

UIP

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

1978

29^e Rapport de gestion
29. Geschäftsbericht

Organes de l'UIP

Comité 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

Comité de gérance / Geschäftsführender 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

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. C. 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

Sécrétariat Général / Generalsekretariat

M. Walter Suter, via Calprino 21, 6900 Lugano-Paradiso
Téléphone 091 54 16 21 / 54 52 14, Télex 73 774 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

1978

29^e Rapport de gestion **29. Geschäftsbericht**

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 1978

I. Préambule

L'évolution de la conjoncture internationale n'a guère été en général meilleure et la croissance économique demeure faible ou modérée dans les pays où s'exercent les activités des membres de l'UIP.

L'horizon économique reste dominé par les profondes et rapides transformations de l'économie mondiale.

Suivant les réseaux, le trafic marchandises des chemins de fer est resté à peu près étale ou a marqué une amélioration assez nette. Les mouvements ont été très contrastés pour les trafics assurés en wagons de particuliers d'un secteur à l'autre: si un tassement qu'on espère ultime s'est encore produit pour certains, d'autres se sont maintenus et quelques-uns ont connu un net redressement.

Le parc actuel des wagons de particuliers répond aux besoins de la demande et les perspectives qu'on peut envisager actuellement ne permettent pas de prévoir un développement appréciable.

Ainsi que le montre le rapport d'activités qui suit, les interventions de l'UIP ont été nombreuses et ont concerné des questions variées, certaines de très grande importance. Plusieurs ont trouvé leur conclusion, satisfaisante pour l'UIP.

La réunion commune UIC/UIP s'est tenue du 17 au 20 Octobre à Montpellier et ses travaux se sont déroulés dans un esprit de coopération et d'objectivité toujours très efficace.

Une délégation de l'UIP participe aux travaux de la sous-commission mixte UIC des wagons unifiés, lorsqu'ils concernent des wagons de particuliers: ainsi l'UIP a été présente aux réunions des groupes de travail de cette sous-commission concernant l'un les wagons citernes, l'autre les wagons porte-automobiles.

L'UIP sera représentée au groupe de travail UIC qui vient d'être constitué pour rechercher l'amélioration des acheminements de wagons de particuliers.

Enfin, l'UIP a été présente à la 20ème session de la commission d'experts du RID qui s'est tenue à Berne les 12 et 13 Octobre 1978.

II. Rapport d'activités de l'UIP

RID / ADR:

Plaque orange de danger -

Marginal 1800 (6) de l'Appendice VIII

Les 12 et 13.10.1978, le Comité d'Experts RID s'est de nouveau penché, entre autres, sur la signalisation orange pour les marchandises dangereuses, la pre-

mière proposition suisse de l'année 1977/78 ayant finalement échoué puisqu'elle a été attaquée par 5 Gouvernements. La nouvelle proposition resp. le texte suivant a été adopté avec 7 voix contre 4, et 3 abstentions:

«Signalisation des wagons-citernes

L'expéditeur apposera verticalement, de chaque côté des wagons-citernes transportant une matière visée au marg. 1801, une signalisation rectangulaire de couleur orange non rétro réfléchissante, dont la base est de 40 cm et la hauteur pas inférieure à 30 cm. La signalisation doit porter un liséré noir de 15 mm. La signalisation peut être apposée par un panneau, une feuille autocollante, une peinture ou tout autre procédé équivalent, à condition que le matériau utilisé à cet effet soit résistant aux intempéries et garantisse une signalisation durable.

(Nota: texte actuel)

Chaque signalisation doit porter les numéros attribués, dans le tableau du marg. 1801, à la matière transportée.

Les numéros d'identification devront être constitués par des chiffres de couleur noire de 100 mm de haut et de 15 mm d'épaisseur. Le numéro qui indique le danger doit figurer dans la partie supérieure de la signalisation, et celui qui indique la matière, dans la partie inférieure; ils doivent être séparés par une ligne horizontale de 15 mm d'épaisseur traversant la signalisation à mi-hauteur (voir marg. 1802).

Lorsqu'un wagon-citerne transporte plusieurs matières différentes dans des récipients distincts ou des compartiments distincts d'un même récipient, l'expéditeur apposera la signalisation de couleur orange prescrite sous le premier alinéa, munie des numéros appropriés, de chaque côté des récipients ou compartiments de récipient, parallèlement à l'axe longitudinal du wagon et de manière bien visible.

Les prescriptions susmentionnées sont également valables pour les wagons-citernes vides non nettoyés et non dégazés. Une fois les matières dangereuses déchargées et les récipients nettoyés et dégazés, les signalisations de couleur orange ne doivent plus être visibles».

Le texte précité permet d'utiliser aussi bien la plaque métallique qu'une plaque en plastique (renforcée de fibre de verre), une feuille ou une peinture. Dans chacun des cas, la résistance aux intempéries doit être assurée. Par contre, la résistance au feu n'est plus exigée. Si le texte entre en vigueur, il sera définitif, sauf si un Gouvernement reprend cette question à un moment ultérieur.

Geschäftsbericht für 1978

I. Vorwort

Das wirtschaftliche Wachstum bleibt weiterhin in den Ländern, auf die sich die Tätigkeit der UIP-Mitglieder erstreckt, bescheiden. Die Entwicklung der internationalen Konjunktur war allgemein kaum besser als in den Vorjahren.

So wird die wirtschaftliche Entwicklung durch tiefgreifende und schnelle Veränderungen des Weltwirtschaftsmarktes bestimmt.

Je nach Bahnnetz erfuhr der Güterverkehr einen Zuwachs oder blieb mehr oder weniger konstant. Die in P-Wagen ausgeführten Transporte waren von Sektor zu Sektor verschieden: wenn sich im einen, hoffentlich letztmals, Rückschläge ergaben, konnten sich andere halten oder verzeichneten sogar eine gute Erholung.

Der heutige P-Wagenpark entspricht der Nachfrage, und die gegenwärtigen Aussichten erlauben keinen nennenswerten Ausbau.

Wie aus dem nachstehenden Bericht zu entnehmen ist, waren die Interventionen der UIP zahlreich und haben sich auf verschiedene Probleme erstreckt, einige von grösster Wichtigkeit. Mehrere davon wurden zur vollen Zufriedenheit für die UIP gelöst.

Die gemeinsame Tagung der Arbeitsgruppe UIC/UIP hat vom 17.10. - 20.10.1978 in Montpellier stattgefunden. Die Arbeiten haben sich in einem Klima von guter Zusammenarbeit und bemerkenswerter Objektivität abgewickelt.

Eine UIP-Delegation nimmt an den Arbeiten der "Gemischten Arbeitsgruppe UIC-Einheitsgüterwagen", soweit es sich um Fragen der Privatgüterwagen handelt, teil. So war die UIP an den Sitzungen der Arbeitsgruppen "Autotransportwagen" und "Kesselwagen" vertreten.

Die UIP wird ebenfalls in der soeben formierten Arbeitsgruppe "Verbesserung der Beförderung von Privatgüterwagen" vertreten sein.

Eine UIP-Delegation hat an der 20. Tagung des Fachmännischen Ausschusses für das RID, welche am 12. und 13. Oktober 1978 in Bern stattfand, teilgenommen.

II. Bericht über die Arbeit der UIP

RID / ADR:

Orangefarbene Gefahrentafel – Randnummer 1800 (6) des Anhangs VIII

Am 12. und 13.10.78 hat sich der Fachmännische Ausschuss des RID u.a. erneut mit der Gefahrensignalisation, d.h. mit der Kennzeichnung gefährlicher Güter, befasst, nachdem der erste Vorschlag der Schweizer Regierung aus dem Jahre 1977/78 letztlich keinen Erfolg hatte, resp. von 5 Regierungen

Widerspruch eingereicht wurde. Der neue Vorschlag bzw. der nachstehende Text ist mit 7 zu 4 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, angenommen worden:

"Kennzeichnung der Behälterwagen"

Der Absender muss an jeder Längsseite eines Behälterwagens, in dem ein in Rn 1801 aufgezählter Stoff befördert wird, senkrecht eine nichtrückstrahlende, rechteckige, orangefarbene Kennzeichnung anbringen, deren Grundlinie 40 cm und deren Höhe mindestens 30 cm beträgt. Die Kennzeichnung muss einen schwarzen Rand von 15 mm Breite aufweisen. Die Kennzeichnung kann durch eine Tafel, eine Selbstklebefolie, einen Anstrich oder in gleichwertiger Weise angebracht werden, unter der Bedingung, dass das dafür verwendete Material witterungsbeständig ist und eine dauerhafte Kennzeichnung gewährleistet. (Bem.: bisheriger Text)

Jede Kennzeichnung muss die Nummern tragen, die dem beförderten Stoff im Verzeichnis der Rn 1801 zugeteilt worden sind.

Die Kennzeichnungsnummern setzen sich aus schwarzen Ziffern von 100 mm Höhe und 15 mm Strichbreite zusammen.

Die Nummer, die die Gefahr angibt, muss im oberen Teil der Kennzeichnung und diejenige, die den Stoff angibt, im unteren Teil der Kennzeichnung angebracht sein; sie müssen durch eine waagrechte schwarze Linie von 15 mm Breite in der Mitte der Kennzeichnung getrennt sein (siehe Rn 1802).

Werden in einem Behälterwagen mehrere verschiedene Stoffe in getrennten Behältern oder Behälterabteilen befördert, so muss der Absender die im ersten Absatz vorgeschriebenen orangefarbenen Kennzeichnungen mit den zugehörigen Nummern an den Seiten jedes Behälters oder Behälterabteils parallel zur Wagenlängsachse in der Weise anbringen, dass sie deutlich sichtbar sind.

Die oben erwähnten Vorschriften gelten ebenfalls für entleerte, nicht gereinigte und nicht entgaste Behälterwagen. Wenn die gefährlichen Stoffe ausgeladen und die Behälter gereinigt und entgast sind, dürfen die orangefarbenen Kennzeichnungen nicht mehr sichtbar sein".

Der vorstehende Text ermöglicht es, sowohl die Metalltafel als auch eine (glasfaserverstärkte) Kunststofftafel, eine Folie oder einen Anstrich zu verwenden. In jedem Falle muss die Witterungsbeständigkeit sichergestellt sein. Die Brandbeständigkeit wird dagegen nicht mehr gefordert. Wenn der Text in Kraft tritt, ist er endgültig, es sei denn, dass später noch einmal eine Regierung auf diese Frage zurückkommt.

Zu bemerken ist allerdings, dass nunmehr nochmals 5 Regierungen die Möglichkeit haben, diesen Beschluss umzustossen. Ob eine der widersprechenden Regierungen einen solchen Schritt in die Wege

Cependant, il est à noter que 5 Gouvernements ont encore la possibilité de renverser cette décision, mais il n'est pas prévisible, à l'heure actuelle, si un des Gouvernements opposés fera de telles démarches. Le délai du référendum expirera le 30 avril 1979. Au cas où le référendum ne sera pas saisi, la nouvelle proposition suisse prendra force de loi à partir du 1er mai 1979. Par contre, au cas où il sera donné suite à une nouvelle opposition des 5 Gouvernements, le texte actuel restera valable.

La procédure nécessaire pour la mise en vigueur des décisions du Comité d'Experts demande, en général, un délai de près de 1 an. Les dispositions en question entreront donc probablement en vigueur le 1er octobre 1979. Bien entendu, elles seront auparavant publiées dans les bulletins officiels nationaux.

RID - Problèmes de la sécurité du trafic à partir ou à destination de la Grande-Bretagne (trafic transmanche)

Les problèmes de sécurité du trafic des produits dangereux à partir ou à destination de la Grande-Bretagne (trafic transmanche) font l'objet d'études et doivent être réglementés par un appendice spécial au RID.

L'UIP a informé l'UIC que l'UIP est intéressée à cette question.

Elle a pris aussi des contacts officieux.

Elle sera tenue de se manifester pour que cette réglementation ne soit pas effectuée unilatéralement et ne soit pas plus sévère que la nouvelle réglementation RID.

Le groupe de travail UIP suit cette question et tiendra l'UIC au courant.

RÉNUMÉROTATION DES WAGONS

L'UIC a, après avoir consulté l'OSJD, tenu compte de la plupart des désirs de l'UIP en ce sens que les caractéristiques importantes pour les nouveaux numéros de wagons-citernes ont été réduites massivement et se limitent aux particularités qui ne peuvent être changées que très rarement. On a renoncé au «marquage lettres» obligatoire sur les wagons de particuliers. Une modification correspondante du projet de fiche UIC 438-2 a été approuvée (correspondant au § 34 du RIV).

Les autres désirs de modification de l'UIP n'ont pas été pris en considération en ce sens que les caractéristiques «déchargement sous pression» et «dispositif de réchauffage» sont maintenues dans la liste. Donc, si un wagon avec dispositif de déchargement sous pression est modifié par suppression de ce dispositif — ou le contraire — ou qu'une installation de réchauffage est modifiée, le cas échéant incorporée, le numéro du wagon doit être modifié. La raison de la non-suppression de ces caractéristiques dans la liste est due aux Chemins de fer des pays de l'Est (OSJD)

qui possèdent de tels wagons ayant ces caractéristiques comme wagons Réseau et qu'ils accordent une importance à ce que ces caractéristiques ressortent déjà des numéros des wagons.

Toutefois, l'UIC est parvenue à venir en aide aux titulaires, à l'exception de l'OSJD, dans la mesure où elle veut recommander aux Réseaux de renoncer à une modification des numéros des wagons selon les critères suivants:

Pendant la période transitoire de début 1980 jusqu'à fin 1984, il ne doit être tenu compte que de l'état technique du moment, pour l'attribution du numéro, que ce wagon possède ou non un dispositif de déchargement sous pression ou un dispositif de réchauffage, indépendamment de l'usage qui est fait de ces dispositifs. En définitive, une modification du numéro du wagon ne doit pas être demandée si la modification se limite techniquement au dispositif de déchargement sous pression, le cas échéant au dispositif de réchauffage.

Il n'est naturellement pas contrôlable de quelle façon les diverses Administrations suivront une telle recommandation. Cependant, il serait intéressant que les membres des Associations nationales suivent l'observation des recommandations UIC. Le cas échéant, il serait souhaitable que l'UIP en soit avisée par l'intermédiaire des Associations nationales.

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.

Révision des wagons «P» sur un Réseau autre que l'immatriculateur

L'expérience en cours depuis le 1er janvier 1977 sur la base des principes définis en réunion UIC/UIP d'octobre 1976 s'est poursuivie.

Il y a très peu de demandes de révisions de wagons «P» sur un Réseau autre que l'immatriculateur.

A l'exception de 2 cas où les demandes ont été refusées parce qu'elles n'étaient pas justifiées, les autres demandes ont été acceptées dans les conditions arrêtées en réunion UIC/UIP d'octobre 1976.

En ce qui concerne la révision des wagons Réseau, le Groupe UIC 5/P/1 (ex 5/L/24) poursuit ses travaux.

Il n'est actuellement pas envisagé d'étudier une notice technique de standardisation des travaux de révision.

leitet, lässt sich noch nicht übersehen. Die Referendumsfrist läuft am 30. April 1979 ab. Falls das Referendum nicht ergriffen wird, erhält der Schweizer Vorschlag per 1. Mai 1979 Gesetzeskraft. Sollte jedoch ein nochmaliger Einspruch von 5 Regierungen Erfolg haben, so würde der gegenwärtige Text bestehen bleiben.

Das Verfahren, das zur Inkraftsetzung der Beschlüsse des Fachmännischen Ausschusses erforderlich ist, nimmt im allgemeinen ein knappes Jahr in Anspruch, so dass die vorstehenden Bestimmungen vermutlich zum 1. Oktober 1979 in Kraft treten. Sie werden selbstverständlich vorher in den nationalen Gesetzblättern veröffentlicht.

"Transmanche" — Sicherheitsprobleme im Verkehr von und nach England

Die Sicherheitsprobleme im Verkehr von und nach England (Transmanche) bilden zurzeit Studienobjekte und sollen durch einen Anhang im RID geregelt werden.

Die UIP hat die UIC informiert, dass die UIP an diesen Fragen interessiert ist.

Sie hat auch bereits inoffizielle Kontakte hergestellt.

Sie ist verpflichtet, dafür einzutreten, dass diese Neuregelung nicht einseitig getroffen wird und nicht strenger ausfällt als die neue RID-Regelung.

Die UIP-Arbeitsgruppe verfolgt diese Frage und wird die UIC auf dem laufenden halten.

UMNUMMERUNG DER GÜTERWAGEN

Nach Konsultierung des OSShD hat die UIC den meisten Wünschen der UIP Rechnung getragen, indem diejenigen Merkmale, die für die neue Nummer von Kesselwagen massgeblich sind, drastisch reduziert und auf solche Einzelheiten beschränkt wurden, die nur ganz selten einmal geändert werden. Ausserdem hat man darauf verzichtet, die Kennbuchstaben an den Privatgüterwagen obligatorisch anzubringen. Eine entsprechende Änderung des Entwurfes des UIC-Merblattes 438-2 (entsprechend § 34 RIV) wurde zugesagt.

Die anderen Änderungswünsche der UIP wurden lediglich insoweit nicht berücksichtigt, als die Merkmale "Druckentleerung" und "Heizeinrichtung" weiterhin in der Liste enthalten bleiben. Wird also ein Wagen mit Einrichtungen zur Druckentleerung so umgebaut, dass diese Entleerungsmöglichkeit aufgehoben wird — ebenso umgekehrt — oder wird eine Heizeinrichtung ausgebaut bzw. eingebaut, muss die Wagennummer geändert werden. Der Grund dafür, dass diese Merkmale nicht aus der genannten Liste gestrichen werden konnten, liegt darin, dass die Eisenbahnen des Ostblockes (OSShD) Wagen mit den genannten Eigenschaften als bahneigene Wagen im Betrieb haben und dass sie Wert darauf legen, dass diese Eigenschaften schon aus der Wagennummer feststellbar sind.

Allerdings ist die UIC den Einstellern in dem Bereich ausserhalb des OSShD insoweit entgegengekommen, als sie den Eisenbahnverwaltungen empfehlen

will, auf eine Änderung der Wagennummern nach folgenden Kriterien zu verzichten:

Während der Übergangsperiode, Anfang 1980 bis Ende 1984, soll bei der Zuweisung der Nummer ausschliesslich dem augenblicklichen Zustand Rechnung getragen werden, d.h. ob eine Einrichtung zur Druckentleerung oder eine Heizeinrichtung vorhanden ist oder nicht, und zwar unabhängig davon, ob diese Einrichtungen benutzt werden. Anschliessend soll eine Änderung der Wagennummer nicht verlangt werden, wenn die Änderung sich technisch auf die Druckentleerung bzw. Heizeinrichtung beschränkt.

Inwieweit die einzelnen Verwaltungen einer solchen Empfehlung nachkommen, lässt sich natürlich heute noch nicht feststellen. Es wäre jedoch interessant, wenn die Mitglieder der einzelnen nationalen Verbände das Befolgen der UIC-Empfehlung beobachten und allenfalls, über ihren nationalen Verband, Meldung an die UIP machen würden.

HARMONISIERUNG DER VORSCHRIFTEN FÜR DIE UNTERHALTUNG UND REVISION DER "P"-WAGEN. BEMÜHUNGEN UM EINE BESCHLEUNIGUNG DER HARMONISIERUNG DER VORSCHRIFTEN FÜR DIE FRISTAUSBESERUNG, UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER TENDENZ EINIGER BAHNEN, REVISIONEN VON "P"-WAGEN GEGEBENENFALLS VON EINER ANDEREN ALS DER EINSTELLENDEN BAHN DURCHFÜHREN ZU LASSEN

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

Der Versuch, der seit dem 1. Januar 1977 auf der Grundlage der in der Sitzung UIC/UIP im Oktober 1976 festgelegten Grundsätze durchgeführt wird, wurde weitergeführt.

Anträge auf Revision von "P"-Wagen bei einer anderen als der einstellenden Bahn wurden nur selten gestellt.

Mit Ausnahme von zwei Fällen, in denen die Anträge zurückgewiesen wurden, weil sie nicht gerechtfertigt waren, wurden alle anderen Anträge nach den in der Sitzung UIC/UIP im Oktober 1976 festgelegten Bedingungen angenommen.

Was die Revision der bahneigenen Wagen anbelangt, führt die UIC-Gruppe 5/P/1 (früher 5/L/24) ihre Arbeiten weiter.

Zur Zeit ist nicht geplant, die Aufstellung einer technischen Note für die Standardisierung der Revisionsarbeiten zu untersuchen.

Die eingeleitete Studie besteht zur Zeit darin, Informationen über die Vorgehensweise bei diesen Revisionen auszutauschen, wobei der eigentliche Grundsatz für ihre Aufstellung festgelegt wird. (Mit dieser

L'étude entreprise consiste, dans l'immédiat, à échanger des informations sur la manière de procéder à ces révisions en définissant le principe même de leur établissement (méthodologie destinée à fixer les délais optimum de révision des différents types de wagons).

Des études plus détaillées sont entreprises à cette occasion, notamment:

- relevé de moyens à mettre en oeuvre pour remédier à divers «points faibles» qui seraient décelés sur le matériel,
- projet d'instruction sur l'entretien du frein.

Etant donné la complexité du matériel «P», il ne peut être envisagé de progresser, dans ce domaine, plus rapidement que pour l'étude du matériel Réseau.

Il est donc souhaitable de continuer, pour le moment, à conserver un caractère exceptionnel à la révision de wagons «P» par un Réseau autre que l'immatriculateur, cette révision devant répondre aux conditions fixées en octobre 1976.

L'UIP a pris acte de cette situation, tout en émettant le voeu que l'UIC poursuive activement ses études tendant à l'uniformisation des règles d'entretien des wagons en vue de permettre, si possible d'une manière plus générale, les travaux de révision des wagons «P» par un Réseau autre que l'immatriculateur.

L'UIC est bien consciente de l'intérêt que ce projet peut présenter pour l'UIP. Elle a fait remarquer, toutefois, que l'étude de sa mise en oeuvre va au delà de l'examen déjà très délicat, même pour les wagons Réseau, des seuls aspects techniques. En effet, cette étude touche également à la politique générale des Réseaux et même, dans certains cas, des Gouvernements, dans la mesure où elle intéresse l'organisation et la répartition du travail entre les différents établissements ferroviaires et l'industrie privée.

TRAVAUX DES GROUPES D'ÉTUDE UIC/UIP CRÉÉS PAR LA SOUS-COMMISSION MIXTE UIC DES WAGONS UNIFIÉS POUR L'ÉTUDE DES WAGONS-CITERNES ET POUR L'ÉTUDE DES WAGONS PORTE-AUTOS

Tampons à haute capacité - Fiche UIC n° 573

La fiche UIC 573 prescrit d'une façon obligatoire, à partir du 1.1.1978, le montage de tampons à haute capacité aux wagons transportant des marchandises dangereuses.

L'UIP n'est pas intéressée à une prescription obligatoire pour l'emploi de tampons à haute capacité; cependant, elle pourrait év. accepter une prescription facultative. Pour cette raison, l'UIP a prié l'UIC de faire le nécessaire pour que cette question soit reprise.

Unification des wagons porte-autos

Il est rappelé que deux wagons ont été retenus: un wagon à 3 essieux composé de deux éléments et un wagon à 4 essieux composé de deux éléments.

Le projet du chapitre 3 de la fiche UIC 571.3, établi en collaboration avec l'UIP, n'a pas été entièrement approuvé par la Réunion Commune des Commissions «Mouvement» et «Matériel et Traction», mais celle-ci a donné délégation de pouvoirs à la Sous-Commission mixte UIC des wagons pour traiter les quelques observations faites en différentes séances et approuver définitivement le texte. Cette question devrait prochainement être résolue.

Actuellement, la question de l'unification des cales pour la fixation des voitures sur les planchers est encore en étude.

TRAVAUX ACTUELLEMENT EN COURS À L'UIC CONCERNANT LA RIGIDITÉ TORSIONNELLE DES WAGONS À 2 ESSIEUX

L'UIC a informé comme suit:

Sécurité de circulation — Fiche UIC no 530.2

La fiche UIC no 530.2, établie dans la perspective de l'attelage automatique fixe les relations à respecter, lors de la construction des wagons, entre cinq paramètres

(longueur, empattement, charge par roue, rigidité torsionnelle, raideur des ressorts de suspension)

en vue d'assurer leur sécurité de circulation. Il a été décidé que cette fiche sera applicable à la construction de tous les wagons, quel que soit le système d'attelage dont ils sont appelés à être équipés. La fiche a été modifiée en conséquence; en particulier, son titre est devenu «Wagons — sécurité de circulation».

Empattement des wagons-citernes — Fiche UIC no 573 (annexe 1)

L'empattement minimal des wagons-citernes à deux essieux a été réduit de 6.5 à 6.0 m.

WAGONS DE PARTICULIERS ADMIS EN TRAFIC INTERNATIONAL

Il s'agit ici de savoir quels types de wagons de particuliers peuvent être immatriculés sans restriction pour le trafic international, c'est-à-dire sans que les autres Administrations de chemin de fer doivent donner auparavant leur accord; en outre, il s'agit de savoir quel est le code d'échange international que doivent porter ces wagons. Enfin, un grand nombre de questions dépend encore des wagons «convention»,

Methode sollen die optimalen Fristen für die Revision der verschiedenen Wagenbauarten bestimmt werden).

Dabei werden eingehendere Studien durchgeführt, insbesondere zur

- Feststellung der Mittel, mit denen verschiedene "Schwachstellen" beseitigt werden könnten, die an den Fahrzeugen vorhanden sind,
- Erarbeitung eines Entwurfes von Anweisungen für den Unterhalt der Bremse.

In Anbetracht der Vielfalt der "P"-Wagen kann nicht erwartet werden, dass in diesem Bereich raschere Fortschritte als bei der Studie für die bahneigenen Wagen erzielt werden.

Es sollte also im Augenblick die Revision der "P"-Wagen bei einer anderen als der einstellenden Eisenbahn weiterhin Ausnahmecharakter behalten, wobei diese Revision unter den im Oktober 1976 festgesetzten Bedingungen erfolgen muss.

Die UIP nahm diese Sachlage zur Kenntnis, brachte jedoch den Wunsch zum Ausdruck, dass die UIC ihre Studien zur Vereinheitlichung der Unterhaltsbestimmungen der Wagen aktiv weiterverfolgen möge, um, wenn möglich, die Revision der "P"-Wagen bei einer anderen als der einstellenden Bahn allgemeiner zu ermöglichen.

Die UIC ist sich bewusst, dass dieses Vorhaben für die UIP von Interesse ist. Sie wies jedoch darauf hin, dass die diesbezügliche Studie über die bereits sehr heikle Untersuchung der rein technischen Aspekte für die bahneigenen Wagen hinausgeht. Diese Studie berührt nämlich gleichzeitig die allgemeine Politik der Bahnen und in einigen Fällen sogar der Regierungen, da sie mit der Organisation und der Verteilung der Arbeit auf die verschiedenen Eisenbahnniederlassungen und die Privatindustrie zusammenhängt.

ARBEITEN DER VOM GEMISCHTEN UNTERAUSSCHUSS "EINHEITSGÜTERWAGEN" DER UIC FÜR DIE UNTERSUCHUNG DER KESSELWAGEN GEBILDETEN STUDIENGRUPPE UIC/UIP.

Superpuffer — UIC-Merkblatt Nr. 573

Ab 1.1.1978 schreibt das oben erwähnte UIC-Merkblatt den Einbau von Superpuffern für Wagen, die gefährliche Ladegüter transportieren, als obligatorisch vor.

Die UIP hat kein Interesse an einer obligatorischen Vorschrift zur Verwendung von Superpuffern; sie könnte aber eine fakultative Verordnung unter Umständen annehmen. Aus diesem Grunde hat die UIP die UIC gebeten, zu veranlassen, dass diese Frage nochmals behandelt wird.

Vereinheitlichung der Autotransportwagen

Es sei daran erinnert, dass zwei Wagen gewählt wurden: eine Type mit 3 Achsen, bestehend aus zwei Elementen, und eine Type mit 4 Achsen, bestehend aus zwei Elementen.

Der zusammen mit der UIP ausgearbeitete Entwurf des Kapitels 3 zum UIC-Merkblatt Nr. 571-3 wurde von dem Gemeinsamen Ausschuss "Betrieb/Fahrzeuge und Zugförderung" nicht in seiner Gesamtheit gebilligt. Dieser erteilte jedoch dem gemischten UIC-Unterausschuss "Güterwagen" Beschlussvollmacht, die in verschiedenen Sitzungen vorgebrachten Bemerkungen zu bereinigen und den endgültigen Text zu genehmigen. Diese Frage dürfte somit in Kürze abgeschlossen sein.

Zurzeit wird noch an der Vereinheitlichung der Vorlegeklötze (sog. Hemmschuhe) gearbeitet.

GEGENWÄRTIG BEI DER UIC LAUFENDE LETZTE ARBEITEN ÜBER DIE VERWINDUNGSTEIFIGKEIT DER 2-ACHSIGEN WAGEN

Die UIC berichtete wie folgt:

Laufsicherheit — UIC-Merkblatt Nr. 530-2

In dem im Hinblick auf die automatische Kupplung erstellten UIC-Merkblatt Nr. 530-2 werden die beim Bau der Güterwagen zur Gewährleistung ihrer Laufsicherheit zu beachtenden Beziehungen zwischen fünf verschiedenen Parametern

(Länge, Achsstand, Radkraft, Verwindungshärte, Steifigkeit der Tragfedern)

festgelegt. Es wurde beschlossen, dass dieses Merkblatt beim Bau aller Güterwagen, unabhängig von ihrer Kupplungsart, anzuwenden ist. Das Merkblatt wurde entsprechend geändert; insbesondere trägt es jetzt den Titel "Güterwagen - Laufsicherheit".

Achsstand der Kesselwagen — UIC-Merkblatt Nr. 573 (Anlage 1)

Der Mindestachsstand der zweiachsigen Kesselwagen wurde von 6.5 m auf 6.0 m verkürzt.

ZUM INTERNATIONALEN VERKEHR ZUGELASSENE PRIVATGÜTERWAGEN

Hier handelt es sich um die Frage, welche Typen von Privatgüterwagen ohne Einschränkung für den internationalen Verkehr eingestellt werden können, d.h. ohne dass andere Eisenbahnverwaltungen vorher ihre Zustimmung geben müssen; ferner um die Frage, mit welchem internationalen Austauschcode diese Wagen versehen werden. Eine ganze Anzahl Fragen hängen auch mit den sogenannten "Verein-

wagons qui ne peuvent être admis en trafic international que si les Réseaux autres que le Réseau immatriculateur ont donné leur accord. Les résultats des pourparlers sont les suivants:

- Etant donné que, par le passé, des confusions s'étaient produites à ce sujet, aussi bien entre Chemins de fer, qu'entre les titulaires et certains Chemins de fer, dans la détermination du type de wagon qui était à considérer comme wagon «P» classique et des autres types de wagons qui ne pouvaient être introduits en trafic international qu'au moyen d'accords spéciaux, le catalogue des wagons de particuliers classiques a été complètement refondu. Sans connaissance de la nouvelle fiche UIC 438-2, qui doit entrer en vigueur au 1er janvier 1980, la nouvelle rédaction du point II de la fiche UIC 433 ne peut se lire que péniblement. C'est ainsi que la description ci-après des types de wagons concernés correspond au contenu des décisions prises, mais ne reprend pas le texte exact:
- Wagons-citernes
- Wagons tombereaux de type spécial à déchargement par gravité, contrôlé ou massif
- Wagons à toit ouvrant:
 - à déchargement par gravité, contrôlé ou massif
 - à céréales
- Wagons spéciaux:
 - à déchargement par fluide sous pression
 - à déchargement par gravité, contrôlé ou massif
 - à céréales
- Wagons couverts isothermes, réfrigérants ou frigorifiques
- Wagons plats à essieux, de type spécial (Wagons à double étage pour le transport d'automobiles)
- Wagons plats à bogies, de type spécial (Wagons porte-container)

C'est un fait que chaque Administration de chemin de fer doit admettre sans autre les wagons susmentionnés en trafic international. Ces wagons seront, à l'avenir, dotés du code suivant:

- Wagons à écartement fixe, à essieux = 23
- Wagons à écartement fixe, à bogies = 33
- Wagons à écartement variable, à essieux = 24
- Wagons à écartement variable, à bogies = 34

L'état précité n'est pas définitif, mais, au contraire, une adaptation ultérieure de ce catalogue peut être discutée en tout temps, tout en respectant, cependant, les dispositions de la fiche UIC 438-2. (Il est recommandable que les membres UIP se procurent ladite fiche.)

Pour d'autres types de wagons qui étaient admis, jusqu'à présent, en trafic international, il en sera

de même après le 1er janvier 1980. En d'autres termes, tous les droits acquis sont maintenus. (Très important!)

Bien que la réglementation mentionnée entre en vigueur au 1er janvier 1980, en même temps que la fiche 438-2, l'UIC doit recommander aux Administrations de chemin de fer d'agir, dès maintenant, dans ce sens pour les nouvelles immatriculations. L'UIP a déjà donné son accord pour une telle recommandation.

Tous les types de wagons autres que ceux énumérés ci-dessus peuvent être admis sans restriction par les Administrations de chemin de fer comme wagons de particuliers pour le trafic interne. Ils peuvent également être admis en trafic international, uniquement en trafic avec les Administrations qui les ont admis et dont le sigle est repris dans un cartouche. Ces wagons ne reçoivent pas le signe RIV et ils seront munis du code ci-après dès 1980:

- Wagons à essieux = 43
- Wagons à bogies = 83

- Pour le point suivant, une identité de vue absolue a été atteinte.

Lorsqu'une Administration de chemin de fer a donné son accord pour l'acceptation d'un wagon «convention» sur ses lignes, cet accord est définitif. L'accord ne peut être retiré que si le titulaire enfreint les dispositions du contrat, cependant pas pour des raisons commerciales. Il est vrai qu'il est également admis qu'un Chemin de fer n'accorde, de prime abord, son autorisation que sous une condition. L'UIP a rappelé, à ce sujet, qu'une telle autorisation conditionnelle peut amener le titulaire à se distancer de l'investissement prévu, ce qui n'est certainement pas dans l'intérêt du Chemin de fer.

- L'UIP, lors de précédentes occasions, a rappelé que le manque du signe RIV et la présence d'un cartouche dans lequel sont énumérés les Administrations sur les lignes desquelles le wagon peut circuler pourraient laisser supposer que le wagon ne remplisse techniquement pas toutes les conditions du Règlement RIV. A ce sujet, il en a été déduit qu'un wagon sera réformé, car le visiteur doute que l'acheminement du wagon pourrait être entravé par des difficultés techniques. L'Union RIV a tenu compte de ces doutes et a admis que le Règlement RIV devra être modifié dans le sens que le manque du signe RIV et la présence d'un cartouche positif n'a pas qu'un aspect technique, mais peut avoir des raisons commerciales.

Avec cette réglementation, un nombre de questions est désormais résolu qui, par le passé, a été à l'origine de difficultés, aussi bien entre les Administrations de chemin de fer qu'entre certaines Administrations et certains titulaires.

barungswagen" zusammen, d.h. mit denjenigen Wagen, die für den internationalen Verkehr nur zugelassen werden dürfen, wenn und soweit die anderen als die einstellende Eisenbahnverwaltung ihre Zustimmung gegeben haben. Die Ergebnisse der Verhandlungen sind die folgenden:

- Da in der Vergangenheit, sowohl zwischen den Eisenbahnen als auch zwischen einzelnen Einstellern und einzelnen Eisenbahnen, Unklarheiten darüber aufgetreten waren, welche Wagentypen als sogenannte klassische Privatgüterwagen anzusehen sind und welche nur aufgrund einer besonderen Vereinbarung in den internationalen Verkehr gebracht werden dürfen, wurde der Katalog der sogenannten klassischen Privatgüterwagen vollständig neu gefasst. Die Neufassung von Punkt II des UIC-Merkblattes 433 lässt sich ohne Kenntnis des neuen UIC-Merkblattes 438-2, das am 1. Januar 1980 in Kraft treten soll, nur mit Mühe lesen, so dass die Beschreibung der in Frage kommenden Wagentypen nachstehend zwar den Inhalt des neu gefassten Beschlusses, jedoch nicht den genauen Wortlaut wiedergibt:

- Kesselwagen
- Offene Wagen der Sonderbauart mit kontrollierter oder massiver Selbstentladung durch Schwerkraft
- Wagen mitöffnungsfähigem Dach:
 - mit kontrollierter oder massiver Selbstentladung durch Schwerkraft
 - für Getreide
- Sonderwagen:
 - mit Entladung durch Medien unter Druck
 - mit kontrollierter oder massiver Selbstentladung durch Schwerkraft
 - für Getreide
- Gedeckte Wärmeschutz-, Kühl- und Kühlmaschinenwagen
- Flachwagen mit Einzelachsen in Sonderbauart (zweistöckige Autotransportwagen)
- Flachwagen mit Drehgestellen in Sonderbauart (Containertragwagen)

Tatsache ist, dass jede Eisenbahnverwaltung die vorstehend genannten Wagen ohne weiteres für den internationalen Verkehr zulassen darf. Diese Wagen erhalten künftig folgende Kodierung:

- Wagen mit fester Spurweite, mit Achsen = 23
- Wagen mit fester Spurweite, mit Drehgestellen = 33
- Wagen mit variabler Spurweite, mit Achsen = 24
- Wagen mit variabler Spurweite, mit Drehgestellen = 34

Das vorstehend genannte Verzeichnis ist nicht endgültig; es kann vielmehr über eine spätere

Änderung dieses Kataloges jederzeit verhandelt werden. Allerdings müssen die Bestimmungen des UIC-Merkblattes 438-2 beachtet werden. (Den UIP-Mitgliedern sei empfohlen, dieses Merkblatt zu beschaffen).

Für Wagen anderer Typen, die bisher zum internationalen Verkehr zugelassen waren, ist dies auch nach dem 1. Januar 1980 der Fall. Mit anderen Worten: alle bestehenden Rechte bleiben erhalten. (Sehr wichtig!)

Obwohl die vorstehende Regelung erst zum 1. Januar 1980, gleichzeitig mit dem neuen UIC-Merkblatt 438-2, in Kraft tritt, soll den Eisenbahnverwaltungen empfohlen werden, schon jetzt bei der Neueinstellung in dem genannten Sinne zu verfahren. Die UIP hat einer solchen Empfehlung zugestimmt.

Alle anderen Wagentypen als die oben genannten können von den nationalen Eisenbahnverwaltungen für den Binnenverkehr ohne Einschränkung als Privatgüterwagen zugelassen werden. Sie können auch für den internationalen Verkehr zugelassen werden, allerdings nur für den Verkehr mit denjenigen Verwaltungen, die ausdrücklich zugestimmt haben und deren Kurzzeichen in einem Raster aufgenommen werden. Diese Wagen erhalten nicht das RIV-Zeichen und werden ab 1980 wie folgt kodiert:

- Wagen mit Einzelachsen = 43
- Drehgestellwagen = 83

- Im übrigen wurde über folgenden Punkt absolute Klarheit erzielt:

Wenn eine Eisenbahnverwaltung ihre Zustimmung zur Übernahme eines Vereinbarungswagens auf ihr Netz erteilt, ist dies endgültig. Die Zustimmung kann nur widerrufen werden, wenn der Einsteller gegen den Vertrag verstößt, nicht jedoch aus kommerziellen Gründen.

Zulässig ist allerdings auch, dass eine Eisenbahn von vornherein ihre Zustimmung nur unter einer Bedingung erteilt. Die UIP hat hierzu allerdings darauf hingewiesen, dass eine solche bedingte Zulassung dazu führen kann, dass der Einsteller von der beabsichtigten Investition Abstand nimmt, was sicher nicht im Interesse der Eisenbahn liegen kann.

- Weiter hat die UIP bei früheren Gelegenheiten darauf hingewiesen, dass das Fehlen des RIV-Zeichens und das Vorhandensein eines Rasters, in dem diejenigen Verwaltungen aufgezählt sind, auf deren Netz der Wagen verkehren darf, zu der irrtümlichen Annahme führen könne, dass der Wagen technisch nicht allen Bestimmungen des RIV-Abkommens entspricht. Hieraus hat sie die Befürchtung abgeleitet, dass ein Wagen ausgesetzt wird, weil der Wagenmeister meint, dass die Beförderung des Wagens technische Schwierigkeiten zur Folge haben könnte. Der RIV-Verband hat dieser

APTITUDE AU RÉGIME «S» DES WAGONS ADMIS À CIRCULER EN TRAFIC INTERNATIONAL

Ces problèmes demandent une description un peu détaillée, commençant par les informations du Représentant du Secrétariat Général de l'UIC:

«Il y a quelques années, l'UIC a décidé de procéder à une étude sur la vitesse maximale des trains de marchandises dans l'avenir. La vitesse maximale actuellement pratiquée en régime ordinaire est de 80 km/h. Pour être admis en trafic international, les wagons doivent être aptes à cette vitesse. Le relèvement de celle-ci contribuerait à l'amélioration de la vitesse commerciale des transports, en général très insuffisante et à faciliter l'écoulement du trafic sur des lignes où circulent à la fois des trains de voyageurs à vitesse élevée ou à horaires cadencés, des trains de marchandises rapides et des trains de marchandises du régime ordinaire. Cela aurait pour effet d'améliorer la rotation des wagons.

Confié à une Sous-commission de la Réunion commune des Commissions «Mouvement» et «Matériel et Traction», le traitement de la question a posé quelques problèmes délicats de définition et de délimitation des tâches. Ce n'est pratiquement qu'à partir de l'an dernier qu'elle a été réellement abordée et il a été décidé de limiter l'étude, pour le moment, au relèvement jusqu'à 100 km/h de la vitesse maximale des trains de marchandises du régime ordinaire. Il s'agit là d'un problème complexe qui revêt des aspects appartenant aux domaines de la construction du matériel roulant, de la formation, du freinage et de la circulation des trains, enfin de l'infrastructure (voie, ponts, signalisation). Il est, toutefois, une donnée de base essentielle: le nouveau régime envisagé impliquerait qu'au minimum tous les wagons admis en trafic international soient aptes au régime «S».

C'est pour cela que les organes de l'UIC ont déjà pris deux orientations concrètes:

- a) Une enquête a été lancée auprès des Réseaux membres du RIV afin de connaître leurs perspectives en ce qui concerne l'évolution relative de leur parc de wagons «S» et «non S» dans les prochaines années; en même temps, les Réseaux ont été invités à fournir les mêmes renseignements sur le parc de wagons de particuliers de leurs pays; les Réseaux devaient, à cette occasion, consulter les Associations nationales de propriétaires de wagons «P»; afin de faciliter les réponses des Réseaux et pour qu'elles soient aussi homogènes que possible, il a été demandé de se placer dans les hypothèses 1985 et 1990.
- b) La Réunion commune des Commissions «Mouvement» et «Matériel et Traction» a, lors de sa session de juin dernier, décidé que tous les wagons à construire à partir du 1er janvier 1979 et appelés à circuler en trafic international devraient être aptes à rouler à 100 km/h. (Il est précisé que l'expression «wagon à construire à partir de telle date» vise non pas les wagons effectivement mis en servi-

ce après cette date, mais les wagons dont la conception est abordée, en bureau d'étude, à partir de la date considérée).

Ces deux orientations ne sont pas strictement liées.

L'enquête citée sous a) a pour objet de se faire une idée du moment à partir duquel les échanges internationaux en wagons «S» pourraient être rendus obligatoires, compte tenu du coût de l'opération qui, du point de vue des véhicules, implique certaines dépenses nécessaires pour:

- rendre aptes au régime «S» les wagons qui ne le sont pas,
- porter la charge admissible en régime «S» au même niveau qu'en régime ordinaire, lorsque ces charges sont différentes,
- éventuellement amortir certains wagons par anticipation.

Les renseignements obtenus constitueront une contribution à l'étude d'ensemble, laquelle comporte les autres aspects cités précédemment ainsi que l'évaluation des avantages attendus; pour cette étude, un Groupe de travail spécial a été créé au sein de l'UIC et un délai de trois ans lui a été accordé pour faire une proposition.

Il va sans dire que l'UIC souhaite une collaboration active de la part de l'UIP pour tout ce qui, dans l'étude en question, touchera directement les wagons de particuliers.

En ce qui concerne la décision visant qu'à partir du 1.1.1979 tous les wagons à construire soient aptes au régime «S», il s'agit d'une mesure tendant à faciliter la réforme envisagée et à avancer, dans toute la mesure du possible, la date à laquelle elle deviendra économiquement réalisable. Pour les Réseaux, cette décision ne pose pas de problèmes, étant donné que pratiquement, depuis un certain temps déjà, ils ne mettent plus en service que du matériel «S». Il est rappelé, à ce sujet, que tous les types de wagons unifiés des fiches de la série no 571 de l'UIC sont «S».

L'UIC a, cependant, tenu à prendre en considération la situation des wagons de particuliers et c'est pourquoi la Réunion commune a voulu avoir l'accord de l'UIP».

L'UIP est bien d'accord sur le principe de l'augmentation de la vitesse des trains qui améliore la rotation du matériel.

Toutefois, la proposition de l'UIC appelle certaines observations de sa part. Pour l'UIP, il existe un problème concernant les wagons existants

- aptes au régime «S», mais avec 18 tonnes par essieu seulement,
- inaptés au régime «S»,

wagons pour lesquels les modifications nécessaires à les rendre aptes à un régime «S» à 20 tonnes par es-

Befürchtung Rechnung getragen und zugesagt, dass das RIV-Abkommen in dem Sinne geändert wird, dass das Fehlen des RIV-Zeichens und das Vorhandensein eines positiven Rasters nicht nur technische, sondern auch kommerzielle Gründe haben kann.

Mit dieser Regelung sind nunmehr eine Anzahl von Fragen gelöst, die in der Vergangenheit, sowohl zwischen den Eisenbahnverwaltungen als auch zwischen einzelnen Verwaltungen und einzelnen Einstellern, Anlass zu Meinungsverschiedenheiten gegeben haben.

EIGNUNG DER IM INTERNATIONALEN VERKEHR EINGESETZTEN GÜTERWAGEN FÜR DEN "S"-VERKEHR

Dieser Problemkreis erfordert eine etwas ausführlichere Darstellung. Sie beginnt mit den Informationen des Vertreters des Generalsekretariats der UIC:

"Vor einigen Jahren beschloss die UIC, eine Studie über die künftige Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge durchzuführen. Die derzeitige Höchstgeschwindigkeit der gewöhnlichen Güterzüge beträgt 80 km/h. Die Güterwagen müssen für diese Geschwindigkeit geeignet sein, um für den internationalen Verkehr zugelassen zu werden. Die Erhöhung dieser Geschwindigkeit würde zu einer Verbesserung der Reisegeschwindigkeit, die zur Zeit im allgemeinen sehr unzureichend ist, beitragen sowie zu einer Erleichterung der Verkehrsabwicklung auf den Strecken, auf denen gleichzeitig Reisezüge mit hoher Geschwindigkeit oder nach Taktfahrplan, Schnellgüterzüge und gewöhnliche Güterzüge verkehren. Im weiteren würde sich daraus eine Verbesserung des Wagenumlaufs ergeben.

Ein Unterausschuss des Gemeinsamen Ausschusses "Betrieb/Fahrzeuge und Zugförderung" wurde mit der Bearbeitung dieser Frage beauftragt. Es ergaben sich hinsichtlich der Problemstellung und Abgrenzung der Aufgaben heikle Aspekte. Die Bearbeitung wurde praktisch erst seit letztem Jahr wirklich in Angriff genommen, und es wurde beschlossen, die Studie für den Augenblick auf die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der gewöhnlichen Güterzüge auf 100 km/h zu begrenzen. Es handelt sich hier um ein vielschichtiges Problem, das Aspekte der Bereiche Fahrzeugbau, Zugbildung, Bremsung, Zugverkehr und auch der Infrastruktur (Oberbau, Brücken, Signalisierung) umfasst. Auf einen wesentlichen Grundsatz muss jedoch hingewiesen werden: Voraussetzung für die vorgesehene neue Beförderungsart ist, dass zumindest die im internationalen Verkehr eingesetzten Güterwagen "S"-fähig sind.

Aus diesem Grund schlugen die UIC-Gremien bereits zwei konkrete Ausrichtungen ein:

- a) Bei den Mitgliedsbahnen des RIV wurde eine Umfrage durchgeführt, um die voraussichtliche effektive Entwicklung ihres für den "S"-Verkehr

geeigneten und nicht geeigneten Güterwagenparks in den kommenden Jahren zu kennen. Gleichzeitig wurden die Bahnen aufgefordert, über den Güterwagenpark der Privatgüterwagen ihres Landes dieselben Auskünfte zu liefern. Aus diesem Anlass sollten die Bahnen die nationalen Verbände der "P"-Wagenbesitzer befragen. Um den Bahnen die Antwort zu vereinfachen und diese so einheitlich wie möglich abzufassen, wurde darum gebeten, sich auf die Jahre 1985 und 1990 auszurichten.

- b) Der Gemeinsame Ausschuss "Betrieb/Fahrzeuge und Zugförderung" beschloss auf seiner Sitzung im Juni 1978, dass alle Güterwagen, die nach dem 1.1.1979 gebaut und im internationalen Verkehr eingesetzt werden, für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h geeignet sein müssen. (Es sei präzisiert, dass der Begriff "nach dem 1.1.1979 gebaute Güterwagen" nicht die Güterwagen, die nach diesem Zeitpunkt eingesetzt werden, betrifft, sondern diejenigen, deren Konzeption ab diesem Zeitpunkt in Konstruktionsbüros begonnen wird).

Die beiden Ansichten sind nicht eng miteinander verbunden.

Mit der unter a) genannten Umfrage sollte ermittelt werden, ab wann der internationale Austausch von "S"-Wagen verbindlich ist, und zwar unter Berücksichtigung der Kosten dieser Massnahme, die bezüglich der Fahrzeuge bestimmte nachstehende Aufwendungen erfordert:

- Anpassung der Nicht-"S"-Wagen an den "S"-Verkehr,
- Angleichung der zulässigen Lastgrenze im "S"-Verkehr an das Niveau im Frachtverkehr, wenn diese Lastgrenzen unterschiedlich sind,
- etwaige vorzeitige Abschreibung bestimmter Güterwagen.

Die Antworten werden zu der Gesamtstudie beitragen, in der die vorstehend erwähnten übrigen Aspekte behandelt und die zu erwartenden Vorteile ermittelt werden sollen. Zur Durchführung dieser Studie wurde innerhalb der UIC eine Sonderarbeitsgruppe gebildet, der eine Frist von 3 Jahren zur Ausarbeitung eines Vorschlags gewährt wurde.

Die UIC wünscht selbstverständlich eine aktive Mitarbeit der UIP für alle diese die Privatgüterwagen unmittelbar berührenden Probleme.

Bei dem Beschluss, dass alle Neubaugüterwagen ab 1.1.1979 für den "S"-Verkehr geeignet sein sollen, handelt es sich um eine Massnahme, mit der die vorgesehene Umstellung vereinfacht und der Zeitpunkt, zu dem sie wirtschaftlich durchführbar ist, weitmöglichst vorverlegt werden soll. Für die Bahnen bringt dieser Beschluss keine Probleme mit sich, da sie ja schon seit einer bestimmten Zeit praktisch nur noch "S"-fähige Wagen bauen. Hierzu sei darauf hingewiesen, dass alle Einheitsgüterwagenbauarten der UIC-Merkblätter der Reihe 571 "S" fähig sind.

sieu, représentent des coûts très élevés. Ces charges décroîtront à mesure qu'on éloignera la date à laquelle on pourra passer en régime «S».

L'UIC a fait remarquer que le problème est le même pour les Chemins de fer et c'est la raison pour laquelle une concertation sera nécessaire, entre l'UIC et l'UIP, dans 2 ou 3 années à venir pour déterminer une date optimale.

L'UIP se demande si le passage au régime «S» à 20 tonnes par essieu ne va pas être, pour certains organes des wagons, une source d'usure prématurée avec des frais supplémentaires pour réparations et révisions.

L'UIC estime, pour sa part, que la vocation des Chemins de fer en matière de transport de marchandises est de concevoir et mettre en oeuvre des wagons aptes à transporter la plus forte charge possible à la vitesse la plus élevée et que les résultats obtenus sur ces plans depuis quelques années permettent d'envisager avec optimisme le passage au régime «S».

Vu que — sauf très peu d'exceptions — des wagons «P» sont, lors de la construction neuve, déjà aménagés, depuis des années, pour le régime «S», l'UIP a donné son accord que l'aptitude des wagons neufs au régime «S» soit obligatoire depuis le 1.1.1979.

Entre-temps, on éclaircit la question à partir de quelle date tous les wagons «P» prévus pour le trafic international devront être aptes au régime «S».

AMÉLIORATION DES ACHEMINEMENTS DES WAGONS «P»

Comme but à envisager, il a été convenu, en commun accord UIC/UIP, que des wagons «P» vides doivent être acheminés aussi rapidement que des wagons marchandises Réseau et aussi vite que des wagons «P» chargés.

Le Groupe de travail UIC 24/B/10 est prié d'étudier ce problème. L'UIC donne à l'UIP la possibilité de déléguer un représentant dans le susdit Groupe de travail.

TAXATION DES RELIQUATS DE MARCHANDISES DANS LES WAGONS «P»

Lors d'une occasion précédente, l'UIP a déjà relevé que les diverses Administrations se basent sur des principes très différents pour la taxation des reliquats en trafic international.

L'accord suivant a pu être trouvé:

- La fiche UIC 280 sera modifiée en ce sens que les reliquats jusqu'à 10% de la tare doivent être traités comme faisant partie du wagon. Pour les Administrations qui taxent les parcours à vide selon

le poids du wagon, la prise en considération de ces reliquats comme partie intégrante du wagon provoquera une augmentation des taxes de parcours à vide. Pour les Administrations qui possèdent des taxes de parcours à vide unifiées indépendantes du poids du wagon, un reliquat de 10% de la tare du wagon n'a aucune conséquence tarifaire.

Lors d'un dépassement du poids de chargement de plus de 10%, les Chemins de fer, sur la base d'une modification supplémentaire de la fiche UIC 280, doivent être libres de décider.

- Une modification du RIP n'est, pour l'instant, pas prévue. Les Chemins de fer se sont, cependant, réservé d'observer le développement et, sur la base des expériences faites, de revenir éventuellement plus tard sur ce problème.

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)

L'UIC a commenté les résultats de l'enquête effectuée en 1978 auprès des différents Réseaux concernant les fournitures et montages de pièces «U» en application des dispositions du chiffre 36 de l'annexe à la fiche UIC no 433 et de l'article 46 de l'Aide-mémoire. Les résultats pour 1976 et 1977 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	
	1976	1977	1976	1977
Essieux	365	448	315	328
Ressorts à lames	219	392	188	246
Tampons plongeurs	76	66	59	60
Crochets de traction	9	7	9	7
Tendeurs d'attelage	92	67	87	62
Total	761	980	658	703

Cette affaire très importante pour l'UIP sera suivie de près aussi à l'avenir.

La croissance du nombre des pièces «U» pour des wagons «P» démontre l'importance de cet accord.

L'UIP a, une fois de plus, informé l'UIC au sujet de certaines déficiences dans l'établissement des procès-verbaux et concernant les informations sur des dégâts réparés ou des pièces «U» mises à disposition.

L'UIC a promis de demander aux membres de l'UIC d'insister sur l'observation de l'accord UIC en vigueur suivant la fiche UIC 433, chiffre 36, et l'Aide-mémoi-

Die UIC war jedoch bestrebt, der Lage der Privatgüterwagen Rechnung zu tragen, und aus diesem Grunde hat der Gemeinsame Ausschuss die UIP um ihre Zustimmung gebeten“.

Die UIP erklärte sich mit dem Grundsatz einer Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge, mit der der Wagenumlauf beschleunigt wird, einverstanden.

Der Vorschlag der UIC veranlasste sie jedoch zu folgenden Bemerkungen:
Nach Ansicht der UIP besteht ein Problem für die vorhandenen Wagen, und zwar

- für die “S”-fähigen Wagen mit einer Achsfahrmasse von nur 18 t
- für die nicht “S”-fähigen Wagen,

deren Umbau — um sie “S”-fähig zu machen oder ihre Achsfahrmasse auf 20 t zu erhöhen — mit sehr grossen Ausgaben verbunden ist. Diese Kosten bleiben jedoch um so geringer, je weiter der Zeitpunkt, zu dem man auf den “S”-Verkehr übergeht, entfernt liegt.

Seitens der UIC wies man darauf hin, dass das gleiche Problem auch für die Eisenbahnen besteht; aus diesem Grund ist eine Absprache zwischen der UIC und der UIP in den nächsten 2 oder 3 Jahren notwendig, um einen optimalen Zeitpunkt festzulegen.

Die UIP fragt sich, ob der Übergang auf den “S”-Verkehr mit einer Achsfahrmasse von 20 t für bestimmte Wagenbauteile nicht einen frühzeitigen Verschleiss, mit zusätzlichen Kosten für Reparaturen und Revisionen, bewirken wird.

Die UIC vertritt jedoch die Ansicht, dass es Ziel der Eisenbahn im Güterverkehr ist, Wagen zu entwerfen und einzusetzen, die die höchstmögliche Nutzlast mit der grösstmöglichen Geschwindigkeit transportieren, und dass die in diesem Bereich seit einigen Jahren erzielten Ergebnisse es erlauben, dem Übergang auf den “S”-Verkehr optimistisch entgegenzusehen.

Mit Rücksicht darauf, dass — von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen — “P”-Wagen schon seit Jahren beim Neubau für den “S”-Verkehr eingerichtet sind, hat die UIP zugestimmt, dass die “S”-Fähigkeit der neuen Wagen ab 1.1.1979 obligatorisch wird.

Inzwischen wird abgeklärt, ab welchem Zeitpunkt alle für den internationalen Verkehr vorgesehenen “P”-Wagen “S”-fähig sein müssen.

VERBESSERUNG DER BEFÖRDERUNG VON PRIVATGÜTERWAGEN

Als Zielsetzung wurde zwischen UIC und UIP vereinbart, dass leere “P”-Wagen ebenso schnell wie bahneigene Güterwagen und ebenso rasch wie beladene “P”-Güterwagen befördert werden sollen.

Die UIC-Arbeitsgruppe 24/B/10 wird gebeten, sich diesem Problem anzunehmen. Der UIP wird die

Möglichkeit eingeräumt, einen Vertreter in diese Studiengruppe zu delegieren.

FRACHTBERECHNUNG DER LADUNGSRÜCKSTÄNDE IN P - WAGEN

Bei früherer Gelegenheit hat die UIP einmal darauf hingewiesen, dass die einzelnen Verwaltungen bei der Frachtberechnung von Ladungsrückständen im internationalen Verkehr von sehr verschiedenen Grundsätzen ausgehen. Sie hat um eine Vereinheitlichung gebeten.

Folgende Einigung ist zustande gekommen:

- Das UIC-Merkblatt 280 wird dahin geändert, dass Ladegutrückstände bis zu 10% des Eigengewichtes wie ein Bestandteil des Wagens behandelt werden. Das hat bei denjenigen Verwaltungen, die die Leerlauffracht nach dem Wagengewicht berechnen, zur Folge, dass die Leerlauffracht sich soweit erhöht, als der Ladegutrest wie ein Bestandteil des Wagens angesehen wird. Bei Verwaltungen, die einheitliche Leerlauffrachten haben, die vom Gewicht des Wagens unabhängig sind, hat dies zur Folge, dass ein Verbleib von Ladungsrückständen bis zu 10% des Eigengewichtes des Wagens ohne jede frachtliche Konsequenz bleibt.

Bei einer Überschreitung des Ladegewichtes um mehr als 10% sollen die Eisenbahnen aufgrund einer weiteren Änderung des Merkblattes 280 in ihrer Entscheidung frei sein.

- Von einer Änderung des RIP wird zunächst abgesehen. Die Eisenbahnen haben sich jedoch vorbehalten, die weitere Entwicklung zu beobachten und aufgrund noch zu sammelnder Erfahrungen ev. später nochmals auf dieses Problem zurückzukommen.

ANWENDUNG DER REGELUNG ÜBER DIE VERWENDUNG VON VEREINHEITLICHEN ERSATZSTÜCKEN (UIC-MERKBLATT NR. 433, ANLAGE, ZIFFER 36, UND MERKBUCH, ARTIKEL 46)

Die UIC kommentierte die Ergebnisse der Umfrage 1978, die bei den einzelnen Bahnen über die Lieferung und den Einbau von “U”-Teilen nach Ziffer 36 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 und Artikel 46 des Merkbuchs durchgeführt wurde. Die Ergebnisse für 1976 und 1977 sind die folgenden:

Art der Ersatzstücke	Anzahl der gelieferten und eingebauten Ersatzstücke			
	für alle betroffenen Bahnen		nur für die 6 Mitgliedsbahnen der Gruppe	
	1976	1977	1976	1977
Radsätze	365	448	315	328
Tragfedern	219	392	188	246
Hülsenpuffer	76	66	59	60
Zughaken	9	7	9	7
Schraubenkupplungen	92	67	87	62
Insgesamt	761	980	658	703

re, article 46. Il est à espérer que les différents Réseaux respectent les recommandations renouvelées.

Cet accord exige, cependant, aussi une très grande discipline du côté des titulaires de wagons «P».

L'UIP recommande aux Associations nationales d'en informer les adhérents en conséquence.

En même temps, il convient de recommander aux membres des Associations nationales d'enregistrer des irrégularités et des nonobservations et d'en informer l'UIP par l'intermédiaire des Associations nationales.

AUGMENTATION DE L'INDEMNITÉ POUR PRIVATION DE JOUISSANCE (AIDE-MÉMOIRE, ART. 65)

L'indemnité pour privation de jouissance a été fixée de la façon suivante la dernière fois le 1er Juillet 1975, à condition qu'elle ne soit pas modifiée avant le 1er Janvier 1980:

- *Francs UIC 10.50* pour les wagons à bogies de types déterminés et pour les wagons qui sont appareillés aux wagons à bogies,
- *Francs UIC 7.50* pour tous les autres wagons.

L'UIP a maintenant proposé d'augmenter l'indemnité, pour le 1er Janvier 1980, de 50%, en se fondant sur les mêmes éléments qu'elle a présentés il y a une année, lorsque le plafond maximum de l'indemnité pour perte de véhicule par la faute du chemin de fer a été fixé.

L'UIC n'a pas pu se rallier à une augmentation de 50%, car

- le laps de temps dont il faut tenir compte n'est pas comparable, à savoir 7 ans pour l'augmentation du plafond lors de perte totale et 5 ans pour l'augmentation de l'indemnité de privation de jouissance,
- l'indemnité pour privation de jouissance est un forfait qui est garanti sans justification d'un préjudice réel et ceci non seulement pour les wagons neufs, mais également pour les anciens wagons, alors que l'indemnité pour la perte totale est un montant maximum fixé, ce qui revient à dire que les anciens wagons peuvent être indemnisés en tenant compte de leur âge réel.

Un accord a été trouvé pour augmenter les indemnités de la façon suivante pour la période du 1er Janvier 1980 jusqu'au 31 Décembre 1984:

- de *10.50 à 13.50 francs UIC*
pour les wagons à bogies et pour les wagons de types déterminés qui sont appareillés aux wagons à bogies (28,6%),
- de *7.50 à 9.50 francs UIC*
pour tous les autres wagons (26,7%).

L'UIC informera l'Office central à Berne ainsi que l'Union RIV sur ces décisions. L'UIP se chargera d'introduire, auprès de l'Office central à Berne, la demande pour augmenter de même manière les indemnités pour dépassement du délai de livraison, etc.

RÉÉDITION DE L'AIDE-MÉMOIRE

La réunion commune s'est mise d'accord sur le principe de la réédition de l'Aide-memoire en 1979

- en une seule édition bilingue (français et allemand),
- sous une reliure mobile à crochets ou à vis.

C'est ainsi qu'un vieux désir de l'UIP a enfin été réalisé.

III. Vie intérieure de l'UIP

Le Comité Directeur a tenu ses réunions le 11 Avril 1978 à Londres, le 15 Juin à Monte-Carlo et le 30 Novembre à Madrid.

L'assemblée générale s'est tenue le 15 Juin à Monte-Carlo sur invitation de l'Association Française.

76 personnes appartenant aux 15 associations membres de l'UIP y participaient.

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

MM. J.L. Flinois, Directeur Commercial Marchandises de la SNCF

P. Baudry, Vice-Directeur Général de l'OCTI

P. Ballet, Chef des services exécutifs de l'UIP

M. Auroy, Président du groupe commun de travail UIC/UIP

Y. Arnaud, du groupe commun de travail UIC/UIP.

M.B. de Fontgalland, Secrétaire Général de l'UIC, avait accepté l'invitation de l'UIP, mais s'est trouvé empêché de s'y rendre.

Le procès-verbal de l'assemblée générale du 31 Mai 1977 a été adopté à l'unanimité.

Le rapport de gestion de 1977 a été également approuvé à l'unanimité.

Le Président donna ensuite la parole à M. FLINOIS. Après avoir présenté les regrets de M. L. Lacoste, Directeur Général Adjoint de la SNCF, de n'avoir pas été à même de se rendre à cette réunion il prononça un exposé qu'on trouvera ci-après:

«C'est un honneur pour un représentant de la SNCF, conscient de l'importance de l'UIP dans le monde du transport, de la qualité de ses membres, de son dyna-

Diese für die UIP sehr wichtige Angelegenheit wird auch in der Zukunft intensiv weiterverfolgt.

Der steigende Umsatz der "U"-Teile für "P"-Wagen zeigt die massgebliche Bedeutung dieses Abkommens auf.

Die UIP hat die UIC erneut auf verschiedene Mängel in bezug auf Tatbestandsaufnahmen, Meldungen von Austauschteilen oder Reparaturen hingewiesen.

Die UIC hat versprochen, bei den Mitgliedsbahnen der UIC nachdrücklich darauf zu drängen, dass der Anwendung der internationalen Bestimmungen nach UIC-Merkblatt 433, Anlage, Ziffer 36, und Merkbuch, Artikel 46, strengstens Folge geleistet wird. Es ist zu hoffen, dass die einzelnen Verwaltungen den erneuten Empfehlungen nachkommen werden.

Dieses Abkommen verlangt aber auch eine sehr grosse Disziplin von seiten der "P"-Wagen-Einsteller.

Die UIP empfiehlt den nationalen Verbänden, ihre Mitglieder in diesem Sinne zu orientieren.

Gleichzeitig ist den Mitgliedern der nationalen Verbände empfohlen, allfällige Unregelmässigkeiten und Unzulänglichkeiten zu registrieren und, im Wege über den nationalen Verband, Meldung an die UIP zu machen.

ERHÖHUNG DER ENTSCHÄDIGUNG WEGEN NUTZUNGS-AUSFALLS (MERKBUCH, ART. 65)

Die Entschädigung für Nutzungsausfall ist zuletzt am 1. Juli 1975 mit der Massgabe, dass sie vor dem 1. Januar 1980 nicht geändert werden darf, wie folgt festgesetzt worden:

- *UIC-Franken 10.50* für Drehgestellgüterwagen bestimmter Bauart und für Wagen, die den Drehgestellwagen gleichgestellt sind,
- *UIC-Franken 7.50* für alle sonstigen Wagen.

Die UIP hat beantragt, die Entschädigungssätze zum 1. Januar 1980 um 50% zu erhöhen, wobei sie als Begründung dieselben Fakten vorgetragen hat, wie vor einem Jahr, als der Plafond für die Höchstsätze bei einer Eisenbahnhaftung für Totalverlust eines Wagens festgelegt wurde.

Die UIC hat sich nicht bereithalten können, einer 50%igen Erhöhung zuzustimmen, da

- der Zeitraum, der bei der Erhöhung berücksichtigt werden soll, nicht vergleichbar ist, nämlich 7 Jahre bei der Erhöhung des Plafonds bei Totalverlust, und 5 Jahre bei der Erhöhung der Sätze bei Nutzungsausfall,
- die Entschädigung wegen Nutzungsausfalls eine Pauschale ist, die ohne Nachweis eines tatsächlich eingetretenen Schadens gewährt wird, und zwar nicht nur für neue Wagen, sondern auch für ältere, während bei der Entschädigung für Totalverlust lediglich ein Höchstbetrag festgesetzt ist, so dass die älteren Wagen entsprechend ihrem tatsächlichen Alter berücksichtigt werden.

Die Vereinbarung lautet:

Die Entschädigungssätze werden für die Zeit vom 1. Januar 1980 bis 31. Dezember 1984 wie folgt erhöht:

- von *UIC-Franken 10.50 auf 13.50*

für Drehgestellgüterwagen und bestimmte Wagen, die den Drehgestellgüterwagen gleichgestellt sind (28,6%),

- von *UIC-Franken 7.50 auf 9.50*

für alle sonstigen Wagen (26,7%).

Die UIC wird das Zentralamt, Bern, und den RIV-Verband von diesem Beschluss unterrichten. Die UIP hat es übernommen, beim Zentralamt, Bern, eine gleichartige Erhöhung der Entschädigungen wegen Lieferfristüberschreitung, etc., im RIP einzuleiten.

NEUAUSGABE DES MERKBUCHS

Die gemeinsame Sitzung einigte sich darauf, das Merkbuch 1979

- in einer einzigen zweisprachigen Ausgabe (Französisch/Deutsch),
- in loser Blattform mit Ringen oder Schrauben, neu herauszugeben. Damit geht ein alter Wunsch der UIP in Erfüllung.

III. Über das interne Leben der UIP

Das Direktions-Komitee hat seine Sitzungen am 11. April 1978 in London, am 15. Juni 1978 in Monte-Carlo und am 30. November 1978 in Madrid abgehalten.

Die Generalversammlung fand auf Einladung des französischen Verbandes am 15. Juni 1978 in Monte-Carlo statt. 76 Delegierte aus den 15 der UIP angehörenden nationalen Verbänden haben daran teilgenommen. Verschiedene Persönlichkeiten haben die UIP mit ihrer Anwesenheit geehrt. Es waren die Herren

J. L. Flinois, Kommerz. Direktor "Güterverkehr" der S.N.C.F.

P. Baudry, Vize-Generaldirektor des OCTI

P. Ballet, Chef des administrativen Dienstes der UIC

M. Auroy, Präsident der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP

Y. Arnaud, Mitglied der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP

Herr B. de Fontgalland, Generalsekretär der UIC, hatte die Einladung zur Teilnahme an der Generalversammlung angenommen, konnte jedoch nicht daran teilnehmen.

Die Generalversammlung genehmigte einstimmig die Niederschrift über die Generalversammlung vom 31. Mai 1977. Ebenfalls wurde der Geschäftsbericht 1977 einstimmig gutgeheissen.

misme et des résultats positifs qu'elle obtient dans l'exercice de sa mission, d'assister à votre Assemblée générale annuelle, dans ce cadre exceptionnellement accueillant de Monte-Carlo.

Permettez-moi, Monsieur le Président, de vous remercier de votre aimable invitation à laquelle j'ai été particulièrement sensible.

Après le très intéressant exposé que nous venons d'entendre, je voudrais mettre l'accent sur quelques problèmes qui me paraissent fondamentaux et que l'UIC et l'UIP s'attachent à résoudre au niveau de leur groupe de travail commun, pour renforcer leur action sur un marché des transports qu'une conjoncture économique difficile soumet à de fortes tensions.

Notre objectif commun est de contribuer au développement du trafic ferroviaire en mettant en service des wagons adaptés le mieux possible à la nature des marchandises à transporter, afin de les acheminer dans les meilleures conditions de commodité, de sécurité et de régularité.

Pour y parvenir, chemins de fer et investisseurs privés doivent coordonner leurs efforts, d'abord pour bien connaître les besoins actuels et prévisibles du marché, ensuite pour faire construire et exploiter de la façon la plus productive des matériels complémentaires entre eux et adaptés aux différentes formes de la demande.

La décision d'immatriculer des wagons de types déterminés pose des problèmes délicats étant donné qu'il s'agit d'investissements de longue durée et on comprend aisément les préoccupations légitimes des réseaux et des investisseurs privés lorsqu'il s'agit de déterminer la frontière entre les matériels dont la mise en oeuvre peut relever soit du chemin de fer, soit de particuliers.

Il est très difficile d'élaborer des règles communes définissant les rapports entre l'UIC et l'UIP dans ce domaine, du fait des différences de conception des réseaux sur la politique propre à chacun d'eux en matière de wagons P.

Jusqu'ici, ces règles communes incluses dans la fiche UIC n. 433 et dans l'Aide-mémoire sur le régime appliqué aux wagons de particuliers, ont donné d'assez bons résultats; mais elles ne sont pas suffisamment précises quant à la distinction à faire entre les wagons pouvant être immatriculés d'office ou devant l'être par voie d'accords particuliers et il en résulte parfois certaines divergences d'interprétation susceptibles de mettre en cause les intérêts des chemins de fer ou des titulaires.

Une réforme de ces règles est donc indispensable pour lever toute équivoque dans leur application et, me référant à l'étude qui s'amorce à ce sujet, je fais toute confiance à la réunion commune UIC/UIP pour aboutir à une solution claire, cohérente et acceptable sans restriction par les parties en présence.

Au chapitre de la construction de wagons, les chemins de fer ne peuvent méconnaître le besoin, pour

certaines branches de l'industrie et du commerce, de continuer à recourir à des unités de charge dont le transport relève du wagon à deux essieux. On a pu concevoir, ces dernières années, que la technique ferroviaire évoluerait vers la généralisation du wagon à bogies, plus conforme, semblait-il, aux normes de sécurité et à l'acheminement des transports massifs.

Mais la demande soutenue de wagons à deux essieux dans plusieurs secteurs d'activité, a fait apparaître la nécessité de maintenir ce type de matériel appelé à jouer encore un rôle important dans l'économie européenne. L'UIC a donc entrepris d'examiner dans quelles conditions de sécurité et de fiabilité de nouveaux wagons à deux essieux pourraient s'intégrer à l'avenir, dans l'exploitation ferroviaire et ses travaux ont abouti à l'établissement de la fiche n. 530-2 fixant des impératifs techniques qui devront être strictement respectés pour la construction de matériel neuf de l'espèce.

Un autre aspect de la construction intéressant tous les types de wagons et au sujet duquel les relations entre l'UIC et l'UIP présentent une grande importance est celui des modifications des normes constructives de certains organes (roulement, freinage, suspension, etc...), dans le cadre des recherches entreprises par les chemins de fer en vue d'augmenter la productivité du matériel à marchandises.

L'UIP tient, à juste titre, à être informée régulièrement du résultat de ces études d'unification ou de standardisation, menées respectivement par les commissions techniques de l'UIC et par l'Office de recherches et d'essais (ORE).

C'est d'ailleurs l'intérêt de l'UIC de le faire, de telle sorte que les wagons de particuliers soient construits, tout au moins en ce qui concerne leur infrastructure, selon les mêmes caractéristiques dimensionnelles — et pour certaines pièces selon les mêmes standards — que les wagons des réseaux, ce qui permet de développer au maximum l'interchangeabilité des organes et de faciliter les conditions d'entretien et les réparations d'avaries, même lorsque le matériel du titulaire est éloignée du chemin de fer immatriculateur.

Il est en effet très important à la fois pour les chemins de fer et les titulaires que soient résolus rationnellement les problèmes d'entretien et de réparation des wagons de particuliers, qui se traduisent par des parcours à vide parfois très longs vers les ateliers réparateurs et par des stationnements prolongés dans ces ateliers, dans l'attente de pièces de rechange.

C'est la raison pour laquelle l'UIC et l'UIP s'efforcent, depuis de nombreuses années, d'expérimenter des solutions permettant de réduire au strict minimum les immobilisations et les déplacements improductifs de wagons P, nécessités par leur entretien ou leur remise en état.

Parmi les progrès réalisés dans ce domaine, j'évoquerai deux exemples dont vous avez déjà entendu parler et qui sont particulièrement significatifs.

Anschliessend gibt der Präsident Herrn FLINOIS das Wort. Herr Flinois gibt vom Bedauern von Herrn Lacoste, stellvertretender Generaldirektor der S.N.C.F., Kenntnis, nicht selber an der Generalversammlung teilnehmen zu können und macht hierauf folgende Ausführungen:

“Es ist eine Ehre für einen Vertreter der SNCF, der die Bedeutung der UIP in der Welt des Transports, die Qualitäten ihrer Mitglieder, die Dynamik und die positiven Ergebnisse, die die UIP in Ausübung ihrer Aufgabe erzielt, kennt, an Ihrer Jahreshauptversammlung teilzunehmen, die in einem so angenehmen Rahmen wie Monte-Carlo stattfindet.

Erlauben Sie mir, Herr Präsident, Ihnen für Ihre freundliche Einladung zu danken, die ich sehr gern entgegengenommen habe.

Nach den sehr interessanten Ausführungen, die wir soeben gehört haben, möchte ich einige Probleme aufgreifen, die mir fundamental erscheinen und die die UIC und die UIP innerhalb ihrer gemeinsamen Arbeitsgruppe zu lösen versuchen, um ihre Geschäftstätigkeit auf einem aufgrund der schwierigen Konjunkturlage sehr angespannten Transportmarkt intensivieren zu können.

Unser gemeinsames Ziel ist unser Beitrag zur Entwicklung des Eisenbahnverkehrs durch Einstellung von Wagen, die weitestgehend an das Ladegut angepasst sind, um dieses so bequem, so sicher und so vorschriftsgemäss wie möglich zu befördern.

Zu diesem Zweck müssen Eisenbahnen und Privatinvestoren ihre Bemühungen koordinieren, um zunächst den gegenwärtigen und den voraussichtlichen Marktbedarf kennenzulernen, und dann auf die produktivste Art und Weise sich ergänzende Wagen zu bauen und zu bewirtschaften, die den verschiedenen Formen der Nachfrage entsprechen.

Die Entscheidung, Wagen bestimmter Typen einzustellen, stellt heikle Probleme, da es sich um langfristige Investitionen handelt, und die begründeten Bedenken der Eisenbahnen und der Privatinvestoren sind gut verständlich, wenn es darum geht, die Grenze zu ziehen zwischen dem Material, dessen Inbetriebstellung entweder der Eisenbahn oder den Privatinvestoren zusteht.

Es ist aufgrund der verschiedenen Auffassung jeder Eisenbahnverwaltung in bezug auf ihre jeweilige Privatwagenpolitik sehr schwierig, gemeinsame Regeln zu erarbeiten, die die Beziehungen zwischen UIC und UIP in diesem Bereich definieren.

Bisher haben die gemeinsamen, in das UIC-Merkblatt 433 und in das Merkbuch aufgenommenen Bestimmungen über die Behandlung der Privatwagen zu guten Ergebnissen geführt, doch sie sind im Hinblick auf die Unterscheidung zwischen der Möglichkeit freier Einstellung und der Einstellung nach besonderer Vereinbarung nicht ausführlich genug, und daraus resultieren manchmal gewisse Abweichungen

in der Interpretation, die die Interessen der Eisenbahnen oder der Einsteller beeinträchtigen können.

Daher ist, um jegliche Mehrdeutigkeit in ihrer Anwendung zu vermeiden, eine Reform dieser Bestimmungen unerlässlich. Ich beziehe mich hierzu auf die Studie, die dieses Thema behandelt, und ich bin überzeugt, dass die gemeinsame Arbeitsgruppe der UIC/UIP eine klare, einheitliche und durch die anwesenden Parteien ohne Einschränkung annehmbare Lösung finden wird.

Was das Kapitel Waggonbau betrifft, so können die Eisenbahnen den Bedarf bestimmter Branchen der Industrie und des Handels, weiterhin auf Ladeeinheiten wie die 2-achsigen Wagen zurückzugreifen, nicht ignorieren. In den letzten Jahren konnte man davon ausgehen, dass die Waggonbautechnik sich in Richtung eines allgemeinen Einsatzes von Drehgestellwagen entwickeln würde, die, wie es scheint, den Sicherheitsnormen und den Transportansprüchen eher genügen.

Doch die starke Nachfrage nach 2-achsigen Wagen in mehreren Transportbereichen hat die Notwendigkeit erkennen lassen, diesen Materialtyp beizubehalten, dem noch eine bedeutende Rolle in der europäischen Wirtschaft bestimmt ist. Die UIC hat daher geprüft, unter welchen Bedingungen der Sicherheit und der Zuverlässigkeit neue 2-achsige Wagen sich in Zukunft in die Bewirtschaftung von Eisenbahnwagen eingliedern lassen. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind in das Merkblatt 530-2 aufgenommen und enthalten technische Auflagen, die bei der Konstruktion von neuen Wagen strengstens zu beachten sind.

Ein weiterer Aspekt zum Waggonbau, der sämtliche Wagentypen betrifft und wo den Beziehungen zwischen UIC und UIP eine grosse Bedeutung zukommt, ist die Änderung der Konstruktionsnormen für einige Organe (Rollenlager, Bremsen, Aufhängung etc.) im Rahmen der von den Eisenbahnen durchgeführten Studien zur Steigerung der Produktivität des Transportmaterials.

Die UIP legt gerade daher Wert darauf, regelmässig über das Ergebnis dieser Vereinheitlichungs- bzw. Normungsstudien unterrichtet zu werden, die jeweils von den technischen Ausschüssen der UIC und dem ORE (Office de recherches et d'essais) geleitet werden.

Es liegt übrigens im Interesse der UIC, dass die Privatwagen, zumindest was das Untergestell betrifft, nach denselben Masseinheiten, und für bestimmte Teile nach denselben Normen wie die Netzwagen gebaut werden, da hierdurch ein maximaler Austausch von Organen und eine Erleichterung der Unterhaltung und der Schadensreparatur ermöglicht wird, selbst wenn die Wagen des Einstellers sich nicht im Netz der einstellenden Verwaltung befinden.

Es ist in der Tat sowohl für die Eisenbahnen als auch für die Einsteller sehr wesentlich, dass die Unter-

Le premier concerne la possibilité de réviser des wagons P sur un chemin de fer autre que le réseau immatriculateur. Bien que cette formule ne soit applicable qu'à titre expérimental et sous certaines conditions assez contraignantes, elle témoigne d'un souci d'éviter le retour systématique des wagons P pour révision sur leur réseau immatriculateur. L'expérience dira si cette solution peut être définitivement retenue mais déjà, il faut constater qu'elle comporte un espoir de progrès par rapport à la situation antérieure, dans la mesure où elle tend à supprimer des mouvements de matériel inutiles et coûteux. A noter que, dans ce domaine, l'UIC procède à une étude concernant la révision des wagons de chemin de fer par un réseau autre que celui auquel ils appartiennent et tiendra le Groupe UIC/UIP au courant de l'évolution de ses travaux.

Le deuxième exemple se rapporte à l'utilisation des pièces unifiées interchangeableables en cas d'avarie des wagons P en cours de route. Je rappelle que cette organisation, mise en place le 1er janvier 1975, permet à un réseau de remplacer, par des pièces lui appartenant, des pièces avariées de wagons P (essieux, ressorts de suspension, crochets d'attelage, tampons, tendeurs d'attelage), même si ces wagons ne sont pas immatriculés par lui. Une première enquête a montré que le système fonctionne à peu près correctement et permet de réduire sensiblement les immobilisations de matériel. Tout n'est certes pas parfait et des anomalies sont encore constatées après plus de 3 ans de fonctionnement: nous nous employons à en rechercher systématiquement les causes afin d'y remédier, en liaison avec l'UIP. Dans l'ensemble, le bilan de l'opération est positif et il est indiscutablement de l'intérêt commun de l'UIC et de l'UIP de persévérer dans cette voie, ce que les deux Unions ne manqueront pas de faire.

Avant d'en terminer avec les problèmes de coopération technique, je voudrais souligner le remarquable résultat obtenu au sein d'un groupe créé par la sous-commission mixte UIC "wagons unifiés" pour l'étude des wagons-citernes pétroliers, Groupe qui comportait pour la première fois des représentants de l'UIP. Ce Groupe d'étude a rempli sa mission en présentant un projet de fiche UIC n. 573-1 relative aux "conditions techniques pour la construction des wagons-citernes", qui a été adopté en juin 1977 par la réunion commune des Commissions UIC "Mouvement" et "Matériel et Traction". La fiche n. 573-1 constitue une base pour la construction et l'uniformisation des wagons-citernes et pourra faire l'objet de mises à jour successives en fonction des demandes que la Sous-commission "wagons unifiés" formulera chaque fois que le besoin s'en fera sentir.

Plus récemment, l'UIP a été de nouveau sollicitée, sur demande de la Sous-commission mixte de l'UIC "wagons unifiés", pour participer à un groupe d'étude chargé de définir les caractéristiques de construction des wagons à étages pour le transport d'automobiles de tourisme.

La composition de ce deuxième groupe d'étude confirme bien l'instauration entre l'UIC et l'UIP d'une nouvelle forme de coopération technique qui permettra aux deux Unions de mettre en commun leur expérience propre.

Parallèlement à cette coopération technique, le Groupe commun UIC/UIP est confronté à d'autres travaux importants, parmi lesquels je citerai:

- le problème de la renumérotation du matériel à marchandises, nécessitée par les besoins de l'informatique dans la perspective d'une exploitation plus rationnelle des parcs de wagons, aussi bien en trafic intérieur qu'international. La réglementation prévue qui doit entrer en vigueur le 1er janvier 1980 a été amendée, en ce qui concerne le marquage des wagons-citernes, à la demande de l'UIP qui a confirmé ainsi, s'il en était besoin, l'intérêt qu'elle porte aux travaux de l'UIC;
- le problème de la généralisation du régime S, c'est-à-dire de l'aptitude à la vitesse à 100 km/h, pour les wagons admis à circuler en trafic international, à partir d'une date restant à déterminer en fonction notamment de l'état des parcs de wagons de chemin de fer et de particuliers dans les différents réseaux. L'étude correspondante doit être inscrite à l'ordre du jour de la réunion UIC/UIP d'octobre 1978 et il serait souhaitable qu'un accord intervienne sur cette mesure qui permettra d'accélérer la rotation des wagons et donc d'améliorer leur rendement.

J'ai insisté sur les problèmes techniques parce qu'ils sont au centre des travaux du groupe commun UIC/UIP et que leur solution doit contribuer à l'accroissement de la part du trafic ferroviaire sur le marché des transports.

Sur ce plan, nous avons tous bien conscience des efforts considérables de la concurrence — spécialement routière — soutenue par l'amélioration constante à la fois de la productivité des matériels de transport et des infrastructures, basant son action commerciale sur les avantages certains de sa technique, pour augmenter sa part de trafic.

Face à cette concurrence très active, les artisans du transport ferroviaire — que nous sommes — doivent compter avant tout sur leurs propres armes, à savoir notamment: l'exploitation maximum des avantages intrinsèques du fer, un effort constant d'imagination et de création pour intégrer le transport par voie ferrée dans les chaînes de production les plus diverses, un souci d'adaptation de l'offre de prestations à la logistique professionnelle propre à chaque utilisateur, une recherche permanente de l'abaissement des coûts de production sans nuire pour autant à la qualité du service rendu.

Plus que jamais, un tel programme mérite une concertation suivie entre chemins de fer et titulaires et c'est précisément par leur action commune, menée dans un climat de confiance réciproque, que l'UIC et

haltungs- und Reparaturprobleme der Privatwagen, die sich in Form von oft sehr langen Leerläufen zu den Reparaturwerkstätten und von langen Standzeiten durch verzögertes Eintreffen der Ersatzteile auftreten, rationell gelöst werden.

Aus diesem Grunde bemühen sich UIC und UIP seit mehreren Jahren, Lösungen zu finden, die die aufgrund ihrer Unterhaltung bzw. Aufarbeitung erforderlichen Standzeiten und unproduktive Leerläufe von P-Wagen auf ein striktes Minimum reduzieren.

Aus den auf diesem Gebiet erzielten Fortschritten möchte ich zwei Beispiele herausgreifen, von denen Sie bereits gehört haben und die besonders bezeichnend sind.

Das erste Beispiel ist die Möglichkeit, Revisionen von P-Wagen bei einer anderen Verwaltung als der einstellenden durchführen zu lassen. Obwohl diese Formel nur versuchsweise und nur in beschränktem Masse anwendbar ist, so stellt sie doch einen Versuch dar, das systematische Zurücksenden des P-Wagens an die einstellende Verwaltung zur Revision zu vermeiden. Die Erfahrung wird zeigen, ob dies die richtige Lösung ist, jedoch kann man bereits feststellen, dass sie Anlass zur Hoffnung auf eine Verbesserung der bisherigen Situation gibt, und zwar dadurch, dass sie unnütze und kostspielige Bewegungen der Wagen zu vermeiden versucht. Es sei darauf hingewiesen, dass die UIC auf diesem Gebiet an einer Studie arbeitet, die sich mit der Revision von Eisenbahnwagen durch ein anderes Netz befasst. Sie wird die UIC/UIP-Gruppe über die weitere Entwicklung ihrer Arbeit auf dem laufenden halten.

Das zweite Beispiel bezieht sich auf die Benutzung von vereinheitlichten, austauschbaren Teilen im Falle eines an einem P-Wagen unterwegs aufgetretenen Schadens. Ich erinnere daran, dass diese am 1. Januar 1975 eingeführte Methode es einer Eisenbahnverwaltung ermöglicht, beschädigte Teile von P-Wagen (Radsätze, Tragfedern, Kupplungshaken, Puffer, Kupplungsschrauben) durch eigene Teile zu ersetzen, selbst wenn diese Wagen nicht von ihr eingestellt sind. Eine erste Umfrage hat gezeigt, dass dieses System nahezu einwandfrei funktioniert und dadurch die Standzeiten des Materials erheblich reduziert werden. Gewiss, es läuft nicht alles perfekt, und Regelwidrigkeiten treten noch nach mehr als dreijährigem Funktionieren auf. Wir setzen uns jedoch dafür ein, dass die Ursachen hierfür systematisch erforscht und dann in Zusammenarbeit mit der UIP behoben werden. Insgesamt gesehen ist die Bilanz der Operation positiv, und es steht unbestreitbar im gemeinsamen Interesse der UIC und der UIP, diesen Weg weiterzugehen, wozu die beiden Vereinigungen auch entschlossen sind.

Bevor ich mit den Problemen der technischen Zusammenarbeit abschliesse, möchte ich auf das bemerkenswerte Ergebnis hinweisen, das eine vom gemischten Unterausschuss der UIC "Einheitswa-

gen" zur Studie der Mineralölkesselwagen geschaffene Gruppe, die zum ersten Mal Vertreter der UIP umfasste, erzielt hat. Diese Studiengruppe hat ihre Aufgabe erfüllt und einen Entwurf des UIC-Merkblattes 573-1 betreffend die "Technischen Bedingungen zum Bau von Kesselwagen" vorgelegt, der im Juni 1977 anlässlich der gemeinsamen Sitzung der UIC-Ausschüsse "Bewegung" und "Material und Antrieb" angenommen wurde. Das Merkblatt 573-1 ist eine Grundlage für den Bau und die Vereinheitlichung von Kesselwagen, und kann sukzessive in Abhängigkeit der vom Unterausschuss "Einheitswagen" im Bedarfsfall zu stellenden Anträge ergänzt werden.

Vor kurzem wurde die UIP auf Anfrage des gemischten Unterausschusses der UIC "Einheitswagen" erneut gebeten, sich an einer Studiengruppe zu beteiligen, die mit der Definition der Konstruktionsmerkmale für Doppelstockwagen zum Transport von Tourismus-Fahrzeugen beauftragt ist.

Die Zusammensetzung dieser zweiten Studiengruppe bestätigt klar die Einführung einer neuen Form von technischer Zusammenarbeit zwischen UIC und UIP, die es den beiden Unionen ermöglicht, ihre jeweils eigene Erfahrung zusammenzulegen.

Parallel zu dieser technischen Zusammenarbeit steht die gemeinsame Gruppe UIC/UIP vor weiteren wichtigen Arbeiten, von denen ich folgende anführen möchte:

- das Problem der Umnummerierung von Güterwagen, die aufgrund des Einsatzes von Computern mit dem Ziel einer rationelleren Bewirtschaftung der Wagenparks notwendig geworden ist, und zwar sowohl für den nationalen als auch für den internationalen Verkehr. Die vorgesehene Regelung, die am 1. Januar 1980 in Kraft treten soll, wurde, was die Beschriftung der Kesselwagen betrifft, auf Antrag der UIP abgeändert, die auf diese Weise ihr Interesse an der Arbeit der UIC bekundet hat;
- das Problem der Generalisierung des S-Verkehrs, d.h. Eignung zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h für die zum internationalen Verkehr zugelassenen Wagen ab einem in Abhängigkeit des Zustandes der Wagenparks der Eisenbahnen und der Privateinsteller in den verschiedenen Verwaltungen noch festzusetzenden Termin. Die entsprechende Studie soll bei der UIC/UIP-Sitzung im Oktober 1978 auf der Tagesordnung stehen, und es wäre wünschenswert, dass über diese Massnahme Einigkeit erzielt wird, wodurch der Umlauf der Wagen beschleunigt und somit ihre Erträge verbessert würden.

Ich habe die technischen Probleme so ausführlich dargelegt, weil sie im Mittelpunkt der Arbeit der gemeinsamen Gruppe UIC/UIP stehen und ihre Lösung zur Erhöhung des Anteils des Eisenbahnverkehrs auf dem Transportmarkt beitragen soll.

l'UIP rendent cette concertation aussi fructueuse que possible».

Le Président remercia M. Flinois et «marqua combien au fil des années les relations de l'UIC et de l'UIP se sont approfondies et élargies».

Ainsi les problèmes sont maintenant pris dès leur naissance. La présence d'experts de l'UIP dans des commissions de l'UIC est un événement nouveau riche de promesses.

L'UIP est ainsi à même d'apporter la contribution de l'expérience et de l'imagination des entreprises de wagons particuliers dans cette coopération technique.

L'UIP n'a pas à connaître des problèmes commerciaux proprement dits qui sont du ressort des réseaux. Il revient aux associations nationales de traiter ces problèmes individuellement avec leurs réseaux respectifs. L'horizon de l'UIP est, cependant, très large, allant de l'environnement administratif et juridique aux questions techniques.

Le Président marqua que dans cette période de difficultés et de transformation économique, les entreprises de wagons particuliers manifestent leur détermination pour maintenir et accroître la part du ferroviaire dans le marché des transports».

Le Président donna ensuite la parole à M. BAUDRY: sa communication est publiée ci-après:

«Il est maintenant de tradition que le Représentant de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer tienne votre Assemblée générale au courant des développements intervenus, depuis sa dernière réunion, en matière de droit ferroviaire de transport.

Si je devais caractériser, pour l'Office central, la période qui nous sépare de la magnifique réunion d'Ischia, je la définirais comme l'aboutissement d'une vaste phase préparatoire en vue d'une nouvelle et décisive étape, d'ores et déjà commencée, et dont la sanction sera tirée par la Conférence diplomatique de révision de 1980.

En effet, les réunions des trois Commissions préliminaires chargées respectivement de l'élaboration du projet de Convention de base, de Règles uniformes pour le trafic marchandises, de Règles uniformes pour le trafic voyageurs, sont parvenues à mettre au point des textes que l'Office central — du moins pour ceux relatifs aux règles précitées — a soumis au chemins de fer et aux associations d'utilisateurs afin qu'ils puissent en prendre connaissance et faire part de leurs observations.

Cette phase de consultation, en ce qui concerne le projet de Règles uniformes CIM, est à présent dépassée et les Etats contractants nous font parvenir actuellement leurs propositions de modifications à la

CIM de 1970, inspirées souvent des observations des utilisateurs qui leur ont été communiquées par l'Office central.

Au même titre que d'autres organisations représentatives, votre Association a été concernée par cette phase consultative.

Il serait prématuré de dire quels seront les points sur lesquels la Commission préliminaire II portera plus particulièrement son attention et nous nous garderons bien de toute déclaration qui pourrait être interprétée comme pouvant porter préjudice à sa souveraineté.

A titre personnel cependant, je crois pouvoir avancer que les questions

- de délai de livraison*
- de délais garantis*
- d'indemnité en cas de retard avec ou sans preuve de dommage*

pourraient faire l'objet de débats animés à la réunion qui aura lieu du 27 novembre au 1er décembre 1978 à Berne et à laquelle votre Association sera bien entendue invitée.

Voilà pour les Conventions en général.

En ce qui concerne à présent le RIP, je voudrais simplement rappeler, que conformément aux décisions prises en 1977, la nouvelle teneur de l'article 11, § 2, alinéa 2, est entrée en vigueur le 1er mars dernier.

Nous espérons que cet allègement juridique s'est déjà traduit dans les faits par une plus grande souplesse d'exploitation, au bénéfice des deux parties concernées.

L'annexe I à la CIM, je veux dire le Règlement international pour le transport des matières dangereuses par chemins de fer, constitue également un trait d'union important entre votre Association et l'Organisation que j'ai l'honneur de représenter ici.

Je n'évoquerai les travaux laborieux de la réunion commune RID/ADR relatifs à la classe 2, celle des gaz, et aux Appendices X et XI, travaux sanctionnés, pour le trafic ferroviaire, par la Commission d'experts du RID au cours de sa 19e session, que pour confirmer l'entrée en vigueur des documents que je viens de citer, le 1er octobre 1978.

Depuis votre Assemblée générale de 1977, la réunion commune RID/ADR a été convoquée deux fois, à l'automne 1977 à Genève et il y a quelques semaines à Berne. Conformément au programme qu'elle s'est proposé, la réunion commune a continué la révision des trois classes suivantes:

Classe 3 : matières liquides inflammables

Classe 6.1: matières toxiques

Classe 8 : matières corrosives

In diesem Bereich sind wir uns alle der erheblichen Bemühungen der Konkurrenz, insbesondere der der Strasse, bewusst, deren Stärke in der ständigen Verbesserung sowohl der Produktivität des Transportmaterials als auch der Untergestelle liegt, und die ihre Geschäftstätigkeit auf gewissen Vorteilen ihrer Technik aufbaut, um ihren Marktanteil zu erhöhen.

Gegenüber dieser sehr aktiven Konkurrenz müssen wir, die Promoteure des Schienentransports, vor allem unsere eigenen Waffen einsetzen, d.h. uns die besonderen Vorteile der Schiene maximal zunutze zu machen, ständig neue schöpferische Ideen zur Integration des Schienentransports in die verschiedensten Produktionsprogramme zu finden, uns um die Anpassung des Dienstleistungsangebotes an die jedem Benutzer eigene professionelle Logistik zu bemühen, unaufhörlich nach Möglichkeiten zur Senkung der Produktionskosten zu suchen, ohne jedoch die Qualität der Dienstleistungen zu beeinträchtigen.

Ein solches Programm verdient mehr denn je eine ununterbrochene Konzertation zwischen Eisenbahn und Einstellern, und gerade aufgrund ihrer gemeinsamen Aktion in einer Atmosphäre des gegenseitigen Vertrauens ist es der UIC und der UIP möglich, diese Konzertation so fruchtbar wie möglich zu gestalten“.

Der Präsident dankt Herrn Flinois und betont, wie sich im Lauf der Jahre die Verbindungen zwischen UIC und UIP vertieft und erweitert haben. So können heute Probleme bereits beim Entstehen erfasst werden.

Die Anwesenheit von Experten der UIP in Kommissionen der UIC ist eine neue, vielversprechende Begebenheit. Die UIP kann auf diese Weise mit ihrer Erfahrung und dem Weitblick der Privatwagenunternehmer zur technischen Zusammenarbeit beitragen.

Kommerzielle Probleme, die die Eisenbahnen betreffen, hat die UIP nicht zu vertreten. Solche Angelegenheiten werden von den einzelnen Privatwagenverbänden mit den entsprechenden Eisenbahnverwaltungen selbst geregelt. Der Aktionsbereich der UIP ist ja doch sehr weit gezogen und geht von administrativen, über juristische, bis zu technischen Fragen.

Der Präsident stellt fest, dass in dieser mit Schwierigkeiten und technischem Umbruch beladenen Zeit-epoche die Privatwagenunternehmer ihren Willen zum Erhalt und zum Weiterausbau des Bahntransportes bekunden.

Anschliessend gibt der Präsident das Wort Herrn BAUDRY, dessen Ausführungen hier wiedergegeben sind:

“Es ist inzwischen zur Tradition geworden, dass der Vertreter des Zentralamtes für den Internationalen Eisenbahnverkehr die Generalversammlung über seit der letzten Sitzung eingetretene Entwicklungen auf dem Gebiet des Bahntransportrechtes unterrichtet.

Wenn ich für das Zentralamt die seit unserer angenehmen Sitzung auf Ischia vergangene Zeit zu charakterisieren hätte, würde ich sie definieren als das Ende einer langen Phase der Vorbereitung auf eine neue, entscheidende Etappe, die nunmehr begonnen hat, und die von der diplomatischen Revisionskonferenz in 1980 sanktioniert werden wird.

Anlässlich der Sitzungen der drei Vorkommissionen, die jeweils mit der Erarbeitung des Entwurfes der Grundsatzvereinbarung, der einheitlichen Regelung des Güterverkehrs bzw. der einheitlichen Regelung des Personenverkehrs beauftragt sind, konnten die Texte ausgearbeitet werden, die das Zentralamt — zumindest was die o.g. Regelungen betrifft — den Eisenbahnverwaltungen und den Benutzerverbänden vorgelegt hat, damit diese davon Kenntnis nehmen und ihre Anmerkungen hierzu bekanntgeben können.

Was den Entwurf der einheitlichen Regelung CIM betrifft, so ist diese Beratungsphase nunmehr abgeschlossen, und die Vertragsstaaten lassen uns gegenwärtig ihre Änderungsvorschläge zur CIM zukommen, die oftmals von Anregungen der Benutzer inspiriert sind, die ihnen über das Zentralamt mitgeteilt worden sind.

Ihr Verband war, wie andere repräsentative Organisationen, von dieser Beratungsphase betroffen.

Es wäre verfrüht zu sagen, auf welche Punkte sich die Vorkommission II besonders konzentrieren wird, und wir hüten uns selbstverständlich davor, jegliche Erklärung abzugeben, die eventuell als Beeinträchtigung ihrer Souveränität ausgelegt werden könnte.

Ich glaube jedoch persönlich vorgreifen zu können, dass die Fragen

- Lieferzeit*
- Garantiezeit*
- Verzugsentschädigung mit oder ohne Schadensnachweis*

bei der Sitzung vom 27. November bis 1. Dezember 1978 in Bern zu angeregten Debatten führen könnten. Zu dieser Sitzung ist Ihr Verband natürlich herzlich eingeladen.

Soweit zu den Vereinbarungen im allgemeinen.

Was den gegenwärtigen Stand des RIP betrifft, so möchte ich lediglich daran erinnern, dass gemäss den in 1977 gefassten Beschlüssen der neue Inhalt des Artikels 11, Paragraph 2, Absatz 2 am 1. März d.J. in Kraft getreten ist.

Wir hoffen, dass diese juristische Erleichterung sich in der Praxis bereits in einer reibungsloseren Bewirtschaftung zum Vorteil beider betroffener Parteien ausgewirkt hat.

Die Anlage I zur CIM, ich meine die internationalen Vorschriften über den Transport von gefährlichen

Ce qui constitue pour l'instant l'essentiel de ses tâches.

Votre Profession ne saurait rester inattentive à ces travaux ainsi qu'à ceux, actuellement en phase de pré-étude, relatifs à l'élaboration d'un appendice spécial pour le trafic ferroviaire international des matières dangereuses interrompu par un trajet maritime, car il semble qu'il s'agisse bien là d'aspects essentiellement techniques.

Je ne voudrais pas terminer cette «revue», sans dire quelques mots de l'unité de compte des Conventions. Vous n'êtes pas sans ignorer les problèmes qui découlent au plan de l'application des Conventions, du détachement de la plupart des monnaies d'une parité fixe avec l'étalon or. Cette question, qui fait encore l'objet de nombreuses réunions au plan de la Commission économique pour l'Europe pour les Conventions européennes de transport dont elle a la charge, a par contre été traitée avec succès dans notre Organisation, à la fin de 1977.

Sans rien changer à la manière dont les montants sont exprimés dans les Conventions CIM/CIV, nous avons pu néanmoins garantir une certaine unicité en réglant provisoirement la question du mode de conversion du franc or au moyen d'une Disposition complémentaire des Etats, par application en particulier, de l'article 57 de la CIM.

Cette conversion se fera soit par le truchement des DTS pour les Etats membres du FMI ou qui sans en être membres n'y sont pas opposés, par le truchement du franc-UIC (l'Unité de compte des chemins de fer) pour les autres Etats.

D'ores et déjà, plusieurs Etats nous ont informés de la mise en vigueur très prochaine de la Disposition complémentaire».

Le Président exprima les remerciements de tous pour le grand intérêt des exposés.

Après avoir approuvé à l'unanimité le rapport sur les comptes de 1977, les comptes et le rapport des vérificateurs, l'assemblée générale donna décharge au Comité Directeur et au Trésorier et renouvela aux vérificateurs aux comptes de l'Association Suisse leur mandat pour la révision des comptes.

Le Secrétaire Général exposa le budget de 1978 et souligna la place qu'y tiennent les frais d'experts, en raison du développement des travaux de l'UIP avec l'UIC.

Le Comité Directeur, lors de sa séance du 11 Avril à Londres avait décidé de proposer une augmentation de 10% portant tant sur la partie fixe que sur la cotisation variable.

Cette proposition fut ratifiée par l'assemblée.

Une imputation du déficit à attendre sera prise sur la fortune, mais il y a lieu de penser qu'une nouvelle augmentation sera nécessaire en 1979.

Le Président fit observer que les finances de l'UIP ne sont pas une représentation de l'activité de l'UIP: elles ne correspondent, en effet, qu'aux frais de correspondance et d'impression et qu'aux frais de déplacement des experts.

Les autres frais, beaucoup plus importants, sont supportés par les associations nationales et par les entreprises qui délèguent leurs agents à l'UIP.

Le Président exprima les remerciements de tous au Président et aux membres du groupe de travail ainsi qu'aux experts: ils suivent avec la plus grande compétence les dossiers complexes et longs.

Les associations membres ont ensuite désigné les représentants suivants du Comité Directeur pour la période 1978/1979:

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. C. SCHLEGEL

Sur invitation de l'Association Autrichienne, la prochaine assemblée générale se tiendra en Autriche en 1979.

Organisée par l'Association Française, une excursion par mer jusqu'à Nice, puis par autocar, permet d'admirer d'abord la côte très pittoresque, puis le célèbre village de Saint-Paul-de-Vence.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:
signé: Lucien Devies

Le Secrétaire Général:
signé: Walter Suter

Stoffen per Eisenbahn, stellt ebenfalls eine wichtige Verbindung zwischen Ihrer Vereinigung und der Organisation dar, die ich hier vertreten darf.

Die umfangreichen Arbeiten des gemeinsamen Ausschusses RID/ADR in bezug auf die Klasse 2 betr. Gase und über die Anhänge X und XI, die für den Eisenbahnverkehr durch den Sachverständigen-Ausschuss des RID in seiner 19. Sitzung sanktioniert worden sind, möchte ich lediglich aufführen, um deren Inkrafttreten am 1. Oktober 1978 zu bestätigen.

Seit der letzten Generalversammlung in 1977 ist der gemeinsame Ausschuss RID/ADR zwei Mal einberufen worden, und zwar im Herbst 1977 in Genf, und vor einigen Wochen in Bern. Nach dem vom ihm aufgestellten Programm hat der gemeinsame Ausschuss die Überarbeitung der drei folgenden Klassen fortgesetzt:

Klasse 3 : flüssige brennbare Stoffe

Klasse 6.1: giftige Stoffe

Klasse 8 : ätzende Stoffe

Diese Arbeiten sind derzeit seine Hauptaufgabe.

Ihre Branche steht dieser Arbeit sicher nicht uninteressiert gegenüber und auch nicht der, die sich derzeit in der Vorstudie befindet und sich mit der Ausarbeitung eines Sonderanhangs zum internationalen Transport von gefährlichen Stoffen per Bahn mit einer Zwischenstrecke per See befasst, denn anscheinend handelt es sich hierbei im wesentlichen um technische Aspekte.

Ich möchte diesen Überblick nicht abschliessen, ohne einige Worte zur Währungseinheit der Vereinbarungen gesagt zu haben. Sie kennen die Probleme, die sich aus der Anwendung der Vereinbarungen und der Loslösung der meisten Währungen von einer festen Parität zur Goldwährung ergeben. Diese Frage, die noch Thema zahlreicher Sitzungen der europäischen Wirtschaftskommission über die europäischen Transportvereinbarungen, mit der sie beauftragt ist, sein wird, ist jedoch innerhalb unserer Organisation Ende 1977 mit Erfolg behandelt worden.

Ohne etwas an der Angabeweise der Beträge in den CIM/CIV-Vereinbarungen ändern zu wollen, so konnten wir dennoch eine gewisse Homogenität garantieren, indem wir die Frage der Umrechnungsart des Goldfrankens mittels einer Zusatzbestimmung der Staaten, insbesondere unter Anwendung des Artikels 57 der CIM, provisorisch geregelt haben.

Diese Umrechnung wird entweder über die DTS für die Mitgliedsstaaten des FMI sowie die Nichtmitglieder, die damit einverstanden waren, oder über den UIC-Franken (Recheneinheit der Eisenbahnen) für die restlichen Staaten vorgenommen werden.

Mehrere Staaten haben uns bereits über die bevorstehende Inkraftsetzung der Zusatzbestimmung informiert".

Der Präsident dankt im Namen aller für die mit grossem Interesse aufgenommen Ausführungen.

Die Generalversammlung genehmigt einstimmig die Rechnung 1977, den Bericht der Rechnungsrevisoren und erteilt dem Direktions-Komitee sowie dem Rechnungsführer Décharge. Die Revisoren des schweiz. Verbandes werden in ihrem Amt als Rechnungsrevisoren der UIP bestätigt.

Der Generalsekretär erläutert den Voranschlag 1978 und weist darauf hin, welchen Platz darin die Expertenkosten, die zur Entwicklung der gemeinsamen Arbeit zwischen UIC und UIP notwendig sind, einnehmen.

Das Direktionskomitee hat an seiner Sitzung vom 11. April 1978 in London beschlossen, der heutigen Generalversammlung eine Erhöhung von 10% auf den festen wie auf den variablen Beiträgen vorzuschlagen.

Dieser Vorschlag wird von der Generalversammlung ratifiziert.

Ein trotzdem zu erwartender Rückschlag in der Jahresrechnung 1978 wird vom Vermögen gedeckt werden, so dass an eine erneute Erhöhung der Mitgliederbeiträge im Jahre 1979 gedacht werden muss.

Der Präsident seinerseits weist dabei speziell darauf hin, dass die Finanzlage der UIP in keinem Verhältnis zu deren Aktivitäten steht. Die in der Jahresrechnung aufgeführten Unkosten stellen nur Porto- und Versandkosten, Drucksachen und Reisespesen dar. Alle andern, viel höheren Auslagen, werden von den nationalen Verbänden sowie von den Gesellschaften, die ihre Mitarbeiter in die UIP delegieren, getragen.

Der Präsident dankt in aller Namen dem Präsidenten und den Mitgliedern der Arbeitsgruppe sowie den Experten. Sie meistern mit absoluter Kompetenz schwierige und oft zeitraubende Arbeit.

Die Mitgliedsverbände bestimmen folgende Delegierte in das Direktionskomitee:

Deutschland	Herrn H. MATTHIES
Österreich	Herrn H. METZGER
Belgien	Herrn J. de BRUYN
Spanien	Herrn A. NISTAL †
Frankreich	Herrn L. DEVIES
Grossbritannien	Herrn J.M.B. GOTCH
Italien	Herrn P. LADAVAC
Marokko	Herrn C. COURAU
Niederlande	Herrn H.A. VOS
Schweden	Herrn C. - E. NILSSON
Schweiz	Herrn Ch. SCHLEGEL

Auf Einladung des österreichischen Verbandes wird die nächste Generalversammlung in Österreich stattfinden.

Der vom französischen Verband organisierte Ausflug, vorerst zu Meer bis Nizza und dann weiter per Autocar, liess alle Teilnehmer diese herrliche Küste und das berühmte Dorf Saint-Paul de Vence bewundern.

Für das Direktionskomitee

Der Präsident: Der Generalsekretär:

Lucien Devies Walter Suter

Comptes annuels

	1977		1978	
	Dépenses	Recettes	Dépenses	Recettes
Cotisations				
Vereinigung d. Privatgüterw. Interessenten VPI, Hamburg		10.387. —		11.704. —
Verband d. Privatgüterw. Interessenten VPI, Wien		1.463. —		1.609.30
Féd. d. Entrepr. Belgique, Bruxelles		1.065. —		1.171.50
Soc. LOMATFER, Bruxelles		513. —		564.30
Liga de Prop. de Vagones de Espana, Madrid		2.222. —		2.394. —
Ass. Française des Wagons part., Paris		13.630. —		14.183. —
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		1.302. —		1.153.90
ASSOCARRI Ass. Titolari Carri Ferr., Milano		2.199. —		2.494.80
Ass. Prof. d. Prop. et Usagers de Wagons Industr. au Maroc, Casablanca		842. —		926. —
Alg. Verladers en Eigen Vervoer Org., Den Haag		957. —		1.027.40
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.486. —		1.508.10
Verband Schweiz. Anschlussgel. & Privatgüterw. Besitzer VAP, Weinfelden		2.268. —		2.469.50
		38.334. —		41.205.80
Intérêts compte de banque		201.60		60.10
Ventes d'imprimés		1.231.95		1.274.60
Dépenses				
Imprimés UIC	1.341.05		1.451.70	
Frais Assemblée Générale	2.779.45		2.475. —	
Frais d'experts	12.895.05		18.049.55	
Frais d'interprète	2.852.40		3.149. —	
Frais d'imprimerie, frais de bureau, poste, tél., télex, divers	20.333.30		21.601.80	
Excédent de dépenses au 31.12.1978		433.70		4.186.55
	40.201.25	40.201.25	46.727.05	46.727.05

31.12.1978

Jahresrechnung

	1977		1978	
	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen
Beiträge				
Vereinigung d. Privatgüterw. Interessenten VPI, Hamburg		10.387.—		11.704.—
Verband d. Privatgüterw. Interessenten VPI, Wien		1.463.—		1.609.30
Féd. d. Entrepr. Belgique, Bruxelles		1.065.—		1.171.50
Soc. LOMATFER, Bruxelles		513.—		564.30
Liga de Prop. de Vagones de Espana, Madrid		2.222.—		2.394.—
Ass. Française des Wagons part., Paris		13.630.—		14.183.—
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		1.302.—		1.153.90
ASSOCARRI Ass. Titolari Carri Ferr., Milano		2.199.—		2.494.80
Ass. Prof. d. Prop. et Usagers de Wagons Industr. au Maroc, Casablanca		842.—		926.—
Alg. Verladers en Eigen Vervoer Org., Den Haag		957.—		1.027.40
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.486.—		1.508.10
Verband Schweiz. Anschlussgel. & Privatgüterw. Besitzer VAP, Weinfelden		2.268.—		2.469.50
		38.334.—		41.205.80
Zinsen a/Kontokorrent		201.60		60.10
Verkauf von Drucksachen		1.231.95		1.274.60
Ausgaben				
Ankauf von Drucksachen UIC	1.341.05		1.451.70	
Spesen Generalversammlung	2.779.45		2.475.—	
Expertengelder	12.895.05		18.049.55	
Dolmetscher	2.852.40		3.149.—	
Druckereikosten, Bureau, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	20.333.30		21.601.80	
Ausgaben-Überschuss am 31.12.1978		433.70		4.186.55
	40.201.25	40.201.25	46.727.05	46.727.05

31.12.1978

Bilan

	1977		1978	
	<i>Actif</i>	<i>Passif</i>	<i>Actif</i>	<i>Passif</i>
Avoir compte courant B.P.S.	9.015.90		4.878.90	
Contributions fédérales	70.55		21. —	
Fortune au 31/12/1977		9.086.45		
Fortune au 31/12/1978				4.899.90
	9.086.45	9.086.45	4.899.90	4.899.90

Fortune

	1977		1978	
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Fortune au 1/1/1977		9.520.15		
Fortune au 1/1/1978				9.086.45
Excédent de dépenses 1977	433.70			
Excédent de dépenses 1978			4.186.55	
Fortune au 31/12/1977	9.086.45			
Fortune au 31/12/1978			4.899.90	
	9.520.15	9.520.15	9.086.45	9.086.45

31.12.1978

Walter Suter, Secrétaire Général

Bilanz

	1977		1978	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Guthaben Kontokorrent S.V.B.	9.015.90		4.878.90	
Eidg. Steuerverwaltung	70.55		21.—	
Vermögen am 31/12/1977		9.086.45		
Vermögen am 31/12/1978				4.899.90
	9.086.45	9.086.45	4.899.90	4.899.90

Vermögen

	1977		1978	
	SFr.	SFr.	SFr.	SFr.
Vermögen am 1/1/1977		9.520.15		
Vermögen am 1/1/1978				9.086.45
Ausgaben-Überschuss 1977	433.70			
Ausgaben-Überschuss 1978			4.186.55	
Vermögen am 31/12/1977	9.086.45			
Vermögen am 31/12/1978			4.899.90	
	9.520.15	9.520.15	9.086.45	9.086.45

31.12.1978

Walter Suter, Generalsekretär

Rapport des vérificateurs 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 1978, 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 1978 boucle avec un excédent de dépenses de sFr. 4.186.55. Cette somme doit être déduite de la fortune de sFr. 9.086.45 qui se réduit au 31.12.1978 à sFr. 4.899.30

Voici le détail des dépenses et recettes:

	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Cotisation des membres		41.205.80
Intérêts bruts sur compte 776600/0 de la Banque Populaire Suisse, Lugano		60.10
Vente d'imprimés		1.274.60
Imprimés UIC	1.451.70	
Frais à l'Assemblée générale	2.475. —	
Frais d'experts	18.049.55	
Frais d'interprète et traduction	3.149. —	
Frais d'imprimerie, de bureau, poste, téléphone, telex et divers	21.601.80	
	46.727.05	42.540.50
Excédent de dépenses au 31.12.1978		4.186.55
	46.727.05	46.727.05

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1978 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 4 mai 1979

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 1978 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 1978 schliesst mit einem Ausgabenüberschuss von SFr. 4.186.55 ab. Dieser Beitrag ist vom Vermögen per 31.12.77 von SFr. 9.086.45 in Abzug zu bringen, was per 31.12.78 ein Vermögen von SFr. 4.899.90 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgaben-Posten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>SFr.</i>	<i>SFr.</i>
Mitgliederbeiträge		41.205.80
Bruttozins für 1978 auf Konto Nr. 776600/0 bei der Banca Popolare Svizzera di Lugano		60.10
Verkauf von Drucksachen		1.274.60
Drucksachen UIP	1.451.70	
Kosten Generalversammlung	2.475. —	
Kosten für Experten	18.049.55	
Kosten für Übersetzungen	3.149. —	
Druckerei-Kosten, Büro, Post, Telefon, Telex, Verschiedenes	21.601.80	
	46.727.05	42.540.50
Ausgaben-Überschuss per 31.12.78		4.186.55
	46.727.05	46.727.05

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1978 unter Décharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 4. Mai 1979

Die Revisoren
H. Wiedemann U. Hegi

<i>LISTE DES MEMBRES</i>	<i>Année de l'admission Eintrittsjahr</i>	<i>Nombre de wagons P Anzahl P Wagen</i>	<i>MITGLIEDERVERZEICHNIS</i>
Allemagne Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Neue Raben- strasse 21, 2 Hambourg 36	1950	42.946	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Neue Raben- strasse 21, 2 Hamburg 36
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Vienne	1950	3.005	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	3.000 586	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 Espana, Victor Pradera 30, Madrid-8	1960	6.103	Espanien Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Victor Pradera 30, Madrid-8
France Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 163 rue St-Honoré, 75001 Paris Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité 5bis rue de Madrid, 75008 Paris Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69 rue de la Boétie, 75008 Paris	1950	52.720	Frankreich Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 163 rue St-Honoré, 75001 Paris Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité 5 bis rue de Madrid, 75008 Paris Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69 rue de la Boétie, 75008 Paris
Grande-Bretagne Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd, 18 Great Marlborough Street, London W.1	1966	1.213	Grossbritannien Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd, 18 Great Marlborough Street, London W.1
Hollande Algemene Verladers en Eigen- Vervoer Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, La Haye	1950	825	Holland Algemene Verladers en Eigen- Vervoer Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, Den Haag
Italie ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Pompea Litta 7, 20122 Milan	1950	6.597	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, Casablanca	1958	375	Marokko Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Casablanca
Suède Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 111 34 Stockholm	1953	2.633	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	6.424	Schweiz Verband Schw. 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 1 ^{er} janvier 1978		126.427	Total der P Wagen die der UIP angeschlossen sind per 1. Januar 1978

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. Körfgen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		
1965	Munich	2 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. Körfgen	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. Devies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		