

UIP

Union Internationale d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers
Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

1984

35^e Rapport de gestion
35. Geschäftsbericht

Organes de l'UIP

Comité Directeur / Direktionskomitee

M. Christian Schlegel, Président
M. Hans Groote, Vice-Président
M. Per-Olof Strömsholm, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire général
M. Michael Barclay
M. Platone Ladavac
M. Helmut Metzger
M. Robert Saunal
M. Miguel Salis Balzola
M. Herman A. Vos
M. Jacques F. Weerts

Comité de Gérance / Geschäftsführender Ausschuss

M. Christian Schlegel, Président
M. Hans Groote, Vice-Président
M. Per-Olof Strömsholm, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire général
M. Robert Saunal

M. Eugène-Jean Fert, Secrétaire général honoraire

Groupe de travail UIP au sein du Groupe de travail commun UIC/UIP:

Arbeitsgruppe UIP innerhalb der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP:

M. Christian Schlegel, Président
M. Roelf Janssen, Vice-Président
M. Michel de Lambert, Vice-Président
M. Charles H. Broussaud
M. André Leclercq
M. Ruprecht Reitnauer
M. Giorgio Sacchi
M. Gernot Schwayer

Délégation UIP au sein du Groupe supérieur de liaison UIC/UIP:

UIP-Delegation innerhalb des Verbindungsausschusses UIC/UIP auf höherer Ebene:

M. Christian Schlegel
M. Hans Groote
M. Per-Olof Strömsholm
M. Platone Ladavac
M. Robert Saunal
M. Walter Suter

Secrétariat général / Generalsekretariat

M. Walter Suter, via Cattori 3, case postale 142, CH-6902 Lugano-Paradiso
Téléphone 091 54 52 14/15, Télex 73 774 misu ch



Union Internationale d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers
Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

1984

35^e Rapport de gestion 35. Geschäftsbericht

Table des matières

I.	Préambule
II.	Rapport d'activités de l'UIP
III.	Vie interne de l'UIP
Annexe I	Comptes annuels
Annexe II	Rapport des Commissaires 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



In memoriam Eugène-Jean Fert

C'est le 6 juin 1984 que s'éteignait subitement, à l'âge de 73 ans, notre ami de longue date Eugène-Jean Fert. Seize années durant, en tant que Secrétaire général, il avait mis ses vastes connaissances et ses facultés personnelles à la disposition de l'UIP, et c'est en reconnaissance des services exceptionnels qu'il avait rendus à notre Union qu'en 1976, pour son départ en retraite, le titre de Secrétaire général honoraire lui fut attribué.

Avec Eugène-Jean Fert, le transport terrestre par chemin de fer n'a pas seulement perdu un professionnel du commerce et du tourisme international très avisé et compétent, dont la réputation dépassait largement les frontières, il a perdu également une personnalité importante et influente dans la vie publique de Genève, sa ville natale.

Le contact avec ce citoyen du monde s'établissait par son amabilité et sa sympathie rayonnantes, en même temps que par un sentiment de totale confiance. Il aura connu, lu et vécu son Cicéron: les hommes ne peuvent parvenir à s'approcher des dieux que s'ils rendent les hommes heureux.

* * *

Am 6. Juni 1984 ist unser langjähriger Freund Eugène-Jean Fert im Alter von 73 Jahren unerwartet verstorben. Während 16 Jahren hat er der UIP als Generalsekretär seine umfassenden Kenntnisse und Fähigkeiten zur Verfügung gestellt. In Anerkennung seiner grossen Verdienste um die UIP wurde er bei seinem Rücktritt im Jahre 1976 zum Ehren-Generalsekretär ernannt.

Mit Eugène-Jean Fert hat ein weit über die Landesgrenzen hinaus sehr angesehener und kompetenter internationaler Verkehrs- und Touristikfachmann, aber auch ein Mann von Bedeutung und Einfluss im öffentlichen Leben seiner Vaterstadt Genf, die irdische Bahn verlassen.

Die Begegnung mit ihm, dem Weltbürger, war getragen von Liebenswürdigkeit und Zuneigung, gleichzeitig als Bestätigung des Vertrauens. Er hat seinen Cicero gekannt, gelesen und gelebt: Die Menschen kommen durch nichts den Göttern näher, als wenn sie Menschen glücklich machen.

Rapport de gestion pour 1984

I. Préambule

Les signes positifs, enregistrés au courant de l'année 1983, d'une amélioration de l'économie européenne se sont renforcés dans l'exercice 1984. On ne peut cependant pas encore parler d'une reprise générale, touchant les principaux secteurs économiques. La récession importante et durable a laissé de très fortes traces. A présent, un changement de tendance se fait sentir qui — nous l'espérons — se stabilisera et pourra encore s'amplifier.

En 1984, dans le domaine des transports, le trafic moyen marchandises auprès des réseaux de chemin de fer ouest-européens n'était plus en régression, pour la première fois depuis longtemps. Pour les wagons «P», la relance a été faible par rapport à celle des wagons réseaux. La situation était d'ailleurs différente de pays en pays, et la tendance à la hausse n'était que partielle. Globalement, les capacités actuelles de wagons «P» ne sont pas encore pleinement utilisées, exceptés certains secteurs, notamment vers la fin 1984, avec le début de l'hiver. Il n'est pas question de parler d'une pleine utilisation de tous les wagons «P», loin de là. Jusqu'à présent, on ne peut pas encore constater d'impulsions pour de nouveaux investissements plus importants.

Les réseaux ouest-européens devront certainement reconsidérer leur attitude vis-à-vis de l'ensemble des wagons «P» s'il devait être fait appel aux entreprises privées pour l'achat de wagons spéciaux modernes. C'est sur une base européenne plus large qu'il conviendrait sans doute de s'adapter aux besoins variables du trafic. A ce sujet, les investissements faits jusqu'à présent et ceux envisagés

pour l'avenir doivent être pris en considération d'une façon appropriée. Ceci est surtout valable pour la politique des tarifs, avec le but de garder les transports à la voie ferrée ou d'en acquérir des nouveaux. Là aussi, les rémunérations financières revenant aux wagons «P» ne doivent pas être entamées. De toute façon, la compétition des réseaux avec d'autres moyens de transport provoque continuellement des charges financières supplémentaires aux titulaires de wagons «P». Raison: des vitesses plus élevées en général et, partiellement, de plus fortes charges par essieu. A ce sujet, il est possible que des distorsions de concurrence ou, éventuellement, des discriminations apparaissent, ce dont les réseaux doivent tenir compte dans l'intérêt même des wagons «P» et de la possibilité d'investir à long terme.

Dans ces conditions, il est nécessaire que les Associations nationales respectives poursuivent, avec leurs administrations ferroviaires, un dialogue très étendu, permettant d'assurer une approche favorable, de leur part, des problèmes wagons «P». Le Groupe de travail UIP au sein du Groupe de travail UIC/UIP fait de son mieux sur une large base internationale. Il ne peut cependant pas résoudre tous les problèmes, même s'il rencontre la compréhension de ses interlocuteurs de l'UIC, son rayon de compétences n'étant pas assez étendu et ne pouvant pas le devenir. Il doit être soutenu par des efforts nationaux. C'est uniquement à ce titre que l'UIP peut représenter efficacement les intérêts généraux des wagons «P» et servir l'économie européenne.

Geschäftsbericht für 1984

I. Vorwort

Die im Laufe des Jahres 1983 positiv erkennbaren Indikatoren für eine Erholung der europäischen Wirtschaft verstärkten sich im Berichtsjahr 1984. Es kann aber noch nicht von einer ausgewogenen, über die hauptsächlichsten Wirtschaftsgebiete verteilten Besserung gesprochen werden. Die lang anhaltende und tiefgreifende Wirtschaftsrezession hat starke Spuren hinterlassen. Nunmehr zeichnet sich ein Tendenzwandel ab, von dem wir hoffen, dass er nachhaltig sein wird und breitflächig ausfällt.

Im Jahre 1984 ging auf dem Transportsektor das Güterverkehrsaufkommen bei den westeuropäischen Bahnen, im Schnitt betrachtet, erstmals seit langer Zeit nicht mehr zurück. Im «P»-Wagenbereich war der Aufschwung, im Verhältnis zu der beginnenden Erholung der Transporte mit bahneigenen Transportmitteln, gering, allerdings von Land zu Land verschieden und nur teilweise im Aufwärtstrend. Genau gesehen, sind noch nicht alle vorhandenen «P»-Wagenkapazitäten voll ausgenutzt, es sei denn, in gewissen Sparten und erst gegen Ende 1984, mit beginnendem Wintereinfluss. Von voller Dauerbeschäftigung aller «P»-Wagen kann wohl noch lange nicht die Rede sein. Impulse für größere Neuinvestitionen sind bis jetzt nicht zu erkennen.

Den westeuropäischen Bahnen stehen sicher noch weitere Umdenkprozesse für den ganzen «P»-Wagenbereich bevor, wenn die an die wechselnden Verkehrsbedürfnisse angepassten modernen Spezialwagen auf breiterer europäischer Basis durch

private Unternehmungen beschafft werden sollen. Hierbei sind die bisherigen und künftigen Investitionen angemessen zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere auch für die Tarifpolitik mit der Zielsetzung, Verkehre der Schiene zu erhalten oder neu hinzuzugewinnen. Auch hier darf die für «P»-Güterwagen erforderliche Abgeltung nicht angetastet werden. Ohnehin führt der Wettbewerb der Bahnen mit anderen Verkehrsträgern immer wieder zu zusätzlichen Kostenbelastungen für die «P»-Wageneinsteller. Grund: höhere Zuggeschwindigkeiten im allgemeinen und erhöhte Radsatzlasten in Teilbereichen. Hier können Wettbewerbsverzerrungen oder sogar Diskriminierungen auftreten, die sich die Bahnen im Interesse der «P»-Wagen und einer langfristigen Investitionsbereitschaft ganz genau vor Augen halten müssen.

Unter diesen Umständen ist es erforderlich, dass die einzelnen nationalen Verbände mit ihren Eisenbahnverwaltungen allumfassende Dialoge, im Sinne einer neuen, erweiterten Meinungsbildung bzw. Anpassung an die «P»-Wagenprobleme, führen. Die Arbeitsgruppe UIP innerhalb der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP tut auf breiter, internationaler Ebene ihr Möglichstes. Sie kann aber nicht alle Probleme lösen — selbst wenn sie bei ihren Gesprächspartnern von der UIC Verständnis findet — da ihr Zuständigkeitsbereich nicht umfassend genug ist bzw. sein kann. Sie muss durch nationale Bemühungen unterstützt werden. Nur so kann die UIP die Gesamtinteressen der «P»-Wagen wirksam vertreten und der europäischen Wirtschaft dienen.

II. Rapport d'activités de l'UIP

INTRODUCTION

Un ordre du jour important a été traité lors de la réunion commune UIC/UIP tenue en octobre 1984 à Luxembourg (Président: M. Bernadet). Grâce à une excellente collaboration et à une préparation impeccable, le programme complet a pu être achevé. Nous y reviendrons en détail plus loin.

Il est important de relever à quel point la collaboration de toutes les Associations nationales est utile. Il faut également mentionner l'esprit ouvert et amical, dépassant tout intérêt particulier, qui règne dans le Groupe de travail UIP.

La politique de l'Union, les buts visés et la préparation de la planification doivent pouvoir être coordonnés grâce à des rapports réciproques. La structure, émanant des Unions nationales vers le Groupe de travail UIP, est assurée d'une façon très simple. La collaboration avec le Président du Groupe de travail spécial UIC des wagons «P» et son équipe, pour la préparation des réunions, est à considérer comme très positive. Ceci se répercute sur le Groupe de travail tout entier. C'est ainsi que, tout au long de l'année, les travaux préparatoires sont facilités et marqués d'une franche coopération. Nous devons en être très reconnaissants à l'égard des participants.

Le but à atteindre est clair: satisfaire les Associations membres. Nous faisons appel à votre compréhension et à votre patience si, parfois, plusieurs années sont nécessaires pour parvenir à une solution «sur mesure» des problèmes en cours.

Enfin, nous remercions ici les sociétés et les groupes qui veulent bien mettre à notre disposition les experts indispensables à l'exécution des travaux du Groupe de travail UIP.

RID —

UTILISATION D'ACIERS A HAUTE RESISTANCE POUR CITERNES

Les propositions visant à limiter l'utilisation d'aciers à haute résistance pour la construction de citernes destinées au transport de marchandises dangereuses ont pour origine la décision de la Réunion commune RID/ADR du 29.9. au 10.10.80 à Berne et d'une réunion de travail précédente, du 7 au 9.1.80 à Munich. Le motif qui a provoqué ces décisions a été l'accident de Los Alfaques en Espagne, dont la cause a été inconnue, à ce moment-là, pour des raisons juridiques. Entre-temps, ces décisions ont été approuvées, à une courte majorité, par le Groupe d'experts du RID et sont entrées en vigueur. Par conséquent, l'utilisation d'aciers à haute résistance est actuellement interdite par le RID.

En ce qui concerne l'ADR, à la suite de propositions de l'Espagne, de la Suisse et de l'IRU, aucune décision n'a été prise jusqu'à présent. Entre-temps, on

a effectivement appris que l'accident de Los Alfaques n'a pas été provoqué par des défauts de matériel ou l'utilisation d'une qualité définie d'acier, mais par un surchargement considérable de la citerne du camion (remplissage à 98% avec du propylène froid, liquéfié sous pression).

En ce qui concerne l'acier à utiliser, il conviendrait de prescrire des valeurs minimales technologiques auxquelles le matériau, en son état travaillé, doit correspondre et qui sont nécessaires au point de vue sécurité: Il s'agit de la soudabilité, de l'allongement minimal, y compris la soudure, du rapport maximal admis entre la limite d'élasticité et la résistance à la traction (R_e/R_m), de la résilience minimale du matériau de base, de la soudure et de la zone de transition, de l'obtention d'un nombre minimum de flexions lors des essais de pliage, de la limitation de l'augmentation de la dureté de la soudure et de la zone de transition ainsi que d'une texture régulière de la soudure.

Les dispositions en vigueur prescrivent au RID, Annexe XI, § 1.2.8.4, resp. à l'ADR, Annexe B. 1a, marg. 211.127 (7), que le constructeur de citernes doit prouver son aptitude d'exécuter certaines procédures de soudage et d'y être autorisé par des experts reconnus par l'autorité nationale compétente.

De plus, le RID, Annexe XI, § 1.5.1, note 6, resp. l'ADR, Annexe B. 1a, marg. 211.150, contient la disposition que, pour chaque citerne ayant une pression d'essai minimale d'une valeur égale ou supérieure à 10 bar, des éprouvettes doivent être soudées à la virole lors de la fabrication. Au moyen de ces éprouvettes, il est possible de déterminer les valeurs des soudures et de la résilience des tôles selon le RID, Annexe II, C. marg. 1275-1280, resp. l'ADR, Annexe B. 1b, marg. 214.265.

A notre avis, ces éprouvettes devraient aussi être utilisées pour déterminer les autres valeurs minimales susmentionnées. En respectant ces prescriptions, la fabrication de citernes sûres serait possible sans que des interdictions ou des limitations soient nécessaires.

Lors de la dernière réunion du Groupe d'experts de l'ADR, la République fédérale d'Allemagne a proposé de réexaminer sa proposition précédente concernant la limitation de l'utilisation (interdiction) des aciers à haute résistance. Afin qu'une décision puisse être prise lors de la prochaine réunion ADR, l'Espagne a invité un groupe de travail à une réunion à Madrid. Celle-ci a eu lieu du 20 au 22.11.84 avec les délégués des pays suivants: France, RFA, Italie, Pays-Bas, Portugal, Espagne, Suède, Suisse, Angleterre. Les délégués de l'UIP et de l'IRU étaient également présents.

En outre, l'Espagne a tenu à exposer l'accident de Los Alfaques et à démontrer que l'acier utilisé pour la citerne du camion accidenté n'était pas interdit.

La réunion de ce groupe de travail a abouti aux résultats suivants:

II. Bericht über die Arbeit der UIP

EINLEITUNG

Die gemeinsame Arbeitstagung UIC/UIP vom Oktober 1984 in Luxemburg (Präsident: Herr Bernadet) bewältigte eine umfangreiche Tagesordnung. Dank ausgezeichneter Zusammenarbeit und Vorbereitung konnte das ganze Programm abgewickelt werden. Im wesentlichen wird hierüber nachstehend berichtet.

Es ist wichtig, zu betonen, wie sehr die Mitarbeit aller nationalen Verbände notwendig ist. Auch muss man den vorhandenen aufrichtigen und über allen Sonderinteressen stehenden kollegialen Geist innerhalb der Arbeitsgruppe UIP erwähnen.

Verbandspolitik, Zielsetzung und Planungsvorbereitung müssen im Wege über die gegenseitige Kommunikation koordiniert werden können. Die Struktur, ausgehend von den nationalen Verbänden zur Arbeitsgruppe UIP, ist im einfachsten Rahmen sichergestellt. Die Zusammenarbeit mit dem Präsidenten der Sonderarbeitsgruppe UIC der «P»-Wagen und seiner Mannschaft, zwecks Vorbereitung der Sitzungen, darf als sehr produktiv bezeichnet werden, was sich auf die ganze Arbeitsgruppe auswirkt. Dadurch werden die Vorarbeiten während des Jahres erleichtert und vom Geiste einer loyalen Zusammenarbeit getragen, wofür man dankbar sein muss.

Unsere Zielsetzung ist: zufriedene Mitgliederverbände. Wir bitten um Verständnis, wenn «massgeschneiderte» Problemlösungen über Jahre hinweg viel Geduld erfordern.

Hier darf auch allen Firmen und Gruppen gedankt werden, dass sie die unabdingbar notwendigen Sachverständigen für die Mitarbeit in der UIP-Arbeitsgruppe freistellen.

RID — VERWENDUNG VON HOCHFESTEN BAUSTÄHLEN FÜR BEHÄLTER

Die Anträge zur Begrenzung der Zulassung von hochfesten Stählen zum Bau von Behältern für den Transport gefährlicher Güter basieren auf einem Beschluss der Gemeinsamen Tagung RID/ADR vom 29.9. - 10.10.80 in Bern und einer vorgängigen Arbeitsgruppentagung vom 7. - 9.1.80 in München. Auslösendes Moment für diese Beschlüsse war der Unfall von Los Alfaques in Spanien, dessen Ursache aus juristischen Gründen zu diesem Zeitpunkt noch nicht bekannt war. Diese Beschlüsse sind in der Zwischenzeit vom Fachmännischen Ausschuss für das RID mit geringem Mehr gutgeheissen worden und in Kraft getreten. Demzufolge ist die Verwendung von hochfesten Baustählen zurzeit im RID verboten.

Im Bereich des ADR sind auf Anträge Spaniens, der Schweiz sowie der IRU noch keine diesbezüglichen

Beschlüsse gefasst worden. In der Zwischenzeit wurde bekannt, dass der Unfall von Los Alfaques nicht auf Werkstoffmängel oder die Verwendung einer bestimmten Stahlqualität zurückzuführen ist, sondern auf eine wesentliche Überfüllung der Camionzisterne (98%ige Füllung mit kaltem, unter Druck verflüssigtem Propylen).

Für den zu verwendenden Stahl sollten technologische Mindestwerte gefordert werden, die der jeweilige Werkstoff in seinem verarbeiteten Zustand erfüllen muss und die aus sicherheitstechnischer Erkenntnis heraus erforderlich sind. Als solche kommen in Frage: Schweissbarkeit, Mindestdehnung unter Einschluss der Schweissnaht, höchstzulässiges Verhältnis von der Streckgrenze zur Zugfestigkeit (R_e/R_m), Mindestwerte der Kerbschlagzähigkeit im Grundwerkstoff, in der Schweissnaht und in der Schweissnahtübergangszone, Erreichen eines Mindestwertes der Biegezahl bei der Faltbiegeprobe, Begrenzung der Härtesteigerung in der Schweissnaht und im Schweissnahtübergang sowie deren gleichmässiges Gefüge in der Schweissnaht.

Die gültigen Vorschriften enthalten im RID, Anhang XI, Absatz 1.2.8.4, bzw. im ADR, Anhang B. 1a, Rn. 211.127 (7), die Forderung, dass der Behälterhersteller die Fähigkeit zur Anwendung bestimmter Schweissverfahren nachweisen und die Zulassung hierfür von staatlich anerkannten Sachverständigen erhalten muss.

Zusätzlich enthält das RID, Anhang XI, Absatz 1.5.1, Fussnote 6, bzw. das ADR, Anhang B. 1a, Rn. 211.150, die Forderung, dass bei allen Behältern mit einem Mindestprüfdruck von gleich oder mehr als 10 bar Probestücke bei der Herstellung des Mantels mitgeschweisst werden. An diesen Probestücken können die Werte der Kerbschlagzähigkeit der Bleche und der Schweissverbindungen nach RID, Anhang II, C. Rn. 1275-1280, bzw. ADR, Anhang B. 1b, Rn. 214.265, ermittelt werden.

Nach unserer Auffassung sollten an diesen Probestücken auch die übrigen, vorher genannten Mindestwerte überprüft werden. Unter Beachtung dieser Forderungen ist die Herstellung sicherer Behälter möglich, ohne dass Verbote oder Einschränkungen notwendig wären.

Anlässlich der letzten Tagung der Expertengruppe des ADR hatte die Bundesrepublik Deutschland den Antrag gestellt, auf ihren seinerzeitigen Vorschlag der Begrenzung der Verwendung hochfester Stähle zurückzukommen (Verbot). Um bei der nächsten Tagung des ADR zu einem Beschluss zu kommen, hat Spanien zu einer Arbeitsgruppen-Sitzung eingeladen, die vom 20. - 22.11.84 in Madrid tagte und an der die folgenden Länder mit Delegierten teilgenommen haben: Frankreich, die Bundesrepublik Deutschland, Italien, die Niederlande, Portugal, Spanien, Schweden, die Schweiz und das Vereinigte Königreich. Gleichzeitig waren anwesend: ein Vertreter der UIP und der IRU.

- La définition de l'essai de résilience selon le RID, Annexe II, resp. l'ADR, Annexe B. 1d, a été réélaborée rédactionnellement.
- Seule l'entaille V selon ISO devra être utilisée. Les valeurs de résilience des éprouvettes transversales au laminage (à l'exception de l'acier ordinaire) et de l'entaille verticale à la surface de la tôle doivent être, pour tous les aciers, d'au moins 34 joule/cm². Des 3 éprouvettes de la zone d'influence de la chaleur, une seule valeur peut avoir jusqu'à 30% de moins des valeurs minimales.
- L'exigence de recuire, en vue d'une réduction de la tension, des citernes en aciers à haute résistance a été discutée pour des produits qui peuvent provoquer des corrosions dues à des criques, mais il n'a pas été trouvé de solution définitive. Le texte suivant a été proposé sans, cependant, avoir été accepté définitivement:
«Les aciers utilisés pour la construction de citernes pour le transport d'ammoniac, de substances corrosives de la classe 2, d'hydrogène fluoré du chiffre 6a, d'acide fluorhydrique du chiffre 6b de la classe 8 (doivent avoir une limite d'élasticité maximale de 460 N/mm² et/ou une résistance maximale à la traction de 650 N/mm² et/ou doivent être recuits afin d'éliminer la tension).» Le point litigieux se trouve entre les parenthèses précédentes.

De la proposition suisse, il a été repris ce qui suit:
«Le rapport R_e/R_m ne peut être supérieur à 0.85 pour des citernes en acier soudées.

L'allongement minimal des aciers à grains fins reste défini à 16%.»

Au sujet des autres points susmentionnés de la proposition suisse, une décision sera prise lors de la prochaine réunion ADR.

Le texte de l'Annexe II, C ayant été précisé et les prescriptions partiellement rendues plus rigides, la RFA et les Pays-Bas ont recommandé de rester, pour l'ADR, à la limite d'élasticité maximale de 460 N/mm². Les autres pays n'ont pas pu s'associer à cette proposition.

Le groupe de travail en question est arrivé à la conclusion que les prescriptions internationales concernant la construction de citernes-tanks aptes au transport ne devraient pas contenir des interdictions pour l'utilisation de matériaux déterminés. Pour les matériaux à utiliser, il faudrait déterminer des valeurs minimales technologiques.

Il faut, en tout cas, s'assurer pour l'avenir que le développement de nouveaux matériaux et de nouvelles technologies ne soit ni bloqué, ni rendu impossible.

Au sujet du développement de cette affaire très importante, de nouveaux rapports suivront en temps opportun.

WAGONS A ACCORD SPECIAL — AMENAGEMENT DES DISPOSITIONS DU POINT II.2 DE LA FICHE UIC NO 433 (ARTICLE 9 DE L'AIDE-MEMOIRE) SUITE A LA DECISION DE LA COMMISSION COMMERCIALE DE BUDAPEST

En application des conclusions du point 2 de la réunion UIC/UIP d'octobre 1983, la proposition d'aménagement du point II.2 de la Fiche UIC no 433 a été soumise à la Commission commerciale en session d'avril 1984 à Budapest.

L'harmonisation de la politique des réseaux de l'UIC en matière de trafic de «feroutage» n'étant pas encore totalement réalisée, la Commission commerciale a décidé de mettre en vigueur, à partir du 1.1.85, le nouveau point II.2, tel qu'il a résulté de la proposition 1983, sauf en ce qui concerne les wagons «P» utilisés en trafic combiné.

A noter que les wagons-poches peuvent être utilisés, soit pour le «feroutage», soit pour le trafic de containers. Le Président du Groupe de travail UIC/UIP (désigné ci-après «Président») attirera à nouveau l'attention du Groupe promoteur UIC sur cette particularité qui pose, à certains réseaux, un problème d'application des règles mentionnées ci-dessus. Pour le moment, le régime actuel est appliqué provisoirement pour cette catégorie.

Il ne s'agit ici que d'un rapport succinct. En effet, les titulaires de wagons «P» intéressés, en nombre très limité, doivent traiter directement, avec leur réseau immatriculateur, de tout ce qui a été discuté lors des réunions et qui a provoqué d'importantes modifications de textes.

Il est certain que les titulaires intéressés aux wagons à accord spécial doivent enregistrer cette réussite avec satisfaction. Le règlement pour les wagons «P» destinés au trafic combiné est une affaire entre réseaux et les quelques rares titulaires «P» participant au «feroutage». Là aussi, il faut trouver une solution pour l'avenir.

L'UIC entamera, dès janvier 1985, des pourparlers au sujet de la question, toujours en cours, relative au trafic combiné.

L'UIP désire aboutir à une bonne solution pratique et tient à être régulièrement informée de cette affaire.

ACCORD «CHEMIN DE FER/TITULAIRE» — INTERPRETATION DES DISPOSITIONS DU CHIFFRE 63a DE L'ANNEXE A LA FICHE UIC NO 433 (ARTICLE 74a DE L'AIDE-MEMOIRE)

La Commission commerciale d'avril 1984 a entériné la proposition du Groupe de travail UIC/UIP d'octobre 1983 de modifier la rédaction du chiffre 63a de l'Annexe à la Fiche UIC no 433, qui se présentera comme suit, à partir du 1.1.85:

«63a - Le titulaire est responsable de tout dommage causé au chemin de fer ou à un autre titulaire, résultant de l'utilisation ou de la circulation du

Spanien war zusätzlich daran interessiert, den Unfall von Los Alfaques darzulegen und nachzuweisen, dass das Verbot des beim verunglückten Tankcamion verwendeten Stahls nicht gegeben ist.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen-Tagung waren die folgenden:

- Redaktionell wurde die Prüfung der Kerbschlagzähigkeit, wie sie im RID, Anhang II, bzw. im ADR, Anhang B. 1d, festgelegt ist, überarbeitet.
- Es soll nur noch die ISO-V-Kerbe Anwendung finden. Die Kerbschlagwerte mit Proben quer zur Walzrichtung (ausser Baustahl) und der Kerbe senkrecht zur Blechoberfläche soll für alle angegebenen Stähle mindestens 34 Joule pro cm^2 betragen. Von den 3 Proben aus der Wärmeeinflusszone darf nur noch ein Wert bis zu 30% nach unten von diesen Mindestwerten abweichen.
- Die Forderung des Spannungsarmglühens der Behälter aus hochfesten Stählen für Stoffe, die Spannungsrisskorrosion verursachen bzw. fördern, stand zur Diskussion; es konnte jedoch keine endgültige Lösung gefunden werden. Der folgende Text wurde vorgeschlagen, ist jedoch noch nicht endgültig beschlossen worden:
«Die Stähle, die für den Bau von Behältern für den Transport von Ammoniak, korrosiven Stoffen der Klasse 2, Fluorwasserstoff der Ziffer 6a und Flusssäure der Ziffer 6b der Klasse 8 verwendet werden (müssen eine maximale Streckgrenze von 460 N/mm^2 und/oder eine maximale Zugfestigkeit von 650 N/mm^2 haben und/oder spannungsfrei gegläht sein).» Der strittige Punkt steht in der vorhergehenden Klammer.

Aus dem Schweizer Antrag wurde folgendes übernommen:

«Für die geschweissten Stahlbehälter darf das Verhältnis Re/Rm 0.85 nicht übersteigen.

Die Mindestdehnung für Feinkornbaustähle bleibt bei 16%.»

Betreffend die übrigen Punkte des schon eingangs erwähnten Antrages der Schweiz soll erst bei der nächsten ADR-Sitzung Beschluss gefasst werden.

Nachdem die Präzisierung des Anhangs II, C und die teilweise verschärfenden Forderungen beschlossen waren, empfahlen die Bundesrepublik Deutschland und die Niederlande trotzdem, für das ADR bei der maximalen Streckgrenze von 460 N/mm^2 zu bleiben. Die übrigen Staaten konnten diesem Vorschlag nicht zustimmen.

Die Arbeitsgruppe kam zum Schluss, dass in den internationalen Vorschriften für den Bau von Transportbehältern/Kesseln kein Verbot für die Verwendung von Werkstoffen ausgesprochen werden dürfte. Für die zu verwendenden Werkstoffe sollten technologische Mindestwerte festgelegt werden.

Es muss auf alle Fälle auch für die Zukunft sichergestellt werden, dass die Entwicklung neuer Werk-

stoffe und Technologien weder blockiert noch verunmöglicht wird.

Über die weitere Entwicklung dieser hochinteressanten Angelegenheit wird zu gegebener Zeit wieder berichtet.

ABKOMMENSWAGEN – ÜBERARBEITUNG DER BESTIMMUNGEN DER ZIFFER II.2 DES UIC-MERKBLATTES NR. 433 (ARTIKEL 9 DES MERKBUCHES) GEMÄSS DEM BESCHLUSS DES AUSSCHUSSES «KOMMERZIELLE FRAGEN» IN BUDAPEST

Entsprechend den Schlussfolgerungen zu Punkt 2 der Tagesordnung der Sitzung UIC/UIP vom Oktober 1983 wurde von der UIC der Änderungsvorschlag zu Ziffer II.2 des UIC-Merkblattes Nr. 433 dem Ausschuss «Kommerzielle Fragen» in seiner April-Sitzung 1984 in Budapest unterbreitet.

Da die UIC-Bahnen ihre Politik im kombinierten Verkehr noch nicht vollständig aufeinander abgestimmt haben, beschloss der Ausschuss «Kommerzielle Fragen», die neue Ziffer II.2, wie sie sich aus dem Vorschlag 1983 ergab, ab 1.1.85 anzuwenden, allerdings nicht für die «P»-Wagen des kombinierten Verkehrs.

Dabei ist festzuhalten, dass Taschenwagen sowohl im Huckepackverkehr als auch im Containerverkehr verwendet werden können. Der Präsident der Arbeitsgruppe UIC/UIP (in der Folge nur noch «Präsident» genannt) wird die UIC-Pushing Group auf diese Besonderheit aufmerksam machen, die für einige Bahnen ein Problem der Anwendung der obgenannten Vorschriften auf diese Wagen aufwirft. Für diese Kategorie wird vorläufig provisorisch das heute gültige Regime angewandt.

Über diese Frage erfolgt nur ein Kurzbericht, weil die ganz wenigen interessierten «P»-Wageneinsteller ohnehin mit ihrer einstellenden Verwaltung alles, was an den Tagungen besprochen und erarbeitet wurde und umfangreiche Textänderungen verursachte, direkt behandeln müssen.

Es darf mit Sicherheit angenommen werden, dass die an den Abkommenswagen interessierten Einsteller mit diesem Erfolg zufrieden sein werden. Die Regelung für die «P»-Wagen, die für den kombinierten Verkehr eingesetzt sind, ist eine Angelegenheit zwischen den Verwaltungen und den wenigen an obigem Verkehr beteiligten «P»-Einstellern. Auch hier wird man für die Zukunft eine Lösung finden müssen.

Die UIC wird die Einleitung der Verhandlungen über die hängige Frage betreffend den kombinierten Verkehr bereits im Januar 1985 veranlassen.

Die UIP ist an einer guten, praktischen Lösung sowie einer laufenden Information interessiert.

wagon, même si ce dommage est imputable à un vice caché du wagon. A l'égard de tout autre tiers, la responsabilité du titulaire est régie par les dispositions de la loi nationale applicable.»

Afin de bien préciser que le régime de garantie défini au chiffre 64 de l'Annexe à la Fiche UIC no 433 (article 75 de l'Aide-mémoire) jouera de la même façon au profit du titulaire du wagon, que le dommage soit causé au chemin de fer, à un autre titulaire ou à tout autre tiers, il est proposé de compléter le point 6 de la Note interprétative comme suit:

«6 - Lorsque l'accord "Chemin de fer/Titulaire" sur la responsabilité est applicable selon l'article 75 de l'Aide-mémoire, le chemin de fer immatriculateur est tenu de garantir le titulaire contre toute action de tiers fondée sur un dommage résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon, en trafic intérieur, en trafic international ou lorsqu'il se trouve hors contrat de transport, sous la garde d'un chemin de fer dont les lignes sont soumises à la CIM. Cette garantie joue également lorsque la responsabilité du titulaire est reconnue en application de la "loi nationale applicable" conformément au chiffre 63a de l'Annexe à la Fiche UIC no 433 (article 74a de l'Aide-mémoire). Cette garantie ne joue pas pour des actions engagées contre le titulaire...»

Le Groupe de travail UIC/UIP a donné son accord à cette proposition.

Le soutien du Groupe de travail UIC, dans cette question, est remarquable. La précision apportée à l'article 63a a amené à compléter non seulement le texte du point 63a, mais aussi celui du point 6 de la Note interprétative.

Il convient de signaler que la Commission juridique UIC (CJ) est composée comme suit:

Me Vigneron SNCF, Président

Me Eiermann DB

Me Bertherin CFF/CIT

La modification de l'article 63a a été rendue nécessaire par suite d'interprétations juridiquement différentes de l'accord concernant des sinistres coûteux de wagons «P» survenus, il y a quelques années, en Autriche. Me Marek des OeBB a participé aux travaux des 3 experts cités plus haut.

Le complément dans la Note interprétative, sous point 6, était surtout nécessaire pour l'Italie et a été souhaité par l'Association italienne. De cette façon, cette dernière et les FS sont satisfaits.

MODIFICATION DE LA SOMME FIGURANT AU CHIFFRE 36 DE L'ANNEXE A LA FICHE UIC NO 433 (ARTICLE 46 DE L'AIDE-MEMOIRE) POUR LES REPARATIONS QUE LE CHEMIN DE FER PEUT EFFECTUER D'OFFICE

Le RIV a saisi le Président du Groupe de travail UIC des wagons «P» d'une proposition tendant à relever de fr. UIC 500.— à 800.— la somme jusqu'à

concurrence de laquelle, aux termes du chiffre 36 de l'Annexe à la Fiche UIC no 433, le chemin de fer peut effectuer d'office des réparations.

A l'appui de cette proposition, le RIV a invoqué la nécessité de réduire le nombre de cas où le dépassement de fr. UIC 500.— exige l'accord du réseau immatriculateur. En effet, avec l'augmentation des coûts de réparations, ces cas ont tendance à se multiplier et engendrent, compte tenu des pertes de temps et des immobilisations prolongées de wagons, un surcroît de charges pour les titulaires et les chemins de fer.

Il est rappelé que la précédente majoration, de fr. UIC 300.— à 500.—, remonte au 1.3.78, après que la question ait été examinée en réunion UIC/UIP d'octobre 1975.

L'UIC a été favorable à la proposition du RIV.

L'UIP a proposé d'augmenter la somme de 20%, c'est-à-dire de la porter à fr. UIC 600.—.

Le Groupe de travail commun UIC/UIP a adopté cette contre-proposition qui sera portée à la connaissance du Groupe de travail 5/RIV et du CIT et sera soumise aux instances supérieures de l'UIC pour être mise en vigueur le 1.7.85.

ADAPTATION REDACTIONNELLE DE LA FICHE UIC NO 433 ET DE L'AIDE-MEMOIRE AU NOUVEAU RIP

Par sa lettre du 29.8.84, le Président a envoyé, aux membres du Groupe de travail UIC/UIP, un projet concernant les modifications rédactionnelles (dans ce rapport, on peut donc renoncer à la publication du nouveau texte) à apporter à la Fiche UIC no 433 et à l'Aide-mémoire, en vue de l'entrée en vigueur, le 1.5.85, des Règles uniformes CIM (Appendice B à la COTIF) et de l'Annexe II à ces règles (nouveau RIP).

Ce projet a été adopté.

Selon le Président, la mise à jour de la Fiche UIC no 433 pourrait faire l'objet d'une simple communication à la Commission commerciale d'avril 1985 étant donné qu'il s'agit seulement de modifications de forme, ce qui permettrait de diffuser la fiche avec ses adaptations à la COTIF à la date de mise en vigueur de cette dernière.

Le Groupe de travail UIC/UIP a approuvé cette proposition.

En ce qui concerne l'Aide-mémoire et la Note interprétative, le réseau président fera le nécessaire pour que les rectificatifs utiles soient publiés, autant que possible, avant le 1.5.85.

HAFTUNGSABKOMMEN «EISENBAHN/EINSTELLER» —

AUSLEGUNG DER BESTIMMUNGEN DER ZIFFER 63a DER ANLAGE ZUM UIC-MERKBLATT NR. 433 (ARTIKEL 74a DES MERKBUCHES)

Der Ausschuss «Kommerzielle Fragen» stimmte im April 1984 dem Vorschlag der Arbeitsgruppe UIC/UIP vom Oktober 1983 zu, Ziffer 63a der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 auf den 1.1.85 wie folgt zu ändern:

«63a - Der Einsteller haftet für alle der Eisenbahn oder einem anderen Einsteller zugefügten Schäden, die sich aus der Verwendung oder dem Umlauf des Wagens ergeben, selbst wenn diese Schäden auf verborgene Mängel am Wagen zurückzuführen sind. Gegenüber sonstigen Dritten unterliegt die Haftung des Einstellers den geltenden Landesgesetzen.»

Um zu präzisieren, dass die in Ziffer 64 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 (Artikel 75 des Merkbuches) festgelegte Haftungsregelung gleichermaßen für den Einsteller des Wagens gilt, unabhängig davon, ob der Schaden der Bahn, einem anderen Einsteller oder einem sonstigen Dritten zugefügt wurde, wird vorgeschlagen, Ziffer 6 der Richtlinien zur Interpretierung folgendermassen zu ergänzen:

«6 - Ist das Haftungsabkommen gemäss Artikel 75 des Merkbuches anwendbar, so muss die einstellende Eisenbahn den Einsteller von jedem Anspruch Dritter aus Schäden freistellen, die aus der Verwendung oder dem Umlauf des Privatgüterwagens im Binnenverkehr, im internationalen Verkehr oder wenn sich der Wagen ausserhalb eines Frachtvertrages im Gewahrsam einer Eisenbahn befindet, deren Strecken der CIM unterstehen, herühren. Diese Freistellung wird auch dann gewährt, wenn in Anwendung der «geltenden Landesgesetze» gemäss Ziffer 63a der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 (Artikel 74a des Merkbuches) der Einsteller haftbar ist. Diese Freistellung gilt jedoch nicht bei Ansprüchen gegen den Einsteller, die mit der...»

Die Arbeitsgruppe UIC/UIP war mit diesem Vorschlag einverstanden.

Die Unterstützung seitens der Arbeitsgruppe UIC in obiger Frage ist bemerkenswert. Die in den Artikel 63a eingebrachte und eindeutig präzierte Verbesserung führte dazu, nicht nur den Artikel 63a, sondern auch den Artikel 6 der Richtlinien zur Interpretierung zu komplettieren.

Es scheint angezeigt, nachstehend die Zusammensetzung der juristischen Kommission UIC (JK) aufzuführen:

Dr. iur. Vigneron SNCF, Präsident
Dr. iur. Eiermann DB
Dr. iur. Bertherin SBB/CIT

Die Änderung des Artikels 63a wurde als Folge schwerer rechtlich unterschiedlicher Auslegungen des Abkommens wegen kostspieligen «P»-Wagen-

Unfällen, die sich vor einigen Jahren in Österreich ereigneten, erforderlich. Dr. iur. Marek von den OeBB hat an den Arbeiten obiger 3 Experten mitgewirkt.

Der Zusatz in Artikel 6 der Richtlinien zur Interpretierung war vor allem für Italien notwendig und von der italienischen Vereinigung angestrebt worden. Damit sind auch der italienische «P»-Wagenverband und die FS zufriedengestellt.

ÄNDERUNG DES BETRAGES IN ZIFFER 36 DER ANLAGE ZUM UIC-MERKBLATT NR. 433 (ARTIKEL 46 DES MERKBUCHES) FÜR INSTANDSETZUNGEN, WELCHE DIE EISENBAHN VON SICH AUS VORNEHMEN KANN

Das RIV unterbreitete dem Präsidenten der UIC-Sonderarbeitsgruppe der «P»-Wagen den Vorschlag, den Betrag, bis zu dem die Eisenbahn laut Ziffer 36 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 von sich aus Ausbesserungen an «P»-Wagen vornehmen kann, von UIC-Fr. 500.— auf 800.— heraufzusetzen.

Das RIV begründete seinen Vorschlag damit, dass die Fälle, in denen die Zustimmung der einstellenden Bahn wegen Überschreitung der UIC-Fr. 500.— einzuholen ist, verringert werden müssen. Aufgrund der steigenden Kosten der Ausbesserungsarbeiten nehmen diese Fälle natürlich zu, was für Einsteller und Eisenbahn zu Zeitverlust, längerem Wagenstillstand und damit zu höheren Kosten führt.

Die letzte Anhebung des Betrages, von UIC-Fr. 300.— auf 500.—, fand bekanntlich auf den 1.3.78 statt, nachdem die Frage in der Sitzung UIC/UIP im Oktober 1975 geprüft worden war.

Die UIC sprach sich für den Vorschlag des RIV aus.

Die UIP schlug eine 20%ige Anhebung des Betrages, d.h. auf UIC-Fr. 600.—, vor.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP nahm diesen Gegenvorschlag an, welcher der Arbeitsgruppe 5/RIV und dem CIT bekanntgegeben und den oberen Instanzen der UIC zwecks Inkrafttretens auf den 1.7.85 unterbreitet wird.

REDAKTIONELLE ANPASSUNG DES UIC-MERKBLATTES NR. 433 UND DES MERKBUCHES AN DAS NEUE RIP

Im Hinblick auf das Inkrafttreten der Rechtsvorschriften CIM (Anhang B des COTIF) und der Anlage II zu diesen Vorschriften (neues RIP) auf den 1.5.85 übersandte der Präsident mit Schreiben vom 29.8.84 den Mitgliedern der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP den Entwurf der Änderungen redaktioneller Art zum UIC-Merkblatt Nr. 433 und zum Merkbuch. (Deshalb kann in diesem Jahresbericht auf die Publikation des neuen Textes verzichtet werden.)

Der Entwurf wurde angenommen.

**REDUCTION DE TARIF POUR WAGONS «P» —
BASE DE LA REDEVANCE POUR LE TRANSPORT
DE MARCHANDISES EN WAGONS «P» (FICHE UIC
NO 280 - B, c)**

L'UIP a remis à l'UIC, sous forme d'une note, le texte suivant comme base de discussion:

"L'alinéa c) a la teneur suivante:

«La base de la redevance est établie en tenant compte des charges d'investissement, d'entretien, de gestion et de mise en oeuvre afférentes à ce matériel. Cette redevance est égale à 15% de la taxe nette de transport. Elle peut varier, dans une limite de 5% en plus ou en moins, lorsque les nécessités économiques et commerciales le justifient.»

Cette prescription n'a qu'un caractère de recommandation.

L'UIP estime nécessaire de déclarer la première phrase comme obligatoire.

Motif:

- Sous la pression de la concurrence routière, les réseaux ferroviaires européens ont, déjà en 1952, émis cette idée, pour l'utilisation de wagons «P», de donner un atout supplémentaire en allouant une redevance. On ne peut pas complètement se fonder sur cette idée si la base de calcul d'une redevance adoptée n'est pas obligatoire.
- Par contre, le niveau des taxes pour parcours à vide, qui doit correspondre au service rendu, est obligatoire. Il serait juste que le montant de la redevance pour les prescriptions à accorder au titulaire soit réglé également de façon obligatoire.
- L'UIP suppose que les réseaux entre eux, pour leurs propres wagons, ne peuvent pas renoncer à la pleine compensation des frais, car on ne peut pas charger unilatéralement le réseau propriétaire. On devrait donc également en tenir compte pour les wagons «P».
- La forme de la redevance peut être variable. Lors d'offres de transport par chemin de fer par accords particuliers, par exemple, il arrive que le client ait une marge pour incorporer également, dans une certaine mesure, les coûts du wagon «P». Ce procédé correspondrait alors à une prescription obligatoire de l'alinéa c).
- En vertu des impondérables du marché, la rentabilité des investissements pour les wagons «P» n'est pas garantie. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire qu'au moins la base de calcul du niveau de la redevance pour les wagons «P» soit fixée et rendue obligatoire.

Les réseaux immatriculateurs sont, en général, pour de multiples raisons, intéressés à l'utilisation des wagons «P». Ils concluent des accords, avec leurs titulaires, qui tiennent compte, dans une mesure acceptable, également de la redevance sur la base susmentionnée.

On peut croire que ces réseaux n'auraient rien à objecter contre une modification rendant obligatoires les dispositions contenues dans la première phrase.

En trafic international, les réseaux ont changé de politique, les dispositions concurrentielles communes étant discutées rapidement, surtout pour les grands trafics réguliers. L'utilisation de wagons «P» n'est pas exclue.

A ce sujet, on peut se demander comment peut être prise en considération la première phrase de l'alinéa c), puisque l'influence des réseaux utilisant s'accroît.

Les titulaires peuvent craindre que les réseaux utilisant laissent de côté cette disposition de base, qui n'est qu'une recommandation, lors de la fixation des prix."

L'UIP a prié l'UIC de discuter ce problème en commun.

L'UIC a bien conscience de l'importance de la question soulevée par l'UIP. Elle estime que le point B, c) de la Fiche UIC no 280 donne une grande flexibilité aux réseaux pour fixer, en fonction des données économiques qui leur sont propres, la rémunération des wagons «P».

Pour l'UIC, imposer une rémunération minimum reviendrait à mettre en cause cette flexibilité et n'aurait aucune signification économique véritable.

D'autre part, le projet de rendre obligatoire les dispositions du chapitre B, lettre c) de la Fiche UIC no 280, n'est pas envisageable pour l'UIC, car certains réseaux — tout en respectant l'esprit de la fiche — entendent pouvoir, soit rémunérer les wagons «P» autrement que par un prélèvement sur la taxe de transport, soit même faire rémunérer ces wagons directement et exclusivement par les utilisateurs, dans des conditions fixées d'un commun accord entre les titulaires, les utilisateurs et le chemin de fer.

Cela étant, bien que le littéra c) précité n'ait pas un caractère obligatoire, l'UIC a précisé que ces dispositions sont actuellement appliquées de façon courante dans de nombreux tarifs internationaux.

Il apparaît, toutefois, que certains réseaux ne rémunèrent pas les wagons «P» — spécialement pour des trafics de transit — en totale opposition à la réalité économique. Ce comportement est, évidemment, contraire aux prescriptions de la Fiche UIC no 280, point B, b).

La question de l'UIP garde tout son intérêt quant à l'évolution de la rémunération des wagons «P», quels que soient les modes de cette rémunération.

L'UIC a fait observer, à ce sujet, que, dans un contexte économique où, depuis plusieurs années, les transports de marchandises par chemin de fer tendent à diminuer, les différents modes de transport se livrent à une très vive concurrence. Pour maintenir et, dans certains cas, développer leur part de marché, les chemins de fer sont amenés à pratiquer

Nach Ansicht des Präsidenten würde es ausreichen, den Ausschuss «Kommerzielle Fragen» im April 1985 über die Anpassung des UIC-Merkblattes Nr. 433 lediglich zu informieren, da es sich nur um redaktionelle Änderungen handelt. Dadurch könnte das Merkblatt mit seinen Anpassungen an das COTIF zum gleichen Zeitpunkt wie dieses veröffentlicht werden.

Die Arbeitsgruppe UIC/UIP erklärte sich mit diesem Vorschlag einverstanden.

Was das Merkbuch und die Richtlinien zur Interpretierung anbelangt, wird die vorsitzende Bahn die entsprechenden Schritte einleiten, damit die Änderungsanzeige, wenn möglich, noch vor dem 1.5.85 veröffentlicht wird.

«P»-WAGENABSCHLAG — GRUNDLAGE DER VERGÜTUNG FÜR DIE BEFÖRDERUNG VON GÜTERN IN «P»-WAGEN (UIC-MERKBLATT NR. 280 - B, c)

Die UIP hat in Form einer Note nachstehenden Text als Diskussionsgrundlage der UIC überreicht:

«Die Bestimmung des Absatzes c) lautet:

«Die Grundlage der Vergütung wird unter Berücksichtigung der im Zusammenhang mit diesen Güterwagen entstehenden Investitions-, Unterhaltungs-, Verwaltungs- und Betriebskosten festgelegt. Die Vergütung beträgt 15% der Nettofracht. Sie kann um 5% erhöht oder gekürzt werden, wenn die wirtschaftlichen und kommerziellen Belange es rechtfertigen.»

Diese Bestimmung hat nur empfehlenden Charakter.

Die UIP erachtet es als notwendig, den ersten Satz für verbindlich zu erklären.

Begründung:

- Unter dem Druck des Wettbewerbs mit der Strasse haben sich die europäischen Eisenbahnen bereits im Jahre 1952 zu dem Grundgedanken bekannt, für die Benutzung von «P»-Wagen durch Vergütung der Vorhaltungskosten einen Anreiz zu geben. Dieses Bekenntnis kann jedoch nicht als voll verlässlich angesehen werden, solange die Grundlage für die Berechnung einer angemessenen Vergütung unverbindlich bleibt.
- Verbindlich ist, dass die Höhe der Leerlauffrachten dem geleisteten Dienst entsprechen soll. Es wäre folgerichtig, die Vergütung der Leistung der Einsteller hinsichtlich der Höhe ebenfalls verbindlich zu regeln.
- Die UIP nimmt an, dass die Bahnen unter sich bei bahneigenen Güterwagen auf die volle Abgeltung der Vorhaltungskosten nicht verzichten, weil man die Eigentumsbahn nicht einseitig belasten kann. Bei den «P»-Wagen sollte dies ebenfalls gesehen werden.

— Die Form der Vergütung kann vielfältig sein. Bei Transportangeboten der Bahnen mit Sondervereinbarungen z.B. kommt es darauf an, dass dem Kunden genügend Spielraum bleibt, in seiner Kalkulation auch die Kosten des «P»-Wagens in angemessener Höhe unterzubringen. Dieses Verfahren würde einer verbindlichen Bestimmung in Absatz c) entsprechen.

— Wegen der Imponderabilien des Verkehrsmarktes kann die Rentabilität der Investitionen in «P»-Wagen nicht garantiert werden. Deshalb ist es notwendig, dass wenigstens die Grundlage zur Ermittlung der Höhe der «P»-Wagenvergütung verbindlich festgelegt wird.

Die einstellenden Bahnen sind im allgemeinen aus mehreren Gründen an der Verwendung von «P»-Güterwagen interessiert. Sie treffen mit ihren Einstellern Vereinbarungen, die auch die Vergütung nach der obgenannten Grundlage angemessen berücksichtigen.

Man kann annehmen, dass diese Bahnen gegen eine Umwandlung des ersten Satzes in eine verpflichtende Bestimmung nichts einzuwenden hätten.

Im internationalen Bereich sind die Bahnen insbesondere bei grösseren und regelmässigen Verkehren dazu übergegangen, gemeinsame Wettbewerbsmassnahmen im Eilverfahren abzusprechen. Die Verwendung von «P»-Güterwagen ist nicht ausgeschlossen.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, auf welche Weise bei zunehmendem Einfluss der benutzenden Bahnen die Bestimmung des ersten Satzes in Abschnitt c) noch Berücksichtigung finden kann.

Die Einsteller müssen befürchten, dass die benutzenden Bahnen bei den Preismassnahmen diese grundlegende Bestimmung, weil empfehlend, für ihren Bereich ausser acht lassen."

Die UIP bat die UIC, dieses Problem gemeinsam zu erörtern.

Die UIC weiss, wie wichtig die von der UIP aufgeworfene Frage ist. Ihrer Ansicht nach lässt Punkt B, c) des UIC-Merkblattes Nr. 280 den Bahnen viel Spielraum, um die Vergütung für die «P»-Wagen unter Berücksichtigung ihrer eigenen Wirtschaftslage festzusetzen.

Nach Auffassung der UIC würde die verbindliche Festlegung einer Mindestvergütung diese Flexibilität aufs Spiel setzen und dennoch keine praktische wirtschaftliche Bedeutung haben.

Andererseits ist es für die UIC nicht möglich, Kapitel B, c) des UIC-Merkblattes Nr. 280 für verbindlich zu erklären, da bestimmte Bahnen — obwohl sie im Sinne des Merkblattes verfahren — für den «P»-Wagen entweder nicht durch einen Frachtabschlag eine Abgeltung entrichten wollen oder die Vergütung für diesen Wagen direkt und ausschliesslich dem Benutzer nach gemeinsam zwi-

des réductions sur leurs tarifs publiés. Etant donné que le prix total payé par un utilisateur pour un transport ferroviaire doit couvrir l'ensemble des coûts de ce transport, il est normal que la réduction nécessaire pour rendre ce prix compétitif affecte sensiblement, de la même façon, les différents postes de charges, y compris, le cas échéant, celui que constitue le recours au wagon «P».

L'UIP n'a que pu prendre acte de la déclaration de l'UIC.

Le Groupe de travail commun UIC/UIP estime que ce problème devra faire l'objet d'un débat approfondi, après une enquête coordonnée par le réseau président sur tous les paramètres des conditions (redevance, retour à vide, entretien, etc.) par lesquels les réseaux rémunèrent les wagons «P». Ce débat pourrait avoir lieu en 1986.

Le fait que la note mentionnée plus haut ait été ajoutée au procès-verbal officiel de la réunion commune UIC/UIP du mois d'octobre 1984 à Luxembourg peut être considéré comme un petit succès de l'UIP.

RELEVEMENT DE LA VITESSE A 90 KM/H DES TRAINS DE MARCHANDISES

Lors de la réunion commune UIC/UIP 1984 à Luxembourg, le représentant du Secrétariat général de l'UIC a donné les informations suivantes:

L'accord SNCF/DB du 15.3.82 sur le relèvement à 90 km/h de la vitesse des trains internationaux directs de marchandises a été sensiblement élargi par l'adhésion de nouveaux réseaux. Y ont adhéré, jusqu'à présent, les réseaux suivants: BR, CFF, CFL, DSB, FS, NS, SNCB.

Les CH et la CIE n'ont pas encore fait connaître de déclaration d'intention. Les OeBB veulent augmenter la vitesse des trains de marchandises à 100 km/h au 1.6.87, mais ils ne désirent adhérer à l'accord SNCF/DB que lorsqu'il sera certain qu'à partir du 1.6.86, on n'utilisera, en transit à travers l'Autriche, plus que des wagons aptes à 90 km/h ou aptes au régime «S» et seulement après que les conséquences des études relatives à la question ORE 161.1 «Répercussions dynamiques sur la voie de la masse par essieu de 22.5 t» auront été clarifiées. Le problème de la période de transition du 1.6.86 au 1.6.87 devra être réglé par négociations bilatérales.

Les BLS, GYSEV, MAV, NSB, SJ et VR s'associeront à l'accord SNCF/DB, mais, par contre, les CFR et les CSD n'envisagent pas de participation.

La DR aura marqué, pour fin 1986, tous les wagons aptes à 90 km/h et environ 90% de ces wagons déjà au 1.6.86. En outre, elle introduira progressivement la nouvelle vitesse maximum sur certaines relations de son réseau choisies particulièrement. Les autres réseaux (BDZ, CP, JZ, PKP, RENFE, TCDD) n'ont pas encore pris de décision.

Un service-test est en cours sur 7 relations de la DB. Ce service sera étendu à 100 relations à partir du 2.6.85.

Etant donné que les préparatifs de l'année-horaire 1986/87 commencent en été 1985, l'adhésion de nouveaux réseaux à l'accord SNCF/DB devra être réglée pour février 1985, ou des négociations bilatérales devront être envisagées.

Le problème du traitement de deux catégories de wagons met tous les réseaux devant de gros problèmes d'exploitation, notamment pendant la période de transition d'ici au 1.1.90.

La modification du marquage des wagons «P» et les opérations permettant de rendre les wagons aptes à circuler à la vitesse voulue avant le 1.6.86 semblent encore poser des difficultés à certains réseaux. Les réseaux et les milieux concernés par les wagons «P» devront trouver rapidement une solution à ces problèmes afin d'éviter, le mieux possible, les accords bilatéraux de règlements dérogatoires rendus éventuellement nécessaires.

L'ensemble du problème du relèvement de la vitesse à 90 km/h doit également être considéré dans le contexte de l'introduction de la masse par essieu de 22.5 t depuis le 1.1.84. Ensemble, ces deux mesures constitueront le futur régime normal de circulation des wagons.

L'introduction généralisée sans restrictions de ce régime n'est pas encore possible avant que soient connus les résultats des études ORE D 161.1 «Répercussions dynamiques sur la voie de la masse par essieu de 22.5 t» et ORE B 126.2 «Freins pour wagons à 22.5 t de masse par essieu».

L'attention de l'UIP a de nouveau été attirée sur le fait que les wagons «P» qui ne seront pas aptes à 90 km/h en 1986 gêneront considérablement l'exploitation ferroviaire et subiront d'inévitables retards dans leur acheminement. Il n'est d'ailleurs pas exclu que les réseaux engagent des procédures tendant à obtenir une augmentation des délais de livraison CIM pour les wagons inaptes à 90 km/h, dans les mêmes conditions que les BR l'ont fait lorsqu'ils ont porté leur vitesse à 100 km/h au 1.1.83.

Après évocation de l'éventualité, pour certains réseaux, de porter la vitesse à plus de 100 km/h dans quelques années, l'UIP souhaiterait pouvoir être renseignée, de façon aussi précise et rapide que possible, sur les caractéristiques des wagons à construire afin d'éviter que ce matériel — en ne pouvant répondre à de nouvelles contraintes d'exploitation — ne devienne obsolète avant d'être amorti.

L'UIC ne mésestime pas l'importance des problèmes lors du choix des investissements. Elle a assuré que les préoccupations de l'UIP sont prises en considération de façon permanente, par les réseaux, dans leurs études de modification des conditions d'exploitation actuelles ayant une inci-

schen Einsteller, Benutzer und Eisenbahn vereinbarten Bedingungen überlassen.

Obwohl Buchstabe c), Kapitel B des Merkblattes Nr. 280 nicht verbindlich ist, präzisierte die UIC, dass die Bestimmungen laufend in vielen internationalen Tarifen angewendet werden.

Allerdings hat sich herausgestellt, dass einige Bahnen die «P»-Wagen — insbesondere im Transitverkehr — nicht abgelden, was in krasssem Widerspruch zu den wirtschaftlichen Gegebenheiten steht. Dieses Verhalten widerspricht auch den Bestimmungen des UIC-Merkblattes Nr. 280, Punkt B, b).

Die Frage der UIP ist jedoch von grossem Interesse für die Entwicklung der Abgeltung der «P»-Wagen, unabhängig davon, wie diese Vergütung erfolgt.

Die UIC wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass in einer Wirtschaftslage, in der die Bahngütertransporte seit mehreren Jahren ständig abnehmen, die verschiedenen Verkehrsträger in hartem Wettbewerb zueinander stehen. Um ihren Marktanteil zu behaupten und in einigen Fällen auszubauen, müssen die Bahnen Ermässigungen auf ihre veröffentlichten Tarife gewähren. Da die Eisenbahnfrachten die gesamten Kosten der Bahnen abdecken müssen, ist es logisch, dass sich der Abschlag, der erforderlich ist, um den Preis wettbewerbsfähig zu machen, ungefähr gleichermassen auf die verschiedenen Aufwandsposten, darunter gegebenenfalls auch den Posten für die Benutzung eines «P»-Wagens, auswirkt.

Die UIP konnte von der Erklärung der UIC nur Kenntnis nehmen.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass dieses Problem Gegenstand eines eingehenden Meinungsaustausches sein sollte, der nach einer von der vorsitzenden Bahn geleiteten Umfrage über alle Parameter der Bedingungen (Vergütung, Leerrücklauf, Unterhaltung, usw.), nach denen die Bahnen die «P»-Wagen auf ihrem Netz abgelden, stattfinden sollte. Diese Diskussion könnte 1986 erfolgen.

Als kleiner Erfolg der UIP kann gewertet werden, dass die eingangs erwähnte Note der UIP dem offiziellen Protokoll über die gemeinsame Tagung UIC/UIP vom Oktober 1984 in Luxemburg beigelegt wurde.

ANHEBUNG DER GESCHWINDIGKEIT DER GÜTERZÜGE AUF 90 KM/H

Anlässlich der gemeinsamen UIC/UIP-Tagung 1984 in Luxemburg gab der Vertreter des UIC-Generalsekretariates folgende Informationen:

Das SNCF/DB-Abkommen vom 15.3.82 über die Anhebung der Geschwindigkeit der internationalen Durchgangsgüterzüge ist durch den Beitritt weiterer Bahnen wesentlich erweitert worden. Folgende

Bahnen haben sich bisher angeschlossen: BR, CFL, DSB, FS, NS, SBB, SNCF.

CH und CIE haben noch keine Absichtserklärung abgegeben. Die OeBB wollen am 1.6.87 die Geschwindigkeit auf 100 km/h anheben, jedoch dem SNCF/DB-Abkommen erst dann beitreten, wenn sichergestellt wird, dass ab 1.6.86 nur noch 90 km/h- oder «S»-fähige Wagen im Transit durch Österreich eingesetzt werden und die Auswirkungen der Untersuchung zur Frage ORE D 161.1 «Dynamische Auswirkungen auf das Gleis infolge 22.5 t Achslast» geklärt sind. Das Problem der Übergangszeit vom 1.6.86 bis 1.6.87 muss in bilateralen Gesprächen geklärt werden.

BLS, RÖEE, MAV, NSB, SJ und VR werden sich dem SNCF/DB-Abkommen anschliessen, die CFR und CSD hingegen nicht.

Die DR wird bis zum Jahresende 1986 alle entsprechenden Wagen, bis zum 1.6.86 jedoch schon etwa 90% dieser Wagen, gekennzeichnet haben. Sie wird ausserdem auf ihrem Netz auf ausgewählten Verbindungen schrittweise die neue Höchstgeschwindigkeit einführen.

Die übrigen Bahnen (BDZ, CP, JZ, PKP, RENFE, TCDD) haben noch keine Entscheidung getroffen.

Bei der DB läuft zurzeit ein Versuchsbetrieb auf sieben Relationen, der ab 2.6.85 auf 100 Relationen ausgeweitet wird.

Da die Planungen für das Fahrplanjahr 1986/87 im Sommer 1985 beginnen, müssen bis Februar 1985 der Beitritt weiterer Bahnen zum SNCF/DB-Abkommen geklärt bzw. bilaterale Gespräche aufgenommen werden.

Das Problem der Behandlung von zwei Güterwagen-Kategorien stellt alle Bahnen vor grosse betriebliche Probleme, insbesondere in der Übergangszeit bis 1.1.90.

Die Umzeichnung von «P»-Güterwagen und Massnahmen zum Erreichen der Lauffähigkeit bis zum 1.6.86 scheinen einigen Bahnen noch Schwierigkeiten zu bereiten. Bahnen und «P»-Wagen-Interessenten müssen hier bald eine Lösung finden, um eventuell notwendige bilaterale Absprachen für Ausnahmeregelungen weitgehend zu vermeiden.

Das gesamte Problem der Anhebung der Geschwindigkeit auf 90 km/h ist auch im Zusammenhang mit der ab 1.1.84 gültigen Einführung der Radatzlast von 22.5 t zu sehen. Beide Massnahmen zusammengenommen ergeben das künftige Normalregime für Güterwagen.

Vor Kenntnis der Ergebnisse der Fragen ORE D 161.1 «Dynamische Auswirkungen auf das Gleis infolge 22.5 t Achslast» und ORE B 126.2 «Bremsen für Güterwagen mit 22.5 t Achslast» ist eine allgemeine Einführung dieses Normalregimes ohne Einschränkung noch nicht möglich».

Die UIP wurde erneut darauf aufmerksam gemacht, dass «P»-Wagen, die 1986 nicht mit 90

dence sur les caractéristiques techniques des wagons.

Il va de soi que la vitesse de 90 km/h ne représente qu'une solution provisoire. D'après les chemins de fer, il devrait bientôt être possible de rouler à 100 km/h. En principe, les problèmes techniques sont réglés, en particulier pour les wagons à 2 essieux qui ont un empattement à partir de 4.5 m et qui portent, déjà maintenant, l'inscription «S»/«C» 20 t p.e. Il est, cependant, recommandé d'être vigilant et d'entretenir parfaitement les wagons concernés. Attention aux surprises éventuelles provenant d'un empattement en dessous de 5.4 m!

RELEVEMENT A 22.5 T DE LA MASSE ADMISSIBLE PAR ESSIEU

Le représentant du Secrétariat général UIC a rendu compte de l'état des études à ce sujet:

"En novembre 1982, le Comité de Gérance a décidé d'admettre des wagons à masse par essieu de 22.5 t au trafic international. Cette décision est entrée en vigueur au 1.1.84, tous les travaux préparatoires ayant pu être achevés en 1983.

La Fiche UIC no 700 «Classification des lignes - Limites de charge correspondantes des wagons» a été modifiée ou élargie en conséquence et elle est entrée en vigueur au 1.1.84 dans sa 8e édition qui définit désormais les catégories de lignes suivantes:

- A: masse par essieu de 16 t et charge métrique de 4.8 t/m
- B1/B2: masse par essieu de 18 t et charges métriques de 5.0/6.4 t/m
- C2/C3/C4: masse par essieu de 20 t et charges métriques de 6.4/7.2/8.0 t/m
- D2/D3/D4: masse par essieu de 22.5 t et charges métriques de 6.4/7.2/8.0 t/m

Lors de la révision de cette fiche, le contenu de la Fiche UIC no 437 «Définition, calcul et inscription des limites de chargement des wagons» y a été incorporé, et cette dernière fiche a été supprimée.

Les configurations d'essieux déterminantes, les masses par essieu réduites ainsi que les limites de charge de tous les types de wagons y sont indiquées.

Une première enquête de l'UIC, auprès des différents réseaux, au sujet des lignes aptes à la masse par essieu de 22.5 t a conduit, en 1983, à l'établissement d'un atlas de lignes qui fait l'objet d'une tenue à jour régulière. Le document déterminant reste, toutefois, la liste des lignes figurant au tome 2 de l'Annexe II du RIV mise à jour annuellement et pour la dernière fois le 1.7.84.

Dans ce contexte, on étudiera le passage des catégories de lignes B et C en catégorie D ainsi que la fixation définitive de 5.0 t/m de charge métrique pour la catégorie A, certains règlements particu-

liers étant probablement nécessaires pour certains réseaux.

Un problème particulier devra faire l'objet d'une étude en Sous-commission 57/B «Masses admissibles». Etant donné que la masse à vide d'un wagon apte à 22.5 t par essieu sera supérieure de 0.5 t par essieu à celle des wagons construits à 20 t/essieu, il faudrait normalement réduire la limite de charge sur les lignes A, B, C. Du point de vue commercial, il est difficilement acceptable de réduire la charge utile du wagon afin de ne pas dépasser sa masse totale admissible. Il faut donc vérifier si un dépassement de la masse totale admissible peut être accepté sur les lignes A, B, C pour certains types de wagons à désigner. Ces wagons devront alors recevoir un marquage approprié selon la Fiche UIC no 438-2 «Marquage des wagons».

Les études sur la question «Répercussions dynamiques sur la voie entraînées par la masse par essieu de 22.5 t» (ORE D 161.1) se poursuivent. Leur conclusion est prévue pour 1985.

Au niveau de la technique des véhicules, il n'y a pas de nouveautés essentielles depuis la dernière réunion. Le problème du frein fait l'objet d'un suivi intensif dans le cadre de la question ORE B 126.2 «Freins pour wagons à 22.5 t de masse par essieu». Des essais sont prévus avec des wagons isolés et des trains de composition homogène et mixte jusqu'à 120 km/h.

L'objectif de l'UIC consiste à créer, en fonction des exigences commerciales, un réseau le plus maillé possible de lignes aptes à 22.5 t par essieu. Les différents réseaux s'efforcent de transformer les lignes existantes ou d'obtenir leur admission à 22.5 t par essieu en prévoyant les opérations de maintenance appropriées."

Le Président a souligné que, contrairement à l'augmentation de la vitesse qui est une obligation, la charge des wagons à 22.5 t/essieu est un choix pour les titulaires. Ceux-ci pourront se déterminer, pour leurs investissements à venir, dans la mesure où ils auront une connaissance suffisante des lignes aptes à 22.5 t/essieu.

Enfin, l'UIC a informé que les bogies Y 25 existants, mis en service sur les wagons à 20 t de masse par essieu, sont inaptes à 22.5 t/essieu. L'UIP a alors posé la question précise suivante: «Quel type de bogie existant serait apte à une charge de 22.5 t p.e., à la place de 20 t p.e.?» Voici la réponse: «Aucun type de bogie qui n'était pas conçu, dès le début, pour une charge de 22.5 t p.e.».

RENUMEROTATION DES WAGONS «P»

Cette rénumérotation, dont l'UIP a été informée en réunion UIC/UIP d'octobre 1977, doit être achevée le 31.12.84. Compte tenu des dispositions prises par les réseaux de l'UIC et de l'OSJD pour que leurs conditions d'exploitation et d'informatique adap-

km/h verkehren können, den Eisenbahnbetrieb erheblich stören und nur mit Verzögerungen befördert werden können. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass die Bahnen Verfahren im Hinblick auf eine Verlängerung der CIM-Lieferfristen für diese nicht für 90 km/h geeigneten Wagen einleiten, wie dies die BR bei Anhebung ihrer Geschwindigkeit auf 100 km/h auf den 1.1.83 getan haben.

Nachdem darauf hingewiesen wurde, dass einige Bahnen innerhalb der nächsten Jahre ihre Geschwindigkeit eventuell auf über 100 km/h anheben, möchte die UIP ganz präzise und früh genug über die Merkmale der Neubauwagen unterrichtet werden, um zu vermeiden, dass diese Fahrzeuge, wenn sie neuen betrieblichen Auflagen nicht mehr entsprechen können, bereits vor ihrer Abschreibung veraltet sind.

Die UIC unterschätzt in keiner Weise die Bedeutung der Probleme bei der Wahl der Investitionen. Sie versicherte, dass den Besorgnissen der UIP bei den Untersuchungen der Bahnen betr. Änderungen der Betriebsbedingungen, die sich auf die technischen Merkmale der Güterwagen auswirken können, ständig Rechnung getragen wird.

Es ist klar ersichtlich, dass die Geschwindigkeit von 90 km/h nur eine vorübergehende Lösung darstellt. 100 km/h sollen sobald als möglich gefahren werden können - so die Bahnen. An sich sind die technischen Probleme, insbesondere für Zweiachser, die einen Radstand ab 4,5 m haben und bereits heute die «S»/«C»-Anschrift 20 t p. A tragen, geregelt. Es empfiehlt sich jedoch, wachsam zu sein und den betreffenden Wagen äusserste Sorgfalt im Unterhalt zukommen zu lassen. Vor Überraschungen wegen des Radstandes unter 5,4 m muss gewarnt werden.

ANHEBUNG DER RADSATZLAST AUF 22.5 T

Der Vertreter des Generalsekretariates UIC berichtete über die Studien in obiger Sache wie folgt:

„Im November 1982 hat der Geschäftsführende Ausschuss beschlossen, Güterwagen mit 22.5 t Radsatzlast im internationalen Verkehr zuzulassen. Diese Entscheidung ist am 1.1.84 in Kraft getreten, nachdem alle vorbereitenden Arbeiten im Jahre 1983 abgeschlossen werden konnten.

Das UIC-Merkblatt Nr. 700 «Klasseneinteilung der Strecken - Zugehörige Lastgrenzen der Güterwagen» wurde entsprechend geändert bzw. erweitert und ist am 1.1.84 in der 8. Ausgabe neu erschienen. Danach gibt es jetzt folgende Streckenklassen:

A	mit 16 t Radsatzlast und 4.8 t/m Meterlast
B1/B2	mit 18 t Radsatzlast und 5.0/6.4 t/m Meterlast
C2/C3/C4	mit 20 t Radsatzlast und 6.4/7.2/8.0 t/m Meterlast
D2/D3/D4	mit 22.5 t Radsatzlast und 6.4/7.2/8.0 t/m Meterlast

Bei der Überarbeitung dieses Merkblattes wurde der Inhalt des UIC-Merkblattes Nr. 437 «Festlegung, Berechnung und Anschrift der Lastgrenzen der Güterwagen» übernommen und letzteres dann aufgehoben.

Die massgebenden Achskonfigurationen und die reduzierten Radsatzlasten sowie die Lastgrenzen aller Güterwagenbauarten sind angegeben.

Eine erste Umfrage der UIC bei den einzelnen Bahnen in bezug auf die für eine Radsatzlast von 22.5 t geeigneten Strecken hat 1983 zur Aufstellung eines Streckenatlases geführt. Dieser wird von Zeit zu Zeit nachgeführt; massgeblich ist jedoch das Streckenverzeichnis im Band 2 der Anlage II des RIV, das jährlich, entsprechend den Angaben der Bahnen, zuletzt am 1.7.84, überarbeitet wurde. In diesem Zusammenhang wird die Aufklassierung von Streckenklassen B und C nach D untersucht, ebenso die endgültige Festlegung der Meterlast von 5.0 t/m für die Streckenklasse A, wobei wahrscheinlich Sonderregelungen für einzelne Bahnen notwendig werden.

Ein besonderes Problem muss durch den Unterausschuss 57/B «Zulässige Lastmerkmale» untersucht werden. Da davon auszugehen sein wird, dass das Leergewicht eines Wagens, der für 22.5 t Radsatzlast geeignet ist, um bis zu 0.5 t pro Radsatz höher liegt als dasjenige eines sonst baugleichen Wagens für 20 t Radsatzlast, würden die Lastgrenzen auf den Streckenklassen A, B und C reduziert werden müssen. Eine Verminderung der zulässigen Nutzlast, um die zulässige Gesamtlast nicht zu überschreiten, ist aus kommerzieller Sicht kaum akzeptabel. Es muss daher geprüft werden, ob bestimmte Wagentypen das zulässige Gesamtgewicht auf den Streckenklassen A, B und C überschreiten dürfen. Diese müssen dann nach UIC-Merkblatt Nr. 438-2 «Kennzeichnung der Güterwagen» entsprechend gekennzeichnet werden.

Die Untersuchungen der Frage «Dynamische Auswirkungen auf das Gleis infolge 22.5 t Achslast» (ORE D 161.1) gehen weiter; sie sollen 1985 abgeschlossen werden.

Aus fahrzeugtechnischer Sicht gibt es keine wesentlichen Neuerungen seit der letzten Sitzung. Das Problem der Bremse wird intensiv verfolgt, im Rahmen der Frage ORE B 126.2 «Bremsen für Wagen mit 22.5 t Radsatzlast». Es sind Versuche mit Einzelwagen und artreinen und gemischten Zügen bis 120 km/h geplant. Das Ziel der UIC ist es, entsprechend den kommerziellen Anforderungen, ein möglichst weitverzweigtes Netz von geeigneten Strecken zu bilden. Die einzelnen Bahnen sind bemüht, vorhandene Strecken umzubauen oder durch geeignete Instandhaltungsmassnahmen eine Zulassung für 22.5 t Radsatzlast zu erreichen.

Der Präsident wies darauf hin, dass im Gegensatz zur Erhöhung der Geschwindigkeit, die eine Auflage darstellt, die Radsatzlast von 22.5 t eine Möglichkeit für die Einsteller bedeutet. Die Einsteller

tées à la nouvelle numérotation soient prêtes à la date prévue, il est absolument exclu de prendre une mesure générale de report de cette échéance.

Les titulaires qui n'auront pas fait rénuméroter leurs wagons pour le 31.12.84 devront prendre contact avec leur réseau immatriculateur pour permettre à celui-ci d'examiner, avec les autres réseaux sur lesquels les wagons sont appelés à circuler, les modalités de leur acceptation à l'échange en frontière par voie d'accords bilatéraux.

Il ne peut pas être garanti aux titulaires que ces accords — dont la durée devra être, en tout état de cause, limitée à quelques mois — pourront être conclus dans tous les cas; de toute façon, ils auront intérêt à régulariser la situation de leurs wagons le plus tôt possible, dans le courant de l'année 1985.

L'UIP attirera spécialement l'attention de ses adhérents sur cette nécessité. Elle tient, toutefois, à signaler que certains réseaux n'ont pas fourni, en temps utile, les listes nécessaires à la rénumérotation et ont donc une part de responsabilité dans ces retards. Par conséquent, l'UIP demande à l'UIC d'être compréhensive pour la régularisation des retards prévisibles.

Entre-temps, des prolongations d'exécution ont déjà été accordées (p.ex. par la DB).

ECHANGE DE VUES CONCERNANT LES RELATIONS ENTRE L'UIC ET L'UIP — CONSTATATION D'AVARIES AUX WAGONS «P» (RIV § 24, NO 4.14; RIP ARTICLE 10, § 1); DIFFÉRENTES ANOMALIES, ETC.

Depuis février 1983, l'affaire est à l'étude. Il s'agit de combattre toute anomalie et le non-respect, par les chemins de fer et les titulaires/utilisateurs de wagons «P», des prescriptions RIV pour la constatation d'avaries et de dégâts aux wagons «P».

Lors de la réunion commune UIC/UIP du mois d'octobre 1984 à Luxembourg, un groupe de travail commun restreint a été constitué et chargé officiellement de l'analyse de ces problèmes. Ce groupe de travail spécial comprend les délégués suivants:
UIC: M. Kramer (Chef de file), M. Planet, M. Stucki et M. Marletta Livi.

UIP: M. Schlegel, M. Janssen et M. Broussaud.

Toutes les Associations nationales sont priées de nous apporter leur soutien pour réussir à combattre les anomalies. Il est nécessaire d'obtenir des informations écrites au sujet de cas concrets des 3 dernières années concernant des anomalies ou des infractions aux accords conclus en rapport avec des wagons «P», entre chemins de fer et titulaires, notamment au RIV, au RIP et à l'accord «Chemin de fer/Titulaire». Il ne faut, évidemment, pas signaler tous les cas. Pour le bon ordre, il convient de retenir que les enquêtes ont déjà été lancées après la réu-

nion du Comité Directeur UIP du mois de décembre 1984.

Tout le monde est prié de collaborer à ce sujet.

HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS POUR LES REPARATIONS ET LES REVISIONS DES WAGONS «P»

L'UIP a souhaité savoir où en est cette harmonisation.

L'UIC a rappelé que cette question a déjà été abordée lors de la réunion UIC/UIP du 17 au 20.10.77 à Montpellier, sous point 7 de l'ordre du jour "Echange de vues au sujet de la révision des wagons «P» sur un réseau autre que l'immatriculateur".

La réponse indiquait notamment que, pour ce qui concerne les wagons réseaux, il n'était pas envisagé d'étudier une notice technique de standardisation des travaux de révision. Elle faisait état des travaux du Groupe de travail 5/P/1 «Entretien des wagons», chargé de l'étude de l'amélioration des règles d'entretien et de l'étude des systèmes d'entretien non directement liés au temps.

Elle précisait "qu'étant donné la complexité encore plus grande du matériel «P», il ne pouvait être envisagé de progresser, dans ce domaine, plus rapidement que pour l'étude du matériel réseau".

Aucun progrès n'a été réalisé depuis, compte tenu de la complexité du sujet et de la dissolution du Groupe de travail 5/P/1 par le Comité de Gérance de l'UIC.

Toutefois, on ne peut pas en conclure que cette harmonisation, qui continue de préoccuper les réseaux et l'UIP, est définitivement abandonnée.

Le Groupe de travail UIC/UIP a donc émis le voeu qu'une telle étude soit reprise — au moins pour les wagons à bogies — si possible entre 1985 et 1990, pour autant que l'évolution des techniques de construction et de révision permette d'en envisager la standardisation.

Le Groupe de travail UIC saisira la Commission «Matériel et Traction» de l'UIC pour faire le point des perspectives de progrès, à moyen et à long terme, vers l'unification des méthodes d'entretien.

A ce sujet, il serait intéressant que les Associations nationales, en tant que porte-paroles des adhérents, s'expriment et se prononcent pour ou contre une continuation de l'ancienne procédure.

VISITE TECHNIQUE DES WAGONS AUX POINTS DE PASSAGE AUX FRONTIÈRES

L'UIP a souhaité connaître l'incidence des accords conclus entre certains réseaux pour la visite technique d'échange des wagons aux frontières, sur la constatation des avaries aux wagons «P» et sur la responsabilité de ces avaries.

können für ihre künftigen Investitionen eine Entscheidung treffen, natürlich nur, wenn sie über eine ausreichende Kenntnis der für 22.5 t Radsatzlast geeigneten Strecken verfügen.

Die UIC informierte die UIP darüber, dass die bestehenden Y 25-Drehgestelle der Wagen mit 20 t Radsatzlast für eine Radsatzlast von 22.5 t nicht geeignet sind. Hierauf stellte die UIP folgende präzise Frage: «Welcher vorhandene Drehgestelltyp wäre für eine Achslast von 22.5 t, anstelle von 20 t, geeignet?». Die Antwort darauf lautete: «Kein Drehgestell, das nicht anfänglich für eine 22.5-t-Achslast konzipiert wurde».

UMNUMERIERUNG DER «P»-WAGEN

Die Umnummerierung, über welche die UIP in der Sitzung UIC/UIP vom Oktober 1977 informiert wurde, muss bis 31.12.84 abgeschlossen sein. Angesichts der von den UIC- und OSSHD-Bahnen eingeleiteten Massnahmen, um die der Umnummerierung angepassten Betriebs- und Informatikbedingungen auf den vorgesehenen Zeitpunkt zu gewährleisten, scheint ein Aufschub in dieser Angelegenheit unmöglich.

Die Einsteller, die ihre Wagen bis zum 31.12.84 nicht umnummeriert haben, müssen mit ihrer einstellenden Bahn Kontakt aufnehmen, damit diese, zusammen mit den anderen Bahnen, bei denen diese Wagen verkehren, die Modalitäten ihrer Übernahme beim Grenzübergang durch bilaterale Abkommen untersuchen kann.

Es kann den Einstellern nicht garantiert werden, dass diese Abkommen, deren Dauer nur auf einige Monate beschränkt ist, in jedem Fall abgeschlossen werden können. Es wäre daher für sie wichtig, ihre Wagen sobald als möglich, im Laufe des Jahres 1985, umzuzeichnen.

Die UIP wird ihre Mitglieder mit Nachdruck auf diese Notwendigkeit hinweisen. Sie teilte jedoch mit, dass einige Bahnen die erforderlichen Listen für eine Umnummerierung nicht rechtzeitig lieferten und daher für diese Verzögerungen mitverantwortlich sind. Die UIP bat die UIC daher, in dieser Angelegenheit Verständnis zu zeigen.

In der Zwischenzeit sind bereits Ausführungsverlängerungen gewährt worden (z.B. durch die DB).

MEINUNGSAUSTAUSCH ÜBER DIE BEZIEHUNGEN ZWISCHEN UIC UND UIP –

SCHADENSFESTSTELLUNG AN «P»-WAGEN (RIV § 24, Nr. 4.14; RIP ARTIKEL 10, § 1); ANOMALIEN VERSCHIEDENSTER ART, ETC.

Seit Februar 1983 ist diese Angelegenheit im Studium. Es geht darum, Mittel und Wege zu finden, um abnormale Handlungsweisen und die Nichteinhaltung der RIV-Bestimmungen durch Eisenbahnverwaltungen sowie «P»-Wagen-Einsteller/Benützer zu bekämpfen.

Anlässlich der gemeinsamen Tagung UIC/UIP vom Oktober 1984 in Luxemburg wurde offiziell eine kleine gemischte Arbeitsgruppe gebildet, welche zur Aufgabe hat, die bestehenden Probleme zu analysieren. Diese Sonderarbeitsgruppe besteht aus folgenden Delegierten:

UIC: Herren Kramer (Vorsitzender), Planet, Stucki und Marletta Livi.

UIP: Herren Schlegel, Janssen und Broussaud.

Alle nationalen Verbände werden gebeten, uns im Kampf gegen Anomalien zu unterstützen. Es werden schriftliche Informationen benötigt über durch Einsteller von «P»-Wagen während der letzten 3 Jahre festgestellte Anomalien oder Verletzungen von Vereinbarungen zwischen Eisenbahnen und Einstellern, die «P»-Wagen und RIV- oder RID-Regelungen bzw. das Haftungsabkommen betreffen. Selbstverständlich sollen nicht alle Fälle aufgezeigt werden. Der Ordnung halber sei erwähnt, dass die Erhebungen nach der Sitzung des Direktionskomitees UIP vom Dezember 1984 bereits anliefen.

Um die Mitarbeit aller wird gebeten.

HARMONISIERUNG DER AUSBESSERUNGS- UND REVISIONSVORSCHRIFTEN FÜR «P»-WAGEN

Die UIP wollte wissen, wie weit diese Harmonisierung fortgeschritten ist.

Die UIC erinnerte daran, dass diese Frage bereits in der Sitzung UIC/UIP vom 17.-20.10.78 in Montpellier, unter Punkt 7 der Tagesordnung "Meinungsaustausch über die Revision eines «P»-Wagens bei einer anderen als der einstellenden Bahn", untersucht wurde.

Damals wurde unter anderem darauf hingewiesen, dass für bahneigene Wagen nicht geplant wurde, eine technische Note für die Standardisierung der Revisionsarbeiten zu erstellen. Es wurde auf die Arbeiten der Gruppe 5/P/1 «Unterhaltung der Güterwagen» hingewiesen, die mit der Prüfung der Verbesserung der Unterhaltungsregeln und der Untersuchung von nicht unmittelbar zeitabhängigen Unterhaltungssystemen beauftragt war.

Ferner wurde präzisiert, dass «in Anbetracht der sehr grossen Vielfalt der «P»-Wagen nicht erwartet werden kann, dass in diesem Bereich raschere Fortschritte als bei der Studie für bahneigene Wagen erzielt werden».

Da es sich hier auch um ein sehr schwieriges Gebiet handelt und die Arbeitsgruppe 5/P/1 inzwischen vom Geschäftsführenden Ausschuss der UIC aufgelöst wurde, sind in der Zwischenzeit keine Fortschritte erzielt worden.

Daraus darf man natürlich nicht den Schluss ableiten, dass diese Harmonisierung, der die Bahnen und die UIP grosse Bedeutung beimessen, endgültig aufgegeben wurde.

L'UIC a donné les précisions suivantes:

Le règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV) impose une visite technique du matériel aux frontières. Cette obligation constitue un obstacle au développement des trafics ferroviaires et elle freine, en particulier, la fluidité des acheminements.

Afin de maintenir et même d'améliorer leur position concurrentielle vis-à-vis des autres moyens de transport internationaux, plusieurs réseaux ont signé des accords stipulant des modalités plus rationnelles de «visite technique d'échange aux frontières et hors frontières des wagons en trafic international».

Ces accords sont recommandés par la Fiche UIC no 471.2 OR et se trouvent basés sur la «confiance réciproque» entre deux ou plusieurs réseaux. En particulier, les réseaux signataires conviennent que la visite technique d'un train de marchandises, effectuée au départ d'une gare située à l'intérieur du réseau cédant, garde sa validité jusqu'à une gare définie et située à l'intérieur du réseau cessionnaire. Les trains concernés figurent sur une liste établie, en commun, par les réseaux.

L'expérience acquise par l'application des accords déjà signés a mis en évidence des résultats tout à fait positifs sur le plan de la qualité technique des trains visités d'après ces principes et incite les réseaux à progresser encore d'avantage dans cette voie qui offre de réelles perspectives d'avenir.

L'UIC a ajouté que, dans une certaine mesure, ces accords peuvent aider les réseaux à localiser l'origine d'avaries aux wagons «P», mais qu'ils n'ont aucune incidence sur les règles régissant les rapports entre chemins de fer et titulaires en matière de responsabilité.

L'UIP a remercié l'UIC de ces précisions concernant la Fiche UIC no 471.2 OR.

D'une façon générale, elle a émis le vœu d'être tenu au courant de la publication de nouvelles fiches UIC ou de la modification des fiches existantes, dans la mesure où elles concernent les wagons «P».

APPLICATION DES DISPOSITIONS CONCERNANT LE TRANSPORT DE PIÈCES DE RECHANGE LORSQU'IL S'AGIT D'UN BOGIE ENTIER OU D'UN CHÂSSIS DE WAGON

Au cours de la réunion UIC/UIP d'octobre 1983, l'UIP avait demandé si l'on pouvait considérer un bogie entier ou un châssis de wagon comme une pièce de rechange, et l'UIC avait souhaité un délai de réflexion avant de se prononcer.

Après examen de la question, il a été déclaré ce qui suit:

«Aux termes du RIV, les pièces de rechange nécessaires à l'entretien et à la réparation de l'infrastructure

d'un wagon sont transportées gratuitement, par le chemin de fer, entre leur lieu de stockage et l'établissement réparateur; la gratuité joue également pour les pièces avariées entre le lieu de l'avarie et le centre réparateur, puis entre ce centre et leur lieu de stockage après réparation (voir § 24, chiffre 5.2.5 du RIV). Si l'on devait considérer un bogie entier ainsi qu'un châssis destiné à l'entretien ou à la réparation d'un wagon comme des pièces de rechange, une telle assimilation reviendrait à transporter gratuitement, en toutes circonstances, ce bogie et ce châssis.

L'UIC ne peut envisager une telle solution, qui représenterait une charge importante pour le chemin de fer, si l'on considère notamment qu'un bogie entier (ou un châssis de wagon) n'est pas une pièce d'entretien courant et qu'il nécessite, à lui seul, du fait de ses caractéristiques physiques, l'utilisation d'un wagon.

Le RIV écarte d'ailleurs, de façon très nette, la gratuité systématique d'un tel transport qu'il soumet à des règles différentes de celles applicables aux pièces de rechange: le § 24, chiffre 4.13, prescrit, en effet, que les frais de chargement et de transport d'un wagon ou d'un bogie gravement avarié, sont à la charge du chemin de fer lorsque la responsabilité de l'avarie lui incombe, mais que ces frais sont à la charge du titulaire lorsqu'il est reconnu responsable de l'avarie.

Un bogie entier (ou châssis de wagon) ne doit pas, par conséquent, être considéré comme une pièce de rechange et, afin que cette distinction soit établie sans équivoque dans les textes, le Groupe de travail spécial UIC des wagons «P» a demandé que les précisions utiles soient apportées au RIV».

L'UIP a pris note de cette déclaration. Elle a retiré sa demande pour les châssis de wagons, mais l'a maintenue pour les bogies. Elle espère que le bien-fondé de cette demande finira par être reconnu par l'UIC.

Le Groupe de travail UIC/UIP a décidé, pour avoir une idée de l'enjeu, que chaque réseau du Groupe de travail spécial UIC des wagons «P» recensera, à partir du 1.1.85, les transports de bogies effectués, d'une part, à la charge du chemin de fer et, d'autre part, à la charge des titulaires.

La question sera reprise, à l'issue d'une période de deux ou trois ans, en tenant compte du résultat des travaux du Groupe 5/RIV sur le sujet.

Les besoins sont à adapter à la technique de transport moderne. Les bogies sont des unités nouvelles et sont à considérer comme des trains de roues pour les wagons «P» à deux essieux. Il semble logique qu'un reclassement de ce genre ne pourra guère être refusé.

Sans vouloir anticiper sur les résultats à attendre dans deux à trois ans d'une enquête UIC concernant la fréquence et la responsabilité (chemin de fer ou titulaire), il faut espérer que cette question

Die Arbeitsgruppe UIC/UIP brachte daher den Wunsch an, dass eine derartige Untersuchung — zumindest für Drehgestellwagen — wenn möglich zwischen 1985 und 1990, wieder aufgegriffen wird, sofern die Entwicklung der Bau- und Revisionstechniken ihre Standardisierung voraussehen lässt.

Die UIC-Arbeitsgruppe wird an den UIC-Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung» mit der Bitte herantreten, einen Überblick über die mittel- und langfristigen Aussichten einer Vereinheitlichung der Unterhaltungsmethoden zu geben.

In dieser Sache wäre es interessant, wenn sich die nationalen Verbände, als Sprecher ihrer Mitglieder, äussern und sich für oder gegen eine Weiterverfolgung des alten Postulates aussprechen würden.

TECHNISCHE ÜBERGABEUNTERSUCHUNG DER «P»-WAGEN AN DER GRENZE

Die UIP wollte über die Auswirkungen der zwischen einigen Bahnen für die technische Übergabeuntersuchung von Güterwagen im grenzüberschreitenden Verkehr, über die Schadensfeststellung an «P»-Wagen und die Haftung für diese Schäden informiert werden.

Die UIC gab folgende Auskünfte:

Das Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) schreibt eine technische Wagenkontrolle an den Grenzen verbindlich vor. Diese Auflage behindert die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs und erschwert den reibungslosen Beförderungsablauf.

Um ihre Wettbewerbsposition gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu behaupten und sogar zu verbessern, unterzeichneten mehrere Bahnen Abkommen mit rationelleren Modalitäten für eine «technische Übergabeuntersuchung von Güterwagen im grenzüberschreitenden Güterverkehr an der Grenze und im Binnenland».

Diese Abkommen werden im UIC-Merkblatt Nr. 471-2 VE empfohlen und basieren auf der «Vertrauensregelung» zwischen zwei bzw. mehreren Bahnen. Die unterzeichnenden Bahnen vereinbaren, dass die bei der Abfahrt in einem Bahnhof der übergebenden Bahn durchgeführte technische Wagenuntersuchung bis zu einem bestimmten Bahnhof der übernehmenden Bahn gültig ist. Die betroffenen Züge werden in ein gemeinsam erstelltes Verzeichnis aufgenommen.

Die Anwendung bereits unterzeichneter Abkommen zeigte durchaus zufriedenstellende Ergebnisse im Bereich der technischen Qualität der nach diesen Grundsätzen untersuchten Züge und veranlassete die Bahnen, weiterhin auf diesem zukunftsweisenden Weg fortzufahren.

Die UIC fügte hinzu, dass diese Abkommen in gewisser Weise den Bahnen helfen, festzustellen, wo Schäden an «P»-Wagen aufgetreten sind, dass sie

jedoch die Bestimmungen, welche die Beziehungen zwischen Bahnen und Einstellern in Sachen Haftung regeln, in keiner Weise tangieren.

Die UIP dankte der UIC für diese Hinweise zum UIC-Merkblatt Nr. 471-2 VE.

Ganz allgemein brachte die UIP den Wunsch zum Ausdruck, über die Veröffentlichung neuer UIC-Merkblätter und die Änderung bestehender Merkblätter, sofern sie den Bereich der «P»-Wagen betreffen, unterrichtet zu werden.

ANWENDUNG DER BESTIMMUNGEN ÜBER DIE BEFÖRDERUNG VON ERSATZTEILEN, WENN ES SICH DABEI UM GANZE DREHGESTELLE ODER WAGENUNTERGESTELLE HANDELT

In der Sitzung UIC/UIP vom Oktober 1983 erkundigte sich die UIP, ob ein ganzes Drehgestell oder ein Wagenuntergestell als Ersatzteil angesehen werden könne, und die UIC hatte um Bedenkzeit gebeten.

Nach Prüfung der Frage wurde folgendes erklärt:

“Nach dem RIV werden Ersatzteile für das Untergerüst des Wagens von der Eisenbahn von ihrem Lager bis zur ausbessernden Stelle unentgeltlich befördert, wenn sie zur Unterhaltung und zur Wiederherstellung dienen; unentgeltlich befördert werden ebenfalls beschädigte Teile vom Ort der Beschädigung bis zu der Stelle, die sie aufarbeitet, und von dieser Stelle bis zum Ersatzteillager (siehe § 24, Ziffer 5.2.5 des RIV).

Die Gleichbehandlung eines für die Wagenunterhaltung bzw. Instandsetzung vorgesehenen ganzen Drehgestells oder Wagenuntergestells mit Ersatzteilen würde dazu führen, dass dieses Drehgestell oder Wagenuntergestell unter allen Umständen kostenlos befördert würde.

Die UIC kann sich mit dieser Lösung nicht einverstanden erklären. Sie wäre für die Eisenbahnen mit hohen Kosten verbunden, da für die Beförderung eines ganzen Drehgestells (oder eines Wagenuntergestells), das kein herkömmlicher Ersatzteil ist, ein ganzer Güterwagen benötigt wird.

Im RIV wird die systematische, kostenlose Beförderung derartiger Sendungen übrigens ganz klar ausgeschlossen und anderen Regeln, als den für Ersatzteile geltenden, unterstellt: § 24, Ziffer 4.13, sieht nämlich vor, dass die Kosten für Beladung und Transport eines schwerbeschädigten Güterwagens oder Drehgestells der Eisenbahn angelastet werden, wenn sie für die Beschädigung haftet, dass diese Kosten jedoch dem Einsteller angelastet werden, wenn er für den Schaden haftbar ist.

Ein ganzes Drehgestell sowie ein Wagenuntergestell sind daher nicht als Ersatzteile anzusehen. Damit diese Unterscheidung in den Texten eindeutig zum Ausdruck gebracht wird, beantragte die UIC-Sonderarbeitsgruppe der «P»-Wagen eine entsprechende Präzisierung im RIV”.

sera solutionnée d'une façon satisfaisante et en faveur de l'UIP.

APPAREILS DE TRACTION ET DE CHOC

L'UIC a attiré l'attention de l'UIP sur le point 10 du paragraphe 38 du RIV qui indique:

«La résistance à la rupture doit être au minimum:

- 850 kN pour les tendeurs d'attelage,
- 1000 kN pour les crochets et tiges de traction.

Toutefois, pour les wagons construits avant le 1.7.49, une résistance de 650 kN, pour l'ensemble des organes de traction, est admise jusqu'à la date limite du 31.12.84».

Il appartient aux titulaires qui auraient des wagons RIV, construits avant le 1.7.49, de faire modifier — si ce n'est déjà fait — les organes de traction avant l'échéance prévue.

TRAFIC TRANSMANCHE

Etant donné qu'un appendice spécial au RID et à l'ADR ne pourra pas être mis en vigueur en même temps que la nouvelle COTIF, le 1.5.85, le Comité Directeur du CIT a décidé de constituer un groupe de travail mixte (UIP et représentants de différents réseaux) chargé de préparer un projet d'annexe à la LIF à titre de mesure transitoire.

L'UIP s'est étonnée que ce projet d'annexe à la LIF ait abandonné le principe que les transports de produits dangereux empruntant un trajet maritime court soient réglés uniquement par les prescriptions du RID.

L'UIC a fait observer qu'en proposant cette annexe à la LIF, le CIT a voulu prévenir une mesure autoritaire que le Royaume-Uni pourrait prendre après la mise en vigueur de la COTIF, le 1.5.85, sur la base de l'article 3, § 4 des Règles uniformes CIM, mesure qui consisterait éventuellement à refuser au transport maritime tout wagon non muni de soupape.

Il est à noter que les autorités britanniques seraient d'accord sur la mesure transitoire envisagée par le CIT. A ce sujet, il faut, cependant, poser un grand point d'interrogation.

Le Groupe de travail mixte «Annexes à la LIF», qui s'est réuni à Berne du 17 au 19.7.84, a donc approuvé le projet d'annexe à la LIF qui lui était soumis. En prenant sa décision, le groupe de travail mentionné a tenu compte du fait que

- le RID permet déjà le montage de soupapes de sûreté sur les wagons-citernes transportant certaines matières dangereuses,
- les caractéristiques des soupapes mentionnées dans le projet sont celles indiquées pour le RID,
- les nouvelles mesures ne doivent s'appliquer qu'aux wagons à mettre en service après le 1.5.85.

Dans ces conditions, il était difficile de continuer à s'opposer aux arguments de sécurité maritime de l'OMI, et le projet d'annexe à la LIF constituerait une solution acceptable.

L'UIP a pris acte de cette déclaration, tout en soulignant que l'adjonction de soupapes entraînera une majoration des coûts de construction des wagons concernés.

CIRCULATION DES WAGONS CONTINENTAUX EN GRANDE-BRETAGNE — INFORMATIONS CONCERNANT LA FICHE UIC NO 503

La Sous-commission mixte des wagons a été saisie, vers la fin de l'année 1983, d'une demande des BR tendant à obtenir certains renseignements complémentaires sur le frein des wagons devant circuler en Grande-Bretagne.

Avant que le problème soit réglé, des échanges de messages pour la fourniture de ces renseignements nécessaires au fonctionnement du système TOPS ont entraîné des retards dans l'acceptation des wagons continentaux par les BR.

La solution a consisté, pour la Sous-commission mixte des wagons, à décider, au cours de la réunion de janvier 1984, de rédiger comme suit la rubrique «Frein» du point 3.1.3 de la Fiche UIC no 503:

Diagramme - Renseignements à fournir:

...

«Type de frein: dispositif complet ou conduite blanche, en joignant l'indication des masses freinées et des efforts totaux en stationnement (nets) (1) à vide et en charge, ainsi que la masse de changement de régime.»

Le renvoi (1) a la teneur suivante:

«(1) Les valeurs de ces efforts sont définies par la Fiche UIC no 544-1 et les feuilles de calcul jointes en annexe à l'appendice de cette fiche.»

DISPOSITIONS PRISES PAR LA GRANDE-BRETAGNE POUR LA TVA APPLICABLE AUX TRAVAUX SUR DES WAGONS «P» ETRANGERS

Seuls parmi les réseaux des pays membres des Communautés européennes, les BR facturaient la TVA pour des travaux effectués, par leurs soins, sur des wagons «P» étrangers.

Les BR ont eu leur attention attirée par l'UIC sur cette anomalie, et leur intervention auprès du Gouvernement britannique pour la faire cesser a été positive puisque les réparations effectuées en Grande-Bretagne sur des wagons «P» étrangers sont désormais exonérées de TVA.

Die UIP nahm diese Ausführungen zur Kenntnis. Sie zog ihren Antrag betreffend die Wagenuntergestelle zurück, hielt ihn jedoch für Drehgestelle aufrecht. Sie hofft, dass die UIC schliesslich die Berechtigung dieses Antrags doch noch einsieht.

Um sich eine Vorstellung von der Tragweite dieser Angelegenheit zu verschaffen, beschloss die Arbeitsgruppe UIC/UIP, dass jede Bahn der UIC-Sonderarbeitsgruppe der «P»-Wagen ab 1.1.85 sowohl die auf Kosten der Eisenbahnen als auch die zu Lasten der Einsteller durchgeführten Transporte von Drehgestellen erfassen wird.

Die Frage wird nach Ablauf von zwei oder drei Jahren wieder aufgegriffen, wobei den Ergebnissen der Arbeiten der Gruppe 5/RIV zu diesem Thema Rechnung getragen wird.

Die Bedürfnisse sind der neuen Verkehrstechnik anzupassen. Die Drehgestelle sind als neue Einheiten hinzugekommen und wie Radsätze für zweiachsige «P»-Wagen zu betrachten. Eine entsprechende Einstufung wird sich logischerweise kaum verhindern lassen.

Ohne den in zwei bis drei Jahren zu erwartenden Ergebnissen einer UIC-Untersuchung über Häufigkeit und Haftung (Eisenbahn oder Einsteller) vorzugreifen zu wollen, ist zu hoffen, dass diese Frage befriedigend und zugunsten der UIP gelöst wird.

ZUG- UND STOSSVORRICHTUNGEN

Die UIC wies die UIP auf Paragraph 38, Ziffer 10 des RIV hin, wo es heisst:

«Die Bruchlast muss mindestens betragen:

- 850 kN für die Schraubenkupplungen,
- 1000 kN für die Zughaken und Zugstangen.

Für Wagen, die vor dem 1.7.49 gebaut wurden, ist jedoch für die gesamte Zugeinrichtung bis zum 31.12.84 eine Bruchlast von 650 kN zugelassen».

Einsteller mit RIV-Wagen, die vor dem 1.7.49 gebaut wurden, müssen die Zugeinrichtungen — falls dies noch nicht geschehen ist — bis zu dem festgesetzten Termin umbauen lassen.

ÄRMELKANALVERKEHR

Da ein Sonderanhang zum RID und zum ADR nicht gleichzeitig mit dem neuen COTIF auf den 1.5.85 in Kraft gesetzt werden kann, beschloss das Direktionskomitee des CIT, eine gemischte Arbeitsgruppe (UIP und Vertreter von einzelnen Bahnen) zu bilden, die den Entwurf einer Anlage zum LIF als Übergangsmassnahme erstellen soll.

Die UIP war erstaunt, dass bei diesem Entwurf einer Anlage zum LIF von dem Grundsatz abgegangen wurde, nach dem der Transport gefährlicher Güter auf kurzen Seestrecken ausschliesslich den RID-Vorschriften unterliegt.

Die UIC wies darauf hin, dass das CIT mit dem Vor-

schlag dieser Anlage zum LIF einer einseitigen Massnahme vorbeugen wollte, die das Vereinigte Königreich nach dem Inkrafttreten des COTIF auf den 1.5.85 auf der Grundlage von Artikel 3, § 4 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM ergreifen könnte und die gegebenenfalls darin bestehen würde, Güterwagen ohne Sicherheitsventile vom Seetransport auszuschliessen.

In diesem Zusammenhang ist darauf aufmerksam zu machen, dass die britischen Behörden mit der vom CIT geplanten Übergangsmassnahme einverstanden zu sein scheinen. Hiezu ist jedoch ein grosses Fragezeichen zu setzen.

Die gemischte Arbeitsgruppe «Anlage zum LIF» nahm daher in ihrer Sitzung in Bern (17.-19.7.84) den ihr unterbreiteten Entwurf einer Anlage zum LIF an. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigte die Gruppe die Tatsachen:

- dass das RID bereits die Anbringung von Sicherheitsventilen an Kesselwagen für den Transport bestimmter gefährlicher Güter zulässt,
- dass die im Entwurf genannten Merkmale der Sicherheitsventile denen des RID entsprechen und
- dass die neuen Massnahmen nur für Wagen gelten, die nach dem 1.5.85 in Betrieb genommen werden.

Unter diesen Umständen war es schwer, sich den Argumenten der IMO hinsichtlich der Sicherheit auf See weiterhin zu verschliessen, zumal der Entwurf der Anlage zum LIF im Grunde genommen eine akzeptable Lösung darstellen würde.

Die UIP nahm von dieser Erklärung Kenntnis und bemerkte, dass die Anbringung von Sicherheitsventilen die Baukosten für die betroffenen Wagen erhöhen wird.

VERKEHR DER FESTLANDSGÜTERWAGEN IN GROSSBRITANNIEN — INFORMATIONEN ZUM UIC-MERKBLATT NR. 503

Der Gemischte Unterausschuss «Güterwagen» hatte sich Ende 1983 mit einem Antrag der BR bezüglich zusätzlicher Informationen über die Bremse der in Grossbritannien eingesetzten Güterwagen zu befassen.

Bevor dieses Problem gelöst wurde, kam es durch den Austausch von Meldungen, mit denen diese Informationen in das TOPS-System eingegeben werden, zu Verspätungen bei der Annahme von Festlandsgüterwagen durch die BR.

Der Gemischte Unterausschuss «Güterwagen» beschloss daher in seiner Januar-Sitzung 1984, den Absatz über die Bremse in Ziffer 3.1.3 des UIC-Merkblattes Nr. 503 wie folgt zu ergänzen:

Diagramm-Angaben:

...

«Bauart der Bremse: vollständige Einrichtung oder

STATISTIQUE DES WAGONS «P» IMMATRICULES PAR LES RESEAUX DE L'UIC

L'UIC a estimé que l'élaboration d'une politique internationale commune d'équipement en wagons de chemins de fer et de particuliers nécessite que les réseaux s'informent réciproquement de l'évolution de leurs parcs respectifs.

Doivent participer, en principe, à ces échanges d'informations les réseaux suivants: BR, CFF, CFL, CH, CIE, DB, DSB, FS, NS, OeBB, RENFE, SJ, SNCB, SNCF.

En ce qui concerne les wagons «P», au début de chaque année, ces réseaux établiront et se communiqueront un tableau indiquant l'état de leur parc de l'année précédente. Ces statistiques seront centralisées par le Groupe de travail spécial UIC des wagons «P» et transmises au Secrétariat général de l'UIC, aux fins de coordination des études.

Le Groupe de travail spécial UIC des wagons «P» se propose d'informer l'UIP des résultats statistiques collectés à son niveau, qui pourront faire l'objet d'un échange de vues en réunion UIC/UIP.

NIVEAU SONORE DES VEHICULES ROULANT SUR RAILS

Le représentant du Secrétariat général de l'UIC a fait le point de la question.

Le projet de «Directive en vue de l'harmonisation des prescriptions juridiques des Etats membres des

Communautés européennes concernant le niveau de bruit des véhicules ferroviaires» établi par la Commission, a été présenté au Conseil le 7.12.83.

Après présentation des objections des réseaux membres du Groupe des Dix, le Groupe «Questions économiques» de la Commission a été chargé de poursuivre l'examen du problème. Ce groupe, sous présidence française, auquel participe un représentant de l'UIC, ayant apporté une contribution déterminante aux travaux du Groupe ad hoc UIC «Bruit» ainsi qu'aux travaux de l'ORE, a tenu sa première réunion le 6.6.84, au cours de laquelle il a notamment dégagé les points suivants:

- Les directives ne doivent s'appliquer qu'aux véhicules neufs.
- La délégation française s'est prononcée en faveur d'une réinsertion, dans la directive, des valeurs proposées, en son temps, par l'UIC; les autres délégations gouvernementales ont soutenu cette prise de position.
- La Commission est d'accord pour reprendre la collaboration avec l'UIC et pour activer le Groupe ad hoc «Bruit».

Cette question n'évolue donc pas défavorablement du point de vue des intérêts du Groupe des Dix.

L'UIP a remercié l'UIC de ces informations. Elle a formé le vœu que la réglementation ne se limitera pas aux réseaux des CEE, mais qu'elle débordera le plus largement possible ce cadre géographique et que les normes adoptées seront strictement les mêmes pour tous les pays.

durchgehende Bremsluftleitung, Bremsgewichtsdaten und (Netto-) Bremsklotzkräfte (1) leer und beladen sowie gegebenenfalls Bremsumstellgewicht.»

Die Fussnote (1) lautet folgendermassen:

«(1) Die Ermittlung der Werte dieser Kräfte wird im UIC-Merkblatt Nr. 544-1 und den Berechnungsblättern in der Anlage zum Anhang dieses Merkblattes angegeben.»

DURCH GROSSBRITANNIEN ERGRIFFENE MASSNAHMEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER MEHRWERTSTEUER FÜR ARBEITEN AN AUSLÄNDISCHEN «P»-WAGEN

Als einzige Bahn eines EG-Mitgliedlandes stellten die BR die Mehrwertsteuer für Arbeiten an ausländischen «P»-Wagen in Rechnung.

Die BR wurden von der UIC auf diese Abweichung hingewiesen. Ihre Vorsprache bei der britischen Regierung hatte Erfolg: künftig wird für Ausbesserungen, die in Grossbritannien an ausländischen «P»-Wagen durchgeführt werden, keine Mehrwertsteuer mehr berechnet.

STATISTIK DER BEI DEN UIC-BAHNEN EINGESTELLTEN «P»-WAGEN

Die UIC vertritt die Ansicht, dass eine gemeinsame internationale Politik der Ausrüstung mit eisenbahneigenen und «P»-Wagen nur dann festgelegt werden kann, wenn sich die Bahnen gegenseitig über die Entwicklung ihrer Wagenparks auf dem laufenden halten.

An diesem Informationsaustausch sollen folgende Bahnen teilnehmen: BR, CFL, CH, CIE, DB, DSB, FS, NS, OeBB, RENFE, SBB, SJ, SNCB und SNCF.

Für die «P»-Wagen werden diese Bahnen zu Beginn jeden Jahres eine Tabelle über den Stand ihres Vorjahrparks erstellen und sich gegenseitig zuleiten. Diese Statistiken werden von der UIC-Sonderarbeitsgruppe «P»-Wagen zentral erfasst und dem UIC-Generalsekretariat zwecks Koordinierung der Untersuchungen zugeleitet.

Die Sonderarbeitsgruppe UIC der «P»-Wagen wird die UIP über die von ihr gesammelten statistischen Ergebnisse, über die in der Sitzung UIC/UIP ein Meinungsaustausch stattfinden könnte, informieren.

GERÄUSCHPEGEL DER SCHIENENFAHRZEUGE

Der Vertreter des Generalsekretariates der UIC legte den Stand der Dinge dar.

Der Entwurf der «Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der EG-Mitgliedsstaaten über den Geräuschpegel von Schienenfahrzeugen» der Kommission der Europäischen Gemeinschaften wurde dem Rat am 7.12.83 vorgelegt.

Mit der Weiterbehandlung des Problems wurde nach Vorliegen der Einwände der Mitgliedsbahnen der Gruppe der Zehn die Gruppe «Wirtschaftsfragen» der Kommission beauftragt. Diese Gruppe, unter französischer Leitung und unter Beteiligung eines Vertreters der UIC, der massgeblichen Anteil an den Arbeiten der UIC-Ad-hoc-Gruppe «Lärm» und an den ORE-Arbeiten hatte, tagte erstmals am 6.6.84. In dieser Sitzung wurden insbesondere folgende Punkte herausgearbeitet:

- Die Richtlinien sollen nur für neue Fahrzeuge gelten.
- Die französische Delegation der Ad-hoc-Gruppe «Lärm» hat sich dafür ausgesprochen, dass in die Richtlinien die seinerzeit von der UIC vorgeschlagenen Werte wieder aufgenommen werden; die anderen Regierungsdelegationen haben sich dieser Stellungnahme angeschlossen.
- Die Kommission ist damit einverstanden, dass die Zusammenarbeit mit der UIC wieder aufgenommen und die Ad-hoc-Gruppe «Lärm» aktiviert wird.

Die Entwicklung der Dinge ist also nicht ungünstig im Hinblick auf die Anliegen der Bahnen der Gruppe der Zehn.

Die UIP dankte der UIC für die Informationen. Sie hoffe, dass diese Verordnung nicht nur auf die EG-Bahnen beschränkt bleibt, sondern deren geographischen Rahmen möglichst weitgehend überschreitet, damit die festgelegten Normen für alle Länder absolut gleichlautend werden.

III. Vie interne de l'UIP

Le *Comité Directeur* s'est réuni deux fois en 1984: le 22 juin à Düsseldorf et le 13 décembre à Vienne.

La délégation UIP au sein du *Groupe supérieur de liaison UIC/UIP* s'est retrouvée pour une séance le 24 janvier 1984 à Paris.

Le *Groupe de travail commun UIC/UIP* a tenu ses séances à Luxembourg du 16 au 19 octobre 1984. De nombreux contacts et discussions, du Président et des membres du Groupe de travail, ont précédé cette réunion.

L'objectif recherché, la défense du wagon de particuliers dans le cadre international, a été poursuivi comme auparavant, et des solutions techniques et juridiques ont pu être trouvées aux problèmes posés.

Des délégués de l'UIP ont participé également aux séances de travail de la *Réunion commune RID/ADR* qui se sont déroulées du 2 au 13 avril 1984 à Berne et du 2 au 12 octobre 1984 à Genève. Notre représentant a assisté à la séance du Groupe de travail «Aciers de haute performance à grain fin» qui s'est tenue du 20 au 22 novembre 1984 à Madrid.

Le volume des activités demandées à nos experts et délégués augmente d'année en année. Le soutien apporté aux activités du Groupe de travail par les Associations nationales s'avère indispensable; c'est à cette condition que nous parviendrons à résoudre de façon cohérente les problèmes toujours nouveaux qui nous sont posés.

L'*Assemblée générale 1984* (selon nos statuts sans Congrès) se déroula, sur invitation de l'Association allemande VPI, le 22 juin 1984 à Düsseldorf.

Le Président évoqua la mémoire de notre ami *Eugène-Jean Fert*, Secrétaire général honoraire, décédé le 6 juin 1984. Les participants à l'Assemblée générale ont observé une minute de silence à sa mémoire.

Le Président passa à l'ordre du jour, et les délégués ayant droit de vote abordèrent les points suivants:

- Le *compte rendu de l'Assemblée générale avec Congrès* du 23 juin 1983 à Leeds Castle fut approuvé à l'unanimité.
- Le *34ème rapport de gestion* fut remis aux participants à l'Assemblée générale, et les Associations nationales l'ont reçu par courrier postal. Compte tenu de son volume, on renonça à sa

lecture. Le Président remercia les rédacteurs de leur travail remarquable.

Ensuite, l'Assemblée générale approuva le 34ème rapport de gestion de l'UIP à l'unanimité.

- Le Trésorier présente les *comptes de l'année de gestion 1983*. Cette année se termine encore par un léger reliquat en fin d'exercice.
- Le *rapport des Commissaires aux comptes* de l'Association suisse fut présenté et le texte original mis à la disposition de l'Assemblée générale. *Comptes et rapport* furent approuvés à l'unanimité, et décharge fut donnée au Comité Directeur.
- L'Assemblée générale fixa, pour l'année 1984, le montant des *cotisations* à:
Fr.s. 1.200.— de participation;
Fr.s. 34.— par centaine de wagons appartenant aux Associations nationales.

- Ensuite, l'Assemblée générale renouvela le mandat des Commissaires aux comptes de l'Association suisse pour l'exécution de leurs travaux en 1984.

- Les *membres du Comité Directeur* pour la période 1984/1985, désignés par écrit au Secrétaire général par les Associations nationales, sont les suivants:

Allemagne	Monsieur H. Groote
Autriche	Monsieur H. Metzger
Belgique	Monsieur J.F. Weerts
Espagne	Monsieur M. Salis Balzola
France	Monsieur R. Saunal
Grande-Bretagne	Monsieur M. Barclay
Hollande	Monsieur H.A. Vos
Italie	Monsieur P. Ladavac
Suède	Monsieur P.-O. Strömsholm
Suisse	Monsieur Ch. Schlegel

- L'*Assemblée générale avec Congrès 1985* aura lieu sur invitation de l'Association espagnole à *Malaga/Benalmadena Costa* les 19 et 20 septembre 1985.

Les travaux statutaires terminés, le Président déclara achevée l'Assemblée générale. Il remercia au nom des délégués l'Association allemande de la parfaite organisation de cette réunion. Un grand remerciement fut adressé aussi à tous les experts, aux membres du Groupe de travail UIP, au Secrétaire général, aux collaboratrices et collaborateurs pour leur engagement dans l'intérêt de l'Union, de toutes les Associations nationales et de leurs membres.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:
Christian Schlegel

Le Secrétaire général:
Walter Suter

III. Das interne Leben der UIP

Das *Direktionskomitee* fand sich im Jahre 1984 zu zwei Sitzungen zusammen: am 22.6 in Düsseldorf und am 13.12. in Wien.

Die Delegation innerhalb des *Verbindungsausschusses UIC/UIP auf höherer Ebene* traf sich zu einer Sitzung am 24.1.1984 in Paris.

Vom 16.-19.10.1984 tagte die *Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP* in Luxemburg. Voraus gingen die notwendigen Vorbereitungen und Besprechungen des Präsidenten und einzelner Mitglieder der Arbeitsgruppe UIP.

Das Ziel — die Verteidigung des Privatgüterwagens im internationalen Rahmen — wurde, wie bisher, weiterverfolgt. In technischen und juristischen Fragen kamen annehmbare Lösungen zustande.

UIP-Vertreter nahmen an den Sitzungen der *Gemeinsamen Tagung RID/ADR* (2.-13.4.1984 in Bern und 2.-12.10.1984 in Genf) sowie an der Tagung der Arbeitsgruppe «Feinkornstähle» (20.-22.11.1984 in Madrid) teil.

Der Arbeitsaufwand für die Experten und Delegierten der Arbeitsgruppe UIP wird von Jahr zu Jahr umfangreicher. Die Unterstützung ihrer Arbeit durch die nationalen Verbände ist notwendig — so werden wir die immer wieder neu auf uns zukommenden Probleme sukzessive meistern.

Am 22.6.1984 wurde die *Generalversammlung*, auf Einladung des deutschen Verbandes VPI, in Düsseldorf, im statutarischen Rahmen (Jahr ohne Kongress) abgehalten.

Die Generalversammlung gedachte des am 6.6.1984 in Genf verstorbenen Ehren-Generalsekretärs der UIP und langjährigen Direktionskomitee-Mitgliedes, Herrn *Eugène-Jean Fert*, mit einer Minute des Schweigens.

Der Präsident ging anschliessend zur Tagesordnung über, und die Delegierten haben folgende Beschlüsse gefasst:

- Die *Niederschrift* über die Generalversammlung mit Kongress vom 23.6.1983 in Leeds Castle wurde einstimmig genehmigt.
- Der *34. Jahresbericht* wurde den Anwesenden überreicht und den nationalen Verbänden auf dem Postweg zugestellt. Auf ein Verlesen wurde verzichtet. Der Präsident dankte den Verfassern für die dafür aufgewendete sorgfältige Arbeit.

Die Generalversammlung genehmigte in der Folge diesen 34. Jahresbericht der UIP einstimmig.

- Der Rechnungsführer erläuterte die *Rechnung 1983*. Erfreulicherweise konnte auch dieses Rechnungsjahr mit einem bescheidenen Überschuss abgeschlossen werden.
- Der *Bericht der Rechnungsrevisoren* des schweizerischen Verbandes ist im Jahresbericht wiedergegeben. Er lag an der Generalversammlung im Original zur Einsichtnahme auf. *Jahresrechnung und Revisionsbericht* fanden einstimmige Genehmigung. Dem Direktionskomitee wurde Entlastung erteilt.
- Die Generalversammlung beschloss für das Jahr 1984 folgende *Beiträge*:
sFr. 1.200.— Festbeitrag,
sFr. 34.— für jedes angefangene Hundert der den nationalen Verbänden angehörenden Wagen.
- Anschliessend bestätigte die Generalversammlung die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes in Ihrem Amt auch für 1984 und dankte ihnen für die zu leistende Mitarbeit.
- Die für 1984/85 von den Landesverbänden gewählten *Delegierten* in das *Direktionskomitee* sind die folgenden:

Belgien	Herr. J.F. Weerts
Deutschland	Herr H. Groote
Frankreich	Herr R. Saunal
Grossbritannien	Herr M. Barclay
Italien	Herr P. Ladavac
Niederlande	Herr H.A. Vos
Österreich	Herr H. Metzger
Spanien	Herr M. Salis Balzola
Schweden	Herr P.-O. Strömsholm
Schweiz	Herr Ch. Schlegel
- Die *Generalversammlung mit Kongress 1985* findet auf Einladung des spanischen Verbandes am 19./20.9.1985 in *Malaga/Benalmadena Costa* statt.

Nach Beendigung der statutarischen Arbeiten schloss der Präsident die Generalversammlung 1984 und dankte dem deutschen Verband VPI für die Organisation der Tagung. Ein Dankeswort des Präsidenten ging an alle Experten, an die Mitglieder der Arbeitsgruppe, an den Generalsekretär sowie an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den wertvollen Einsatz im Interesse der Union, aller nationalen Verbände sowie deren Mitglieder.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Christian Schlegel

Der Generalsekretär:
Walter Suter

Comptes annuels

	1983		1984	
	Dépenses Fr.s.	Recettes Fr.s.	Dépenses Fr.s.	Recettes Fr.s.
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Düsseldorf		15.752.—		15.820.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Vienne		2.152.—		2.118.—
Fédération des Entreprises de Belgique, Bruxelles		1.212.—		1.178.—
Société LOMATFER, Bruxelles		1.074.—		1.110.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.716.—		3.682.—
Association Française des Wagons de Part., Paris		21.396.—		20.988.—
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., Londres		2.458.—		2.968.—
ASSOCARRI, Milan		3.036.—		2.934.—
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.438.—		1.438.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		2.118.—		1.846.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden		3.274.—		3.274.—
		57.626.—		57.356.—
Intérêts		971.55		890.45
Ventes d'imprimés		757.60		577.80
Dépenses				
Achats d'imprimés UIC	796.95		607.95	
Frais d'experts	17.618.55		18.590.80	
Frais d'interprète	9.765.55		9.057.20	
Frais d'imprimerie, bureau, ports, tél./télex, divers	16.362.—		18.738.35	
Administration fédérale des contributions (impôt anticipé)	340.—		41.50	
Congrès 1983	5.601.40			
Report pour Congrès 1985			7.000.—	
Report pour frais d'experts 1984	6.000.—			
Report pour frais d'experts 1985			3.000.—	
Excédent de recettes au 31.12.1983	2.870.70			
Excédent de recettes au 31.12.1984			1.788.45	
	59.355.15	59.355.15	58.824.25	58.824.25

31.12.1984

Jahresrechnung

	1983		1984	
	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Düsseldorf		15.752.—		15.820.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		2.152.—		2.118.—
Fédération des Entreprises de Belgique, Brüssel		1.212.—		1.178.—
Société LOMATFER, Brüssel		1.074.—		1.110.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.716.—		3.682.—
Association Française des Wagons de Part., Paris		21.396.—		20.988.—
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		2.458.—		2.968.—
ASSOCARRI, Mailand		3.036.—		2.934.—
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.438.—		1.438.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		2.118.—		1.846.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden		3.274.—		3.274.—
		57.626.—		57.356.—
Zinsen		971.55		890.45
Verkauf von Drucksachen		757.60		577.80
Ausgaben				
Ankauf von Drucksachen UIC	796.95		607.95	
Expertengelder	17.618.55		18.590.80	
Dolmetscherkosten	9.765.55		9.057.20	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	16.362.—		18.738.35	
Eidg. Steuerverwaltung (Verr. Steuer)	340.—		41.50	
Kongress 1983	5.601.40			
Rückstellung Kongress 1985			7.000.—	
Rückstellung Expertengelder 1984	6.000.—			
Rückstellung Expertengelder 1985			3.000.—	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1983	2.870.70			
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1984			1.788.45	
	59.355.15	59.355.15	58.824.25	58.824.25

31.12.1984

Bilan

	1983		1984	
	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.
Avoir Banca Popolare Svizzera:				
Compte courant	17.214.85		30.—	
Livret d'épargne	26.681.10		1.693.35	
Obligations	—.—		25.000.—	
Actifs transitoires	—.—		25.461.05	
Passifs transitoires		6.000.—		12.500.—
Fortune au 31.12.1983		37.895.95		
Fortune au 31.12.1984				39.684.40
	43.895.95	43.895.95	52.184.40	52.184.40

Fortune

	1983		1984	
	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.
Fortune au 1.1.1983		35.025.25		
Fortune au 1.1.1984				37.895.95
Excédent de recettes 1983		2.870.70		
Excédent de recettes 1984				1.788.45
Fortune au 31.12.1983	37.895.95			
Fortune au 31.12.1984			39.684.40	
	37.895.95	37.895.95	39.684.40	39.684.40

31.12.1984

Walter Suter, Secrétaire général

Bilanz

	1983		1984	
	Aktiven sFr.	Passiven sFr.	Aktiven sFr.	Passiven sFr.
Guthaben Schweiz. Volksbank:				
Kontokorrent	17.214.85		30.—	
Sparheft	26.681.10		1.693.35	
Wertschriften	—.—		25.000.—	
Transitorische Aktiven	—.—		25.461.05	
Transitorische Passiven		6.000.—		12.500.—
Vermögen am 31.12.1983		37.895.95		
Vermögen am 31.12.1984				39.684.40
	43.895.95	43.895.95	52.184.40	52.184.40

Vermögen

	1983		1984	
	sFr.	sFr.	sFr.	sFr.
Vermögen am 1.1.1983		35.025.25		
Vermögen am 1.1.1984				37.895.95
Einnahmen-Überschuss 1983		2.870.70		
Einnahmen-Überschuss 1984				1.788.45
Vermögen am 31.12.1983	37.895.95			
Vermögen am 31.12.1984			39.684.40	
	37.895.95	37.895.95	39.684.40	39.684.40

31.12.1984

Walter Suter, Generalsekretär

Rapport des Commissaires aux comptes

à l'intention de l'Assemblée générale de l'Union Internationale d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers.

En notre qualité de Commissaires 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 1984 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 les avons soumises, dans la mesure du possible, à un contrôle matériel.

L'exercice 1984 boucle avec un excédent de recettes de Fr.s. 1.788.45. Cette somme doit être ajoutée, au 31.12.1983, à la fortune de Fr.s. 37.895.95 qui augmente, au 31.12.1984, à Fr.s. 39.684.40.

Voici le détail des recettes et dépenses:

	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>Fr.s.</i>	<i>Fr.s.</i>
Cotisation des membres, payée en 1984	32.686.—	
Cotisation de l'Association Française, payée en 1985	20.988.—	
Cotisation de l'Association Espagnole *	3.682.—	57.356.—
Intérêts bruts pour 1983 s. compte/livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Paradiso/Lugano		890.45
Ventes d'imprimés		577.80
Achat d'imprimés	607.95	
Report pour le Congrès 1985	7.000.—	
Frais d'experts	18.590.80	
Report pour frais d'experts 1985	3.000.—	
Frais d'interprète	9.057.20	
Frais de bureau et d'imprimerie, ports, tél./télex	18.738.35	
Adm. féd. d'impôts	41.50	
Excédent de recettes	1.788.45	
	58.824.25	58.824.25

*) Vu les difficultés de transfert de devises, la cotisation de l'Association espagnole n'est pas encore rentrée.

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1984 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 23 avril 1985

Les Commissaires aux comptes:

signé H. Wiedemann

signé U. Hegi

Revisoren-Bericht

zuhanden der Generalversammlung der Internationalen Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer.

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns die Jahresrechnung 1984 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 1984 schliesst mit einem Einnahmen-Überschuss von sFr. 1.788.45 ab. Dieser Betrag ist dem Vermögen per 31.12.1983 von sFr. 37.895.95 hinzuzufügen, was per 31.12.1984 ein Vermögen von sFr. 39.684.40 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Mitgliederbeiträge, bezahlt 1984	32.686.—	
Beitrag der Association Française, bezahlt 1985	20.988.—	
Beitrag des spanischen Verbandes *	3.682.—	57.356.—
Bruttozins 1984 auf Kontokorrent/Sparheft bei der Banca Popolare Svizzera, Paradiso/Lugano		890.45
Verkauf von Drucksachen		577.80
Ankauf von Drucksachen	607.95	
Rückstellung Kongress 1985	7.000.—	
Expertengelder	18.590.80	
Rückstellung Expertengelder 1985	3.000.—	
Dolmetscher	9.057.20	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	18.738.35	
Eidg. Steuerverwaltung	41.50	
Einnahmen-Überschuss	1.788.45	
	58.824.25	58.824.25

*) Der Beitrag der Liga de Propietarios de Vagones de España ist wegen Devisen-Transfer-Schwierigkeiten noch nicht eingegangen.

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1984 unter Décharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 23. April 1985

Die Revisoren:

gez. H. Wiedemann

gez. 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	42.905	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Schillerstrasse 20, 4000 Düsseldorf
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Vienne	1950	2.694	Oesterreich Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Wien
Belgique Fédération des Entreprises de Belgique, 4, rue Ravenstein, 1000 Bruxelles	1950	1.650	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 Meeûs, 1040 Bruxelles		1.447	«LOMATFER» Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 18, square de Meeûs, 1040 Brüssel
Espagne Liga de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, Madrid-8	1960	7.287	Spanien Liga de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, Madrid-8
France Association Française des Wagons de Particuliers, 69, rue la Boétie, 75008 Paris: — 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	58.112	Frankreich Association Française des Wagons de Particuliers, 69, rue la Boétie, 75008 Paris: — 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, Londres W.1	1966	5.161	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	695	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	5.025	Italien ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Fabio Filzi 27, 20124 Mailand
Suède Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 11134 Stockholm	1953	1.894	Schweden Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 11134 Stockholm
Suisse Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Schützenstr. 15, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7, rue du Mont-Blanc, 1201 Genève	1950	6.021	Schweiz Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Schützenstr. 15, 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 1984		132.891	Total der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1984 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		
1983	Leeds Castle (Maidstone)	23 juin	Ch. Schlegel	W. Suter
1984	Düsseldorf	22 juin		