

UIP

Union Internationale d'Associations de propriétaires de wagons particuliers

Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

28^e Rapport de gestion

28. Geschäftsbericht

1977

ORGANES DE L'UIP

COMITE DIRECTEUR / DIREKTIONSKOMITEE

M. Lucien Devies, Président
M. Horst Matthies, Vice-Président
M. Platone Ladavac, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire Général
M. Jacques de Bruyn
M. Christian Courau
M. Jeremy M.B. Gotch
M. Helmut Metzger
M. Carl-Erik Nilsson
M. Antonio Nistal
M. Christian Schlegel
M. H.A. Vos

COMITE DE GERANCE / GESCHAEFTSFUEHRENDER AUSSCHUSS

M. Lucien Devies, Président
M. Horst Matthies, Vice-Président
M. Platone Ladavac, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire Général
M. Jacques de Bruyn
M. Christian Schlegel

M. Eugène-Jean Fert, Secrétaire Général Honoraire

1977
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. Horst Matthies
Belgique: M. Jacques de Bruyn
France: M. Lucien Devies
Italie: M. Platone Ladavac

Président du groupe de travail
de l'UIP, M. Christian Schlegel

SECRETARIAT GENERAL / GENERALSEKRETARIAT

M. Walter Suter, via Calprino 21, 6900 Lugano-Paradiso
Téléphone 091 54 16 21 / 54 52 14, Télex 73774 misu ch.

BANQUE / BANK

Banque Populaire Suisse, Paradiso
Compte No. 10.776600/0

Banca Popolare Svizzera, Paradiso
conto no. 10.776600/0

UIP

Union Internationale d'Associations de propriétaires de wagons particuliers

Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

28^e Rapport de gestion

28. Geschäftsbericht

1977

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 1977

I. PREAMBULE

L'évolution de la conjoncture internationale est restée en moyenne assez décevante en Europe. On a observé presque partout une pause dans le mouvement de reprise qui s'était amorcé en 1976 et la situation s'est aggravée dans certaines industries. Avec 1977 s'est ainsi achevée la quatrième année de crise et l'horizon économique reste dominé par son prolongement.

Les chemins de fer ont ressenti cette situation, qui s'est traduite pour les trafics assurés en wagons de particuliers par des mouvements très contrastés d'un secteur à l'autre : une nouvelle étape de baisse pour certains, le maintien ou le redressement pour d'autres.

Pour répondre aux besoins des utilisateurs, des modernisations de parc se sont poursuivies, mais l'alourdissement des prix de construction pèse considérablement sur les coûts d'exploitation. Suivant les secteurs, le nombre de wagons en chômage s'est accru ou a diminué.

Ainsi que le montre le rapport d'activités qui suit, les interventions de l'UIP ont été importantes et ont concerné de nombreuses questions.

La réunion commune UIC/UIP s'est tenue du 11 au 14 octobre 1977 à Interlaken et les travaux se sont déroulés dans un climat de coopération très efficace.

Une délégation de l'UIP a participé aux travaux de la sous-commission mixte UIC des wagons unifiés, lorsqu'ils concernaient des wagons de particuliers, et de son groupe de travail des wagons citernes; une délégation de l'UIP participe aux travaux du groupe de travail des wagons porte-automobiles.

D'autre part, une délégation de l'UIP a assisté à la session d'avril 1977 de la réunion d'experts pour la révision du RID.

II. RAPPORT D'ACTIVITES DE L'UIP

RID / ADR :

Les nouveaux documents RID, y compris l'Appendice XI, ont été terminés en 1977. Ils sont disponibles auprès des Gouvernements des pays intéressés. Une publication ayant trait à la disponibilité a déjà dû se faire dans les différents pays qui nous intéressent. L'Appendice XI paraîtra probablement au printemps 1978.

Au sujet de deux faits importants concernant le RID, l'UIP informe encore comme suit :

1. Mesures transitoires

L'UIP a contribué à l'élaboration des prescriptions transitoires - **question** extrêmement importante pour tous les titulaires et usagers - en trouvant **une solution** très favorable pour tous.

Ci-après, en bref, quelques détails :

"Des wagons-citernes ayant été construits avant la mise en **vigueur des nouveaux** règlements sans y correspondre, mais qui ont été construits **suivant les anciennes** disposi-

Geschäftsbericht für 1977

I. VORWORT

Die Entwicklung der internationalen Konjunktur war auf europäischer Ebene sehr enttäuschend. Man beobachtete beinahe überall einen Stillstand in der im Jahre 1976 begonnenen Aufwärtsbewegung. In einigen Industriezweigen hat sich die Situation verschlimmert. Mit dem Jahr 1977 ging somit das vierte Krisenjahr zu Ende und die wirtschaftliche Entwicklung blieb dadurch in seiner Kontinuität überschattet.

Die Bahnen haben diese Situation in der Art verspürt, dass die in P-Wagen ausgeführten Transporte von Sektor zu Sektor zum Teil sehr unterschiedlich waren: einen neuen Rückgang für den einen, Statusquo oder Wiederbelebung für den andern.

Um den Ansprüchen der Wirtschaft zu entsprechen, wurden die Modernisierungen des Wagenparks fortgesetzt, doch drücken die höheren Konstruktionskosten auf die Wirtschaftlichkeit. Die Anzahl abgestellter Wagen, oder Mehrbedarf, war von Sektor zu Sektor verschieden.

Wie aus dem nachstehenden Bericht ersichtlich, waren die im Jahre 1976 erfolgten Interventionen der UIP umfangreich und haben sich auf zahlreiche Probleme erstreckt.

Die gemeinsame Tagung der Arbeitsgruppe UIC/UIP hat vom 11. bis 14. Oktober 1977 in Interlaken stattgefunden und die Arbeiten haben sich in einem Klima wirksamer Zusammenarbeit abgewickelt.

Eine Delegation der UIP hat an den Arbeiten der "Gemischten Arbeitsgruppe Einheitsgüterwagen", soweit es sich um Privat- und Kesselwagen handelt, teilgenommen. Eine weitere Delegation der UIP ist an den Arbeiten der Arbeitsgruppe Autotransportwagen beteiligt.

Andererseits hat eine UIP-Delegation im April 1977 an den Tagungen des Fachmännischen Ausschusses teilgenommen.

II. BERICHT UEBER DIE ARBEIT DER UIP

✓ RID// ADR :

Die neuen RID-Dokumente sind, inklusiv Anhang XI, 1977 herausgekommen und liegen bereits bei den einzelnen Regierungen vor. Dies dürfte übrigens durch die kompetenten Aemter bereits publiziert sein. Der Anhang XI wird wahrscheinlich im Frühjahr 1978 erscheinen.

Zu zwei wichtigen RID-Geschehnissen hat die UIP noch zu berichten :

1. Uebergangsvorschriften

An dieser für alle Einsteller eminent wichtigen Angelegenheit, d.h. an der Ausarbeitung der ausgezeichneten Lösungen, hat die UIP mitgewirkt.

Es sei hier kurz berichtet :

"Kesselwagen, die vor Inkrafttreten der neuen Vorschriften gebaut wurden, ohne ihnen zu entsprechen, die jedoch nach den bisherigen Bestimmungen des RID kons-

tions du RID, peuvent être réutilisés pendant une période transitoire de 8 ans, à compter de la date de la mise en vigueur de ces règlements. Par contre, des wagons-citernes pour le transport de gaz de la classe 2 peuvent être réutilisés en respectant les contrôles périodiques pendant une durée de 16 ans à compter de la même date.

Ce délai expiré, la réutilisation n'est admissible qu'à condition que l'équipement des récipients corresponde à ces règlements. Les épaisseurs des parois des récipients, à l'exception de celles des récipients pour le transport de produits de la classe 2, (chiffres 7 et 8, doivent satisfaire au moins à une pression de calcul de 4 kg/cm² (pression manométrique) pour l'acier doux et de 2 kg/cm² (pression manométrique) pour l'aluminium et les alliages d'aluminium.

Les révisions périodiques pour les wagons-citernes réutilisés suivant les règlements transitoires sont à effectuer selon les règlements spéciaux relatifs aux différentes classes. Dans la mesure où les anciens règlements n'ont pas prescrit une pression d'épreuve plus élevée, une pression d'épreuve de 2 kg/cm² (pression manométrique) est suffisante pour des récipients en aluminium et en alliages d'aluminium.

Des wagons-citernes correspondant à ces règlements transitoires peuvent être réutilisés pendant une période transitoire de 20 ans, à compter de la date de mise en vigueur de ces règlements, pour le transport des produits dangereux pour lesquels ils sont admis. Cette période transitoire n'est pas valable pour des wagons-citernes pour le transport de produits de la classe 2 et pour des wagons-citernes dont l'épaisseur des parois et l'équipement correspondent aux règlements précisés dans cette annexe.

Les décisions prises en vue des multiples augmentations de la sécurité occasionneront, évidemment, des frais en conséquence."

2. Plaque orange de danger —
✓ Marginal 1800 (6) de l'Appendice VIII :

La décision du Groupe d'experts RID (Berne, du 18 au 21-4-77) contenant des solutions alternatives, pour laquelle le délai d'opposition était échu le 31-10-77, a été attaquée.

Les cinq Gouvernements, à savoir ceux de la République fédérale d'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de l'Espagne et des Pays-Bas, ont formulé, en temps utile, des objections à l'encontre du nouveau libellé du marg. 1800 (6) de l'Appendice VIII du RID.

Par exemple, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne pense, entre autres, que la transformation d'une règle, conçue comme une mesure transitoire, en une règle définitive, sans examen approfondi et sans expérience suffisante, constitue un manquement grave et est indamissible pour des raisons de sécurité.

Les autres Gouvernements pensent d'une façon semblable ou sont du même avis que la RFA.

Aucun Etat ne s'oppose aux autres modifications proposées par la Commission d'Experts du RID.

Par conséquent, en raison des objections formulées valablement par cinq Etats à l'encontre du nouveau libellé du marg. 1800 (6) de l'Appendice VIII, le texte actuel de cette disposition est maintenu.

Cette affaire n'est donc pas encore terminée.

truiert sind, dürfen während einer Uebergangszeit von 8 Jahren, von der Inkraftsetzung dieser Vorschriften an gerechnet, weiterverwendet werden. Kesselwagen für die Beförderung von Gasen der Klasse 2 dürfen jedoch, unter Beachtung der periodischen Prüfungen, für die Dauer von 16 Jahren, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, weiterverwendet werden. (Während der ersten 8 Jahre nach Inkrafttreten der neuen Bestimmungen - 1. Oktober 1978 - bzw. bei Druckgaskesselwagen während der ersten 16 Jahre müssen die Kesselwagen, den periodischen Untersuchungen nach, den neuen Bestimmungen unterzogen werden. Ausserdem müssen die Zubehöerteile - Ausrüstung - den neuen Bestimmungen innerhalb der genannten Frist angepasst werden. Für Druckgaskesselwagen mit Strömungsbegrenzern in der Gasphase bedeutet dies, dass sie bis zu 16 Jahre noch die Strömungsbegrenzer behalten dürfen. Sollen sie über die 16 Jahre hinaus weiterverwendet werden, müssen die Strömungsbegrenzer durch Schnellschlussventile ersetzt werden).

Nach Ablauf dieser Frist ist die Weiterverwendung zulässig, wenn die Ausrüstung der Tanks diesen Vorschriften entspricht. Die Wanddicke der Tanks, mit Ausnahme jener der Tanks für Stoffe der Klasse 2, Ziffern 7 und 8, müssen mindestens einem Berechnungsdruck von 4 kg/cm² - Ueberdruck - bei Baustahl und 2 kg/cm² - Ueberdruck - bei Aluminium und Aluminiumlegierungen genügen.

Die wiederkehrenden Prüfungen an den nach den Uebergangsvorschriften weiterverwendeten Kesselwagen sind nach den entsprechenden Sondervorschriften der einzelnen Klassen durchzuführen.

Soweit nach den bisherigen Vorschriften kein höherer Prüfdruck vorgeschrieben war, genügt bei Tanks aus Aluminium und Aluminiumlegierungen ein Prüfdruck von 2 kg/cm² - Ueberdruck.

Kesselwagen, die diese Uebergangsbestimmungen erfüllen, dürfen während einer Uebergangszeit von 20 Jahren, vom Inkrafttreten dieser Vorschriften an gerechnet, für die Beförderung von gefährlichen Gütern, für die sie zugelassen sind, verwendet werden. Diese Uebergangszeit gilt nicht für Kesselwagen für Stoffe der Klasse 2 und Kesselwagen, die hinsichtlich der Wanddicke und Ausrüstung den Vorschriften dieses Anhangs entsprechen."

Die vielfältigen Erhöhungen der Sicherheit werden auch in entsprechendem Umfange Kosten verursachen."

✓ 2. Orangefarbene Gefahrentafel —
Randnummer 1800 (6) des Anhangs VIII :

Leider ist der Alternativlösungen enthaltende Beschluss des Fachmännischen Ausschusses für das RID (Bern, 18. - 21.4.77), dessen Widerspruchsfrist bis 31.10.77 lief, angegriffen worden.

Die fünf Regierungen, nämlich diejenigen der Bundesrepublik Deutschland, Oesterreichs, Belgiens, Spaniens und der Niederlande, haben gegen den neuen Wortlaut der Randnummer 1800 (6) des Anhangs VIII des RID Widerspruch erhoben.

Z.B. die Regierung der Bundesrepublik Deutschland meint u.a., dass die nicht auf eine hinreichende Prüfung und ausreichende Erfahrung gestützte Umwandlung einer als Uebergangsregelung gedachten Massnahme in einen Endzustand einen schweren Mangel darstellt und aus Gründen der Sicherheit nicht vertretbar ist.

Die anderen Regierungen denken ähnlich oder schliessen sich der BRD an.

Kein Staat widersetzt sich den anderen, vom Fachmännischen Ausschuss für das RID beantragten Aenderungen.

Gestützt auf die dargelegten rechtsgültigen Einwände von fünf Staaten gegen den neuen Wortlauf der Rn. 1800 (6) des Anhangs VIII bleibt demnach der geltende Text dieser Bestimmung weiterhin unverändert in Kraft.

Diese Angelegenheit ist daher noch nicht beendet.

Rénumérotation des wagons-marchandises :

Lors de la réunion du Groupe de travail commun UIC/UIP, en octobre 1974 à Vienne, l'UIP a demandé, pour la première fois, des renseignements sur la rénumérotation envisagée. Ensuite, il a été traité de cette question également au cours des réunions à Florence en 1975, à Lübeck en 1976 et à Interlaken en octobre 1977. A ces occasions, l'UIP n'a pu obtenir que des renseignements généraux, sans précision.

Pour que l'information au sujet de cette affaire soit plus compréhensible, il est préférable de commencer par l'état fin 1977.

Les membres du Groupe de travail UIP ont reçu, fin octobre 1977, le projet de la nouvelle fiche UIC 438-2 qui précise les détails de la rénumérotation. Auparavant, ce document n'a pas été accessible pour l'UIP. Par contre, des détails ont été connus au niveau national et ont donné lieu à des inquiétudes dans la mesure où la situation des wagons de particuliers, et notamment celle des wagons-citernes, n'avait pas été suffisamment prise en considération, en particulier le fait que de légères modifications techniques du wagon ou le changement du produit transporté entraîneraient la modification du numéro du wagon ou des lettres indicatives. Pour cette raison, L'UIP a formulé le souhait, lors de la réunion à Interlaken, en octobre 1977, d'avoir un entretien avec les spécialistes de l'UIC, afin de connaître toutes les possibilités qu'offre la nouvelle codification, et notamment de savoir dans quelle mesure elle peut être adaptée, le cas échéant, aux besoins des titulaires. Cet entretien a eu lieu à Paris, le 16 novembre 1977.

Les experts de l'UIC ont d'abord donné un aperçu de l'évolution historique et des motifs ayant donné lieu à la décision de modifier tous les numéros de wagon. Ensuite, ils ont exposé les termes de la nouvelle fiche 438-2. Ils ont considéré comme un succès le fait d'avoir réussi à codifier toutes les caractéristiques importantes de conception des wagons d'une façon unitaire, en adoptant les nouveaux numéros de wagon et les lettres indicatives, et ce pour toutes les administrations UIC, tant pour les wagons appartenant aux réseaux que pour les wagons-marchandises privés. En ce qui concerne les wagons-citernes, les réseaux de l'OSJD ont souhaité une codification nettement plus détaillée, notamment pour d'autres produits à transporter, tandis que les réseaux de l'ouest ont été d'avis que les numéros ne devaient indiquer que les caractéristiques techniques du wagon et non celles des produits à transporter. Il a été trouvé un compromis pour que, lors de la fixation du numéro et des lettres indicatives, la notion de produit à transporter soit limitée aux familles suivantes : produits alimentaires, gaz liquéfiés, produits pétroliers.

L'UIP a ensuite précisé que

- bien entendu, les wagons-marchandises privés ne peuvent pas être exclus de l'action de rénumérotation prévue entre 1980 et 1984, mais que, ultérieurement, les modifications de cette numérotation, numéro ou lettres, à la suite de modifications techniques effectuées sur le wagon, devront être limitées à des cas exceptionnels. De plus, le changement du produit à transporter ne devra jamais nécessiter la modification du numéro de wagon et des lettres indicatives.
- en tenant compte de la grande spécialisation des wagons-citernes, la codification des caractéristiques techniques et d'un certain nombre de produits à transporter ne pourra jamais être complète, de sorte qu'elle n'aurait pas d'utilité pour le titulaire et pour l'utilisateur, d'autant plus que la plupart des titulaires/utilisateurs peuvent vérifier dans leur propres fichiers, les caractéristiques effectivement importantes pour eux.

Umnummerierung der Güterwagen

Die UIP hat erstmals an der Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP im Oktober 1974 in Wien um Auskunft über die beabsichtigte Umnummerierung gebeten. Diese Frage ist sodann auch an den Sitzungen 1975 in Florenz, 1976 in Lübeck und im Oktober 1977 in Interlaken behandelt worden. Bei allen Sitzungen hat die UIP nur summarische Auskünfte erhalten, ohne dass Einzelheiten mitgeteilt wurden.

Damit die Information über diese Angelegenheit verständlicher wird, ist es von Vorteil, mit dem Stand Ende 1977 zu beginnen.

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe UIP haben Ende Oktober 1977 den Entwurf des neugefassten UIC -Merkblattes 438-2 erhalten, aus dem sich die Einzelheiten der Neuenummerierung ergeben. Vorher war dieses Dokument der UIP nicht zugänglich gemacht worden. Auf nationaler Basis waren jedoch einige Einzelheiten bekannt geworden, die Anlass zu der Befürchtung gaben, dass die Besonderheiten der Privatgüterwagen, speziell der Kesselwagen, nicht ausreichend berücksichtigt waren, insbesondere, dass geringfügige technische Änderungen am Wagen oder Änderungen des Ladegutes bereits zu einer Änderung der Wagen-Nummer und der Kennbuchstaben führen könnten. Die UIP hat deshalb an der Sitzung Interlaken im Oktober 1977 die Bitte geäußert, ein Gespräch mit den UIC-Spezialisten führen zu können, um besser alle Möglichkeiten zu kennen, die die neue Kodierung bietet, und insbesondere zu erfahren, inwieweit sie gegebenenfalls den Bedürfnissen der Einsteller angepasst werden kann. Dieses Gespräch hat nunmehr am 16. November 1977 in Paris stattgefunden.

Die UIC-Experten gaben zunächst einen Ueberblick über die historische Entwicklung und über die Gründe, die zu der Entscheidung, alle Wagen-Nummern zu ändern, geführt hatten. Ferner erläuterten sie den Inhalt des neuen Merkblattes 438-2. Sie bezeichneten es als grossen Triumph, dass es gelungen sei, alle wichtigen baulichen Merkmale bei allen UIC-Verwaltungen, sowohl für bahneigene als auch für private Güterwagen, einheitlich in den neuen Wagen-Nummern und in den Kennbuchstaben zu verschlüsseln. Soweit Kesselwagen betroffen seien, hätten die Eisenbahnen der OSShD eine erheblich weitergehende Aufschlüsselung, insbesondere in bezug auf weitere Ladegüter, gewünscht, während die westlichen Eisenbahnen der Meinung gewesen seien, aus den Nummern brauchten nur die technischen Merkmale des Wagens, und nicht die zu befördernden Ladegüter, hervorzugehen. Man habe dann einen Kompromiss dahin gefunden, dass von den Ladegütern nur Lebensmittel, Flüssiggase und Erdölzeugnisse bei der Festlegung der Wagen-Nummer und der Kennbuchstaben berücksichtigt werden sollten.

Die UIP hat sodann mit ausführlicher Begründung dargelegt, dass

- die Privatgüterwagen selbstverständlich nicht von der Umzeichnungsaktion in den Jahren 1980 - 1984 ausgenommen bleiben könnten, dass anschliessende erneute Änderungen der Wagen-Nummern und der Kennbuchstaben, als Folge technischer Änderungen des Wagens, jedoch auf seltene Ausnahmen beschränkt bleiben müssen. Auch dürfte eine Änderung des Ladegutes niemals zur Änderung der Wagen-Nummern und der Kennbuchstaben führen.
- die Verschlüsselung der technischen Merkmale und einer Anzahl von Ladegütern bei der überaus weitgehenden Spezialisierung der Kesselwagen immer unvollkommen bleiben müsste, so dass sie für den Einsteller und Benutzer keinen Nutzen hätten, zumal die meisten Einsteller/Benutzer alle für sie wirklich wichtigen Merkmale ihren eigenen Dateien entnehmen könnten.

- compte tenu de la spécialisation des wagons-citernes, les modifications à effectuer sur les wagons seront plus fréquemment nécessaires que pour les wagons appartenant aux réseaux.

Ceci aura pour conséquence, suivant le texte actuel du projet de fiche, que même des modifications minimales du wagon nécessiteront la modification du numéro de wagon et de la lettre indicative. Cette multiplication de modifications entraîne des inconvénients considérables entre autres des modifications de numéro de wagon, de tous les fichiers, des données informatiques, des contrats de location, des décomptes de frais et des documents des autorités de surveillance. De plus, le réseau n'en profitera que dans des cas exceptionnels, par exemple s'il veut déduire du numéro de wagon certaines caractéristiques techniques d'un wagon privé.

- le marquage de wagons-marchandises privés avec des lettres indicatives suivant RIV, paragraphe 34, chiffre 2.1.1.2, ne devra pas être obligatoire.

Les représentants de l'UIC sont d'accord pour prévoir l'étude d'un paragraphe supplémentaire à apporter à la fiche 438-2, précisant que le marquage de wagons-marchandises privés n'est que facultatif. Chaque titulaire devrait donc décider s'il veut utiliser le marquage avec des lettres ou non. Les autres points ont donné lieu à une discussion prolongée. L'UIP a évoqué un certain nombre de questions dont sont mentionnées seulement les suivantes :

- Quel est l'intérêt de changer le numéro de wagon si un wagon transportant de l'essence est utilisé une fois ou à plusieurs reprises pour le transport d'un produit liquide inflammable à base de charbon (par exemple benzol)?
- Quelle est l'utilité pour le chemin de fer de pouvoir déduire du numéro de wagon si une citerne est équipée d'un dispositif de réchauffage ou non?
- Comment sont traités les numéros des wagons transportant de la mélasse en automne et des produits liquides inflammables pendant les trois autres saisons? Ces numéros de wagon doivent-ils donc être modifiés deux fois par an?

L'UIP a proposé de limiter les modifications des numéros de wagon à des cas particulièrement urgents. Pour répondre à la demande des experts de l'UIC, l'UIP a cité, sans engagement, les cas suivants :

- Modification du nombre d'essieux ou de bogies
- Création ou suppression de l'aptitude au trafic ferry-boat avec la Grande Bretagne
- Création ou suppression de l'aptitude de wagons au transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression.
- Montage ou démontage d'un amortisseur de chocs
- Modifications essentielles de la charge par essieu
- Montage ou démontage d'un récipient en acier inoxydable

Les experts de l'UIC se sont proposés de s'employer, dans le cadre de l'UIC, à compléter la fiche de manière que le réseau immatriculateur puisse renoncer, après la rénumérotation, à une nouvelle modification des numéros de wagons privés. Il n'a pas été déterminé si les cas permettant cette renonciation seront indiqués dans la fiche ou s'ils sont sujets à des conventions sur une base nationale ou internationale.

- als Folge der weitergehenden Spezialisierung der Kesselwagen Aenderungen an den Wagen ungleich häufiger erforderlich würden als bei bahneigenen Wagen. Dies habe zur Folge, dass nach dem gegenwärtigen Text des Merkblatt-Entwurfes selbst geringfügige Aenderungen des Wagens einen Wechsel der Wagen-Nummer und des Kennbuchstabens nach sich zögen. Diese Häufung von Aenderungen führe zu erheblichen Unzuträglichkeiten, nämlich u.a. zu Aenderungen der Nummern am Wagen sowie in allen Karteien, in allen elektronischen Dateien, in Mietverträgen, Kostenrechnungen und Dokumenten der Ueberwachungsbehörden. Ausserdem habe die Eisenbahn nur in Ausnahmefällen Nutzen davon, wenn sie bestimmte technische Eigenschaften eines Privatgüterwagens bereits aus der Wagen-Nummer ablesen könne.
- die Kennzeichnung der Privatgüterwagen mit Kennbuchstaben, entsprechend RIV, Paragraph 34, Ziffer 2.1.1.2, nicht zwingend vorgeschrieben werden sollte.

Die UIC Experten erklärten sich bereit, sich für einen Zusatz im Merkblatt 438-2 des Inhaltes einzusetzen, dass die Kennzeichnung von Privatgüterwagen mit Buchstaben nur fakultativ ist. Danach sollte jeder Einsteller selbst entscheiden können, ob er die Kennzeichnung mittels Buchstaben verwenden will oder nicht. Die übrigen Punkte führten zu einer längeren Diskussion. Die Vertreter der UIP warfen eine Anzahl von Fragen auf, von denen nur die nachfolgenden drei dargestellt werden:

- Welchen Sinn hat es, die Wagen-Nummer zu ändern, wenn ein Wagen, in dem bislang Benzin befördert worden ist, zum einmaligen oder wiederholten Transport einer brennbaren Flüssigkeit aus dem Steinkohlebereich (z.B. Benzol) eingesetzt wird?
- Welchen Nutzen hat es für die Eisenbahn, wenn sie aus der Wagen-Nummer erkennen kann, ob ein Kesselwagen eine Heizeinrichtung hat oder nicht?
- Was geschieht mit den Wagen-Nummern derjenigen Wagen, die im Herbst zum Transport von Melasse und während der drei anderen Jahreszeiten zum Transport von brennbaren Flüssigkeiten eingesetzt werden? Müssen bei diesen Wagen die Nummern etwa jedes Jahr zweimal geändert werden?

Die Vertreter der UIP haben vorgeschlagen, die Aenderungen der Wagen-Nummer auf besonders gravierende Fälle zu beschränken. Auf die Frage der Experten der UIC, an welche Fälle gedacht sei, hat die UIP unverbindlich folgende Fälle genannt, die einen Teil der für Kesselwagen vorgesehenen Verschlüsselungsdaten darstellen:

- Aenderung der Anzahl der Radsätze oder Drehgestelle
- Schaffung oder Aufhebung der Eignung für den Fährbootverkehr mit Grossbritannien
- Schaffung oder Beseitigung der Eignung von Wagen zum Transport verdichteter, verflüssigter oder unter Druck gelöster Gase
- Einbau oder Abbau einer Stossdämpfereinrichtung
- Wesentliche Veränderungen der Achsfahrmasse
- Einbau oder Abbau eines Behälters aus rostfreiem Stahl

Die Experten der UIC erklärten sich bereit, innerhalb der UIC eine Ergänzung des Merkblattes in dem Sinne anzustreben, dass die einstellende Eisenbahn nach der Umnummerierung auf eine erneute Aenderung der Wagen-Nummern von Privatgüterwagen verzichten darf. Ob die Fälle, in denen dieser Verzicht zulässig ist, im Merkblatt aufgeführt werden oder ob sie einer Vereinbarung auf nationaler oder internationaler Basis vorbehalten bleiben, ist zunächst noch offen geblieben.

Au cas où les experts de l'UIC ne pourraient pas obtenir ce complément, ils ont proposé d'organiser un nouvel entretien avec les représentants de l'UIP, dans le but de trouver un compromis.

Les experts de l'UIP pensent que, sur la base exposée ci-dessus, un règlement respectant les intérêts justifiés des titulaires de wagons privés devrait être possible. D'une part, les titulaires étant d'avis que la modification fréquente des numéros de wagon comporte des avantages pour eux peuvent profiter de cette possibilité. D'autre part, les titulaires étant d'un avis différent sont protégés des mesures qui leur paraissent inutiles.

La question de savoir si la base pour la détermination des nouveaux numéros est suffisante devrait être hors de l'influence de l'UIP, de façon à ce qu'il soit inutile de réfléchir sur une autre méthode pour la détermination des numéros de wagon, d'autant plus que cette méthode est déjà approuvée par les organes supérieurs de l'UIC.

L'affaire n'est donc pas encore close.

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 :

Dans les études internes de l'UIC, il n'y a pas encore d'avancement, cette matière étant très complexe.

En outre, l'UIP attend encore une décision de l'UIC quant à la participation au travail par l'UIP.

Sollten die UIC-Experten diese Ergänzung nicht durchsetzen können, hat man schon jetzt die Bereitschaft der UIC zu einem weiteren Gespräch mit Vertretern der UIP erklärt, in dem dann ein anderer Kompromiss gefunden werden soll.

Die UIP-Experten sind der Auffassung, dass auf der vorstehend genannten Basis eine Regelung erreichbar ist, die den berechtigten Interessen der Einsteller von Privatgüterwagen genügen müsste. Einerseits können diejenigen Einsteller, die der Meinung sind, dass die häufige Aenderung der Wagen-Nummer oder die Kennzeichnung der Wagen mit Buchstaben für sie Vorteile hat, von diesen Möglichkeiten ungehindert Gebrauch machen. Diejenigen Einsteller, die anderer Ansicht sind, werden dagegen vor ihnen überflüssig erscheinenden Massnahmen geschützt.

Die Frage, ob die Basis für die Ermittlung der neuen Nummern optimal ist oder nicht, dürfte ausserhalb des Einflussbereiches der UIP liegen, so dass es keinen Zweck hat, darüber nachzudenken, ob man auch eine andere Methode für die Festlegung der Wagen-Nummer hätte finden können, zumal diese Methode bereits von den oberen Organen der UIC genehmigt ist.

Die Angelegenheit ist somit noch nicht abgeschlossen.

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 UIC-internen Studien sind noch nicht weiter gediehen, da diese Materie sehr komplex ist.

Auch steht noch eine Entscheidung über eine eventuelle Beteiligung der UIP an den betreffenden Arbeiten aus.

1. Révision des wagons "P" sur un réseau autre que l'immatriculateur :

Les principes de révision de wagons "P" par un réseau autre que l'immatriculateur ont été définis en réunion UIC/UIP d'octobre 1976. Ils sont applicables depuis le 1er janvier 1977 pour une période d'essai de 2 ans.

L'enquête effectuée au sein des réseaux membres de la réunion commune a donné lieu aux observations suivantes :

- Les révisions de l'espèce ont un caractère exceptionnel et sont motivées essentiellement par l'éloignement du réseau immatriculateur du lieu d'utilisation des wagons ou par des considérations commerciales. Un seul cas de refus a été enregistré, le titulaire étant tenu par contrat de faire effectuer ses révisions dans les ateliers situés sur le territoire national du réseau immatriculateur.

A noter que les réseaux immatriculateurs n'obtiennent pas toujours aisément les renseignements relatifs à l'exécution des révisions.

- D'une façon générale, les réseaux estiment que cette formule de révision posera des problèmes délicats tant que les prescriptions d'entretien et les méthodes de travail ne seront pas uniformisées sur le plan international ou que la nature et la qualité de matériaux entrant dans la composition des wagons ne seront pas connues des ateliers chargés de les réviser.

En conclusion, il n'est pas envisageable, pour le moment, de généraliser la possibilité de faire réviser les wagons "P" par un réseau autre que l'immatriculateur.

L'expérience en cours sera donc poursuivie, étant entendu que l'UIC et l'UIP en suivront de très près le déroulement. Les observations recueillies seront centralisées par le réseau président en vue de la prochaine réunion où il sera décidé de la suite éventuelle à donner à cette expérience.

Travaux du Groupe d'étude UIC/UIP créé par la Sous-Commission mixte UIC des wagons unifiés pour l'étude des wagons-citernes :

Le 5ème projet de la fiche UIC no 573-1, approuvé en réunion de la Sous-Commission mixte des wagons unifiés, a été présenté à l'approbation de la Réunion Commune UIC "Mouvement" et "Matériel et Traction", lors de sa session de juin 1977.

La Réunion Commune UIC "Mouvement" et "Matériel et Traction" a

- approuvé la fiche nouvelle no 573, à caractère d'obligation et de recommandation, "Conditions techniques pour la construction de wagons-citernes", sous réserve que les dispositions relatives au panneau d'identification du danger soient adaptées aux dernières dispositions du RID et que la demande de dérogation de la DR relative à l'empattement minimum du wagon à 2 essieux soit examiné, avec délégation de pouvoirs, par la Sous-Commission;
- décidé que la fiche entrera en vigueur le 1-1-1978;
- remercié la Sous-Commission et son Groupe d'étude du travail accompli.

Revision eines "P"-Wagens bei einer anderen als der einstellenden Eisenbahn :

Die Grundsätze für die Revision eines "P"-Wagens bei einer anderen als der einstellenden Bahn wurden in der Sitzung UIC/UIP vom Oktober 1976 festgelegt. Sie traten ab 1. Januar 1977 für eine Versuchsperiode von 2 Jahren in Kraft.

Die bei den Mitgliedsbahnen der Gemeinsamen Gruppe durchgeführte Umfrage gibt zu folgenden Bemerkungen Anlass:

- Die Revisionen bei einer anderen als der einstellenden Eisenbahn bilden eine Ausnahme und sind insbesondere auf die Entfernung der einstellenden Eisenbahn vom Einsatzort des Wagens oder auf kommerzielle Gründe zurückzuführen. Nur in einem einzigen Fall erfolgte eine Ablehnung, da der Einsteller vertraglich gehalten war, seine Revisionen in Werkstätten im Bereich der einstellenden Eisenbahn vornehmen zu lassen.

Es sei darauf hingewiesen, dass die einstellenden Eisenbahnen nicht immer leicht Informationen über die Durchführung der Revisionen erhalten.

- Ganz allgemein vertreten die Bahnen die Meinung, dass diese Revisionsformel heikle Probleme aufwirft, solange die Vorschriften für die Unterhaltung und die Arbeitsmethoden nicht international vereinheitlicht bzw. die Art und Qualität der Werkstoffe der Wagen in den mit der Revision beauftragten Werkstätten nicht bekannt sind.

Zurzeit kann also die Möglichkeit einer Revision der Privatgüterwagen bei einer anderen als der einstellenden Bahn nicht verallgemeinert werden.

Es müssen weiterhin Erfahrungen gesammelt werden. UIC und UIP verfolgen genau die weitere Entwicklung. Alle Bemerkungen werden bei der vorsitzenden Bahn gesammelt, im Hinblick auf die nächste Sitzung, in der ein Beschluss über die ev. Weiterführung dieser Erfahrung gefasst wird.

Arbeiten der vom gemischten Unterausschuss "Einheitsgüterwagen" der UIC für die Untersuchung der Kesselwagen gebildeten Studiengruppe UIC/UIP :

In der Sitzung des gemischten Unterausschusses "Einheitsgüterwagen" wurde der 5. Entwurf des Merkblatts Nr. 573-1 angenommen und dem Gemeinsamen UIC-Ausschuss "Betrieb" und "Fahrzeuge und Zugförderung" in der Sitzung im Juni 1977 zur Annahme vorgelegt.

Der Gemeinsame UIC-Ausschuss "Betrieb" und "Fahrzeuge und Zugförderung"

- genehmigte das neue Merkblatt Nr 573 verbindlichen und empfehlenden Charakters "Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen" mit der Massgabe, dass die Bestimmungen über die Gefahrentafel den neuesten RID-Bestimmungen angepasst werden und dass der Antrag der DR auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung bezüglich des Mindest-Achsabstandes des zweiachsigen Wagens vom Unterausschuss noch mit Beschlussvollmacht geprüft wird;
- entschied, dass das Merkblatt zum 1.1.1978 in Kraft tritt;
- dankte dem Unterausschuss und seiner Studiengruppe für die geleistete Arbeit.

Il reste encore au Groupe de travail UIC/UIP d'incorporer dans ladite fiche les dispositions du nouveau RID et de compléter un certain nombre de points restés en suspens.

Une demande écrite sera donc adressée au Président de la Sous-Commission mixte des wagons unifiés, afin que celui-ci obtienne de l'UIC l'autorisation de faire reprendre immédiatement les travaux complémentaires par le Groupe d'étude UIC/UIP.

Les observations présentées en séance par l'UIP seront examinées à cette occasion.

Des informations sur le développement de cette fiche seront donnés ultérieurement.

Wagons porte-autos

Après une réunion d'un groupe de travail spécial UIC pour l'unification des wagons porte-autos, l'UIP a été invitée à participer à ce travail. Elle a été ainsi représentée aux réunions de Paris du 15 novembre 1977 et de Florence les 15 et 16 février 1978. L'UIP a été également représentée à la réunion de la sous-commission mixte (UIC) des wagons unifiés du 21 mars.

Il s'agit de l'harmonisation et de l'unification concernant la construction neuve de wagons porte-autos par une fiche 573-3.

Deux wagons ont été retenus : un wagon à 3 essieux composé de deux éléments et un wagon à 4 essieux composé de deux éléments.

La longueur maximum de 27 m a été admise pour les deux types de wagons, sous réserve d'un lestage pour le wagon à 3 essieux.

Für die UIC/UIP-Arbeitsgruppe besteht letztlich noch die Aufgabe, die Bestimmungen des neuen RID in das Merkblatt einzuarbeiten. Auch bleiben noch verschiedene Punkte unbearbeitet, die im Merkblatt als "noch offen" bezeichnet sind.

Es wird demzufolge an den Vorsitzenden des gemischten Unterausschusses "Einheitsgüterwagen" schriftlich der Antrag gestellt, bei der UIC die Fortsetzung der Arbeiten der Studiengruppe zu beantragen, damit die verbleibenden Arbeiten sofort von der Studiengruppe UIC/UIP wieder aufgenommen werden können.

Die von der UIP in der Sitzung vorgebrachten Bemerkungen werden in der Sitzung der Studiengruppe behandelt.

Ueber das Ergebnis wird zu gegebener Zeit weiter berichtet.

Doppelstockwagen

Nach zwei Sitzungen der speziellen Arbeitsgruppe UIC für Vereinheitlichung der Doppelstockwagen wurde die UIP zur Mitarbeit eingeladen. Die UIP war somit an den Sitzungen in Paris vom 15. November 1977 und in Florenz am 15. und 16. Februar 1978 vertreten.

Es geht dabei um die Harmonisierung im Neubau von Autotransportwagen, UIC Merkblatt 573-3.

Es wurden die Projekte von 2 Wagentypen genehmigt :

- Dreiachser, 2-gliedrig
- Vierachser aus zwei kurzgekoppelten 2-achsigen Elementen.

Die Totallänge wurde für beiden Wagentypen auf höchstens 27 m festgelegt, mit der Auflage des Gewichtsausgleichs (Truck) für den Dreiachser.

Travaux actuellement en cours à l'UIC concernant la rigidité torsionnelle des wagons à 2 essieux:

Le représentant du Secrétariat Général de l'UIC a indiqué que les travaux de l'UIC sur la rigidité torsionnelle des wagons à deux essieux concernent l'ensemble de ces wagons et pas spécialement les wagons-citernes.

Ces travaux ont été menés dans une double optique: celle des mesures propres à assurer la circulation normale des wagons sur les voies présentant des gauches et celle de l'application de l'attelage automatique.

Le rapport no 6 du Comité d'Experts ORE B 55 (avril 1975) contient une méthode de calcul (pour les wagons à construire) et de mesure (pour les wagons construits) des valeurs caractéristiques déterminantes pour les wagons. La méthode permet notamment de déterminer la rigidité torsionnelle totale d'un véhicule ainsi que la rigidité torsionnelle maximale admissible de la caisse en fonction de l'empattement, de la charge moyenne de roue et du comportement vertical de la suspension.

Les réseaux possèdent le rapport en question et sont à même de renseigner les constructeurs de wagons.

Les travaux du Comité d'Experts ORE B 55, entre autres, ont été utilisés pour fixer les conditions à respecter par les wagons aptes à recevoir l'attelage automatique en vue d'assurer leur sécurité de circulation. Ces conditions font l'objet de la 2e édition de la fiche UIC no 530-2, qui a été approuvée en juin dernier par les Commissions de l'UIC compétentes et dont les dispositions, obligatoires, sont applicables aux wagons à 2 essieux à construire à partir du 1-1-78. La fiche contient, en annexe, un jeu de 240 diagrammes permettant de déterminer l'effort longitudinal qu'un wagon peut supporter sans risque de déraillement, en fonction de

- la longueur du wagon
- l'empattement
- la charge par roue du wagon à l'état vide
- la rigidité torsionnelle de la caisse du wagon
- la raideur de chacun des ressorts avec ses suspensions.

Pour le moment, seuls les wagons à 2 essieux munis d'une suspension à caractéristique linéaire sont saisis par les diagrammes. Ultérieurement - dans un an vraisemblablement - la fiche sera complétée par des diagrammes relatifs aux wagons à 2 essieux munis d'une suspension à caractéristique progressive et par des diagrammes relatifs aux wagons à bogies.

La fiche permet donc de calculer les caractéristiques à prévoir pour un wagon à construire - l'effort longitudinal de référence étant, dans ce cas, de 600 K Newton - et de vérifier l'aptitude d'un wagon déjà construit à circuler en sécurité avec l'attelage automatique, l'effort de référence étant alors de 500 K Newton.

L'UIC a émis le vœu qu'en ce qui concerne les wagons à essieux existants, les réseaux n'imposent pas, pour les wagons de particuliers, des contraintes plus sévères qu'ils seraient susceptibles d'imposer à leur propres wagons.

L'UIC a pris acte de ce vœu.

Gegenwärtig bei der UIC laufende letzte Arbeiten über die Verwindungssteifigkeit der 2-achsigen Wagen:

Der Vertreter des Generalsekretariats der UIC wies darauf hin, dass die Arbeiten der UIC über die Verwindungssteifigkeit der 2-achsigen Güterwagen die Gesamtheit dieser Güterwagen, und nicht nur die Kesselwagen, betreffen.

Diese Arbeiten wurden aus zweierlei Sicht durchgeführt: einerseits hinsichtlich der eigentlichen Messungen zur Gewährleistung der normalen Laufsicherheit der Güterwagen auf Strecken mit Gleisverwindungen und andererseits hinsichtlich der Einführung der automatischen Kupplung.

Der Bericht Nr. 6 des ORE-Sachverständigenausschusses B 55 (April 1975) enthält eine Berechnungsmethode (für Neubaugüterwagen) und eine Messmethode (für bereits gebaute Güterwagen) zur Bestimmung der ausschlaggebenden Grundwerte für die Güterwagen. Die Methode ermöglicht insbesondere die Ermittlung der Gesamtverwindungssteifigkeit eines Fahrzeuges sowie der höchstzulässigen Verwindungssteifigkeit des Wagenkastens in Abhängigkeit vom Achsstand, von der durchschnittlichen Radlast und vom vertikalen Verhalten der Federung.

Die Bahnen besitzen den fraglichen Bericht und sind in der Lage, die Wagenhersteller zu informieren.

Die Arbeiten des ORE-Sachverständigenausschusses B 55 wurden unter anderem dazu benutzt, um die von den zur Aufnahme der automatischen Kupplung geeigneten Güterwagen zur Gewährleistung ihrer Laufsicherheit einzuhaltenden Bedingungen festzulegen. Diese Bedingungen wurden in die 2. Ausgabe des UIC-Merkblattes Nr 530-2 eingearbeitet, das im letzten Juni von den zuständigen UIC-Ausschüssen gebilligt wurde und dessen verbindliche Vorschriften für die ab 1.1.78 neu zu bauenden 2-achsigen Güterwagen gültig sind. Das Merkblatt enthält in der Anlage einen Satz von 240 Diagrammen, aus denen die Längskraft ermittelt werden kann, die ein Güterwagen ohne Entgleisungsgefahr ertragen kann, und zwar abhängig von

- der Länge des Güterwagens
- dem Achsabstand
- der Radlast des Wagens im Leerzustand
- der Verwindungssteifigkeit des Wagenkastens
- der Härte der einzelnen Federn mit ihren Gehängen.

Für den Augenblick werden von den Diagrammen lediglich die Güterwagen mit linearer Federkennlinie erfasst. Später - vermutlich in einem Jahr - wird das Merkblatt mit Diagrammen für 2-achsige Güterwagen mit progressiver Federkennlinie und mit Diagrammen für Drehstellgüterwagen ergänzt werden.

Das Merkblatt ermöglicht es daher, die für einen neu zu bauenden Güterwagen vorzusehenden Kennwerte zu berechnen - wobei die Ausgangslängskraft in diesem Fall 600 kN beträgt - und die Laufsicherheit eines bereits gebauten Güterwagens bei Ausrüstung mit automatischer Kupplung nachzuprüfen, wobei die Ausgangslängskraft dann mit 500 kN angesetzt wird.

Die UIP äusserte noch den Wunsch, dass die Bahnen hinsichtlich bestehender Achswagen für Privatgüterwagen keine strengeren Auflagen fordern als für bahneigene Wagen.

Die UIC nahm diesen Wunsch zur Kenntnis.

Anomalies dans l'application de certains articles de l'Aide-mémoire, relatifs à l'information et à l'indemnisation du titulaire en cas d'avarie ou de perte d'un wagon "P" :

L'UIP a critiqué l'inobservation, de plus en plus fréquente, par certains réseaux de chemins de fer, des prescriptions relatives à la constatation des avaries survenant aux wagons "P" en cours de transport. Ces prescriptions font l'objet des textes suivants :

- article 10 du RIP (articles 43 et 44 de l'Aide mémoire)
- article 11, paragraphe 1 du RIP et chiffre 35 de l'Annexe à la fiche UIC no 433 (article 45 de l'Aide-mémoire)
- chiffre 46 de l'Annexe à la fiche UIC no 433 (article 56 de l'Aide-mémoire)

Des enquêtes faites par le réseau président sur des exemples précis fournis par l'UIP ont effectivement fait apparaître que certains réseaux n'avaient pas ou avaient mal appliqué les règles considérées et que des immobilisations prolongées de matériel en étaient résultées.

De plus, le règlement par certains réseaux des indemnités prévues par les chiffres 53, 54 et 58 de l'Annexe à la fiche UIC no 433 (articles 64, 65 et 69 de l'Aide-mémoire) est parfois effectué avec un retard considérable, sans que ces indemnités soient majorées de l'intérêt visé au chiffre 59 de l'Annexe à la fiche UIC no 433 (article 70 de l'Aide-mémoire).

L'UIC a bien conscience qu'en régime international, où les échanges d'informations ne sont pas aussi efficaces qu'en régime intérieur, l'inobservation de ces prescriptions entraîne des conséquences très dommageables, tant pour les titulaires que pour les chemins de fer, et qu'il appartient à ceux-ci de prendre toutes mesures pour faire respecter la réglementation applicable en la matière.

La réunion commune UIC/UIP a proposé, en conséquence, que l'UIC rappelle à tous les réseaux

1. pour les informations à diffuser, en cas d'avarie d'un wagon "P", la nécessité de faire appliquer strictement, par les gares et les services intéressés, les prescriptions du RIP, articles 10 et 11 (paragraphe 1 et 4) et celles de l'Annexe à la fiche UIC 433, chiffres 35, 40 (ce dernier reproduisant l'article 11, paragraphe 4 du RIP) et 46, afin de provoquer rapidement les instructions du titulaire ou de l'expéditeur sur les suites à donner à la réforme du wagon;
2. pour l'indemnisation du titulaire, l'obligation d'en effectuer le règlement aussitôt que possible lorsque la preuve de la responsabilité du chemin de fer est établie et d'appliquer le chiffre 59 de l'Annexe à la fiche UIC no 433 en cas de retard dans ce règlement.

Unregelmässigkeiten bei der Anwendung bestimmter Artikel des Merkbuches über die Benachrichtigung und die Entschädigung des Einstellers bei Beschädigung oder Verlust eines "P"-Wagens :

Die UIP beanstandete die immer häufigere Nichteinhaltung der Bestimmungen über die Feststellung von Beschädigungen an Privatgüterwagen während des Transportes seitens einiger Eisenbahnen. Diese Bestimmungen sind in folgenden Dokumenten enthalten:

- RIP, Artikel 10 (Merkbuch, Artikel 43 und 44)
- RIP, Artikel 11, Paragraph 1, und UIC Merkblatt Nr 433, Anlage, Ziffer 35 (Merkbuch, Artikel 45)
- RIP, Artikel 11, Paragraph 4, und UIC-Merkblatt Nr 433, Anlage, Ziffer 40 (Merkbuch, Artikel 50)
- UIC-Merkblatt Nr 433 Anlage, Ziffer 46 (Merkbuch, Artikel 56)

Aus den Umfragen, die die vorsitzende Bahn anhand der von der UIP gelieferten Beispiele durchführte, ergab sich tatsächlich, dass einige Eisenbahnen die betreffenden Bestimmungen nicht oder unzulänglich anwenden, woraus sich verlängerte Stillstände der Fahrzeuge ergeben.

Des weiteren werden die im UIC-Merkblatt Nr 433, Anlage, Ziffer 53, 54 und 58 (Merkbuch, Artikel 64, 65 und 69) vorgesehenen Entschädigung von einigen Bahnen mit beachtlicher Verspätung gezahlt, ohne sie um die im UIC-Merkblatt Nr 433, Anlage, Ziffer 59 (Merkbuch, Artikel 70) vorgesehenen Verzugszinsen zu erhöhen.

Die UIC ist sich bewusst, dass im internationalen Verkehr, wo der Austausch von Informationen weniger effizient ist als im Binnenverkehr, die Nichteinhaltung dieser Bestimmungen sehr negative Auswirkungen für den Einsteller und die Eisenbahnen hat und dass letztere alle Massnahmen ergreifen müssen, um die auf diesem Gebiet vorgesehene Regelung einzuhalten.

Die Gemeinsame Gruppe UIC/UIP schlug demzufolge vor, dass die UIC alle Bahnen nochmals darauf hinweist, dass

1. die Bahnhöfe und die zuständigen Dienststellen hinsichtlich der Benachrichtigungen bei Beschädigung eines Privatgüterwagens unbedingt die Bestimmungen des RIP, Artikel 10 und 11 (Paragraphen 1 und 4) und die des UIC-Merkblattes, Anlage, Ziffern 35 und 40 (wie RIP, Artikel 11 Paragraph 4) und 46, einhalten müssen, damit der Einsteller oder der Verfrachter unverzüglich Anweisungen über die im Anschluss an die Aussetzung des Wagens vorzunehmenden Massnahmen erteilen kann;
2. dem Einsteller die Entschädigung gezahlt wird, sobald der Nachweis der Haftung der Eisenbahn erbracht ist, und im Falle einer Verzögerung dieser Zahlung die Bestimmung des UIC-Merkblattes Nr 433, Anlage, Ziffer 59, anzuwenden ist.

Interprétation à donner aux dispositions du dernier alinéa du point II de la fiche UIC no 433 (article 9 de l'Aide-mémoire) :

Le dernier tiret du point II de la fiche UIC no 433 (point f de l'article 9 de l'Aide-mémoire) se rapporte aux "wagons à 2 essieux interchangeables ou à bogies avec essieux interchangeables pour le trafic avec les réseaux dont l'écartement de voies est différent."

Des difficultés sont nées d'une interprétation selon laquelle cette disposition s'appliquerait à des wagons de type courant ayant pour seule caractéristique particulière d'être aptes au trafic entre réseaux dont l'écartement des voies est différent, mais qui pourraient aussi être utilisés entre des réseaux à écartement normal. Or, une telle utilisation irait manifestement à l'encontre de l'esprit de la réglementation, puisque ces wagons échapperaient alors, pour une telle utilisation, à l'obligation d'être soumis aux accords particuliers prévus au dernier alinéa du point II.

L'UIC et l'UIP reconnaissent que le maintien d'une disposition relative aux wagons à essieux ou à bogies interchangeables dans le point II de la fiche UIC no 433 pourrait laisser subsister une certaine équivoque quant aux conditions d'utilisation de tels wagons.

Aussi semble-t-il préférable à la réunion commune de supprimer le dernier tiret du point II de la fiche UIC no 433 (f de l'article 9 de l'Aide-mémoire), étant entendu que tous les wagons de particuliers peuvent être présentés à l'immatriculation pour le trafic entre réseaux dont l'écartement des voies est différent. De ce fait, l'immatriculation des wagons de type courant, qui auraient pour seule caractéristique d'être aptes au trafic entre réseaux dont l'écartement des voies est différent, relèverait systématiquement de la procédure des accords particuliers indiquée au dernier alinéa du point II de la fiche UIC no 433 (f de l'article 9 de l'Aide-mémoire).

L'UIP a, toutefois, fait observer que la mise en oeuvre de cette modification aura pour effet de pénaliser les titulaires des wagons immatriculés ou sur le point d'être immatriculés sur la base du texte dont on envisage la suppression, étant donné que, jusqu'à ce jour, la relative imprécision de cette disposition laissait penser que ces wagons pouvaient être utilisés sans restriction en trafic international, même entre réseaux à écartement de voies identique.

L'UIC a conscience de la difficulté créée par cette situation et suggère que, pour régulariser la situation de tels wagons, qui sont utilisés autrement qu'entre réseaux à écartement de voies différent, leurs titulaires adressent aux réseaux immatriculateurs une demande tendant à l'établissement d'accords particuliers entre ces réseaux et ceux avec lesquels un échange de trafic serait prévu au moyen de ces wagons. Les titulaires devraient présenter leurs demandes aux réseaux immatriculateurs avant le 1er mai 1978.

L'UIP a marqué son accord sur cette procédure.

Sur un autre plan, en ce qui concerne les wagons "P" immatriculés selon la procédure des accords particuliers prévue au dernier alinéa du point II de la fiche UIC no 433, il apparaît nécessaire d'étudier de quelle manière les conditions d'utilisation entre réseaux signataires desdits accords pourraient être matérialisées sur la caisse des wagons. Un Groupe d'étude sera créé à cet effet, à la diligence du réseau président, qui comprendra des représentants de l'UIC et de l'UIP et dont les travaux débiteront dans le courant du 1er trimestre 1978.

Auslegung der Bestimmungen des Merkblattes Nr 433, Punkt II, letzter Absatz (Merkbuch, Artikel 9) :

Im Merkblatt Nr. 433 bezieht sich der letzte Gedankenstrich des Punktes II (Merkbuch, Artikel 9, Punkt f) auf "zweiachsige oder Drehgestellgüterwagen mit Austauschradsätzen für den Verkehr mit Bahnen mit anderer Spurweite".

Es ergeben sich Schwierigkeiten aus einer Auslegung des Textes, wonach diese Bestimmung für Wagen der Regelbauart gilt, deren einziges besonderes Merkmal darin besteht, für den Verkehr mit Bahnen unterschiedlicher Spurweite, aber gegebenenfalls auch für den Verkehr mit Bahnen mit Regelspur eingesetzt werden zu können. Ein derartiger Einsatz würde aber dem Sinn dieser Regelung widersprechen, denn dadurch würden diese Wagen für einen solchen Einsatz nämlich nicht den Sondervereinbarungen nach Punkt II, letzter Absatz unterliegen.

UIC und UIP sind sich einig darüber, dass die Beibehaltung einer Bestimmung über Wagen mit Austauschradsätzen oder Austauschdrehgestellen im UIC-Merkblatt Nr 433, Punkt II, hinsichtlich der Einsatzbedingungen dieser Wagen zu Missverständnissen Anlass geben könnte.

Es scheint der Gemeinsamen Gruppe daher günstiger, im UIC-Merkblatt Nr. 433, Punkt II, den letzten Gedankenstrich (Merkbuch, Artikel 9, Punkt f) zu streichen, wobei es sich versteht, dass alle Privatgüterwagen zur Einstellung für den Verkehr mit Bahnen unterschiedlicher Spurweite in Betracht gezogen werden können. Auf diese Weise würde die Einstellung von Güterwagen der Regelbauart, deren einziges Merkmal darin besteht, für den Verkehr mit Bahnen unterschiedlicher Spurweite eingesetzt werden zu können, systematisch über das Verfahren der Sondervereinbarungen nach UIC-Merkblatt Nr 433, Punkt II, letzter Absatz (Merkbuch, Artikel 9), geregelt werden.

Die UIP gab zu bedenken, dass eine derartige Änderung diejenigen Einsteller benachteiligen würde, die Wagen auf der Grundlage des für die Streichung vorgeschlagenen Textes eingestellt haben bzw. gerade einstellen, da bisher die ungenügende Präzisierung dieser Bestimmung zu der Annahme führte, dass diese Wagen ohne Einschränkung im internationalen Verkehr eingesetzt werden könnten, selbst im Verkehr zwischen Bahnen mit gleicher Spurweite.

Die UIC ist sich der schwierigen Lage bewusst. Sie schlug vor, dass zur Klarstellung der Situation für Wagen, die in anderen Verkehren als zwischen Bahnen unterschiedlicher Spurweite eingesetzt sind, die Einsteller dieser Wagen an die einstellenden Bahnen die Bitte richten, zwischen diesen Bahnen und den anderen am Verkehr mit diesen Wagen beteiligten Bahnen Sondervereinbarungen abzuschliessen. Die Einsteller sollten den einstellenden Bahnen ihre Anträge bis zum 1. Mai 1978 vorlegen.

Die UIP erklärte sich mit diesem Vorgehen einverstanden.

Hinsichtlich der Privatgüterwagen, die über Sondervereinbarungen nach UIC-Merkblatt Nr. 433, Punkt II, letzter Absatz, eingestellt sind, sollte untersucht werden, wie die Benutzungsbedingungen zwischen den vertragsschliessenden Bahnen am Wagenkasten angeschrieben werden könnten. Die vorsitzende Bahn übernimmt es, zu diesem Zweck eine Studiengruppe zu bilden, die sich aus Vertretern der UIC und der UIP zusammensetzt und im Laufe der ersten 3 Monate des Jahres 1978 ihre Arbeiten beginnen wird.

En conclusion, la réunion commune a proposé de supprimer le dernier tiret du point II de la fiche UIC no 433 (f de l'article 9 de l'Aide-mémoire). La mesure entrera en vigueur le 1er janvier 1979, sous réserve d'approbation par les instances supérieures de l'UIC.

Parallèlement à cette procédure, l'UIP prendra les dispositions utiles pour que les titulaires de wagons immatriculés sur la base des dispositions du dernier tiret du point II de la fiche UIC no 433 (f de l'article 9 de l'Aide-mémoire) se rapprochent des réseaux immatriculateurs avant le 1er mai 1978, en vue de régulariser la situation de ces wagons dans les conditions prévues au dernier alinéa du point II de la fiche UIC no 433 (f de l'article 9 de l'Aide-mémoire).

Relèvement du plafond de 80'000.-- francs UIC du chiffre 58 de l'Annexe à la fiche UIC no 433 (article 69 de l'Aide-mémoire), lorsque le wagon est perdu ou déclaré irréparable :

L'UIP a demandé de supprimer le plafond de l'indemnité prévue au chiffre 68 de l'Annexe à la fiche UIC no 433 (article 69 de l'Aide-mémoire), ou de relever sensiblement ce plafond, pour tenir compte de l'augmentation des prix de construction liée notamment

- à l'érosion monétaire constatée dans la plupart des Etats depuis le 1er janvier 1972, date du dernier relèvement du plafond.
- à la sophistication de plus en plus poussée des wagons destinés à répondre à de nouveaux besoins de l'industrie.
- aux prescriptions du RID en matière de normes de sécurité pour le transport des matières dangereuses.

En ce qui la concerne, l'UIC

- a effectivement constaté un relèvement important des prix de construction des wagons justifiant un relèvement du plafond de l'indemnité prévue au chiffre 58 de l'Annexe à la fiche UIC no 433;
- a fait observer, par ailleurs, que la durée moyenne de vie des wagons "P" a tendance à diminuer et que le taux de dépréciation (fixé actuellement à 3 o/o par an au chiffre 58) devrait être également révisé en hausse;
- estime enfin que, compte tenu des nouvelles dispositions retenues pour les bogies déclarés irréparables, il conviendrait de fixer un plafond d'indemnisation pour un bogie au même titre que pour un wagon.

Ces trois aspects ne devraient pas être dissociés.

Les modifications suivantes ont été prévues, c'est-à-dire l'aménagement du chiffre 58 de l'Annexe à la fiche UIC 433 (article 69 de l'Aide-mémoire):

A - Cas général

1. (2ème phrase) "Toutefois, la valeur servant de base au calcul mentionné ci-après ne dépassera en aucun cas
 - 120'000.-- francs UIC pour un wagon
 - 24'000.-- francs UIC pour un bogie.
2. Retrancher de cette valeur, pour dépréciation, 4 o/o par année de service, la dépréciation maximale étant fixée à 80 o/o."

Die Gemeinsame Gruppe schlug abschliessend vor, im UIC-Merkblatt Nr. 433, Punkt II, den letzten Gedankenstrich (Merkbuch, Artikel 9, Punkt f) zu streichen. Dieser Beschluss tritt, vorbehaltlich der Genehmigung der obersten Gremien der UIC, ab 1. Januar 1979 in Kraft.

Parallel hierzu wird die UIP die erforderlichen Massnahmen treffen, damit die Einsteller der auf der Grundlage des UIC-Merkblattes Nr. 433, Punkt II, letzter Gedankenstrich (Merkbuch, Art. 9), eingestellten Wagen mit den einstellenden Bahnen bis spätestens 1. Mai 1978 Kontakt aufnehmen, um die Situation dieser Wagen nach den Bedingungen des UIC-Merkblattes Nr. 433, Punkt II, letzter Absatz (Merkbuch, Artikel 9), zu regeln.

Anhebung der Höchstgrenze von 80'000.-- UIC-Franken im UIC-Merkblatt Nr. 433, Anlage, Ziffer 58 (Merkbuch, Artikel 69), für den verlorengegangenen oder für nicht wiederherstellbar erklärten Wagen:

Die UIP beantragte, die Höchstgrenze der im UIC-Merkblatt Nr. 433, Anlage, Ziffer 58 (Merkbuch, Artikel 69), vorgesehenen Entschädigung vollkommen aufzuheben oder stark anzuheben, um der Erhöhung der Konstruktionskosten Rechnung zu tragen, die insbesondere zusammenhängt mit

- der in den meisten Staaten seit dem 1. Januar 1972 - Zeitpunkt der letzten Anhebung dieser Höchstgrenze - festgestellten Geldabwertung.
- dem Bau von technisch immer komplizierteren Güterwagen für die neuen Bedürfnisse der Industrie.
- den RID-Vorschriften hinsichtlich der Sicherheitsnormen für den Transport gefährlicher Güter.

Die UIC ihrerseits

- hat ebenfalls eine starke Erhöhung der Konstruktionskosten der Güterwagen festgestellt, was die Anhebung der Höchstgrenze der im UIC-Merkblatt Nr. 433, Anlage, Ziffer 58, vorgesehenen Entschädigung rechtfertigt;
- gab ausserdem zu bedenken, dass die durchschnittliche Lebensdauer der "P"-Wagen eine fallende Tendenz aufweist und dass der Satz für die Wertminderung (in Ziffer 58 mit 3 o/o je Jahr festgelegt) ebenfalls angehoben werden müsste;
- ist weiterhin der Meinung, dass angesichts der neuen Bestimmungen für die Drehgestelle, die als nicht wiederherstellbar erklärt wurden, eine Entschädigungshöchstgrenze für ein Drehgestell festgelegt werden müsste, analog zu der Festlegung für einen Güterwagen.

Die drei Aspekte sollen als zusammenhängend betrachtet werden.

Es wurden nachstehende Änderungen vorgesehen, d.h. das UIC-Merkblatt Nr. 433, Anlage, Ziffer 58 (Merkbuch, Artikel 69) angepasst:

A. Allgemeiner Fall

1. (2. Satz) "Jedoch darf der für die nachstehende Berechnung als Grundlage dienende Wert auf keinen Fall übersteigen
 - 120'000.-- UIC-Franken für einen Wagen,
 - 24'000.-- UIC-Franken für ein Drehgestell.
2. Von diesem Betrag werden als Wertminderung 4 o/o je Dienstjahr abgezogen; die Wertminderung beträgt höchstens 80 o/o."

B - Cas des wagons modernisés

1. (Pénultième alinéa) "La valeur totale du wagon (somme des valeurs de l'infrastructure et de la superstructure) servant de base au calcul mentionné ci-après au point 3^o, ne dépassera en aucun cas
 - 108'000.-- francs UIC pour les wagons dont le châssis a été reconstruit (cas a et c)
 - 120'000.-- francs UIC pour les wagons dont la superstructure seule a été reconstruite (cas b)."

Ces mesures entreraient en vigueur, au plus tôt, le 1er janvier 1979 (les plafonds ne devant pas être modifiés avant le 1er janvier 1982), sous réserve qu'elles soient acceptées et approuvées par les instances supérieures de l'UIC.

Modification des chiffres 24 et 64 de l'Annexe à la fiche UIC no 433 (articles 32 et 75 de l'Aide-mémoire) au sujet du nettoyage des wagons :

L'UIC a fait observer que les problèmes posés par le nettoyage des wagons "P" ne sont traités qu'en partie dans les textes régissant les rapports entre titulaires et chemins de fer. Ainsi, le chiffre 24 de l'Annexe à la fiche UIC no 433 (article 32 de l'Aide-mémoire) dispose :

"Les wagons de particuliers et leurs accessoires doivent être maintenus en parfait état par le titulaire. Celui-ci doit effectuer ou faire effectuer les travaux d'entretien suivants :

- a. révisions périodiques, conformément aux prescriptions du chemin de fer immatriculateur,
- b. réparation des avaries,
- c. entretien courant (y compris le nettoyage)."

Cette référence au nettoyage a pour origine un accord entre l'UIC et l'UIP tendant seulement à imposer au titulaire la charge de cette opération lorsque les travaux d'entretien ou de réparation d'un wagon la rendent indispensable - sauf lorsque le chemin de fer est responsable du dommage nécessitant les travaux.

Le point c. ne vise donc pas le nettoyage en tant qu'opération destinée, en particulier, à débarrasser les wagons des résidus provenant de transports antérieurs et susceptibles de détériorer les marchandises à transporter.

Or, à la suite de litiges nés de semblables détériorations, des titulaires, actionnés en réparation des dommages causés par l'utilisation de leurs wagons, ont demandé au chemin de fer de la garantir sur la base de l'accord prévu au chiffre 64 de l'Annexe à la fiche UIC no 433 (article 75 de l'Aide-mémoire). Cette demande n'était pas totalement dépourvue de fondement, du fait que les termes du chiffre 64 n'excluaient pas la garantie du chemin de fer dans les cas considérés.

Depuis, cependant, une affaire de l'espèce est passée en jugement et le tribunal a estimé que le titulaire avait commis une faute lourde en mettant à disposition d'un utilisateur des wagons dont le mauvais état intérieur des citernes avait détérioré la marchandise transportée; la faute lourde a exclu, bien entendu, l'application de l'accord.

Indépendamment de cette jurisprudence, l'UIC estime que l'accord "chemin de fer / titulaire" ne pouvait jouer dans de tels cas.

B - Modernisierte Wagen

1. (Vorletzter Absatz) "Der Gesamtwert des Wagens (Summe der Werte des Untergestells und des Aufbaus), der als Grundlage für die nachstehend unter 3 erwähnte Berechnung dient, darf in keinem Fall übersteigen
 - 108'000.- UIC-Franken bei Wagen mit neu hergerichtetem Untergestell (Fall a und c)
 - 120'000.- UIC-Franken bei Wagen mit neuem Aufbau (Fall b)."

Diese Massnahmen treten, vorbehaltlich der Genehmigung der obersten Gremien der UIC, frühestens ab 1. Januar 1979 in Kraft (die Höchstgrenzen werden nicht vor dem 1. Januar 1982 geändert).

Aenderung des UIC-Merkblattes Nr. 433, Anlage, Ziffern 24 und 64 (Merkbuch, Artikel 32 und 75), über die Reinigung der Güterwagen:

Die UIC bemerkte, dass die Probleme im Zusammenhang mit der Reinigung der "P"-Wagen in den Dokumenten über die Beziehungen zwischen Einsteller und Eisenbahn nur teilweise behandelt sind. So heisst es im UIC-Merkblatt Nr. 433, Ziffer 24 (Merkbuch, Artikel 32) :

"Der Einsteller hat die Privatgüterwagen und ihre Bestandteile in gutem Zustand zu erhalten. Er hat folgende Unterhaltungsarbeiten auszuführen oder ausführen zu lassen:

- a. periodische Untersuchungen gemäss den Vorschriften der einstellenden Eisenbahn,
- b. Beseitigung von Schäden,
- c. laufende Unterhaltung (einschliesslich Reinigung)."

Dieser Hinweis auf die Reinigung geht auf eine Vereinbarung zwischen UIC und UIP zurück, nach der dem Einsteller diese Aufgabe nur dann obliegt, wenn die Unterhaltungs- bzw. Instandsetzungsarbeiten eines Wagens es erfordern, sofern die Eisenbahn nicht für die Beschädigung haftet, die mit diesen Arbeiten im Zusammenhang steht.

Die Reinigung gemäss Punkt c) dient nicht dem Zweck, die Wagen insbesondere von den Resten früherer Transporte zu säubern, die eine Qualitätsminderung des beförderten Gutes verursachen könnten.

Als Folge von Rechtsstreitigkeiten aufgrund derartiger Beschädigungen ersuchten die Einsteller, die für die durch den Einsatz ihrer Wagen verursachten Schäden aufkommen sollten, die Eisenbahn; sie auf der Grundlage des Abkommens nach UIC-Merkblatt Nr. 433, Ziffer 64 (Merkbuch, Artikel 75), freizustellen. Dieser Antrag war nicht vollkommen unbegründet, da die Abfassung der Ziffer 64 die Garantie der Eisenbahn in derartigen Fällen nicht ausschliesst.

In der Zwischenzeit kam jedoch ein derartiger Fall zur Verhandlung, und das Gericht vertrat die Ansicht, dass der Einsteller eine grobe Fahrlässigkeit begangen habe, als er einem Benutzer Wagen zur Verfügung stellte, die wegen des schlechten Innenzustandes seiner Kessel das beförderte Gut beschädigten. Die grobe Fahrlässigkeit schloss natürlich die Anwendung des Abkommens aus.

Unabhängig von diesem Urteil ist die UIC der Meinung, dass das Abkommen "Eisenbahn / Einsteller" in solchen Fällen nicht anwendbar ist.

En effet, le chemin de fer est tenu de fournir les wagons dont il est propriétaire dans un état de propreté tel qu'ils ne puissent nuire à la qualité des marchandises à transporter. Il s'agit là d'une précaution élémentaire dont l'inobservation engage sa responsabilité en cas de détérioration de la marchandise.

Il est normal que le titulaire soit soumis à la même obligation et en assume la responsabilité pour les wagons immatriculés à son nom

- soit qu'il les utilise pour ses propres besoins
- soit qu'il les donne en location.

Dans le premier cas d'ailleurs, la "Note interprétative" va bien dans le sens de cette réflexion, en prévoyant au point 4 :

"... Lorsque l'ayant-droit au contrat de transport est en même temps le titulaire, le chemin de fer est en droit de lui opposer la défectuosité de son wagon due à sa faute et, de ce fait, le chemin de fer est dégagé de toute responsabilité pour la perte ou l'avarie de la marchandise transportée."

Dans le deuxième cas, il appartient au titulaire de se garantir en prévoyant, dans le contrat de location, une clause imposant au locataire de s'assurer du nettoyage du wagon, en vue d'éviter toute détérioration de la marchandise à transporter, et de le rendre responsable des dommages pouvant résulter de l'inobservation de cette clause.

En conclusion de ces remarques, l'UIC a suggéré de compléter le contrat-type d'immatriculation en précisant les obligations du titulaire relatives au nettoyage des wagons "P".

L'UIP a admis que les arguments développés par l'UIC sont fondés.

En conclusion, la réunion commune UIC/UIP a proposé de compléter comme suit les dispositions des chiffres 24 et 64 de l'Annexe à la fiche UIC no 433 (articles 32 et 75 de l'Aide-mémoire) :

Chiffre 24

"Les wagons de particuliers et leurs accessoires doivent être maintenus en parfait état par le titulaire. Celui-ci doit effectuer ou faire effectuer les travaux suivants :

- a. révisions périodiques, conformément aux prescriptions du chemin de fer immatriculateur,
- b. réparation des avaries,
- c. entretien courant,
- d. nettoyage (ou lavage, désinfection, etc.) nécessité soit par les travaux prévus en a. b, c. ci-dessus, soit par la nature de la marchandise à transporter."

Chiffre 64

(Substituer le texte suivant aux 4ème et 5ème alinéas actuels:)

"Elles ne s'appliquent pas aux dommages résultant

- d'un dol ou d'une faute lourde du titulaire,
- des propriétés spécifiques des substances nucléaires,
- d'un défaut ou d'une insuffisance de nettoyage (ou lavage, désinfection, etc.) du wagon lorsque cette opération est nécessitée par la nature de la marchandise à transporter."

Ces nouvelles dispositions entreront en vigueur le 1er janvier 1979 sous réserve d'approbation par les instances supérieures de l'UIC.

Die Eisenbahn muss nämlich die ihr gehörenden Wagen in sauberem Zustand stellen, so dass sie die Qualität des zu befördernden Gutes nicht beeinträchtigen. Es handelt sich um eine elementare Vorsichtsmassnahme, deren Nichtbeachtung die Haftung der Bahn bei Beschädigung des Gutes nach sich zieht.

Es ist normal, dass dem Einsteller die gleiche Verpflichtung obliegt und er für die auf seinen Namen eingestellten Wagen haftet

- wenn er sie für seinen eigenen Bedarf einsetzt oder
- wenn er sie vermietet.

Für den ersten Fall entsprechen die "Richtlinien zur Interpretierung" sehr wohl diesen Ueberlegungen, wenn in Ziffer 4 festgelegt ist: "... Wenn der Rechtsinhaber des Frachtvertrages gleichzeitig Einsteller ist, hat die Eisenbahn das Recht, ihm die auf sein Verschulden zurückzuführenden Mängel seines Wagens entgegenzuhalten, so dass die Eisenbahn von jeder Haftung für den Verlust oder die Beschädigung des beförderten Gutes befreit ist."

Für den zweiten Fall muss sich der Einsteller absichern, indem er in dem Mietvertrag eine Klausel vorsieht, die den Mieter verpflichtet, die Reinigung des Wagens zu prüfen, damit jegliche Beschädigung des beförderten Gutes vermieden wird, und ihn für die Schäden haftbar macht, die sich aus der Nichteinhaltung dieser Klausel ergeben.

Angesichts dieser Bemerkungen schlug die UIC vor, den Mustervertrag für die Einstellung zu vervollständigen und die Verpflichtungen des Einstellers in bezug auf die Reinigung der "P"-Wagen zu präzisieren.

Die UIP anerkannte die Begründung der von der UIC dargelegten Argumente.

Abschliessend schlug die Gemeinsame Gruppe UIC/UIP vor, die Bestimmungen des Merkblattes Nr. 433, Anlage, Ziffern 24 und 64 (Merkbuch, Artikel 32 und 75), wie folgt zu ergänzen:

Ziffer 24

"Der Einsteller hat die Privatgüterwagen und ihre Bestandteile in gutem Zustand zu erhalten. Er hat folgende Unterhaltungsarbeiten auszuführen oder ausführen zu lassen:

- a. periodische Untersuchungen gemäss den Vorschriften der einstellenden Eisenbahn,
- b. Beseitigung von Schäden,
- c. laufende Unterhaltung,
- d. Reinigung (bzw. Auswaschen, Entseuchen, usw.), die aufgrund der unter a. b. und c. genannten Arbeiten oder im Hinblick auf das zu befördernde Gut erforderlich ist."

Ziffer 64

(Der nachstehende 4. Absatz ersetzt den derzeitigen 4. und 5. Absatz:)

"Sie gelten nicht für Schäden, die zurückzuführen sind auf

- Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Einstellers,
- die spezifischen Eigenschaften nuklearer Stoffe,
- eine fehlende oder mangelhafte Reinigung (bzw. Auswaschen, Entseuchen, usw.) des Wagens, wenn diese im Hinblick auf das zu befördernde Gut erforderlich ist."

Diese neuen Bestimmungen treten, vorbehaltlich der Genehmigung der obersten Gremien der UIC, am 1. Januar 1979 in Kraft.

Echange de vues sur l'application de la réglementation concernant l'utilisation des pièces de rechange unifiées (chiffre 36 de l'Annexe à la fiche UIC no 433 et article 46 de l'Aide-mémoire) :

Comme convenu en réunion commune d'octobre 1976 à Lübeck, l'UIC a procédé à une nouvelle enquête sur l'application des dispositions relatives aux pièces de rechange unifiées.

Pour l'année 1976, les résultats enregistrés par les six réseaux membres du Groupe UIC/UIP, en ce qui concerne le trafic international en wagons "P" échangé entre eux et avec les réseaux étrangers au Groupe, sont les suivants :

Nature des pièces	Nombre de pièces fournies et montées	
	par tous les réseaux concernés	seulement par les 6 réseaux membres du Groupe
Essieux	365	315
Ressorts à lames	219	188
Tampons plongeurs	76	59
Crochets de traction	9	9
Tendeurs d'attelage	93	87

Ces résultats sont en augmentation notable par rapport à ceux de la précédente enquête et sont donc la preuve de l'intérêt que les chemins de fer et les titulaires attachent à la banalisation des pièces de rechange unifiées.

Les réseaux membres du Groupe n'ont pas signalé de difficultés particulières résultant de l'application de la réglementation, tout au moins dans leurs rapports avec les titulaires. Certains détails d'organisation restent, en effet, à corriger dans les relations entre réseaux.

L'UIP, pour sa part, a estimé que la formule mise en place donne satisfaction, abstraction faite de défauts mineurs de fonctionnement propres à toute nouvelle organisation.

En conclusion, la réunion commune a estimé que, malgré certaines difficultés d'application, le système en place progresse normalement, mais que l'UIC et l'UIP doivent continuer de veiller au respect des règles qui le régissent jusqu'à ce qu'il atteigne son régime de croisière.

En attendant, les résultats de son fonctionnement seront suivis régulièrement sous forme de statistiques annuelles et d'échange d'informations entre les deux délégations sur les obstacles rencontrés.

Meinungsaustausch über die Anwendung der Regelung über die Verwendung von vereinheitlichten Ersatzstücken (UIC-Merkblatt Nr. 433, Anlage, Ziffer 36 und Merkbuch, Artikel 46) :

Wie im Oktober 1976 in Lübeck vereinbart, hat die UIC eine erneute Umfrage über die Anwendung der Bestimmungen über vereinheitlichte Ersatzstücke durchgeführt.

Die Ergebnisse der sechs Mitgliedsbahnen der Gruppe UIC/UIP hinsichtlich des internationalen Verkehrs in Privatgüterwagen im Austausch untereinander und mit Bahnen, die der Gruppe nicht angehören, sind nachstehend für das Jahr 1976 zusammengestellt :

Art der Ersatzstücke	Anzahl der gestellten und eingebauten Ersatzstücke	
	Von allen beteiligten Bahnen	von den 6 Mitgliedsbahnen der Gruppe
Radsätze	365	315
Tragfedern	219	188
Hülsenpuffer	76	59
Zughaken	9	9
Schraubenkupplungen	92	87

Gegenüber der letzten Umfrage ist eine beachtliche Steigerung festzustellen, was von dem Interesse der Eisenbahnen und der Eisensteller an der freizügigen Verwendung der vereinheitlichten Ersatzstücke zeugt.

Die Mitgliedsbahnen der Gruppe nannten keine besonderen Schwierigkeiten bei der Anwendung der Bestimmung, zumindest in ihren Beziehungen mit den Eisenstellern. Einige organisatorische Fragen in den Beziehungen zwischen den Bahnen müssen noch verbessert werden.

Die UIP vertrat die Ansicht, dass die in Kraft gesetzte Formel, abgesehen von geringfügigen Mängeln, die jede neue Organisation aufweist, zufriedenstellend ist.

Abschliessend brachte die Gemeinsame Gruppe die Meinung zum Ausdruck, dass das System, trotz einiger Anwendungsschwierigkeiten, normal funktioniert, dass sich aber die UIC und die UIP weiterhin um die Einhaltung der Regeln kümmern müssen, bis das System richtig eingelaufen ist.

Bis zu diesem Zeitpunkt werden die Ergebnisse regelmässig, in Form von jährlichen Statistiken und Informationsaustausch über angetroffene Schwierigkeiten, zwischen den beiden Delegationen verfolgt.

Nouvel essieu permettant une charge de 22 t. :

Le représentant du Secrétariat Général de l'UIC a donné les informations suivantes :

En 1974/75, l'UIC a standardisé un essieu monté boîté de wagon, équipé de roues de 920 mm (Rapport no 1 du Comité d'Experts ORE B 136) ou de roues de 1000 mm (Rapport no 2 ORE B 136).

Cet essieu a été conçu pour

- être chargé avec une masse de 22 t. par essieu,
- être utilisable pour les wagons à 2 essieux ou les wagons à bogies.

Il possède une fusée courte et une roue monobloc sans carrossage à toile ondulée et à jante-bandage traitée.

L'utilisation de cet essieu vient d'être introduite dans la fiche UIC no 510-1 dont une nouvelle édition sera obligatoire à partir du 1er janvier 1978, sous le titre "Wagons - Organes de roulement - Normalisation".

La nouvelle fiche prescrit que les wagons dont la masse par essieu est supérieure à 18 t. doivent être équipés soit d'essieux de type A, qui est l'essieu unifié UIC antérieur, soit d'essieux de type B, qui est l'essieu standard précité, ces deux types d'essieux étant utilisables jusqu'à 120 km/h sous une charge de 20 t.

La fiche ne contient, pour le moment, aucune prescription relative à l'utilisation de l'essieu B sous une charge supérieure à 20 t. La raison en est que les études en cours à l'UIC pour déterminer la masse maximale par essieu à prendre en compte pour l'avenir, n'ont pas encore reçu de conclusion.

Des études très approfondies exécutées par la DB et par la SNCF, dans l'hypothèse d'un relèvement de la masse maximale à 22 t., n'ont pas encore permis de mettre suffisamment en évidence l'intérêt économique de l'opération. Les hypothèses de départ doivent encore être précisées et l'étude étendue à d'autres réseaux. D'autre part, l'ORE poursuit des essais sur le comportement de l'ensemble de la structure des wagons ainsi que sur la tenue de la voie sous la charge de 22 t. C'est seulement lorsque ces deux sortes de problèmes, économique et technique auront été éclaircis, c'est-à-dire dans 2 à 3 ans environ, qu'une décision pourra être prise par l'UIC quant à une éventuelle généralisation de l'utilisation de cet essieu.

Modification du point 6 de la "Note interprétative" :

Afin de tenir compte de l'aménagement, au 1er janvier 1978, du chiffre 64, 2e alinéa de l'Annexe à la fiche UIC no 433 (article 75 de l'Aide-mémoire) concernant les conditions d'application de l'accord "chemin de fer/titulaire", l'UIC a estimé nécessaire de compléter, dans le même sens, le point 6 de la "Note interprétative" (complément de l'Aide-mémoire).

Neuer Radsatz für eine Achslast von 22 t :

Der Vertreter des Generalsekretariats der UIC gab folgende Informationen :

In den Jahren 1974/75 wurde von der UIC ein Radsatz mit aufgesattelten Achslagern für Güterwagen mit Rädern von 920 mm (Bericht Nr. 1 des ORE-Sachverständigenausschusses B 136) bzw. von 1000 mm (Bericht Nr. 2 ORE B 136) standardisiert.

Dieser Radsatz wurde geschaffen zwecks

- Belastbarkeit mit einer Achsfahrmasse von 22 t,
- Verwendbarkeit für die 2-achsigen oder Drehgestellgüterwagen.

Er besitzt einen kurzen Schenkel und ein Vollrad (ohne Kegelsturz) mit gewellter Scheibe und mit vergütetem Radkranz.

Die Verwendung dieses Radsatzes wurde jüngst in das UIC-Merkblatt Nr. 510-1 aufgenommen, dessen Neuausgabe unter dem Titel "Güterwagen - Laufwerk - Normung" ab 1. Januar 1978 verbindlich ist.

Das neue Merkblatt schreibt vor, dass die Güterwagen, deren Achsfahrmasse grösser als 18 t ist, entweder ausgerüstet sein müssen mit Radsätzen vom Typ A, welcher der frühere vereinheitlichte Radsatz der UIC ist, oder mit Radsätzen vom Typ B, welcher der vorgenannte Standardradsatz ist, wobei diese beiden Radsatztypen bei einer Achslast von 20 t bis zu 120 km/h verwendet werden können.

Das Merkblatt enthält vorerst keinerlei Vorschrift hinsichtlich der Verwendung des Radsatzes B unter einer Achslast, die grösser als 20 t ist. Der Grund hierfür liegt darin, dass die gegenwärtig bei der UIC laufenden Untersuchungen zur Bestimmung der in Zukunft zu berücksichtigenden Achsfahrmassen noch nicht ihren Abschluss gefunden haben.

Sehr eingehende Untersuchungen, die die DB und die SNCF unter der Hypothese einer Anhebung der höchstzulässigen Achsfahrmasse auf 22 t durchgeführt haben, konnten noch nicht hinreichend den wirtschaftlichen Nutzen einer solchen Anhebung nachweisen. Die Ausgangshypothesen müssen noch präzisiert und die Studie auf weitere Bahnen ausgedehnt werden. Andererseits werden beim ORE noch Versuche über das Verhalten der Gesamtstruktur der Güterwagen sowie über das Verhalten des Oberbaus unter der Last von 22 t fortgesetzt. Erst nachdem diese beiden Probleme, das wirtschaftliche und das technische, geklärt sind, d.h. in etwa 2 - 3 Jahren, wird seitens der UIC eine Entscheidung gefällt werden können.

Aenderung des Punktes 6 der "Richtlinien zur Interpretierung" :

Um die ab 1. Januar 1978 gültige Aenderung des UIC-Merkblattes Nr. 433, Ziffer 64, 2. Absatz (Merkbuch, Artikel 75), betreffend die Bedingungen für die Anwendung des Abkommens "Eisenbahn/Einsteller" zu berücksichtigen, hielt es die UIC für erforderlich, die "Richtlinien zur Interpretierung", Ziffer 6 (Zusatz zum Merkbuch), in diesem Sinne zu ergänzen.

- L'UIP n'a pas eu d'objection sur la mesure envisagée et a proposé un texte dont la mise au point a été faite en séance, d'un commun accord.

La réunion commune a décidé de compléter comme suit le point 6 de la "Note interprétative" :

"6- Lorsque l'accord "chemin de fer/titulaire" sur la responsabilité est applicable selon l'article 75 de l'Aide-mémoire, le chemin de fer immatriculateur est tenu de garantir le titulaire contre toute action de tiers fondée sur un dommage résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon en trafic intérieur, en trafic international ou lorsqu'il se trouve hors contrat de transport, sous la garde d'un chemin de fer dont les lignes sont soumises à la CIM. Cette garantie ne joue pas, toutefois, pour des actions engagées contre le titulaire et fondées sur la destruction ou l'avarie du wagon qui a provoqué le dommage ou des autres wagons immatriculés au nom de ce même titulaire. Les contrats passés par le titulaire avec des tiers ne sont opposables au chemin de fer que pour autant qu'ils n'augmentent pas les charges qui incomberaient au chemin de fer s'il s'était agi d'un de ses propres wagons. (Reste sans changement.)"

Le nouveau texte sera inséré dans la "Note interprétative" le 1er janvier 1978, date de mise en application de la modification du chiffre 64 - 2ème alinéa - de l'Annexe à la fiche UIC no 433 (article 75 de l'Aide-mémoire).

III. VIE INTERIEURE DE L'UIP

Le Comité Directeur a tenu ses réunions le 2 Mars 1977 à Bruxelles, le 31 Mai à Ischia et le 1er Décembre à Vienne.

L'assemblée générale s'est tenue le 31 Mai à Ischia sur invitation de l'association italienne "Assocarri".

Plusieurs personnalités avaient fait à l'UIP l'honneur de leur présence, notamment :

- M. B. de Fontgalland, secrétaire général de l'UIC, représentant le Directeur général
- Dott. Mauro Ferretti, Directeur du service commercial des FS
- Ing. Antonio Picicocchi, Directeur du service mouvement des FS
- Maurice Auroy, Président du groupe de travail UIC/UIP
- Ivan Arnaud, membre du groupe de travail UIC/UIP
- Pierre Baudry, Vice-Directeur général de l'OCTI
- Dott. R. Massa, du service mouvements des FS
- Dott. C. Bagnai, du service commercial des FS
- Ing. Mangoni, du service matériel et transport des FS

M. Jacques de Bruyn, Président de l'UIP, et M. Marchetti, Président de l'association italienne, ont successivement pris la parole pour souhaiter la bienvenue aux personnalités et aux délégués présents. Ils ont souligné tous deux les excellentes relations existant entre les sociétés nationales de chemins de fer, l'UIC et l'OCTI.

M. B. de Fontgalland, Secrétaire général de l'UIC prit ensuite la parole :

Die UIP hatte gegen die vorgeschlagene Massnahme keine Einwände vorzubringen und schlug einen Text vor, der gemeinsam in der Sitzung bereinigt wurde.

Die Gemeinsame Gruppe beschloss, die "Richtlinien zur Interpretierung" Ziffer 6, wie folgt zu vervollständigen :

"6- Ist das Haftungsabkommen gemäss Merkbuch, Artikel 75, anwendbar, so muss die einstellende Eisenbahn den Einsteller von jedem Anspruch Dritter aus Schäden freistellen, die aus der Verwendung oder dem Umlauf des Privatgüterwagens im Binnenverkehr, im internationalen Verkehr, oder wenn sich der Wagen ausserhalb eines Frachtvertrages im Gewahrsam einer Eisenbahn befindet, deren Strecken der CIM unterstehen, herrühren. Diese Freistellung gilt jedoch nicht bei Ansprüchen gegen den Einsteller, die mit der Beschädigung oder der Zerstörung des schadenursächlichen Wagens oder anderer auf den Namen desselben Einstellers eingestellter Wagen begründet werden. Der Einsteller kann sich gegenüber der Eisenbahn auf von ihm abgeschlossene Verträge mit Dritten nur insoweit berufen, als die Belastung der Eisenbahn dadurch nicht höher wird, als wenn es sich um einen ihrer eigenen Wagen gehandelt hätte. (Rest unverändert.)"

Der neue Text wird zum 1. Januar 1978, Zeitpunkt für die Anwendung der Aenderung des UIC-Merkblattes Nr. 433, Ziffer 64, 2. Absatz (Merkbuch, Artikel 75), in die Richtlinien zur Interpretierung" aufgenommen.

III. UEBER DAS INTERNE LEBEN DER UIP

Das Direktions-Komitee hat am 2. März 1977 in Bruxelles, am 31. Mai 1977 in Ischia und am 1. Dezember 1977 in Wien seine Sitzungen abgehalten.

Die Generalversammlung, auf Einladung des italienischen Verbandes Assocarri, hat am 31. Mai 1977 in Ischia stattgefunden.

Verschiedene Persönlichkeiten haben die UIP mit ihrer Anwesenheit geehrt, und zwar die Herren

- D. de Fontgalland, General-Sekretär der UIC
- Dott. Mauro Ferretti, Direktor des Kommerziellen Dienstes der FS
- Ing. Antonio Piciocchi, Direktor des Betriebes und den Generaldirektor der FS vertretend
- Maurice Auroy, Präsident der Arbeitsgruppe UIC/UIP
- Ivan Arnaud, Mitglied der Arbeitsgruppe UIC/UIP
- Pierre Baudry, Vizegeneraldirektor des OCTI
- Dott. R. Massa, vom Betriebsdienst der FS
- Dott. C. Bagnai, vom Kommerziellen Dienst der FS
- Ing. Mangoni, vom Material-u. Transportdienst der FS

Der Präsident, Herr Jacques de Bruyn und Herr Marchetti, Präsident des italienischen Verbandes Assocarri, haben Gäste und Delegierte willkommen geheissen. Es wurden dabei die ausgezeichneten Beziehungen zwischen den nationalen Eisenbahnverbänden, der UIC und des OCTI hervorgehoben.

Anschliessend ergriff Herr B. de Fontgalland, Generalsekretär der UIC, das Wort :

"M. de Fontgalland exprime ses remerciements pour les paroles très aimables prononcées à l'intention de l'UIC et à la sienne. Il est particulièrement heureux d'avoir pu répondre favorablement à l'invitation de l'UIP en assistant à ce congrès.

Ne voulant pas passer en revue les travaux se poursuivant en commun par l'UIC et l'UIP, M. de Fontgalland désire aborder un point actuellement très préoccupant, à savoir l'allure du trafic qui, après avoir connu un sommet record et être passé par une période plus critique en ce qui concerne les marchandises, verra peut-être une légère amélioration en 1977 par rapport à 1976, mais n'égale pas le niveau de trafic de 1974.

La récession a touché plus particulièrement les trafics lourds qui sont dépendants de la conjoncture économique momentanément défavorable.

Un point important auquel l'UIC attache actuellement ses efforts est l'amélioration du trafic marchandises international.

Monsieur de Fontgalland évoque ensuite le problème des investissements qui, dans les années futures, devront servir au développement de la capacité des grands axes ferroviaires, qui est en accroissement pour le trafic marchandises. Les grands réseaux attachent une très grande importance aux lignes inter-urbaines, ce qui a parfois causé de l'étonnement dans certains milieux industriels, mais il suffit de faire la comparaison avec le trafic routier qui augmente sa capacité en construisant de nouvelles routes et autoroutes. Le chemin de fer poursuit lui aussi la même politique de développement de ses axes "marchandises et voyageurs", car ceux dont il dispose sont saturés ou le seront bientôt.

A cet effet, l'exemple de l'Italie, où se déroule cette assemblée, le prouve largement avec la mise en service de la moitié de la ligne Rome-Florence, l'Allemagne et la France ayant suivi cet exemple qui permettra vraisemblablement d'ici quelques années de transporter plus de marchandises.

Il insiste sur le fait que la création de ces nouvelles lignes permettra, à l'avenir, un transport plus grand de marchandises et de voyageurs.

M. de Fontgalland évoque ensuite le problème des transports vers le Moyen-Orient, qui a pris de plus en plus d'ampleur ces dernières années. Les énormes distances séparant les villes d'Europe Occidentale de celles du Moyen-Orient posent de très gros problèmes de transport. En 1974, où on a noté une montée brutale des trafics et devant les difficultés créées par les chemins de fer turcs, il a fallu continger le trafic. Actuellement, les chemins de fer turcs se sont munis d'équipements modernes et la traversée de la Turquie, de la Syrie et de l'Irak s'effectue normalement.

Toutefois, la situation est actuellement très difficile en Iran; en effet, aux difficultés créées par les chemins de fer s'ajoutent celles causées par les services douaniers. Monsieur de Fontgalland espère que cette situation s'améliorera très rapidement, mais il signale avoir vu récemment, lors d'un voyage en Iran, de nombreux wagons P, ce qui prouve que ces wagons vont très loin."

Le Président remercie Monsieur de Fontgalland pour son brillant exposé et ses paroles aimables à l'endroit de l'UIP : "Il constate à son tour que l'Europe traverse actuellement une période de crise, après 30 années de croissance quasi continue. Il est personnellement d'avis qu'il y a lieu de réorienter la croissance dans le cadre d'une restructuration de tous les secteurs touchés par la crise.

Er dankt für die an die UIC und an ihn gerichteten, freundlichen Worte. Er schätzt sich besonders glücklich, an dieser Generalversammlung anwesend zu sein. Er erwähnt die Arbeiten, die gemeinsam von der UIC und der UIP weitergeführt werden. Herr de Fontgalland führt einen Punkt an, der gegenwärtig sehr beunruhigend ist, das heisst der Verlauf des Verkehrs, der im Güterverkehr nach Erreichung eines Höhepunktes und dem Durchlauf einer kritischen Phase, vielleicht im Jahre 1977 gegenüber 1976 eine leichte Belebung erfahren dürfte, jedoch nicht das Niveau des Verkehrs von 1974 erreichen wird.

Die Rezession hat besonders den Verkehr der schweren Güter betroffen, welcher von der gegenwärtigen ungünstigen wirtschaftlichen Konjunktur abhängt.

Die UIC unternimmt gegenwärtig besondere Anstrengungen, den internationalen Güterverkehr zu verbessern.

Herr de Fontgalland kommt alsdann auf das Problem der Investitionen zu sprechen, die in den nächsten Jahren zur Entwicklung der Kapazität der wichtigen Eisenbahnlinien beitragen sollen. Die Eisenbahnen messen den Städteverbindungen grosse Bedeutung zu, was manchmal in gewissen Industriekreisen Erstaunen hervorrief, aber es genügt, einen Vergleich mit dem Strassenverkehr anzustellen, der seine Kapazität durch den Bau von neuen Strassen und Autobahnen erhöht. Die Eisenbahn verfolgt ebenfalls dieselbe Politik der Entwicklung ihrer Linien "Güter und Reisende", denn die ihr zur Verfügung stehenden Linien sind überlastet oder werden bald überlastet sein.

Das Beispiel von Italien, wo die heutige Versammlung stattfindet, zeigt dies deutlich mit der Inbetriebnahme der halben Strecke der Linie Rom - Florenz. Deutschland und Frankreich sind diesem Beispiel gefolgt, was wahrscheinlich erlaubt, in einigen Jahren mehr Güter befördern zu können.

Die Erschliessung dieser neuen Linien werden inskünftig erlauben, mehr Güter und mehr Reisende zu befördern.

Herr de Fontgalland spricht auch über das Problem der Transporte in Richtung Mittleren Osten, die in den letzten Jahren immer mehr zugenommen haben. Die grossen Distanzen zwischen den Städten Westeuropas und dem Mittleren Osten stellen sehr grosse Transportprobleme.

Im Jahre 1974, wo ein rasches Ansteigen des Verkehrs festgestellt werden konnte, und infolge der von den türkischen Eisenbahnen verursachten Schwierigkeiten, musste der Verkehr kontingentiert werden. Unterdessen haben die türkischen Eisenbahnen modernes Material angeschafft. Die Durchfahrt durch die Türkei, Syrien und Irak geht normal vor sich.

Dagegen ist heute die Situation in Iran sehr schwierig. Die Zollbehörden verursachen den Eisenbahnen zusätzliche Schwierigkeiten. Herr de Fontgalland hofft, dass sich diese Situation rasch bessern wird. Anlässlich einer kürzlichen Reise in Iran habe er dort viele P-Wagen gesehen, was beweise, dass diese sehr weite Strecken zurücklegten.

Der Präsident dankt Herrn de Fontgalland für seine interessanten Ausführungen sowie für seine gegenüber der UIP ausgesprochenen netten Worte. Er stellt seinerseits fest, dass Europa nach 30 Jahren mehr oder wenig ununterbrochenem Wachstum gegenwärtig eine Krisenperiode durchläuft. Er ist der Ansicht, dass das Wachstum einer Neuorientierung bedarf.

Il fait à cette occasion une réminiscence à l'exposé fait par M. de Fontgalland lors de l'assemblée générale de l'UIP à Nice, alors qu'il occupait la fonction de responsable des études prospectives de la SNCF. Il suppose que, dans sa fonction actuelle de Secrétaire général, Monsieur de Fontgalland a de sérieuses préoccupations au sujet du devenir des chemins de fer.

A cet effet, il fait mention d'une récente interview accordée par M. de Fontgalland à un magazine économique européen, dans laquelle il affirmait : " La nouvelle jeunesse du rail est antérieure à la crise de l'énergie. Ce sont en effet des raisons structurelles, évolutions technologiques, appréciation objective des coûts sociaux, utilisation de l'énergie, comparaison avec l'évolution des autres modes en particulier, qui ont confirmé que le chemin de fer restait le meilleur mode de transport dans de nombreux domaines."

Le Président insiste sur le fait que les grandes compagnies de chemin de fer ont fait, ces dernières années de gros efforts pour développer une stratégie cohérente et adaptée aux besoins de la concurrence qui s'est développée depuis plusieurs décennies.

Chacun est actuellement conscient des contraintes de toutes sortes et des motivations politiques auxquelles sont soumis les réseaux, aujourd'hui surdimensionnés et écrasés sous le poids non seulement de leur infrastructure, mais également de la trop lourde organisation dont ils ne peuvent s'échapper. Cette surdimension entrave évidemment leur efficacité.

Aussi longtemps que les gouvernements manqueront de force pour imposer une stratégie et les moyens d'une coordination européenne des transports correspondant aux impératifs du monde d'aujourd'hui, les efforts que réaliseront les sociétés nationales de chemins de fer seront nécessairement dispersés, et leurs belles réalisations, comme la TGV en France, la Direttissima en Italie, la ligne à Grande vitesse Stuttgart - Mannheim, n'apparaîtront peut-être un jour que comme de beaux fragments d'un plan d'ensemble jamais réalisé.

Il rend enfin hommage au grand travail d'unification de l'UIC et tient à l'assurer de l'appui et de la confiance de l'UIP."

M. Ferretti, Directeur du Service commercial des FS, prit ensuite la parole pour formuler quelques réflexions sur les perspectives de développement du trafic marchandises.

"Il donne tout d'abord quelques données chiffrées concernant le réseau des chemins de fer italiens : Le réseau a une longueur de 16.077 km, dont 50 o/o comporte des lignes électrifiées et 31 o/o est constitué de lignes à double voie; il est pourvu de 2.249 gares, dont 1.229 sont destinées au trafic marchandises; le sommet au point de vue trafic a été atteint en 1974 avec 18.146 milliards de tonnes/km pour le trafic marchandises et en 1976 pour le transport de 40 milliards de voyageurs/km.

De tous ces chiffres, il ressort que le trafic voyageurs, contrairement aux autres réseaux d'Europe Occidentale, est le plus important.

Le parc dont disposent les FS est de 2.352 locomotives, 115.000 wagons FS, et plus de 15.232 wagons P.

Er verweist an dieser Stelle auf ein von Herrn de Fontgalland an der Generalversammlung der UIP in Nizza gemachtes Exposé, als er damals die Funktion des Verantwortlichen der prospektiven Studien der SNCF innehatte. Der Präsident glaubt annehmen zu dürfen, dass Herr de Fontgalland in seiner jetzigen Funktion als Generalsekretär der UIC über die zukünftige Entwicklung der Eisenbahnen beunruhigt ist.

Herr de Fontgalland hätte kürzlich einem europäischen Wirtschaftsmagazin ein Interview gewährt, in welchem er bekräftigte: " Die neue Entwicklung des Schienentransportes ist älter als die Energiekrise. Es sind strukturelle Gründe, technologische Entwicklungen, objektive Schätzungen der Sozialkosten, Verwendung der Energie, Vergleich mit der Entwicklung der anderen Mittel im besonderen, die bestätigt haben, dass die Eisenbahn das beste Transportmittel auf verschiedenen Gebieten bleibt".

Die grossen Eisenbahngesellschaften haben in den letzten Jahren grosse Anstrengungen unternommen, führt der Präsident weiter aus, um eine zusammenhängende Strategie zu erarbeiten, die den Wünschen der Konkurrenz angepasst ist, welche sich seit mehreren Dezennien entwickelt hat.

Jedermann ist sich der Einschränkungen jeglicher Art und der politischen Motivationen bewusst, denen die Eisenbahnen unterworfen sind, die heute überdimensioniert sind und vom Gewicht der Infrastruktur und zu schwerfälliger Organisation erdrückt werden. Ueberdimensionierung beeinträchtigt ihre Wirksamkeit.

Solange es den Regierungen an Kraft fehlt, eine Strategie sowie die Mittel einer europäischen Koordinierung der Transporte aufzuerlegen, die den heutigen weltweiten Bedürfnissen entsprechen, werden die von den nationalen Eisenbahngesellschaften unternommenen Anstrengungen unfehlbar auseinanderlaufen. Ihre schönen Realisierungen, wie die Eilgutstrecke in Frankreich, die Direttissima in Italien und die Eilgutstrecke Stuttgart - Mannheim, werden eines Tages wie schöne Fragmente eines nie realisierten Planes erscheinen.

Der Präsident spricht lobende Worte über die grossen Vereinheitlichungs-Arbeiten der UIC und sichert dieser die Unterstützung und das Vertrauen der UIP zu.

Herr Ferretti, Direktor des Kommerziellen Dienstes der FS ergreift anschliessend das Wort, um einige Ausführungen zu den Perspektiven über die Entwicklung des Güterverkehrs zu machen.

Herr Ferretti freut sich, an dieser Generalversammlung teilnehmen zu dürfen und dankt für den herzlichen Empfang. Er benützt die Gelegenheit, um einige Ueberlegungen zur Entwicklung des Güterverkehrs darzulegen.

Einige statistische Angaben: Das italienische Eisenbahnnetz hat eine Länge von 16.077 km, 50 o/o sind elektrifiziert, 31 o/o sind zweigleisig. Es gibt 2.249 Bahnhöfe, davon 1.229 für den Güterverkehr. 1974 wurde der Höhepunkt des Verkehrs erreicht mit 18.146 Milliarden Tonnen/km für den Güterverkehr und 1976 für den Transport von 40 Milliarden Personen/km.

Aus diesen Zahlen geht hervor, dass der Personenverkehr, im Gegensatz zu den anderen westeuropäischen Eisenbahnen, am wichtigsten ist.

Die italienischen Eisenbahnen verfügen über 2.532 Lokomotiven, über 115.000 Wagen FS sowie über mehr als 15.232 P-Wagen.

Le trafic marchandises se concentre sur un nombre restreint de lignes. Cette caractéristique ainsi que la prédominance du trafic voyageurs ont créé des difficultés d'exploitation et certaines mesures ont été prises pour pallier ces inconvénients : à partir de 1962, des moyens financiers importants ont été mis en oeuvre pour le reclassement et la modernisation du matériel et des infrastructures ferroviaires. Ceux-ci ont permis d'apporter des modifications à certaines lignes, mais l'oeuvre la plus importante est la nouvelle ligne "Diretissima" Rome-Florence, dont les 130 premiers km viennent d'être mis en service.

A ce propos, il est bon de noter que l'augmentation de la capacité des transports sera favorisée par la "Plan polyennal de développement du réseau FS", qui est encore actuellement à l'étude au Parlement. Ce plan prévoit une meilleure liaison entre les centres industriels nationaux et internationaux, en augmentant la capacité des infrastructures et du matériel roulant et en l'intégrant aux autres modes de transport.

Le transport intermodal, qui assure une liaison efficace entre la route et le rail, semble être le mode d'utilisation le plus efficace pour assurer le développement économique du pays. L'objectif du "Plan polyennal" est d'atteindre 35 milliards de tonnes/km vers 1990. Une enquête réalisée en 1973 démontrait que les transports par camions de plus de 500 km représentaient moins de 2 o/o (en poids) mais 24 o/o (en tonnes/km) de la totalité du trafic routier.

Sur la base de ces données et en considérant une utilisation judicieuse de la technique rail / route, le marché ouvert à cette technique serait de l'ordre de 7 milliards de tonnes/km en parcours ferroviaire, à intégrer à des transports routiers. Le rôle essentiel, dans ce type de transports sera joué par le matériel roulant et ses modalités d'emploi.

Le parc des FS, constitué de 115.000 wagons, dont 10 o/o environ sont à bogies, est constitué de wagons couverts, de wagons tombereaux, de wagons plats à 2 et 4 essieux, de 600 wagons porte-conteneurs pour les transports combinés (la typologie des semi-remorques et des caisses mobiles pour les transports combinés doit encore être définie). Les possibilités d'intervention des wagons P sont très importantes et les FS ont jusqu'ici encouragé leurs investissements, notamment dans le domaine des wagons spécialisés. Cette politique suivie par les FS se concrétise par l'octroi de facilités pour la construction et l'aménagement de wagons ainsi que par certains avantages accordés aux transports en wagons P. C'est dans des domaines bien spécifiques que les interventions des wagons P se révèlent les plus fructueuses, tandis que le chemin de fer se limite plus particulièrement à des types plus généraux. Mais, même pour les transports combinés, les particuliers peuvent parfaitement travailler en collaboration avec les FS.

La politique des réseaux d'Europe Occidentale est en effet de promouvoir le développement du transport rail/route en laissant l'organisation et la commercialisation à une société à structure mixte avec participation directe ou indirecte du capital du chemin de fer, de transporteurs routiers et d'autres partenaires intéressés par les transports. La société CEMAT a été récemment restructurée dans cette optique. Pour atteindre cet objectif, une collaboration efficace et une communauté d'intérêts sont indispensables.

C'est d'ailleurs en prévision du développement futur de ces transports que l'Arrêté Interministériel No 1774 du 27 juillet 1976 prévoit des facilités pour les wagons P de construction nouvelle ou aménagés, immatriculés par les FS. La contribution apportée par les FS et l'importance plus grande des parcours annuels effectués par ces wagons offrent des perspectives d'amortissement assez rapide et de productivité plus grande.

Der Güterverkehr konzentriert sich auf eine beschränkte Zahl von Strecken. Diese Komponente sowie die Prädominanz des Personenverkehrs verursachten gewisse Betriebs-schwierigkeiten. Es wurden Schritte zu deren Ueberwindung unternommen. Ab 1962 wurden beträchtliche finanzielle Mittel eingesetzt für die Reklassifizierung und die Modernisierung des Materials, sowie der Infrastrukturen der Eisenbahn. Diese haben ermöglicht, gewisse Strecken zu ändern. Aber die wichtigste Realisierung ist die neue Linie Drettissima Rom - Florenz, von welcher soeben 130 km in Betrieb genommen worden sind.

In diesem Zusammenhang konnte zur Kenntnis genommen werden, dass die Erhöhung der Transportkapazität durch den "Polyennal-Plan" der Entwicklung des Eisenbahn-netzes der FS förderlich sein wird. Er ist im Parlament zum Studium eingebracht worden. Dieser Plan sieht eine bessere Verbindung zwischen den nationalen und internationalen Industriezentren vor; Erhöhung der Kapazität der Infrastrukturen und des Rollma-terials sowie Integrierung in die anderen Transportmittel.

Der intermodale Transport, welcher eine wirksame Verbindung zwischen der Strasse und der Schiene gewährleistet, scheint die wirksamste Anwendungsmöglichkeit zu sein, um die wirtschaftliche Entwicklung des Landes zu gewährleisten. Das Ziel des "Polyennal-Plans" ist, im Jahre 1990, 35 Milliarden Tonnen/km zu erreichen. Eine 1973 durchgeführte Umfrage zeigte, dass die Transporte mit Lastkraftwagen von mehr als 500 km weniger als 2 o/o (in Gewicht), jedoch 24 o/o (in Tonnen/km) des gesamten Strassenverkehrs darstellten.

Aufgrund dieser Angaben und unter Berücksichtigung der Schiene-Strasse-Technik wäre der Markt dafür im gesamten 7 Milliarden Tonnen/Km, welcher in den Strassen-transport zu integrieren wäre. Das Rollmaterial und seine Anwendungsmöglichkeit wird eine wichtige Rolle in dieser Transportart spielen.

Der Wagenpark der italienischen Eisenbahnen umfasst 115.000 Wagen (ungefähr 10 o/o von diesen Wagen sind Drehgestellwagen), bestehend aus geschlossenen Wagen, offenen Güterwagen, zwei- und vierachsigen Flachwagen, 600 Container-Wagen für kombinierte Transporte (die Art der Sattelaufleger und der beweglichen Kasten für die kombinierten Transporte muss noch festgelegt werden). Die Möglichkeit der Verwendung von P-Wagen ist sehr gross und die FS haben bis jetzt deren Investition, besonders auf dem Gebiet der Spezialwagen, gefördert. Diese von den FS betriebene Politik konkretisiert sich durch das Gewähren von Erleichterungen im Bau und in der Ausstattung der Wagen, sowie durch Vorteile, die den Transporten in P-Wagen gewährt werden. Die Verwendung von P-Wagen auf spezifischen Gebieten sind besonders einträglich, während sich die Eisenbahn auf mehr allgemeine Transportarten beschränkt. Aber selbst für kombinierte Transporte können die P-Wagenbesitzer sehr gut mit den FS zusammenarbeiten.

Die Politik der Eisenbahnen Westeuropas besteht tatsächlich darin, die Entwicklung der Transporte Schiene/Strasse zu fördern, indem die Organisation und die Kommerzialisierung einer Gesellschaft mit gemischter Struktur überlassen wird, mit direkter oder indirekter Beteiligung der Eisenbahn, von Strassentransportern und anderen am Transport interessierten Partnern. Die Gesellschaft CEMAT wurde kürzlich in diesem Sinne umgebildet. Um dieses Ziel zu erreichen, sind eine wirksame Zusammenarbeit und eine Interessengemeinschaft unerlässlich.

Für die zukünftige Entwicklung dieser Transporte sieht der Interministerielle Beschluss Nr 1774 vom 27.7.1976 gewisse Erleichterungen für neue oder abgeänderte, bei den FS eingestellte P-Wagen vor. Die von den FS gewährte Unterstützung und die immer grösser werdenden Einsatz-Strecken gewähren gute Aussichten für rasche Amortisierung und grössere Produktivität der P-Wagen.

M. Ferretti en conclut qu'une large place est laissée à l'initiative des particuliers qui peuvent, en collaboration avec les chemins de fer, étendre et valoriser le trafic de marchandises par rail. Cette collaboration entre les chemins de fer et les titulaires doit s'accompagner d'une étude du marché et des possibilités des chemins de fer.

Dans cet esprit, les FS se proposent de raffermir et d'élargir dans la mesure du possible, les rapports déjà existants avec l'association italienne. Il fait ensuite part de la récente constitution d'une commission mixte entre l'Association italienne et les FS, afin d'approfondir l'étude des problèmes qui se posent dans le développement du secteur des investissements en wagons P, particulièrement dans le secteur du transport intermodal."

M. Baudry, Vice-Directeur Général de l'OCTI, s'exprima ensuite.

"Il rappelle qu'en 1975, lors du 25e anniversaire de l'UIP, son prédécesseur, M. Roger Gratreau, avait brossé un tableau des approches en vue de l'élaboration du RIP et de son entrée en vigueur, tandis que M. John Favre, lors de l'assemblée générale à Stockholm, avait développé trois aspects des conventions de l'OCTI.

M. Baudry, pour sa part, souligne les décisions raisonnables prises par les commissions concernées en ce qui concerne la période de transition concernant l'adaptation de certains wagons P et le montant des réparations que le chemin de fer peut effectuer d'office sur des wagons P avariés.

En ce qui concerne le premier point, l'UIP avait certes demandé une période de transition plus longue, mais celle de 16 années qui a été accordée ne constitue probablement pas un handicap insurmontable. Il note à cet effet la volonté de recherche d'un compromis raisonnable de la Commission d'experts du RID en mars dernier. Les décisions prises par cette commission entreront vraisemblablement en vigueur en octobre 1978.

En ce qui concerne le second point, cette question a été adoptée par la commission d'experts du RIP le 21 janvier 1977. Il s'agit certainement d'un assouplissement, au bénéfice des parties, de dispositions du RIP que l'évolution du prix rendait difficilement applicables. Il s'agit certainement d'une solution très valable de ce problème. La modification de l'article 11 du RIP entrera donc en vigueur en mars 1978.

Quant au problème de l'unité internationale de compte évoqué dans le Rapport de gestion 1975, il ne peut être traité, en ce qui concerne les conventions CIM-CIV, qu'en tenant compte de l'environnement général des transports et de la politique financière des états.

Depuis l'introduction, en janvier 1976, du franc UIC pour les transactions entre les réseaux, l'idée que cette unité de compte pourrait être utilisée dans leurs conventions a fait son chemin, mais certains états en sont de fervents adeptes et d'autres de farouches opposants, en reconnaissant à l'unanimité que l'étalon-or devrait être abandonné, en raison de ses faiblesses, au profit d'une unité de compte définie par un panier de monnaies et en soulignant la nécessité d'une adaptation souple des montants aux fluctuations des prix.

Lors de la réunion d'un groupe de travail en mars 1977, à l'initiative de l'OCTI, cette question n'a apporté aucune décision vraiment nette. Toutefois, la commission d'experts qui doit se réunir en novembre prochain, pourra peut-être en dégager une orientation plus décisive."

Herr Ferretti schliesst daraus, dass den P-Wagenbesitzern viel Initiative überlassen wird, um zusammen mit den Eisenbahnen den Güterverkehr auf der Schiene erweitern und aufwerten zu können. Dieser Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Einsteller muss eine Marktstudie sowie die Erfassung der Möglichkeiten der Eisenbahnen angegliedert werden.

In diesem Sinne wollen die FS die bereits bestehenden Beziehungen mit dem italienischen Verband soweit als möglich intensivieren. Er gibt bekannt, dass kürzlich eine gemischte Kommission zwischen dem italienischen Verband und den FS gebildet worden ist, mit dem Zweck, das Studium der Probleme zu vertiefen, welche sich auf dem Gebiet für Investitionen in P-Wagen, besonders für intermodalen Transport, stellen.

Anschliessend sprach Herr Baudry, Vizegeneraldirektor des OCTI, zur Versammlung und erinnert daran, dass 1975, am 25-jährigen Jubiläum der UIP, sein Vorgänger Herr Gratreau, ein Bild über die zu unternehmenden Schritte für die Ausarbeitung des RIP und seiner Inkraftsetzung machte, währenddem Herr Favre an der Generalversammlung in Stockholm drei Aspekte der Uebereinkommen des OCTI aufgezeigt hatte.

Herr Baudry unterstreicht heute die von den betreffenden Kommissionen getroffenen vernünftigen Beschlüsse, wie Uebergangszeit zur Anpassung der P-Wagen und Höhe des Betrages, in welchem Rahmen die Eisenbahn von sich aus Reparaturen ausführen kann.

Zum ersten Punkt: Die UIP hatte tatsächlich eine längere Uebergangszeit verlangt, jedoch bildet die gewährte Uebergangszeit von 16 Jahren kein unüberwindliches Hindernis. Er stellt hierzu fest, dass an der Zusammenkunft des Expertenkommission im letzten März alle vertretenen Länder den Willen gezeigt hatten, einen vernünftigen Kompromiss zu finden. Die von dieser Kommission getroffenen Beschlüsse werden wahrscheinlich im Oktober 1978 in Kraft treten.

Zum zweiten Punkt: Dieses Problem wurde am 21. Januar 1977 von der Expertenkommission des RIP angenommen. Es handelt sich um eine Erleichterung zugunsten der Parteien von Bestimmungen des RIP, welche infolge der Preisentwicklung schwierig anzuwenden war. Es ist eine gute Lösung des Problems. Die Aenderung des Art. 11 des RIP wird im März 1978 in Kraft treten.

Das Problem der internationalen Recheneinheit, bereits im Geschäftsbericht 1975 erwähnt, kann nur auf die Uebereinkommen CIM-CIV angewendet werden, unter Berücksichtigung der allgemeinen Transportpolitik und der finanziellen Situation der Staaten.

Seit der Einführung im Januar 1976 des UIC-Frankens für die Transaktionen zwischen den Eisenbahnen, hat die Idee, diese Recheneinheit in den Uebereinkommen anzuwenden, ihren Weg gemacht. Einige Staaten sind eifrige Befürworter, andere sind starke Gegner. Sie sind jedoch einmütig der Ansicht, dass der Goldfranken infolge seiner Schwäche abgeschafft und dass an seiner Stelle eine Recheneinheit eingeführt werden sollte, welche durch ein Assortiment von Währungen definiert ist, indem die Notwendigkeit einer flexiblen Anpassung der Preisschwankungen unterstrichen wird. An der Zusammenkunft einer Arbeitsgruppe im März 1977, auf Initiative des OCTI, brachte dieses Problem keine klare Entscheidung. Die Expertenkommission wird möglicherweise an ihrer Sitzung im November eine definitivere Richtung einschlagen können.

Herr Baudry schliesst seine Rede, indem er den Höheren Organen der UIP dankt, dass sie wiederum das OCTI an die Generalversammlung eingeladen haben. Im Namen von Herrn Dr. Amberg, Generaldirektor des OCTI, der nicht persönlich an der Generalversammlung erscheinen konnte und in seinem eigenen Namen, wünscht er der UIP viel Erfolg.

Le Président se fit l'interprète de tous pour exprimer leurs remerciements pour le grand intérêt de leurs exposés.

L'assemblée générale, à laquelle participaient 57 personnes appartenant aux quinze associations membres de l'UIP, a ensuite approuvé le rapport de gestion et les comptes de l'exercice, faisant apparaître un bonus de FS 8 878.05 au 31 Décembre 1976.

Il fut décidé de maintenir la cotisation au niveau de 1976, à savoir FS 750 par pays pour la cotisation fixe et FS 23 par centaine de wagons.

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 1977/1978 :

Allemagne	M. H. Matthies
Autriche	M. H. Metzger
Belgique	M. J. de Bruyn
Espagne	M. A. Nistal
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. Ch. Schlegel.

Le Président rappela que son mandat prenait fin cette année : "Il profite de cette occasion pour remercier très cordialement les deux Vice-Présidents, Messieurs Nilsson et Gotch, le Secrétaire général, Monsieur Fert, ses collègues du Comité Directeur, les experts, les membres du Groupe de travail et en particulier leur Président, Monsieur Schlegel ainsi que Monsieur Bohne, pour l'appui et l'aide qu'ils lui ont accordée pour l'accomplissement de sa tâche. Il a particulièrement apprécié l'atmosphère cordiale et de confiance qui a régné lors de toutes les réunions de travail. Il remercie en outre tous les membres présents de la confiance qu'ils lui ont témoignée tout au long de sa présidence.

Il porte à la connaissance de l'assistance que le Comité Directeur propose de lui désigner comme successeur Monsieur Lucien Devies, l'un des membres les plus anciens du Comité et Président, depuis de nombreuses années de la Chambre Syndicale des wagons de grande capacité.

Pour le seconder, le Comité Directeur propose les candidatures de Messieurs H. Matthies (Allemagne) et P. Ladavac (Italie) comme Vice-Présidents.

Le Président se fait l'interprète de tous pour souhaiter à la nouvelle équipe les meilleurs voeux de réussite".

Der Präsident dankt im Namen aller Anwesenden für die allseits interessanten Ausführungen.

Die Generalversammlung, an der 57 Delegierte der 15 Mitglieder-Verbände der Union teilnehmen, genehmigt anschliessend den Geschäftsbericht und die Rechnung für das Jahr 1976, welche per 31. Dezember mit einem Ueberschuss von Sfr 8.878.05 abschliesst.

Die Generalversammlung erteilt dem Direktions-Komitee, sowie dem Rechnungsführer Entlastung und die Rechnungsrevisoren des Schweiz. Verbandes VAP werden erneut als Rechnungsrevisoren der UIP bestellt.

Es wurde beschlossen, die Mitgliederbeiträge mit Sfr 750.- pro Land als Grundbeitrag, sowie Sfr 23.- pro 100 Wagen auch für 1977 zu belassen.

Die Mitglieder-Verbände bestimmen alsdann folgende Delegierte in das Direktions-Komitee für die Periode 1977/1978 :

Deutschland	Herrn H. Matthies
Oesterreich	Herrn H. Metzger
Belgien	Herrn J. de Bruyn
Spanien	Herrn A. Nistal
Frankreich	Herrn L. Davies
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 Ch. Schlegel

Der Präsident erinnert daran, dass sein Mandat dieses Jahr zu Ende geht. Bei dieser Gelegenheit dankt er recht herzlich den beiden Vizepräsidenten, Herren Nilsson und Gotch, dem Generalsekretär, Herrn Fert, seinen Kollegen des Direktionskomitees, den Experten, den Mitgliedern der Arbeitsgruppe und besonders ihrem Präsidenten, Herrn Schlegel sowie Herrn Bohne, für die Unterstützung und die Hilfe, die sie ihm für die Erfüllung der Aufgaben gewährt haben.

Er schätzte ganz besonders die herzliche Atmosphäre, die an allen Arbeitssitzungen herrschte. Er dankt ausserdem allen Anwesenden für das Vertrauen, das sie ihm während seiner Amtszeit als Präsident entgegengebracht haben.

Er teilt der Versammlung mit, dass das Direktionskomitee als seinen Nachfolger Herrn Lucien Davies vorschlägt, welcher eines der ältesten Mitglieder des Direktionskomitees, sowie seit vielen Jahren Präsident der Association Française des Wagons de grande capacité ist.

Das Direktionskomitee schlägt zu Vizepräsidenten vor: die Herren H. Matthies (Deutschland) und P. Ladavac (Italien).

Im Namen aller Anwesenden wünscht der Präsident dem neuen Komitee viel Erfolg für seine Tätigkeit.

Ces propositions de candidatures ont été approuvées à l'unanimité par l'assemblée.

Le Président fait part ensuite de ce que Monsieur Fert, pour des raisons de convenances personnelles, désire être déchargé de ses fonctions : "Il rappelle que Monsieur Fert exerce les fonctions de Secrétaire général depuis 18 ans et que, grâce à ses qualités d'intelligence et de compétence et sa présence active, il a toujours rempli ses fonctions avec une grande conscience. Il insiste sur les grandes qualités humaines de M. Fert, qu'il a appris à mieux connaître durant les trois années de sa présidence. L'UIP le voit partir avec beaucoup de regret.

Il propose à l'assemblée, en hommage à sa longue et fidèle collaboration, de le nommer Secrétaire Général Honoraire de l'UIP". Cette proposition fut ratifiée avec des applaudissements très chaleureux.

Les statuts prévoyant que seule une personne physique domiciliée en Suisse peut occuper cette fonction, l'association suisse proposa la candidature de Monsieur Walter Suter, domicilié à Lugano. Monsieur Suter est, depuis de nombreuses années membre de l'Association suisse et à ce titre, connaît bien les activités de l'UIP, qui trouvera certainement en lui un excellent Secrétaire général. Cette nomination fut également ratifiée par l'assemblée.

Sur invitation de l'Association Française, la prochaine assemblée générale se tiendra en France en 1978.

En concluant, le Président remercia très vivement l'Association italienne pour la parfaite organisation de ce congrès.

Monsieur Fert tient à remercier l'assemblée pour la nomination qu'elle venait de lui accorder, marquant combien son expérience de 18 années avait été enrichissante et souhaitant pleine réussite à son successeur.

A l'issue du brillant dîner qui suivit l'assemblée, le nouveau Président de l'UIP, Monsieur Lucien Devies, exprima à Monsieur Jacques de Bruyn la reconnaissance de tous pour la façon si remarquable dont il avait exercé ses fonctions.

Organisée par l'Association italienne, une excursion par mer permit aux participants de visiter la célèbre île de Capri et d'admirer aussi la beauté multiple des côtes d'Ischia.

Pour le Comité Directeur :

Le Président :

Le Secrétaire général :

signé : Lucien Devies

signé : Walter Suter

Die Wahl wird einstimmig von der Generalversammlung genehmigt.

Der Präsident gibt bekannt, dass Herr Fert aus persönlichen Gründen als Generalsekretär zurückzutreten wünscht. Er erinnert daran, dass Herr Fert seit 18 Jahren das Amt des Generalsekretärs ausgeübt hat, und dass er dank seiner hohen Intelligenz, seinem Können und seiner aktiven Teilnahme diese Aufgabe mit grosser Hingabe ausführte. Er betont die persönlichen Qualitäten von Herrn Fert, die er während seiner dreijährigen Amtszeit zu schätzen gelernt hat. Die UIP bedauert diesen Rücktritt sehr.

Als Verdienst seiner langjährigen und treuen Arbeit schlägt der Präsident der Versammlung vor, Herrn Fert zum Ehrengeneralsekretär der UIP zu ernennen. Dieser Vorschlag wird mit grossem Beifall aufgenommen.

Die Statuten sehen vor, dass nur eine in der Schweiz wohnhafte Person dieses Amt ausüben kann. Der schweizerische Verband schlägt die Kandidatur von Herrn Walter Suter, wohnhaft in Lugano, vor. Herr Suter ist seit vielen Jahren Mitglied des schweizerischen Verbandes und ist mit den Arbeiten der UIP bestens vertraut. Die UIP wird somit einen ausgezeichneten Generalsekretär erhalten. Diese Ernennung wird ebenfalls von der Versammlung gutgeheissen.

Auf Einladung des französischen Verbandes wird die nächste Generalversammlung im Jahre 1978 in Frankreich durchgeführt.

Der Präsident dankt nochmals dem italienischen Verband für die ausgezeichnete Organisation dieses Kongresses.

Herr E.J. Fert dankt seinerseits der Versammlung für die Ehrung, die ihm zuteil geworden ist. Er fügt hinzu, dass er während den 18 Jahren Amtszeit in der UIP viele gute Erfahrungen machen konnte und dass er stets versucht hat, allen Wünschen gerecht zu werden. Er wünscht seinem Nachfolger in seiner Tätigkeit als Generalsekretär viel Erfolg.

Im Laufe des ausgezeichneten Banketts das der Generalversammlung folgte, ergriff der neue Präsident, Herr Lucien Devies, das Wort und dankte dem abtretenden Präsidenten, Herrn Jacques de Bruyn, für die brillante Art, mit der er seine Funktion als Präsident erfüllte.

Der vom italienischen Verband organisierte Ausflug über das Meer nach der berühmten Insel Capri ermöglichte allen Teilnehmern, die Schönheiten dieser Insel sowie die Küsten von Ischia zu bewundern.

Für das Direktionskomitee :

Der Präsident :

gez. Lucien Devies

Der Generalsekretär :

gez. Walter Suter

Comptes annuels

Annexe I

	1976		1977	
	Dépenses	Recettes	Dépenses	Recettes
COTISATIONS				
Vereinigung d. Privatgüterw. Interessenten VPI, Hamburg		10'295.--		10'387.--
Verband d. Privatg. Int. VPI Wien		1'485.--		1'463.--
Féd. d. Entrepr. Belgique Bruxelles		1'111.--		1'065.--
Soc. LOMATFER, Bruxelles		513.--		513.--
Liga de Prop. de Vagones de España, Madrid		2'176.--		2'222.--
Ass. Française des Wagons part., Paris		13'630.--		13'630.--
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd, London		1'302.--		1'302.--
ASSOCARRI Ass. Titolari Carri Ferr., Milano		2'199.--		2'199.--
Ass. Prof. d. Prop. et Usagers de Wagons Industr. au Maroc, Casablanca		842.--		842.--
Alg. Verladers en Eigen Vervoer Org., Den Hag		957.--		957.--
Svenska Privatwagenvöreningen Stockholm		1'555.--		1'486.--
Verband Schweiz. Anschlussgel. & Privatgüterw. Besitzer VAP		2'245.--		2'268.--
Ouverture du découvert à fin 1975		11'258.60		
Don du VAP, Weinfeldten		3'000.--		
Ventes d'imprimés		803.50		1'231.95
Intérêts compte de banque				201.60
DEPENSES				
Imprimés UIC			1'341.05	
Frais d'invitations Assemblée Générale	1'850.50		2'779.45	
Frais d'experts RID/ADR/UIP/UIC	10'193.15		12'895.05	
Frais d'interprète et traduction	3'137.40		2'852.40	
Frais d'imprimerie			2'564.--	
Documentation	937.95			
Frais de bureau, poste, tel., telex, divers	17'513.90		17'769.30	
Excédent de recettes 1976	20'136.65			
Excédent de dépenses au 31.12.77				433.70
	53'769.55	53'769.55	40'201.25	40'201.25

Jahresrechnung

Anlage I

	1976		1977	
	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen
BEITRAEGE				
Vereinigung d. Privatgüterw. Interessenten VPI, Hamburg		10'295.--		10'387.--
Verband d. Privatg. Int. VPI Wien		1'485.--		1'463.--
Féd. d. Entrepr. Belgique Bruxelles		1'111.--		1'065.--
Soc. LOMATFER, Bruxelles		513.--		513.--
Liga de Prop. de Vagones de España, Madrid		2'176.--		2'222.--
Ass. Française des Wagons part., Paris		13'630.--		13'630.--
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd, London		1'302.--		1'302.--
ASSOCARRI Ass. Titolari Carri Ferr., Milano		2'199.--		2'199.--
Ass. Prof. d. Prop. et Usagers de Wagons Industr. au Maroc		842.--		842.--
Alg. Verladers en Eigen Vervoer Org. Den Hag		957.--		957.--
Svenska Privatwagenföreningen Stockholm		1'555.--		1'486.--
Verband Schweiz. Anschlussgel. & Privatgüterw. Besitzer VAP		2'245.--		2'268.--
Nachzahlungen 1976		11'258.60		
Gabe des VAP, Weinfeldten		3'000.--		
Zinsen a/Sparh. & Kto. Krt.		397.45		201.60
Verkauf v. Drucksachen		803.50		1'231.95
AUSGABEN				
Ankauf v. Drucksachen UIC			1'341.05	
Spesen Einladungen GV	1'850.50		2'779.45	
Expertengelder RIP/ARD/UIC/UIP	10'193.15		12'895.05	
Dolmetscher, Uebersetzungen	3'137.40		2'852.40	
Druckereikosten			2'564.--	
Akten	937.95			
Bureau, Porti, Tel/Telex & Verschiedenes	17'513.90		17'769.30	
EINNAHMEN-Ueberschuss 1976	20'136.65			
AUSGABEN-Ueberschuss 1977				433.70
Lugano, 31.12.1977	53'769.55	53'769.55	40'201.25	40'201.25

Bilan

Annexe 2

	1976		1977	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Avoir				
Compte courant B.P.S.			9'015.90	
Avoir s/livret de dépôt				
B.P.S., Genève	8'938.72			
Avoir chez Fert & Cie	442.33			
Contributions fédérales	139.10		70.55	
FORTUNE au 31/12/1976		9'520.15		
FORTUNE au 31/12/1977				9'086.45
	9'520.15	9'520.15	9'086.45	9'086.45

Fortune

	1976		1977	
	Sfr.	Sfr.	Sfr.	Sfr.
Découvert au 31.12.1975	10'616.50			
Couverture du découvert				
à fin 1975		11'258.60		
Excédent intermédiaire	642.10			
	11'258.60	11'258.60		
Excédent intermédiaire		642.10		
Excédent de recettes au				
31/12/1976		8'878.05		
Fortune au 31/12/1976	9'520.15			
Fortune au 1.1.1977				9'520.15
Découvert au 31/12/1977			433.70	
Fortune au 31/12/1977			9'086.45	
	9'520.15	9'520.15	9'520.15	9'520.15

31/12/1977

Walter Suter, Secrétaire général

Bilanz

Anlage 2

	1976		1977	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
GUTHABEN Kto. Krt. Schweiz. Volksbank			9'015.90	
GUTHABEN Schweiz. Volksbank Genf. Dep. Heft	8'938.72			
GUTHABEN b/Fert & Co	442.33			
Eidg. Steuerverwaltung	139.10		70.55	
VERMOEGEN am 31.12.1976		9'520.15		
VERMOEGEN am 31.12.1977				9'086.45
	9'520.15	9'520.15	9'086.45	9'086.45

Vermögen

	1976		1977	
	Sfr.	Sfr.	Sfr.	Sfr.
Ungedeckt per 31.12.1975	10'616.50			
Deckung des Fehlbetrages 1975		11'258.60		
Zwischenüberschuss	642.10			
	11'258.60	11'258.60		
Zwischenüberschuss		642.10		
Einnahmenüberschuss 1976		8'878.05		
VERMOEGEN am 31.12.1976	9'520.15			
VERMOEGEN am 1.1. 1977				9'520.15
AUSGABEN-Ueberschuss 1977			433.70	
VERMOEGEN am 31.12.1977			9'086.45	
	9'520.15	9'520.15	9'520.15	9'520.15

Lugano 31.12.1977

Walter Suter, Generalsekretär

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 1977, 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 1977 boucle avec un excédent de dépenses de Frs 433.70. Cette somme doit être déduite de l'excédent de recettes de l'année 1976 de Frs 9'520.15. La fortune au 31.12.1977 est donc de Frs 9'086.45

Voici le détail des dépenses et recettes :

	Dépenses	Recettes
	Fr.s.	Fr.s.
Cotisation des membres		38'334.--
Intérêts bruts sur livret de dépôt No 90459 de la Banque Populaire Suisse Genève,		170.45
Intérêts bruts sur compte 776600/0 de la Banque Populaire Suisse, Lugano		31.15
Vente d'imprimés		1'231.95
Imprimés UIC	1'341.05	
Frais d'invitation Assemblée générale	2'779.45	
Frais d'experts	12'895.05	
Frais d'interprète et traduction	2'852.40	
Frais d'imprimerie	2'564.--	
Frais de bureau, poste, téléphone, telex et divers	17'769.30	
	40'201.25	39'767.55
Excédent de dépenses au 31.12.1977		433.70
	40'201.25	40'201.25

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1977 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 8 mai 1977

Les réviseurs :

signé: H. Wiedemann signé : U. Hegi

REVISOREN-BERICHT

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

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns die Jahresrechnung 1977 der UIP vorgelegt worden. Wir erstatten hiermit wie folgt

BERICHT

Auf Grund der Belege haben wir sämtliche Einnahmen- und Ausgaben Posten des ordnungsgemäss geführten Kassabuchs kontrolliert und sie, soweit möglich, einer materiellen Prüfung unterzogen. Das Geschäftsjahr 1977 schliesst mit einem Ausgabenüberschuss von Sfr 433.70 ab. Dieser Betrag ist vom Einnahmenüberschuss per 31.12.1976 von Sfr 9'520.15 in Abzug zu bringen was per 31.12.1977 ein Vermögen von Sfr 9'086.45 ergibt. Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgaben-Posten.

	Ausgaben	Einnahmen
	Sfr	Sfr.
Mitgliederbeiträge		38'334.--
Bruttozins für 1977 auf dem "livret de dépôt" Nr 90459 bei der Banque Populaire Suisse in Genf		170.45
Bruttozins für 1977 auf Konto Nr 776600/0 bei der Banca Popolare Svizzera di Lugano		31.15
Verkauf von Drucksachen		1'231.95
Drucksachen UIP	1'341.05	
Einladung zur Generalversammlung	2'779.45	
Kosten für Experten	12'895.05	
Kosten für Uebersetzungen	2'852.40	
Druckerei-Kosten	2'564.--	
Kosten für Büro, Post, Telefon, Telex & Verschiedenes	17'769.30	
	40'201.25	39'767.55
Ausgaben-Ueberschuss per 31.12.1977		433.70
	40'201.25	40'201.25

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1977 unter Décharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 8. Mai 1978

Die Revisoren :

H. Wiedemann

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 Raben- strasse 21, 2 Hambourg 36	1950	41874	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Neue Raben- strasse 21, 2 Hamburg 36
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Vienne	1950	3045	Oesterreich Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Wien
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	1950	2964 559	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
Espagne Liga de Propietarios de Vagones de España, Victor Pradera 30, Madrid-8	1960	6377	Espanien Liga de Propietarios de Vagones de España, 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	1950	55976	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
Grande-Bretagne Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd, 18 Great Marlborough Street, London W.1	1966	2380	Grossbritannien Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd, 18 Great Marlborough Street, London W.1
Hollande Algemene Verladere in Eigen- Vervoer Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, La Haye	1950	850	Holland Algemene Verladere in Eigen- Vervoer Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, Den Haag
Italie ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Pompea Litta 7, 20122 Milan	1950	6239	Italien ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Pompea Litta 7, 20122 Mailand
Maroc Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Immeuble Liberté, Place Lemeigre- Dubreuil, Casablanca	1958	386	Marokko Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Immeuble Liberté, Place Lemeigre- Dubreuil, Casablanca
Suède Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 111 34 Stockholm	1953	3133	Schweden 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	1950	6516	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 Genf
Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1er janvier 1977		130299	Total der P Wagen die der UIP angeschlossen sind per 1. Januar 1977

Assemblée générale constituante de l'UIP
Konstituierende Generalversammlung der UIP

Président
Präsident

Secrétaire général
Generalsekretär

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

Assemblées générales ordinaires de l'UIP
Ordentliche Generalversammlungen der UIP

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

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

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

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

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

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

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

1971	La Haye	3 juin	W. Körfggen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		

1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		

1977	Ischia	31 mai	L. Davies	W. Suter
------	--------	--------	-----------	----------