

UIP

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

1982

33^e Rapport de gestion
33. Geschäftsbericht

Organes de l'UIP

Comité directeur / Direktionskomitee

M. Jeremy M.B. Gotch, Président
M. Jacques de Bruyn, Vice-Président
M. Godefroy du Mesnil du Buisson, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire Général
M. Hans Groote
M. Platone Ladavac
M. Helmut Metzger
M. Miguel Salis
M. Christian Schlegel
M. Per-Olof Strömsholm
M. H.A. Vos

Comité de gérance / Geschäftsführender Ausschuss

M. J.M.B. Gotch, Président
M. G. du Mesnil du Buisson, Vice-Président
M. J. de Bruyn, Vice-Président
M. W. Suter, Secrétaire Général
M. H. Groote
M. C. 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. R. Galan et M. M. de Lambert
M. A. Harkemanne
M. R. Janssen
M. A. Morel et M. C.H. Broussaud
M. R. Reitnauer
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:**

M. J.M.B. Gotch
M. J. de Bruyn
M. G. du Mesnil du Buisson
M. P. Ladavac
M. C. Schlegel

Secrétariat Général / Generalsekretariat

M. Walter Suter, via Carzo 12, case postale 142, 6902 Lugano-Paradiso
Téléphone 091 54 16 21/54 52 14, Télex 73 774 misu ch.

Banque / Bank

Banca Popolare Svizzera, CH-6900 Lugano-Paradiso
Conto No. 10.776600/0



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

1982

33^e Rapport de gestion **33. 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 1982

I. Préambule

Au cours de l'histoire, rares sont les périodes qui, semblables à celle que nous vivons actuellement, se sont caractérisées par une situation économique si défavorable pour l'Europe tout entière et sur une durée si prolongée.

Il est inutile de reprendre, cette année, les mêmes commentaires qu'en 1982 concernant l'état dépressif du monde industriel occidental: notre mission consiste à transporter les produits de base dont la propre crise est, obligatoirement, le prélude de la nôtre.

Encore convient-il d'attirer l'attention sur certains aspects positifs de la situation présente et d'en tirer les leçons nécessaires pour une meilleure gestion à venir de nos entreprises. Pendant les périodes de récession, c'est effectivement la gestion qui est la première mise à l'épreuve, mais si nous savons surmonter nos difficultés actuelles, nous en sortirons renforcés par les expériences enregistrées et les efforts qu'il nous aura fallu déployer.

Les technologies modernes des chemins de fer et des autorités de surveillance qui nous touchent journalièrement permettent d'amples contrôles efficaces. C'est la raison pour laquelle les parcs de wagons sont, de plus en plus, contrôlés sévèrement. La conséquence en est la disparition de certains matériels obsolètes.

Toutes les conséquences n'en sont, cependant, pas négatives: l'intérêt que portent les chemins de fer à ce que les besoins des marchés soient satisfaits par des wagons modernes et bien adaptés, fournis aussi par des propriétaires privés, témoigne de l'importance même du wagon de particulier. La même remarque ressortait du Colloque international, organisé par l'Institut du Droit Internationale des Transports (IDIT) à Rouen en mars 1982, dont le thème portait sur la situation juridique des wagons de particuliers.

L'UIP a assisté à cette importante réunion et parmi toutes les communications fort intéressantes des experts juridiques des différents réseaux européens et américains, la conclusion du juriste ayant résumé les débats fut particulièrement frappante: elle soulignait l'absence quasi totale de précédents dans la jurisprudence du wagon de particulier, et ceci grâce aux relations efficaces et exemplaires entre chemins de fer et titulaires. Ce modèle de compréhension mutuelle et dû, sans aucun doute, aux liens créés par notre Groupe de travail avec l'UIC et à l'esprit de cordiale coopération.

Si cet excellent esprit peut être assorti de stabilité et d'une politique claire de la part des gouvernements qui, dans chaque pays, soutiennent le chemin de fer, l'avenir de notre industrie peut être

envisagé avec confiance, malgré la récession susceptible de ralentir notre expansion.

Pour obtenir une plus grande efficacité de nos économies nationales vers l'an 2000, la construction de matériel nouveau et moderne serait nécessaire. Il faudrait, cependant, pour réussir, de la stabilité et des structures solides, ce qui permettrait la mise à disposition des capitaux nécessaires.

Au cours de l'année 1982, les experts, délégués par les Sociétés des pays membres de notre Union, se sont à nouveau remarquablement acquittés de leurs tâches. Le rapport qui suit en est la preuve patente.

Geschäftsbericht für 1982

I. Vorwort

Im Laufe der Geschichte sind die Zeitabschnitte selten, die sich — ähnlich demjenigen, den wir zur Zeit erleben — durch eine so lange andauernde ungünstige Wirtschaftslage in ganz Europa kennzeichneten.

Es erübrigt sich, dieses Jahr die Kommentare von 1982 in bezug auf den Tiefstand der westlichen Industriewelt zu wiederholen; unsere Aufgabe besteht darin, die industriellen Basisprodukte zu transportieren. Eine Krise in diesen Wirtschaftsbereichen ist jeweils nur der Auftakt zu einer Krise in unserem Transportsektor.

Gewisse positive Aspekte der heutigen Situation müssen trotz allem erwähnt werden, um daraus für eine bessere zukunftsbezogene Verwaltung unserer Unternehmungen eine Lehre zu ziehen. Zeiten der Rezession stellen in erster Linie die Bewährungsprobe der Geschäftsführung dar. Werden jedoch die gegenwärtigen Schwierigkeiten, dank unseren Erfahrungen und Anstrengungen, gemeistert, so wird eine Stärkung unserer Unternehmungen nicht ausbleiben.

Die modernen Technologien der Eisenbahnen sowie der behördlichen Organisationen, die uns täglich beschäftigen, ermöglichen eine sehr breit gefächerte und wirksame Kontrolle. Deshalb untersuchen und prüfen die einzelnen Bahnverwaltungen die Wagenparks mit vermehrter Strenge. Dies hat zur Folge, dass veraltetes Material ausscheidet.

Nicht alle Konsequenzen sind jedoch negativ: das Interesse, das die Eisenbahnen den Märkten zuwenden, um diese mit modernem und bestens geeignetem Wagenmaterial, das auch durch «P»-Wageneigentümer gestellt wird, zu versehen, bezeugt die eigentliche Bedeutung des «P»-Wagens. Gleichlautende Erklärungen waren am internationalen Kolloquium des Institut du Droit International des Transports (IDIT) in Rouen vom März 1982 zu hören, dessen Thema dem Rechtsstatus des «P»-Wagens gewidmet war.

Die UIP hat an dieser bedeutenden Tagung teilgenommen. Von allen äusserst interessanten Vorträgen juristischer Experten der verschiedenen europäischen und amerikanischen Eisenbahnverwaltungen war die Zusammenfassung des Schlussreferenten besonders bedeutsam: sie unterstrich das fast gänzliche Fehlen von Präzedenzfällen in der Rechtssprechung des «P»-Wagens, dies dank dem wirksamen und beispielhaften Verhältnis zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Einstellern. Dieses Beispiel der gegenseitigen Verständigung ist ohne Zweifel das Resultat der guten Beziehungen und freundschaftlichen Zusammenarbeit zwischen unserer Arbeitsgruppe und der UIC.

Wenn, nebst dem ausgezeichneten Geist, Stabilität und eine klare Verkehrspolitik der Regierungen, welche die Eisenbahn in jedem Land unterstützen, vorhanden sind, wird man der Zukunft vertrauensvoll entgegenblicken können, dies trotz der derzeit rezessionsbedingten Verlangsamung unserer Expansion.

Zur Erreichung einer grösseren Wirksamkeit unserer nationalen Volkswirtschaften bis hin zum Jahr 2000 würde neues, modernes Wagenmaterial benötigt. Voraussetzung hierfür wären Stabilität und solide Strukturen, die die Bereitstellung des notwendigen Kapitals erlauben würde.

Im Verlaufe des Jahres 1982 haben die durch die Gesellschaften der Mitgliederländer unserer Union delegierten Experten ihre Aufgabe wiederum bemerkenswert erfüllt; der nachfolgende Rapport ist der offensichtliche Beweis dafür.

II. Rapport d'activités de l'UIP

INTRODUCTION

Tout d'abord, une heureuse constatation: la coopération avec l'UIC a continué à se développer dans un esprit ouvert et amical pendant toute l'année.

Le Groupe de travail UIC compte une délégation supplémentaire: celle de la RNF que nous sommes très heureux d'accueillir.

TRAFIC TRANSMANCHE

Trafic ferroviaire comprenant une courte distance en mer

a) Modification et nouvelle rédaction des fiches UIC 503. (Conditions pour la construction et l'immatriculation des wagons ferry-boats)

La refonte de la fiche UIC 503 est terminée. Il convient de noter que quelques simplifications concernant l'admission des wagons «P» pour le trafic avec l'Angleterre ont été obtenues. La pleine réciprocité dans les procédés n'a, malheureusement, pas été réalisable. (En effet, les wagons BR n'ont pas besoin d'une admission préalable de la part des Chemins de fer continentaux).

Si, à l'avenir, les titulaires rencontraient des difficultés, il conviendrait de les signaler à leur association nationale.

b) Augmentation de la vitesse des trains marchandises en Angleterre, à partir du 1.1.83, à 100 km/h

Par suite d'un arrêté du Ministère des transports britannique et en raison de l'introduction générale du système TEEM (Speedlink) sur leur réseau ferroviaire, à partir du 1.1.83, les Chemins de fer britanniques (BR) font savoir que les wagons ferry-boats devront être aptes à circuler à la vitesse de 100 km/h (signe «S» ou «SS» à condition que la limite de charge de ces régimes ne soit pas dépassée).

Les wagons ne remplissant pas ces conditions ne peuvent être acceptés au transport que sur autorisation préalable des BR. Pour ces envois, il est fixé un délai de livraison supplémentaire de 7 jours. Les autorisations doivent être demandées au service compétent du Département commercial marchandises du réseau national intéressé ou encore directement à Londres.

soit par téléphone 01.387 4702,
soit par télex 269 295 BRHQ EURORAIL
LONDON.

c) Transport des marchandises dangereuses en wagons ferry-boats (RID) (Parcours maritime court)

Cette affaire a déjà été traitée, à plusieurs reprises, au cours des années passées. La dernière réunion a eu lieu du 3 au 5.11.82 à Paris.

Les délégués officiels du gouvernement britannique ont essayé d'introduire, pour le trafic «transmanche» (court parcours maritime), des prescriptions juridiques unilatérales pour le RID.

La plupart des Etats européens étaient contre la proposition britannique. Il a été décidé d'élaborer une réglementation pour tous les transports comprenant «un court parcours maritime». Cette réglementation devrait être valable, en même temps, pour la voie ferrée et la route (RID/ADR).

Les détails importants ci-après seront à observer lors de futures discussions.

- 1) IMO (International Maritime Organisation) a, jusqu'aujourd'hui, malheureusement refusé sa collaboration, bien qu'elle soit nécessaire.
- 2) L'Angleterre insiste p. ex. sur le montage obligatoire des soupapes de surpression dans tous les cas où le RID prévoit l'application facultative. Les futurs pourparlers tendront à étudier, puis à proposer des solutions acceptables.
- 3) Situation des wagons ferry-boats «transmanche»: On peut dire, en général, que la capacité des ferry-boats est insuffisante. Il est vrai que, ces dernières années, le trafic a subi des effets négatifs et, par conséquent, la situation commerciale a été détériorée. Heureusement, les efforts du côté BR, pour améliorer la situation, continuent.

ECHANGE DE VUES SUR LES RELATIONS ENTRE L'UIC ET L'UIP ET SUR LES CONCLUSIONS DU COLLOQUE DE L'IDIT DE MARS 1982 INTITULÉ «SITUATION JURIDIQUE DES WAGONS DE PARTICULIERS»

L'UIP a rappelé que, depuis sa création, remontant à plus de trente ans, sa collaboration avec l'UIC a favorisé le développement des parcs de wagons «P» et l'accroissement notable des trafics ferroviaires nationaux et internationaux nécessitant l'utilisation de matériels spécialisés.

Cette collaboration, fructueuse à la fois pour les chemins de fer et les titulaires, a nécessité un effort constant des deux Unions pour élaborer, mettre en application et, lorsque cela s'est avéré nécessaire, pour amender les textes définissant les droits et les obligations des parties.

D'importantes étapes ont été ainsi franchies, parmi lesquelles il convient de citer plus spécialement l'accord «Chemin de fer/titulaire», la participation effective de représentants de l'UIP dans des organes de travail UIC et le dépannage de wagons «P» au moyen de pièces unifiées appartenant au chemin de fer.

Toutes ces institutions ont donné et continuent de donner de bons résultats, dans la mesure où les textes sont appliqués sans perdre de vue les motifs de leur existence, ni l'esprit dans lequel ils ont été conçus.

Or, l'UIP a l'impression que, depuis quelque temps,

II. Bericht über die Arbeit der UIP

EINLEITUNG

Zuerst eine glückliche Feststellung: Die Zusammenarbeit mit der UIC hat sich während des ganzen Jahres weiterhin sehr positiv und erfreulich entwickelt.

Die UIC-Arbeitsgruppe wurde durch die zusätzliche Delegation erweitert: diejenige der RENFE, die wir mit Freude aufnehmen.

VERKEHR ÜBER DEN ÄRMELKANAL

(Eisenbahntransporte, in welchen eine kurze Seestrecke eingeschlossen ist)

a) Abänderung und Neufassung der UIC-Merkblätter 503 (Bedingungen für den Bau und die Einstellung von Ferryboat-Wagen)

Die Überarbeitung des UIC-Merkblattes 503 ist abgeschlossen. Einige Vereinfachungen in bezug auf die Zulassung von «P»-Wagen für den England-Verkehr wurden durchgesetzt. Eine vollwertige Gleichbehandlung in den Verfahren wurde leider nicht erreicht. (Tatsächlich bedürfen die BR-Wagen keiner vorherigen Zulassung von seiten der kontinentalen Bahnverwaltungen).

Sollten in Zukunft in diesem Bereiche für die Einsteller Schwierigkeiten auftreten, wäre der betr. nationale Verband zu verständigen.

b) Erhöhung der Güterzugsgeschwindigkeit in Grossbritannien ab 1.1.83 auf 100 km/h

Gestützt auf eine Anordnung des britischen Transportministeriums, teilen die britischen Eisenbahnen (BR) mit, dass in Anbetracht der generellen Einführung des TEEM-Systems (Speedlink) in Grossbritannien ab 1.1.83 die Fährbootwagen (bahneigene und Privatwagen) für eine Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h tauglich sein müssen (Zeichen «S» oder «SS» bzw. Einhaltung der entsprechenden Lastgrenze).

Wagen, die diese Bedingung nicht erfüllen, können nur nach vorheriger Genehmigung durch die BR zur Beförderung angenommen werden. Diese Sendungen unterliegen einem Zuschlag zur reglementarischen Lieferfrist von 7 Tagen. Gesuche zur Einholung der Genehmigung bei den BR sind an den zuständigen Kommerziellen Dienst für den Güterverkehr der interessierten nationalen Verwaltung zu richten, allenfalls direkt in London:

entweder fernmündlich 01.387 4702
oder fernschriftlich 269 295 BRHQ EURORAIL
LONDON

c) Transport gefährlicher Güter in Ferryboat-Wagen (RID)

Diese Angelegenheit wurde während der vergangenen Jahre schon verschiedentlich behandelt. Die letzte Sitzung fand vom 3.-5.11.82 in Paris statt.

Die offiziellen Vertreter der Regierung Grossbritanniens versuchten, eine einseitige juristische Rege-

lung für den Ärmelkanal-Verkehr (kurze Seestrecke) für das RID durchzusetzen.

Die Mehrheit der europäischen Staaten war gegen den britischen Vorschlag. Es wurde beschlossen, eine allgemein gültige Regelung für *alle* Transporte, in welchen «eine kurze Seestrecke» eingeschlossen ist, auszuarbeiten. Diese Regelung sollte gleichzeitig für Schiene und Strasse massgebend sein (RID/ADR).

Folgende wichtige Details sind bei zukünftigen Verhandlungen zu beachten:

- 1) Die IMO (International Maritime Organisation) hat leider bis jetzt ihre Mitarbeit verweigert, obwohl sie erwünscht wäre.
- 2) England besteht z.B. auf dem obligatorischen Einsatz von Überdruckventilen in all jenen Fällen, wo gemäss RID eine fakultative Anwendung möglich ist.
Es ist eine Frage der zukünftigen Verhandlungen, welche Lösung letztlich gefunden wird.
- 3) Situation der Ferryboat-Wagen «Transmanche»: Man kann generell festhalten, dass die Kapazität der Fährschiffe ungenügend ist. Sicher ist, dass in den vergangenen Jahren der Verkehr mit negativen Faktoren belastet war und demzufolge eine Verschlechterung der kommerziellen Seite eintrat. Glücklicherweise gehen die Bemühungen der BR um eine Verbesserung der Lage vorwärts.

MEINUNGSAUSTAUSCH ÜBER DIE BEZIEHUNGEN ZWISCHEN UIC UND UIP SOWIE ÜBER DIE SCHLUSSFOLGERUNGEN DES IDIT-KOLLOQUIUMS VOM MÄRZ 1982, «DIE RECHTSSTELLUNG DER «P»-WAGEN»

Die UIP erinnerte daran, dass seit ihrer Gründung vor mehr als 30 Jahren die Entwicklung des «P»-Wagenparks und damit die beträchtliche Zunahme der nationalen und internationalen Schienentransporte mit Wagenmaterial der Sonderbauart durch ihre Zusammenarbeit mit der UIC erheblich gefördert wurde.

Diese sowohl für die Eisenbahn als auch für die Einsteller fruchtbare Zusammenarbeit setzte voraus, dass die beiden Verbände ständig bemüht waren, die Texte, in denen die Rechte und Pflichten der beiden Parteien festgelegt werden, zu erstellen, anzuwenden und gegebenenfalls zu ändern.

Es wurden bedeutende Fortschritte erzielt. Dazu gehören unter anderem der Abschluss des Abkommens «Eisenbahn/Einsteller», die effektive Beteiligung von Vertretern der UIP in Arbeitsgremien der UIC und die Reparatur von «P»-Wagen mit eisenbahneigenen «U»-Teilen.

Diese Zusammenarbeit zeigte und zeigt gute Ergebnisse, sofern die Texte Anwendung finden, ohne dass dabei die Gründe für ihr Bestehen und die Gesinnung, aus der heraus sie entstanden sind, ausser acht gelassen werden.

il se manifeste une certaine tendance à faire de l'exégèse de ces textes pour en tirer un profit égoïste ou à en limiter la portée ou, enfin, à ne pas les appliquer du tout. Cet état d'esprit semble affecter les relations non seulement entre chemins de fer et titulaires, mais également entre partenaires relevant d'une même Union.

L'exemple le plus caractéristique de cette évolution est l'augmentation des interprétations erronées auxquelles donne lieu l'accord «Chemin de fer/titulaire» — l'une des bases les plus solides de la collaboration UIC/UIP — et qui contraignent à apporter chaque fois plus de précisions dans les textes.

Etant donné que le montage de cet accord a été possible au prix d'importantes concessions réciproques et de sérieuses difficultés d'ordre juridique, il est certain que toute modification apportée à l'un des éléments qui le composent risque d'avoir, de proche en proche, des répercussions sur tous les autres et de compromettre la solidarité de l'ensemble, ce qui irait inévitablement à l'encontre des intérêts de l'UIC et de l'UIP.

Les avantages indéniables de l'accord «Chemin de fer/titulaire» ont d'ailleurs été reconnus au cours du colloque de l'Institut du droit international des transports (IDIT) des 11 et 12 mars 1982 sur la «Situation juridique des wagons de particuliers», comme en témoigne l'extrait ci-après du rapport de synthèse:

«Quand il s'agit de dommages causés par le wagon, on trouve, dans tous les pays, une situation juridique... «facile», car, dans tous les cas, on a entendu que la solution était claire, nette et rapide à formuler.

Prenons le cas, par exemple, d'un dommage causé à un tiers, à un passant sur la voie ferrée, à un wagon d'un autre titulaire.

Dans ce cas, les réseaux ont simplifié la réponse en se portant responsables à l'égard du tiers et même en allant jusqu'à dire qu'ils n'exerceraient pas leurs recours contre le titulaire du wagon. C'est, juridiquement, un système plein d'intérêt et une importante innovation que ce statut fait surgir, car, dans toutes les réunions de l'IDIT, combien de fois n'a-t-on entendu dire qu'un assureur ne peut pas renoncer à ses recours. Or, le chemin de fer qui, ici, assure cette garantie ou la fait assurer ne manque pas d'annoncer qu'il renoncera au recours contre le titulaire.

C'est une façon d'arriver à éponger les dommages sans faire naître un contentieux parasitaire et excessif. Bien sûr, dans les tarifs, dans les prix d'utilisation des wagons de particuliers, ce service doit-il recevoir sa contrepartie quelque part, mais cette charge est diluée sur la totalité des wagons et, par là même, doit être économiquement très supportable et même, probablement, assez infime par rapport au coût total d'exploitation des wagons».

L'UIP a estimé, en conclusion, que tout devait être

mis en oeuvre pour renforcer les liens entre les deux Unions. Elle a suggéré, à cette fin, que les grands principes de cette coopération, compte tenu de la complexité de la situation actuelle, soient réaffirmés.

La déclaration de l'UIP a été suivie d'un débat sur les anomalies dans l'application des règles établies et sur les divergences d'interprétation des textes en vigueur qui, par leur répétition, pourraient être l'amorce d'une dégradation des relations entre chemins de fer et titulaires.

RÉVISION ÉVENTUELLE DES DISPOSITIONS DU POINT II.2 DE LA FICHE UIC N° 433 (ART. 9 DE L'AIDE-MÉMOIRE)

«WAGONS À ACCORD SPÉCIAL»

Les dispositions de l'actuel point II de la fiche UIC n° 433 ont été adoptées, par la Commission Commerciale d'avril 1979, sur proposition de la réunion commune UIC/UIP et mises en application le 1er janvier 1980.

Leur création répondait à des préoccupations de deux ordres:

- nécessité de définir une catégorie de matériels qui, de l'avis de l'UIC et de l'UIP, relèvent traditionnellement — de par leur spécialisation à certains trafics — du domaine des wagons de particuliers et doivent, après leur immatriculation, être admis d'office comme tels au service international par tous les réseaux, sans exception;
- pour les autres matériels (et notamment ceux qui, malgré une certaine spécialisation, sont semblables aux wagons courants du chemin de fer), souci de laisser à chaque réseau le soin de décider s'il peut — compte tenu de son intérêt propre — les admettre comme wagon «P» au service international.

A l'usage, si le point II, § 1, de la fiche UIC n° 433, qui correspond à la première préoccupation évoquée ci-dessus, n'a pas soulevé de difficulté, il n'en a pas été de même pour l'application du point II, § 2, qui se rapporte à la deuxième préoccupation.

En effet, on constate assez souvent que des réseaux tardent à donner suite ou donnent suite sous certaines conditions contraignantes, ou ne donnent pas suite aux propositions d'accords particuliers qui leur sont faites par des réseaux immatriculateurs, au titre du point II, § 2, pour différents types de wagons.

Si l'on considère les types de wagons ayant donné lieu à des positions restrictives ou négatives, on s'aperçoit qu'il ne s'agit pratiquement que de matériels très voisins, par leur nature, à ceux du chemin de fer, mais, en même temps, différents d'eux par leurs dimensions, leur volume, leur système de fermeture, leur suspension, ... qui, en facilitant la manutention au chargement et au déchargement, en augmentant le «confort» de la

Die UIP hat jedoch den Eindruck, dass diese Texte seit einiger Zeit eine entweder egoistische oder einschränkende Auslegung finden bzw. überhaupt nicht angewendet werden. Diese Haltung schadet nicht nur den Beziehungen zwischen Eisenbahnen und Einstellern, sondern auch denen zwischen Partnern ein und desselben Verbandes.

Das bezeichnendste Beispiel für diese Entwicklung ist die Zunahme der falschen Auslegungen, zu denen das Abkommen «Eisenbahn/Einsteller» — eine der stärksten Grundlagen der Zusammenarbeit UIC/UIP — Anlass gibt, was zu ständigen Präzisierungen der Texte führt.

Da das Entstehen dieses Übereinkommens nur durch grosse gegenseitige Konzessionen und nach Überwindung juristischer Schwierigkeiten möglich war, steht fest, dass jede Änderung eines Elementes dieses Übereinkommens Auswirkungen auf die anderen Elemente nach sich zieht und damit der Gesamtkomplex geschwächt werden kann, was unweigerlich den Interessen der UIC und der UIP zuwiderlaufen würde.

Die unbestreitbaren Vorteile des Abkommens «Eisenbahn/Einsteller» wurden übrigens im Verlaufe des Kolloquiums des Instituts für internationales Verkehrsrecht (IDIT), das am 11. und 12. März 1982 über «Die Rechtsstellung des «P»-Wagens» stattfand, festgestellt, wie aus dem nachstehenden Auszug des Syntheseberichtes hervorgeht:

«Wenn es sich um Schäden handelt, die durch einen Güterwagen verursacht wurden, ist die Rechtslage in allen Ländern... «einfach», denn in allen Fällen haben wir gehört, dass die Lösung klar, eindeutig und rasch erfolgte.

Wenn zum Beispiel ein Schaden einem Dritten, einem Passanten auf dem Bahnübergang, einem Güterwagen eines anderen Einstellers zugefügt wurde, haben die Bahnen die Antwort vereinfacht, indem sie gegenüber dem Dritten die Haftung übernehmen und sogar so weit gehen, auf ihr Rückgriffsrecht gegenüber dem Einsteller zu verzichten. Juristisch gesehen, ist dies ein sehr interessantes System und ausserdem eine grosse Neuheit, denn wie oft haben wir in den Sitzungen des IDIT hören müssen, dass das Versicherungsunternehmen nicht auf sein Rückgriffsrecht verzichten kann. Die Eisenbahn jedoch, die hier diese Haftung übernimmt oder sie übernehmen lässt, geht so weit, anzukündigen, dass sie auf den Rückgriffsanspruch gegenüber dem Einsteller verzichtet. Auf diese Art werden Schäden ohne lästige oder übertriebene Rechtsstreitigkeiten ausgeglichen. Natürlich muss dieses Entgegenkommen in den Tarifen, in den Benutzungsgebühren der «P»-Wagen seine Gegenleistung finden. Diese Kosten werden jedoch auf alle Wagen verteilt, womit sie wirtschaftlich sehr erträglich werden und wahrscheinlich sogar gegenüber den Gesamtbetriebskosten der Güterwagen kaum noch ins Gewicht fallen».

Die UIP vertrat daher die Ansicht, dass alles in die Wege geleitet werden müsse, um die Bande zwi-

schen den beiden Verbänden zu stärken. Sie regte daher an, dass die grossen Prinzipien dieser Zusammenarbeit, im Hinblick auf die Komplexität der gegenwärtigen Situation, erneut bestätigt werden.

Der Erklärung der UIP folgte ein eingehender Meinungsaustausch über die fälschlichen Anwendungen der bestehenden Regeln und die unterschiedlichen Auslegungen der geltenden Texte, da eine Häufung dieser Fälle zu einer Verschlechterung der Beziehungen «Eisenbahn/Einsteller» führen könnte.

EVENTUELLE ÜBERARBEITUNG DER BESTIMMUNGEN VON ZIFFER II.2 DES UIC-MERKBLATTES Nr. 433 (ART. 9 DES MERKBUCHES) «ABKOMMENSWAGEN»

Die Bestimmungen der derzeitigen Ziffer II des UIC-Merkblattes Nr. 433 wurden vom Ausschuss «Kommerzielle Fragen» auf Vorschlag der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP im April 1979 verabschiedet und traten am 1. Januar 1980 in Kraft.

Für die Einführung dieser Bestimmungen waren zwei Überlegungen ausschlaggebend:

- Es wurden Fahrzeugbauarten festgelegt, die nach Ansicht der UIC und der UIP aufgrund ihrer Spezialisierung für bestimmte Verkehre in den Bereich der «P»-Wagen gehören und nach ihrer Einstellung von Amts wegen von allen Bahnen zum internationalen Verkehr zugelassen sind.
- Für die anderen Fahrzeuge (vor allem diejenigen, die zwar eine gewisse Spezialisierung aufweisen, jedoch den herkömmlichen bahneigenen Wagen ähneln) sollte es jeder Bahn überlassen werden, angesichts ihrer eigenen Interessen zu entscheiden, ob sie diese Wagen als «P»-Wagen zum internationalen Verkehr zulassen will.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass Ziffer II, § 1, des UIC-Merkblattes Nr. 433, die der ersten Überlegung Rechnung trägt, nie zu Schwierigkeiten Anlass gab. Das gleiche gilt jedoch nicht für Ziffer II, § 2, die aus der zweiten Überlegung heraus entstand.

Ziemlich häufig wird nämlich festgestellt, dass die Bahnen den Vorschlägen zu Sonderabkommen seitens der einstellenden Bahnen nach Ziffer II, § 2, für verschiedene Wagenbauarten nur zögernd, nur unter bestimmten, schwer zu erfüllenden Bedingungen oder überhaupt nicht stattgeben.

Betrachtet man die Wagenbauarten, die zu einschränkenden oder negativen Antworten Anlass gaben, so stellt man fest, dass es sich dabei fast ausschliesslich um Fahrzeuge handelt, die von ihrer Art her den eisenbahneigenen Wagen zwar ähneln, aber Unterschiede hinsichtlich Abmessung, Fassungsvermögen, Verschluss-System, Federung, usw., aufweisen, Merkmale, die dazu beitragen, die Be- und Entladevorgänge zu vereinfachen, eine bessere Beförderung durch vorteilhaftere Ladungen des Gutes zu gewährleisten und somit der Schiene neue Kunden zu gewinnen, die sich sonst nicht mit den bahneigenen Wagen herkömmlicher Bauart zufriedengeben würden.

marchandise en cours de transport, en autorisant de meilleurs chargements, permettant d'amener au fer de nouveaux trafics qui ne s'accommoderaient pas de wagons «réseau» de type courant.

Or, il faut reconnaître que les réseaux n'ont pas toujours la possibilité de financer de tels matériels et, si le trafic potentiel le justifie, ils les admettent sous le régime des wagons de particuliers, se faisant ainsi relayer par l'investissement privé.

Dans ces conditions, il est certain que toute restriction apportée à l'utilisation de ces wagons en régime international risque de nuire au développement du trafic ferroviaire dans la mesure où des transports internationaux effectués dans de tels wagons «P» sont susceptibles d'échapper au fer faute de pouvoir emprunter certains réseaux.

L'UIP a souligné que les titulaires de wagons «P», soumis à des restrictions en trafic international, sont également désavantagés par ces mesures qui réduisent sensiblement la rentabilité de leurs investissements. Pour y remédier, l'UIP souhaiterait que les wagons ne relevant pas du point II, § 1, de la fiche UIC n° 433 et immatriculés par un réseau comme wagon «P» ne puissent être refusés par les autres réseaux en trafic international. Elle se satisferait, le cas échéant, de tout autre solution d'effet équivalent.

Cette suggestion a donné lieu à un échange de vues à l'issue duquel la réunion commune a décidé la création d'un petit Groupe d'étude UIC/UIP qui aura pour mission de rechercher — dans un esprit aussi libéral que possible — une solution conforme aux intérêts respectifs des réseaux et des titulaires et d'élaborer des propositions en vue de la réunion commune UIC/UIP d'octobre 1983.

APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION CONCERNANT L'UTILISATION DES PIÈCES DE RECHANGE UNIFIÉES (CHIFFRE 36 DE L'ANNEXE À LA FICHE UIC N° 433 ET ARTICLE 46 DE L'AIDE-MÉMOIRE) RIV § 24

Acheminement accéléré des pièces de rechange (RIV § 24, n° 5.2.2)

Au cours de la réunion d'octobre 1981, l'UIP avait attiré l'attention de l'UIC sur les retards qui sont parfois apportés au dépannage des wagons «P» par suite, entre autres, de la lenteur d'acheminement des pièces de rechange non «U».

L'UIC avait demandé à l'UIP de faire une enquête, auprès de ses adhérents, en vue d'obtenir des précisions et des données statistiques sur ces retards et de rechercher les moyens susceptibles d'améliorer l'acheminement des pièces.

Au sujet de cette enquête, l'UIP a produit, à titre d'exemple, un relevé statistique, d'un seul pays UIP, des retards constatés pendant une période allant du 1.1. au 1.8.82. Ce relevé, qui fait état de wagons «P» immobilisés pendant de longues périodes

du fait de la lenteur des acheminements des pièces de rechange, a été distribué en séance.

L'UIP a signalé que certains retards pouvaient provenir d'une mauvaise utilisation de l'imprimé modèle H, sur lequel les pièces n'étaient pas toujours décrites avec la précision désirable.

A ce sujet, l'UIC a rappelé, à tous les réseaux, la nécessité de respecter scrupuleusement les prescriptions du paragraphe 24, n° 5.2, du RIV.

Elle a précisé que le RIV étudie périodiquement l'opportunité d'adapter le texte du modèle H en fonction de l'évolution des techniques et des difficultés rencontrées et qu'il reste ouvert à toute suggestion qui lui serait faite pour améliorer cet imprimé.

L'étude de cette question continue. C'est surtout l'UIC qui veut approfondir davantage ce problème et rassembler encore plus de détails.

DEMANDE D'INFORMATIONS SUR LES QUESTIONS D'ACTUALITÉ

Harmonisation/normalisation des distributeurs de freins

Étant donné qu'il existe, en Europe, plusieurs types de freins, il en résulte des difficultés au plan international pour l'interchangeabilité des différents modèles en service.

L'UIP a demandé, en conséquence, s'il serait possible de réaliser une harmonisation au niveau européen qui consisterait à imposer un branchement de distributeur normalisé permettant de passer d'un type de frein à un autre sans difficulté.

L'UIC a fait savoir que la conception des distributeurs ne permet pas de réaliser une pièce intermédiaire qui permettrait une telle interchangeabilité. Pour sa part, la Sous-Commission «freinage» de l'UIC a pris, en septembre 1982, la position suivante:

“Les distributeurs modernes sont construits selon le principe modulaire des éléments de montage. Ce principe permet, pour un type donné, d'ajouter à un élément constitutif de base et qui reste constant, des pièces différentes pour créer des appareils répondant à des conditions d'utilisation différentes. Il n'est pas possible ni envisagé de permettre le remplacement rapide — et à moindres frais — du distributeur d'un type de frein par le distributeur d'un autre type de frein. Cependant, il est possible d'utiliser, de façon banalisée, certains éléments du frein, indépendamment du type de frein (par exemple le cylindre de frein, le réservoir d'air, etc.). Les cotes de raccordement de ces éléments constitutifs sont indiquées dans la fiche UIC n° 542, «Pièces de frein - Interchangeabilité»”.

L'UIP a pris acte de cette situation, mais a regretté que la conception des distributeurs ne permette pas leur interchangeabilité.

Tatsache ist jedoch, dass die Bahnen nicht immer die Möglichkeit haben, derartige Wagen zu finanzieren. Sie übernehmen diese Wagen daher — wenn das potentielle Verkehrsaufkommen dies rechtfertigt — als «P»-Wagen, womit sie sich also der Privatinvestitionen bedienen.

Unter diesen Umständen ist es klar, dass eine einschränkende Behandlung dieser Wagen im internationalen Verkehr den Interessen der einstellenden Bahnen und dem Eisenbahnverkehr insofern schaden kann, als der Schiene eventuell internationale Verkehre mit diesen «P»-Wagen verlorengehen, wenn bestimmte Leitungswege über bestimmte Bahnen nicht benutzt werden können.

Die UIP wies darauf hin, dass sich die diesen Einschränkungen im internationalen Verkehr unterstehenden «P»-Wageneinsteller durch diese Massnahmen benachteiligt fühlen, da dadurch die Wirtschaftlichkeit ihrer Investitionen erheblich geschmälert werde. Deshalb würde es die UIP begrüßen, wenn alle Güterwagen, die nicht unter die Bestimmungen der Ziffer II, § 1, des UIC-Merkblattes Nr. 433 fallen und die von einer Bahn als «P»-Wagen eingestellt wurden, von den anderen Bahnen im internationalen Verkehr nicht zurückgewiesen werden können. Die UIP würde sich gegebenenfalls mit jeder anderen Lösung, die die gleiche Wirkung hat, begnügen.

Diese Anregung gab zu einem eingehenden Meinungsaustausch Anlass, nach dem die Gemeinsame Sitzung beschloss, eine kleine Arbeitsgruppe UIC/UIP zu bilden, die unter möglichst liberalen Gesichtspunkten eine sowohl den Interessen der Bahnen als auch denen der Einsteller Rechnung tragende Lösung suchen und entsprechende Vorschläge für die Gemeinsame Sitzung UIC/UIP im Oktober 1983 ausarbeiten soll.

ANWENDUNG DER REGELUNG ÜBER DIE VERWENDUNG VON VEREINHEITLICHEN ERSATZSTÜCKEN (UIC-MERKBLATT Nr. 433, ANLAGE, ZIFFER 36, UND MERKBUCH, ARTIKEL 46) RIV: § 24

Beschleunigte Beförderung von Ersatzstücken (RIV § 24, Nr. 5.2.2)

In der Sitzung vom Oktober 1981 wies die UIP die UIC darauf hin, dass die Schadenbehebung an «P»-Wagen manchmal unter anderem aufgrund der langsamen Beförderung der Nicht-«U»-Teile verzögert werde.

Die UIC hatte die UIP gebeten, eine Umfrage bei ihren Mitgliedern zu veranlassen, um Präzisierungen und statistische Daten über diese Verzögerungen einzuholen und Mittel zur beschleunigten Beförderung dieser Teile zu suchen.

Anhand dieser Umfrage legte die UIP als Beispiel eine statistische Aufstellung der Verspätungen im Zeitraum vom 1.1. bis 1.8.82 eines einzigen UIC-Landes vor. Diese Aufstellung der aufgrund der langsamen Beförderung der «U»-Teile über längere

Zeiträume hinweg stillstehenden «P»-Wagen wurde in der Sitzung verteilt.

Die UIP wies darauf hin, dass Verzögerungen durch eine unrichtige Benutzung des Musters H entstehen können, auf dem die Ersatzteile nicht immer mit der erforderlichen Genauigkeit beschrieben werden.

Die UIC machte alle Bahnen darauf aufmerksam, dass die Vorschriften des § 24, Ziffer 5.2, des RIV genau einzuhalten sind.

Sie gab ferner an, dass das RIV regelmässig untersucht, ob der Text des Musters H angesichts der technischen Weiterentwicklung und eventuell auftretender Schwierigkeiten anzupassen ist und dass ihm Anregungen zur Verbesserung dieses Vordrucks unterbreitet werden können.

Die Studien über diese Frage gehen weiter. Vor allem die UIC will sich noch gründlich mit diesem Problem befassen und weitere Details erarbeiten.

INFORMATIONSANTRAG ÜBER AKTUELLE TECHNISCHE FRAGEN

Harmonisierung/Normalisierung der Steuerventile

Da es in Europa mehrere Bremsbauarten gibt, ergeben sich für die Austauschbarkeit der verschiedenen in Betrieb befindlichen Bauarten, international gesehen, Schwierigkeiten.

Die UIP fragte daher, ob es nicht möglich wäre, auf europäischer Ebene eine Harmonisierung durch Normung des Steuerventilanschlusses anzustreben, was den reibungslosen Übergang von einer Bremsbauart zur anderen ermöglichen würde.

Die UIC teilte mit, dass es die Konzeption der Steuerventile nicht zulasse, ein Zwischenstück vorzusehen, mit dem eine derartige Austauschbarkeit möglich wäre.

Der UIC-Unterausschuss «Bremswesen» hat im September 1982 folgende Stellungnahme abgegeben:

“Moderne Steuerventile werden heute nach dem Baukastensystem gebaut. Dieses ist ein Konstruktionsprinzip, bei dem innerhalb einer Bauart aus einem stets gleichbleibenden Grundbauteil mittels wechselnder Anbauteile Geräte für die verschiedensten Verwendungszwecke geschaffen werden können.

Es ist nicht möglich und auch nicht vorgesehen, am Wagen das Steuerventil einer Bremsbauart gegen das Steuerventil einer anderen Bremsbauart mit geringem Aufwand schnell auszuwechseln.

Unabhängig von einer bestimmten Bremsbauart ist es jedoch möglich, verschiedene andere Bauteile der Bremse (zum Beispiel Bremszylinder, Luftbehälter, usw.) freizügig einzusetzen.

Die Anschlussmasse solcher Bauteile sind im UIC-Merkblatt Nr. 542, «Bremsteile-Austauschbarkeit», festgelegt“.

Die UIP nahm diese Situation zur Kenntnis, bedau-

Tampons Domange-Jarret

Le tampon Domange-Jarret à compression hydrostatique d'élastomère à haute capacité d'absorption (fiche UIC 536-1) équipe, à la SNCF, les wagons affectés au transport des gaz liquéfiés sous pression ou de certains produits fragiles.

L'UIP souhaite qu'en cas d'avarie d'un de ces tampons à l'étranger, cette pièce puisse être remplacée par un tampon semblable.

L'UIC a indiqué que, conformément à la fiche UIC 526-1, une telle opération est possible, à condition que le tampon soit remplacé par un tampon présentant les mêmes caractéristiques et que les deux tampons de la même extrémité du wagon soient du même type.

Augmentation, sur certains réseaux, des délais de révision

L'UIP a fait part d'une disparité trop importante des pas de révision établis par chaque réseau et des difficultés de faire coïncider ces pas avec les prescriptions relatives à la révision de la superstructure des wagons-citernes affectés au transport des matières dangereuses.

L'UIC a précisé que les pas de révision adoptés tiennent compte des règles d'entretien spécifiques à chaque réseau.

Une étude est actuellement en cours pour essayer d'harmoniser ces règles d'entretien, mais aucune solution n'est encore en vue.

Dans ces conditions, il est prématuré d'envisager une étude tendant à aligner les contrôles périodiques RID sur les pas de révision fixés par les différents réseaux.

Projet visant à fixer les révisions en fonction du kilométrage parcouru

L'UIP a demandé des renseignements sur cette question.

La SNCF a signalé que son réseau avait élaboré un projet dénommé «ESTER» (Entretien Suivant le Travail Effectué Réellement) qui a pour but de substituer l'entretien tenant compte de l'utilisation réelle de chaque wagon à l'entretien au temps, à qualité et sécurité égales et à des coûts moindres. Ce projet s'inscrit dans le cadre des applications informatiques existantes.

L'utilisation de chaque wagon est caractérisée par le travail réel effectué en France (parcours à vide et à charge, tonnes-kilomètres, nombre de transports) et par un travail estimé à l'étranger, en attendant l'échange de données prévu par la fiche UIC 404-3.

L'étude de ce nouveau modèle d'entretien intéresse essentiellement les wagons réseau SNCF et pourra, après adaptation, être étendu au parc des wagons de particuliers.

De nouvelles investigations sont, toutefois, néces-

saires, et ce projet ne pourra être effectivement appliqué que dans plusieurs années.

TAXATION DES PARCOURS À VIDE DES WAGONS «P»

Cette question avait déjà été posée, en octobre 1981, par l'UIP, qui souhaitait une non-taxation des parcours à vide des wagons «P», et il n'avait pas paru possible à l'UIC de lui réserver une suite favorable.

L'UIP a indiqué qu'en proposant cette question, qu'elle considère comme très complexe, elle s'est faite l'interprète de plusieurs associations nationales.

Pour l'UIC, aucun élément nouveau, permettant d'orienter différemment la position des chemins de fer sur cette question, n'est intervenu depuis un an.

L'UIC demeure donc très attachée, conformément au principe figurant dans l'Aide-Mémoire, art. 89, A, 1, à l'application d'une taxe de transport pour les parcours à vide des wagons «P», et elle ne voit pas, dans l'immédiat, les motifs qui pourraient l'inciter à modifier sa politique en la matière.

L'UIP continuera à étudier cette question.

RELÈVEMENT À 90 km/h DE LA VITESSE DES TRAINS DE MARCHANDISES

Lors de la réunion UIC/UIP d'octobre 1981, l'UIP avait demandé à être tenue au courant de l'évolution de cette question.

Le Comité de gérance de l'UIC, qui s'est réuni à Madrid en novembre 1981, a abouti aux conclusions ci-après sur le relèvement de la vitesse maximale des trains de marchandises du régime ordinaire:

“Le Comité de gérance

- approuve le relèvement à 90 km/h de la vitesse maximale des trains de marchandises en régime ordinaire à partir du 1er janvier 1990,
- marque son intérêt à la mise en oeuvre de cette mesure avant la date ci-dessus par des réseaux formant un ensemble cohérent,
- demande à la Commission «Matériel et Traction» de fixer les mesures de circulation de ces wagons et de suivre la question”.

La DB et la SNCF ont signé, le 15 mars 1982, un accord pour le relèvement à 90 km/h de la vitesse des trains de marchandises à partir du mois de mai 1986.

Le préambule de cet accord précise notamment:

«Afin d'améliorer la qualité du transport et pour lutter plus efficacement contre la concurrence, ainsi que pour accroître la capacité des lignes et la productivité des moyens utilisés, la DB et la SNCF ont l'intention de porter la vitesse limite des trains de

erte jedoch, dass die Konzeption der Steuerventile keine Austauschbarkeit zulässt.

Dommange-Jarret-Puffer

Der Dommange-Jarret-Puffer mit hydrostatischem Elastomer-Element und hoher Aufnahmeleistung (UIC-Merkblatt Nr. 526-1) wird bei der SNCF für Wagen, die unter Druck verflüssigte Gase und bestimmte zerbrechliche Güter befördern, verwendet.

Die UIP wünscht, dass dieser Puffer bei Beschädigung im Ausland durch einen ähnlichen Puffer ersetzt werden kann.

Die UIC wies darauf hin, dass dies laut UIC-Merkblatt Nr. 526-1 nur möglich sei, wenn der Puffer durch einen Puffer mit den gleichen Merkmalen ersetzt wird und beide Puffer am gleichen Wagende die gleiche Bauart haben.

Verlängerung der Revisionsfristen bei bestimmten Bahnen

Die UIP wies auf die zu unterschiedlichen Revisionsfristen der Bahnen und die Schwierigkeiten einer Anpassung dieser Fristen an die Vorschriften hinsichtlich der Untersuchung der Tanks der Kesselwagen für den Transport gefährlicher Güter hin.

Die UIC präzisierte, dass die Revisionsfristen den spezifischen Unterhaltungsregeln der einzelnen Bahnen angepasst seien.

Zurzeit wird untersucht, wie die Unterhaltungsregeln aufeinander abgestimmt werden können. Eine Lösung zeichnet sich jedoch noch nicht ab.

Unter diesen Umständen ist es verfrüht, eine Untersuchung über die Anpassung der regelmässigen RID-Kontrollen an die Revisionsfristen der einzelnen Bahnen einzuleiten.

Vorhaben, die Revisionen auf die Laufleistungen abzustellen

Die UIP ersuchte um Informationen über diese Frage.

Der Vertreter der SNCF, der unter anderem für die Fahrzeugunterhaltung zuständig ist, teilte mit, dass seine Bahn ein Projekt «ESTER» (Entretien Suivant le Travail Effectué Réellement - Unterhaltung nach der tatsächlichen Laufleistung) erstellte, bei dem die Unterhaltung, bei der der tatsächlichen Ausnutzung des Wagens Rechnung getragen wird, an Stelle der zeitgebundenen Unterhaltung treten soll, wobei Qualität und Sicherheit gleichbleiben, die Kosten aber gesenkt werden. Dieses Vorhaben gehört in den Rahmen der bereits vorhandenen EDV-Anwendungen.

Die Benutzung jedes Wagens wird in Frankreich an der tatsächlich erbrachten Leistung (Leer- und Lastläufe, Tonnen-Kilometer, Anzahl der Transporte) und im Ausland an der — bis zum Austausch der im UIC-Merkblatt Nr. 404-3 vorgesehenen Daten — geschätzten Leistung gemessen.

Die Untersuchung dieses neuen Unterhaltungs-

modells betrifft vor allem die SNCF-eigenen Güterwagen und könnte nach entsprechender Anpassung auf den Privatwagenpark ausgedehnt werden.

Neue Untersuchungen sind jedoch erforderlich, so dass dieses Vorhaben effektiv erst in einigen Jahren angewendet werden kann.

FRACHTBERECHNUNG FÜR DEN LEERLAUF DER «P»-WAGEN

Diese Frage wurde bereits im Oktober 1981 von der UIP aufgeworfen, die eine Nichttaxierung der Leerlaufkraft für «P»-Wagen anregte. Der UIC war es damals nicht möglich, diesem Antrag stattzugeben.

Die UIP wies darauf hin, dass sie diese, ihrer Ansicht nach sehr vielschichtige Frage im Namen mehrerer nationaler Verbände stellte.

Für die UIC ist in der Zwischenzeit kein neuer Tatbestand, der eine Änderung der Haltung der Eisenbahnen bewirken könnte, eingetreten.

Die UIC wird daher gemäss dem Grundsatz des Merkbuches, Art. 89, A, 1, weiterhin die Leerlaufkraft für «P»-Wagen anwenden und sieht für die nächste Zukunft keinen Grund, ihre Politik in diesem Bereich zu ändern.

Die UIP wird diese Angelegenheit weiterhin studieren.

ANHEBUNG DER GESCHWINDIGKEIT DER GÜTERZÜGE AUF 90 KM/H

Die UIP hatte in der Sitzung vom Oktober 1981 beantragt, über die Weiterentwicklung dieser Frage informiert zu werden.

Der Geschäftsführende Ausschuss der UIC kam in seiner Sitzung vom November 1981 in Madrid zu nachstehenden Schlussfolgerungen hinsichtlich der Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Frachtgüterzüge:

“Der Geschäftsführende Ausschuss

- billigt die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge im Frachtgutverkehr auf 90 km/h ab 1.1.1990,
- erklärt sich an einer früheren Einführung dieser Massnahme durch Bahnen, die ein kohärentes Netz bilden, interessiert,
- bittet den Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung», die Massnahmen für den Umlauf dieser Wagen festzulegen und die Frage weiterzuverfolgen”.

Die DB und die SNCF haben am 15. März 1982 ein Abkommen über die Anhebung der Geschwindigkeit der Güterzüge auf 90 km/h ab Mai 1986 unterzeichnet.

Im Vorwort dieses Abkommens steht unter anderem:

«Zur Verbesserung der Transportqualität und der Konkurrenzfähigkeit sowie zur Steigerung der Streckenleistungsfähigkeit und zur besseren Aus-

merchandises freinés au régime G à 90 km/h dès le service horaire de mai 1986.

Chacun des deux réseaux s'efforcera, par ailleurs, de conclure des accords analogues avec d'autres réseaux».

L'UIP a pris acte de ces informations. Toutefois, il est à retenir que l'UIP avait défendu, dans une large mesure et avec succès, les intérêts des titulaires de wagons «P» contre l'introduction de la vitesse de 100 km/h pour les trains de marchandises.

Chaque association nationale a intérêt à se mettre en rapport, à ce sujet, avec son réseau.

RÈGLEMENTATION DU NIVEAU SONORE DES VÉHICULES ROULANT SUR RAILS

La préparation par la Commission des Communautés Européennes d'un projet de directive communautaire sur le niveau sonore des véhicules roulant sur rails a incité l'UIC à rassembler des informations sur la situation actuelle afin d'en dégager une argumentation commune aux dix réseaux de la CEE et de proposer, pour l'homologation des nouveaux véhicules ferroviaires, des valeurs raisonnables pour les niveaux admissibles d'émission de bruit.

Un Groupe ad hoc de l'UIC, «Bruit», a dressé, en collaboration avec les Sous-Commissions des «Engins moteurs», des «Voitures», des «Wagons» et du «Freinage», un catalogue des bruits émis par les engins moteurs lors du démarrage et par tous les types de véhicules lors de leur passage. Les résultats significatifs ont été regroupés sous forme de feuilles et de tableaux. Ils constituent la base d'un document UIC intitulé «Proposition de niveau de bruits maximum», dans lequel figurent les valeurs-limites prévues pour l'homologation des différents types de nouveaux véhicules ferroviaires.

L'examen de la question du bruit par le Conseil des Ministres de la Communauté Européenne a été retardé compte tenu du souhait d'inclure les tramways dans le règlement communautaire. Toutefois, une note définitive reprenant les propositions de l'UIC pour les wagons est attendue prochainement par les instances communautaires.

A ce sujet, l'UIP a attiré l'attention sur le fait que le champ d'application de la future directive communautaire ne paraissait pas encore bien défini. En effet, les différents projets qui se sont succédés depuis plusieurs mois ont fait entrer dans ce champ d'application, soit les wagons à construire après la mise en vigueur de la directive, soit l'ensemble des véhicules roulant sur rail, c'est-à-dire également les wagons existant au moment de la mise en vigueur de la directive.

Dans l'ignorance du dernier état du projet de directive, le Groupe de travail UIC/UIP a rendu attentif à la grande importance du champ d'application qui sera retenu en définitive: si la directive devait s'appliquer à l'ensemble des wagons, englobant ainsi le

matériel existant, elle risquerait d'entraîner, en effet, pour les réseaux et les propriétaires de wagons «P», une charge financière insupportable pour la mise en conformité du matériel déjà existant.

Le Président du Groupe de travail UIC/UIP se tiendra au courant des travaux en cours, en liaison avec le Secrétariat Général de l'UIC, en vue, notamment, de faire prévaloir la position du Groupe de travail UIC/UIP en faveur d'une application de la directive limitée aux wagons à construire après sa mise en vigueur.

Selon une dernière information officieuse, on peut espérer que les autorités permettront un relèvement sensible du niveau sonore, actuellement plutôt bas, en faveur du chemin de fer.

GRAISSAGE DES WAGONS (RIV § 24, n° 1.2, FICHE UIC n° 433, CHIFFRE 32, AIDE-MÉMOIRE ARTICLE 40)

L'UIC a rappelé que cette question avait été réglée en réunion UIC/UIP d'octobre 1973.

Le chiffre 32 de l'annexe à la fiche UIC 433 et l'article 40 de l'Aide-Mémoire, qui trouvent leur origine dans le paragraphe 24, n° 1.2, du RIV, sont rédigés comme suit:

«En cours de route, les wagons sont visités et graissés par le chemin de fer dans les mêmes conditions que ses propres wagons. Les frais ne sont pas facturés au titulaire».

La réunion d'octobre 1973 avait constaté que le graissage prévu par ce texte se rapporte exclusivement aux coussinets des boîtes à palier lisse et, en aucun cas, à d'autres organes des wagons.

Etant donné que les wagons munis de boîtes à palier lisse ne sont plus admis en trafic international, le RIV doit supprimer la référence du graissage dans le paragraphe 24, n° 1.2, qui se présentera comme suit:

«En cours de route, les wagons sont visités aux frais du réseau utilisateur. La visite des wagons de particuliers est effectuée dans les mêmes conditions que les wagons des réseaux».

En conséquence, l'UIC s'est proposé de modifier le chiffre 32 de l'annexe à la fiche UIC 433 et l'article 40 de l'Aide-Mémoire comme suit:

«En cours de route, les wagons sont visités par le chemin de fer dans les mêmes conditions que ses propres wagons. Les frais ne sont pas facturés au titulaire».

L'UIP a donné son accord sur cette proposition.

PROCHAINE REUNION COMMUNE UIC/UIP

Elle aura lieu du 18 au 21.10.83 à Amsterdam, sur invitation des Chemins de fer néerlandais.

nutzung der Produktionsmittel beabsichtigen die DB und die SNCF, ab Fahrplanwechsel im Mai 1986 die Höchstgeschwindigkeit für Güterzüge in Bremsart G auf 90 km/h heraufzusetzen.

Im übrigen werden sich beide Bahnen bemühen, mit weiteren Bahnen analoge Abkommen zu schließen.

Die UIP nahm diese Informationen zur Kenntnis. Sie kann aber feststellen, dass sie die Interessen der «P»-Wagen-Einsteller in hohem Masse, mit Erfolg, gegen die Einführung der 100 km/h-Geschwindigkeit für Güterzüge wahrgenommen hatte.

Jeder nationale Verband hat Interesse daran, sich in bezug auf diese Fragen mit der eigenen Bahnverwaltung in Verbindung zu setzen.

VERORDNUNG ÜBER DEN GERÄUSCHPEGEL DER SCHIENENFAHRZEUGE

Die Vorbereitung eines Richtlinienentwurfs der Europäischen Gemeinschaft (EG) über den zulässigen Lärm von Eisenbahnfahrzeugen durch die EG-Kommission veranlasste die UIC dazu, entsprechende Informationen über die derzeitige Situation zusammenzustellen, um daraus gemeinsame Argumente der 10 Bahnen der EG abzuleiten und vernünftige Werte für die Zulassung von Neubaufahrzeugen vorzuschlagen.

In Zusammenarbeit mit den Unterausschüssen «Triebfahrzeuge», «Reisezugwagen», «Güterwagen», und «Bremswesen» erstellte eine Ad-hoc-Gruppe der UIC, «Lärm», einen Katalog des beim Anfahren der Triebfahrzeuge und beim Vorbeifahren aller Fahrzeugarten erzeugten Lärms. Die charakteristischen Ergebnisse wurden in Form von Blättern und Tabellen zusammengefasst und bildeten die Grundlage für ein Dokument der UIC mit dem Titel «Vorschläge für Höchstwerte der Geräuschpegel», in dem die für die Zulassung der einzelnen Gattungen von Neubaufahrzeugen vorgesehenen Grenzwerte aufgeführt und vorgeschlagen werden.

Die Bearbeitung der Lärmfrage im Ministerrat der EG verzögerte sich, da gewünscht wurde, auch Strassenbahnen in die vorgesehene Verordnung miteinzubeziehen, doch wird dem Ministerrat demnächst eine endgültige Note vorliegen, in die voraussichtlich die von der UIC für Güterwagen gemachten Vorschläge übernommen werden.

In dieser Angelegenheit wies die UIP darauf hin, dass der Anwendungsbereich der künftigen Richtlinien der Gemeinschaft noch nicht klar abgegrenzt sei. Die verschiedenen Entwürfe, die in den letzten Monaten erstellt wurden, bezogen sich einerseits auf Güterwagen, die nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinien gebaut werden und andererseits auf alle, d.h. auch auf bereits bei Inkrafttreten der Richtlinie vorhandene Fahrzeuge.

Da der letzte Stand dieses Richtlinienentwurfs noch nicht bekannt ist, verwies die Arbeitsgruppe UIC/UIP auf die grosse Bedeutung des schliesslich

festgelegten Anwendungsbereichs: falls die Richtlinie für alle Güterwagen, und damit auch für bereits bestehende Wagen, gilt, würde dadurch für die Bahnen und die «P»-Wageneigentümer durch die entsprechende Anpassung der bereits bestehenden Fahrzeuge eine unerträgliche finanzielle Belastung entstehen.

Der Präsident der Arbeitsgruppe UIC/UIP wird sich mit dem Generalsekretariat der UIC über die Arbeiten auf dem laufenden halten und versuchen, den Standpunkt der Arbeitsgruppe UIC/UIP geltend zu machen, der unter anderem darauf abzielt, die Anwendung dieser Richtlinie auf Güterwagen zu beschränken, die nach ihrem Inkrafttreten gebaut werden.

Nach der letzten inoffiziellen Information soll der ursprünglich tiefe Wert des Lärmpegels durch die Behörden zugunsten der Eisenbahn bedeutend erhöht werden.

SCHMIEREN DER GÜTERWAGEN (RIV § 24, ZIFFER 1.2, UIC-MERKBLATT Nr. 433, ZIFFER 32, MERKBUCH ARTIKEL 40)

Die UIC verwies darauf, dass dieses Problem in der Sitzung UIC/UIP vom Oktober 1973 gelöst wurde.

Ziffer 32 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 und Artikel 40 des Merkbuches, die auf § 24, Ziffer 1.2, des RIV aufbauen, lauten wie folgt:

«32 - Während der Beförderung werden die Wagen von der Eisenbahn wie bahneigene Wagen untersucht und geschmiert. Kosten werden dem Einsteller nicht in Rechnung gestellt».

In der Sitzung vom Oktober 1973 wurde festgestellt, dass sich das in diesen Texten vorgesehene Schmieren ausschliesslich auf Gleitachslager und keinesfalls auf andere Bauteile der Güterwagen bezieht.

Da Gleitachslager international nicht mehr zugelassen sind, muss im RIV § 24, Ziffer 1.2, der Hinweis auf das Schmieren wegfallen.

Der Text würde dann wie folgt lauten:

«1.2 - Während der Beförderung sind die Wagen von der benutzenden Bahn auf ihre Kosten zu untersuchen. Die Untersuchung wird in gleicher Weise ausgeführt wie für bahneigene Wagen».

Die UIC wird Ziffer 32 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 und Artikel 40 des Merkbuches wie folgt ändern:

«32 - Während der Beförderung werden die Wagen von der Eisenbahn wie bahneigene Wagen untersucht. Kosten werden dem Einsteller nicht in Rechnung gestellt».

Die UIP erklärte sich mit diesem Vorschlag einverstanden.

NÄCHSTE SITZUNG DER GEMEINSAMEN GRUPPE UIC/UIP

Sie findet, auf Einladung der Niederländischen Eisenbahnen, vom 18.-21.10.83 in Amsterdam statt.

III. Vie intérieure de l'UIP

Le *Comité Directeur* s'est réuni deux fois au cours de l'année 1982: le 4 mars à Nice et le 4 juin à Amsterdam. Le *Comité de Gérance* s'est réuni deux fois, le 3 mars à Nice et le 9 décembre à Zurich.

Une réunion du *Groupe de travail commun UIC/UIP*, qui demande, généralement, une semaine, a lieu chaque année. Le Président ou des membres du Groupe de travail UIP ont assisté à de nombreuses réunions préparatoires pour avancer les travaux du Groupe de travail commun UIC/UIP.

En outre, des experts UIP sont toujours délégués aux réunions du Groupe d'experts et du Groupe de travail pour le RID. Il y a, en principe, 2 à 3 réunions officielles de ce genre par année.

Le problème du «niveau sonore des véhicules roulant sur rails» a été traité lors de différentes réunions. Des membres du Groupe de travail UIP ont été présents et devront, aussi à l'avenir, participer aux pourparlers.

De même, le traitement des problèmes concernant les annexes X et XI du RID et les trafics dans lesquels «un court trajet maritime est inclus» a exigé la présence d'experts du Groupe de travail UIP.

Il n'est guère possible de fixer, à l'avance, le volume de travail ainsi que les mesures à prendre pour mener à bonne fin les pourparlers qui diffèrent d'année en année.

L'*Assemblée Générale* s'est tenue à Amsterdam le 4 juin 1982 sur l'invitation de l'association néerlandaise.

Après le souhait de bienvenue de la part du délégué de l'association néerlandaise, Monsieur Vos, le Président Gotch passe aux travaux statutaires de l'assemblée.

- Le 32^e rapport de gestion ainsi que le *procès-verbal* de l'assemblée générale de Zurich sont approuvés à l'unanimité.
- Le Secrétaire Général commente les *comptes de l'année 1981*. Il a été possible d'aboutir à un bilan positif, grâce à l'augmentation des cotisations, décidée à l'assemblée générale de 1981.
- Les *comptes 1981* et le rapport des vérificateurs sont approuvés à l'unanimité et l'assemblée générale donne décharge au Comité Directeur.
- Ensuite, l'assemblée générale décide que pour l'année 1982 les cotisations seront les suivantes:
fr. 1.200.— pour chaque association nationale
fr. 34.— par centaine de wagons représentée par l'Association nationale.
- Le mandat des vérificateurs aux comptes de l'Association suisse est confirmé.
- Le Secrétaire Général a demandé en temps utile aux Associations nationales de désigner par écrit leur délégué au Comité Directeur pour l'année de gestion 1982/83.

Les Associations nationales ont délégué les représentants suivants:

Allemagne	Monsieur H. Groote
Autriche	Monsieur H. Metzger
Belgique	Monsieur J. de Bruyn
Espagne	Monsieur M. Salis
France	Monsieur G. du Mesnil du Buisson
Royaume-Uni	Monsieur J. M. B. Gotch
Italie	Monsieur P. Ladavac
Pays-Bas	Monsieur H. A. Vos
Suède	Monsieur P.-O. Strömsholm
Suisse	Monsieur Ch. Schlegel

- Monsieur Courau, jusqu'à présent délégué de l'Association marocaine, informe l'Assemblée Générale de ce que, pratiquement, aucune association de wagons de particuliers ne subsiste plus au Maroc. C'est pourquoi il a été décidé de quitter l'UIP. Monsieur Courau remercie l'UIP pour les nombreux et importants services qu'elle a rendus aux Titulaires de wagons P marocains. Il souhaite un brillant avenir à l'Union.

En clôturant l'Assemblée Générale, le Président Gotch remercie les experts de l'UIP, les membres du Groupe Commun de Travail UIC/UIP et le Secrétaire Général pour l'infatigable action qu'ils ne cessent de mener au profit de toutes les Associations nationales et de leurs membres.

Le Président tient encore à dire à l'Association hollandaise, au nom de tous, combien les participants leur sont reconnaissants de l'organisation de cette journée.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:	Le Secrétaire Général:
J. M. B. Gotch	Walter Suter

III. Über das interne Leben der UIP

Das *Direktionskomitee* hat im Jahre 1982 zwei Sitzungen abgehalten. Diese fanden am 4. März in Nizza und am 4. Juni in Amsterdam statt. Der *Geschäftsführende Ausschuss* traf sich zu zwei Sitzungen, am 3. März in Nizza und am 9. Dezember in Zürich.

Jährlich findet eine *gemeinsame Arbeitsgruppensitzung UIC/UIP* statt, die jeweils eine Woche beansprucht. Der Präsident oder auch einzelne Mitglieder der Arbeitsgruppe UIP haben an zahlreichen vorbereitenden Sitzungen teilgenommen, um die Arbeiten der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP voranzubringen.

Zu den Tagungen des Fachmännischen Ausschusses und der Arbeitsgruppe für das RID werden stets Experten der UIP delegiert. Im Prinzip finden pro Jahr 2-3 derartige offizielle Tagungen statt. Das Problem «Geräuschpegel der Schienenfahrzeuge» wurde an verschiedenen Sitzungen behandelt. Mitglieder der Arbeitsgruppe UIP waren anwesend und werden auch in Zukunft an den Verhandlungen teilnehmen müssen.

Auch die Behandlung der Fragen der Anhänge X und XI des RID und der Probleme betr. die Verkehre, in welchen «eine kleine Seestrecke eingeschlossen ist», hat die Anwesenheit von Experten der UIP erfordert.

Der Arbeitsumfang, wie auch die zur erfolgreichen Weiterführung der Verhandlungen notwendigen Schritte sind von Jahr zu Jahr verschieden und können kaum zum vorneherein festgelegt werden.

Der holländische Verband hat die Delegierten der Länderverbände zur Generalversammlung am 4. Juni 1982 nach Amsterdam eingeladen.

Nach der Begrüssung der Anwesenden durch den Delegierten des holländischen Verbandes, Herrn Dr. H. A. Vos, geht Präsident J. M. B. Gotch zur Tagesordnung über:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 5. Juni 1981 in Zürich wird einstimmig gutgeheissen.
- Die Generalversammlung genehmigt weiter den 32. Geschäftsbericht 1981.
- Die Jahresrechnung 1981 wird vom Generalsekretär kommentiert und konnte dank der an der Generalversammlung 1981 beschlossenen Anhebung des Mitgliederbeitrages mit einem bescheidenen Überschuss abgeschlossen werden.
- Der Bericht der Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes ist im Jahresbericht wiedergegeben.
- Anschliessend wird die Jahresrechnung 1981 und der Revisionsbericht einstimmig genehmigt. Dem Direktionskomitee wird Entlastung erteilt.
- Die Generalversammlung beschliesst für das Jahr 1982 folgende Beiträge:

Fr. 1.200.— Festbeitrag pro nationaler Verband
Fr. 34.— für jedes angefangene Hundert der den nationalen Verbänden angehörenden Wagen.

- Anschliessend bestätigt die Generalversammlung die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes in Ihrem Amt auch für 1982.

Die Mitgliederverbände wurden vom Generalsekretär gebeten, ihre Delegierten zuhanden der Generalversammlung schriftlich zu ernennen. Für das Jahr 1982 sind von den den Landesverbänden folgende Delegierten in das Direktionskomitee gewählt worden:

Belgien	Herr J. de Bruyn
Deutschland	Herr H. Groote
Frankreich	Herr G. du Mesnil du Buisson
Grossbritannien	Herr J. M. B. Gotch
Italien	Herr P. Ladavac
Niederlande	Herr H. A. Vos
Österreich	Herr H. Metzger
Spanien	Herr M. Salis
Schweden	Herr P.-O. Strömsholm
Schweiz	Herr Ch. Schlegel

Herr Courau, bisheriger Delegierter des marokkanischen Verbandes, teilt der Generalversammlung mit, dass in Marokko praktisch kein P-Wagen-Verband mehr besteht. Aus diesem Grund sei man zum Entschluss gelangt, aus der UIP auszutreten. Herr Courau dankt der Union für die vielen grossen Verdienste, die auch den marokkanischen P-Wagen-Besitzern zugekommen sind. Er wünscht der UIP weiterhin Erfolg.

Nach Beendigung der statutarischen Arbeiten schliesst der Präsident die Generalversammlung in Amsterdam und richtet dankende Worte an den holländischen Verband für die Organisation der Tagung. Der Präsident dankt allen für die UIP arbeitenden Experten, den Mitgliedern der Arbeitsgruppe sowie dem Generalsekretär für die nimmermüde Mitarbeit im Interesse aller nationalen Verbände und deren Mitglieder.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:	Der Generalsekretär:
J. M. B. Gotch	Walter Suter

Comptes annuels

	1981		1982	
	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Düsseldorf		13.930. —		16.296. —
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		1.870. —		2.152. —
Fédération des Entreprises de Belgique, Bruxelles		1.070. —		1.246. —
Société LOMATFER, Bruxelles		710. —		840. —
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.370. —		3.648. —
Association Française de Wagons part., Paris		17.950. —		20.648. —
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		2.320. —		2.492. —
ASSOCARRI, Milan		3.010. —		2.866. —
Ass. Prof. des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels, Casablanca		1.120. —		— . —
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.210. —		1.438. —
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.720. —		1.914. —
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer VAP, Weinfelden		2.890. —		3.274. —
		51.170. —		56.814. —
Intérêts		682.50		1.018.95
Ventes d'imprimés		1.132.10		1.789.65
Dépenses				
Imprimés UIC + IDIT	1.174.75		1.721.20	
Frais d'experts	25.158.75		23.185.80	
Frais d'interprète	7.602.50		8.000.45	
Frais d'imprimerie, frais de bureau, poste, tél., télex, divers	17.661.30		18.943.55	
Report pour le congrès 1983	— . —		3.000. —	
Excédent de recettes au 31.12.1981	1.387.30			
Excédent de recettes au 31.12.1982			4.771.60	
	52.984.60	52.984.60	59.622.60	59.622.60

31.12.1982

Jahresrechnung

	1981		1982	
	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Düsseldorf		13.930. —		16.296. —
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		1.870. —		2.152. —
Fédération des Entreprises de Belgique, Brüssel		1.070. —		1.246. —
Société LOMATFER, Brüssel		710. —		840. —
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.370. —		3.648. —
Association Française de Wagons part., Paris		17.950. —		20.648. —
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		2.320. —		2.492. —
ASSOCARRI, Mailand		3.010. —		2.866. —
Ass. Prof. des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels, Casablanca		1.120. —		— . —
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.210. —		1.438. —
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.720. —		1.914. —
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer VAP, Weinfelden		2.890. —		3.274. —
		51.170. —		56.814. —
Zinsen		682.50		1.018.95
Verkauf von Drucksachen		1.132.10		1.789.65
Ausgaben				
Ankauf von Drucksachen UIC + IDIT	1.174.75		1.721.20	
Expertengelder	25.158.75		23.185.80	
Dolmetscher	7.602.50		8.000.45	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	17.661.30		18.943.55	
Rückstellung Kongress 1983	— . —		3.000. —	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1981	1.387.30			
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1982			4.771.60	
	52.984.60	52.984.60	59.622.60	59.622.60

31.12.1982

Bilan

	1981		1982	
	Actif	Passiv	Actif	Passiv
Avoir Banca Popolare Svizzera	26.947.70		34.741.45	
Actifs transitoires	3.916.95		3.687.50	
Passifs transitoires		611. —		3.403.70
Fortune au 31.12.1981		30.253.65		
Fortune au 31.12.1982				35.025.25
	30.864.65	30.864.65	38.428.95	38.428.95

Fortune

	1981		1982	
	sFr.	sFr.	sFr.	sFr.
Fortune au 1.1.1981		28.866.35		
Fortune au 1.1.1982				30.253.65
Excédent de recettes 1981		1.387.30		
Excédent de recettes 1982				4.771.60
Fortune au 31.12.1981	30.253.65			
Fortune au 31.12.1982			35.025.25	
	30.253.65	30.253.65	35.025.25	35.025.25

31.12.1982

Walter Suter, Secrétaire Général

Bilanz

	1981		1982	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Guthaben Schweiz. Volksbank	26.947.70		34.741.45	
Transitorische Aktiven	3.916.95		3.687.50	
Transitorische Passiven		611. —		3.403.70
Vermögen am 31.12.1981		30.253.65		
Vermögen am 31.12.1982				35.025.25
	30.864.65	30.864.65	38.428.95	38.428.95

Vermögen

	1981		1982	
	sFr.	sFr.	sFr.	sFr.
Vermögen am 1.1.1981		28.866.35		
Vermögen am 1.1.1982				30.253.65
Einnahmen-Überschuss 1981		1.387.30		
Einnahmen-Überschuss 1982				4.771.60
Vermögen am 31.12.1981	30.253.65			
Vermögen am 31.12.1982			35.025.25	
	30.253.65	30.253.65	35.025.25	35.025.25

31.12.1982

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 1982 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 1982 boucle avec un excédent de recettes de sFr. 4.771.60. Cette somme doit être ajoutée de la fortune de sFr. 30.253.65 au 31.12.1981 qui augmente au 31.12.1982 à sFr. 35.025.25.

Voici le détail des dépenses et recettes:

	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Cotisation des membres		56.814. —
Intérêts bruts sur compte 776600/0 de la Banque Populaire Suisse, Lugano		1.018.95
Ventes d'imprimés		1.789.65
Achat d'imprimés	1.721.20	
Frais d'experts	23.185.80	
Frais d'interprète	8.000.45	
Frais d'imprimerie, frais de bureau, poste, téléphone, télex, divers	18.943.55	
Report pour le congrès 1983	3.000. —	
Excédent de recettes	4.771.60	
	59.622.60	59.622.60

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1982 et de donner décharge à l'administration gétante.

Schweizerhalle et Genève, le 3 mai 1983

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 1982 der UIP vorgelegt worden. Wir erstatten hiermit wie folgt

Bericht

Auf Grund der Belege haben wir sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten des ordnungsgemäss geführten Kassabuchs kontrolliert und sie, soweit möglich, einer materiellen Prüfung unterzogen. Das Geschäftsjahr 1982 schliesst mit einem Einnahmen-Überschuss von SFr. 4.771.60. Dieser Betrag ist dem Vermögen per 31.12.1981 von SFr. 30.253.65 hinzuzufügen, was per 31.12.1982 ein Vermögen von SFr. 35.025.25 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>SFr.</i>	<i>SFr.</i>
Mitgliederbeiträge		56.814. —
Bruttozins für 1982 auf Konto 776600/0 bei der Banca Popolare Svizzera di Lugano		1.018.95
Verkauf von Drucksachen		1.789.65
Ankauf von Drucksachen	1.721.20	
Expertengelder	23.185.80	
Dolmetscher	8.000.45	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	18.943.55	
Rückstellung Kongress 1983	3.000. —	
Einnahmen-Überschuss	4.771.60	
	59.622.60	59.622.60

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1982 unter Décharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 3. Mai 1983

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	44.356	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Schillerstrasse 20, 4000 Düsseldorf
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Vienne	1950	2.712	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	1.891 960	Belgien Fédération des Entreprises de Belgique, 4 rue Ravenstein, 1000 Brüssel «LOMATFER» Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 18 Square de Meeus, 1040 Brüssel
Espagne Liga de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º Madrid-8	1960	7.200	Spanien Liga de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º Madrid-8
France Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 69 rue de la Boétie 75008 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	57.202	Frankreich Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 69 rue de la Boétie 75008 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	3.752	Grossbritannien Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd, 18 Great Marlborough Street, London W.1
Hollande EVO, Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer	1950	700	Holland EVO, Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer
Italie ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Fabio Filzi 27, 20124 Milan	1950	4.871	Italien ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Fabio Filzi 27, 20124 Mailand
Suède Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 11134 Stockholm	1953	2.100	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	6.036	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 1982		131.780	Total der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1982 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		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		
1982	Amsterdam	4 juin		