

UIP

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

1979

30^e Rapport de gestion
30. 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. Alfonso Imedio
M. Helmut Metzger
M. Carl-Erik Nilsson
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 (jusqu'au 31.12.79)
M. R. Galan
M. A. Harkemanne
M. R. Janssen
M. A. Morel
M. R. Reitnauer (depuis 1.1.80)
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

Secrétariat 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



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

1979

30^e Rapport de gestion
30. 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 1979

I. Préambule

Dans les pays où s'exercent les activités des membres de l'UIP, dans l'ensemble, l'activité économique, qui avait marqué une amélioration au second semestre de 1978, est restée relativement soutenue jusqu'à la fin de l'année 1979. Elle semble se maintenir au début de 1980, mais on peut s'attendre à un ralentissement au cours de l'année.

Le trafic marchandises des chemins de fer a marqué une progression générale qui a varié suivant les réseaux. Il a été partout en progression, plutôt faible pour les BR, intéressant pour les FS et la SNCF, plus accentué pour les CFF, la DB, les NS et la SNCB.

Pour les trafics assurés en wagons de particuliers, les mouvements ont été, comme toujours, contrastés d'un secteur à l'autre. Mais, en général, ces mouvements ont témoigné une progression intéressante.

L'année 1979 a donc marqué un certain redressement appréciable. Il en est résulté, dans quelques secteurs, une tension entre l'offre et la demande qui a entraîné une certaine recrudescence dans la construction de matériel neuf.

Le rapport d'activités qu'on lira ci-après montre que les interventions de l'UIP ont été très nombreuses et ont concerné des questions variées, certaines très complexes.

L'UIP suit attentivement les travaux des réunions communes de la commission de sécurité du RID et du groupe d'experts des marchandises dangereuses. Elle se fait représenter chaque fois qu'il paraît opportun aux séances où sont traités les sujets qui nous concernent directement. Il en a été ainsi 1979 lors des sessions de printemps à Genève et de l'automne à Berne.

Une délégation de l'UIP participe à l'UIC aux travaux de la sous-commission mixte des wagons unifiés, pour les wagons-citernes et pour les wagons porte-automobiles.

L'UIP sera représentée au groupe de travail restreint UIC, dont la constitution a été récemment décidée, traitant les questions «trafic transmanche», ainsi qu'au groupe spécial de travail du RID devant étudier le grave problème des soupapes de surpression.

La réunion commune UIC/UIP s'est tenue à Liège du 23 au 26 Octobre et ses travaux, portant sur un ordre du jour très chargé, se sont déroulés dans l'esprit de coopération qui a déjà donné de nombreuses preuves de son efficacité.

II. Rapport d'activités de l'UIP

RID/ADR:

Plaque orange de danger- Marginal 1800 (6) de l'Appendice VIII

Comme on le sait, le Gouvernement suisse a proposé de faire le marquage des wagons-citernes transportant des marchandises dangereuses, soit par une étiquette autocollante orange avec des numéros autocollants, soit par une peinture orange, au lieu de le faire seulement au moyen de plaques et de numéros métalliques, tel qu'il était prévu initialement.

Après de longues discussions et l'abstention des Gouvernements des grands pays, la proposition suisse a enlevé le scrutin par majorité. Le délai d'opposition s'est achevé le 28.4.1979. Jusqu'à ce jour, aucun Gouvernement n'a formulé d'objections à l'encontre des décisions prises par la Commission d'experts du RID. L'avis officiel concernant la mise en vigueur de ces décisions sera remis, au courant de l'année 1980, par les Gouvernements, aux Associations nationales intéressées.

Il est très réjouissant qu'après des négociations difficiles ayant duré plusieurs années, la proposition suisse pour une solution pratique et économique ait réussi. Une fois de plus, l'unanimité des différents participants, comme Associations, Comités et Départements gouvernementaux à Berne, ainsi que la persévérance des représentants au niveau national et international ont abouti à ce résultat favorable.

L'utilisation de l'étiquette autocollante apporte — en comparaison avec celle des plaques et des numéros métalliques — un bénéfice économique considérable du coût de l'investissement et des frais de maintenance, d'entretien et de remplacement, on peut facilement chiffrer cette différence, en moyenne, à un minimum de frs. 100. — par wagon en faveur de l'étiquette autocollante. Ceci revient, pour les 150.000 wagons environ transportant des marchandises dangereuses, immatriculés en Europe occidentale, à une somme de frs. 15.000.000. —.

Il s'agit maintenant de consolider ce succès en vue d'un effet durable. Il est, par conséquent, recommandé de bien faire attention à la qualité des étiquettes autocollantes, ou collage de celles-ci et à leur remplacement dès que ce sera nécessaire. Seule une utilisation ne donnant lieu à aucune plainte garantira une réussite durable.

Il convient encore de recommander de contrôler si, lors de leur arrivée aux usines des pays des différentes Associations nationales, les wagons-citernes pour matières dangereuses sont munis d'étiquettes oran-

Geschäftsbericht für 1979

I. Vorwort

Allgemein blieb der im 2. Halbjahr 1978 eingesetzte Wirtschafts-Aufschwung in allen Ländern, auf die sich die Tätigkeit der UIP-Mitglieder erstreckt, auch bis Ende 1979 erhalten. Die gute Entwicklung hält auch während der ersten Monate des Jahres 1980 an. Man erwartet jedoch eine Abschwächung im Laufe des Jahres.

Die Gütertransporte mit der Bahn haben sich von Land zu Land unterschiedlich entwickelt. Die Zunahme war bei den BR eher schwach, bei den FS und SNCF besser und bei den SBB, DB, NS und SNCF erfreulich gut.

Entsprechend haben sich die Gütertransporte in P-Wagen entwickelt.

Das Jahr 1979 hat somit eine willkommene Wiederbelebung gebracht. In einzelnen Sektoren entstand sogar eine Anspannung zwischen Angebot und Nachfrage, was einige Neubauten zur Folge hatte.

Der Bericht über die in der UIP geleistete Arbeit, den wir nachstehend lesen, zeigt, dass die Interventionen der UIP sehr zahlreich waren und verschiedenartige, oft recht komplexe Probleme zum Gegenstand hatten.

Die UIP verfolgt aufmerksam die Arbeiten der gemeinsamen RID/ADR-Tagung und des Fachmännischen Ausschusses des RID für gefährliche Güter. Sofern erforderlich, ist die UIP an den Sitzungen vertreten, an denen die sie direkt betreffenden Themen behandelt werden, wie dies 1979 anlässlich der Frühjahrs-Session in Genf oder im Herbst in Bern der Fall war.

Eine UIP Delegation nimmt an den Arbeiten der «Gemischten Untergruppe UIC-Einheitsgüterwagen» teil, soweit es sich um Fragen über Kesselwagen und Doppelstockwagen handelt.

Die UIP ist ebenfalls in einer kleinen UIC Arbeitsgruppe vertreten, welche Fragen des Aermelkanal-Verkehrs behandelt, sowie in einer Spezial-Arbeitsgruppe RID, deren Aufgabe das Studium des heiklen Problems der Ueberdruck-Ventile ist.

Die gemeinsame Tagung der Arbeitsgruppe UIC/UIP hat vom 23.10. - 26.10.1979 in Lüttich stattgefunden. Die Traktandenliste war sehr umfangreich. Die Arbeiten wickelten sich im Geiste bester Zusammenarbeit ab und stellten deren Wirksamkeit erneut unter Beweis.

II. Bericht über die Arbeit der UIP

RID/ADR:

Orangefarbene Gefahrentafel

Randnummer 1800 (6) des Anhangs VIII

Es ist bekannt, dass die schweizerische Regierung vorgeschlagen hat, die Kennzeichnung der Wagen mit gefährlichen Gütern entweder mit einer orangefarbenen Selbstklebefolie und mit Selbstklebenummern oder mittels eines orangefarbenen Anstrichs vornehmen zu können, anstatt, wie ursprünglich vorgesehen, nur mit Metalltafeln und -nummern.

Dieser Vorschlag wurde, nach langen Diskussionen und dem Abseitsstehen der Regierungen der grossen Länder, mit Mehrheitsbeschluss angenommen. Die Widerspruchsfrist ist am 28.4.79 abgelaufen. Bis zu diesem Datum hat keine Regierung gegen die vom Fachmännischen Ausschuss für das RID gefassten Beschlüsse Widerspruch erhoben. Es ist anzunehmen, dass die amtliche Mitteilung für die Inkraftsetzung dieser Beschlüsse im Laufe des Jahres 1980 von den Regierungen den einzelnen interessierten Fachverbänden zugestellt wird.

Es ist sehr erfreulich, dass, nach jahrelangen, schwierigen Verhandlungen, der schweizerische Vorschlag für die praktische und ökonomische Lösung erfolgreich war. Einmal mehr hat es sich gezeigt, dass die Einigkeit unserer verschiedenen beteiligten Verbände und Gremien, zusammen mit den Regierungsstellen in Bern, und die Beharrlichkeit der Exponenten auf nationaler und internationaler Ebene zum Erfolg führten.

Die Anwendung von Selbstklebefolien bringt — gegenüber derjenigen von Metalltafeln und -nummern — in jeder Hinsicht einen grossen ökonomischen Erfolg. Wenn wir den Unterschied der Kosten für Beschaffung, Behandlung, Instandhaltung und Ersatz mit einem durchschnittlichen Minimum von Sfr. 100.— pro Wagen einsetzen, ergibt sich für die ca. 150.000 im westeuropäischen Raum eingestellten «P»-Wagen für gefährliche Ladegüter eine Summe von Sfr. 15.000.000.—.

Nun gilt es, diesem Erfolg zum dauernden Tragen zu verhelfen. Es muss daher empfohlen werden, auf die Qualität der Folie, auf das Anbringen derselben und das Ergänzen, sobald dies notwendig erscheint, zu achten. Nur eine klaglose Behandlung im Betrieb wird den Dauererfolg garantieren.

Es empfiehlt sich auch, beim Eintreffen von Kesselwagen mit gefährlichen Gütern in den Werken der Länder der einzelnen nationalen Verbände darauf zu achten, dass diese Wagen mit nicht zu beanstandenden Klebefolien versehen sind. Dies könnte am

ges non contestables. De toute façon, il faudrait informer les expéditeurs chaque fois que des étiquettes auraient été trouvées défectueuses.

TRAFIC «TRANSMANCHE»

L'UIP a fait connaître à l'UIC son désir de contribuer au développement du trafic ferroviaire entre le Continent européen et le Royaume-Uni par la mise en service de wagons «P» à gabarit britannique, aptes au transport par ferry-boat. Les Chemins de fer doivent, toutefois, s'efforcer d'éliminer certaines difficultés qui subsistent encore, spécialement du fait de la réglementation britannique, tant pour l'immatriculation que pour la circulation des wagons. C'est pour rechercher en commun les moyens d'aplanir ces difficultés que les BR ont été invités à participer à la réunion UIC/UIP 1979 à Liège.

En ce qui concerne l'immatriculation des wagons, les formalités prévues par les BR pour certains types de matériel, tels que les wagons-citernes et les wagons à bogies, entraînent — de l'avis de l'UIP — de trop longs délais, parfois de l'ordre de plusieurs mois, incompatibles avec les impératifs commerciaux sur un marché très concurrentiel, surtout du côté de la route.

L'UIP désire que la procédure d'immatriculation des wagons continentaux appelés à circuler en Grande-Bretagne puisse être simplifiée, de telle sorte que les délais ne soient guère plus longs que ceux pratiqués pour immatriculer les autres wagons «P». Elle estime que le Réseau immatriculateur devrait être compétent pour immatriculer les wagons à gabarit britannique, sans avoir à consulter préalablement les BR.

Le Groupe commun estime que certaines données des fiches UIC nos 503 et 549, trop vagues, peuvent donner lieu à des interprétations divergentes. Un processus de révision de ces textes doit être entamé pour simplifier au maximum l'immatriculation des wagons à gabarit britannique.

La nécessité d'une telle révision devra être portée à la connaissance du Président de la Commission «Matériel et Traction» de l'UIC, en vue de donner, si possible, toute compétence aux Réseaux continentaux pour immatriculer, sous leur entière responsabilité, des wagons «P» à gabarit britannique, sans contraindre les BR à intervenir.

L'UIP s'est plainte de ce que les transports de matières dangereuses en wagons-citernes entre le Continent et la Grande-Bretagne se heurtent à de grandes difficultés. Sans méconnaître l'importance des règles de sécurité, elle estime que les contraintes imposées à ces transports constituent, pour les titulaires et les clients du Chemin de fer, un désavantage commercial certain dans le trafic «transmanche».

L'UIP estime que la réglementation du transport de matières dangereuses en wagons-citernes chargés sur ferry-boat pour la traversée de la Manche devrait se limiter à des prescriptions concernant le marquage et

l'arrimage des wagons et à la séparation des marchandises à bord des navires. En plus, une adaptation opportune au règlement RID devrait avoir lieu.

Pour se livrer à un travail intense dans ce domaine complexe, il a été décidé de former un petit Groupe d'étude mixte comprenant des délégués UIC, BR, SNCF, SNCB, NS, DB et de l'UIP. Il faut probablement s'attendre à des débats de très longue durée.

RÉNUMÉROTATION DES WAGONS

Cette action ne devrait plus présenter de difficultés étant donné que, durant l'année 1979, les Chemins de fer ont fait parvenir, aux titulaires, leurs programmes de changement de numéros.

Si jamais des difficultés devaient surgir, il conviendrait de traiter ces cas directement avec les Associations nationales et les Réseaux respectifs.

HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS POUR L'ENTRETIEN ET LA REVISION DES WAGONS «P». RECHERCHE D'UNE ACCELERATION DE L'HARMONISATION DES REGLES DE REVISION PERIODIQUE, COMPTE TENU DE LA TENDANCE DE CERTAINS RESEAUX A FAIRE REVISER DES WAGONS «P», LE CAS ECHEANT PAR UN CHEMIN DE FER AUTRE QUE L'IMMATRICULATEUR.

Rien de neuf n'est à signaler à ce sujet.

Si jamais des difficultés devaient surgir, il conviendrait que le titulaire s'adresse à l'Association nationale respective. Celle-ci est priée d'en informer, par la suite, le Président du Groupe de travail UIP.

TRAVAUX DES GROUPES D'ETUDE UIC/UIP CREEES PAR LA SOUS-COMMISSION MIXTE UIC DES WAGONS UNIFIES POUR L'ETUDE DES WAGONS-CITERNES ET POUR L'ETUDE DES WAGONS PORTE-AUTOS

Tampons à haute capacité - Fiche UIC n° 573

1) Tampons à haute capacité d'absorption

Comme suite aux échanges de vues entre l'UIC/UIP, les prescriptions de la fiche UIC 573 ont été assouplies et l'exigence de tampons à haute capacité ne concerne plus que les wagons appelés à transporter des marchandises de la classe 2 du RID. Le point O.1.6.1 du préambule de la dite fiche (édition au 1.1.1980) est ainsi libellé:

«Les wagons-citernes prévus pour le transport de marchandises rangées dans la classe 2 de l'annexe 1 à la CIM (RID) (gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression) doivent être équipés de tam-

zweckmässigsten dadurch geschehen, dass defekte Etiketten ersetzt würden. Ausserdem sollten die Absender in jedem Falle, wenn defekte Etiketten festgestellt werden, darauf aufmerksam gemacht werden.

VERKEHR ÜBER DEN AERMELKANAL

Die UIP setzte die UIC von ihrem Wunsch in Kenntnis, zur Entwicklung des Verkehrs zwischen dem europäischen Kontinent und dem Vereinigten Königreich durch den Einsatz von P-Wagen mit britischer Begrenzungslinie, die für den Fährschiffverkehr geeignet sind, beizutragen. Voraussetzung dafür wäre, dass sich die Eisenbahnen bemühen, bestimmte Schwierigkeiten, die insbesondere aufgrund der britischen Verordnungen bei Einstellung und Umlauf der Güterwagen noch bestehen, zu beseitigen. Um gemeinsam nach Möglichkeiten zur Beseitigung dieser Schwierigkeiten zu suchen, wurden die BR gebeten, an der UIC/UIP-Tagung 1979 in Lüttich teilzunehmen.

Was die Einstellung der Wagen anbelangt, ergeben sich aus den Formalitäten der BR für bestimmte Wagenbauarten, wie z.B. Kessel- und Drehgestellwagen, nach Ansicht der UIP zu lange Wartezeiten von manchmal mehreren Monaten, was mit den kommerziellen Erfordernissen auf einem Markt, auf dem ein starker Wettbewerb, insbesondere seitens der Strasse, herrscht, nicht vereinbar ist.

Die UIP wünschte daher, dass das Einstellungsverfahren für kontinentale Wagen, die in Grossbritannien eingesetzt werden sollen, den für die Einstellung der übrigen P-Wagen üblichen angenähert werde. Sie vertritt die Ansicht, dass die einstellende Eisenbahn befugt sein sollte, die Güterwagen für den Fährverkehr mit Grossbritannien ohne vorherige Rücksprache mit den BR einzustellen.

Die Gemeinsame Gruppe ist der Ansicht, dass bestimmte Angaben der Merkblätter Nr. 503 und 549 zu ungenau sind und zu unterschiedlichen Auslegungen führen können. Diese Texte müssten überarbeitet werden, um die Einstellung für Güterwagen mit britischer Begrenzungslinie weitgehend zu vereinfachen.

Der Präsident des Ausschusses «Fahrzeuge und Zugförderung» der UIC soll darüber unterrichtet werden, dass diese Merkblätter zu überarbeiten sind, um die kontinentalen Bahnen wenn möglich zu ermächtigen, P-Wagen mit britischer Begrenzungslinie unter ihrer eigenen Verantwortung und ohne Hinzuziehung der BR einzustellen.

Die UIP bemängelte, dass die Beförderung gefährlicher Güter in Kesselwagen zwischen dem Kontinent und Grossbritannien auf grosse Schwierigkeiten stösst. Ohne damit die Bedeutung der Sicherheitsvorschriften herunterspielen zu wollen, vertritt sie die Ansicht, dass die Auflagen für diese Transporte für

die Einsteller und die Eisenbahnkunden im Verkehr mit Grossbritannien ein echtes kommerzielles Handicap darstellen.

Die UIP ist der Ansicht, dass die Regelung des Transportes gefährlicher Güter in Kesselwagen auf Fährschiffen für die Ueberquerung des Ärmelkanals sich auf Vorschriften über Kennzeichnung und Zurren der Wagen, sowie über die Trennung der Güter an Bord der Schiffe beschränken sollte. Zudem sollte eine zeitgemässe Anpassung an das RID erfolgen.

Zwecks intensiver Bearbeitung dieses komplexen Fragegebietes wurde beschlossen, einen gemischten Sonderausschuss zu formieren, der aus Delegierten der UIC, der BR, SNCF, SNCB, NS, DB und der UIP zusammengesetzt sein soll. Man muss sich wahrscheinlich auf sehr langwierige Verhandlungen gefasst machen.

UMNUMMERUNG DER GÜTERWAGEN

Diese Aktion dürfte kaum mehr zu Diskussionen Anlass geben, nachdem die Bahnen bereits im Laufe des Jahres 1979 ihre Programme für die Nummernänderung den einzelnen Einstellern zukommen liessen.

Sofern sich irgendwo Schwierigkeiten ergeben sollten, empfiehlt es sich, diese Fälle mit den nationalen Verbänden und den betreffenden Eisenbahnverwaltungen direkt zu erledigen.

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.

In obiger Angelegenheit gibt es nichts Neues zu melden.

Sollte jemand Schwierigkeiten begegnen, so wäre dies seitens des Einstellers dem entsprechenden nationalen Verband zu melden. Dieser wiederum ist gebeten, den Fall dem Präsidenten der Arbeitsgruppe UIP bekanntzugeben.

ARBEITEN DER VOM GEMISCHTEN UNTERAUSSCHUSS «EINHEITSGÜTERWAGEN» DER UIC FÜR DIE UNTERSUCHUNG DER KESSELWAGEN GEBILDETEN STUDIENGRUPPE UIC/UIP

Superpuffer – UIC-Merkblatt Nr. 573

1) Puffer hoher Arbeitsfähigkeit

Im Anschluss an den Meinungsaustausch zwischen

pons à haute capacité avec absorption d'énergie atteignant au moins 50.000 joules (2).

Remarque 2 = Valeur provisoire. La valeur définitive est à préciser par la Sous-Commission UIC des Organes de Traction et de Choc».

2) Tampons garnis de simple ressort en volute à course de 75 mm

La Commission «Matériel et Traction» avait chargé, en 1977, la Sous-Commission «Organes de Traction et de Choc», d'étudier, sans délégation de pouvoir, la révision des caractéristiques des tampons latéraux (étude dans le cadre de la question 5/U/2).

A l'issue des études en cours, il a été prévu l'élaboration des deux fiches ci-après:

- la fiche no 526-1 remplaçant le chapitre II de l'actuelle fiche no 526 qui définira deux catégories de tampons:
 - les tampons de type courant à course de 105 mm répondant aux prescriptions (révisées) de l'actuel chapitre II
 - les tampons à hautes performances satisfaisant aux mêmes prescriptions, mais offrant des capacités énergétiques supérieures
- la fiche no 526-2 reprenant les dispositions du chapitre I de l'actuelle fiche no 526 et ne concernant que le matériel existant.

L'élimination progressive des tampons à *simple ressort en volute* (et à plongeur à course de 75 mm) serait envisagée pour 1985.

Il n'est pas exclu que quelques Réseaux exigent, pour les wagons «P», des tampons à haute capacité (tampons géants), ceci pour des raisons d'entretien de l'infrastructure, etc.

APTITUDE AU REGIME «S» DES WAGONS ADMIS A CIRCULER EN TRAFIC INTERNATIONAL

L'année dernière, le Groupe UIC/UIP a été informé de l'étude entreprise en vue de relever de 80 à 100 km/h la vitesse maximale des trains de marchandises du régime ordinaire, étude confiée à un Groupe de travail présidé par M. Jahnke (DB). Des travaux sont en cours dans les différents domaines concernés qui sont essentiellement l'aptitude des wagons au régime «S» et les règles de composition des trains de marchandises freinés en régime «voyageurs».

Il est rappelé que, depuis le 1er janvier 1979, tous les wagons appelés à circuler en trafic international doivent être aptes à circuler à 100 km/h en régime «S» sous la charge maximale prévue pour ce régime (fiche UIC no 432 — 6ème édition — 1.1.1980). D'accord avec l'UIP, cette disposition est applicable aux wagons de particuliers neufs dont l'immatriculation est demandée depuis la même date.

D'autre part, l'enquête déjà effectuée l'an dernier en vue de se rendre compte de l'évolution des parcs de wagons a été reprise sur des bases plus précises, mais limitée à l'évaluation de la situation au 1er janvier 1990

comme seule hypothèse d'étude, celle de l'horizon 1985 ayant été abandonnée comme irréaliste. Les résultats de la dernière enquête ne sont pas encore connus.

Enfin, le relèvement de la vitesse maximale des trains de marchandises comporte d'autres aspects que la pure aptitude des wagons au régime «S». Il s'agit, en particulier, de déterminer dans quelle mesure il est possible de libéraliser les règles de composition actuelles des trains circulant à 100 km/h. A ce sujet, des études relatives au freinage et à la réduction des réactions longitudinales dans les trains sont en cours. En rapport avec ce dernier problème, dans lequel les caractéristiques des tampons jouent un rôle important, il convient de signaler que la Commission «Matériel et Traction» a décidé d'éliminer, à terme, les tampons latéraux à course de 75 mm. Cette décision est la suivante:

La Commission UIC

- recommande de ne plus monter de tampons de course de 75 mm, tel que défini au chapitre 1 de la fiche no 526, sur les véhicules à construire; cette recommandation deviendra une obligation pour tous les véhicules à construire à partir du 1.1.1985;
- recommande aux Réseaux de remplacer progressivement, sur les véhicules existants, les tampons de course de 75 mm par des tampons plus performants de 105 mm de course.

Bien entendu, les wagons «P» sont concernés par cette disposition nouvelle.

Par ailleurs, une enquête vient d'être mise en route pour savoir comment les Réseaux ont l'intention de l'appliquer et pour déterminer quelle sera la situation au 1er janvier 1990.

Le Président du Groupe de travail UIC/UIP a fait connaître à l'UIP le résultat des réflexions auxquelles se sont livrés les Réseaux membres du Groupe de travail UIC sur les avantages à attendre de l'augmentation de la vitesse à 100 km/h en trafic international marchandises.

L'objectif des études et enquêtes relatives à l'augmentation de la vitesse maximale future des trains de marchandises en trafic international est de réduire les temps de transport en trafic marchandises afin d'améliorer la compétitivité par rapport aux autres modes de transport (route notamment).

Pour ce faire, tous les services spécialisés des Réseaux ferroviaires intéressés par l'étude de cette question (Matériel, Transport, Equipement, Commercial) doivent en peser les avantages et les inconvénients.

Il est clair que les Réseaux profiteront d'une réduction des temps de transport par l'introduction à caractère obligatoire du régime «S» (vitesse maximale de 100 km/h) en trafic marchandises international, mais ils auront à subir la plus grande part des inconvénients d'une telle mesure, notamment sur le plan financier, compte tenu de l'importance de leur parc respectif.

der UIC/UIP wurden die Bestimmungen des UIC-Merkblattes 573 bereinigt, und die Anforderung an die Puffer mit hoher Arbeitsfähigkeit betreffen nur noch die Wagen, welche Güter der Klasse 2 des RID transportieren. Ziffer 0.1.6.1 des Vorwortes dieses Merkblattes (Ausgabe 1.1.1980) ist wie folgt abgefasst:

«Die Kesselwagen für den Transport von Gütern unter den Bedingungen der Klasse 2 der Anlage 1 zur CIM (RID) (komprimiertes Gas, verflüssigt oder unter Druck gelöst) müssen mit Hochleistungspuffern mit einer Arbeitsaufnahme von mindestens 50.000 Joules ausgerüstet sein (2).

Hinweis 2 = Provisorischer Wert. Der definitive Wert ist durch die UIC-Unterkommission der Zug- und Stossvorrichtungen noch zu bestimmen».

2) Puffer mit einfachen Evoluttfedern und einem Hub von 75 mm

Die Kommission «Material und Zugförderung» hat die UIC-Unterkommission «Zug- und Stossvorrichtungen» beauftragt, ohne Uebertragung der Vollmacht die Revision der Merkmale der Seitenpuffer zu studieren. (Studium im Rahmen der Frage 5/U/2).

Am Schluss der laufenden Studien wurde die Ausarbeitung der zwei nachstehenden Merkblätter vorgesehen:

- das Merkblatt 526-1, welches Kapitel II des gegenwärtigen Merkblattes 526 ersetzt und zwei Kategorien von Puffern genau beschreibt:
 - die Puffer der üblichen Bauart mit einem Hub von 105 mm, die den Bestimmungen (revidiert) des gegenwärtigen Kapitels II entsprechen,
 - die Puffer hoher Leistung, die den gleichen Bestimmungen gerecht werden, aber eine grössere Arbeitsleistung haben,
- das Merkblatt 526-2, welches die Bestimmungen des Kapitels I des gegenwärtigen Merkblattes 526 übernimmt und nur das vorhandene Material behandelt.

Die fortschreitende Ausmerzung der Puffer mit *einfachen Evoluttfedern* (und Hülsenpuffern mit einem Hub von 75 mm) ist für 1985 vorgesehen.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass vereinzelte Bahnverwaltungen wegen Unterhalt des Untergestells, etc., für alle «P»-Wagen Hochleistungspuffer vorschreiben werden.

EIGNUNG DER IM INTERNATIONALEN VERKEHR EINGESETZTEN GÜTERWAGEN FÜR DEN «S»-VERKEHR

Im vergangenen Jahr wurde die Gruppe UIC/UIP darüber informiert, dass eine Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz von Herrn Jahnke (DB) damit beauftragt wurde, eine Studie über die Anhebung der Höchst-

geschwindigkeit der Güterzüge im Frachtgutverkehr von 80 auf 100 km/h durchzuführen. Die damit zusammenhängenden Fragen — nämlich vor allem «S»-Fähigkeit der Güterwagen und Regeln für die Bildung von Güterzügen mit Personenzugbremsung — werden zurzeit untersucht.

Bekanntlich müssen seit dem 1. Januar 1979 alle im internationalen Verkehr eingesetzten Güterwagen im «S»-Verkehr bei der für diesen Verkehr vorgeschriebenen Höchstlast mit 100 km/h fahren können (UIC-Merkblatt Nr. 432-6. Ausgabe, 1.1.1980). Nach Vereinbarung mit der UIP gilt diese Bestimmung auch für neue Privatgüterwagen, deren Einstellung ab diesem Zeitpunkt beantragt wird.

Andererseits wurde die bereits im letzten Jahr durchgeführte Umfrage zur Feststellung der Entwicklung der Güterwagenparks auf präziseren Grundlagen erneut durchgeführt, diesmal allerdings beschränkt auf den voraussichtlichen Stand zum 1. Januar 1990 als Studiengrundlage, da vom Zeitpunkt 1985 als unrealistisch abgegangen wurde. (Die Ergebnisse dieser Umfrage liegen noch nicht vor).

Die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge umfasst schliesslich noch andere Aspekte als die reine «S»-Fähigkeit der Güterwagen. Vor allem muss in diesem Zusammenhang festgestellt werden, in welchem Umfang die derzeit geltenden Regeln für die Bildung der mit 100 km/h fahrenden Züge flexibler gestaltet werden können. Zurzeit werden Untersuchungen über die Bremsung und die Verringerung der Längskräfte in den Zügen durchgeführt. Im Zusammenhang mit diesem Problem, bei dem die Puffermerkmale eine grosse Rolle spielen, muss darauf hingewiesen werden, dass der Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung» beschlossen hat, die Seitenpuffer mit 75 mm Hub in absehbarer Zeit aufzuheben. Dieser Beschluss lautet folgendermassen:

Der UIC-Ausschuss

- empfiehlt, in den Neubauwagen keine Puffer mehr mit Hub von 75 mm, laut Kapitel 1 des Merkblattes Nr. 526, einzubauen; diese Empfehlung wird mit Wirkung ab 1.1.1985 zu einer verbindlichen Vorschrift für alle Neubauwagen;
- empfiehlt den Bahnen, die Puffer mit 75 mm Hub schrittweise durch leistungsfähigere Puffer mit 105 mm Hub zu ersetzen.

Natürlich gilt diese neue Bestimmung auch für «P»-Wagen.

Ferner wurde von der UIC eine Umfrage eingeleitet, mittels welcher festgestellt werden soll, inwieweit die Bahnen die Absicht haben, diese Bestimmung anzuwenden und zu ermitteln, wie sich die Situation zum 1. Januar 1990 darstellt.

Der Präsident der Arbeitsgruppe UIC/UIP informierte die UIP über das Ergebnis der Ueberlegungen der Mitgliedsbahnen der UIC-Arbeitsgruppe betreffend die Vorteile einer Anhebung der Geschwindigkeit im internationalen Güterverkehr auf 100 km/h.

En ce qui concerne le coût résultant de l'introduction à caractère obligatoire du régime «S» pour le matériel roulant et, notamment, pour les wagons «P», les remarques ci-après peuvent être faites:

1. Après le dépouillement des réponses fournies par les Réseaux à la première enquête du 20 avril 1978 du Groupe de travail, c'est *en considération particulière des intérêts des titulaires de wagons «P»* qu'il a été décidé d'effectuer une deuxième enquête en ne retenant que la date du *1er janvier 1990* comme hypothèse d'étude.

2. L'UIP a donné son accord pour qu'à dater du 1er janvier 1979, tous les wagons «P» à construire pour le trafic international soient, pour tous les régimes de chargement, aptes à la vitesse de 100 km/h; il en résulte qu'au 1er janvier 1990, tous les wagons «P» mis en oeuvre par les titulaires durant les 11 dernières années rempliront les conditions techniques nécessaires pour le régime «S» en trafic international.

A noter, en outre, que, depuis de nombreuses années déjà, des wagons Réseaux ou «P» ont été construits pour le régime «S» ou sont adaptables à ce régime.

3. Les trains de voyageurs, circulant à des vitesses accrues et, à l'avenir, sur nombre de lignes à des cadences régulières, risquent de provoquer des retards dans l'acheminement des trains de marchandises à la vitesse de 80 km/h.

La conservation de la vitesse maximale de 80 km/h pourrait donc, dans le futur, mener à une dégradation de la situation compétitive pour les transports de marchandises sur rail par rapport à d'autres transporteurs.

4. La réduction des temps de transport résultant de l'introduction de la vitesse maximale de 100 km/h entraînera une diminution des frais de mise à disposition du parc de matériel marchandises. Il en résultera un effectif réduit de wagons grâce à la rotation accélérée du matériel et donc une diminution des coûts rendant le transport ferroviaire plus concurrentiel.

A ce sujet, il est à noter que la réduction des temps de transport ne provient que très partiellement d'un gain pur sur la durée de parcours en passant de 80 km/h à 100 km/h, mais résulte surtout

- de la suppression d'évitements conformes à l'horaire sur la ligne,
- de la simplification de la formation des trains dans les gares de triage,
- de l'unification des catégories de trains et de leur vitesse de circulation.

Les premières études ont révélé qu'il est souvent possible d'obtenir, à ce titre, des réductions de temps de 12 ou même de 24 heures.

Il est à noter à contrario qu'en cas de maintien, à long terme, d'une vitesse maximale des trains de marchandises de 80 km/h, la compétitivité des chemins de fer par rapport aux camions diminuerait de plus en plus. (Sur le plan des transports routiers, *ces dernières années, de très grands progrès ont été réalisés en ce*

qui concerne la motorisation, la vitesse, les charges et l'infrastructure, progrès qui ont conduit à la dégradation de la situation des chemins de fer).

5. Il convient enfin d'ajouter qu'outre les wagons qui ne seront pas appelés à faire du trafic international au-delà du 1.1.1990, d'autres wagons ne se trouveront pas visés par l'obligation d'être aptes à 100 km/h:

- les wagons incorporés à demeure dans les trains complets qui ont déjà des marches particulières et qui, en cas de transports internationaux, pourraient faire l'objet d'accords bilatéraux;
- les wagons spéciaux, objet de par leur nature d'expédition au titre transport exceptionnel et soumis, de ce fait, à des études spéciales d'acheminement.

En conclusion, l'UIC a fait observer que les mesures énoncées aux points 1 et 2 ci-dessus répondent aux préoccupations de l'UIC et de l'UIP: en effet, en réduisant très sensiblement le nombre de wagons à modifier, le moment venu, pour les adapter au régime «S», elles diminueront l'effort financier correspondant des Réseaux et des propriétaires pour ce qui concerne leur matériel respectif.

Tout en reconnaissant l'aspect très intéressant de ces réflexions, l'UIP insiste pour que des études approfondies soient entreprises pour déterminer, aussi exactement que possible, les charges supplémentaires qui résulteront de la généralisation de la vitesse à 100 km/h.

L'UIC a donné l'assurance que de telles études, comme d'ailleurs toutes celles qui intéressent l'aspect économique de l'opération, sont effectivement inscrites à son programme de travail.

APPLICATION DE LA REGLEMENTATION CONCERNANT L'UTILISATION DES PIÈCES DE RECHANGE UNIFIÉES (CHIFFRE 36 DE L'ANNEXE A LA FICHE UIC NO 433 ET ARTICLE 46 DE L'AIDE-MÉMOIRE)

Comme chaque année depuis la mise en application des dispositions 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), le Président du Groupe de travail UIC/UIP a commenté les résultats de l'année précédente:

Nature des pièces	Nombre de pièces fournies et montées					
	par tous les Réseaux concernés			seulement par les six Réseaux membres du Groupe		
	1976	1977	1978	1976	1977	1978
Essieux	365	448	562	315	328	410
Ressorts à lames	219	392	320	188	246	242
Tampons plongeurs	76	66	91	59	60	79
Crochets de traction	9	7	10	9	7	6
Tendeurs d'attelage	92	67	152	87	62	148
Total	761	980	1135	658	703	885

Ziel der Untersuchungen und Erhebungen zur Frage «Steigerung der künftigen Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge im internationalen Verkehr» ist es, die Beförderungsdauer im Güterverkehr zu senken, um die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern (insbesondere der Strasse) zu steigern.

Hierbei müssen alle massgeblich mit dieser Frage in Verbindung stehenden Fachbereiche der Eisenbahnen (Fahrzeugtechnik, Betrieb, Infrastruktur, kommerzieller Dienst) die Vor- und Nachteile abwägen.

Selbstverständlich werden die meisten Vorteile einer Verkürzung der Transportzeiten durch eine verbindliche Einführung des «S»-Regimes ($V_{\max} = 100$ km/h) im internationalen Güterverkehr auch und vor allem bei den Bahnen liegen. Die Nachteile einer solchen Massnahme zur Erlangung dieses Ziels sind jedoch ebenfalls im wesentlichen von den Bahnen zu tragen; sie werden vor allem im finanziellen Bereich liegen.

Zur Frage der durch die verbindliche Einführung des «S»-Regimes für Fahrzeuge und insbesondere für «P»-Wagen entstehenden Kosten können folgende Bemerkungen vorgebracht werden:

1. Nach Auswertung der Stellungnahme der Bahnen zur ersten Umfrage der Arbeitsgruppe vom 20. April 1978 wurde *in Anbetracht der Interessen der Privatwageneinsteller* beschlossen, eine zweite Umfrage durchzuführen, und zwar unter ausschliesslicher Festlegung des Termins auf den *1. Januar 1990*.

2. Die UIP ist damit einverstanden, dass ab 1.1.1979 alle Neubau-RIV-Wagen für den internationalen Verkehr unter allen Beladearten für 100 km/h geeignet sein müssen. Demzufolge werden am 1.1.1990 sämtliche Neubeschaffungen der «P»-Wageneinsteller die technischen Voraussetzungen für den «S»-Verkehr im internationalen Verkehr bereits seit 11 Jahren erfüllen.

Ferner wurden seit vielen Jahren bahneigene Wagen und «P»-Wagen bereits so gebaut, dass sie für den «S»-Verkehr angepasst werden können.

3. Schnellere Reisezüge, die in Zukunft auf vielen Strecken sogar in festem Takt verkehren sollen, werden den Lauf der Güterzüge mit 80 km/h behindern.

Die Beibehaltung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h könnte daher für die weitere Zukunft eine Verschlechterung der Wettbewerbssituation im Güterverkehr auf der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern bedeuten.

4. Die durch die Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bedingte Verkürzung der Transportzeiten würde eine Verringerung der Vorhaltungskosten für den Güterwagenpark zur Folge haben. Daraus ergibt sich ein geringerer Wagenbestand durch beschleunigten Wagenumlauf und eine Kostensenkung, wodurch der Eisenbahntransport wettbewerbsfähiger wird.

Hierzu ist zu bemerken, dass die Verkürzung der Transportzeiten nur zum geringen Teil aus dem reinen Fahrzeitgewinn bzw. der Geschwindigkeitsanhebung von 80 km/h auf 100 km/h entsteht, sondern vielmehr aus

- dem Wegfall von fahrplanmässigen Ueberholungen auf der Strecke,
- der Vereinfachung der Zugbildung in den Rangierbahnhöfen,
- der Vereinheitlichung der Zugarten und ihrer Fahrgeschwindigkeit.

Erste Untersuchungen haben ergeben, dass sich dadurch in vielen Fällen Verkürzungen der Transportzeiten um 12 oder gar 24 Stunden erreichen lassen.

Schliesslich ist festzuhalten, dass bei langfristiger Beibehaltung einer Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge von 80 km/h der Wettbewerbsnachteil der Bahnen gegenüber dem Lkw immer grösser wird, zumal *in den letzten Jahren sehr grosse Fortschritte im Hinblick auf Motorisierung, Geschwindigkeit, Lasten und Infrastruktur die Situation der Bahnen erst so verschlechtert haben.*

5. Ausserdem ist noch zu bemerken, dass ausser den Wagen, die nach dem 1.1.1990 nicht mehr im internationalen Verkehr eingesetzt werden, weitere Wagen von diesen Bestimmungen nicht betroffen werden:

- Wagen in Ganzzügen mit bereits besonderen Leitungswegen, die im internationalen Verkehr Gegenstand bilateraler Abkommen bilden können;
- Wagen der Sonderbauart, die aufgrund ihrer Beschaffenheit für aussergewöhnliche Transporte benutzt werden und demzufolge besonderen Studien für die Festlegung ihrer Leitungswege unterzogen werden.

Abschliessend wies die UIC darauf hin, dass mit den unter Ziffer 1 und 2 dargelegten Massnahmen den Sorgen der UIC und der UIP Rechnung getragen wird: eine Verringerung der Anzahl der Wagen, die zum gegebenen Zeitpunkt umzubauen sind, um «S»-fähig gemacht zu werden, würde den finanziellen Aufwand der Bahnen und der Privatwagen-Eigentümer für ihre jeweiligen Fahrzeuge beschränken.

Die UIP findet diese Ueberlegungen zwar sehr interessant, besteht jedoch darauf, dass eingehende Untersuchungen durchgeführt werden, um möglichst exakt die zusätzlichen Aufwendungen festzustellen, die sich aus der allgemeinen Einführung der Geschwindigkeit 100 km/h ergeben.

Die UIC versicherte, dass derartige Studien sowie Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Zusammenhang mit dieser Frage in ihr Arbeitsprogramm aufgenommen werden.

Le Président du Groupe de travail UIC/UIP a souligné la progression constante du nombre de pièces fournies et montées depuis 3 ans, ce qui tend à montrer que le système en place est faible.

Cependant, l'UIP a signalé certaines irrégularités et notamment le fait que des échanges de pièces unifiées ont eu lieu sans que les documents administratifs correspondants aient été établis, ce qui entraîne des difficultés pour la régularisation ultérieure de l'opération entre le Chemin de fer et le titulaire.

Ainsi, la réglementation considérée donne encore lieu à quelques insuffisances au point de vue fonctionnement. L'UIC s'efforcera de les corriger progressivement.

Les Associations nationales sont priées de sauvegarder cet accord et de rendre attentifs leurs membres au fait qu'une parfaite collaboration de leur part est très importante. L'application de l'accord est susceptible d'être améliorée. Des irrégularités (anomalies) doivent être signalées, par les titulaires, aux Associations nationales et ces dernières sont priées d'en informer le Président du Groupe de travail UIP. Il est bien entendu que ces travaux ne peuvent concerner que des pièces de rechange unifiées UIC «U».

INFORMATIONS A DONNER A L'EXPEDITEUR ET AU TITULAIRE EN CAS D'AVARIE AFFECTANT UN WAGON «P»

RIP: article 11, §§ 1, 3, 4, 5

Fiche UIC no 433 (annexe): chiffres 35, 37, 40, 44, 46 -

Aide-mémoire: articles 45, 47, 50, 54, 56

Le Chemin de fer doit donner ces informations par télégramme, conformément aux prescriptions du RIP et de la fiche UIC no 433, reproduites dans l'Aide-mémoire.

L'article 11, § 7 du RIP, le chiffre 45 de l'annexe à la fiche UIC no 433 ainsi que l'article 55 de l'Aide-mémoire ajoutent que le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du Chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'exercice des dispositions prévues, subrogé de plein droit au titulaire.

Le recours au télégramme a été justifié, à l'origine, par la nécessité de donner une information rapide laissant une trace matérielle ayant, si nécessaire, force probante. Toutefois, ce moyen d'information est onéreux et se trouve actuellement dépassé par le télex, à la fois d'un usage plus commode et d'un coût moins élevé.

Quand le titulaire est en possession d'un télex, son numéro doit, à l'avenir, figurer sur les panneaux d'inscriptions.

En ce qui concerne l'information à donner à l'expéditeur, l'UIC pourra demander, à tous les Réseaux qui

ne l'ont pas déjà fait, de prévoir, dans leurs conditions générales d'application des tarifs, que l'expéditeur mentionne dans la lettre de voiture, en plus de son nom ou de sa raison sociale et de son adresse, son numéro de télex, s'il en a un. Très important!

Dans un autre domaine, l'UIC rappelle que les frais d'envoi de l'avis d'avarie à l'expéditeur et au titulaire, ainsi que ceux, résultant éventuellement, soit de l'exécution des instructions, soit de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache grèvent l'envoi, que l'avarie soit constatée

- en trafic international CIM (chiffre 41 de l'annexe à la fiche UIC 433 et article 51 de l'Aide-mémoire) ou
- en trafic intérieur (chiffre 46 de l'annexe à la fiche UIC 433 et article 56 de l'Aide-mémoire).

Wagons «P» hors contrat de transport:

Si l'avarie est constatée lorsque le wagon se trouve sous la garde du Chemin de fer hors contrat de transport (chiffre 46), les frais d'envoi de l'avis au titulaire, ainsi que ceux résultant éventuellement soit de l'exécution de ses instructions, soit de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache sont à la charge du titulaire, sauf si le Chemin de fer est responsable au sens des chiffres 47 à 52 et 62.

L'UIP est d'accord avec l'ensemble de ces dispositions qui feront donc l'objet des propositions utiles aux instances supérieures de l'UIC.

DERAILEMENT DE WAGONS «P» SUR LES EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS ET SUR LES VOIES DES RESEAUX

Les déraillements pouvant se produire tant sur les embranchements que sur les voies des Réseaux, les titulaires et les Réseaux ont, les uns et les autres, intérêt à ce que les origines et les causes de ces incidents soient connues.

Il est donc indispensable que les wagons soient réformés à la suite d'un déraillement et que les procès-verbaux d'avaries soient établis en conséquence.

L'attention des Réseaux sera de nouveau attirée sur ce point.

Pour les wagons qui, par négligence, n'auraient pas été réformés, il convient néanmoins que les titulaires aident, dans toute la mesure du possible, le Réseau immatriculateur à faciliter son enquête en lui fournissant toutes les indications dont ils disposent (nom des utilisateurs, lieux d'utilisation des wagons, ou toutes autres informations).

Indépendamment des cas de déraillement, l'UIC a signalé que les mêmes mesures doivent également être appliquées aux wagons avariés, directement réexpédiés par les utilisateurs à l'adresse d'un atelier réparateur situé sur le territoire du Réseau immatriculateur.

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

Wie jedes Jahr seit der Anwendung der Bestimmung betreffend die Verwendung einheitlicher Ersatzstücke (Ziffer 36 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 und Artikel 46 des Merkbuches) kommentierte der Präsident der Arbeitsgruppe UIC/UIP die Ergebnisse des Vorjahres:

Art der Ersatzstücke	Anzahl der gelieferten und eingebauten Ersatzstücke für					
	alle betroffenen Bahnen			nur für die sechs Mitgliedsbahnen der Gruppe		
	1976	1977	1978	1976	1977	1978
Radsätze	365	448	562	315	328	410
Tragfedern	219	392	320	188	246	242
Hülsenpuffer	76	66	91	59	60	79
Zughaken	9	7	10	9	7	6
Schraubenkupplungen	92	67	152	87	62	148
Insgesamt	761	980	1135	658	703	885

Der Präsident der Arbeitsgruppe UIC/UIP verwies darauf, dass die Anzahl der zur Verfügung gestellten und eingebauten Ersatzstücke seit drei Jahren ständig zunimmt, was die Zuverlässigkeit des Systems beweist.

Die UIP machte allerdings auf einige Unregelmässigkeiten aufmerksam, insbesondere darauf, dass Austausche vereinheitlichter Ersatzstücke ohne Erstellung der entsprechenden Papiere stattfanden, wodurch die spätere Abrechnung der Arbeiten zwischen Eisenbahn und Einsteller erschwert wird.

Diese Regelung weist also noch einige Mängel auf. Die UIC wird sich bemühen, diese nach und nach zu beseitigen.

Die nationalen Verbände werden gebeten, zu diesem Abkommen Sorge zu tragen und ihre Mitglieder darauf aufmerksam zu machen, dass zuverlässig mitgearbeitet wird. Die Handhabung des Abkommens ist verbesserungsfähig. Unregelmässigkeiten sollen von den Einstellern den nationalen Verbänden gemeldet werden, und diese sind wiederum gebeten, ihre Ergebnisse dem Präsidenten der Arbeitsgruppe UIP zur Kenntnis zu bringen. Bei diesen Arbeiten kann es sich allerdings nur um Angelegenheiten handeln, die vereinheitlichte UIC-Tauschteile «U» betreffen.

BENACHRICHTIGUNG DES VERSENDERS UND DES EINSTELLERS BEI BESCHÄDIGUNG EINES «P»-WAGENS

Rip: Artikel 11, §§ 1, 3, 4, 5

UIC-Merkblatt Nr. 433 (Anlage): Ziffern 35, 37, 40, 44, 46

Merkbuch: Artikel 45, 47, 50, 54, 56

Gemäss den Vorschriften des RIP und des Merkblattes Nr. 433, die im Merkbuch aufgenommen wurden, muss die Eisenbahn diese Benachrichtigung telegrafisch geben.

Im Artikel 11, § 7 des RIP, dem UIC-Merkblatt Nr. 433, Ziffer 45 der Anlage und im Merkbuch, Artikel 55, wird hinzugefügt, dass der Mieter, dessen Name mit Zustimmung der einstellenden Eisenbahn an den Wagen angeschrieben ist, in bezug auf die Ausführung der vorgesehenen Bestimmungen von Rechts wegen an die Stelle des Einstellers tritt.

Die telegrafische Benachrichtigung wurde ursprünglich damit begründet, dass eine schnelle Information, die materiell nachweisbar ist und gegebenenfalls als Beweisstück dienen kann, erfolgen muss. Dieses Informationsmittel ist allerdings kostspielig und durch den bequemeren und billigeren Fernschreiber überholt.

Sofern ein Einsteller über Telexanschluss verfügt, soll die Telexnummer zukünftig auf den Anschriftentafeln angegeben werden.

Was die Benachrichtigung des Versenders anbelangt, kann die UIC alle Bahnen ersuchen, in ihren allgemeinen Bedingungen für die Anwendung der Tarife vorzusehen, dass der Versender im Frachtbrief, neben seinem Namen oder seinem Firmenzeichen und seiner Anschrift, seine Fernschreibnummer angibt, falls er über einen Fernschreiber verfügt. Sehr wichtig!

Ferner erinnert die UIC daran, dass die Kosten für den Versand der Schadensbenachrichtigung an den Versender und den Einsteller sowie die Kosten, die sich eventuell aus der Ausführung der Anweisungen oder der Rückführung des Wagens zu seinem Heimatbahnhof ergeben, auf der Sendung haften, und zwar unabhängig davon, ob der Schaden

— im internationalen CIM-Verkehr (Ziffer 41 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 und Artikel 51 des Merkbuches) oder

— im Binnenverkehr (Ziffer 46 der Anlage zum Merkblatt Nr. 433 und Artikel 56 des Merkbuches) festgestellt wird.

«P»-Wagen ausser Frachtvertrag:

Wird der Schaden festgestellt, wenn sich der Wagen ausserhalb eines Frachtvertrags in Gewahrsam der Eisenbahn befindet (Ziffer 46), gehen die Kosten für den Versand der Benachrichtigung des Einstellers sowie die Kosten, die gegebenenfalls aus der Ausführung seiner Anweisungen oder der Rückführung

SEMELLES DE FREIN USEES, CASSEES OU MANQUANTES

RIV, § 39, chiffres 19/22

Différents Réseaux ont refusé des wagons «P» à la frontière avec la remarque «semelles de frein à remplacer», et dans certains ports «ferry», il en était de même. L'UIC a été informée au sujet de cette anomalie intenable et, une fois de plus, demandera aux Réseaux de respecter strictement les conditions du RIV.

Les titulaires sont priés de signaler des cas précis ou semblables à leur Association nationale respective qui, de son côté, est invitée d'en informer le Président du GT UIP, en ajoutant les documents y relatifs.

NIVEAU SONORE DES VEHICULES ROULANT SUR RAILS

Ce problème est très complexe et semble avoir, en premier lieu, des raisons politiques. Des recherches plus approfondies doivent encore être entreprises.

Un gouvernement de la CEE a voulu mettre en vigueur, déjà au 1er janvier 1980, une réglementation du niveau sonore des véhicules roulant sur rails et en a mis au courant la CEE é Bruxelles. Des interventions appuyées notamment par l'UIP ont permis à la CEE de faire savoir au gouvernement intéressé à une réglementation prématurée, que la CEE se chargera entièrement de cette question. De ce fait, le problème a été porté sur le plan international et le danger de solutions unilatérales et désavantageuses pour le trafic ferroviaire entier en Europe est écarté.

De plus amples détails à ce sujet ne sont pas possibles pour l'instant. L'UIP suivra très attentivement cette affaire.

SOUPAPES DE SURPRESSION POUR WAGONS A GAZ SOUS PRESSION

En 1979, un regrettable accident a eu lieu en Belgique avec un wagon à gaz. La raison en est probablement le non-respect de la charge admise pour le produit transporté.

Une réaction immédiate du Gouvernement belge a suivi cet accident grave. Une fois de plus s'est posée la question de soupapes de surpression obligatoires sur les wagons à gaz (Aujourd'hui, le montage de soupapes de surpression est facultatif).

L'UIP et l'UIC sont, toutes les deux, pratiquement d'accord que le problème de la sécurité pour les wagons à gaz ne peut être résolu par des soupapes de surpression, qui présentent d'autres dangers.

La session RID/ADR du mois d'octobre 1979 à Berne

a décidé, par conséquent, qu'un Groupe spécial d'expert du RID aura à s'occuper tout spécialement de cette question. Les travaux doivent commencer en 1980 et les experts du GT UIP désignés prendront part à ces travaux. De plus amples informations ne seront possibles que dans un certain temps.

COURS DU FRANC UIC

L'UIC a été informée au sujet des conséquences défavorables du développement du cours de change du franc UIC dans les pays à monnaie forte, surtout lors du paiement des indemnités pour wagons «P» endommagés ou détruits. Ci-après, le développement des cours de change de trois pays:

Contre-valeur d'un franc UIC

	Août 1977	Mai 1979	
BDR	0.962 DM	0.875 DM	— 9.05%
Suisse	0.980 FS	0.778 FS	— 20.6 %
Autriche	6.80 Oes	6.50 Oes	— 0.44%

On peut se demander s'il n'aurait pas été plus sage de maintenir le franc or!

III. Vie intérieure de l'UIP

Le Comité Directeur a tenu ses réunions le 5 avril 1979 à Munich et le 21 juin 1979 à Salzbourg.

L'assemblée générale s'est tenue le 21 juin 1979 à Salzbourg sur invitation de l'Association Autrichienne.

65 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. B. de Fontgalland, Secrétaire Général de l'UIC
Dr. O. Seidelmann, Directeur Général Adjoint des Chemins de Fer Fédéraux autrichiens
M. Auroy, Président du groupe commun de travail UIC/UIP
Y. Arnaud, du groupe commun de travail UIC/UIP.

MM. P. Baudry, Vice-Directeur Général de l'OCTI, et P. Ballet, Chef du Département Exécutif de l'UIC, qui avaient accepté l'invitation de l'UIP, se sont trouvés empêchés de s'y rendre.

des Wagens zu seinem Heimatbahnhof entstehen, zulasten des Einstellers, es sei denn, die Eisenbahn hatte nach Ziffer 47 bis 52 und 62.

Die UIP ist mit diesen Bestimmungen einverstanden. Sie werden daher den obersten Gremien der UIC zur Genehmigung unterbreitet.

ENTGLEISUNGEN VON «P»-WAGEN AUF PRIVATGLEISANSCHLÜSSEN UND AUF BAHNEIGENEN GLEISEN

Da Entgleisungen auf Privatgleisanschlüssen und auf bahneigenen Gleisen erfolgen können, haben sowohl die Einsteller als auch die Bahnen Interesse daran, dass die Ursachen und die Gründe dieser Zwischenfälle festgestellt werden.

Nach einer Entgleisung müssen daher die Wagen ausgesetzt und die entsprechenden Schadenprotokolle erstellt werden.

Die UIC wird erneut auf diesen Punkt aufmerksam gemacht.

Falls Wagen aus Fahrlässigkeit nicht ausgesetzt werden, müssen die Einsteller trotzdem der einstellenden Bahn bei ihrer Nachforschung behilflich sein, indem sie ihr alle Angaben, über die sie verfügen (Name der Benutzer, Einsatzorte der Wagen oder sonstige Informationen) liefern.

Auch für die Fälle, in denen es nicht zur Entgleisung kommt, wies die UIC ihrerseits darauf hin, dass die gleichen Massnahmen auf die beschädigten Wagen anzuwenden sind, die von den Benutzern direkt an eine Reparaturwerkstätte im Bereich der einstellenden Bahn zurückgesandt werden.

ABGENUTZTE, GEBROCHENE ODER FEHLENDE BREMS SOHLEN - RIV, § 39, ZIFFERN 19/22

Mit der Bemerkung «zu ersetzende Bremssohlen» wurden von verschiedenen Bahnverwaltungen an der Grenze und in gewissen Ferryhäfen «P»-Wagen zurückgewiesen. Die UIC wurde auf derartige Missstände aufmerksam gemacht. Sie wird alle UIC-Verwaltungen erneut um strikte Einhaltung der obenerwähnten RIV-Vorschriften bitten.

Die Einsteller werden gebeten, solche oder ähnliche Vorfälle dem jeweiligen nationalen Verband zu melden. Dieser wiederum wird ersucht, den Präsidenten der Arbeitsgruppe UIP, unter Beilage entsprechender Beweisstücke, zu informieren.

GERÄUSCHPEGEL DER SCHIENENFAHRZEUGE

Hier handelt es sich um eine sehr komplexe Angelegenheit, die vor allem politische Hintergründe haben dürfte. Das Problem erfordert allseits noch viel gründlichere Studien und Untersuchungen.

Eine Regierung der EG wollte bereits per 1. Januar 1980 eine Verordnung in Kraft setzen und verständigte deshalb die EG in Brüssel. Auf erfolgreiche, unterstützende Interventionen der UIP bei der EG in Brüssel wurde der Regierung des an einer Verordnung interessierten Landes seitens der EG mitgeteilt, dass sie sich mit dieser Frage befassen werde. Damit ist das Problem internationalisiert und die Gefahr einer einseitigen und nachteiligen Lösung für den gesamten Eisenbahnverkehr in Europa gebannt.

Mehr kann in dieser Angelegenheit vorläufig nicht mitgeteilt werden. Die UIP wird die Sache aber aufmerksam verfolgen.

UEBERDRUCKVENTILE BEI DRUCKGASKESSELWAGEN

1979 ereignete sich in Belgien ein bedauerlicher Unfall mit einem Druckgaskesselwagen. Der Grund war offenbar Nichtbeachtung des zugelassenen Füllgewichtes mit der entsprechenden Ladegutanschrift mit adäquater Begrenzung des Füllgewichtes des Produktes.

Die Schwere des Unfalles hatte sofortige Reaktionen seitens der belgischen Regierung zur Folge. Dabei kam erneut die Frage auf, ob es richtig wäre, wenn Ueberdruckventile bei Druckgaskesselwagen obligatorisch erklärt würden. (Heute fakultativ).

Die UIP und die UIC sind sich darin praktisch einig, dass das Problem der Sicherheit bei Druckgaskesselwagen nicht mit Ueberdruckventilen gelöst werden kann, weil diese mit zusätzlichen Risiken verbunden sind.

Die RID/ADR-Tagung vom Oktober 1979 in Bern beschloss dann auch, dass sich ein kleiner Sonderausschuss von Experten des RID dieses Problems speziell anzunehmen hat. An den Arbeiten, die 1980 beginnen sollen, werden die dafür bestimmten Experten der UIP-Arbeitsgruppe teilnehmen. Es kann daher erst zu einem späteren Zeitpunkt mehr gesagt werden.

KURS DES UIC-FRANKENS

Der UIC wurde die ungünstige Auswirkung der Entwicklung des UIC-Frankenkurses für die Länder mit starker Währung, insbesondere bei Zahlung der Entschädigung für beschädigte oder zerstörte Wagen, zur Kenntnis gebracht. Nachstehend die Kursentwicklung für drei Länder:

Gegenwert eines UIC-Frankens

	August 1977	Mai 1979	
BRD	0.962 DM	0.875 DM	— 9.05%
Schweiz	0.980 SFr.	0.778 SFr.	— 20.6 %
Oesterreich	6.80 ö.S.	6.50 ö.S.	— 0.44%

Man darf sich ruhig die Frage stellen, ob es nicht besser gewesen wäre, den Goldfranken zu belassen!

Le procès-verbal de l'assemblée générale du 15 juin 1978 a été adopté à l'unanimité.

Le rapport de gestion de 1978 a été également approuvé à l'unanimité.

Le Président donna ensuite la parole à M. B. de Fontgalland qui prononça l'exposé suivant (résumé):

«C'est un très vif plaisir pour moi d'avoir l'occasion de vous rencontrer à nouveau lors de votre assemblée générale, comme j'avais pu le faire à Ischia. Il est en effet très important pour nous, cheminots, de renforcer les contacts avec les wagoniers et les industriels dans cette lutte difficile pour la sauvegarde et la conquête d'un marché.

La situation du trafic lourd, comme celle du trafic marchandises en général, n'est pas brillante en Europe depuis 1975. L'année dernière et au début de cette année, le trafic a repris légèrement mais, dans la plupart des cas, pas pour les transports lourds. En effet, l'Europe est toujours en crise économique et l'évolution du prix des produits pétroliers donne lieu à de très vives inquiétudes. Cette crise s'étend depuis quelques mois à l'Europe de l'Est. Jusqu'alors la progression du trafic marchandises des réseaux de l'Ouest: en 20 ans (1957-1977), le tonnage kilométrique transporté par les réseaux des pays à économie planifiée a, en effet, triplé, alors que dans les pays à économie libérale il n'a augmenté que de 11%. Mais la dérivée devient négative dans certains réseaux à économie planifiée. Ceci confirme que la crise est générale en Europe et qu'il y a une interconnexion de plus en plus poussée des économies des pays de l'Ouest et de l'Est.

D'autre part, l'année dernière le trafic marchandises entre l'Europe et le Moyen-Orient s'est effondré. La Syrie a fermé ses frontières pendant toute l'année et a bloqué ainsi les expéditions ferroviaires vers l'Irak alors que les transports routiers, qui ne transitent pas par la Syrie, n'étaient pas affectés. La frontière a été réouverte, mais pour d'autres raisons, le trafic avec l'Irak est actuellement voisin de zéro.

Ces médiocres résultats européens contrastent avec une évolution favorable du trafic ferroviaire dans le reste du monde. Au Canada et aux Etats Unis, 1978 a marqué un nouveau record dans le trafic marchandises; jamais on n'a tant construit de wagons aux Etats Unis; de nouveaux embranchements sont réalisés pour relier des mines de charbon aux réseaux. Les chemins de fer américains ont gagné la première manche dans la lutte contre les conduits à charbon (slurry pipelines). Les partisans des conduites ont en effet essuyé une défaite au Congrès américain, car celles-ci entraînent une consommation considérable d'eau. Mais leurs défenseurs ne s'avouent pas vaincus et ils proposent maintenant de faire flotter le charbon (et d'autres matières en vrac) non dans de l'eau mais dans du méthanol. Il y a là un danger potentiel pour certains transports lourds qu'il ne faut pas sous-estimer, même pour l'Europe.

Ainsi, et je ne vous apprends rien, les perspectives à court terme en Europe ne sont pas très brillantes pour les transports lourds. Il y a par contre un certain espoir dans le domaine des transports agro-alimentaires et des transports de matériaux, qu'il faut, bien entendu, nuancer suivant les pays et leur politique économique. Par contre on ne peut complètement éliminer

l'hypothèse d'une crise de l'industrie automobile, car on a presque atteint, dans nombre de pays européens, les chiffres américains pour le nombre de voitures par habitant. Or, s'il y avait crise dans l'industrie automobile, le chemin de fer en pâtirait lourdement, car l'industrie automobile est devenue un de ses principaux clients, pour le transport des matières premières d'une part, et des voitures neuves d'autre part.

Je ne dirai qu'un mot des relations entre l'UIP et l'UIC. Votre Président a rappelé dans quel climat de coopération étroite et même d'amitié, terme auquel je souscris pleinement, nous travaillons la main dans la main. Je m'en réjouis beaucoup.

Enfin je voudrais dire que l'UIC continue à améliorer l'efficacité de son management. Nous allons ainsi intégrer l'union R.I.V. (de même que l'union R.I.C.) à effet du 1er janvier 1980, il en résultera à moyen terme une simplification des procédures et des documents d'application pour le personnel des gares et pour la clientèle. C'est une mesure de rationalisation très importante.

Quant à l'attelage automatique, je dirai simplement qu'il n'y a rien à signaler.

Je vous remercie de votre attention».

Le Président remercia très vivement M. de Fontgalland pour cette communication qui situait l'activité ferroviaire dans le vaste ensemble du monde.

Le Dr. O. Seidelmann fit ensuite une très intéressante communication montrant notamment, avec l'exemple des chemins de fer autrichiens, les atouts du fer face à la crise de l'énergie et illustrant que le chemin de fer n'était pas une industrie arriérée, mais une industrie de pointe.

«Le chemin de fer dans les années quatre-vingt

Il y a quelques semaines qu'à Salzbourg se réunissait le «Club of Rome» dont le Président Aurelio Peccei estimait que la période allant jusqu'en 2000, et particulièrement les 10 années à venir, seraient d'importance vitale pour l'avenir de l'humanité. Et, en effet, il n'est guère douteux qu'il sera nécessaire de revisiter toutes les considérations fondamentales si l'on ne veut pas mettre en péril le développement futur des nations. Un exemple particulièrement intéressant pour la nécessité absolue d'une telle restructuration est la situation de l'énergie. Le transport est un important «consommateur d'énergie» dont la quote-part dans la consommation totale d'énergie est de l'ordre de 20% à 25% dans les pays hautement développés, un tiers de cette consommation allant au trafic public. L'évolution ultra rapide du trafic et, par conséquent, de la consommation d'énergie dans les dix dernières années favorisait pratiquement en totalité le transport routier. Mais cela faisait croître de manière gigantesque les problèmes qui en découlent. Des prévisions ont montré que d'ici l'an 2000, la quote-part du pétrole dans la consommation totale de l'énergie se réduira de 53% à 38%. L'Autriche pourrait avoir moins de difficultés de s'adapter à cette évolution, étant donné que nous pouvons nous appuyer, pour une partie non négligeable, sur l'énergie électrique. La mise en place de nos centrales hydrauliques n'est pas encore achevée: un fait qui permettra à l'Autriche de pouvoir

III. Über das interne Leben der UIP

Das Direktions-Komitee hat seine Sitzungen am 5. April 1979 in München und am 21. Juni 1979 in Salzburg abgehalten.

Die Generalversammlung fand auf Einladung des Oesterreichischen Verbandes am 21. Juni 1979 in Salzburg statt.

65 Delegierte aus den 15 der UIP angehörenden nationalen Verbänden haben daran teilgenommen.

Verschiedene Persönlichkeiten haben die UIP mit ihrer Anwesenheit beehrt. Es waren die Herren:

- B. de Fontgalland, Generalsekretär der UIC
- Dr. O. Seidelmann, stellvertr. Generaldirektor der Oesterreichischen Bundesbahnen
- M. Auroy, Präsident der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP
- Y. Arnaud, Mitglied der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP

Die Herren P. Baudry, Vize-Generaldirektor des OCTI, und P. Ballet, Chef des administrativen Dienstes der UIC, hatten die Teilnahme an der Generalversammlung vorgesehen, konnten jedoch nicht daran teilnehmen.

Die GENERALVERSAMMLUNG genehmigte einstimmig die Niederschrift über die Generalversammlung vom 15. Juni 1978. Ebenfalls wurde der Geschäftsbericht 1978 einstimmig gutgeheissen.

Der Präsident gibt anschliessend Herrn de Fontgalland das Wort. Hier seine Ausführungen in Kurzfassung:

«Ich freue mich sehr darüber, Sie heute anlässlich Ihrer Generalversammlung nach unserem letzten Treffen auf Ischia wiederzusehen. Es ist in der Tat für uns, die Vertreter der Eisenbahnen, sehr wesentlich, die Kontakte mit den Wageneinstellern und der Industrie in diesem harten Kampf um die Erhaltung und die Eroberung eines Marktes weiter zu vertiefen.

Die allgemeine Situation des Güterverkehrs in Europa ist seit 1975 nicht mehr glänzend. Im letzten Jahr sowie anfangs dieses Jahres hat der Verkehr zwar leicht zugenommen, jedoch in den wenigsten Fällen im Bereich des Güterverkehrs. In der Tat befindet sich ganz Europa noch in der Wirtschaftskrise, und die Entwicklung der Mineralölpreise gibt Anlass zu erheblichen Befürchtungen. Diese Krise dehnt sich seit einigen Monaten auch auf Osteuropa aus. Die Steigerung des Güterverkehrs innerhalb des osteuropäischen Verkehrsnetzes war bisher kontinuierlich und erheblich höher als im Westen: in 20 Jahren (1957-1977) konnte die pro Kilometer von den Eisenbahnen der planwirtschaftlich gelenkten Länder transportierte Tonnage um ein Dreifaches gesteigert werden, während die Länder mit freier Marktwirtschaft nur eine 11%ige Steigerung ihres Güterverkehrs verzeichnen konnten. Auf einigen Verkehrsnetzen der planwirtschaftlich gelenkten Länder fällt die

Ableitung jedoch in den negativen Bereich. Dies beweist, dass die Krise ganz Europa trifft, und dass sich eine immer engere Verflechtung zwischen den Wirtschaftssystemen des Ostens und des Westens ergibt.

Des weiteren ist im letzten Jahr der Güterverkehr zwischen Europa und dem Mittleren Orient zusammengebrochen. Syrien hatte das ganze Jahr über seine Grenzen geschlossen und damit die Eisenbahnverbindung zum Irak unterbrochen, während die nicht über Syrien führenden Strassentransporte nicht betroffen waren. Die Grenze wurde dann zwar wieder geöffnet, doch der Verkehr mit dem Irak ist zur Zeit aus anderen Gründen fast zum Stillstand gekommen.

Diesen mageren Ergebnissen in Europa steht eine günstige Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in der restlichen Welt gegenüber. In Kanada und den USA wurde 1978 ein neuer Rekord im Güterverkehr erzielt; noch nie zuvor wurden in den Vereinigten Staaten so viele Wagen gebaut. Auch wurden neue Verbindungsstrecken zum Anschluss der Kohlenminen an das Eisenbahnnetz gebaut. Ausserdem haben die amerikanischen Eisenbahnen einen ersten Sieg im Kampf gegen die Kohlenleitungen (slurry pipelines) errungen. Die Verfechter der Kohlenleitungen haben vor dem amerikanischen Kongress eine Niederlage davongetragen, da diese Leitungen einen zu hohen Wasserverbrauch haben. Doch ihre Befürworter wollen sich nicht geschlagen geben und schlagen nunmehr vor, die Kohle (und andere Schüttgüter) nicht mit Wasser, sondern mit Methanol zu befördern. Hierin besteht somit eine potentielle Gefahr für gewisse Gütertransporte, die nicht zu unterschätzen ist, auch nicht in Europa.

Die kurzfristigen Perspektiven für Europa sind für den Güterverkehr also wenig erfreulich. Es besteht jedoch eine gewisse Hoffnung im Bereich des Transportes von Agrarerzeugnissen und von Baumaterialien, der selbstverständlich je nach Wirtschaftssystem unterschiedlich ist. Eine Krise in der Automobilindustrie ist demgegenüber nicht völlig auszuschliessen, da man in mehreren europäischen Ländern nahezu die amerikanischen Zahlen von Kraftfahrzeugen pro Einwohner erreicht hat. Wenn es also zu einer Krise in der Automobilindustrie käme, würde die Eisenbahn erheblich darunter leiden, da die Automobilindustrie sowohl beim Transport von Rohmaterial als auch von neuen Kraftfahrzeugen einer ihrer Hauptkunden geworden ist.

Zu den Beziehungen zwischen UIP und UIC möchte ich nur ein Wort sagen: Ihr Präsident hat bereits ausgeführt, dass die enge Zusammenarbeit in einem guten und sogar freundschaftlichen Klima erfolgt, worüber ich mich sehr freue.

Zum Schluss möchte ich noch darauf hinweisen, dass die UIC die Leistungsfähigkeit ihres Managements weiter verbessert, indem sie die Vereinigung RIV (wie auch die Vereinigung RIC) ab 1. Januar

compenser plus facilement l'abandon de l'énergie nucléaire devenu nécessaire. Et ici commence le rôle du chemin de fer qui utilise surtout de l'énergie électrique, seule solution valable dans un dilemme provenant, d'une part, d'un volume de transport toujours croissant et, d'autre part, d'un approvisionnement en énergie toujours plus cher et plus incertain pour le trafic routier. Par conséquent, le chemin de fer est nettement le moyen de transport de l'avenir. A l'aide de quelques exemples, je voudrais vous montrer les avantages décisifs du rail vis-à-vis de la route:

1. Le chemin de fer utilise surtout de l'énergie électrique, en Autriche actuellement pour environ 90% de ses prestations de transport, dont la plus grande partie est produite en Autriche et 50% dans des centrales propres au chemin de fer.
2. Le chemin de fer utilise l'énergie consommée de manière très rationnelle.
3. Le chemin de fer offre de loin le degré de sécurité le plus élevé.
4. Le chemin de fer est protecteur de l'environnement et occupe moins de terrain.
De même, les ennuis causés par le bruit du chemin de fer sont réduits, de plus en plus, par l'emploi de nouvelles technologies.
5. Le chemin de fer se prête particulièrement à une exploitation automatisée.

Si l'on tire la conclusion logique de tous ces arguments, à savoir que le chemin de fer est, en effet, le mode de transport de l'avenir, il faut alors — vu les exemples que je viens de citer — se poser la question si le chemin de fer peut vraiment faire face à cet avenir et quels sont les projets qu'il a pour cet avenir.

Permettez moi de me limiter aux projets qui concernent spécialement le trafic marchandises.

L'évolution ultra rapide du trafic marchandises routier avec toutes ses répercussions négatives et la demande excessive en matière de construction de routes en Autriche ont montré la nécessité absolue de donner priorité au développement du chemin de fer pour assurer le trafic marchandises. Une action décisive dans la politique des transports était la mise en vigueur de la taxe sur les transports routiers. Les ambitieux projets d'investissements déjà en cours de réalisation — gare centrale de triage Vienne, grande gare de triage Villach Sud, aménagement de la ligne Tauern, etc. — ont commencé la restructuration du chemin de fer en Autriche. D'ici les années quatre-vingt, le trafic marchandises ferroviaire disposera d'installations et d'équipements techniques des plus modernes, ce qui permettra au chemin de fer de se présenter comme une alternative de haute capacité et même supérieure au trafic routier.

Un autre point capital de la restructuration de l'horaire des trains marchandises était la création d'un réseau efficace de relations marchandises de nuit. Le principe de ce réseau était, et est toujours, le transport de marchandises en une nuit entre les centres les plus importants. Dans ces dernières années a été mis en place tout un ensemble de tels trains directs et de relations marchandises de nuit afin de pouvoir satisfaire aux désirs de la clientèle.

A part la restructuration des horaires marchandises nationaux, on a aussi poursuivi la promotion de la formation de trains directs dans le trafic franchissant les frontières — en particulier, par la création de 11 nouvelles relations TEEM. Un train TEEM Hambourg Maschen-Wien Nordwestbahnhof peut, par exemple, parcourir cette distance de 1137 km en un seul jour. Cela signifie une réduction de la durée de parcours de 21 heures vis-à-vis de relations LIM existantes. En ce qui concerne la coopération entre le rail et la route dans le trafic marchandises, il y avait, ces dernières années, des initiatives des OeBB de promouvoir le trafic combiné surtout là où ne résultaient pas d'investissements énormes additionnels pour les OeBB.

En principe, le système futur de transport devrait connaître certaines formes de partage des rôles.

Le trafic routier devrait prédominer nettement dans le trafic à courte distance et dans la desserte en surface, tandis que le chemin de fer devrait transporter les marchandises sur des distances plus longues. Par conséquent, on donne toute priorité au trafic de porte-à-porte conforme aux exigences de l'industrie productrice.

Le «full service» des OeBB comprendra tous les domaines de la production d'une marchandise jusqu'à sa consommation. La chaîne continue de transport comportant des embranchements particuliers, des terrains loués aux particuliers et des systèmes combinés de transport font partie intégrante de l'offre ferroviaire.

Il est évident que des embranchements particuliers valables sont la forme la plus adéquate du trafic de porte-à-porte. La promotion des embranchements particuliers, déjà poursuivie par des dispositions efficaces d'assistance — visant surtout la construction de nouveaux embranchements. Par une étroite coopération avec les autorités locales, on prend les mesures utiles de la part des OeBB, à savoir des consultations et des prestations préliminaires, pour faciliter l'aménagement ferroviaire déjà au stade de l'implantation de nouvelles industries.

Dans le cadre d'une réalisation d'un trafic de porte-à-porte, le trafic combiné gagne en importance. Le conteneur en tant que liaison idéale entre le producteur et l'utilisateur, sera de plus en plus utilisé.

Dans le trafic national, on va préparer une offre globale dans le trafic combiné par une utilisation plus forte des services routiers des OeBB. Dans le trafic international, on devrait, par contre, offrir dans toutes les relations importantes des services «Huckepack» en étroite coopération avec les autres réseaux ferroviaires.

Un nouveau système intégré du trafic marchandises assurera un acheminement rapide et fiable des marchandises avec des temps de parcours concurrentiels. Les nouvelles grandes gares de triage et les aménagements de lignes en formeront la base.

Tout un réseau d'organes de gestion assurera une

1980 aufnimmt. Mittelfristig wird sich hieraus für das Bahnhofspersonal und die Kundschaft eine Vereinfachung der Abwicklung sowie der verwendeten Formulare ergeben. Dies stellt eine sehr wesentliche Rationalisierungsmassnahme dar.

Was die automatische Kupplung anbelangt, so kann ich nur sagen, dass es zu dieser Frage nichts Neues gibt. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit».

Der Präsident dankt Herrn de Fontgalland für seine Ausführungen, welche die Tätigkeit der Bahnen in weltweiter Sicht darstellen.

Herr Dr. Seidelmann macht hierauf sehr interessante Ausführungen und zeigt vor allem am Beispiel der Oesterreichischen Bundesbahnen, welche Vorzüge die Bahn in der Energiekrise aufweist und illustriert zugleich, dass die Bahnen nicht der Vergangenheit angehören, sondern eine sehr hochstehende Industrie darstellen. Die Ausführungen von Herrn Dr. Seidelmann in Kurzfassung:

«Die Bahn in den Achtzigerjahren

Vor einigen Wochen tagte hier in Salzburg der «Club of Rome», dessen Präsident Aurelio Peccei meinte, dass die Zeit bis zum Jahre 2000, vor allem aber die nächsten zehn Jahre, für die Zukunft der Menschheit von ausschlaggebender Bedeutung sein würden. Und tatsächlich ist es wohl kaum zu bestreiten, dass ein grundsätzliches Umdenken notwendig sein wird, ohne das eine einigermaßen vernünftige Weiterentwicklung der Staaten kaum denkbar ist. Ein besonders deutliches Beispiel für die absolute Notwendigkeit einer solchen Umstrukturierung ist die Energiesituation, wobei ein wichtiger «Energiekonsument» der Verkehr ist, dessen Anteil am Gesamtenergieverbrauch in den hochentwickelten Industriestaaten zwischen 20% und 25% liegt, wobei etwa ein Drittel davon auf den öffentlichen Verkehr entfällt. Die explosionsartige Entwicklung des Verkehrs, und damit auch der Energieverbrauch kam in den letzten zehn Jahren nahezu zur Gänze dem Strassenverkehr zugute. Und damit stiegen auch die Probleme gigantisch an. Prognosen zeigen, dass der Oelanteil am Gesamtenergieverbrauch bis zum Jahr 2000 von etwa 53% auf 38% fallen wird. In Oesterreich könnte es noch relativ leicht sein, sich auf diese Entwicklung einzustellen, weil wir uns zu einem immerhin beachtlichen Teil auf elektrische Energie stützen können. Der Ausbau unserer Wasserkraftwerke ist noch keineswegs abgeschlossen, ein Umstand, der dazu beitragen wird, den notwendig gewordenen Verzicht auf Atomstrom in Oesterreich leichter ausgleichen zu können. Und hier tritt die überwiegend mit elektrischer Energie betriebene Bahn auf den Plan, die der einzig sinnvolle Problemlöser in dem Dilemma sein wird, das aus einem ständig steigenden Transportvolumen einerseits und einer immer unsichereren und teureren Energieversorgung im Strassenverkehr andererseits entsteht. Die Bahn ist deshalb ganz eindeutig das Verkehrsmittel der Zukunft. An einigen kurzen Beispielen möchte ich Ihnen die entscheiden-

den Vorteile der Schiene im Vergleich zur Strasse darlegen:

1. Die Bahn verwendet überwiegend elektrische Energie, in Oesterreich derzeit für etwa 90% ihrer Transportleistungen, von der ein grosser Teil in Oesterreich produziert wird und davon wieder etwa 50% in bahneigenen Kraftwerken.
2. Die Eisenbahn verwendet die eingesetzte Energie besonders rationell.
3. Die Eisenbahn bietet den mit Abstand höchsten Sicherheitsgrad.
4. Die Eisenbahn ist umweltfreundlich und platzsparend. Auch die Lärmbelästigung wird bei der Bahn durch den Einsatz neuer Technologien immer geringer.
5. Die Eisenbahn ist für einen automatisierten Betrieb besonders geeignet.

Wenn man aus all diesen Argumenten den logischen Schluss zieht, nämlich dass die Eisenbahn tatsächlich das Verkehrsmittel der Zukunft ist, so legen die zuletzt angeführten Beispiele gleichzeitig die Frage nahe, ob die Bahn für die Zukunft gerüstet ist und welche Pläne sie dafür hat.

Gestatten Sie, dass ich mich dabei auf die speziell den Güterverkehr betreffenden Projekte beschränke.

Die explosionsartige Entwicklung des Strassengüterverkehrs mit all ihren negativen Auswirkungen und die Ueberforderung Oesterreichs beim Ausbau seines Strassennetzes machten es absolut notwendig, dass dem Ausbau der Eisenbahn für den Güterverkehr Vorrang gegeben wird. Ein entscheidender Impuls war auf verkehrspolitischem Gebiet die Einführung des Strassenverkehrsbeitrages. Die bereits in Angriff genommenen zukunftsweisenden Investitionsvorhaben — Zentralverschiebebahn Wien, Grossverschiebebahn Villach Süd, Ausbau der Tauernbahn, u.a. — haben den Prozess zur Erneuerung der Bahn in Oesterreich eingeleitet. Bis etwa Mitte der 80er Jahre werden für den Schienengüterverkehr auf den modernsten technischen Stand gebrachte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung stehen, wodurch sich die Bahn als eine der Strasse überlegene leistungsfähige Verkehrsalternative präsentieren wird.

Ein weiterer Schwerpunkt der Neuorientierung auf dem Gebiet der Güterzugsfahrpläne war die Einführung eines effizienten Netzes von Güter-Nachtsprungsverbindungen. Grundsatz bei seiner Erarbeitung war und ist die Beförderung von Gütern zwischen den wichtigsten Güterverkehrszentren in einer Nacht. Innerhalb der letzten Jahre wurde ein ganzes Paket von solchen Direktzügen und Güternachtsprungsverbindungen geschaffen, um den diesbezüglichen Kundenwünschen voll entsprechen zu können.

Neben der Neuorganisation der innerösterreichischen Güterzugsfahrpläne wurde der Ausbau der

surveillance continue du transport. Le système d'information du trafic marchandises (GIS) permettra d'informer le client à tout moment de la continuation et de la position de ses wagons. La gestion des locomotives et des wagons vides par ordinateur assurera une utilisation optimale du matériel roulant. En plus, la radio dans les trains et les gares de triage facilitera l'exploitation et augmentera encore la sécurité. Finalement, il est prévu de réaliser une accélération des acheminements par des travaux de manoeuvres pendant le week-end.

Un autre pas dans l'amélioration permanente de l'offre ferroviaire est la suppression des tarifs *ad valorem*. Les prestations ferroviaires doivent être vendues selon un tarif wagon-kilomètre conformément à la pratique de la concurrence — complétées par un système de tarifs spéciaux et d'accords particuliers. En outre, il est prévu d'offrir à des clients importants un «carnet tonnes-km».

Last but not least, je voudrais parler du domaine des wagons privés qui est de grand intérêt pour les OeBB.

L'importance de ce secteur est manifestée par le fait qu'au début 1979 3407 wagons privés sont immatriculés auprès des OeBB auxquels s'ajoutent 122 wagons sous le régime de wagons privés. Cependant, je dois malheureusement confirmer les dires du «Verband der Privatgueterwagen-interessenten VPI» selon lesquels la disposition pour des investissements dans des wagons modernes à quatre essieux n'était guère existante ces dernières années.

En tout cas, les OeBB sont tout à fait conscients du fait que les propriétaires de wagons privés sont des partenaires très importants.

On souhaiterait, cependant, que les wagons privés soient, dans l'avenir, non seulement des wagons-citernes, mais qu'on favoriserait plus largement d'autres types de wagons P. Je peux m'imaginer qu'il pourrait y avoir, dans l'avenir, un certain partage des rôles, à savoir que certains types de wagons ne seront immatriculés que sous forme de wagons privés.

Mais je peux vous assurer que nous ferons tout notre possible pour développer ce secteur.

L'avenir du chemin de fer rend indispensable de pouvoir offrir aux clients des vitesses commerciales attractives, égales ou supérieures au trafic routier. Sur les lignes principales, des aménagements seuls ne permettront pas d'augmenter la vitesse de manière suffisante.

Finalement, jetons un regard dans le futur.

Comme les autres réseaux européens, les OeBB pensent aussi à de nouvelles lignes. La priorité est donnée à la nouvelle construction par étapes des lignes principales de l'Autriche, la Westbahn et la Südbahn. En ce qui concerne la Westbahn, la construction nouvelle de la section entre Vienne et St. Pölten est prioritaire.

En ce qui concerne la Südbahn, la construction d'un

tunnel de base sous le Semmering serait d'importance primordiale.

Il faut y ajouter le doublement de la voie de la ligne Tauern et de l'Arlberg en augmentant en même temps le gabarit à 3,80 m pour le trafic Huckepack.

Vous voyez alors que la réalisation de toutes ces possibilités garantira, dans l'avenir, que le chemin de fer sera l'alternative inévitable. De plus, j'espère vous avoir montré que les chemins de fer fédéraux autrichiens sauront faire face aux développements futurs et pourront satisfaire aux espérances placées en eux».

Après avoir exprimé les remerciements de tous, le Président demanda à M. Auroy de bien vouloir faire une communication sur les questions les plus importantes concernant les wagons de particuliers qui sont traitées dans le cadre de l'UIC.

«Trois questions importantes ont été et sont traitées dans le cadre de la politique concertée entre les chemins de fer et les titulaires de wagons P.

1) Pour les wagons admis en trafic international, il y a lieu de faire une distinction très nette entre les wagons qui peuvent être admis d'office au trafic international et ceux qui ont besoin d'un accord formel des réseaux sur lesquels ils doivent circuler.

Les dispositions préparées sont essentielles et elles ont reçu le consensus de la commission commerciale de l'UIC.

Les règles ainsi définies entreront en vigueur le 1er janvier 1980.

2) Pour l'aptitude des wagons au régime S, l'UIP est associée à la recherche d'une position commune.

Il n'y a pas de progrès possible pour le chemin de fer sans amélioration de la vitesse d'acheminement.

L'accroissement de la vitesse des trains de voyageurs risque de provoquer des retards dans l'acheminement du trafic des marchandises, si la vitesse des trains de marchandises n'est pas accrue.

La commission compétente de l'UIC a inscrit à son programme l'étude de la généralisation de la vitesse «marchandises» à 100 Km/h en trafic international. La date du 1er janvier 1985 avait été envisagée en premier lieu comme échéance de la mesure à prendre, mais à la suite de la réunion commune UIC/UIP de Montpellier où la question a été examinée, cette date a été remplacée par celle — plus réaliste — du 1er janvier 1990.

La réunion de Montpellier a également donné lieu à une importante décision dans ce domaine: depuis le 1er janvier 1979, toute demande d'immatriculation de wagons neufs appelés à circuler en trafic international ne peut viser que des matériels aptes à circuler à 100 Km/h.

Ces deux mesures doivent contribuer à résoudre le problème posé.

Direktzugbindung im grenzüberschreitenden Verkehr — besonders durch die Schaffung von 11 neuen TEEM-Verbindungen — konsequent fortgeführt. Z.B. kann durch einen TEEM-Zug Hamburg Maschen-Wien Nordwestbahnhof diese Strecke von 1137 Kilometern in nur einem Tag bewältigt werden. Dies bedeutet eine Verkürzung der Beförderungsdauer gegenüber bestehenden LIM-Verbindungen um 21 Stunden.

Zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse im Güterverkehr hat es in den vergangenen Jahren Initiativen der OeBB gegeben, den kombinierten Verkehr besonders dort zu fördern, wo den OeBB keine zusätzlichen Grossinvestitionen erwachsen.

Grundsätzlich sollte es in einem Verkehrssystem der Zukunft Formen der Arbeitsteilung geben.

Der Strassengüterverkehr müsste seinen Schwerpunkt eindeutig im Nahverkehr und in der Flächenbedienung haben, während die Bahn als typischen Richtungsverkehr die Güter über grössere Entfernungen befördern sollte. Deshalb wird entsprechend den Anforderungen der produzierenden Wirtschaft dem Haus-Haus-Verkehr in allen Formen Priorität eingeräumt.

Das Fullservice der OeBB wird dabei von der Produktion einer Ware bis zu ihrem Verbrauch reichen. Die ununterbrochene Transportkette über Anschlussbahnen, Bestandflächen und kombinierte Verkehrssysteme gehört damit zum selbstverständlichen Angebot der Bahn. Dass funktionsgerechte Anschlussbahnen die schienenadäquateste Form des Haus-Haus-Verkehrs sind, ist unbestritten. Die schon im OeBB-Unternehmenskonzept aus dem Jahr 1975 vorgesehene Anschlussbahnförderung wird mit effizienten Unterstützungsmassnahmen — vor allem zur Errichtung neuer Anschlussbahnen — konsequent fortgeführt. Durch eine enge Zusammenarbeit mit den regionalen Instanzen soll schon bei der Neuan-siedlung von Betrieben durch eine entsprechende Beratung und Vorleistung seitens der OeBB für eine gleismässige Erschliessung gesorgt werden.

Bei der Realisierung eines umfassenden Haus-Haus-Verkehrs kommt dem kombinierten Verkehr eine steigende Bedeutung zu. Der Container als ideale Verbindung zwischen Hersteller und Abnehmer wird immer stärker zum Einsatz kommen.

Im innerösterreichischen Verkehr wird durch einen verstärkten Einsatz des Kraftwagendienstes der OeBB ein geschlossenes Angebot im kombinierten Verkehr gegeben sein. Im internationalen Verkehr sollten dagegen in allen wichtigen Relationen in enger Zusammenarbeit mit anderen Bahnverwaltungen Huckepack-Verbindungen angeboten werden.

Ein neues integriertes Güterbeförderungskonzept wird eine rasche und verlässliche Beförderung der Frachten bei durchaus konkurrenzfähigen Beförderungzeiten garantieren. Basis dafür sollten die

neuen Grossverschiebebahnhöfe und Streckenausbauten sein.

Ein Netz von Dispositionsstellen wird für eine reibungslose Transportüberwachung sorgen. Das Güterverkehrs-Informations-System GIS wird es ermöglichen, den Kunden jederzeit über den Lauf und Standort seiner Wagen zu informieren. Die prozessrechnergesteuerte Lok- und Leerwagendisposition soll den optimalen Einsatz des rollenden Materials gewährleisten. Auch Zug- und Verschiebungsfunktionen werden die Betriebsabwicklung erleichtern und damit die Sicherheit noch weiter erhöhen. Schliesslich soll eine gezielte Verschiebungsdurchführung auch an Wochenenden eine weitere Beschleunigung der Beförderung ermöglichen.

Ein weiterer Schritt zur kontinuierlichen Verbesserung des Angebotes wird die Beseitigung auch der letzten Reste des Werttarifes sein. Die Leistungen der Bahn müssen entsprechend den Usanzen der Konkurrenz auf der Strasse nach einem Wagen-Kilometer-Tarif verkauft werden — ergänzt durch ein System marktgerechter Ausnahme- und Kundentarife. Es ist weiters geplant, für Grosskunden eine Tonnenkilometerbank zur Verfügung zu stellen.

Last but not least komme ich zu dem für die OeBB sehr wichtigen Bereich der Privatgüterwagen.

Der Stellenwert dieses Bereiches geht schon aus dem Umstand hervor, dass Anfang 1979 3407 Privatwagen bei den OeBB eingestellt waren, wozu noch 122 Wagen mit Privatwagenstatus kommen. Allerdings muss ich leider der Aussage des «Verbandes der Privatgüterwagen-Interessenten» zustimmen, dass in den letzten Jahren die Investitionsbereitschaft bei modernen Vierachsern nur sehr zögernd war.

Wir würden uns wünschen, dass sich die Privatwagen in Zukunft nicht nur überwiegend aus Kesselwagen rekrutieren, sondern auch andere Arten verstärkt zum Einsatz kommen. Ich könnte mir jedenfalls vorstellen, dass in Zukunft sogar eine Art Arbeitsteilung bestehen könnte, d. h. dass bestimmte Wagenarten ausschliesslich als Privatwagen eingestellt werden.

Ich kann Ihnen jedenfalls versichern, dass wir eine weitere Verstärkung in diesem Sektor kräftig fördern werden.

Für die Zukunft der Eisenbahn ist es natürlich unerlässlich, dem Kunden attraktive Reisegeschwindigkeiten anbieten zu können, die dem Individualverkehr überlegen oder zumindest gleichwertig sein müssen. Geschwindigkeitserhöhungen können auf den bestehenden Hauptstrecken durch Ausbaumassnahmen allein nicht im notwendigen Ausmass erreicht werden.

Und deshalb zum Abschluss noch etwas Zukunftsmusik.

Wie andere europäische Bahnen beschäftigen sich

3) La construction de wagons à 2 essieux a été réexaminée.

Il avait été construit très peu de wagons à 2 essieux ces dernières années, dans la crainte que de tels wagons s'adaptent mal à l'application de l'attelage automatique. L'UIC a maintenant défini des normes de construction pour les wagons à 2 essieux et donné ainsi la possibilité d'en construire, notamment pour le transport de marchandises élaborées.

Le chemin de fer a manifesté ainsi qu'il avait besoin de tous ses moyens pour maintenir et développer son trafic.»

En remerciant M. Auroy, le Président souligna l'importance qui s'attachait à la décision visant les wagons 2 essieux, qui intéressent des industriels de premier ordre et qui évitera leur passage à la route.

Il fait part de la communication préparée par M. Baudry sur les travaux de l'OCTI.

«Il y a un an, je vous annonçais que l'OCTI abordait l'étape décisive qui restait à parcourir jusqu'à la 8e Conférence diplomatique de révision qui doit, en mai 1980, entériner les travaux de révision et de réforme de structure des conventions CIV et CIM pour le transport international de voyageurs et de marchandises par chemins de fer. Ces travaux ont fait appel non seulement à une grande partie des moyens intellectuels et matériels de l'OCTI depuis près de 4 ans, mais aussi à l'engagement soutenu de nombreux fonctionnaires ministériels et ferroviaires des Etats membres (il y en a 33 sur trois continents) ainsi qu'à la coopération active et hautement qualifiée des organisations d'usagers.

Les dernières réunions de mise au point sont en voie d'être achevées et la 8ème Conférence de révision devrait pouvoir se dérouler sous de bons auspices; en ce qui concerne les Règles uniformes CIV et CIM, qui se substitueront, strictement au plan du droit de transport ferroviaire, aux actuelles Conventions CIV et CIM, nous venons d'en achever leur mise au point rédactionnelle définitive sur la base des textes élaborés par les Commissions préliminaires. Quant à la Convention de base, la future COTIF, qui règlera essentiellement les questions de droit supranational, public et privé, elle fera l'objet, dès septembre prochain, de la dernière délibération de la Commission préliminaire I dont les travaux ont officiellement commencé il y a exactement 3 ans. Cette Convention consacrera notamment la naissance de la nouvelle Organisation (OTIF) laquelle se substituera à la collectivité juridique des Etats contractants, bientôt centenaire, dont la CIV et la CIM constituent encore les emblèmes.

Pour résumer, je crois pouvoir dire que la COTIF et ses deux appendices apporteront

— pour le chemin de fer un certain nombre d'assouplissements qui lui permettront de s'adapter plus facilement et rapidement au marché des transports et à l'évolution technique,

— pour les usagers, certaines améliorations notamment au plan des délais de livraison, de la responsabilité et des plafonds d'indemnité.

En ce qui concerne, à présent, plus directement votre «Profession», le Règlement international concernant les wagons de particuliers (RIP), actuelle annexe IV à la CIM, constituera à l'avenir, c'est-à-dire à la mise en vigueur de la nouvelle Convention et de ses deux appendices dont je viens de parler, l'annexe II aux Règles uniformes CIM. Il continuera d'être actualisé, sous le régime de la procédure accélérée, par une Commission de révision ad hoc, ce qui garantit dans une large mesure son adaptation à vos légitimes propositions comme ce fut récemment le cas pour l'article 11, § 2, alinéa 2 dont la nouvelle teneur est entrée en vigueur depuis un peu plus d'un an (1.3.1978).

Ceci m'amène à vous préciser, que la Commission d'Experts du RIP se réunira, sur convocation de l'OCTI, le 14 septembre, aux fins d'adapter l'article 12 du RIP, c'est-à-dire celui qui traite «du montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison». Il s'agit en l'occurrence de la procédure à introduire pour que le relèvement de l'indemnité pour privation de jouissance, prévue à l'annexe à la fiche UIC 433 OR, soit répercutée au niveau de l'article 12 du RIP. C'est donc au 1.11.1980 que ce texte réglementaire devrait tenir compte des nouveaux taux si, comme l'on peut le prévoir un ou plusieurs Etats contractants reprennent à leur compte, à la réunion de septembre 1979, une proposition à cet effet mais sous la réserve que 5 au moins de ces mêmes Etats n'aient pas formulé d'objections dans les 4 mois qui suivront la notification par l'OCTI aux Etats des décisions de la Commission d'Experts du RIP.

Tout en étant soucieux de ne pas retenir votre attention trop longtemps, je vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs de m'accorder encore quelques instants pour évoquer une question qui, je le sais, préoccupe au plus haut point certaines sociétés de wagons particuliers intéressées au trafic fer/mer de matières dangereuses.

Le Protocole additionnel à la CIM de 1970 prévoit que pour le trafic CIM entre le Continent et le Royaume-Uni d'une part, le Continent et l'Irlande d'autre part (dans un sens comme dans l'autre), les transports de matières dangereuses doivent non seulement satisfaire aux prescriptions du RID mais encore aux conditions de ces deux Etats concernant les réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses, ceci aussi longtemps qu'un appendice spécial au RID n'aura pas été élaboré et mis en vigueur.

Certains de vos éminents représentants à nos réunions n'ignorent pas que le problème de cet appendice spécial a été abordé par les Réunions communes RID/ADR qui se tiennent alternativement à Genève et à Berne, sous l'égide commune de la Division des Transports de la Commission Economique pour l'Europe — pour l'ADR — de l'OCTI pour le RID.

auch die OeBB mit Neubaustrecken. Vorrang hat dabei der abschnittsweise Neubau der für Österreich wichtigsten Hauptstrecken, der West- und der Südbahn. Auf der Westbahn ist vor allem ein weitgehender Neubau der Strecke zwischen Wien und St. Pölten vorrangig. Auf der Südbahn wäre vor allem der Bau eines Semmering-Basistunnels vordringlich. Dazu kommen der zweigleisige Ausbau der Tauern- und der Arlbergstrecke bei gleichzeitiger Anhebung der zulässigen Fahrzeugeckhöhe für den Huckepack-Verkehr auf mindestens 3.80 m.

Sie sehen also, dass bei Realisierung all dieser Möglichkeiten kaum ein Zweifel bestehen kann, dass in der Zukunft kein Weg an der Bahn vorbeiführen wird. Gleichzeitig hoffe ich, Ihnen auch gezeigt zu haben, dass die Österreichischen Bundesbahnen für die zukünftigen Entwicklungen gerüstet sind und den an sie gestellten Erwartungen gerecht werden können».

Der Präsident dankt Herrn Dr. Seidelmann im Namen aller und bittet Herrn Auroy, die hauptsächlichsten Probleme über P-Güterwagen, welche von der UIC behandelt werden, zu erläutern. Nachstehend die Ausführungen von Herrn Auroy in Kurzfassung:

«Drei wesentliche Fragen wurden und werden im Rahmen der konzertierten Politik von Eisenbahnen und Privatwegeneinstellern behandelt:

1. Bei den zum internationalen Verkehr zugelassenen Wagen muss sehr deutlich unterschieden werden zwischen ohne Einschränkung zum internationalen Verkehr zugelassenen Wagen und Wagen, die einer ausdrücklichen Genehmigung der Eisenbahnen, innerhalb deren Netz sie verkehren, bedürfen.

Die vorbereiteten Bestimmungen haben grundlegenden Charakter und sind von der wirtschaftlichen Kommission der UIC gebilligt worden.

Diese Bestimmungen sollen am 1. Januar 1980 in Kraft treten.

2. Die UIP nimmt an der Erarbeitung einer gemeinsamen Stellungnahme zur Frage der Zulassung der Wagen zum S-Verkehr teil.

Für die Eisenbahn sind ohne die Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit keine Fortschritte möglich.

Jedoch kann die Erhöhung der Personenzuggeschwindigkeit eventuell Verzögerungen im Güterverkehr zur Folge haben, wenn die Güterzuggeschwindigkeit nicht erhöht wird.

Die zuständige UIC-Kommission hat die generelle Festsetzung der Güterbeförderungsgeschwindigkeit auf 100 km/h im internationalen Verkehr in ihr Programm aufgenommen. Ursprünglich war der 1. Januar 1985 als Stichtag für diese Massnahme

vorgesehen, doch im Anschluss an die gemeinsame Sitzung UIC/UIP in Montpellier, wo diese Frage behandelt wurde, ist dieser Termin auf den 1. Januar 1990 verschoben worden, was in der Tat realistischer ist.

Anlässlich der Sitzung in Montpellier wurde in diesem Bereich noch eine wichtige Entscheidung getroffen: ab 1. Januar 1979 müssen alle neuen Wagen, für die ein Einstellungsantrag für den internationalen Verkehr gestellt wird, für eine Geschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt sein.

Diese beiden Massnahmen sollen dazu beitragen, das vorliegende Problem zu lösen.

3. Der Bau von 2-achsigen Wagen wurde erneut geprüft.

In den letzten beiden Jahren sind sehr wenige 2-achsige Wagen gebaut worden, da man befürchtete, dass solche Wagen sich schlecht für die Einführung der automatischen Kupplung eignen würden. Die UIC hat inzwischen Konstruktionsnormen für 2-achsige Wagen erarbeitet und somit die Möglichkeit geschaffen, diese insbesondere für den Transport von weiterverarbeiteten Produkten zu bauen.

Die Eisenbahn hat auf diese Weise zum Ausdruck gebracht, dass sie alle ihre Mittel benötigt, um ihren Verkehr zu erhalten und weiterzuentwickeln».

Der Präsident dankt Herrn Auroy für seine Ausführungen und unterstreicht die Wichtigkeit, die dem Entscheid über die 2-Achs-Kesselwagen zukommt. Damit werden die interessierten Industriekreise davon abgehalten, mit 2-Achs-Ladungen von der Bahn zur Strasse abzuwandern.

Die nachstehenden, von Herrn Baudry verfassten Aufzeichnungen werden vom Präsidenten verlesen:

«Vor einem Jahr habe ich Ihnen angekündigt, dass das OCTI in die entscheidende Etappe eintritt, die bis zur 8. diplomatischen Revisionskonferenz verbleibt, welche im Mai 1980 die Ueberarbeitung und die Strukturreform der CIV/CIM-Vereinbarungen für den internationalen Personen- und Güterverkehr genehmigen soll. Die geleistete Arbeit erforderte in den letzten vier Jahren nicht nur den Einsatz des grössten Teils der intellektuellen und materiellen Mittel des OCTI, sondern auch die volle Unterstützung von zahlreichen Beamten der Ministerien und der Eisenbahnverwaltungen der Mitgliedstaaten (es sind deren 33 in drei Kontinenten) sowie die aktive und hochqualifizierte Mitarbeit der Benutzerverbände.

Die letzten Arbeitssitzungen werden z. Zt. beendet, so dass alle Voraussetzungen für einen erfolgreichen Verlauf der 8. Revisionskonferenz geschaffen sind. Was die einheitliche CIV/CIM-Regelung betrifft, die im Bereich des Schienenverkehrsrechtes die gegenwärtigen CIV/CIM-Vereinbarungen ersetzen wird, so

Les études, confiées à un groupe de travail animé par la Délégation du Royaume-Uni, ayant à ce jour, montré que la situation du parc routier concerné devait s'avérer plus difficile à traiter que celle des citernes ferroviaires, l'OCTI a soutenu vivement l'idée de dissocier les deux aspects et de rechercher pour sa part, rapidement une solution dans le cadre de la seule Commission d'Experts du RID.

Tout porte donc à croire que dans un avenir - que je qualifierai prudemment de plus très lointain — une solution que nous espérons simple pourra être trouvée dans l'intérêt des parties concernées et aussi dans le respect le plus absolu de l'environnement.

Voici, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, les quelques éléments d'information que je tenais à vous donner à l'occasion de votre Assemblée générale à laquelle je me permets de souhaiter

- au nom du Directeur général de l'OCTI, M. Amberg que j'ai l'honneur de représenter parmi vous et qui regrette de n'avoir pu répondre à votre aimable invitation,*
 - plus généralement, aux noms des collaborateurs de l'OCTI,*
 - enfin en mon nom personnel*
- tout le succès que vous en attendez. Je vous remercie de votre attention.*

Après avoir approuvé à l'unanimité le rapport sur les comptes de 1978, 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 commenta les comptes de 1978, les recettes n'ayant pas été celles qui avaient été espérées en raison de la réduction du nombre de wagons, et exposa le budget 1979.

Au nom du Comité Directeur, le Président proposa une augmentation de cotisation dans l'ordre de grandeur de ce qui avait été annoncé précédemment. La proposition, pour 1979, Fr.s. 1.000. — pour la partie fixe, Fr.s. 28. — par centaine de wagons pour la partie variable fut adoptée à l'unanimité.

Le Président tint à marquer à nouveau que le budget de l'UIP ne représentait qu'une faible partie des dépenses faites au profit de l'UIP, la plus grande part étant assumée par des Associations nationales et par les entreprises qui délèguent leurs agents à l'UIP.

Les Associations membres ont ensuite désigné les représentants suivants au Comité Directeur pour la période 1979/1980:

Allemagne	M. H. Matthies
Autriche	M. H. Metzger
Belgique	M. J. de Bruyn
Espagne	M. A. Imedio
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 des Associations Belges, la prochaine assemblée générale se tiendra en Belgique en 1980.

Organisés par l'Association Autrichienne, le dîner officiel eut lieu au Château de Fuschl face à un superbe panorama et une excursion par autocar et bateau conduisit le lendemain les participants dans la célèbre région du Salzkammergut, ses montagnes boisées, ses lacs, ses stations si pittoresques, St-Wolfgang tout particulièrement. On put observer combien le souci de l'environnement avait été toujours présent dans cette région.

Pour le Comité Directeur

Le Président:
signé: Lucien Devies

Le Secrétaire Général:
signé: Walter Suter

ist die endgültige Formulierung auf Grund der von den Vorkommissionen ausgearbeiteten Texte soeben abgeschlossen worden. Die Grundsatzvereinbarung, die zukünftige COTIF, die sich insbesondere mit Fragen des überstaatlichen öffentlichen und privaten Rechts befasst, wird ab nächsten September in der letzten Sitzung der Vorkommission I behandelt, die ihre Arbeit offiziell vor genau drei Jahren aufgenommen hat. Diese Vereinbarung wird insbesondere die Gründung der neuen Organisation (OTIF) verankern, die die fast hundertjährige juristische Gemeinschaft der Vertragsstaaten ersetzt, wovon die CIV und die CIM noch verbleibende Merkmale sind.

Zusammenfassend glaube ich sagen zu können, dass die COTIF und ihre beiden angegliederten Organisationen

- für die Eisenbahn gewisse Erleichterungen schaffen werden, wodurch eine leichtere und schnellere Anpassung an den Transportbedarf und an die technische Entwicklung gewährleistet wird;
- und für die Benutzer gewisse Verbesserungen schaffen werden, insbesondere im Bereich der Lieferfristen, der Haftung und der Höhe der Entschädigung.

Bezogen auf Ihre Branche werden die internationalen Vorschriften über Privatwagen (RIP), z. Zt. Anlage IV zur CIM, in Zukunft, d. h. ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Vereinbarung und ihrer beiden angegliederten Organisationen, die ich oben erwähnt habe, zur Anlage II der einheitlichen Regelung CIM. Diese Vorschriften werden weiterhin im Schnellverfahren von einer ad-hoc-Revisionskommission auf den neuesten Stand gebracht, wodurch eine weitgehende Aufnahme Ihrer gerechtfertigten Vorschläge garantiert wird, wie es auch vor kurzem bei Artikel 11, Par. 2, Absatz 2, der Fall war. Der neue Inhalt dieses Artikels ist seit über einem Jahr in Kraft (1.3.1978).

Hierzu möchte ich noch ergänzen, dass der Fachmännische Ausschuss des RIP auf Einberufung des OCTI am 14. September zusammentritt, um den Artikel 12 des RIP zu behandeln, der sich mit dem Entschädigungsbetrag für Ueberschreitung der Lieferfrist befasst. Hierbei geht es um ein Verfahren zur Sicherstellung, dass die Anhebung der Entschädigung für Nutzungsausfall, die in der Anlage zum UIC-Blatt 433 OR behandelt wird, sich auch auf Artikel 12 des RID erstreckt. In diesem Text der Regelung müssten also ab 1.11.1980 die neuen Sätze berücksichtigt werden, wenn voraussichtlich einer oder mehrere der Vertragsstaaten anlässlich der Sitzung im September 1979 die Unterbreitung eines diesbezüglichen Vorschlages übernehmen, jedoch unter dem Vorbehalt, dass mindestens 5 dieser Staaten innerhalb von vier Monaten nach Bekanntgabe der Beschlüsse des Fachmännischen Ausschusses des RIP durch das OCTI keinen Einspruch einlegen.

Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit nicht allzu lange in Anspruch nehmen, bitte Sie jedoch, sehr geehrter

Herr Präsident, meine Damen und Herren, mir noch einen Augenblick zuzugestehen, um noch ein Problem aufzugreifen, das, wie ich weiss, für bestimmte am Transport von gefährlichen Gütern per Schiene/See interessierte Privatwagenvermieter äusserst beunruhigend ist.

Das Zusatzprotokoll zur CIM von 1970 schreibt vor, dass der Transport von gefährlichen Gütern zwischen dem Kontinent und Grossbritannien einerseits, und dem Kontinent und Irland andererseits (jeweils in beiden Richtungen) nicht nur den Vorschriften des RID entsprechen muss, sondern auch den von diesen Staaten gestellten Bedingungen in Bezug auf die Bestimmungen für den Eisenbahn- und Seetransport von gefährlichen Gütern. Diese Regelung gilt so lange, bis ein Sonderanhang zum RID ausgearbeitet und in Kraft getreten ist.

Einige Ihrer kompetenten Vertreter in unseren Sitzungen wissen, dass das Problem dieses Sonderanhangs von den gemeinsamen Sitzungen RID/ADR, die abwechselnd in Genf und in Bern unter der Schirmherrschaft der Abteilung Transport der europäischen Wirtschaftskommission für die ADR, und des OCTI für das RID stattfindend, in Angriff genommen wurde.

Die einer von der englischen Delegation geleiteten Arbeitsgruppe in Auftrag gegebenen Studien haben bisher gezeigt, dass die Situation des betroffenen Strassentankwagenparks sicher schwieriger zu behandeln sein würde als die der Eisenbahn-Kesselwagen.

Daraufhin hat sich das OCTI dafür eingesetzt, die beiden Aspekte zu trennen und, was dieses angeht, schnell nach einer Lösung im Rahmen des Sachverständigen-Ausschusses des RID zu suchen.

Dies lässt uns hoffen, dass in einer Zukunft, die ich vorsichtig als nicht allzu weit entfernt bezeichnen möchte, eine hoffentlich einfache Lösung im Interesse der betroffenen Parteien und auch unter strenger Respektierung des Umweltschutzes gefunden werden kann.

Dies, sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren, waren die Informationen, die ich Ihnen anlässlich Ihrer Generalversammlung übermitteln wollte, und der ich

- im Namen des Generaldirektors des OCTI, Herrn Amberg, den ich hier zu vertreten die Ehre habe und der es bedauert, Ihrer freundlichen Einladung nicht Folge leisten zu können,
 - und ganz allgemein im Namen der Mitarbeiter des OCTI,
 - sowie in meinem eigenen Namen den von Ihnen erwarteten Erfolg wünsche.
- Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Die Generalversammlung genehmigt einstimmig die Rechnung 1978 und den Bericht der Rechnungsrevisoren und erteilt dem Direktions-Komitee sowie dem Rechnungsführer Décharge.

Die Revisoren des schweizerischen Verbandes werden in ihrem Amt als Rechnungsrevisoren der UIP bestätigt.

Der Generalsekretär macht seine Ausführungen zur Jahresrechnung 1978 und weist darauf hin, dass die Eingänge an Mitgliedsbeiträgen infolge der verminderten Wagenanzahl in den Mitgliedsverbänden nicht den Erwartungen entsprach. Er legt hierauf den Voranschlag für 1979 vor.

Im Namen des Direktions-Komitees schlägt der Präsident eine Erhöhung der Beiträge in einer bereits im vergangenen Jahr angezeigten Grössenordnung vor. Dieser Vorschlag, die Beiträge 1979 auf einen Festbeitrag von Fr. 1000. — und Fr. 28. — pro angefangenes Hundert des Wagenbestandes der Mitgliedsverbände anzusetzen, wird einstimmig genehmigt.

Der Präsident weist erneut darauf hin, dass die Jahresrechnung der UIP nur einen schwachen Teil der Aufwendungen, welche für die UIP notwendig sind, darstellt. Der grösste Teil wird von den nationalen Verbänden wie auch von den Gesellschaften, die ihre Mitarbeiter in die UIP delegieren, getragen.

Die Mitgliedsverbände bestimmen folgende Delegierte in das Direktions-Komitee:

Deutschland	Herrn H. Matthies
Oesterreich	Herrn H. Metzger
Belgien	Herrn J. de Bruyn
Spanien	Herrn A. Imedio
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 C. Schlegel

Auf Einladung der belgischen Verbände wird die nächste Generalversammlung in Belgien stattfinden.

Das vom österreichischen Verband organisierte offizielle Dîner fand im herrlich gelegenen Schloss Fuschl statt. Der am Tage darauf erfolgte Ausflug führte die Teilnehmer in das schöne Salzkammergut, wo die Sorge um den Erhalt dieses einzigartigen Gebietes überall bemerkbar ist.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Lucien Devies

Der Generalsekretär:
Walter Suter

Comptes annuels

	1978		1979	
	Dépenses	Recettes	Dépenses	Recettes
Cotisations				
Vereinigung d. Privatgüterw. Interessenten VPI, Hamburg		11.704. —		12.676. —
Verband d. Privatgüterw. Interessenten VPI, Wien		1.609.30		1.812. —
Féd. d. Entrepr. Belgique, Bruxelles		1.171.50		1.228. —
Soc. LOMATFER, Bruxelles		564.30		696. —
Liga de Prop. de Vagones de Espana, Madrid		2.394. —		2.680. —
Ass. Française de Wagons part., Paris		14.183. —		17.072. —
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		1.153.90		1.364. —
ASSOCARRI Ass. Titolari Carri Ferr., Milano		2.494.80		2.876. —
Ass. Prof. d. Prop. et Usagers de Wagons Industr. au Maroc, Casablanca		926. —		—, —
Alg. Verladers en Eigen Vervoer Org., Den Haag		1.027.40		1.224. —
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.508.10		1.700. —
Verband Schweiz. Anschlussgel. & Privatgüterw. Besitzer VAP, Weinfelden		2.469.50		2.736. —
		41.205.80		46.064. —
Intérêts compte de banque		60.10		40.10
Ventes d'imprimés		1.274.60		—, —
Dépenses				
Imprimés UIC	1.451.70		—, —	
Frais Assemblée Générale	2.475. —		—, —	
Frais d'experts	18.049.55		11.329.25	
Frais d'interprète	3.149. —		3.952.30	
Frais d'imprimerie, frais de bureau, poste, tél., téléx, divers	21.601.80		15.341.10	
Excédent de dépenses au 31.12.1978		4.186.55	15.481.45	
Excédent de recettes au 31.12.1979				
	46.727.05	46.727.05	46.104.10	46.104.10
31.12.1979				

Jahresrechnung

	1978		1979	
	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen
Beiträge				
Vereinigung d. Privatgüterw. Interessenten VPI, Hamburg		11.704. —		12.676. —
Verband d. Privatgüterw. Interessenten VPI, Wien		1.609.30		1.812. —
Féd. d. Entrepr. Belgique, Bruxelles		1.171.50		1.228. —
Soc. LOMATFER, Bruxelles		564.30		696. —
Liga de Prop. de Vagones de Espana, Madrid		2.394. —		2.680. —
Ass. Française de Wagons part., Paris		14.183. —		17.072. —
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		1.153.90		1.364. —
ASSOCARRI Ass. Titolari Carri Ferr., Milano		2.494.80		2.876. —
Ass. Prof. d. Prop. et Usagers de Wagons Industr. au Maroc, Casablanca		926. —		— . —
Alg. Verladers en Eigen Vervoer Org., Den Haag		1.027.40		1.224. —
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.508.10		1.700. —
Verband Schweiz. Anschlussgel. & Privatgüterw. Besitzer VAP, Weinfelden		2.469.50		2.736. —
		41.205.80		46.064. —
Zinsen a/Kontokorrent		60.10		40.10
Verkauf von Drucksachen		1.274.60		— . —
Ausgaben				
Ankauf von Drucksachen UIC	1.451.70		— . —	
Spesen Generalversammlung	2.475. —		— . —	
Expertengelder	18.049.55		11.329.25	
Dolmetscher	3.149. —		3.952.30	
Druckereikosten, Bureau, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	21.601.80		15.341.10	
Ausgaben-Überschuss am 31.12.1978		4.186.55	15.481.45	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1979				
	46.727.05	46.727.05	46.104.10	46.104.10
31.12.1979				

Bilan

	1978		1979	
	<i>Actif</i>	<i>Passif</i>	<i>Actif</i>	<i>Passif</i>
Avoir compte courant B.P.S.	4.878.90		20.367.30	
Contributions fédérales	21.—		14.05	
Fortune au 31.12.1978		4.899.90		
Fortune au 31.12.1979				20.381.35
	4.899.90	4.899.90	20.381.35	20.381.35

Fortune

	1978		1979	
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Fortune au 1.1.1978		9.086.45		
Fortune au 1.1.1979				4.899.90
Excédent de dépenses 1978	4.186.55			
Excédent de recettes 1979				15.481.45
Fortune au 31.12.1978	4.899.90			
Fortune au 31.12.1979			20.381.35	
	9.086.45	9.086.45	20.381.35	20.381.35

31.12.1979

Walter Suter, Secrétaire Général

Bilanz

	1978		1979	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Guthaben Kontokorrent S.V.B.	4.878.90		20.367.30	
Eidg. Steuerverwaltung	21. —		14.05	
Vermögen am 31.12.1978		4.899.90		
Vermögen am 31.12.1979				20.381.35
	4.899.90	4.899.90	20.381.35	20.381.35

Vermögen

	1978		1979	
	sFr.	sFr.	sFr.	sFr.
Vermögen am 1.1.1978		9.086.45		
Vermögen am 1.1.1979				4.899.90
Ausgaben-Überschuss 1978	4.186.55			
Einnahmen-Überschuss 1979				15.481.45
Vermögen am 31.12.1978	4.899.90			
Vermögen am 31.12.1979			20.381.35	
	9.086.45	9.086.45	20.381.35	20.381.35

31.12.1979

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 1979 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 1979 boucle avec un excédent de recettes de sFr. 15.481.45. Cette somme doit être ajoutée de la fortune de sFr. 4.899.90 qui augmente au 31.12.1979 à sFr. 20.381.35.

Voici le détail des dépenses et recettes:

	Dépenses	Recettes
	sFr.	sFr.
Cotisation des membres		46.064. —
Intérêts bruts sur compte 776600/0 de la Banque Populaire Suisse, Lugano		40.10
Frais d'experts	15.281.55	
Frais de bureau et d'imprimerie	11.401.60	
Frais de poste, téléphone, télex	3.745.75	
Frais de banque	193.75	
	30.622.65	46.104.10
Excédent de recettes au 31.12.1979	15.481.45	
	46.104.10	46.104.10

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1979 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 14 mai 1980

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 1979 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 1979 schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von SFr. 15.481.45 ab. Dieser Betrag ist dem Vermögen per 31.12.1978 von SFr. 4.899.90 hinzu zu fügen, was per 31.12.1979 ein Vermögen von SFr. 20.381.35 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgaben-Posten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>SFr.</i>	<i>SFr.</i>
Mitgliederbeiträge		46.064. —
Bruttozins für 1979 auf Konto Nr. 776600/0 bei der Banca Popolare Svizzera di Lugano		40.10
Kosten für Experten	15.281.55	
Büro- und Druckereikosten	11.401.60	
Post, Telefon, Telex	3.745.75	
Bankspesen	193.75	
	30.622.65	46.104.10
<u>Einnahmen-Überschuss per 31.12.1979</u>	<u>15.481.45</u>	
	46.104.10	46.104.10

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1979 unter Décharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 14. Mai 1980

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, Schillerstrasse 20, 4000 Düsseldorf	1950	41.663	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI Schillerstrasse 20, 4000 Düsseldorf
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Vienne	1950	2.894	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	2.567 638	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	5.981	Spanien 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	57.396	Frankreich Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 163 rue St-Honoré, 75001 Paris Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité 5bis rue de Madrid, 75008 Paris Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69 rue de la Boétie, 75008 Paris
Grande-Bretagne Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd, 18 Great Marlborough Street, London W.1	1966	1.235	Grossbritannien Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd, 18 Great Marlborough Street, London W.1
Hollande Algemene Verladere en Eigen- Vervoer Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, La Haye	1950	803	Holland Algemene Verladere en Eigen- Vervoer Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, Den Haag
Italie ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Pompea Litta 7, 20122 Milan	1950	6.680	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	357	Marokko Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Casablanca
Suède Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 11134 Stockholm	1953	2.500	Schweden Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 11134 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	6.174	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 1979		128.888	Total der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1979 angeschlossen sind

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		
1979	Salzbourg	21 juin		