la nature et l'importance des avaries présentées

- ne permettent pas d'avoir recours à une technique de réparation offrant toutes garanties de sécurité ou
- conduisent à prévoir des dépenses de remise en état d'un montant supérieur à l'indemnité qui résulterait de l'application du chiffre 58A (article 69A de l'Aide Mémoire).

L'avantage de cette procédure consiste dans le fait qu'en cas d'une avarie grave des bogies, le châssis et la superstructure d'un wagon à bogies ne doivent pas être démolis.

Die UIP wird über die Entwicklung der Arbeiten und die von den genannten ORE-Sachverständigenausschüssen angenommenen Parameter auf dem laufenden gehalten.

In der Zwischenzeit können die Einsteller weiterhin zweiachsige Güterwagen mit der Zustimmung und nach den Bestimmungen der jeweiligen einstellenden Eisenbahn bauen lassen.

5. RID/ADR

An den zwei Sitzungen des RID/ADR-Ausschusses im Jahre 1976 sind viele Einzelheiten, die schon früher besprochen wurden, erledigt worden.

Die Uebergangsfristen für die vorhandenen Wagen, die nach den bisherigen RID-Bestimmungen gebaut worden sind, werden erst im Jahre 1977 behandelt.

Die UIP-Vertreter sind bei allen diesbezüglichen Beratungen und Sitzungen nicht untätig geblieben.

Mit der Fertigstellung des neuen RID-Dokumentes kann noch im Jahre 1977 gerechnet werden

6. Aufhebung der zahlenmässigen Angabe der Höhe des Betrages für die Ausbesserungen, die die Eisenbahn von sich aus vornehmen kann, in Artikel 11, Paragraph 2, des RIP (Artikel 46 des Merkbuches, Ziffer 26 der Anlage zum UIC-Merkblatt 433)

Es handelt sich um ein langwieriges Verfahren, bei dem der neue Artikel 11, Paragraph 2, des RIP erst im Laufe des Jahres 1978 in Kraft treten kann.

Die Annahme des dem OCTI unterbreiteten Vorschlags würde zu einer grösseren Flexibilität bei der Festsetzung der Beträge für die Ausbesserungen führen, die die Eisenbahn von sich aus vornehmen kann.

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

Die UIC erinnerte an die Regelung für die eigenen, schwer beschädigten Drehgestellwagen. Die gleichen Bestimmungen sollen auch für P Wagen angewendet werden.

Ein Drehgestell wird für nicht wiederherstellbar erklärt, wenn Art und Umfang der entstandenen Beschädigungen

- eine betriebssichere Instandsetzung nicht ermöglichen oder
- zu höheren Instandsetzungskosten führen als die sich aus der Anwendung der Ziffer 58A ergebende Abfindungssumme (Artikel 69A des Merkbuchs).

Der Vorteil dieses Vorgehens besteht darin, dass im Falle einer schweren Beschädigung der Drehgestelle das Untergestell und der Oberbau eines Drehgestellwagens nicht abgebrochen werden müssen.

Au cas où un bogie déclaré irréparable serait d'un type qui n'est plus fabriqué ou disponible et présenterait, de ce fait, des difficultés pour son remplacement, le chemin de fer immatriculateur ne se prévaudrait pas des dispositions considérées et rechercherait, avec le titulaire (le cas échéant d'entente avec le réseau utilisant), un règlement de ce pas particulier au mieux des intérêts de chacune des parties.

Chaque bogie déclaré irréparable sera considéré comme un wagon à essieux à l'égard des dispositions du règlement des wagons détruits ou perdus.

Le texte de l'annexe à la fiche UIC No. 433 et de l'Aide Mémoire sera modifié dans ce sens.

8. Définition de la notion de "wagons de particuliers hors contrat de transport sous la garde du chemin de fer"

La définition est la suivante:

L'expression "hors contrat de transport sous la garde du chemin de fer" s'entend pour les wagons de particuliers se trouvant sur les voies de celui-ci (à l'exclusion de celles dont il a concédé l'usage à un tiers), ou dans ses propres ateliers, ou sur des remorques porte-wagons dont le déplacement est effectué par lui-même ou, le cas échéant, sur son ordre.

Cette précision sera apportée à la fiche UIC 433 (annexe) et à l'Aide Mémoire (chapitre 1)

9. Aménagement du chiffre 64 de l'annexe à la fiche UIC 433 (article 75 de l'Aide Mémoire) concernant les conditions d'application de l'accord "chemins de fer-titulaires"

Lors de la mise au point de l'accord "chemins de fer-titulaires", l'UIC et l'UIP ont admis le principe fondamental selon lequel cet accord ne peut jouer, en raison des différentes législations existantes en matière d'assurance, ni pour le wagon P qui a provoqué l'accident, ni pour les dommages causés par ce wagon aux autres wagons P immatriculés par le même titulaire.

Or, ce principe n'apparaît pas dans les dispositions de l'annexe à la fiche UIC 433 et de l'Aide Mémoire qui régissent l'accord "chemins de fer-titulaires".

Pour combler cette lacune, sans apporter de changement au contenu de l'accord, l'UIC a proposé de compléter comme suit le 2ème alinéa du chiffre 64 de l'annexe à la fiche UIC 433 (art. 75 de l'Aide Mémoire):

"Le chemin de fer immatriculateur garantit le titulaire contre toute action de tiers fondée sur un dommage résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon, à l'exclusion, toutefois, des actions fondées sur un dommage subi par ce wagon ou par d'autres wagons immatriculés au nom de ce même titulaire".

Falls ein für nicht wiederherstellbar erklärtes Drehgestell nicht mehr gebaut wird oder nicht mehr verfügbar ist und dadurch bei seiner Ersetzung Schwierigkeiten entstehen, wird sich die einstellende Eisenbahn nicht auf diese Bestimmung berufen, sondern, zusammen mit dem Einsteller (gegebenenfalls im Einvernehmen mit der benutzenden Eisenbahn), nach einer die beiderseitigen Interessen berücksichtigenden Lösung dieses Sonderfalls suchen.

Jedes als unreparierbar erklärtes Drehgestell wird hinsichtlich der Bestimmungen der zerstörten und verlorenen Wagen als ein Achswagen betrachtet.

8. Bestimmung des Begriffs "Privatgüterwagen ausserhalb eines Frachtvertrages im Gewahrsam der Eisenbahn"

Die Begriffsbestimmung lautet wie folgt:

Der Ausdruck "ausserhalb eines Frachtvertrages im Gewahrsam der Eisenbahn" gilt für die Privatgüterwagen, die sich auf den Gleisen der Eisenbahn (mit Ausnahme derjenigen, deren Benutzung einem Dritten überlassen wurde) oder in ihren eigenen Werkstätten oder auf Strassenrollern, deren Beförderung von ihr selbst oder gegebenenfalls in ihrem Auftrag vorgenommen wird, befinden.

Diese Präzisierung wird in der Anlage des UIC-Merkblattes 433 und im Merkbuch (Kapitel 1) festgelegt.

9. Anpassung von Ziffer 64 der Anlage zum UIC-Merkblatt 433 (Artikel 75 des Merkbuchs) betreffend die Bedingungen für die Anwendung des Abkommens "Eisenbahnen-Einsteller"

Bei der Erstellung des Abkommens "Eisenbahnen-Einsteller" waren sich die UIC und die UIP über den Grundsatz einig, dass dieses Abkommen aufgrund der unterschiedlichen Gesetzgebungen im Versicherungsbereich weder für den den Unfall verursachenden P Wagen noch für die von ihm an anderen, vom gleichen Einsteller eingestellten P Wagen verursachten Schäden in Anwendung gebracht werden kann.

Dieser Grundsatz geht jedoch nicht aus der Anlage zum UIC-Merkblatt 433 und aus dem Merkbuch hervor, die für das Abkommen "Eisenbahnen-Einsteller" gelten.

Um diese Lücke auszufüllen, ohne dabei den Inhalt des Abkommens zu ändern, hat die UIC-Sonderarbeitsgruppe "Privatgüterwagen" vorgeschlagen, Ziffer 64, Absatz 2, der Anlage zum UIC-Merkblatt 433 (Artikel 75 des Merkbuchs) wie folgt zu ergänzen:

"Die einstellende Eisenbahn stellt den Einsteller von jedem Anspruch Dritter aufgrund von Schäden frei, die durch die Verwendung oder den Umlauf des Wagens entstanden sind, ausgenommen jedoch Ansprüche, die durch einen Schaden an diesem oder anderen, auf den Namen desselben Einstellers eingestellten Wagens begründet sind"

L'UIP a rappelé que, lors des travaux préparatoires relatifs à l'accord "chemins de fer-titulaires", il avait été admis que, dans le cas où le titulaire et le propriétaire d'un wagon P seraient deux personnes différentes, le propriétaire ne devrait en aucun cas bénéficier d'un traitement plus favorable que le titulaire. En d'autres termes, la situation du chemin de fer découlant de l'accord ne doit pas être modifiée du fait que le titulaire n'est pas le propriétaire du wagon.

L'UIC a confirmé que la proposition a bien pour objet de matérialiser ce principe dans les textes; en conséquence, l'UIP a donné son accord.

10. Echange de vues sur l'utilisation des pièces unifiées interchangeables en cas d'avarie des wagons P en cours de route (paragraphe 24-5 RIV)

L'UIC et l'UIP ont constaté que l'organisation mise en application le 1er janvier 1975 fonctionne dans de bonnes conditions et qu'elle a permis de réduire sensiblement les immobilisations des wagons P avariés.

A titre d'exemple, une enquête effectuée sur cinq réseaux a montré qu'entre le 1er janvier 1975 et le 30 juin 1976, il a été fourni les pièces ci-après:

- 232 essieux montés
- 3 bogies avec les essieux montés
- 328 ressorts de suspension
- 13 crochets d'attelage
- 50 tampons
- 93 tendeurs d'attelage

Un certain nombre d'essieux montés n'ayant pas été restitués dans le délai prescrit par les réseaux immatriculateurs,

L'UIC a demandé à l'UIP de rappeler à ses adhérents de respecter ce délai.

L'UIP est bien d'accord pour intervenir dans ce sens.

Dans l'ensemble, les résultats obtenus sont encourageants et ne peuvent qu'inciter l'UIC et l'UIP à persévérer dans cette voie. Une autre enquête, plus affinée, sera effectuée en 1977, en vue d'améliorer encore, si possible, le fonctionnement du système auquel l'UIC et l'UIP demeurent très attachés.

11. Changement de l'inscription des produits à transporter (accélération des formalités)

En vue d'une meilleure utilisation des wagons P et dans l'intérêt commun du chemin de fer et des titulaires, l'UIP souhaiterait que les formalités tendant à autoriser le transport d'autres produits que ceux prévus au contrat d'immatriculation en cours soient accélérées, dans la mesure du possible. L'UIC est bien d'accord pour inviter les réseaux à tout mettre en oeuvre pour aboutir à ce résultat.

Die UIP verwies darauf, dass man sich bei den vorbereitenden Arbeiten zur Erstellung des Abkommens "Eisenbahnen-Einsteller" darüber einig war, dass — falls Einsteller und Eigentümer eines P Wagens zwei verschiedene Personen sind — dem Eigentümer keinesfalls eine günstigere Behandlung als dem Einsteller zuteil werden darf. Anders gesagt: die sich aus dem Abkommen ergebende Rechtslage der Eisenbahn darf nicht durch die Tatsache geändert werden, dass der Einsteller nicht gleichzeitig Eigentümer des Wagens ist.

Die UIC bestätigte, dass durch den Vorschlag tatsächlich nur dieser Grundsatz in den Texten festgehalten werden soll. Die UIP hatte daraufhin keine Einwendungen.

10. Meinungsaustausch über die Verwendung der austauschbaren vereinheitlichten Ersatzstücke bei Beschädigung des P Wagens unterwegs (Paragraph 24-5 RIV)

Die UIC und die UIP haben festgestellt, dass die am 1. Januar 1975 in Kraft gesetzte Organisation einwandfrei arbeitet und die Stillstandzeiten der beschädigten P Wagen dadurch spürbar verkürzt wurden.

Einer bei fünf Bahnen durchgeführten Umfrage ist zum Beispiel zu entnehmen, dass vom 1. Januar 1975 bis zum 30. Juni 1976 folgende Ersatzstücke bereitgestellt wurden:

- 232 Radsätze
- 3 Drehgestelle mit Radsätzen
- 328 Tragfedern
- 13 Zughaken
- 50 Hülsenpuffer
- 93 Schraubenkupplungen

Da eine bestimmte Anzahl von Radsätzen nicht innerhalb der von der einstellenden Bahn festgesetzten Frist zurückgegeben wurde,

hat die UIC die UIP, ihre Mitglieder um Einhaltung dieser Frist zu ersuchen.

Die UIP erklärte sich bereit, das Notwendige zu veranlassen.

Die Ergebnisse sind im allgemeinen ermutigend und veranlassen die UIC und die UIP dazu, in diesem Sinn weiter zu verfahren. Eine eingehendere Umfrage soll 1977 stattfinden, um die Arbeitsweise des Systems, das von der UIC und der UIP sehr geschätzt wird, wenn möglich noch weiter zu verbessern.

11. Aenderung der Ladegutanschrift an P Wagen (Beschleunigung der Verfahren)

Im Hinblick auf eine bessere Ausnutzung der P Wagen und im gemeinsamen Interesse der Eisenbahnen und der Einsteller würde es die UIP begrüßen, wenn die Formalitäten zur Zulassung anderer als der im geltenden Einstellungsvertrag genannten Güter so rasch wie möglich abgewickelt würden. Die UIC ist voll damit einverstanden, die Eisenbahnen aufzurufen, alles zu unternehmen, um dieses Ziel zu erreichen.

Elle a signalé toutefois que, dans certains cas, ce processus peut être retardé pour des motifs indépendants du chemin de fer, p. ex. affectation du wagon à des produits chimiques nouveaux relevant de la classification des matières dangereuses et n'ayant pas encore fait l'objet d'assimilation reconnue par les autorités compétentes du pays intéressé.

En vue de raccourcir les délais de procédure dans des cas de ce genre, il a été convenu que, si le titulaire a des informations sur une homologation déjà retenue dans un autre pays pour de tels produits, ce titulaire fournira toutes informations en sa possession au réseau immatriculateur de son wagon en l'invitant à se rapprocher du réseau du pays visé.

12. Nouvel essieu permettant une charge de 22 t par essieu

Le nouvel essieu étudié par l'ORE a été conçu pour être chargé avec une masse de 22 t par essieu et il est utilisable tant sous les wagons à 2 essieux que sous les wagons à bogies. Il est interchangeable avec les essieux montés UIC existants, équipés de boîtes à rouleaux.

Sa construction, avec l'accord des réseaux immatriculateurs et suivant les plans d'usage, peut donc être envisagée, mais son utilisation à une charge supérieure à 20 t reste subordonnée à l'accord respectif des réseaux en fonction des lignes empruntées, des conditions de circulation (train complet notamment) et, bien entendu, des autres caractéristiques de construction des wagons.

Les conditions d'emploi de l'essieu font actuellement l'objet d'une étude dans le cadre des questions suivies en commun par la Commission "Matériel et Traction" et la Commission "Installations Fixes" de l'UIC.

III. VIE INTERIEURE DE L'UIP

Le Comité Directeur a tenu ses réunions le 6 février 1976 à Paris, le 17 juin 1976 à Stockholm et le 9 décembre 1976 à Zurich. Au cours de celles-ci, un certain nombre de décisions ont été prises pour la poursuite des travaux de l'Union.

Sur invitation de la Svenska Privatvagnföreningen, l'assemblée générale de 1976 s'est tenue le 17 juin à Stockholm. Plusieurs personnalités avaient accepté de rehausser cette assemblée de leur présence, notamment:

- Monsieur Lars Peterson, directeur général des chemins de fer suédois,
 - Monsieur John Favre, directeur général de l'OCTI,
 - Monsieur Zeydner de la NS, représentant le Secrétaire général de l'UIC,
 - Monsieur Maurice Auroy, de la SNCF, Président du groupe de travail UIC/UIP, et
 - Monsieur Yvan Arnaud, de la SNCF, également membre du groupe de travail UIC/UIP
- L'association suédoise des propriétaires de wagons P, association invitante, était représentée par son président, Monsieur W. Seger, et le secrétaire de l'association suédoise, Monsieur P. Rothelius.

Sie verwies jedoch darauf, dass dieser Vorgang in einigen Fällen aus eisenbahnexternen Gründen, wie z.B. Zuweisung des Wagens zu neuen, zur Klasse der gefährlichen Güter gehörenden chemischen Stoffen, die von den zuständigen Behörden des betreffenden Landes noch nicht einer bestimmten Gefahrenklasse zugeordnet wurden, verzögert werden kann.

Um die Verfahrensfristen in derartigen Fällen zu verkürzen, wurde vereinbart, dass der Einsteller, falls ihm über die in anderen Ländern bereits erfolgte Zuweisung solcher Stoffe Informationen vorliegen, der einstellenden Eisenbahn seines Wagens alle ihm zur Verfügung stehenden Auskünfte erteilt und sie bittet, sich mit der Eisenbahn des betreffenden Landes in Verbindung zu setzen.

12. Neue Achse mit einer zulässigen Achsfahrmasse von 22 t

Die neue vom ORE untersuchte Achse wurde für eine Achslast von 22 t entwickelt. Sie ist sowohl unter zweiachsigen Güterwagen wie unter Drehgestell-Güterwagen zu verwenden. Sie ist austauschbar mit den vorhandenen UIC-Radsätzen mit Rollenachslagern.

Ihr Bau kann also mit Zustimmung der einstellenden Bahn und gemäss den Benutzungsplänen vorgesehen werden; ihre Verwendung mit einer Last über 20 t hängt jedoch von der Zustimmung der jeweiligen Bahn im Hinblick auf die benutzten Strecken, die Verkehrsbedingungen (vor allem Ganzzug) und natürlich den sonstigen Baumerkmalen der Güterwagen ab.

Die Einsatzbedingungen der Achse werden zurzeit im Rahmen der vom Ausschuss "Fahrzeuge und Zugförderung" und dem Ausschuss "Bahnanlagen" der UIC gemeinsam bearbeiteten Fragen untersucht.

III. AUS DEM INTERNEN LEBEN DER UIP

Das Direktionskomitee hat am 6. Februar 1976 in Paris, am 17. Juni 1976 in Stockholm und am 9. Dezember 1976 in Zürich seine Sitzungen abgehalten, um wichtige Beschlüsse über die weitere Arbeit der Union zu fassen.

Die Generalversammlung 1976 hat auf Einladung der Svenska Privattvagnföreningen am 17. Juni in Stockholm stattgefunden. Eine Anzahl bekannter Persönlichkeiten waren bei dieser Generalversammlung anwesend, u.a.:

- Herr Lars Peterson, Generaldirektor der schwedischen Eisenbahnen,
- Herr John Favre, Generaldirektor des OCTI,
- Herr Zeydner der N.S., Vertreter des Generalsekretärs der UIC,
- Herr Maurice Auroy, der SNCF, Präsident der Arbeitsgruppe UIC/UIP,
- Herr Yvan Arnaud, der SNCF, ebenfalls Mitglied der Arbeitsgruppe UIC/UIP.
- Der schwedische Verband der P Wagenbesitzer, gastgebender Verband, war durch seinen Präsidenten, Herrn W. Seger, und den Sekretär des schwedischen Verbandes, Herrn P. Rothelius, vertreten.

Le Président de l'UIP et Monsieur Seger ont successivement pris la parole pour souhaiter la bienvenue à tous les délégués présents. En saluant ces personnalités, Monsieur Jacques de Bruyn a tenu à mettre l'accent sur le rapprochement des objectifs poursuivis par l'UIP et par les sociétés nationales de chemins de fer, l'UIC et l'OCTI; en déléguant leurs représentants, ces différentes organisations ont tenu à encourager une nouvelle fois l'UIP.

A l'occasion de la présentation à l'assemblée du rapport de gestion 1975, plusieurs orateurs prirent la parole et différents problèmes de la vie ferroviaire furent abordés.

Dans son introduction, le Président traita notamment du problème des chemins de fer face aux questions de pollution et d'environnement. Remarquant qu'une très grande évolution est en cours de réalisation dans tous les pays, afin d'adapter les réseaux aux exigences actuelles tout en tenant compte des impératifs d'environnement, il nota que dans ce domaine, la Suède avait été l'un des premiers pays à lutter pour la sauvegarde et l'aménagement de l'environnement et que la première conférence réunie pour traiter de ce problème avait d'ailleurs siégé à Stockholm en juin 1972.

Il souligna en outre qu'à ce sujet, le désir de tous les industriels est de favoriser un développement harmonieux des transports, aussi restent-ils attentifs aux efforts de rationalisation et de modernisation des chemins de fer.

Il ajouta encore que le rôle joué par l'UIP sera très important dans le cadre de cette évolution et qu'il espère avec les chemins de fer nationaux et l'UIC, que les états comprendront qu'une saine économie exige des moyens de transport sainement conçus et que seule une saine économie est en mesure de supporter les frais élevés ressortant de la protection de l'environnement.

Monsieur Lars Peterson, directeur général des chemins de fer suédois, prit ensuite la parole pour évoquer certains aspects du développement ferroviaire en Suède: il mit l'accent sur les initiatives prises par les SJ dans de nombreux domaines.

"Il est certain que le trafic ferroviaire est le plus dense dans les zones de concentration des habitants, c'est-à-dire dans la zone Stockholm—Göteborg—Malmö. Par contre, la partie Nord du pays est moins développée que le Sud, où la concurrence avec la route est très grande. Les chemins de fer ont comme objectif l'augmentation des lignes dans les endroits à habitation plus dense, afin de désengorger, par la même occasion, la route.

En collaboration avec d'autres compagnies ferroviaires, les chemins de fer suédois ont développé le système roll-on/roll-off qui permet le passage des trains à bord des bacs, et ce, à une cadence de plus de 1000 wagons par 24 heures dans les deux sens. Ces dernières années, il s'est produit une forte augmentation de la capacité qui va de pair avec l'expansion du trafic continental.

Depuis 1947, les chemins de fer suédois utilisent la palette pour leurs transports. En 1955, un pool de palettes suédois a été créé, qui est entré en 1962 dans le pool européen et est devenu, par conséquent, membre de l'organisation internationale. On veille bien entendu à se tenir au courant des toutes dernières techniques concernant les palettes, afin de maintenir des prix concurrentiels au niveau de la clientèle.

Der Präsident der UIP und Herr Seger haben nacheinander das Wort ergriffen, um die anwesenden Delegierten willkommen zu heissen. Bei der Begrüssung der Persönlichkeiten hat Herr Jacques de Bruyn vor allem den Akzent auf die Annäherung des von der UIP und den nationalen Eisenbahngesellschaften, der UIC und dem OCTI verfolgten Ziele gelegt; durch die Delegation ihrer Vertreter haben diese verschiedenen Organisationen die UIP aufs Neue ermutigen wollen.

Bei der Vorlegung des Geschäftsberichtes 1975 an die Generalversammlung ergriffen mehrere Redner das Wort und verschiedene Probleme des Eisenbahnwesens wurden erörtert.

In seiner Einleitung behandelte der Präsident vor allem die Probleme der Eisenbahnen angesichts der Umweltschutz- und Verschmutzungsfragen. Mit der Bemerkung, dass in allen Ländern ein grosser Fortschritt im Gang sei, um die Eisenbahnnetze den aktuellen Forderungen unter Berücksichtigung des Umweltschutzes anzupassen, hob er hervor, dass in diesem Bereich Schweden eines der ersten Länder war, das für den Umweltschutz gekämpft hat und dass die erste Konferenz zur Behandlung dieser Probleme im Juni 1972 in Stockholm stattgefunden habe.

Er unterstrich in diesem Zusammenhang den Wunsch aller Industriellen, eine harmonische Entwicklung der Transporte zu fördern. Auch sind sie sich der Anstrengungen für die Rationalisierung und die Modernisierung der Eisenbahnen bewusst.

Er fügte hinzu, dass die Rolle, die die UIP innerhalb dieser Entwicklung spielt, sehr wichtig ist und hofft, dass sie zusammen mit den nationalen Eisenbahnen und der UIC die Staaten darauf aufmerksam machen können, dass eine gesunde Wirtschaft vernünftige Transportmittel benötigt, und dass nur eine gesunde Wirtschaft in der Lage ist, die hohen Kosten zu tragen, die aus dem Umweltschutz hervorgehen.

Herr Lars Peterson, Generaldirektor der schwedischen Eisenbahnen, ergriff anschliessend das Wort, um bestimmte Aspekte der Eisenbahnentwicklung in Schweden zu erwähnen: vor allem legte er den Akzent auf die Initiative der S.J. in zahlreichen Bereichen.

"Es trifft zu, dass der Eisenbahnverkehr in den Ballungsräumen am dichtesten ist, das heisst im Dreieck Stockholm—Göteborg—Malmö. Hingegen ist Nordschweden dünner besiedelt als der Süden, wo die Konkurrenz der Strasse sehr spürbar ist. Die Eisenbahnen konzentrieren ihre Bemühungen auf eine Verstärkung der Kapazität der Linien zwischen den Ballungsgebieten, um die am stärksten benutzten Strassen zu entlasten.

In Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahngesellschaften haben die schwedischen Eisenbahnen die Technik "Roll-on / Roll-off" entwickelt, welche das direkte Uebersetzen von Zügen auf Fährschiffe ermöglicht, und dies mit einer Kapazität von mehr als tausend Wagen pro Tag in jeder Richtung. In den letzten Jahren machte sich eine starke Erhöhung der Kapazität bemerkbar, die parallel zur Expansion des Kontinentverkehrs verläuft.

Seit 1947 benutzen die schwedischen Eisenbahnen die Palette für ihre Transporte. Im Jahre 1955 wurde der schwedische Paletten-Pool organisiert, der in 1962 in den europäischen Pool eintrat, und alsdann ein Mitglied der internationalen Organisation geworden ist. Es wird viel Wert darauf gelegt, sich stets über die neueste Entwicklung über die Paletten auf dem Laufenden zu halten, um für die Kundschaft wettbewerbsfähig zu bleiben.

En ce qui concerne la prise et remise des petits colis de particuliers, celle-ci se fait par service routier des noeuds ferroviaires entre lesquels ils sont acheminés de nuit dans le sud et dans le centre de la Suède, sur de très longues distances avec parfois un délai plus grand.

Les chemins de fer suédois ont mis au point un système de "dépôts" desservant un rayon d'environ 50 km pour les entreprises et industries ne possédant pas de voie de raccordement, de sorte que ces entreprises puissent profiter de l'avantage du transport ferroviaire. La zone desservie est évidemment plus étendue dans le Nord. Les dépôts les plus importants sont munis des appareillages les plus perfectionnés de manutention et autres.

Les chemins de fer suédois se sont procurés des wagons pourvus d'amortisseurs de chocs qui permettent le transport de matières fragiles. Ils peuvent également être chargés de conteneurs de tous types, qui sont acheminés chez leurs destinataires et renvoyés ensuite aux dépôts.

Les chemins de fer ont également construit des conteneurs spéciaux adaptés aux besoins des clients, comme c'est le cas pour SAAB. D'autres dépôts, entre autre européens, sont mis à la disposition des chemins de fer qui ont, par le fait même, augmenté le volume de leurs transports en provenance de et vers l'Europe.

Cette technique de transport permet une livraison au moment souhaité.

L'emploi, ces dernières années, de la caisse mobile, a accru la possibilité de livrer au client sa marchandise à l'endroit et au moment désirés.

Ces différentes solutions permettent aux chemins de fer de collaborer avec le client pour lui fournir un mode de transport tout à fait adapté à ses besoins.

Quant aux wagons P, dont 3800 sont immatriculés auprès des SJ — pour la majorité des wagons-citernes — le nombre des deux essieux a sensiblement diminué au cours des dix dernières années, alors que celui des quatre essieux a augmenté. Parmi ceux-ci, 700 environ sont équipés pour des transports spécialisés.

Les chemins de fer travaillent en parfaite collaboration avec les sociétés de location et les propriétaires de wagons P. Pour les transports spéciaux pour lesquels les SJ ne possèdent pas les wagons adéquats, les wagons P sont utilisés.

Pour augmenter la sécurité en même temps que la capacité de transport, les SJ ont introduit différents systèmes spécialisés, comme par exemple des systèmes de signalisation automatique, des détecteurs automatiques de différentes avaries, des systèmes de freins à hélices. En outre, ils ont mis en service sur tout le réseau les locomotives électriques."

Monsieur Lars Peterson conclut son exposé en soulignant que, comme tous les chemins de fer, les SJ sont très dépendants du contexte national et de la vie économique de la Suède: s'il reste encore pas mal de choses à réaliser en vue d'une rationalisation ayant pour but une amélioration des résultats, Monsieur Peterson estime que les possibilités pour atteindre ce but sont encore très larges.

Was das Stückgut betrifft, erfolgt die Abholung und Zustellung per Auto von den Knotenpunkten, zwischen welchen die Sendungen über Nacht in Süd- und Mittelschweden befördert werden. Auf ganz langen Strecken mit etwas mehr Zeitaufwand.

Die schwedischen Eisenbahnen haben ein System von "Terminals" eingeführt, die einen Umkreis von ungefähr 50 km bedienen können für die Unternehmen und Industrien, die keine Anschlussgeleise zur Verfügung haben, sodass diese Unternehmen vom Vorteil des Schienentransports profitieren können. Das zu bedienende Gebiet ist naturgemäss im Norden wesentlich grösser. Die grossen Terminals sind mit den modernsten Apparaten für die Behandlung der Güter ausgerüstet.

Die Eisenbahnen haben ebenfalls Spezialwagen mit hydraulischer Stossdämpfereinrichtung angeschafft, die den Transport von zerbrechlichen Gütern ermöglichen. Man kann sie ebenfalls mit Containern aller Arten beladen, die dann zum Empfänger gebracht und später zum Terminal zurückgesendet werden.

Die Eisenbahnen haben ebenfalls Spezialcontainer gebaut, die den speziellen Bedürfnissen des Kunden angepasst sind, wie dies zum Beispiel bei der SAAB der Fall ist. Andere Terminals, unter anderem europäische, werden der Eisenbahn zur Verfügung gestellt, die dadurch das Güterverkehrsvolumen von und nach Europa erhöht haben.

Dieses Transportsystem erlaubt eine termingerechte Lieferung.

Die in den letzten Jahren verwendeten Wechselkästen hat die Möglichkeit erhöht, dem Kunden die Güter termingemäss und zum gewünschten Ort zu liefern.

Diese verschiedenen Systeme ermöglichen es den Eisenbahnen, mit dem Kunden zusammen zu arbeiten, um einen Transport nach Mass anzubieten.

Was die P Wagen betrifft – von denen 3800 Wagen bei den schwedischen Eisenbahnen eingestellt sind – zur Hauptsache Kesselwagen – so hat die Zahl der 2-Achswagen während den letzten zehn Jahren stark abgenommen, während die Zahl der 4-Achswagen zugenommen hat. Unter diesen sind ca. 700 Wagen für verschiedene Arten von Spezialtransporten ausgerüstet.

Die Eisenbahnen arbeiten ausgezeichnet mit den Wagenvermietgesellschaften und den P Wagenbesitzern zusammen. Für die Spezialtransporte, für welche die schwedischen Eisenbahnen keine geeigneten Wagen besitzen, werden die P Wagen benutzt.

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Transportkapazität zu verstärken, haben die schwedischen Eisenbahnen verschiedene spezielle elektronische Systeme eingeführt, zum Beispiel Systeme der automatischen Signalisierung, automatische Ortungsgeräte für die verschiedenen Schäden, und Systeme für Spiralbremsen. Ausserdem haben sie auf dem ganzen Eisenbahnnetz elektrische Lokomotiven in den Dienst gestellt."

Herr Lars Peterson beendete sein Exposé, indem er unterstrich, dass, wie alle Eisenbahnen, die S.J. von nationalen Einflüssen und vom wirtschaftlichen Leben Schwedens sehr abhängig sind: obwohl es noch viele Probleme für eine Rationalisierung zu lösen gibt, die sich eine Verbesserung des Resultats zum Ziele setzt, so meinte Herr Peterson, dass die Möglichkeiten zur Erreichung dieses Zieles noch sehr gross sind.

Monsieur Favre apporta ensuite certaines précisions relatives à quelques-uns des points traités dans le rapport de gestion de 1975, notamment:

1. L'harmonisation RID/ADR
2. L'Article 46 de l'Aide Mémoire concernant l'extension des conditions permettant aux chemins de fer d'exécuter des travaux aux wagons P sans demander au préalable l'avis du titulaire
3. Le remplacement, à partir du 1er janvier 1976, du franc-or par le franc UIC

Monsieur Favre mit l'accent sur la réforme de structure des conventions actuellement en cours, réforme qui prévoit une amélioration des conventions non seulement en scindant les dispositions institutionnelles du droit de transport, mais encore en simplifiant le plus possible les procédures de révision et de mise en vigueur.

Il termine son exposé en réitérant la sympathie de l'OCTI vis-à-vis de l'UIP en raison du rôle joué par cette dernière dans le trafic ferroviaire international.

Monsieur Auroy, président du groupe de travail commun UIC/UIP, exprima également le plaisir qu'il avait d'assister une nouvelle fois à l'assemblée générale de l'UIP. Se félicitant des bonnes relations existantes entre l'UIC et l'UIP, il développa certaines questions relatives aux travaux communs, entre autres:

1. La poursuite de la rationalisation des méthodes d'entretien et de révision, réduisant les durées d'immobilisation en atelier
2. L'attribution d'une plus grande latitude aux chemins de fer pour décider de la réparation de certaines avaries, leur permettant ainsi de prendre des mesures conservatoires lorsque le titulaire n'a pas la possibilité de vérifier régulièrement l'état de son matériel
3. L'extension des délais de révision de wagons modernes en raison de leur plus grande fiabilité
4. La mise en oeuvre de la formule de dépannage rapide par la fourniture immédiate de pièces de rechange unifiées du chemin de fer, à titre de prêt

En ce qui concerne l'action commune qui tend à unifier l'infrastructure de certains types de wagons réseaux et de particuliers au stade de la construction, Monsieur Auroy souligne qu'elle vise à faciliter le dépannage, l'entretien et la révision des wagons P, même hors du réseau immatriculateur.

Pour l'attelage automatique, Monsieur Auroy signala que le Comité de gérance de l'UIC, lors de sa session de décembre 1975, avait pris des décisions découlant des conclusions du Conseil des Ministres de la CEMT réuni le 2 décembre 1975:

Herr Favre brachte danach einige Präzisionen zu verschiedenen im Geschäftsbericht 1975 behandelten Punkte, insbesondere:

1. Harmonisierung RID/ADR
2. Art. 46 des Merkbuches betreffend die Erweiterung der Bedingungen, um den Eisenbahnen die Ausführung von Reparaturen von P Wagen ohne vorausgegangene Zustimmung des Einstellers zu ermöglichen
2. Ersetzung des Goldfrankens durch den UIC-Franken ab 1. Januar 1976

Herr Favre setzte den Akzent auf die Neuformulierung der gegenwärtig geltenden Vorschriften, eine Reform, die eine Verbesserung der Abmachungen vorsieht, die nicht nur die institutionellen Bestimmungen des Transportrechts auseinanderhält, sondern soweit als möglich die Vorschriften der Revision und der Inkraftsetzung vereinfacht.

Er beendete seine Rede, indem er die guten Beziehungen des OCTI gegenüber der UIP unterstrich, im Hinblick auf die Rolle, die die UIP im internationalen Eisenbahnverkehr spielt.

Herr Auroy, Präsident der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP, äusserte ebenfalls seine Freude darüber, an der Generalversammlung der UIP teilnehmen zu dürfen. Er beglückwünschte zu den guten, zwischen der UIC und der UIP bestehenden Beziehungen und erläuterte verschiedene Fragen bezüglich der gemeinsamen Arbeiten, u.a.:

1. Die Fortführung der Rationalisierung der Vorschriften für den Unterhalt und die Revision, die die Dauer der Stillstände in den Werkstätten vermindert
2. Die grössere Freizügigkeit der Eisenbahnen, in ihrer Entscheidung betreffend Reparaturarbeiten, welche ihnen ermöglicht, die erforderlichen Schritte zu unternehmen, wenn der Einsteller nicht periodisch den Zustand seines Materials prüfen kann
2. Die Verlängerung der Fristen für die Revision von modernen Wagen im Hinblick auf ihre grössere Verlässlichkeit
3. Die Inkraftsetzung der Bestimmung für die rasche Reparatur von Schäden, wobei die Eisenbahn sofort leihweise die standardisierten Ersatzteile zur Verfügung stellt

Was die gemeinsame Tätigkeit anbelangt, die danach strebt, die Infrastruktur verschiedener Eisenbahn- und P Wagentypen im Stadium der Herstellung zu vereinheitlichen, so unterstreicht Herr Auroy, dass sie vor allem versucht, die Reparatur, den Unterhalt und die Revision der P Wagen zu vereinfachen, selbst ausserhalb des Einsteller-Netzes.

Bezüglich der automatischen Kupplung teilte Herr Auroy mit, dass der Geschäftsführende Ausschuss der UIC in seiner Sitzung im Dezember 1975 folgende Beschlüsse getroffen hatte, die aus den Schlussfolgerungen der Zusammenkunft des Ministerrats der CEMT vom 2. Dezember 1975 hervorgingen:

- remise "sine die" de la date de 1985 pour le début de l'introduction de l'attelage automatique
- proposition à l'OSJD d'envisager la date la plus proche de mise en application
- examen, par le "pushing group" de l'attelage automatique de l'UIC, de la situation des études techniques, et proposition au Comité de gérance des simplifications à apporter à leur organisation
- suspension des études économiques et financières
- maintien des prescriptions déjà édictées par l'UIC concernant la construction du matériel roulant à équiper de l'attelage automatique
- indication, dans les statistiques d'effectifs du matériel roulant, des véhicules construits en vue de leur équipement avec l'attelage automatique

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 l'intérêt de leurs propos.

L'assemblée générale, à laquelle participaient 61 personnes appartenant aux 15 associations membres de l'UIP, a ensuite approuvé le rapport de gestion et les comptes de l'exercice 1975. Ceux-ci font apparaître un découvert de SFr. 11.629.20 au 31 décembre 1975. Ce déficit résulte en grande partie des dépenses encourues par l'augmentation des travaux de traduction et d'impression de documents. Des mesures d'économie ont été adoptées pour 1976. Pour apurer ce déficit, une cotisation extraordinaire pour l'exercice 1976 a été décidée sur la base d'un montant fixe de SFr. 275.— par pays et d'un montant variable de SFr. 6.30 par centaine entamée de wagons P. La cotisation annuelle normale pour 1976 resta fixée à SFr. 750.— par pays pour la cotisation fixe; la cotisation variable étant portée de SFr. 20.— à SFr. 23.— par centaine entamée de wagons P.

Après avoir donné décharge au Comité Directeur et au Trésorier, l'assemblée générale a renouvelé aux vérificateurs de l'association suisse leurs mandats pour la révision des comptes. Les associations membres ont ensuite désigné les représentants suivants au Comité Directeur pour la période 1976/77:

Allemagne	M. H. Matthies
Autriche	M. H. Metzger
Belgique	M. J. de Bruyn
Espagne	M. A. Lopez Ribe
France	M. L. Devies
Grande Bretagne	M. J.M.B. Gotch
Italie	M. P. Ladavac
Maroc	M. C. Courau
Pays Bas	M. H.A. Vos
Suède	M. C.—E. Nilsson
Suisse	M. E.—J. Fert

- Aufschub “sine die” des Datums von 1985 für den Beginn der Einführung der automatischen Kupplung
- Vorschlag an die OSShD, das nächstmögliche Datum der Einführung in Betracht zu ziehen
- Prüfung durch die “pushing group” der automatischen Kupplung der UIC, der Situation der technischen Studien, und Vorschlag an den Geschäftsführenden Ausschuss über die Vereinfachungen, die in ihrer Organisation vorzunehmen sind
- Einstellung der wirtschaftlichen und finanziellen Studien
- Beibehaltung der bereits von der UIC erlassenen Vorschriften, über den Bau des mit der automatischen Kupplung auszurüstenden Wagenparks
- Vermerk, in den Statistiken des effektiven Rollmaterials, der Wagen die im Hinblick auf den Einbau der automatischen Kupplung gebaut wurden

Die Generalversammlung verfolgte die Ansprachen mit grossem Interesse und der Präsident, als Interpret der Anwesenden, bedankte sich herzlich bei den Rednern für die Qualität und die Belange ihrer Vorträge.

Die Generalversammlung, an der 61 Personen der 15 nationalen Verbände, Mitglieder der UIP, teilnahmen, genehmigte anschliessend den Geschäftsbericht und die Kassenabrechnung für 1975. Diese weist einen Fehlbetrag von SFr. 11.629.20 per 31. Dezember 1975 aus. Dieser Verlust entstand zum grossen Teil aus den Auslagen, die durch die Erhöhung der Aufträge für die Uebersetzung und das Drucken von Dokumenten verursacht wurden. Es wurden Sparmassnahmen für 1976 vorgesehen. Um diesen Verlust auszugleichen, wurde ein Sonderbeitrag für das Geschäftsjahr 1975 beschlossen: ein Grundbeitrag von SFr. 275.— pro Land sowie ein variabler Betrag von SFr. 6.30 pro angefangenes Hundert von P Wagen. Der normale jährliche Mitgliedbeitrag bleibt SFr. 750.— pro Land für den Grundbeitrag; der variable Beitrag wird von SFr. 20.— auf SFr. 23.— pro angefangenes Hundert von P Wagen erhöht.

Nachdem die Generalversammlung dem Direktionskomitee und dem Kassenverwalter Entlastung erteilt hatte, wurden die Prüfer des schweizerischen Verbandes erneut zu Rechnungsprüfern bestellt. Die Mitgliedsverbände haben für 1976/77 folgende Vertreter in das Direktionskomitee entsandt:

Deutschland	Herrn H. Matthies
Oesterreich	Herrn H. Metzger
Belgien	Herrn J. de Bruyn
Spanien	Herrn A. Lopez Ribe
Frankreich	Herrn L. Devies
Grossbritannien	Herrn J.M.B. Gotch
Italien	Herrn P. Ladavac
Marokko	Herrn C. Courau
Niederlande	Herrn H.A. Vos
Schweden	Herrn C.—E. Nilsson
Schweiz	Herrn E.—J. Fert

Avant de clôturer, le Président tint à remercier une nouvelle fois la Svenska Privatvagnföreningen pour la parfaite organisation de cette assemblée de Stockholm. Les représentants des associations membres nationales garderont certainement un souvenir inoubliable du dîner dansant très réussi qui a suivi l'assemblée.

A l'invitation aimable de la direction des SJ, une excursion fut organisée le lendemain au château de Skokloster: elle se déroula sous un soleil radieux et le déjeuner qui fut servi permit à tous les invités d'apprécier le fameux "smörgasbord" national.

Nombreux furent les participants qui prolongèrent leur séjour pour assister le surlendemain, dans l'allégresse générale, à l'événement marquant de l'année que fut à Stockholm le mariage du jeune Roi de Suède.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:

signé: J. de Bruyn

Le Secrétaire général:

signé: E.—J. Fert

Bevor er die Sitzung aufhob, dankte der Präsident nochmals der Svenska Privatvagnföreningen für die Einladung und die ausgezeichnete Organisation dieser Generalversammlung in Stockholm. Die Mitglieder der nationalen Verbände werden sicher eine unvergessliche Erinnerung an das, der Generalversammlung folgende, Gala-Diner behalten.

Am folgenden Tag wurde auf freundliche Einladung der Direktion der S.J. ein Ausflug nach Schloss Skokloster unternommen: er erfolgte an einem sonnigen Tag und das anschliessend servierte Essen erlaubte allen Eingeladenen, das bekannte nationale "Smörgasbord" zu würdigen.

Viele Teilnehmer verlängerten ihren Aufenthalt, um am übernächsten Tag dem Ereignis des Jahres — der Heirat des jungen Schwedenkönigs — in Stockholm beizuwohnen.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:

gez. J. de Bruyn

Der Generalsekretär:

gez. E.—J. Fert

Comptes annuels

	1975		1976		
	Dépenses	Recettes	Dépenses	Recettes	
				Rappel 1975	Cotis. 1976
COTISATIONS					
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hambourg		8.930.-		2.889.50	10.295.-
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Vienne		1.390.-		476.-	1.485.-
Fédération des Entreprises de Belgique, Bruxelles		1.015.-		339.10	1.111.-
Société LOMATFER, Bruxelles		495.-		175.30	513.-
Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Madrid		2.010.-		665.60	2.176.-
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		12.290.-		3.803.-	13.630.-
Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., Londres	(1974)	1.210.-		426.20	1.302.-
	(1975)	1.230.-			
ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, Milan		2.010.-		672.-	2.199.-
Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, Casablanca		830.-		300.20	842.-
Algemene Verladere en Eigen Vervoer Organisatie, La Haye		830.-		331.70	957.-
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.470.-		495.50	1.555.-
Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Weinfelden		1.990.-		684.50	2.245.-
Intérêts sur livret d'épargne No. 90459 de la Banque Populaire Suisse, Genève		403.45			397.45
Total des contributions		36.103.45		11.258.60	38.707.45
Couverture du découvert à fin 1975					11.258.60
Don de l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Weinfelden					3.000.-
Vente d'imprimés					803.50
DEPENSES					
Frais d'invitation Assemblée Générale	5.048.50		1.850.50		
Honoraires et jetons de présence	11.980.20				
Frais d'experts RID/ADR	5.440.55				
UIP/UIC	4.677.-				
divers	75.60		10.193.15		
Frais d'interprète et traductions	8.981.55		3.137.40		
Documentation			937.95		
Frais de bureau et d'imprimerie	19.343.40		15.094.40		
Poste, téléphone, divers	2.379.-		2.419.50		
			33.632.90		
Excédent de dépenses au 31.12.1975		11.629.20			
Rappel 1975	11.258.60		20.136.65		
Excédent de recettes au 31.12.1976	8.878.05				
	47.732.65	47.732.65	53.769.55		53.769.55

Jahresrechnung

Anlage I

	1975		1976	
	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen
			Nachzahlung 1975	Beiträge 1976
BEITRÄGE				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg		8.930. —	2.889.50	10.295. —
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		1.390. —	476. —	1.485. —
Fédération des Entreprises de Belgique, Brüssel		1.015. —	339.10	1.111. —
Société LOMATFER, Brüssel		495. —	175.30	513. —
Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Madrid		2.010. —	665.60	2.176. —
Association Française des Wagons Particuliers, Paris		12.290. —	3.803. —	13.630. —
Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London	(1974) (1975)	1.210. — 1.230. —	426.20	1.302. —
ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, Mailand		2.010. —	672. —	2.199. —
Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, Casablanca		830. —	300.20	842. —
Algemene Verladere en Eigen Vervoer Organisatie, Den Haag		830. —	331.70	957. —
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.470. —	495.50	1.555. —
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden		1.990. —	684.50	2.245. —
Zinsgutschrift auf Sparheft Nr. 90459 bei der Schweiz. Volksbank, Genf		403.45		397.45
Gesamtsumme der Beiträge		36.103.45	11.258.60	38.707.45
Nachzahlung 1975				11.258.60
Gabe des Verbandes Schweiz. Anschlussgeleise und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden				3.000. —
Verkauf von Drucksachen				803.50
AUSGABEN				
Spesen Einladung Generalversammlung Honorare und Sitzungsgelder	5.048.50 11.980.20		1.850.50	
Expertengelder RID/ADR UIP/UIC Verschiedene	5.440.55 4.677. — 75.60		10.193.15	
Dolmetscher- und Übersetzungskosten Akten	8.981.55		3.137.40 937.95	
Büro- und Druckereikosten Porto, Telefon, Verschiedenes	19.343.40 2.379. —		15.094.40 2.419.50	
			33.632.90	
Ausgabenüberschuss per 31.12.1975		11.629.20		
Nachzahlung 1975	11.258.60			
Einnahmenüberschuss per 31.12.1976	8.878.05		20.136.65	
	47.732.65	47.732.65	53.769.55	53.769.55

Bilan

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

Avance de Fert & Cie.

Avoir chez Fert & Cie.

Contributions fédérales, Berne

Transitoires

Découvert au 31.12.1975

Fortune au 31.12.1976

1975		1976	
Actif	Passif	Actif	Passif
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
1.582.05	10.646.75	8.938.72	
		442.33	
121.25	1.673.05	139.10	
10.616.50			9.520.15
12.319.80	12.319.80	9.520.15	9.520.15

Fortune

Fortune au 31.12.1974

Excédent de dépenses au 31.12.1975

Découvert au 31.12.1975

Découvert au 31.12.1975

Couverture du découvert à fin 1975

Excédent intermédiaire

Excédent intermédiaire

Excédent de recettes au 31.12.1976

Fortune au 31.12.1976

1975		1976	
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
	1.012.70		
11.629.20	10.616.50		
11.629.20	11.629.20		
		10.616.50	
		642.10	11.258.60
		11.258.60	11.258.60
			642.10
			8.878.05
			9.520.15

E.—J. Fert, Secrétaire général

Bilanz

Anlage 1

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

Vorschuss von Fert & Cie.

Guthaben bei Fert & Cie.

Eidgen. Steuerverwaltung, Bern

Transitoren

Ungedeckt per 31.12.1975

Vermögen am 31.12.1976

1975		1976	
Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
1.582.05	10.646.75	8.938.72	
		442.33	
121.25	1.673.05	139.10	
10.616.50			9.520.15
12.319.80	12.319.80	9.520.15	9.520.15

Vermögen

Vermögen am 31.12.1974

Ausgabenüberschuss per 31.12.1975

Ungedeckt per 31.12.1975

Ungedeckt per 31.12.1975

Deckung des Fehlbetrages Ende 1975

Zwischenüberschuss

Zwischenüberschuss

Einnahmenüberschuss per 31.12.1976

Vermögen am 31.12.1976

1975		1976	
SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
	1.012.70		
11.629.20	10.616.50		
11.629.20	11.629.20		
		10.616.50	
		642.10	11.258.60
		11.258.60	11.258.60
			642.10
			8.878.05
			9.520.15

E.—J. Fert, Generalsekretär

Annexe II

RAPPORT DES VERIFICATEURS AUX COMPTES
à l'intention 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 1976, à la suite de quoi nous avons établi le présent

RAPPORT

Sur la base des pièces justificatives, nous avons contrôlé toutes les recettes et toutes les dépenses qui sont régulièrement tenues dans le livre de caisse, et celles-ci ont été soumises, dans la mesure du possible, à un contrôle matériel.

L'exercice 1976 boucle avec un excédent de recettes de Fr. 22.966.95, duquel il y a lieu de déduire l'excédent de dépenses de Fr. 10.616.50 au 31. 12.1975, ce qui laisse apparaître une fortune au 31 décembre 1976 de Fr.12.350.45.

Voici le détail des dépenses et recettes:

	Dépenses	Recettes
Cotisation des membres		Fr. 38.310.—
Couverture de l'excédent de dépenses au 31.12.75		Fr. 11.258.60
Intérêts bruts sur livret de dépôt No. 90459 de la Banque Populaire Suisse, Genève		Fr. 397.45
Don de l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Weinfelden		Fr. 3.000.—
Frais d'invitation Assemblée Générale	Fr. 1.850.50	
Frais d'experts	Fr. 10.193.15	
Frais d'interprète et traductions	Fr. 307.10	
Documentation	Fr. 937.95	
Frais de bureau et d'imprimerie	Fr. 14.290.90	
Poste, téléphone, divers	Fr. 2.419.50	
Total	Fr. 29.999.10	Fr. 52.966.05
Excédent de recettes au 31.12.1976	Fr. 22.966.95	
	Fr. 52.966.05	Fr. 52.966.05

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1976 et de donner décharge à l'administration gérante.

Les réviseurs:

Schweizerhalle et Genève, le 2 mai 1977

signé: H. Wiedemann signé: U. Hegi

N.B. Une facture importante concernant l'exercice 1976 m'étant parvenue après l'envoi de la comptabilité aux vérificateurs aux comptes, elle n'est pas comprise dans leur rapport alors qu'elle figure dans les Comptes Annuels de la page 13, le Bilan et la Fortune de la page 14.

Genève, le 17 mai 1977

signé: E.—J. Fert, Secrétaire général

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 1976 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 1976 schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 22.966.95 ab. Davon abzuziehen ist der Verlustvortrag von Fr. 10.616.50 vom 31.12.75, was per 31. Dezember 1976 ein Vermögen von Fr. 12.350.45 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	Ausgaben	Einnahmen
Mitgliederbeiträge		Fr. 38.310.—
Deckung des Verlustvortrages per 31.12.75		Fr. 11.258.60
Bruttozins auf dem "livret de dépôt" Nr.90459 bei der Banque Populaire Suisse, Genf		Fr. 397.45
Spende des Verbandes Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden		Fr. 3.000.—
Einladungen zur Generalversammlung	Fr. 1.850.50	
Kosten für Experten	Fr. 10.193.15	
Dolmetscher- und Uebersetzungskosten	Fr. 307.10	
Akten	Fr. 937.95	
Büro- und Druckereikosten	Fr. 14.290.90	
Porto, Telefon, Verschiedenes	Fr. 2.419.50	
Total	Fr. 29.999.10	Fr. 52.966.05
Einnahmenüberschuss per 31.12.1976	Fr. 22.966.95	
	Fr. 52.966.05	Fr. 52.966.05

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1976 unter Décharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Die Revisoren:

gez. H. Wiedemann

gez. U. Hegi

Schweizerhalle und Genf, den 2. Mai 1977

N.B. Eine grosse Rechnung betreffend das Geschäftsjahr 1976 ist nach Einreichung der Buchhaltung an die Revisoren eingegangen und somit in diesem Bericht nicht berücksichtigt. Hingegen habe ich davon Rechnung getragen in der Jahresrechnung, Seite 13 und in der Bilanz und Vermögen, Seite 14.

Genf, den 17. Mai 1977

gez. E.—J. Fert, Generalsekretär

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 VPI, 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 Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69 rue de la Boétie, 75008 Paris Grande Bretagne Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., 18 Great Marlborough Street, London W.1 Hollande Algemene Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, La Haye Italie ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, 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 VAP, Rathausstr. 42, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7 rue du Mont-Blanc, 1201 Genève Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1er janvier 1976	1950 1950 1950 1960 1950 1966 1950 1950 1958 1953 1950	41480 3167 3702 6176 55985 2400 875 6284 371 3414 6422 130276	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Neue Rabenstrasse 21, 2 Hamburg 36 Oesterreich Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, 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 Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69 rue de la Boétie, 75008 Paris Grossbritannien Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd., 18 Great Marlborough Street, London W.1 Holland Algemene Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, Den Haag Italien ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, 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 VAP, Rathausstr. 42, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7 rue du Mont-Blanc, 1201 Genève Total der P Wagen, die der UIP angeschlossen sind per 1. Januar 1976

**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. Körfgen

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. Körfgen

E.—J. Fert

1974 Hambourg 6 juin
1975 Lucerne 12 juin
1976 Stockholm 17 juin

J. de Bruyn

E.—J. Fert