

# UIP

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

## 1985

36<sup>e</sup> Rapport de gestion  
36. 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. Jeremy M.B. Gotch  
M. Platone Ladavac  
M. Hellmuth 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

#### **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. Charles H. Broussaud, Vice-Président  
M. Roelf Janssen, Vice-Président  
M. Pierre Enderle  
M. Roberto Engeler  
M. André Leclercq  
M. Angel Mendoza Lozano  
M. Gernot Schwayer  
M. Henning Traumann

#### **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

1985

## **36<sup>e</sup> Rapport de gestion**

### **36. 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 Willy Körfgan

Am 26. März 1986 ist Herr Willy Körfgan kurz vor Vollendung seines 77. Lebensjahres gestorben.

Herr Willy Körfgan gehörte als Delegierter der Deutschen Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten – VPI –, deren Vorsitzender er 23 Jahre lang war, dem Direktionskomitee der UIP von 1954 bis 1961 und von 1971 bis 1973 an. In den Jahren 1956 bis 1958 war er Vizepräsident und in den Jahren 1959 bis 1961 sowie 1971 bis 1973 Präsident der UIP.

In diesen Jahren hat er die Entwicklung des Verkehrs mit Privatgüterwagen auf europäischer Ebene entscheidend beeinflusst. Seinem reichen Fachwissen und tatkräftigen Engagement haben die Privatgüterwagen-Besitzer ausserordentlich viel zu verdanken.

Sein Name wird mit der UIP stets verbunden bleiben.

\* \* \*

Monsieur Willy Körfgan est décédé le 26 mars 1986, peu avant l'achèvement de sa 77ème année.

En tant que délégué de l'Association allemande des propriétaires de wagons de particuliers – VPI – dont il était Président pendant 23 ans, Monsieur Willy Körfgan fut membre du Comité Directeur de l'UIP de 1954 à 1961 et de 1971 à 1973. Dans les années 1956 à 1958, il fut Vice-Président de l'UIP et en assuma la présidence de 1959 à 1961 et de 1971 à 1973.

Au cours de ces longues années, il exerça une influence prépondérante sur le développement de l'UIP à l'échelle européenne. Les propriétaires de wagons de particuliers doivent beaucoup à ses grandes connaissances professionnelles et à son engagement dynamique et ils lui garderont un souvenir marqué de profonde gratitude.

Le nom du défunt restera pour toujours lié à celui de l'UIP.



# Rapport de gestion pour 1985

## I. Préambule

Pratiquement tous les secteurs des économies nationales ont pu profiter, l'année passée, de l'amélioration générale. On ne peut pas dire, de façon claire et nette, si toutes les traces de la longue récession précédente sont finalement effacées. Les nouvelles structures, le cours de change favorable du dollar et la résorption des stocks ont amélioré la situation économique. Le problème de la rentabilité des investissements reste toutefois une autre question.

La progression du trafic ferroviaire européen des marchandises a continué en 1985 grâce à l'amélioration de la conjoncture, un peu atténuée, cependant, par une concurrence routière très prononcée.

Pour la première fois, une hausse sensible de l'utilisation de wagons «P», pratiquement dans toutes les catégories, a été ressentie. Il s'agissait toutefois de durées très variées et, vu dans l'ensemble, la rentabilité est encore insuffisante. C'est néanmoins

la première année depuis longtemps où certaines catégories de wagons ont été pleinement utilisées et où, dans d'autres catégories, on a constaté un manque de capacité. Les longues périodes de sécheresse ont provoqué, pour la voie fluviale, de bas niveaux d'eau, ce qui a été reconnu en temps utile et qui a, par conséquent, amené très tôt à la constitution de parcs de wagons-citernes supplémentaires, mais ni le cours de change favorable du dollar, ni l'influence météorologique ne peuvent encore justifier une amorce de nouveaux investissements en wagons «P». Il est à espérer qu'une baisse trop forte des prix du pétrole brut ne se produira pas parce que cela conduirait inévitablement à de nouvelles incertitudes. En outre, l'amortissement des dettes par les pays du pétrole subirait un ralentissement ou serait rendu même impossible. Ce serait, pour l'exportation des pays occidentaux, qui a bien démarré, un coup dur avec des conséquences sur tous les autres secteurs économiques.

# Geschäftsbericht für 1985

## I. Vorwort

Im abgelaufenen Geschäftsjahr kann von einer Besserung der Lage auf praktisch sämtlichen Wirtschaftsgebieten gesprochen werden. Ob alle Spuren der vorausgegangenen, lang anhaltenden Rezession nun beseitigt sind, ist nicht einwandfrei festzustellen. Sicher haben Umstrukturierungen, ein höherer Dollarkurs und abgebaute Lagerbestände den Aufschwung gefördert. Wie dies in bezug auf die Rentabilität der Investitionen aussieht, ist jedoch eine andere Frage.

Im Güterverkehr der europäischen Bahnen hat sich der erfreuliche Aufschwung, bedingt durch die konjunkturelle Entwicklung, 1985 fortgesetzt, wenn auch etwas abgeschwächt, was durch die weiterhin starke Strassenkonkurrenz bedingt ist.

Erstmals konnte man ein deutliches Ansteigen des Einsatzes von «P»-Wagen fast aller Kategorien feststellen. In vielen Fällen handelte es sich hier jedoch um Einsätze von unterschiedlicher Dauer, und, im

ganzen gesehen, sind immer noch ungenügende Kostendeckungen vorhanden. Es ist seit langer Zeit das erste Jahr, während welchem gewisse Wagenkategorien voll ausgenützt waren und bei einigen Gattungen sogar Mangel herrschte. Die langen Trockenperioden haben für die Fluss-Schiffahrt rasch erkennbare Niederwasser gebracht, so dass Eindeckungen mit Kesselwagen schon frühzeitig begannen. Der Dollarkurs und die Wetterabhängigkeit bringen aber immer noch keinen echten Auslöser für Neuinvestitionen an «P»-Wagenmaterial. Es ist zu hoffen, dass es keinen Erdölpreiskollaps gibt, der dann unweigerlich wieder zu Unsicherheit führen würde. Ausserdem würde die Schuldentilgung durch die Oelländer verzögert oder gar verunmöglicht. Dies wäre für den gut angelaufenen Export der westeuropäischen Wirtschaft ein schwerer Schlag mit Auswirkung auf alle anderen Wirtschaftszweige.

## II. Rapport d'activités de l'UIP

### INTRODUCTION

Les travaux du Groupe de travail UIP ainsi que du Groupe de travail commun UIC/UIP se sont bien déroulés et ont avancé, en général, d'une façon très satisfaisante. Il n'est pas possible de faire un rapport détaillé sur tous les travaux en cours.

Voici, cependant, des commentaires concernant différents éléments bien déterminés, susceptibles d'intéresser chacun:

### AMENAGEMENT DE LA FICHE UIC NO 433 (CAS PARTICULIERS DES TRANSPORTS COMBINES)

Au cours de sa session d'avril 1985, la Commission commerciale marchandises a adopté, au sujet de cette question, les conclusions suivantes:

«...»

Tous les wagons «P» utilisés en trafic combiné seront traités selon la procédure

- du § II.1 (de la Fiche UIC no 433) pour les wagons de particuliers dont le titulaire sera INTERCONTAINER,
- du § II.3 (de la Fiche UIC no 433) pour les wagons de particuliers immatriculés au nom de tous les autres titulaires.

Le Groupe de travail spécial UIC des wagons «P» est chargé de mettre au point un projet de rectificatif à la Fiche UIC no 433 tenant compte des décisions mentionnées ci-dessus...»

L'UIC a proposé, en conséquence, de modifier la Fiche no 433 comme suit:

1. Dans le tableau du point II.1, supprimer les lettres caractéristiques g et gg (qui sont l'indicatif des transports combinés), en regard des lettres de catégorie L et S (qui se rapportent aux wagons plats de type spécial à essieux et à bogies).
2. Modifier le point II.3 de la façon suivante:  
«L'immatriculation de wagons à essieux ou à bogies utilisés en trafic combiné
  - est subordonnée à l'accord du réseau immatriculateur,
  - ne permet leur admission au service international que sur les réseaux ayant donné leur accord, éventuellement sous certaines conditions et sous réserve qu'ils répondent aux prescriptions des règlements internationaux autorisant leur échange entre ces réseaux.

Les présentes dispositions ne s'appliquent pas à l'immatriculation de wagons à essieux et à bogies utilisés en trafic combiné au nom d'INTERCONTAINER (filiale commune des réseaux européens), wagons qui sont admis au service international dans les mêmes conditions que ceux du point II.1 ci-avant.»

L'UIC a exposé les conséquences de ces modifications. Elle a précisé que la solution prévue pour INTERCONTAINER et les facilités qui y sont liées en matière d'immatriculation pourront, par la suite, être également appliquées aux sociétés de ferro-utage, dès lors qu'elles exploiteront leurs wagons en pool, en accord avec les réseaux.

L'UIP se serait contentée de l'application pure et simple des dispositions arrêtées en octobre 1984. Elle estime que la Société INTERCONTAINER bénéficie, avec la formule proposée, d'un avantage par rapport aux titulaires privés et elle espère que cette solution ne conduira pas à des abus.

L'UIP s'est réservé de porter de nouveau la question à l'ordre du jour, en cas d'évolution dans le secteur des transports combinés de nature à porter atteinte aux intérêts des titulaires.

Sous cette réserve, la réunion commune a adopté le projet de rectificatif. Elle considère comme acquis que ces nouvelles dispositions ne pourront pas avoir pour effet d'imposer aux wagons destinés aux transports combinés, immatriculés sous un régime antérieur, des conditions d'utilisation plus contraignantes.

***Il faut veiller très sérieusement au développement de cette affaire, surtout au comportement des différents réseaux car les obstacles qui étaient à surmonter provenaient justement des réseaux et risquent d'en provoquer encore d'autres à l'avenir.***

***Le dernier alinéa du rapport contient une résolution très importante pour les titulaires de wagons «P» concernés.***

### RECHERCHE DE NOUVELLES MODALITES DE REVISION DES VALEURS CHIFREES FIGURANT DANS L'ANNEXE A LA FICHE UIC NO 433 ET DANS L'AIDE-MEMOIRE

Les éléments en question sont les suivants:

#### REFERENCES

|  | Fiche UIC<br>no 433<br>(Annexe) | Aide-mémoire |
|--|---------------------------------|--------------|
|--|---------------------------------|--------------|

- |   |                                                                               |                       |
|---|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| A | Indemnité pour privation de jouissance (IPJ)                                  | Chiffre 54 Article 65 |
| B | Plafond de l'indemnité pour perte d'un wagon ou d'un bogie                    | Chiffre 58 Article 69 |
| C | Somme versée par le titulaire en contrepartie de la garantie du chemin de fer | Chiffre 64 Article 75 |

Les valeurs en question peuvent être révisées tous les 5 ans, les prochaines dates de révision étant

- le 1.1.90 pour A,
- le 1.1.87 pour B et C.

La procédure de l'UIC est telle qu'une révision devant intervenir l'année N doit être préparée par le

## II. Bericht über die Arbeit der UIP

### EINLEITUNG

Die Arbeiten der Arbeitsgruppe UIP sowie der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP wurden in erfreulicher Weise abgewickelt; im allgemeinen ist man gut vorangekommen. Sämtliche Details über die laufenden Arbeiten niederzuschreiben, ist nicht möglich. Nachstehend folgen jedoch verschiedene Kommentare über spezifische Sachgebiete, die jedermann interessieren dürften:

### AENDERUNG DES UIC-MERKBLATTES NR. 433 (SONDERFAELLE DES KOMBINIERTEN VERKEHRS)

Der Kommerzielle Ausschuss «Güterverkehr» legte in seiner Aprilsitzung 1985 zu dieser Frage die nachstehenden Schlussfolgerungen fest:

«...

- Für alle «P»-Wagen des kombinierten Verkehrs gilt
- § II.1 (des UIC-Merkblattes Nr. 433), wenn sie durch INTERCONTAINER eingestellt werden,
  - § II.3 (des UIC-Merkblattes Nr. 433), wenn sie durch die anderen Einsteller eingestellt werden.

Die Sonderarbeitsgruppe UIC der «P»-Wagen wird beauftragt, einen Berichtigungsvorschlag zum UIC-Merkblatt Nr. 433 zu entwerfen, in dem den obgenannten Beschlüssen Rechnung getragen wird...»

Die UIC schlug daher folgende Aenderung des UIC-Merkblattes Nr. 433 vor:

1. In der Tabelle des Punktes II.1 sind die (für den kombinierten Verkehr geltenden) Kennbuchstaben g und gg neben den Gattungsbuchstaben L und S (Flachwagen mit Einzelachsen und mit Drehgestellen in Sonderbauart) zu streichen.
2. Punkt II.3 wird wie folgt geändert:  
«Die Einstellung von Achsen- bzw. Drehgestellwagen des kombinierten Verkehrs
  - erfordert die Zustimmung der einstellenden Bahn;
  - gestattet ihre Verwendung im internationalen Verkehr nur bei Bahnen, die, eventuell unter bestimmten Bedingungen, ihre Zustimmung hierzu erteilt haben, und unter der Voraussetzung, dass die Wagen den internationalen Bestimmungen, die den Wagenübergang zwischen diesen Bahnen regeln, entsprechen.

Diese Bestimmungen gelten nicht für Achsen- und Drehgestellwagen, die im kombinierten Verkehr auf den Namen von INTERCONTAINER (der gemeinsamen Tochtergesellschaft der europäischen Eisenbahnen) eingestellt werden und die unter den gleichen Bedingungen wie die Wagen des Punktes II.1 zum internationalen Verkehr zugelassen werden.»

Die UIC legte die Auswirkungen dieser Aenderun-

gen dar. Sie präzisierte, dass die für INTERCONTAINER vorgesehene Lösung und die sich daraus bei der Einstellung ergebenden Begünstigungen später auch auf die Huckepackgesellschaften angewendet werden können, wenn diese ihre Wagen, im Einvernehmen mit den Bahnen, im Pool betreiben.

Die UIP hätte die vorbehaltlose Anwendung der im Oktober 1984 festgelegten Bestimmungen vorgezogen. Sie vertritt die Ansicht, dass die Gesellschaft INTERCONTAINER durch dieses Verfahren gegenüber den Privateinstellern bevorzugt behandelt wird, und hofft, dass diese Lösung zu keinem Missbrauch führt.

Die UIP behielt sich das Recht vor, die Frage erneut auf die Tagesordnung zu setzen, falls im Bereich des kombinierten Verkehrs Entwicklungen auftreten, die den Interessen der Einsteller schaden könnten.

Unter diesem Vorbehalt stimmte die Gemeinsame Arbeitsgruppe dem Entwurf des Berichtigungsvorschlages zu. Sie ging dabei davon aus, dass sich diese neuen Bestimmungen nicht dahingehend auswirken dürfen, dass die nach einem früheren Verfahren eingestellten Wagen des kombinierten Verkehrs nunmehr einschränkenderen Einsatzbedingungen unterstellt werden.

***Man muss die Entwicklung dieser Angelegenheit sehr ernsthaft im Auge behalten, besonders das Verhalten der verschiedenen Bahnen, da die zu überwindenden Hindernisse eben von den Bahnen herrühren und in Zukunft eventuell noch weitere Schwierigkeiten verursachen könnten.***

***Der letzte Abschnitt des Berichtes enthält einen sehr wichtigen Beschluss für die betroffenen «P»-Wageneinsteller.***

### FESTLEGUNG NEUER MODALITAETEN ZUR REVISION DER BETRAEGE IN DER ANLAGE ZUM UIC-MERKBLATT NR. 433 UND IM MERKBUCH

Es geht um folgende Beträge

|                                                                                      | BEZUG                          |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------|
|                                                                                      | UIC-Merkblatt Nr. 433 (Anlage) | Merkbuch   |
| A Entschädigung für Nutzungsausfall                                                  | Ziffer 54                      | Artikel 65 |
| B Höchstsatz der Entschädigung für Verlust eines Güterwagens bzw. eines Drehgestells | Ziffer 58                      | Artikel 69 |
| C Vom Einsteller der Eisenbahn für die Haftungs-freistellung bezahlter Betrag        | Ziffer 64                      | Artikel 75 |

Diese Beträge können alle 5 Jahre geändert werden, wobei die nächsten Revisionstermine folgende sind:

- 1.1.90 für A
- 1.1.87 für B und C

Groupe de travail UIC/UIP en réunion de l'année N — 2. C'est en raison de la lourdeur de cette procédure et pour éviter que ces questions reviennent trop souvent à l'ordre du jour que le Groupe de travail UIC/UIP avait opté pour une révision quinquennale.

Les éléments de révision utilisés ne sont pas les mêmes pour les 3 valeurs.

Pour A et B, la révision est fondée sur l'évolution de l'économie dans les pays européens (inflation, taux de change, variation des coûts de construction du matériel ferroviaire, etc.).

Pour C, la révision s'opère dans la limite d'une somme maximale fixée, depuis la création de l'accord «Chemin de fer/Titulaire», à fr. UIC 3.— (avant à fr. or 3.—).

L'UIP a, à plusieurs reprises, demandé que l'IPJ évolue dans des proportions comparables au taux de la redevance de location RIV, sans remettre en discussion le pas de révision de 5 ans.

Après examen, l'UIC a reconnu possible d'accéder à cette demande et elle considère qu'une revalorisation de l'IPJ, qui aurait pour effet de la porter à peu près aux deux tiers du taux normal RIV (1er au 15ème jour), est justifiée. Cette revalorisation pourrait être avancée au 1.1.87, ce qui fixerait à la même date la révision quinquennale des valeurs chiffrées inscrites dans la Fiche UIC no 433.

L'UIP a, par ailleurs, saisi verbalement l'UIC d'une demande de suppression des plafonds prévus au chiffre 58 de l'Annexe à la Fiche UIC no 433 (article 69 de l'Aide-mémoire). L'UIC ne voit pas la possibilité de retenir la demande de l'UIP, certains réseaux étant très attachés au maintien de ces plafonds. (Ceci ne gênera en rien l'UIP.) Néanmoins, l'UIC estime possible de revoir les niveaux des plafonds pour couvrir une gamme plus large de matériaux: ainsi, la révision de ces niveaux excéderait, cette fois-ci, sensiblement ce qui doit être prévu au seul titre de l'inflation.

De son côté, l'UIC a fait valoir que les sommes versées par le titulaire au titre de l'accord «Chemin de fer/Titulaire» n'évoluent plus dans des conditions économiques raisonnables, du fait de l'existence du plafond de fr. UIC 3.— prévu au chiffre 64 de l'Annexe à la Fiche UIC no 433. L'UIP s'est déclarée prête à examiner un relèvement raisonnable de ce plafond.

Après discussion de l'ensemble des sujets, le projet de revalorisation ci-après a été mis au point:

|                                                                                              | Valeur<br>actuelle<br>(en fr. UIC) | Valeur projetée<br>au 1.1.87<br>(en fr. UIC) |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------|
| <i>IPJ</i>                                                                                   |                                    |                                              |
| Wagons de types définis                                                                      | 17.-                               | 32.-                                         |
| Autres wagons                                                                                | 12.-                               | 20.-                                         |
| <i>Plafond de l'indemnité<br/>pour perte ou avarie</i>                                       |                                    |                                              |
| — d'un wagon                                                                                 | 160.000.-                          | 240.000.-                                    |
| — d'un wagon modernisé<br>dont le châssis a été<br>reconstruit                               | 144.000.-                          | 216.000.-                                    |
| — d'un wagon modernisé<br>dont la superstructure<br>seule a été reconstruite                 | 160.000.-                          | 240.000.-                                    |
| — d'un bogie                                                                                 | 28.000.-                           | 35.000.-                                     |
| <i>Somme versée par le titulaire<br/>en contrepartie de la<br/>garantie du chemin de fer</i> |                                    |                                              |
| Plafond de la révision<br>quinquennale                                                       | 3.-                                | 7.-                                          |
| Wagons «gaz»                                                                                 | 24.-                               | 31.-                                         |
| Autres wagons                                                                                | 19.-                               | 26.-                                         |

Les procédures utiles seront engagées dans les meilleurs délais pour permettre la mise en vigueur de ce projet le 1.1.87.

***Ceci représente, pour l'ensemble des éléments, un excellent résultat, sensible à intéresser considérablement les titulaires.***

#### **MODIFICATIONS DE FORME A APPORTER A LA FICHE UIC NO 433 ET A L'AIDE-MEMOIRE PAR SUITE DE LA MISE EN VIGUEUR DE LA NOUVELLE COTIF**

L'UIC a soumis à l'UIP les modifications ci-après concernant la Fiche UIC no 433 et l'Aide-mémoire, qui touchent essentiellement la forme de ces textes:

##### **Fiche UIC no 433**

- Page 3, point II.1: rectification du texte en langue allemande:  
«Die Einstellung von Achsen- oder ...»
- Page 4, point II.2, 1er alinéa: rectifier le texte allemand comme suit:  
«Die Einstellung von Achsen- oder ...»
- Page 4, point II.3: rectifier le texte allemand comme suit: «... von Achsen- ...»



Nach dem UIC-Verfahren muss eine Aenderung, die im Jahre N in Kraft treten soll, von der UIC/UIP-Arbeitsgruppe in der Sitzung im Jahre N - 2 vorbereitet werden. Da dieses Verfahren langwierig ist und um zu vermeiden, dass diese Fragen zu häufig auf die Tagesordnung gesetzt werden, hatte sich die Arbeitsgruppe UIC/UIP für eine 5-jährige Revisionsfrist entschieden.

Für die 3 Beträge werden unterschiedliche Revisions-elemente zugrundegelegt.

Bei A und B basiert die Revision auf der wirtschaftlichen Entwicklung in den europäischen Ländern (Inflationsrate, Wechselkurse, Schwankungen der Baukosten der Eisenbahnfahrzeuge, usw.).

Bei C erfolgt die Anpassung innerhalb eines Höchstbetrages, der seit Schaffung des Abkommens «Eisenbahn/Einsteller» mit Fr. UIC 3.— festgesetzt wurde (vorher Goldfr. 3.—).

Die UIP hat mehrmals beantragt, dass die Entschädigung für Nutzungsausfall in ihrer Entwicklung dem Anstieg der RIV-Mietsätze folgen soll, ohne deswegen die 5-jährige Revisionsfrist in Frage zu stellen.

Die UIC prüfte diese Frage und kam zum Schluss, dass diesem Antrag stattgegeben werden kann. Sie vertritt die Ansicht, dass eine Anhebung der Entschädigung für Nutzungsausfall auf fast zwei Drittel des normalen RIV-Satzes (1. bis 15. Tag) gerechtfertigt ist. Diese Anhebung könnte auf den 1.1.87 vorgezogen werden, womit die 5-jährige Revision der Beträge im UIC-Merkblatt Nr. 433 zum gleichen Zeitpunkt erfolgen würde.

Die UIP stellte ferner bei der UIC mündlich einen Antrag auf Abschaffung der in Ziffer 58 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 (Artikel 69 des Merkbuchs) vorgesehenen Höchstbeträge. Die UIC sieht keine Möglichkeit, dem Antrag der UIP stattzugeben, da einige Bahnen Höchstansätze beibehalten wollen. (Dies wird die UIP in keiner Weise stören.) Die UIC hält es jedoch für möglich, die Höhe dieser Höchstbeträge zu überprüfen, um eine grössere Spanne verschiedener Wagenbauarten abzudecken; demzufolge wird bei der Aenderung der Höchstbeträge diesmal über eine rein inflationsbedingte Aenderung weit hinausgegangen.

Die UIC machte ihrerseits geltend, dass die vom Einsteller für die Haftungsfreistellung laut Abkommen «Eisenbahn/Einsteller» bezahlten Beträge angesichts des Vorhandenseins des Höchstbetrages von Fr. UIC 3.— in Ziffer 64 der Anlage des UIC-Merkblatts Nr. 433 der wirtschaftlichen Entwicklung nicht entsprechend angepasst sind. Die UIP erklärte sich bereit, eine vernünftige Anhebung zu überprüfen.

Nach Untersuchung dieses Themenkreises wurde nachstehender Entwurf einer Anhebung dieser Beträge erstellt:

|                                                                                   | Derzeitiger Wert<br>(in Fr. UIC) | Zum 1.1.87<br>vorgesehener Wert<br>(in Fr. UIC) |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------|
| <b>Entschädigung für Nutzungsausfall</b>                                          |                                  |                                                 |
| Güterwagen der im Merkblatt festgelegten Bauarten                                 | 17.-                             | 32.-                                            |
| Andere Güterwagen                                                                 | 12.-                             | 20.-                                            |
| <b>Höchstbetrag der Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung</b>               |                                  |                                                 |
| — für einen Güterwagen                                                            | 160.000.-                        | 240.000.-                                       |
| — für einen modernisierten Wagen mit neu hergerichtetem Untergestell              | 144.000.-                        | 216.000.-                                       |
| — für einen modernisierten Wagen, bei dem nur der Aufbau neu hergerichtet wurde   | 160.000.-                        | 240.000.-                                       |
| — für ein Drehgestell                                                             | 28.000.-                         | 35.000.-                                        |
| <b>Vom Einsteller der Eisenbahn für die Haftungsfreistellung bezahlter Betrag</b> |                                  |                                                 |
|                                                                                   | bisher                           | neu                                             |
| Höchstsatz der 5-Jahresrevision                                                   | 3.-                              | 7.-                                             |
| «Druckgas»-Wagen                                                                  | 24.-                             | 31.-                                            |
| Sonstige Güterwagen                                                               | 19.-                             | 26.-                                            |

Die entsprechenden Beschlussverfahren werden so schnell wie möglich eingeleitet, damit die Aenderungen zum 1.1.87 in Kraft treten können.

***Dies ist für die gesamten Elemente ein ausgezeichnetes Resultat, welches die Einsteller sehr interessieren dürfte.***

#### **REDAKTIONELLE AENDERUNGEN AM UIC-MERKBLATT NR. 433 UND AM MERKBUCH INFOLGE DER INKRAFTSETZUNG DER NEUEN COTIF**

Die UIC unterbreitete der UIP folgende, vorwiegend redaktionelle Aenderungen zum UIC-Merkblatt Nr. 433 und zum Merkbuch:

##### **UIC-Merkblatt Nr. 433**

- Seite 3, Punkt II.1: der deutsche Text ist wie folgt zu berichtigen:  
«Die Einstellung von Achsen- oder ...»
- Seite 4, Punkt II.2, 1. Absatz: der deutsche Text ist wie folgt zu berichtigen:  
«Die Einstellung von Achsen- oder ...»
- Seite 4, Punkt II.3: der deutsche Text ist wie folgt zu berichtigen:  
«... von Achsen- ...»

- Page 5, point X, 2ème ligne: compléter le texte comme suit (français et allemand):  
«Les dispositions des chiffres 53 et 54 de l'Annexe à la présente Fiche sont *également* applicables aux wagons non admis au service international.»  
(allemand):  
«... Merkblatt gelten *auch* für die ...»
- Page 11, chiffre 21, dernier alinéa: rectifier le texte allemand comme suit:  
«Die Eisenbahn haftet nicht für die Folgen, wenn der *Einsteller* die Anschriften unrichtig, ungenau oder abweichend von der Mitteilung an die einstellende Eisenbahn angebracht hat.»
- Page 12, chiffre 26: modifier le texte allemand comme suit: «... den Werkstätten der einstellenden oder der *benutzenden Bahn* ausgeführt werden.»
- Page 16, chiffre 37, 3ème ligne: rectifier le texte français comme suit:  
«... demande par *télégramme ou par télex* à l'expéditeur...»
- Page 16, chiffre 37, 4ème ligne: modifier le texte allemand comme suit:  
«... vorgeschrieben hat, *telegrafisch oder fernschriftlich* um Mitteilung, ...»

#### Aide-mémoire

- Page 10, article 29, dernier alinéa: rectifier le texte allemand comme suit:  
«Die Eisenbahn haftet nicht für die Folgen, wenn der *Einsteller* die Anschriften unrichtig, ungenau oder abweichend von der Mitteilung an die einstellende Eisenbahn angebracht hat.»
- Page 11, article 34: modifier le texte allemand comme suit:  
«... den Werkstätten der einstellenden oder der *benutzenden Bahn* ausgeführt werden.»
- Page 14, article 45, 2ème alinéa: modifier le texte allemand comme suit:  
«In der telegrafischen oder fernschriftlichen Mitteilung ist anzugeben, ...»
- Page 15, article 50, 2ème alinéa: modifier le texte allemand comme suit:  
«... nach Absendung der telegrafischen oder fernschriftlichen Mitteilung keine Anweisung ...»

L'UIP était d'accord sur ces modifications qui seront faites, dès que possible, dans les textes concernés et feront l'objet d'une simple communication à la Commission commerciale d'avril 1986.

***Il n'est pas nécessaire de faire des commentaires vu le caractère purement et simplement rédactionnel.***

#### FIXATION D'UN DELAI POUR MODIFIER LE MARQUAGE DES WAGONS «P» RELEVANT DU POINT II.2 DE LA FICHE UIC NO 433

L'UIC a rappelé les principes du nouveau marquage de ces wagons, en vigueur depuis le 1.1.85.

- Les wagons conformes aux prescriptions du chapitre VII du RIV portent le signe «RIV».
- Les wagons non conformes au chapitre VII ne portent pas le signe «RIV», mais la cartouche prévue au § 34, no 2.2.3 du RIV.
- Lorsque des réseaux émettent des restrictions d'ordre commercial à l'admission de wagons du point II.2 au service international, le marquage «RIV» ou «cartouche», selon le cas, doit être suivi d'un astérisque.

Pour certains wagons du point II.2, immatriculés avant le 1.1.85, des modifications de marquage s'avèrent nécessaires; elles sont en italique dans le tableau suivant:

|                                             | MARQUAGE           |                                         |
|---------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------|
|                                             | avant le<br>1.1.85 | depuis le<br>1.1.85                     |
| Wagons conformes au chapitre VII du RIV     |                    |                                         |
| – sans restriction commerciale              | RIV                | RIV                                     |
| – avec restriction commerciale              |                    | Cartouche <i>RIV + astérisque</i>       |
| Wagons non conformes au chapitre VII du RIV |                    |                                         |
| – sans restriction commerciale              |                    | Cartouche Cartouche                     |
| – avec restriction commerciale              |                    | Cartouche <i>Cartouche + astérisque</i> |

*Les réseaux confirment qu'ils n'utiliseront pas les modifications du contenu du point II.2 de la Fiche UIC no 433, entrée en vigueur le 1.1.85, pour restreindre les possibilités de circulation accordées avant le 1.1.85.*

Afin d'alléger sensiblement les procédures administratives pour le marquage des wagons conformes aux conditions techniques du RIV, l'UIP a demandé que les réseaux immatriculateurs ne consultent pas, de leur propre initiative, les réseaux qui ne figurent pas dans la cartouche. L'UIC a accepté à la condition que, pour tous les réseaux non consultés, le régime de circulation prévu au contrat d'immatriculation soit celui du droit minimum. L'UIP a été d'accord.

Les titulaires auront toujours la possibilité de demander au réseau immatriculateur de reconsulter les réseaux ayant formulé des restrictions commerciales, en vue d'une atténuation éventuelle de ces restrictions. Ils pourront également demander au réseau immatriculateur de consulter les réseaux qui ne l'ont pas été en vertu de la demande précé-

- Seite 5, Punkt X, 2. Zeile: der Text ist wie folgt zu ergänzen (deutsch und französisch):  
«Die Bestimmungen der Ziffern 53 und 54 der Anlage zu diesem Merkblatt gelten *auch* für die im internationalen Verkehr nicht zugelassenen Wagen.»  
(deutsch):  
«... Merkblatt gelten *auch* für die ...»
- Seite 11, Ziffer 21, letzter Absatz: der deutsche Text ist wie folgt zu ändern:  
«Die Eisenbahn haftet nicht für die Folgen, wenn der *Einsteller* die Anschriften unrichtig, ungenau oder abweichend von der Mitteilung an die einstellende Eisenbahn angebracht hat.»
- Seite 12, Ziffer 26: der deutsche Text ist wie folgt zu ändern:  
«... den Werkstätten der einstellenden oder der *benutzenden Bahn* ausgeführt werden.»
- Seite 16, Ziffer 37, 3. Zeile: der französische Text ist wie folgt zu ändern:  
«... demande par *télégramme ou par télex* à l'expéditeur...»
- Seite 16, Ziffer 37, 4. Zeile: der deutsche Text ist wie folgt zu ändern:  
«... vorgeschrieben hat, *telegrafisch oder fernschriftlich* um Mitteilung,...»

#### Merkbuch

- Seite 10, Artikel 29, letzter Absatz: der deutsche Text ist wie folgt zu berichtigen:  
«Die Eisenbahn haftet nicht für die Folgen, wenn der *Einsteller* die Anschriften unrichtig, ungenau oder abweichend von der Mitteilung an die einstellende Eisenbahn angebracht hat.»
- Seite 11, Artikel 34: der deutsche Text ist wie folgt zu berichtigen:  
«... den Werkstätten der einstellenden oder der *benutzenden Bahn* ausgeführt werden.»
- Seite 14, Artikel 45, 2. Absatz: der deutsche Text ist wie folgt zu berichtigen:  
«In der telegrafischen oder fernschriftlichen Mitteilung ist anzugeben, ...»
- Seite 15, Artikel 50, 2. Absatz: der deutsche Text ist wie folgt zu berichtigen:  
«... nach Absendung der telegrafischen oder fernschriftlichen Mitteilung keine Anweisung ...»

Die UIP war mit diesen Aenderungen einverstanden. Diese werden sobald wie möglich an den entsprechenden Texten vorgenommen und dem Ausschuss «Kommerzielle Fragen» im April 1986 zur Kenntnisnahme unterbreitet.

**Im Hinblick auf den ausschliesslich redaktionellen Charakter erübrigen sich Kommentare.**

#### FESTLEGUNG EINER FRIST FÜR DIE ÄNDERUNG DER KENNZEICHNUNG DER «P»-WAGEN IN PUNKT II.2 DES UIC-MERKBLATTES NR. 433

Die UIC verwies auf die Grundsätze der neuen Kennzeichnung dieser Güterwagen, die seit dem 1.1.85 gilt:

- Die Güterwagen, die den Vorschriften im Abschnitt VII des RIV entsprechen, tragen das RIV-Zeichen.
- Die dem Abschnitt VII des RIV nicht entsprechenden Güterwagen tragen kein RIV-Zeichen, sondern den in § 34, Nr. 2.2.3 des RIV vorgesehenen Raster.
- Wenn die Bahnen für die Zulassung der Wagen nach Punkt II.2 zum internationalen Verkehr kommerzielle Beschränkungen erlassen, muss dem RIV-Zeichen oder dem Raster ein Sternchen angefügt werden.

Bei einigen Güterwagen des Punktes II.2, die vor dem 1.1.85 eingestellt wurden, muss die Kennzeichnung geändert werden. Diese Aenderungen sind in nachstehender Tabelle kursiv gedruckt:

|                                                               | KENNZEICHNUNG     |                               |
|---------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------|
|                                                               | vor dem<br>1.1.85 | ab dem<br>1.1.85              |
| Güterwagen, die<br>Abschnitt VII des RIV<br>entsprechen       |                   |                               |
| – ohne kommerzielle<br>Beschränkung                           | RIV               | RIV                           |
| – mit kommerzieller<br>Beschränkung                           | Raster            | <i>RIV +<br/>Sternchen</i>    |
| Güterwagen, die<br>Abschnitt VII des RIV<br>nicht entsprechen |                   |                               |
| – ohne kommerzielle<br>Beschränkung                           | Raster            | Raster                        |
| – mit kommerzieller<br>Beschränkung                           | Raster            | <i>Raster +<br/>Sternchen</i> |

*Die Bahnen bestätigen, dass sie die zum 1.1.85 in Kraft getretenen inhaltlichen Aenderungen des Punktes II.2 des UIC-Merkblattes Nr. 433 nicht dazu benutzen werden, die vor dem 1.1.85 zugestanden Einsatzmöglichkeiten einzuschränken.*

Um den Verwaltungsaufwand bei der Umzeichnung der den technischen Bedingungen des RIV entsprechenden Wagen erheblich einzuschränken, beantragte die UIP, dass die einstellenden Bahnen nicht von sich aus die Bahnen, die nicht auf dem Raster angegeben sind, konsultieren. Die UIC erklärte sich damit unter der Bedingung einverstanden, dass für alle nicht konsultierten Bahnen der Einsatz der Wagen im Einstellungsvertrag auf den Mindestanspruch festgelegt wird.

Die Einsteller werden auch weiterhin die Möglichkeit haben, die einstellende Bahn zu ersuchen, die Bahnen, bei denen kommerzielle Beschränkungen

dente, dans la perspective d'un droit de circulation plus libéral que le droit minimum.

Afin d'éviter des immobilisations de matériel exclusivement pour modification de marquage, l'UIC laisse la possibilité aux titulaires d'effectuer l'opération pendant une période transitoire d'une durée égale au plus long pas de révision, soit 6 ans, à compter du 1.1.85; bien entendu, les titulaires ont la faculté de le faire à tout moment à l'intérieur de ce délai. L'UIP a pris acte de cette information.

***Il convient de veiller à ce qu'aucun réseau n'engage des procédés quelconques sans l'accord ou la demande des titulaires concernés.***

## **RELEVEMENT DE LA VITESSE DES TRAINS DE MARCHANDISES**

Depuis la réunion UIC/UIP d'octobre 1984 à Luxembourg, la question a évolué comme suit:

### **1 Relèvement à 90 km/h**

Comme il a été indiqué au cours de la réunion de mars 1985 à Paris du Groupe de travail spécial des wagons «P», la question est réglée comme suit:

- Fin du marquage le 1.1.86 pour les wagons réseaux et les wagons de particuliers des réseaux du Groupe des Dix élargi (sauf CH).
- A partir du 1.6.86, ces réseaux — sauf CH et OeBB — ne remettront plus en service international que des wagons aptes à la vitesse maximale de 90 km/h.
- Fin du marquage vers fin 1986 pour les autres réseaux qui garderont, toutefois, la faculté de remettre des wagons aptes à une vitesse maximale inférieure à 90 km/h. Pour ces réseaux, la date de transition reste celle du 1.1.90, fixée par l'UIC.
- A la demande des Directeurs généraux du Groupe des Dix, les problèmes d'exploitation posés par le trafic mixte (80 et 90 km/h) seront traités par les groupes de travail mixtes multilatéraux.

Au cours de leur réunion du 11 au 12.9.85 à Luxembourg, les Directeurs du mouvement du Groupe des Dix ont pris acte de l'évolution de la question, ont précisé l'action des groupes multilatéraux dans ce domaine et ont jugé utile de procéder à un nouveau point de la situation à la fin du 1er semestre 1986.

Par ailleurs, 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.

### **2 Relèvement à 100 et 120 km/h**

Un premier point de la question a été fait lors de la réunion de mars 1985 à Paris du Groupe de travail spécial des wagons «P».

Par la suite, la Commission «Matériel et Traction» a approuvé, lors de sa réunion de juin 1985 à Dublin, l'étude de faisabilité «Relèvement de la vitesse limite des trains de marchandises ordinaires — Objectifs 100 et 120 km/h», rédigée sous la coordination du Président de la Commission «Mouvement» et avec la participation du Président de la Commission «Matériel et Traction». Ce qui est remarquable dans les propositions, c'est que, pour la première fois sur des wagons, les caractéristiques de marche et de freinage sont considérées et mises en œuvre de façon séparée.

La Commission «Matériel et Traction» a chargé la Sous-Commission mixte des wagons d'assurer la conduite de l'étude avec l'aide des organes de travail 5/T, 5/RIV, 45/RIV et 57/B ainsi que l'ORE.

La Sous-Commission mixte des wagons a procédé à un premier examen de la question lors de sa réunion du 18 au 19.9.85 à Paris, en présence d'un représentant de l'UIP.

Par ailleurs, lors de leur réunion de septembre 1985, les Directeurs du mouvement du Groupe des Dix ont examiné la question et ont prié notamment les Directeurs généraux de leurs réseaux

- de faire procéder à un inventaire exhaustif des parcs de wagons «P» afin de déterminer avec précision la vitesse de circulation admise par ces véhicules (autres que ceux circulant en trains complets) habituellement utilisés en trafic international;
- de marquer leur accord pour la réalisation des opérations de marquage et l'aptitude des wagons (à 100 ou 120 km/h) dans un délai de 3 ans après la publication des modifications correspondant aux textes intéressés de l'UIC (6 ans pour l'adaptation éventuelle des tableaux «limites de charge» des wagons «S»);
- de convenir, sous réserve du résultat des investigations touchant le matériel «de particuliers», de ne plus utiliser en trafic international, au départ de leur réseau, que des wagons pouvant circuler à la vitesse de 100 km/h au plus tard le 1.1.90.

Ils ont également invité les Directeurs généraux à

- saisir les instances compétentes de l'UIC afin que ces dernières procèdent à l'examen de la faisabilité des solutions dégagées par les travaux menés au sein du Groupe des Dix ainsi que, le cas échéant, à l'adaptation des documents correspondants;
- convenir de ne plus acquérir, sur le plan de la stabilité de marche, que des wagons aptes à 120 km/h et à 22.5 t par essieu dès que les dispositions techniques correspondantes auront été reprises dans les fiches et règlements concernés de l'UIC;
- faire procéder, par un ou plusieurs groupes de travail restreints à créer, à des investigations complémentaires, aussi bien dans le domaine «Technique» que dans le domaine «Mouvement».

bestehen, im Hinblick auf eine eventuelle Abschwächung dieser Beschränkungen erneut zu konsultieren. Sie werden ebenfalls die einstellende Bahn er-suchen können, bei den Bahnen, die im vorange-gangenen Konsultationsverfahren nicht befragt wurden, zu beantragen, eine liberalere Einsatzmög-lichkeit als den Mindestanspruch zuzugestehen.

Um zu vermeiden, dass Fahrzeuge ausschliesslich aus Gründen einer Aenderung der Kennzeichnung nicht eingesetzt werden können, gibt die UIC den Einstellern die Möglichkeit, diese Arbeiten während eines Uebergangszeitraums, der der Dauer der läng-sten Revisionsfrist, nämlich 6 Jahren, ab 1.1.85 ent-spricht, durchzuführen. Natürlich steht es den Ein-stellern frei, diese Arbeiten innerhalb dieser Frist zu jedem beliebigen Zeitpunkt vorzunehmen. Die UIP nahm diese Information zur Kenntnis.

***Es ist darauf zu achten, dass keine Bahnverwaltung ohne Einverständnis oder Verlangen der betroffenen Einsteller irgendwelche Schritte unternimmt.***

## **ANHEBUNG DER GESCHWINDIGKEIT DER GÜ-TERZÜGE**

Seit der Sitzung UIC/UIP im Oktober 1984 in Lu-xemburg hat sich die Frage wie folgt weiterent-wickelt:

### **1 Anhebung auf 90 km/h**

In der Sitzung der Sonderarbeitsgruppe «P»-Wagen im März 1985 in Paris wurde festgestellt, dass die Frage folgendermassen behandelt wird:

- Abschluss der Kennzeichnung am 1.6.86 für bahneigene Güterwagen und Privatgüterwagen der Bahnen der erweiterten Gruppe der Zehn (ausgenommen CH).
- Ab 1.6.86 werden diese Bahnen (ausgenommen CH und OeBB) im internationalen Verkehr nur noch Güterwagen einsetzen, die eine Höchstge-schwindigkeit von 90 km/h haben.
- Abschluss der Kennzeichnung gegen Ende 1986 für die anderen Bahnen, die jedoch weiterhin die Möglichkeit haben, Güterwagen mit einer niedri-geren Höchstgeschwindigkeit als 90 km/h einzu-setzen. Für diese Bahnen gilt die von der UIC festgesetzte Frist vom 1.1.90 als Uebergangster-min.
- Auf Antrag der Generaldirektoren der Gruppe der Zehn werden die vom Mischverkehr (80 km/h und 90 km/h) hervorgerufenen betrieblichen Pro-bleme durch die gemischten multilateralen Grup-pen untersucht.

Die Betriebsdirektoren der Gruppe der Zehn nah-men in ihrer Sitzung vom 11.-12.9.85 vom Stand der Frage Kenntnis. Sie verwiesen auf die Aktion der multilateralen Gruppen in diesem Bereich und bean-tragten, über den Stand der Frage erneut zum Ende des 1. Halbjahres 1986 unterrichtet zu werden.

Der Problembereich der Anhebung der Geschwindig-

keit auf 90 km/h muss ferner ebenfalls im Zusam-menhang mit der Einführung der Radsatzlast von 22.5 t zum 1.1.84 gesehen werden.

### **2 Anhebung auf 100 und 120 km/h**

Diese Frage wurde zum ersten Mal in der Sitzung der Sonderarbeitsgruppe «P»-Wagen im März 1985 in Paris erörtert.

Der Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung» ge-nehmigte danach in seiner Junisitzung 1985 in Dublin die Machbarkeitsstudie «Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge im Fracht-gutverkehr – Ziel 100 und 120 km/h», die unter der Leitung des Präsidenten des Ausschusses «Be-trieb» mit der Beteiligung des Präsidenten des Aus-schusses «Fahrzeuge und Zugförderung» erstellt wurde. Bemerkenswert an diesen Vorschlägen ist, dass hier zum ersten Mal die Merkmale der Laufgü-te und die Bremsbedingungen getrennt behandelt und untersucht werden.

Der Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung» be-auftragte den gemischten Unterausschuss «Güter-wagen», die Untersuchung mit Unterstützung der Arbeitsgremien 5/T, 5/RIV, 45/RIV und 57/B sowie des ORE weiterzuführen.

Der Unterausschuss «Güterwagen» nahm die Un-tersuchung der Frage in seiner Sitzung vom 18. – 19.9.85 in Paris, an der ein Vertreter der UIP anwe-send war, in Angriff.

Die Betriebsdirektoren der Gruppe der Zehn prüften die Frage in ihrer Sitzung vom September 1985 und baten die Generaldirektoren ihrer Bahnen,

- ein umfassendes Inventar der «P»-Wagenparks ihrer Bahnen erstellen zu lassen, um die zuläs-sige Höchstgeschwindigkeit dieser Fahrzeuge (ausgenommen diejenigen, die in Ganzzügen verkehren), die gewöhnlich im internationalen Verkehr eingesetzt werden, präzise zu ermitteln;
- sich mit der Durchführung der Kennzeichnungs-arbeiten für die für 100 bzw. 120 km/h geeigne-ten Güterwagen innerhalb einer Frist von 3 Jah-ren nach Veröffentlichung der entsprechenden Aenderungen in den betreffenden UIC-Texten (6 Jahre für die eventuelle Anpassung der Lastgren-zentafeln der «S»-fähigen Wagen) einverstanden zu erklären;
- vorbehaltlich des Ergebnisses der Untersuchun-gen bezüglich der «P»-Wagen, zu vereinbaren, im internationalen Verkehr im Abgang von ihrem Netz spätestens zum 1.1.90 nur noch 100 km/h-fähige Wagen einzusetzen.

Sie baten ferner die Generaldirektoren,

- an die zuständigen Gremien der UIC heranzutre-ten, damit diese die Machbarkeit der in der Grup-pe der Zehn gefundenen Lösungen untersuchen und gegebenenfalls die entsprechenden Doku-mente anpassen;
- festzulegen, von der Laufgüte her nur noch Gü-terwagen zu beschaffen, die für eine Geschwin-

L'UIP a pris acte de cet exposé et a demandé certaines précisions d'ordre technique. Elle souhaite disposer rapidement du rapport de la Sous-Commission des wagons.

Elle s'est déclarée préoccupée par le projet de relèvement — à l'échéance de 1990 — de la vitesse de 90 à 100 km/h dont elle discerne mal les avantages économiques, surtout si la mesure doit entraîner de nombreuses radiations de wagons. Elle espère, à cet égard, que les modifications qui seront imposées pour le 100 km/h ne toucheront qu'un petit nombre de wagons.

L'UIC a conclu que l'UIP doit être renseignée, le plus vite possible, sur les modifications à apporter aux wagons «P» pour les rendre aptes à 100 km/h et elle attirera l'attention de M. le Secrétaire général de l'UIC sur ce point.

***Il faut être conscient que l'UIP a nullement intérêt à empêcher la modernisation et de nouvelles techniques des chemins de fer. Toutefois, on doit se rendre compte, dans les milieux des chemins de fer, que des sommes importantes sont en jeu. C'était la raison pour laquelle le Président UIP a jugé bon d'écrire, en date du 7.11.85, une lettre à M. Jean Bouley, Secrétaire général de l'UIC à Paris, dont le texte est le suivant:***

*«Au retour de la réunion UIC/UIP qui s'est tenue du 22 au 25.10.85 à Bordeaux, je me permets de vous faire part des préoccupations de l'UIP à la suite des discussions qui ont suivi les exposés de M. Chambadal sur l'évolution de la technique ferroviaire.*

*En matière de vitesse des trains de marchandises, les titulaires n'ont pas encore fini de transformer un grand nombre de wagons pour les rendre aptes à 90 km/h (représentant pour eux une importante charge financière, indépendamment de l'obligation de radier quelque 8.000 unités par anticipation faute d'une rentabilité suffisante des investissements de transformation) que déjà plusieurs réseaux de l'UIC envisagent porter la vitesse à 100 km/h à l'horizon 1990.*

*Cet intervalle de 4 ans entre les deux régimes de vitesse est manifestement trop court pour permettre aux titulaires de supporter une nouvelle charge financière alors que la précédente ne sera pas encore amortie.*

*Sans méconnaître l'importance que le chemin de fer attache au progrès technique pour maintenir sa compétitivité dans le domaine des transports de voyageurs et de marchandises, l'UIP ne perçoit pas très bien les avantages que les titulaires pourront retirer de transformations successives et rapprochées de leur matériel, impliquant de lourds sacrifices financiers sans contrepartie tangible.*

*L'UIP exprime avec insistance le vœu qu'à défaut de pouvoir repousser le passage à 100 km/h à une date ultérieure, les conditions de la mise en œuvre de cette vitesse soient telles qu'elles imposent un*

*minimum de contraintes par rapport à celle de 90 km/h et ne touchent, en définitive, qu'un nombre très réduit de wagons.*

*En ce qui concerne l'augmentation de la masse par essieu de 20 à 22.5 t, l'UIP a bien conscience des gains de productivité à en attendre, à la double condition que les wagons soient destinés à des marchandises dont la densité permet d'atteindre la charge maximale autorisée et qu'ils puissent circuler à pleine charge sur un réseau de lignes européennes suffisamment dense et progressivement comparable à celui des lignes de catégorie C.*

*Les titulaires intéressés sont prêts à faire les investissements nécessaires et certains ont déjà commencé pour des trafics sur des axes déterminés, mais la plupart resteront dans l'expectative tant qu'ils ne connaîtront pas les normes techniques internationales qui seront imposées, notamment pour le freinage du 22.5 t/essieu à 100 km/h, et qu'ils ne disposeront pas d'une carte exploitable des lignes déjà aptes à 22.5 t avec le programme de leur extension.*

*L'UIP estime donc souhaitable que l'UIC s'efforce d'accélérer les études relatives à la technique du 22.5 t, ainsi que l'établissement d'une carte internationale des lignes pouvant recevoir ce type d'essieu, afin de permettre aux titulaires d'utiliser sans tarder leurs possibilités d'investissement à l'acquisition de wagons performants.*

*Telles sont les réflexions que les exposés de M. Chambadal m'ont inspirées, et j'ai informé M. Bernadet de mon intention de vous en faire part directement, compte tenu de l'importance de ces problèmes pour l'avenir des relations entre chemins de fer et titulaires.*

*Il me serait agréable de connaître votre sentiment sur le contenu de la présente lettre et, dans cette attente, je vous prie d'agréer, cher Monsieur Bouley, l'expression de ma considération distinguée.»*

## **RELEVEMENT A 22.5 T DE LA MASSE ADMISSIBLE PAR ESSIEU**

Depuis la réunion UIC/UIP d'octobre 1984 à Luxembourg, la question a été évaluée comme suit:

### **1 Commission «Matériel et Traction»**

Lors de sa réunion de juin 1985 à Dublin, la Commission «Matériel et Traction» a pris notamment les décisions suivantes:

#### **1.1 Solutions techniques concernant le freinage des wagons à 22.5 t par essieu**

Une prolongation d'un an du délai d'étude (qui sera fixé à 1986) a été accordée à la Sous-Commission «Freinage», qui est chargée de fournir, en temps utile, ses résultats d'études à la Sous-Commission mixte des wagons pour que celle-ci puisse présenter les résultats globaux de ses propres études aux

digkeit von 120 km/h und eine Radsatzlast von 22.5 t ausgelegt sind, sobald die entsprechenden technischen Bestimmungen in die UIC-Merkblätter und -Vorschriften übernommen wurden;

- eine oder mehrere noch zu bildende engere Arbeitsgruppen mit zusätzlichen Untersuchungen im technischen und im betrieblichen Bereich zu beauftragen.

Die UIP nahm von diesen Darlegungen Kenntnis und ersuchte um eine technische Präzisierung. Sie möchte den Bericht des Unterausschusses «Güterwagen» möglichst rasch erhalten.

Sie ist über das Vorhaben der Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 90 auf 100 km/h bis zum Jahre 1990 beunruhigt und sieht nicht ein, welche wirtschaftlichen Vorteile damit verbunden sind, vor allem wenn man bedenkt, dass diese Massnahme bewirkt, dass zahlreiche Güterwagen ausgemustert werden müssen. Sie hofft, dass die durch die Einführung der Höchstgeschwindigkeit 100 km/h bewirkten Änderungen nur eine geringe Zahl von Güterwagen betreffen.

Der Präsident kam zu dem Schluss, dass die UIP so schnell wie möglich über die Änderungen unterrichtet werden muss, die an den «P»-Wagen vorzunehmen sind, um sie 100 km/h–lauffähig zu machen. Er wird den UIC-Generalsekretär auf diesen Punkt aufmerksam machen.

***Man muss sich darüber im klaren sein, dass die UIP keineswegs daran interessiert ist, die Modernisierung und die neuen Techniken der Eisenbahnen zu verhindern. In den Eisenbahnkreisen muss man sich jedoch bewusst sein, dass grosse Summen im Spiel sind. Deshalb erachtete der Präsident der UIP es als richtig, am 7.11.85 einen Brief an Herrn Jean Bouley, Generalsekretär der UIC in Paris, zu richten, dessen Text wie folgt lautet:***

«Nach Rückkehr von der UIC/UIP-Tagung, die vom 22.-25.10.85 in Bordeaux abgehalten wurde, gestatte ich mir, Ihnen von den Besorgnissen der UIP Kenntnis zu geben, die sich infolge der Diskussionen im Anschluss an die Darlegungen des Herrn Chambadal über die Entwicklung der Eisenbahntechnik eingestellt haben.

In Sachen Güterzugsgeschwindigkeit haben die Einsteller den für 90 km/h erforderlichen Umbau einer grossen Zahl von Wagen noch nicht abgeschlossen (was für sie eine beträchtliche finanzielle Belastung darstellt, unabhängig von der Notwendigkeit, etwa 8000 Einheiten mangels ausreichender Rentabilität der Umbauinvestitionen vorzeitig ausmustern zu müssen), und schon beabsichtigen mehrere UIC-Bahnen, mit dem Ziel 1990 die Geschwindigkeit auf 100 km/h anzuheben.

Diese Zeitspanne von 4 Jahren zwischen den beiden Geschwindigkeitsbereichen ist offensichtlich zu kurz, um den Einstellern zu ermöglichen, eine neue finanzielle Belastung auf sich zu nehmen,

währenddem die vorausgegangene noch nicht verkraftet sein wird.

Ohne die Bedeutung zu verkennen, die die Eisenbahn dem technischen Fortschritt beimisst, um im Personen- und Güterverkehr ihre Wettbewerbsfähigkeit zu bewahren, sieht die UIP nicht ohne weiteres den Nutzen, den die Einsteller aus rasch aufeinanderfolgenden Umbauten ihres Materials ziehen könnten, die schwerwiegende finanzielle Opfer ohne fühlbaren Ausgleich mit sich bringen.

Für den Fall, dass der Uebergang auf 100 km/h nicht auf ein späteres Datum hinausgeschoben werden kann, gibt die UIP dem dringenden Wunsche Ausdruck, dass die Bedingungen für die Einführung dieser Geschwindigkeit so gestaltet werden, dass sie – im Vergleich zu denjenigen für 90 km/h – ein Minimum an Auflagen bringen und nur eine sehr beschränkte Zahl von Wagen betreffen.

Bezüglich der Anhebung der Radsatzlast von 20 auf 22.5 t ist sich die UIP der daraus zu erwartenden Produktivitätssteigerung durchaus bewusst, unter der doppelten Voraussetzung, dass die Wagen für Güter bestimmt sind, deren spezifische Gewichte das Erreichen der höchstzulässigen Last ermöglichen; ausserdem, dass sie bei voller Last auf einem genügend dichten europäischen Netz verkehren können, das mit jenem der Streckenklasse C zunehmend vergleichbar ist.

Die interessierten Einsteller sind bereit, die notwendigen Investitionen zu tätigen, und einige haben damit für Verkehre auf bestimmten Achsen schon begonnen; jedoch wird sich die Mehrheit abwartend verhalten, solange sie die internationalen technischen Normen nicht kennt, die aufgestellt werden, insbesondere für die Bremsung von 22.5 t/ Radsatz bei 100 km/h, und keine Uebersichtskarte der bereits 22.5 t-fähigen Strecken und deren Ausbauprogramm zur Verfügung steht.

Die UIP erachtet es daher als wünschenswert, dass sich die UIC um eine Beschleunigung der Studien betreffend die Technik der 22.5 t sowie um die Schaffung einer internationalen Uebersichtskarte der für diese Radsatzlast zugelassenen Strecken bemüht, um den Einstellern zu erlauben, ihre Investitionsmöglichkeiten ohne Verzug für die Beschaffung leistungsfähiger Wagen einzusetzen.

Dies sind die Ueberlegungen, zu denen mich die Referate des Herrn Chambadal geführt haben, und ich unterrichtete Herrn Bernadet über meine Absicht, Sie angesichts der Bedeutung dieser Probleme für die Zukunft der Beziehungen zwischen Eisenbahnen und Einstellern unmittelbar davon in Kenntnis zu setzen.

Es wäre mir angenehm, Ihre Meinung zum Inhalt dieses Briefes vernehmen zu können. In dieser Erwartung grüsse ich Sie, sehr geehrter Herr Bouley, mit dem Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung.»

Commissions «Commerciale», «Mouvement» et «Matériel et Traction» lors de leurs réunions de 1986.

### 1.2 Masse par essieu à prendre en compte à l'avenir

La Sous-Commission des «Masses admissibles» a reçu pour mission de poursuivre rapidement les études concernant, d'une part, les limites de charge de la catégorie de lignes D et, d'autre part, la vitesse maximale compatible avec une masse de 22.5 t par essieu afin de pouvoir présenter des propositions de discussion pour la réunion de 1986.

### 1.3 Bogies

La Commission a décidé de standardiser les bogies Y 25 L et 65 L aptes à 22.5 t par essieu.

Par la suite, le point des études ci-dessus a été effectué lors de la réunion du 18 au 19.9.85 à Paris de la Sous-Commission mixte des wagons.

## 2 Commission «Installations fixes»

Lors de sa réunion de juin 1985 à Copenhague, la Commission «Installations fixes» a fait le point des travaux de la Sous-Commission «Masses admissibles» et a notamment chargé celle-ci

- d'étudier, pour 1986, en accord avec les autres sous-commissions concernées, la question de la possibilité d'admettre les wagons aptes à 22.5 t par essieu sur les lignes existantes des catégories A, B ou C sans restrictions de limite de charge par rapport à des wagons comparables du type C, si l'augmentation de la tare ne dépasse pas 0.5 t par essieu, ainsi que la question de la conjonction de cette augmentation de 0.5 t par essieu avec l'augmentation de masse liée à la présence de l'attelage automatique;
- de poursuivre l'étude de l'inscription des limites de chargement pour la catégorie D.

## 3 ORE

Lors de sa réunion du 24 au 25.9.85 à Utrecht, le Comité de Direction a approuvé

3.1 — le programme de travail et le «action sheet», qui est un échéancier des dépenses (avec fin des travaux en 1986), du Groupe de travail ORE B 126-2 «Frein pour wagons avec charge par essieu de 22.5 t»;

3.2 — le rapport partiel no 1 «Résultats des mesures d'accélération en voie sous des charges par essieu de 20 t et 22.5 t» du Groupe de travail D 161/1 «Les effets dynamiques de charge de 22.5 t/essieu sur la voie».

Répondant à une question de l'UIP, le représentant du Secrétariat général de l'UIC a précisé que, depuis le 1.1.84, les réseaux peuvent échanger des wagons «P» aptes à 22.5 t, mais que leur circulation en régime international reste encore

subordonnée au règlement des problèmes de freinage qui se posent, en particulier, pour la vitesse de 100 km/h.

L'UIP a adressé un appel pressant à l'UIC pour qu'elle prenne toutes mesures utiles qui permettront aux titulaires d'utiliser à 100 km/h, sur les lignes UIC, leurs wagons aptes à 22.5 t par essieu afin d'assurer, le plus rapidement possible, l'utilisation optimale de ce matériel qui représente, à ce jour, d'importants investissements.

Le Président a attiré l'attention du représentant du Secrétariat général de l'UIC sur l'impérieuse nécessité de continuer à renseigner très régulièrement l'UIP sur le développement des études UIC en cours et, en tout état de cause, sur l'horizon le plus vraisemblable de leur aboutissement.

*Voir le texte de la lettre que le Président de l'UIP a adressée, le 7.11.85, à M. Jean Bouley, Secrétaire général de l'UIC à Paris, au sujet du relèvement de la vitesse, etc.*

## CONSTATATION D'AVARIES AUX WAGONS «P»

En réunion d'octobre 1984, l'UIC et l'UIP ont donné mission à un groupe de travail restreint d'examiner les conditions dans lesquelles le chemin de fer pourrait améliorer la constatation des avaries aux wagons «P», déterminer, aussi exactement que possible, les causes de ces avaries et en informer rapidement les titulaires et les réseaux concernés.

Une première réunion, débutant avec l'analyse des problèmes susmentionnés, a eu lieu du 26 au 27.1.83 à Zurich. Le Groupe de travail s'est réuni une deuxième fois, du 23 au 24.4.85 à Paris, sous la présidence de M. U. Kramer/DB. Le compte rendu de cette dernière réunion est repris mot à mot dans ce rapport avec le but de donner l'occasion, à tous les adhérents des Associations, de se rendre compte du volume et de la complexité des avaries resp. des anomalies possibles. Il serait souhaitable que les cadres des milieux professionnels, destinés à reprendre un jour le travail des personnes faisant aujourd'hui encore partie du Comité Directeur UIP ou d'un groupe de travail UIP, se lancent également à l'étude approfondie de tous les problèmes évoqués, ceci au profit du wagon «P» et, par conséquent, de l'UIP.



## **ANHEBUNG DER MAXIMALEN RADSATZLAST AUF 22.5 t**

Seit der Tagung UIC/UIP vom Oktober 1984 in Luxemburg sind in dieser Frage folgende Entwicklungen eingetreten:

### **1 Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung»**

Der Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung» kam in seiner Sitzung vom Juni 1985 in Dublin unter anderem zu folgenden Beschlüssen:

#### **1.1 Technische Lösungen bezüglich der Bremsung der Güterwagen mit 22.5 t Radsatzlast**

Dem Unterausschuss «Bremswesen» wurde eine Verlängerung der Studienfrist um ein Jahr bewilligt (diese ist damit auf 1986 festgesetzt), um die Ergebnisse seiner Untersuchungen dem gemischten Unterausschuss «Güterwagen» so rechtzeitig vorzulegen, dass dieser die globalen Ergebnisse seiner eigenen Studien den Ausschüssen «Kommerzielle Fragen», «Betrieb» und «Fahrzeuge und Zugförderung» in ihren Jahressitzungen 1986 vorlegen kann.

#### **1.2 Künftig zu berücksichtigende Radsatzlast**

Der Unterausschuss «Zulässige Lastmerkmale» wurde beauftragt, seine Untersuchungen hinsichtlich der Lastgrenzen der Streckenklasse D einerseits und in bezug auf die mit einer Radsatzlast von 22.5 t kompatible Höchstgeschwindigkeit andererseits rasch voranzutreiben, um entsprechende Diskussionsvorschläge in der Sitzung 1986 unterbreiten zu können.

#### **1.3 Drehgestelle**

Der Ausschuss beschloss die Standardisierung der für eine Radsatzlast von 22.5 t geeigneten Drehgestelle Y 25 L und 65 L. In der Sitzung des gemischten Unterausschusses «Güterwagen» vom 18.-19.9.85 in Paris wurde der Stand der obgenannten Fragen ermittelt.

### **2. Ausschuss «Bahnanlagen»**

In seiner Junisitzung 1985 in Kopenhagen prüfte der Ausschuss «Bahnanlagen» den Stand der Arbeiten des Unterausschusses «Zulässige Lastmerkmale» und beauftragte ihn,

- im Einvernehmen mit den anderen betroffenen Unterausschüssen bis 1986 die Frage der möglichen Zulassung der Wagen mit 22.5 t Radsatzlast auf den bestehenden Strecken der Klassen A, B und C ohne Einschränkung der Lastgrenze im Vergleich zu ähnlichen Wagen der Bauart C zu untersuchen, wenn die Anhebung des Eigengewichts 0.5 t pro Radsatz nicht übersteigt, sowie die Frage eines Zusammenwirkens dieser Anhebung um 0.5 t pro Radsatz mit dem durch den Einbau der automatischen Kupplung bewirkten Anstieg der Masse zu prüfen;
- die Untersuchung der Anschrift der Lastgrenzen für die Klasse D weiterzuführen.

### **3 ORE**

Das Direktionskomitee genehmigte in seiner Sitzung vom 24.-25.9.85 in Utrecht:

3.1 das Arbeitsprogramm und das «Action-sheet», das einen Kostenvoranschlag für die Arbeiten der ORE-Gruppe B 126-2 «Bremsen für Güterwagen mit 22.5 t Radsatzlast» darstellt (Abschluss der Arbeiten 1986);

3.2 den Teilbericht Nr. 1 «Ergebnisse der Beschleunigungsmessungen im Gleis mit 20 t und 22.5 t Radsatzlast» der Arbeitsgruppe D 161-1 «Die dynamischen Auswirkungen der 22.5 t-Radsatzlast auf das Gleis».

Auf eine Frage der UIP präzisierte der Vertreter des UIC-Generalsekretariates, dass die Bahnen seit 1.1.84 für 22.5 t geeignete «P»-Wagen austauschen können, ihr Einsatz im internationalen Verkehr jedoch von der Lösung der bremsstechnischen Probleme abhängt, die insbesondere bei 100 km/h auftreten.

Die UIP bat die UIC nachdrücklich darum, alle Massnahmen zu ergreifen, die es den Einstellern ermöglichen, auf den UIC-Strecken ihre für 22.5 t Radsatzlast geeigneten Güterwagen mit 100 km/h verkehren zu lassen, um so rasch wie möglich eine optimale Verwendung dieser Fahrzeuge, die bereits hohe Investitionen verursacht haben, sicherzustellen.

Der Präsident wies den Vertreter des UIC-Generalsekretariates darauf hin, dass die UIP weiterhin unbedingt regelmässig über die Entwicklung der laufenden UIC-Studien und auf jeden Fall über den voraussichtlichen Zeitpunkt ihres Abschlusses unterrichtet werden müsse.

*Siehe Text des Schreibens, welches der Präsident der UIP am 7.11.85 an Herrn Jean Bouley, Generalsekretär der UIC in Paris, betreffend Anhebung der Geschwindigkeit, etc., sandte.*

### **SCHADENSFESTSTELLUNG AN «P»-WAGEN**

Anlässlich ihrer Sitzung im Oktober 1984 beauftragten die UIC und die UIP eine kleine Arbeitsgruppe damit, zu untersuchen, unter welchen Bedingungen die Eisenbahnen die Schadensfeststellung an «P»-Wagen verbessern, die Schadensursachen exakter bestimmen und die Einsteller und die betroffenen Bahnen so rasch wie möglich informieren könnten.

Die erste Arbeitstagung, welche mit der Analyse obiger Probleme begann, fand am 26. und 27.1.83 in Zürich statt. Ein zweites Mal befasste sich die Arbeitsgruppe am 23. und 24.4.85 in Paris, unter dem Vorsitz von Herrn Dipl. Ing. U. Kramer/DB, mit dieser Angelegenheit. Die Niederschrift der vorerwähnten zweiten Tagung wird in diesem Jahresbericht wortwörtlich wiederholt, dies mit der Absicht, allen Mitgliedern der Verbände einen Gesamtüberblick über die bestehenden Möglichkeiten von Schadenfällen und Anomalien zu geben. Jedermann kann sich

Voici le résultat des négociations de la réunion restreinte à Paris dont on a discuté à fond à Bordeaux:

### **Ordre du jour**

1. Définition et délimitation de la mission impartie
2. Bulletin d'avarie et procès-verbal
  - 2.1 Amélioration de la description des avaries
  - 2.2 Réunion du bulletin d'avarie et du procès-verbal en un seul document
  - 2.3 Renoncement à l'établissement d'un procès-verbal lors de l'échange de semelles de frein
3. Information du titulaire en cas d'avarie
  - 3.1 Invitation du titulaire à participer à la détermination de la cause de l'avarie
  - 3.2 Information du titulaire au moyen d'un télex ou d'un télégramme
  - 3.3 Accélération de l'acheminement du procès-verbal
4. Demande de pièces de rechange
  - 4.1 Repérage des pièces de rechange à demander sur modèle «H»
    - 4.1.1 Repérage provisoire des pièces de rechange unifiées à livrer
    - 4.1.2 Repérage durable des pièces interchangeables au moyen du numéro de code du réseau immatriculateur et du sigle du titulaire
  - 4.2 Accélération de l'acheminement des pièces de rechange non unifiées grâce à une codification des éléments constructifs et à une demande par télex
  - 4.3 Amélioration de l'acheminement de la fiche de demande modèle «H» ou du «télex modèle H»
  - 4.4 Constitution de stocks de pièces de rechange auprès du réseau utilisateur

### **Point 1 de l'ordre du jour — Définition et délimitation de la mission impartie**

Les articles 10 et 11 (§ 1) du RIP, en liaison avec la CIM, définissent clairement la procédure à suivre en cas de détérioration des wagons de particuliers, les documents à établir et la façon dont le titulaire doit être tenu informé.

En dépit de rappels réitérés insistant pour que soient observées les prescriptions utiles, les documents établis présentent toujours des insuffisances. De même, la transmission de l'information aux titulaires ne s'effectue, en partie, qu'avec lenteur et hésitations.

Les inconvénients en découlant pour les titulaires ont abouti à la création, sur une suggestion de l'UIP, de notre Groupe de travail par le Groupe de travail commun UIC/UIP, lors de la réunion tenue du 16 au 19.10.84 à Luxembourg, Groupe de travail dont la mission est formulée comme suit:

«La mission de ce groupe de travail consistera à rechercher — en s'appuyant, au besoin, sur des exemples concrets de procès-verbaux défectueux — les conditions dans lesquelles le chemin de fer doit améliorer la constatation des avaries aux wagons «P», procéder à la détermination aussi exacte que possible des causes de ces avaries et à la communication rapide des documents obligatoires ainsi que de toutes informations complémentaires utiles, aux titulaires et aux réseaux concernés.»

Le Président explique brièvement la procédure actuellement en vigueur aux termes des documents RIV/RIP/CIM et signale les centres d'intérêt à examiner qui peuvent donner lieu à des difficultés et à des retards. Au moyen d'un «brainstorming», les différents participants évoquent des thèmes permettant de fixer ensuite les divers points de l'ordre du jour.

Les thèmes sont examinés, en premier lieu, du point de vue technique, les questions de responsabilité étant exclues ou traitées uniquement en marge.

### **Point 2 de l'ordre du jour — Bulletin d'avarie et procès-verbal**

#### **2.1 Amélioration de la description des avaries**

Lorsqu'un réseau de chemin de fer décèle la détérioration d'un wagon «P», ce réseau doit consigner, dans un procès-verbal, suivant le § 1, article 10 du RIP, le type des détériorations relevées et, dans la mesure du possible, la cause de l'avarie et la date de son apparition.

La SNCF et l'UIP critiquent le fait que la langue utilisée pour décrire les avaries dans le procès-verbal est souvent non conforme à celle imposée par le RIV, que le procès-verbal est écrit à la main, rendu ainsi souvent illisible, ou qu'aucune indication n'est faite concernant les avaries rencontrées. On y utilise, en outre, des termes exprimant des phénomènes ne pouvant être reconnus manifestement lors de l'établissement du procès-verbal, tels que «fatigue du matériau», «avaries très anciennes», etc.

On ne peut parler de fatigue du matériau au sens restreint du terme que lorsque les avaries rencontrées sont dues à des sollicitations alternées inférieures à la limite élastique du matériau. Or, d'après les règles de dimensionnement en vigueur pour le matériel ferroviaire, les éléments doivent être conçus de manière à être résistants à la fatigue. Du point de vue de la technique des matériaux, il est donc nécessaire, pour l'appréciation d'une éventuelle fatigue du matériau, de procéder à un examen qui ne peut être réalisé qu'à l'occasion d'une réparation. Aucun visiteur n'est en mesure d'avancer de telles affirmations sur place. Cependant, le procès-verbal devant être établi rapidement pour être adressé au titulaire, on ne

dann über deren Umfang und Kompliziertheit ein besseres Bild machen. Wünschenswert wäre, dass sich die Kaderleute aus den «P»-Wagenbereichen ganz eingehend in eine Studie dieser Sache vertiefen würden. Sie sind letztlich doch aufgerufen, eines Tages die Arbeit jener Personen zu übernehmen, die heute noch im Direktionskomitee UIP oder in einer Arbeitsgruppe UIP tätig sind, dies im Interesse der «P»-Wagen und damit der UIP.

Das Resultat der Verhandlungen anlässlich der Tagung der kleinen Arbeitsgruppe in Paris — worüber in Bordeaux ausführlich diskutiert wurde — ist folgendes:

#### Tagesordnung

1. Erläuterung und Abgrenzung des Auftrages
2. Beschädigungsbericht und Tatbestandsaufnahme
  - 2.1 Verbesserung der Schadensbeschreibung
  - 2.2 Zusammenfassung des Beschädigungsberichtes und der Tatbestandsaufnahme zu einem Dokument
  - 2.3 Verzicht auf das Erstellen von Tatbestandsaufnahmen beim Austausch von Bremsklotzsohlen
3. Benachrichtigung des Einstellers bei Schadenfällen
  - 3.1 Einladung des Einstellers zur Ermittlung der Schadensursache
  - 3.2 Information des Einstellers mittels Telex bzw. Telegramm
  - 3.3 Beschleunigung im Lauf der Tatbestandsaufnahme
4. Anforderung von Ersatzstücken
  - 4.1 Kennzeichnung der mit Muster «H» anzufordernden Ersatzstücke
    - 4.1.1 Vorübergehende Kennzeichnung von zu liefernden vereinheitlichten Ersatzstücken
    - 4.1.2 Dauerhafte Kennzeichnung austauschbarer Teile mit Code-Nummer der einstellenden Bahn und einem Einsteller-Kurzzeichen
  - 4.2 Beschleunigte Beförderung von nicht vereinheitlichten Ersatzstücken durch Codierung der Bauteile und Anforderung mit Telex
  - 4.3 Verbesserung im Lauf des Anforderungszetels Muster «H» bzw. des «Telex-Muster H»
  - 4.4 Einrichtung von Ersatzteillagern bei der benutzenden Bahn

#### Punkt 1 der Tagesordnung - Erläuterung und Abgrenzung des Auftrages

In den Artikeln 10 und 11 (§ 1) des RIP ist in Verbindung mit dem CIM eindeutig geregelt, wie bei Beschädigungen an «P»-Wagen zu verfahren ist, welche Dokumente erstellt werden müssen und wie die Information des Einstellers zu erfolgen hat.

Trotz wiederholter Hinweise, mit denen auf Beachtung der einschlägigen Vorschriften gedrängt wur-

de, treten bei der Erstellung der Dokumente immer noch Mängel auf. Auch erfolgt die Uebermittlung der Information an den Einsteller teilweise nur zögernd und schleppend.

Die für die Einsteller daraus abzuleitenden Nachteile haben dazu geführt, dass auf Anregung der UIP die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP anlässlich der Sitzung vom 16.-19.10.84 in Luxemburg unsere Arbeitsgruppe gebildet hat, deren Aufgabe wie folgt formuliert ist:

«Die Aufgabe der Arbeitsgruppe besteht darin, anhand konkreter Beispiele fehlerhafter Tatbestandsaufnahmen festzulegen, wie die Eisenbahnen die Schadensfeststellung an «P»-Wagen verbessern, die Schadensursachen so präzise wie möglich bestimmen und die erforderlichen Dokumente sowie alle für die Einsteller und beteiligten Bahnen nützlichen zusätzlichen Informationen so rasch wie möglich übermitteln können.»

Der Vorsitzende erläutert kurz das nach RIV/RIP/CIM zurzeit gültige Verfahren und zeigt die zu behandelnden Schwerpunkte auf, die zu Schwierigkeiten und Verzögerungen führen können. Anhand eines «Brainstorming» werden von den einzelnen Teilnehmern Themenbereiche genannt, die anschliessend zur Festlegung der diversen Tagesordnungspunkte führen.

Die Behandlung der Themen erfolgt primär aus technischer Sicht; Haftungsfragen werden ausgeklammert bzw. nur am Rande mitbehandelt.

#### Punkt 2 der Tagesordnung - Beschädigungsbericht und Tatbestandsaufnahme

##### 2.1 Verbesserung der Schadensbeschreibung

Wird die Beschädigung eines «P»-Wagens von der Eisenbahn entdeckt, so hat die Bahn die Art der Beschädigung und, soweit dies möglich ist, die Ursache des Schadens und den Zeitpunkt seines Entstehens nach § 1, Artikel 10 des RIP in einer Niederschrift (Tatbestandsaufnahme) festzuhalten.

Von der SNCF und von der UIP wird bemängelt, dass bei der Schadensbeschreibung in der Tatbestandsaufnahme oft eine nicht nach RIV vorgeschriebene Sprache verwendet wird, dass die Tatbestandsaufnahme handschriftlich, und damit oft unleserlich, ausgeführt wird bzw. keinerlei Angaben über Schäden enthält. Ausserdem werden Begriffe verwendet, die im Augenblick der Erstellung nicht eindeutig erkannt werden können, z.B. «Materialermüdung», «Schäden sehr alt», etc.

Von Materialermüdung im engeren Sinne kann nur gesprochen werden, wenn Schäden auftreten, die auf Wechselbeanspruchungen zurückzuführen sind, die unter der Streckgrenze des Werkstoffes liegen. Nach den geltenden Bemessungsregeln für Schienenfahrzeuge sind Bauteile jedoch dauerhaft auszuführen. Aus werkstofftechnischer Sicht ist also zur Beurteilung einer ev. Materialermüdung eine Untersuchung erforderlich, die erst im Rahmen der Aus-

peut attendre, pour ce faire, d'être en possession des résultats d'atelier ou que d'éventuelles questions ambiguës de responsabilité soient réglées.

Toutes indications faites dans le procès-verbal concernant des avaries et leurs causes doivent reposer sur des constatations ou des enseignements manifestes. Elles ne doivent contenir que des faits et non des conjectures.

En conséquence, la DB a convenu avec la VPI de ne plus utiliser, d'une manière générale, le terme de «fatigue du matériau» dans le contexte de la description d'avarie dans le procès-verbal. En outre, le service de visite technique du matériel remorqué de la DB a reçu une fiche d'instruction relative à la description des avaries, laquelle est complétée par une sorte de «check-list» réunissant les types d'avarie fréquents avec leurs caractéristiques essentielles. On s'attend à une amélioration de la description des avaries grâce à ce document de travail.

La 5ème Commission de l'UIC a donné pour mission d'élaborer une Fiche UIC, dotée du no 579-2, définissant les conditions de la visite technique d'échange des wagons et se basant sur la Fiche UIC no 471-2. Il existe déjà un projet de cette fiche.

Le projet de fiche UIC no 579-2 est assorti d'un catalogue contenant la désignation de la pièce du wagon devant être examinée, un numéro de référence, les défauts susceptibles d'être rencontrés et les mesures à prendre par l'agent effectuant la visite.

Sous sa forme définitive, cette fiche pourrait également servir de base à la description des avaries dans le procès-verbal.

#### **Récapitulation:**

Le Groupe de travail considère qu'une description claire des avaries, effectuée suivant un catalogue uniforme permet d'éviter beaucoup d'ambiguïtés et de malentendus. A cet effet, la possibilité se présente de prescrire, à caractère obligatoire, l'application de la Fiche UIC no 579-2 pour la description des avaries dans le procès-verbal.

Tous les participants approuvent cette solution, les FS signalant, toutefois, certaines difficultés internes d'organisation.

Le Groupe de travail propose au Groupe de travail commun UIC/UIP

- de viser à retenir, pour l'établissement du procès-verbal, une langue imposée par le RIV et à ce que les indications mêmes soient inscrites lisiblement;
- d'exclure dorénavant du procès-verbal l'utilisation des termes «fatigue du matériau», «fatigue» et autres termes de ce genre et de ne plus admettre que les indications reposant sur des constatations ou des enseignements manifestes;

- une fois la Fiche UIC no 579-2 approuvée, de prescrire à caractère obligatoire les descriptions de défauts et d'avarie, ceci également pour les indications à faire dans le procès-verbal.

#### **2.2 Réunion du bulletin d'avarie et du procès-verbal en un seul document**

Les CFF soumettent à la discussion la réunion du bulletin d'avarie et du procès-verbal en un seul document en vue d'accélérer le flux des informations et d'informer le titulaire d'une manière plus détaillée. Ceci permettrait, en même temps, de réduire le travail, les bulletins d'avarie étant souvent repris sans modifications comme description d'avarie dans le procès-verbal.

A l'examen de ce point, il s'est avéré que les formes d'organisation varient d'un réseau à l'autre et que les bulletins d'avarie ne sont pas établis dans tous les réseaux.

Le Groupe de travail propose

- de laisser les différents réseaux libres de joindre au procès-verbal tous les documents en vue de compléter la description des avaries (bulletins d'avarie, croquis...).

#### **2.3 Renoncement à l'établissement d'un procès-verbal lors de l'échange de semelles de frein**

Les CFF, appuyés par la DB, présentent la demande, dans le but d'une simplification des tâches administratives liées à l'échange de semelles de frein, de renoncer à l'établissement d'un procès-verbal.

Selon l'avis des demandeurs, des semelles de frein usées sont la conséquence d'une consommation intentionnelle du matériau due à une utilisation continue, mais non d'une avarie au sens restreint du terme. Il ne convient de parler d'avarie que lorsqu'un élément constructif, dont le bon fonctionnement est garanti, en conditions normales, pour une utilisation réglementaire pendant au moins une période de révision, devient inutilisable.

La SNCF considère également le remplacement des semelles de frein comme une opération d'entretien et demande que ce remplacement ne donne pas lieu à un procès-verbal, lorsqu'il est effectué pendant l'utilisation en service, en vue de diminuer les charges administratives. Cependant, si un wagon doit être réformé, un procès-verbal serait à établir et à expédier.

Les représentants des réseaux intéressés ne jugent, en général, pas nécessaire l'établissement de procès-verbaux pour l'échange de semelles de frein.

L'UIP se range à cette opinion; l'établissement d'une facture est jugé suffisant.

Le Groupe de travail propose au Groupe de travail commun UIC/UIP,

- afin de simplifier les tâches administratives, de ne pas établir désormais de procès-verbal, d'une

besserung durchgeführt werden kann. Kein Wagenmeister ist an Ort und Stelle in der Lage, entsprechende Aussagen zu machen. Da die Tatbestandsaufnahme aber schnell erstellt und dem Einsteller zugestellt werden muss, darf mit der Erstellung der Tatbestandsaufnahme nicht abgewartet werden, bis Werkstatteergebnisse vorliegen bzw. ev. unklare Haftungsfragen ausgeräumt sind.

Angaben über Schäden und deren Ursachen müssen in der Tatbestandsaufnahme auf eindeutigen Feststellungen oder Erkenntnissen beruhen; sie dürfen nur Tatsachen, keine Vermutungen, enthalten.

Die DB hat deshalb mit der VPI vereinbart, den Begriff «Materialermüdung» im Zusammenhang mit der Schadensbeschreibung in der Tatbestandsaufnahme generell nicht mehr zu verwenden. Ausserdem wurde dem technischen Wagenuntersuchungsdienst der DB eine Anleitung zur Beschreibung von Schäden an die Hand gegeben, die durch eine Art Checkliste ergänzt wird, in der häufig vorkommende Schadensarten mit den wesentlichen Schadensmerkmalen zusammengestellt sind. Durch dieses Arbeitspapier wird eine Verbesserung in der Schadensbeschreibung erwartet.

Der 5. Ausschuss der UIC hat ein Merkblatt UIC mit der Nr. 579-2 in Auftrag gegeben, das die Bedingungen für die technische Uebergabeuntersuchung an Güterwagen behandelt und auf der Basis des Merkblattes UIC Nr. 471-2 beruht. Der Entwurf liegt bereits vor.

Dem UIC-Merkblatt-Entwurf Nr. 579-2 ist ein Katalog angefügt, der die Bezeichnung des zu prüfenden Wagenteiles, eine Kenn-Nummer, die ev. auftretenden Mängel und die durch den Untersuchungsbeamten zu ergreifenden Massnahmen enthält.

Dieses Merkblatt könnte in seiner endgültigen Form auch als Basis für die Schadensbeschreibung in der Tatbestandsaufnahme dienen.

#### **Zusammenfassung:**

Die Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass viele Unklarheiten und Missverständnisse vermieden werden können, wenn eine klare, nach einheitlichem Katalog getätigte Schadensbeschreibung erfolgt. Als Möglichkeit dazu bietet sich an, die Anwendung des UIC-Merkblattes Nr. 579-2 bei der Schadensbeschreibung in der Tatbestandsaufnahme verbindlich vorzuschreiben.

Alle Beteiligten stimmen dieser Lösung zu, wobei die FS auf gewisse interne organisatorische Schwierigkeiten hinweist.

Die Arbeitsgruppe schlägt der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP vor,

- darauf hinzuwirken, dass bei der Erstellung der Tatbestandsaufnahme eine vom RIV vorgeschriebene Sprache gewählt und die Angaben selbst leserlich eingetragen werden;
- ab sofort die Verwendung der Begriffe «Materialermüdung», «Ermüdung», etc., in der Tatbe-

standsaufnahme auszuschliessen und nur noch Angaben zuzulassen, die auf eindeutigen Feststellungen oder Erkenntnissen beruhen;

- nach Genehmigung des UIC-Merkblattes Nr. 579-2 die Mängel- und Schadensbeschreibungen auch für die Angaben in der Tatbestandsaufnahme verbindlich vorzuschreiben.

#### **2.2 Zusammenfassung des Beschädigungsberichtes und der Tatbestandsaufnahme zu einem Dokument**

Die SBB stellen zur Diskussion, den Beschädigungsbericht und die Tatbestandsaufnahme in einem Dokument zusammenzufassen, um den Informationsfluss zu beschleunigen und eine ausführlichere Information des Einstellers zu erreichen. Gleichzeitig könnte dadurch der Arbeitsaufwand verringert werden, da oftmals die Beschädigungsberichte als Schadensbeschreibung unverändert in die Tatbestandsaufnahme übertragen werden.

Die Behandlung dieses Punktes ergab, dass die Organisationsformen bei den einzelnen Eisenbahnen unterschiedlich sind und nicht jede Bahn Beschädigungsberichte erstellen lässt.

Die Arbeitsgruppe schlägt vor:

- Inwieweit der Tatbestandsaufnahme zur Ergänzung der Schadensbeschreibung alle Unterlagen (Beschädigungsberichte, Skizzen ...) beigegeben werden, bleibt den einzelnen Eisenbahnen überlassen.

#### **2.3 Verzicht auf das Erstellen von Tatbestandsaufnahmen beim Austausch von Bremsklotzsohlen**

Die SBB stellen, unterstützt von der DB, den Antrag, zur Vereinfachung des Verwaltungsaufwandes beim Tausch von Bremsklotzsohlen auf die Erstellung einer Tatbestandsaufnahme zu verzichten.

Nach Meinung der Antragsteller liegt bei abgenutzten Bremsklotzsohlen ein durch fortlaufende Benutzung auftretender beabsichtigter Materialverzehr vor, nicht aber ein Schaden im engeren Sinne. Nur wenn ein Bauteil, dessen Funktionsfähigkeit unter normalen Umständen für den ordnungsgemässen Einsatz von mindestens einer Revisionsperiode gewährleistet ist, unbrauchbar wird, sollte von Schaden gesprochen werden.

Von der SNCF wird auch der Bremssohlenwechsel als Unterhaltsarbeit betrachtet, und sie bittet, dass zur Minderung des Verwaltungsaufwandes keine Tatbestandsaufnahme über diesen Wechsel erstellt wird, wenn er während des Betriebseinsatzes erfolgt. Muss ein Wagen jedoch ausgesetzt werden, wäre eine Tatbestandsaufnahme anzufertigen und zu versenden.

Die Vertreter der beteiligten Bahnen halten die Erstellung von Tatbestandsaufnahmen beim Bremssohlenwechsel generell nicht für erforderlich.

manière générale, pour le seul échange de semelles de frein, et ceci indépendamment de la cause de l'échange (usure, rupture, perte).

Ceci ne s'applique pas à la procédure d'établissement d'une facture.

### **Point 3 de l'ordre du jour — Information du titulaire en cas d'avarie**

#### **3.1 Invitation du titulaire à participer à la détermination de la cause de l'avarie**

Les CFF proposent, pour les avaries dépassant un certain niveau et dont la cause n'est pas manifestement établie, de faire participer les titulaires à la détermination de la cause de l'avarie.

L'information du titulaire, laquelle est garantie lorsque les prescriptions existantes sont observées (Aide-mémoire, article 45 / RIP, article 11), permet à celui-ci actuellement déjà de participer personnellement à la constatation de l'avarie. Il n'est pas nécessaire de stipuler spécialement, dans les textes de prescriptions, la possibilité de cette participation.

On n'a pas connaissance de cas où l'on aurait refusé à un titulaire de participer sur place à la recherche des causes d'une avarie.

On ne saurait contester aux titulaires un intérêt naturel à participer à la détermination de la cause d'une avarie, mais tous les titulaires ne sont pas en mesure, du point de vue compétence, personnel ou temps disponible, d'assurer une participation. Dans le cas de titulaires de moindre importance, des agents d'assurances compétents devraient éventuellement veiller aux intérêts du titulaire. Une obligation de participer ne doit pas, pour autant, être prononcée.

En cas d'accident, les causes de l'avarie sont souvent retenues dès l'évacuation du lieu de l'accident. Les travaux de déblaiement sur le lieu de l'accident ne doivent, en aucun cas, être retardés. Le wagon avarié peut, certes, être tenu à disposition pour une visite, mais les causes liées éventuellement aux conditions locales régnant sur le lieu de l'accident ne peuvent plus être constatées ultérieurement.

L'attente de l'arrivée du titulaire aurait pour conséquence, dans beaucoup de cas, des durées supplémentaires d'immobilisation du wagon, qui ne sont certainement ni dans l'intérêt des chemins de fer ni du titulaire.

#### **Récapitulation:**

C'est au titulaire même de décider dans quelle mesure il désire faire usage personnellement de sa possibilité de participation. Cependant, pour ce faire, il doit être informé en temps utile. La transmission du procès-verbal, lequel, par expérience, arrive au plus tôt au bout d'un mois chez le titulaire, ne suffit pas. Une information immédiate par

télex ou télégramme est indispensable (article 11, § 1 du RIP).

Une information rapide élimine une grande partie des difficultés rencontrées en pareils cas.

Le Groupe de travail propose au Groupe de travail commun UIC/UIP:

- Le titulaire étant laissé libre actuellement déjà, en cas d'avarie dont la cause n'est pas manifestement établie, de participer personnellement, sur place, à la détermination de cette cause, il n'est pas nécessaire de signaler spécialement la possibilité d'une participation dans les prescriptions existantes.
- Afin de permettre au titulaire de prendre une décision appropriée, il est nécessaire de l'informer immédiatement dès que survient un cas d'avarie (voir à ce sujet le point 3.2 de l'ordre du jour).

#### **3.2. Information du titulaire au moyen d'un télex ou d'un télégramme**

En cas d'avarie à un wagon «P» rendant impossible la poursuite du transport, l'expéditeur et le titulaire doivent être informés par télex ou par télégramme, conformément à l'article 11, § 1 du RIP et au point 35 de l'Annexe à la Fiche UIC no 433.

L'UIP attribue les problèmes existants au fait que, malgré les interventions réitérées du Groupe de travail commun UIC/UIP auprès des réseaux, ces règlements existants ne sont pas respectés, ceci concernant notamment les réseaux de l'Est.

On ne saurait attribuer aux réseaux l'intention de dissimuler les informations requises. Au contraire, les raisons envisageables de l'absence ou du retard d'une information pourraient être les suivantes:

- La réparation est effectuée le jour même ou ne nécessite qu'une réforme à bref délai du wagon.
- La question de la responsabilité est ambiguë; l'information est suspendue tant que la question n'a pas été élucidée.
- Interprétation différente de l'article 10, § 11 du RIP.
- Etant donné qu'il n'existe pas, pour l'information à fournir, de textes préparés sous forme de formulaires de télex ou de télégrammes, il peut y avoir une certaine gêne à rédiger de propres formulations.

Le Groupe de travail a discuté du problème «Information des titulaires» et a fait les constatations suivantes:

- Une information des titulaires est toujours nécessaire dans le cas où un wagon est retiré de sa circulation normale pour être réformé, les cas d'avarie pouvant constituer uniquement une partie des raisons motivant une réforme.

Une formulation d'une telle clarté fait défaut dans le RIP et la Fiche UIC no 433. Il est estimé nécessaire de préciser ces prescriptions.

Die UIP schliesst sich dieser Meinung an; die Ausstellung einer Rechnung wird als ausreichend angesehen.

Die Arbeitsgruppe schlägt der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP vor:

- Zur Vereinfachung des Verwaltungsaufwandes soll beim blossen Tausch von Bremsklotzsohlen, unabhängig von der Ursache (Verschleiss, Bruch, Verlust), künftig generell keine Tatbestandsaufnahme erstellt werden.

Das Verfahren der Inrechnungstellung wird hiervon nicht berührt.

### **Punkt 3 der Tagesordnung - Benachrichtigung des Einstellers bei Schadenfällen**

#### **3.1 Einladung des Einstellers zur Ermittlung der Schadensursache**

Die SBB schlagen vor, bei Schäden, die eine bestimmte Höhe überschreiten und wo die Ursache nicht eindeutig feststeht, die Einsteller an der Ermittlung der Schadensursache zu beteiligen.

Durch die Information des Einstellers, die bei Beachtung der bestehenden Vorschriften (Merkbuch, Artikel 45 / RIP, Artikel 11) sichergestellt ist, hat der Einsteller bereits heute die Möglichkeit, sich an der Schadensfeststellung persönlich zu beteiligen. Es ist nicht notwendig, die Beteiligungsmöglichkeit im Vorschriftenwerk besonders festzuhalten.

Es ist kein Fall bekannt, bei dem einem Einsteller die Beteiligung an der Ursachenfindung an Ort und Stelle abgelehnt wurde.

Ein natürliches Interesse an der Beteiligung bei der Ermittlung der Schadensursache kann den Einstellern nicht abgesprochen werden, aber nicht jeder Einsteller ist fachlich, personell oder zeitlich in der Lage, eine Beteiligung sicherzustellen. Bei kleineren Einstellern müssten ev. kompetente Versicherungsvertreter die Interessen des Einstellers wahrnehmen. Eine Beteiligungspflicht darf deshalb nicht ausgesprochen werden.

Bei Unfällen werden die Schadensursachen oft bereits bei der Räumung der Unfallstelle festgehalten. Die Aufräumarbeiten an der Unfallstelle dürfen auf keinen Fall verzögert werden. Der beschädigte Wagen kann zwar zur Besichtigung bereitgehalten werden; Ursachen, die ev. auf den örtlichen Gegebenheiten am Unfallort beruhen, sind jedoch später nicht mehr festzustellen.

Warten auf das Eintreffen des Einstellers hätte in vielen Fällen zusätzliche Wagenstillstandszeiten zur Folge, an denen Eisenbahnen und Einsteller nicht interessiert sein dürften.

#### **Zusammenfassung:**

Der Einsteller muss selbst entscheiden, inwieweit er persönlich von seiner Beteiligungsmöglichkeit Gebrauch machen will. Dazu muss er jedoch rechtzeitig informiert werden. Die Uebersendung der Tat-

bestandsaufnahme, die erfahrungsgemäss frühestens nach einem Monat beim Einsteller eintrifft, reicht nicht aus. Die sofortige Information mittels Telex oder Telegramm ist unerlässlich (Artikel 11, § 1 RIP).

Eine schnelle Information beseitigt einen grossen Teil der in dieser Angelegenheit aufgetretenen Schwierigkeiten.

Die Arbeitsgruppe schlägt der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP folgendes vor:

- Da es dem Einsteller bereits heute freigestellt ist, sich bei Schäden, deren Ursache nicht eindeutig feststeht, persönlich an Ort und Stelle an der Ursachenermittlung zu beteiligen, ist es nicht erforderlich, in den bestehenden Vorschriften auf die Beteiligungsmöglichkeit besonders hinzuweisen.
- Damit der Einsteller eine entsprechende Entscheidung treffen kann, ist bei Eintritt eines Schadenfalles die sofortige Information des Einstellers erforderlich (siehe hierzu Punkt 3.2 der Tagesordnung).

#### **3.2 Information des Einstellers mittels Telex bzw. Telegramm**

Bei Beschädigung eines «P»-Wagens, die die Fortsetzung der Beförderung unmöglich macht, sind der Absender und der Einsteller nach Artikel 11, § 1 des RIP und UIC-Merkblatt Nr. 433, Anlage, Ziffer 35, fernschriftlich bzw. telegrafisch zu benachrichtigen.

Von der UIP werden die bestehenden Probleme darauf zurückgeführt, dass, obwohl von der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP auf die Bahnen mehrfach eingewirkt wurde, diese bestehenden Regelungen nicht beachtet werden. Insbesondere sind hier die östlichen Bahnen betroffen.

Es kann den Bahnen nicht unterstellt werden, dass die geforderten Meldungen bewusst unterschlagen werden; vielmehr könnten folgende Gründe für eine unterbliebene oder verspätete Information in Frage kommen:

- Die Reparatur erfolgt noch am gleichen Tage bzw. verlangt nur eine kurzfristige Aussetzung des Wagens.
- Die Haftungsfrage ist zweifelhaft; die Meldung wird verzögert, bis Klarheit besteht.
- Unterschiedliche Interpretation des Artikels 10, § 11 RIP.
- Da es für die Information keine Textvorgaben in Form von Telex- bzw. Telegrammvordrucken gibt, kann eine gewisse Hemmschwelle bestehen, eigene Formulierungen abzufassen.

Die Arbeitsgruppe hat das Problem «Information der Einsteller» diskutiert und dabei festgestellt:

- Eine Information der Einsteller ist immer dann erforderlich, wenn ein Wagen aus seinem normalen Lauf ausgesetzt wird, wobei Schadenfälle nur ein Teil der Gründe für eine Aussetzung sein können.

- La possibilité de travailler à l'aide du système d'information «HERMES» ne peut encore être utilisée actuellement. Il existe, cependant, des projets d'information «HERMES» concernant la fonction «Incidents de parcours».
- Pour surmonter une certaine gêne, le contenu du texte nécessaire à l'information à fournir devrait être donné sous forme d'un formulaire de télex, des indications claires et succinctes étant suffisantes. Il n'est pas absolument nécessaire de tenir à une information complète. Il est toutefois indispensable, pour ce faire, d'y reprendre une adresse de contact permettant au titulaire de s'adresser directement à la gare concernée et ainsi de ne pas avoir d'abord à prendre des renseignements supplémentaires via le réseau immatriculateur.

Il appartient à chacun des réseaux de reprendre le contenu dans un formulaire correspondant à la forme particulière au réseau concerné.

Le Groupe de travail propose au Groupe de travail commun UIC/UIP

- d'introduire, dans la Fiche UIC no 433, une formulation garantissant que le titulaire soit toujours informé au moyen d'un télex ou d'un télégramme lorsqu'un wagon «P» est retiré de sa circulation normale pour être réformé;
- de prescrire le contenu d'un formulaire de télex (télégramme) dans les textes de prescriptions afin de garantir une information à bref délai.

Selon l'avis du Groupe de travail, les indications ci-après devraient figurer dans un formulaire de télex:

Numéro du wagon

Adresse du titulaire

Circulation du wagon: de ... à ...

Etat: «vide», «chargé»

Réformé le

Lieu de réforme

Raison de la réforme

Adresse de contact avec indication du lieu, service et numéro de téléphone

### 3.3 Accélération de l'acheminement du procès-verbal

L'acheminement d'un procès-verbal est régi clairement par les dispositions du § 1, article 10 du RIP.

L'UIP reproche que, souvent, ces prescriptions ne sont pas pratiquées et que notamment les procès-verbaux émanant de réseaux de l'Est n'arrivent que très lentement, voir pas du tout, chez le titulaire.

Les réseaux UIC ont été exhortés, à plusieurs reprises, à établir et à expédier les procès-verbaux le plus vite possible. Certains réseaux peuvent observer des délais d'acheminement d'environ 2 mois.

Le Groupe de travail constate:

- Les réseaux présents sont en mesure d'obtenir un délai d'acheminement des procès-verbaux

de 1 à 2 mois maximum, un délai d'un mois devant être ambitionné.

- Ces délais sont acceptés par les titulaires (UIP).
- On doit attirer l'attention de l'ensemble des réseaux, par des appels réitérés, sur l'observation de l'article 10, § 1 du RIP, et leur demander de réaliser de courts délais de transmission.

### Point 4 de l'ordre du jour - Demande de pièces de rechange

#### 4.1 Repérage des pièces de rechange à demander sur modèle «H»

Un marquage faux, mauvais, l'absence d'un marquage sur les pièces de rechange unifiées, sont souvent les raisons expliquant les retards occasionnés à la demande et à la remise de ces pièces. Par exemple, des pièces de rechange avaient été demandées qui étaient des pièces (U), mais n'avaient pas été reconnues comme telles — faute de marquage — et qui n'avaient, par conséquent, pas été remplacées par des pièces réseaux.

Une intervention a été faite, à plusieurs reprises, auprès des titulaires pour qu'ils marquent réglementairement leurs pièces (U).

Le Groupe de travail 5/RIV a institué un groupe d'étude saisi du marquage des pièces (U). Une révision est devenue nécessaire également du fait que les pièces actuellement nouvelles, telles que ressorts paraboliques, tampons de la catégorie «C», ne peuvent être visées précisément dans le formulaire modèle «H».

Des propositions relatives à cet ensemble de sujets ont été élaborées dans les différents sous-points de ce point de l'ordre du jour.

#### 4.1.1 Repérage provisoire des pièces de rechange unifiées à livrer

Le Président UIP remet une lettre d'une société de location des OeBB qui a eu des difficultés à la livraison d'essieux montés interchangeablement demandés par le modèle «H». Les essieux livrés réglementairement n'ont pas été montés sur les véhicules pour lesquels ils avaient été demandés étant donné que l'indication relative aux véhicules appropriés faisait défaut.

Aux termes du § 24, point 5.1.2 du RIV, l'atelier procédant à l'échange est tenu d'inscrire, en plus, sur les essieux avariés à rapatrier, le numéro du wagon d'où ils ont été démontés.

La société de location propose ce qui suit:

- Même en cas d'expédition suite à une demande de livraison d'essieux, le numéro du wagon auquel ces essieux sont destinés doit être inscrit à la peinture blanche, par exemple sur la toile de la roue, sur le modèle du § 24, point 5.1.2 du RIV.

Le Groupe de travail discute de cette demande et constate:



Diese klare Formulierung ist so eindeutig im RIP und im UIC-Merkblatt Nr. 433 nicht enthalten. Eine Präzisierung der Vorschriften wird für erforderlich gehalten.

- Die Möglichkeit, mit dem Informationssystem «HERMES» zu arbeiten, kann zurzeit noch nicht genutzt werden. Es existieren jedoch Entwürfe für «HERMES»-Meldung über die Funktion «Unterwegszwischenfälle».
- Um eine gewisse Hemmschwelle zu überwinden, sollte der für die Information erforderliche Textinhalt in Form eines Telex-Vordruckes vorgegeben werden. Dabei sind klare, kurze Angaben ausreichend; es braucht nicht unbedingt auf vollständige Information Wert gelegt zu werden. Dafür ist es aber unerlässlich, dass eine Kontaktadresse als Ansprechstelle aufgenommen wird, die es dem Einsteller ermöglicht, sich direkt an den betreffenden Bahnhof zu wenden, damit nicht erst über die einstellende Bahn ergänzende Informationen eingeholt werden müssen.

Es ist Sache einer jeden Bahn, den Inhalt in einen Vordruck aufzunehmen, der der jeweiligen bahnspezifischen Form entspricht.

Die Arbeitsgruppe schlägt der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP vor,

- im UIC-Merkblatt Nr. 433 eine Formulierung aufzunehmen, die sicherstellt, dass eine Information des Einstellers mittels Telex oder Telegramm immer dann zu erfolgen hat, wenn ein «P»-Güterwagen aus seinem normalen Lauf ausgesetzt wird;
- im Vorschriftenwerk einen Telex (Telegramm)-Vordruck inhaltlich vorzuschreiben, um eine kurzfristige Information sicherzustellen.

Folgende Angaben sollten nach Meinung der Arbeitsgruppe in einem Telex-Vordruck enthalten sein:

Wagen-Nummer

Einstelleranschrift

Lauf des Wagens: von ... nach ...

Zustand: «leer», «beladen»

Ausgesetzt am

Aussetzungsort

Grund der Aussetzung

Kontaktadresse mit Ort, Dienststelle und Rufnummer

### **3.3 Beschleunigung im Lauf der Tatbestandsaufnahme**

Der Lauf einer Tatbestandsaufnahme ist eindeutig im § 1, Artikel 10 des RIP geregelt.

Von der UIP wird bemängelt, dass diese Vorschriften oft nicht praktiziert werden und besonders die Tatbestandsaufnahmen von östlichen Bahnen den Einsteller nur schleppend oder überhaupt nicht erreichen.

Die UIC-Bahnen sind mehrmals angehalten worden, die Tatbestandsaufnahmen schnellstens zu erstellen und zu versenden. Von einigen Bahnen können Laufzeiten von ca. 2 Monaten eingehalten werden.

Die Arbeitsgruppe stellt fest:

- Von den anwesenden Bahnen kann eine Laufzeit der Tatbestandsaufnahmen von maximal 1 bis 2 Monaten erreicht werden. Eine Frist von 1 Monat ist anzustreben.
- Diese Zeiten werden von den Einstellern (UIP) akzeptiert.
- Alle Bahnen müssen durch wiederholte Appelle auf Beachtung des Artikels 10, § 1 des RIP aufmerksam gemacht und um kurze Uebermittlungszeiten gebeten werden.

## **Punkt 4 der Tagesordnung - Anforderung von Ersatzstücken**

### **4.1 Kennzeichnung der mit Muster «H» anzufordernden Ersatzstücke**

Falsche, schlechte oder keine Kennzeichnung von vereinheitlichten Ersatzstücken sind oft Gründe, die zu Verzögerungen bei der Anforderung und Zustellung führen. Es wurden z.B. Ersatzteile angefordert, die (U)-Teile waren, aber als solche – wegen fehlender Kennzeichnung – nicht erkannt und deshalb nicht durch bahneigene Teile ersetzt wurden.

Auf die Einsteller wurde wiederholt eingewirkt, ihre (U)-Teile vorschriftsmässig zu kennzeichnen.

Die Arbeitsgruppe 5/RIV hat eine Studiengruppe eingesetzt, die sich mit der Kennzeichnung der (U)-Teile befasst. Eine Ueberarbeitung ist auch deshalb notwendig geworden, weil zurzeit neue Bauteile, wie Parabelfedern, Puffer der Kategorie «C», im Vordruckmuster «H» nicht eindeutig angesprochen werden können.

Vorschläge zu diesem Themenkreis werden in den einzelnen Unterpunkten zu diesem Tagesordnungspunkt erarbeitet.

#### **4.1.1 Vorübergehende Kennzeichnung von zu liefernden vereinheitlichten Ersatzstücken**

Der Präsident UIP übermittelt ein Schreiben einer OeBB-Vermietgesellschaft, die Schwierigkeiten bei der Anlieferung von mit Muster «H» angeforderten Tauschradsätzen hatte. Die ordnungsgemäss gelieferten Radsätze wurden nicht in die Wagen eingebaut, für die sie angefordert waren, da ein Hinweis auf die entsprechenden Wagen fehlte.

Nach § 24, Ziffer 5.1.2 des RIV ist die austauschende Werkstätte verpflichtet, die beschädigten Radsätze bei der Rücksendung zusätzlich mit der Nummer des Wagens, aus dem sie ausgebaut wurden, zu beschriften.

Die Vermietgesellschaft schlägt vor:

- Auch bei Absendung aufgrund einer Anforderung von zu liefernden Radsätzen ist die Nummer des Wagens, für den sie bestimmt sind, in Anlehnung an § 24, Ziffer 5.1.2 des RIV, z.B. auf der Radscheibe, mit weisser Farbe anzubringen.

Die Arbeitsgruppe diskutiert diesen Antrag und stellt fest:

- L'inscription du numéro du wagon sur les essieux montés à livrer peut, certes, être utile, mais une demande allant dans ce sens n'est pas prononcée.
- Le titulaire est laissé libre d'exiger du fournisseur une telle inscription sur les essieux interchangeables que celui-ci livre.

#### 4.1.2 Repérage durable des pièces interchangeables au moyen du numéro de code du réseau immatriculateur et du sigle du titulaire

Le Président du Groupe de travail 5/RIV a soumis à la discussion la question de repérer toutes les pièces de haute qualité, telles qu'essieux montés, ressorts, tampons, etc., de manière définitive et bien visible au moyen du code UIC du réseau immatriculateur et d'un sigle du titulaire, ceci dans le but d'éviter toute confusion entre les pièces appartenant au titulaire et celles appartenant au réseau.

Le Président précise, à ce sujet, que la DB a formé un pool d'essieux, conjointement avec les titulaires, sur lequel les essieux peuvent être prélevés indépendamment de leur origine (DB/titulaire), et qu'il n'y a pas ultérieurement d'échange en retour. Même pour les autres éléments constructifs spécifiques, réparés de manière centralisée par la DB, il n'y a pas d'échange en retour entre la DB et le titulaire.

Aussi, cette proposition n'est-elle pas acceptable pour la DB. Elle n'entraînerait que des inconvénients pour le réseau et les titulaires.

La SNCF pratique également un système semblable à celui de la DB pour un pourcentage limité de ses essieux. Un repérage supplémentaire au moyen d'un sigle du titulaire n'est, là non plus, praticable.

Le Groupe de travail note

- qu'il n'est pas utile et, de plus, pas praticable dans certains réseaux d'effectuer un marquage au moyen d'un sigle du titulaire *en plus* du code, déjà prescrit, du réseau immatriculateur.

#### 4.2 Accélération de l'acheminement des pièces de rechange non unifiées grâce à une codification des éléments constructifs et à une demande par télex

Ce sujet a déjà été traité, en janvier 1983, par un groupe de travail restreint UIC/UIP à Zurich. La Commission RIV de l'UIC est priée de créer un modèle «H» sous forme de télex.

L'accord à donner en cas de transports exceptionnels, également pour les engagements du gabarit, se fait depuis des années par télex. Cette procédure a donné toute satisfaction et est donc jugée positive également pour la demande de pièces de rechange.

Le seul inconvénient d'un modèle «H» sous forme de télex est que l'on ne peut pas transmettre de

croquis ou d'autres élaborations de ce genre. Cependant, le texte du télex suffit pour 90 à 95% des demandes et constitue un gain de temps considérable.

Dans les autres cas, il est possible de décrire plus précisément la pièce nécessitée éventuellement par une lettre envoyée parallèlement au télex.

Il est suggéré de compléter le projet existant du télex par l'adresse du service demandeur (avec numéro de téléphone).

Le Groupe de travail propose au Groupe de travail commun UIC/UIP

- de charger le Groupe de travail 5/RIV de remplacer le formulaire modèle «H» par un «modèle H sous forme de télex», conformément à la suggestion déjà faite par le Groupe de travail restreint UIC/UIP à Zurich. Il est jugé nécessaire d'ajouter l'adresse et le numéro de téléphone du service demandeur.

#### 4.3 Amélioration de l'acheminement de la fiche de demande modèle «H» ou du «télex modèle H»

Les pièces de rechange non unifiées et, en cas d'exception, également les pièces (U) nécessaires à la réparation d'un wagon doivent être demandées par fiche modèle «H» au service du réseau immatriculateur désigné dans le Recueil des adresses du RIV (adresse RIV).

Etant donné que la demande de pièces de rechange non unifiées via l'adresse RIV du réseau immatriculateur représente un détour pouvant entraîner des retards considérables dans les livraisons des pièces de rechange, la SNCF propose de demander ces pièces directement au titulaire.

La livraison franco des pièces de rechange destinées à la réparation de l'infrastructure, pour lesquelles, dans la procédure actuelle, le demandeur est l'adresse RIV, doit être assurée même lorsque ces pièces sont demandées directement au titulaire.

Au terme d'une discussion étendue, le Groupe de travail propose au Groupe de travail commun UIC/UIP:

- Dans le cas de la demande de pièces n'étant pas des pièces (U), il doit être permis à l'atelier demandeur de s'adresser directement au titulaire sans faire intervenir le service du réseau immatriculateur.
- La livraison franco reste applicable dans les limites des points 5.2.5 (§ 24) du RIV et 34 de la Fiche UIC no 433 qui excluent certaines pièces de ce bénéfice.

#### 4.4 Constitution de stocks de pièces de rechange auprès du réseau utilisateur

En ce qui concerne la question de savoir dans quelle mesure est permise la constitution de stocks de pièces de rechange hors du réseau immatricula-

- Das Anschreiben der Wagennummer bei zu liefernden Ersatzradsätzen kann zwar nützlich sein; eine entsprechende Forderung wird jedoch nicht ausgesprochen.
- Es bleibt dem Einsteller überlassen, eine entsprechende Anschrift auf den Tauschradsätzen von deren Lieferanten zu fordern.

#### 4.1.2 Dauerhafte Kennzeichnung austauschbarer Teile mit Code-Nummer der einstellenden Bahn und einem Einsteller-Kurzzeichen

Der Präsident der Arbeitsgruppe 5/RIV hat zur Diskussion gestellt, alle hochwertigen Teile, wie Radsätze, Federn, Puffer, usw., endgültig und gut sichtbar mit dem UIC-Code der einstellenden Bahn und mit einem Zeichen des Einstellers zu kennzeichnen. Damit soll eine Verwechslung der Teile, die dem Einsteller gehören, mit denen, die Eigentum der Bahn sind, vermieden werden.

Der Vorsitzende führt dazu aus, dass die DB, gemeinsam mit den Einstellern, einen Radsatzpool gebildet hat, aus dem Radsätze, unabhängig vom Ursprung (DB/Einsteller), entnommen werden, wobei später kein Rücktausch erfolgt. Auch bei anderen spezifischen Bauteilen, die zentral von der DB aufgearbeitet werden, erfolgt kein Rücktausch zwischen DB und Einsteller.

Für die DB ist der Vorschlag deshalb nicht akzeptabel; er würde nur Nachteile für Bahn und Einsteller mit sich bringen.

Ein ähnliches System wie bei der DB betreibt auch die SNCF für einen begrenzten Teil ihrer Radsätze. Auch hier ist die zusätzliche Kennzeichnung mit einem Einsteller-Kennzeichen nicht praktikabel.

Die Arbeitsgruppe stellt fest,

- dass es nicht sinnvoll und bei einigen Bahnen auch nicht praktikabel ist, *zusätzlich* zum bereits vorgeschriebenen Code der einstellenden Bahn eine Markierung mit einem Einsteller-Kennzeichen vorzunehmen.

#### 4.2 Beschleunigte Beförderung von nicht vereinheitlichten Ersatzstücken durch Codierung der Bauteile und Anforderung mit Telex

Dieses Thema wurde bereits im Januar 1983 von einer kleinen UIC/UIP-Arbeitsgruppe in Zürich behandelt. Die RIV-Kommission wird gebeten, ein Muster «H» für Telex-Verwendung zu kreieren.

Die Zustimmung bei aussergewöhnlichen Sendungen, auch bei Lademassüberschreitungen, erfolgt seit Jahren mit Telex. Dieses Verfahren hat sich bestens bewährt und wird deshalb auch für die Anforderung von Ersatzstücken positiv beurteilt.

Der einzige Nachteil eines Musters «H» in Telex-Form besteht darin, dass keine Skizzen oder Ähnliches übermittelt werden können. Für 90 bis 95% der Anforderungen reicht der Telex-Text jedoch aus und stellt einen erheblichen Zeitgewinn dar.

In den übrigen Fällen besteht die Möglichkeit, ev. parallel zum Telex mit einem Brief das benötigte Teil exakter zu beschreiben.

Es wird vorgeschlagen, den vorhandenen Telex-Entwurf durch die Anschrift der anfordernden Stelle (mit Telefonnummer) zu ergänzen.

Die Arbeitsgruppe schlägt der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP vor,

- die Arbeitsgruppe 5/RIV zu beauftragen, den Vordruck Muster «H» durch ein «Muster H in Telexform» zu ersetzen, wie es bereits durch die kleine UIC/UIP-Arbeitsgruppe in Zürich angeregt wurde. Eine Ergänzung durch Anschrift und Rufnummer der anfordernden Stelle wird für notwendig erachtet.

#### 4.3 Verbesserung im Lauf des Anforderungszettels Muster «H» bzw. des «Telex-Muster H»

Nicht vereinheitlichte Ersatzstücke und in Ausnahmefällen auch (U)-Teile, die zur Wiederherstellung eines Wagens notwendig sind, sind mit Anforderungszettel Muster «H» bei der Dienststelle der einstellenden Bahn anzufordern, die im Adressenverzeichnis des RIV angegeben ist (RIV-Adresse).

Da die Anforderung von nicht vereinheitlichten Ersatzstücken über die RIV-Adresse der einstellenden Bahn einen Umweg darstellt, der zu erheblichen Verzögerungen bei den Ersatzteillieferungen führen kann, schlägt die SNCF vor, diese Teile direkt beim Einsteller anzufordern.

Die frachtfreie Lieferung der Ersatzstücke zur Wiederherstellung des Untergestells, für die bei dem heutigen Verfahren die RIV-Adresse Auftraggeber ist, muss auch bei Anforderung dieser Teile direkt beim Einsteller sichergestellt sein.

Die Arbeitsgruppe schlägt, nach eingehender Diskussion der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP, folgendes vor:

- Bei der Anforderung von Teilen, die nicht (U)-Teile sind, soll der anfordernden Werkstätte zugebilligt werden, sich ohne Einschaltung der Dienststelle der einstellenden Bahn direkt an den Einsteller zu wenden.
- Die frachtfreie Lieferung bleibt innerhalb der Grenzen der Punkte 5.2.5 (§ 24) des RIV und 34 des UIC-Merkblattes Nr. 433 gültig, die bestimmte Teile von diesem Vorteil ausschliessen.

#### 4.4 Einrichtung von Ersatzteillagern bei der benutzenden Bahn

Zur Frage, inwieweit die Einrichtung von Ersatzteillagern ausserhalb des Bereichs der einstellenden Bahn gestattet ist, stellt die Arbeitsgruppe fest, dass es grundsätzlich möglich ist, solche Lager einzurichten, und dass die Entscheidung dafür dem Einsteller obliegt, der vorher wegen der unentgeltlichen Beförderung bestimmter Ersatzstücke mit der einstellenden Bahn Rücksprache nehmen sollte.

teur, le Groupe de travail note qu'il est, en principe, possible de constituer de tels stocks et que la décision en incombe au titulaire, lequel devrait consulter auparavant le réseau immatriculateur au sujet du transport gratuit de certaines pièces de rechange.

Le sujet du transport gratuit de pièces de rechange nécessaires à l'entretien et à la réparation de l'infrastructure des wagons «P» a déjà été traité au point 4 de l'ordre du jour de la réunion UIC/UIP, tenue à Amsterdam, avec le résultat suivant:

«Le Groupe de travail commun UIC/UIP estime que les problèmes pratiques pouvant se poser pour le transport des pièces de rechange au départ ou à destination d'un stock de pièces situé hors du réseau immatriculateur peuvent se régler, par voie bilatérale, entre ce dernier et le réseau sur lequel se trouve le stock, en accord avec le titulaire.»

### **Conclusions resp. description des travaux et interventions nécessaires pour atteindre les buts envisagés**

#### **A - Propositions relatives au bulletin d'avarie et au procès-verbal**

**A.1** Le Groupe de travail constate que, dans de nombreux cas, le procès-verbal prévu par l'article 10 du RIP est inexploitable pour des raisons de forme (langue utilisée autre que l'une des langues officielles du RIV, écriture manuscrite illisible) ou de fond (absence d'indication sur l'avarie, indications sans valeur pour décrire la cause de l'avarie).

En conséquence, le Groupe de travail propose

**A.1.1** de prescrire, pour l'établissement du procès-verbal, l'utilisation de l'une des langues officielles du RIV, à savoir, en vertu de l'article 8 de son règlement intérieur, le français, l'allemand, l'anglais et l'italien;

**A.1.2** de rappeler instamment que le procès-verbal doit être écrit de façon lisible;

**A.1.3** d'interdire l'usage de locutions inappropriées (telles que «fatigue du matériel», «avarie ancienne»...) pour mentionner la cause d'une avarie dans le procès-verbal et de prescrire l'obligation de recourir à la Fiche UIC no 579-2 (qui décrit, de façon objective, les principaux défauts et avaries susceptibles d'être rencontrés) aussitôt que cette fiche actuellement en projet sera approuvée.

**A.2** Le Groupe de travail propose de laisser aux réseaux la faculté de joindre, au procès-verbal, les bulletins d'avaries, croquis et toutes autres précisions de nature à compléter la description des avaries.

**A.3** Dans un but de simplification administrative, le Groupe de travail propose de supprimer l'obligation d'établir un procès-verbal pour le seul échange de semelles de frein, quelle que soit la cause de cet échange (usure, rupture, perte), l'opération de-

vant, toutefois, donner lieu à l'établissement d'une facture.

#### **B - Information du titulaire en cas d'avarie à un wagon «P»**

**B.1** Rien ne s'oppose à ce qu'un titulaire participe à la recherche des causes d'une avarie, bien qu'en principe, notamment en cas d'accident, les investigations sur place soient rarement possibles, compte tenu de la nécessité de remettre rapidement les lieux en état et de l'intérêt de raccourcir la durée d'immobilisation du wagon.

Le Groupe de travail ne propose donc pas d'inscrire dans les textes le principe d'une telle participation toujours souhaitable et possible si le titulaire est informé en temps utile.

**B.2** L'obligation d'informer le titulaire au moyen d'un télex ou d'un télégramme, dans les conditions prescrites par l'article 11, § 1 du RIP, n'est pas toujours respectée, malgré les nombreux rappels lancés aux réseaux par la réunion UIC/UIP.

Le Groupe de travail estime que l'une des causes de cette situation pourrait être la difficulté, pour certaines gares, de formuler correctement un télégramme ou un télex dans des circonstances inhabituelles.

Le titulaire, pour sa part, a besoin d'être renseigné rapidement, de façon claire et succincte, pour pouvoir s'adresser directement à la gare concernée.

Le Groupe de travail propose, en conséquence, d'introduire, dans la Fiche UIC no 433 et dans les PIM, un modèle de télégramme ou de télex dont les rubriques énoncées ci-après seraient complétées par la gare ayant constaté l'avarie:

Numéro du wagon

Adresse du titulaire

Parcours du wagon: de ... à ...

Etat: «vide» ou «chargé»

Réformé le

Motif de réforme

Service à contacter avec lieu géographique et numéro de téléphone

**B.3** Le Groupe de travail suggère de réitérer aux réseaux de l'UIC l'obligation d'observer l'article 10, § 1 du RIP, en insistant sur la nécessité de ramener le délai de transmission du procès-verbal au réseau immatriculateur à 1 mois au maximum.

#### **C - Demande, fourniture et acheminement des pièces de rechange**

**C.1** Un marquage défectueux ou une absence de marquage des pièces (U) empêche le fonctionnement correct du montage prévu au § 24, no 5 du RIV et occasionne des immobilisations anormales de wagons.

Le marquage provisoire, sur une pièce non (U), du numéro du wagon auquel elle est destinée peut avoir une certaine utilité; toutefois, le Groupe de

Das Thema der unentgeltlichen Beförderung von Ersatzstücken, die zum Unterhalt und zur Wiederherstellung des Untergestells von «P»-Wagen notwendig sind, wurde bereits unter dem Tagesordnungspunkt 4 der UIC/UIP-Sitzung in Amsterdam mit folgendem Ergebnis behandelt:

«Die Arbeitsgruppe UIC/UIP meint, dass die bei der Beförderung von Ersatzstücken von oder nach einem ausserhalb des Bereiches der einstellenden Bahn gelegenen Ersatzteillager ev. auftretenden Probleme bilateral zwischen der einstellenden Bahn und der Bahn, bei der sich das Lager befindet, im Einvernehmen mit dem Einsteller geregelt werden können.»

#### **Schlussfolgerungen resp. Beschreibung der zur Erreichung der anvisierten Ziele notwendigen Arbeiten und Interventionen**

#### **A - Vorschläge zum Beschädigungsbericht und zur Tatbestandsaufnahme**

**A.1** Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass die in Artikel 10 des RIP vorgeschriebene Tatbestandsaufnahme aus Formgründen (Verwendung einer nicht im RIV vorgesehenen Sprache, unleserliche Handschrift) bzw. aus sachlichen Gründen (keine Angaben über den Schaden, für die Angabe der Schadensursache wertlose Begriffe) häufig nicht verwendet werden kann.

Die Arbeitsgruppe schlägt daher vor,

**A.1.1** für die Erstellung der Tatbestandsaufnahme die Verwendung einer der RIV-Amtssprachen vorzuschreiben, d.h. laut Artikel 8 der Geschäftsordnung Französisch, Deutsch, Englisch oder Italienisch;

**A.1.2** darauf hinzuwirken, dass die Angaben in die Tatbestandsaufnahme leserlich eingetragen werden;

**A.1.3** die Verwendung ungeeigneter Begriffe (z.B. Materialermüdung, sehr alte Schäden) für die Schadensbeschreibung in der Tatbestandsaufnahme auszuschliessen und den Gebrauch der Angaben des UIC-Merkblattes Nr. 579-2 (in dem die am häufigsten auftretenden Schäden und Mängel objektiv beschrieben werden) verbindlich vorzuschreiben, sobald dieses zurzeit im Entwurf vorliegende Merkblatt genehmigt ist.

**A.2** Die Arbeitsgruppe schlägt vor, es den Bahnen zu überlassen, ob sie der Tatbestandsaufnahme Beschädigungsberichte, Skizzen und andere ausführliche Informationen hinzufügen wollen.

**A.3** Zur Vereinfachung des Verwaltungsaufwands schlägt die Arbeitsgruppe vor, beim Tausch von Bremsklotzsohlen, unabhängig von der Ursache (Verschleiss, Bruch, Verlust), künftig von der Erstellung einer Tatbestandsaufnahme abzusehen; das Verfahren der Rechnungstellung wird davon jedoch nicht berührt.

#### **B - Benachrichtigung des Einstellers bei Schadenfällen**

**B.1** Es gibt keine Bestimmungen, nach denen ein Einsteller daran gehindert werden kann, sich an der Ermittlung der Schadensursachen zu beteiligen, obwohl grundsätzlich, vor allem bei einem Unfall, Ermittlungen an Ort und Stelle kaum möglich sind, da die Unfallstelle rasch geräumt werden muss und die Stillstandsdauer des Wagens möglichst verkürzt werden soll.

Die Arbeitsgruppe schlägt daher nicht vor, in den bestehenden Vorschriften auf die Beteiligungsmöglichkeit, die besteht, wenn der Einsteller rechtzeitig informiert wird, besonders hinzuweisen.

**B.2** Die Auflage, den Einsteller mittels Telex bzw. Telegramm nach Artikel 11, § 1 des RIP zu informieren, wird nicht immer eingehalten, obwohl die Sitzung UIC/UIP die Bahnen mehrmals darauf hingewiesen hat.

Die Arbeitsgruppe vertritt die Ansicht, dass einer der Gründe für diese Situation darin bestehen könnte, dass bestimmte Bahnhöfe Schwierigkeiten haben, ein Telegramm oder ein Telex unter ungewöhnlichen Umständen korrekt abzufassen.

Der Einsteller muss jedoch rasch, präzise und kurz informiert werden, um sich direkt mit dem betroffenen Bahnhof in Verbindung setzen zu können.

Die Arbeitsgruppe schlägt daher vor, in das UIC-Merkblatt Nr. 433 und in die PIM einen Vordruck für ein Telegramm bzw. ein Telex aufzunehmen, das durch den Bahnhof, der den Schaden festgestellt hat, ausgefüllt werden müsste:

Wagennummer

Einstelleranschrift

Lauf des Wagens: von ... nach ...

Zustand: «leer» bzw. «beladen»

Ausgesetzt am

Grund der Aussetzung

Kontaktadresse mit Ort und Rufnummer

**B.3** Die Arbeitsgruppe schlägt vor, bei den UIC-Bahnen erneut darauf hinzuwirken, Artikel 10, § 1 des RIP unbedingt einzuhalten, und darauf hinzuweisen, dass für die Uebersendung der Tatbestandsaufnahme an die einstellende Eisenbahn ein Zeitraum von höchstens 1 Monat anzustreben ist.

#### **C - Anforderung, Bereitstellung und Beförderung von Ersatzstücken**

**C.1** Eine schlechte bzw. gar keine Kennzeichnung der (U)-Teile verhindert den korrekten Ablauf des im § 24, Nr. 5 des RIV vorgesehenen Systems und führt zu ungerechtfertigten Wagenstillständen.

Die vorübergehende Kennzeichnung eines nicht vereinheitlichten Teils mit der Nummer des Wagens, für den es bestimmt ist, kann nützlich sein. Die Arbeitsgruppe vertritt jedoch die Ansicht, dass die nicht verbindlich sein sollte, sondern dass es dem Einsteller überlassen werden sollte, eine entspre-

travail estime qu'il ne doit pas être imposé, le titulaire ayant l'initiative d'apposer, le cas échéant, une marque sur les pièces qu'il doit fournir.

Quant au marquage de propriété des pièces (U), le Groupe de travail ne voit pas la nécessité de l'inscription du sigle du titulaire en plus de celle — obligatoire — du code du réseau immatriculateur, du fait de l'existence, sur certains réseaux, de pools d'essieux qui s'accommoderaient mal de la mesure.

**C.2** Afin d'accélérer l'acheminement des pièces de rechange non (U), le Groupe de travail propose de demander au Groupe 5/RIV de remplacer l'actuel formulaire modèle «H» par un «télèx modèle H», conformément à la suggestion d'un autre groupe de travail restreint UIC/UIP de janvier 1983. Le Groupe de travail propose, en outre, que le «télèx modèle H» du service demandeur mentionne l'adresse et le numéro de téléphone de ce dernier.

**C.3** En vue d'éviter des retards, parfois importants, pour la livraison des pièces de rechange non (U), le Groupe de travail propose que l'atelier réparateur adresse sa demande au réseau immatriculateur en avisant simultanément le titulaire.

**C.4** Le Groupe de travail rappelle enfin que la constitution d'un stock de pièces détachées sur un réseau utilisateur est possible après entente entre ce dernier, le réseau immatriculateur et le titulaire et que — conformément aux conclusions de la réunion UIC/UIP d'octobre 1984 — les problèmes pratiques pouvant se poser pour le transport de pièces au départ ou à destination d'un stock situé hors du réseau immatriculateur peuvent se régler, d'un commun accord, entre les deux réseaux concernés et le titulaire.

Le Président du Groupe de travail commun UIC/UIP félicite le Groupe de travail de la qualité et du pragmatisme de ses travaux dont il met les conclusions en discussion.

La réunion UIC/UIP approuve les propositions du Groupe de travail et charge le réseau président d'en faire la ventilation entre les différents organes compétents — CIT et RIV notamment — pour les examiner et procéder à leur mise en œuvre.

#### **En définitive, il est décidé ce qui suit:**

- Pour le point B.2, de proposer d'introduire, dans la Fiche UIC no 433 et dans les PIM, le modèle de télégramme ou de télèx mentionné ci-avant dans ledit point B.2.
- Pour le point B.3, d'attirer de nouveau l'attention des réseaux de l'UIC sur le respect des obligations de l'article 10, § 1 du RIP, en leur signalant que les délais de transmission du procès-verbal constatés deviennent inadmissibles en dépassant largement 1 mois.
- Pour le point C.3, de rappeler aux titulaires l'intérêt, pour eux-mêmes et pour les chemins

de fer, de marquer les pièces unifiées de façon adéquate.

L'UIC ajoute qu'en plus de ces mesures — qui n'excluent d'ailleurs pas la recherche d'autres solutions pratiques, pas nécessairement réglementées, mais adaptées aux situations particulières — il importe que les réseaux aient un rôle de sensibilisation de l'ensemble de leurs services et de leurs agents aux problèmes commerciaux, économiques et financiers posés par les wagons de particuliers, afin qu'ils prennent conscience de l'importance de ce matériel et de la nécessité de ne pas le traiter différemment des wagons du chemin de fer.

L'UIP émet le vœu que toutes les propositions formulées soient rapidement mises en application et entraînent des améliorations concrètes en matière de délais de réparation des avaries aux wagons de particuliers.

A la lumière des conclusions du Groupe de travail 5/RIV, qui doit se réunir en février 1986, le Groupe de travail spécial UIC des wagons «P» examinera, en mars 1986, les conditions dans lesquelles les délais nécessaires à la demande et à l'acheminement des pièces de rechange pourront être sensiblement réduits.

***Voici le résultat d'un travail d'environ 5 ans.***

***Il serait souhaitable qu'à l'avenir, toute anomalie constatée soit portée à la connaissance de l'Association concernée afin de rassembler des informations continues à l'intention du Président du Groupe de travail.***

#### **AVARIES DE BANDAGES**

Plusieurs déraillements ayant pour origine des bandages lâchés se sont produits récemment sur les réseaux de la SNCF. Ces déraillements auraient pu avoir des conséquences extrêmement graves puisque, dans chaque cas, la voie principale contiguë a été engagée. Ils ont entraîné, en outre, des dépenses importantes.

Le rectificatif no 9 du RIV du 1.7.85 impose d'appliquer un marquage des roues et des bandages rapportés d'ici le 31.12.91. Ce marquage permet de distinguer et de faciliter la détection des assemblages douteux.

Par souci d'améliorer la sécurité, la SNCF a donné des instructions pour repérer les roues bandagées à l'occasion de tout passage en établissement réparateur d'un wagon équipé de ce type d'essieux.

Cette mesure s'applique, bien entendu, aux wagons SNCF, mais également aux wagons immatriculés par les autres réseaux, y compris les wagons «P».

Pour ce qui concerne ses wagons, la SNCF espère ramener le délai d'application des 5½ ans prévus au RIV à 6 mois.

chende Anschrift an die von ihm zu liefernden Teile anbringen zu lassen.

Was das Anbringen der Eigentumskennzeichnung der (U)-Teile betrifft, hält es die Arbeitsgruppe nicht für erforderlich, das Zeichen des Einstellers zusätzlich zu dem bereits obligatorisch vorgeschriebenen Code der einstellenden Bahn anzubringen, da bei einigen Bahnen Radsatz-Pools bestehen, auf die eine derartige Massnahme nicht angewendet werden könnte.

**C.2** Um die Beförderung von nicht vereinheitlichten Ersatzstücken zu beschleunigen, schlägt die Arbeitsgruppe vor, die Arbeitsgruppe 5/RIV zu beauftragen, den derzeitigen Vordruck Muster «H» durch ein «Muster H in Telexform» zu ersetzen, wie es bereits durch eine andere kleine UIC/UIP-Arbeitsgruppe im Januar 1983 angeregt wurde. Die Arbeitsgruppe schlägt ferner vor, das «Muster H in Telexform» durch Anschrift und Rufnummer der anfordernden Stelle zu ergänzen.

**C.3** Um manchmal grosse Verzögerungen bei der Lieferung nicht vereinheitlichter Ersatzstücke zu vermeiden, schlägt die Arbeitsgruppe vor, dass die Werkstätte, die die Instandsetzung ausführt, ihren Antrag an die einstellende Bahn richtet und gleichzeitig den Einsteller informiert.

**C.4** Die Arbeitsgruppe erinnert daran, dass die Einrichtung eines Ersatzteillagers bei der benutzenden Bahn im Einvernehmen mit letzterer, der einstellenden Eisenbahn und dem Einsteller möglich ist und dass — laut Schlussfolgerungen der Sitzungen UIC/UIP vom Oktober 1984 — die praktischen Probleme beim Transport der (U)-Teile von oder nach einem ausserhalb der einstellenden Bahn gelegenen Ersatzteillager zwischen den beiden betroffenen Bahnen und dem Einsteller geregelt werden können.

Der Präsident der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP beglückwünscht die Arbeitsgruppe zu ihrer qualifizierten und pragmatischen Arbeit, deren Schlussfolgerungen er zur Diskussion stellt.

Die Sitzung UIC/UIP genehmigt die Vorschläge der Arbeitsgruppe und beauftragt die vorsitzende Bahn, sie an die zuständigen Gremien — vor allem CIT und RIV — zur Untersuchung und Inkraftsetzung weiterzuleiten.

#### **Schlussendlich wird folgendes beschlossen:**

- Zu Punkt B.2: Es wird vorgeschlagen, in das UIC-Merkblatt Nr. 433 und in die PIM einen Anhang mit dem Vordruck des Telegrammes bzw. des Telex, der in Punkt B.2 aufgeführt ist, aufzunehmen.
- Zu Punkt B.3: Die UIC-Bahnen sollen erneut auf die Einhaltung der Auflagen des Artikels 10, § 1 des RIP hingewiesen werden. Gleichzeitig sollen sie darauf aufmerksam gemacht werden, dass die festgestellten Zeiten für die Uebersendung der Tatbestandsaufnahme unzulässig lang sind,

wenn sie den Zeitraum von 1 Monat überschreiten.

- Zu Punkt C.1: Die Einsteller sollen darauf hingewiesen werden, dass es sowohl für sie selbst als auch für die Eisenbahnen von Interesse ist, die (U)-Teile korrekt zu kennzeichnen.

Die UIC fügt hinzu, dass diese Massnahmen — die im übrigen nicht ausschliessen, dass andere, praktische, nicht unbedingt allgemein verbindliche Lösungen, die jedoch besonderen Situationen angepasst sind, angestrebt werden — nur dann wirksam sind, wenn die Bahnen bei all ihren Dienststellen und ihren Mitarbeitern auf die kommerziellen, wirtschaftlichen und finanziellen Probleme im Zusammenhang mit den «P»-Wagen hinweisen, damit sich diese der Bedeutung dieser Fahrzeuge bewusst werden und begreifen, dass diese nicht anders als die bahneigenen Wagen behandelt werden dürfen.

Die UIP wünscht, dass all diese Vorschläge rasch in die Praxis umgesetzt werden und zu konkreten Verbesserungen im Bereich der Instandsetzungsfristen der «P»-Wagen führen.

Die UIC-Sonderarbeitsgruppe «P»-Wagen wird im März 1986 die Bedingungen untersuchen, unter denen die Fristen für die Anforderung und Beförderung der Ersatzteile erheblich verkürzt werden könnten, und sich dabei auf die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe 5/RIV stützen, die im Februar 1986 zusammentritt.

***Dies ist das Ergebnis einer ca. 5-jährigen Arbeit.***

***Es wäre wünschenswert, dass in Zukunft jede festgestellte Anomalie dem betreffenden Verband zur Kenntnis gebracht wird, damit laufende Informationen zu Händen des Arbeitsgruppen-Präsidenten gesammelt werden können.***

#### **SCHADEN AN RADREIFEN**

Bei der SNCF entgleisten kürzlich mehrere Güterwagen infolge loser Radreifen. Diese Entgleisung hätte ausserordentlich schwerwiegende Folgen haben können, da jedesmal in den Begrenzungsraum des Nachbargleises eingedrungen wurde. Ferner verursachten sie hohe Kosten.

Die Berichtigungsanzeige Nr. 9 zum RIV vom 1.7.85 schreibt vor, Räder mit aufgezogenen Radreifen bis spätestens 31.12.91 zu kennzeichnen. Mit dieser Kennzeichnung ist ihre Unterscheidung und damit das Feststellen schadhafter Verbindungen möglich.

Aus Sicherheitsgründen gab die SNCF Anweisungen, Räder mit aufgezogenen Radreifen anlässlich des Werkstattaufenthaltes eines Güterwagens, der mit dieser Radsatzbauart ausgerüstet ist, besonders zu kennzeichnen.

Diese Massnahme gilt selbstverständlich für SNCF-Wagen, aber auch für von anderen Bahnen eingestellte Wagen, einschliesslich «P»-Wagen.

## NIVEAU SONORE DES VEHICULES ROULANT SUR RAIL

Depuis la réunion UIC/UIP d'octobre 1984 à Luxembourg, la question a évolué comme suit:

### 1 Projet de directive de la Commission des Communautés européennes

L'UIC n'a toujours pas reçu le procès-verbal de la réunion du Groupe d'experts des questions économiques qui a eu lieu, le 6.6.84, à Bruxelles. Dans ces conditions, aussi longtemps que le projet de directive ne figurera pas à l'ordre du jour des organes des CE, l'UIC ne voit pas l'utilité de convoquer le Groupe ad hoc «Bruit». La position de ce dernier était d'ailleurs définie avec précision dans le memorandum adressé par M. Gentil, à l'époque Président du Groupe des Dix, à M. Fiterman, à l'époque Président du Conseil des Ministres des Transports des CE, en date du 2.4.84.

Cependant, le Parlement européen a adopté, le 19.4.85, une résolution tendant à modifier le projet de directive.

Le projet ainsi amendé ne satisfait pas encore l'UIC car il ne précise toujours pas que la directive s'applique aux véhicules neufs mis en service après son entrée en vigueur.

Cette résolution a fait l'objet de sérieuses réserves de la part de M. Higgins, Président actuel du Groupe des Dix, qui les a exprimées par sa lettre du 1.8.85 à M. Schlechter, Président du Conseil des Ministres des Transports des Communautés européennes.

### 2 Activités de l'ORE

Le Comité d'experts ORE C 163 «Bruits dans le domaine ferroviaire» poursuit ses travaux et a déjà établi 4 rapports concernant la bibliographie sur la question, le code de mesure, l'identification des sources de bruit pour les wagons de marchandises, les modèles mathématiques relatifs au bruit de contact roue-rail.

Il a proposé au Comité de Direction, lors de sa réunion du 24 au 25.9.85 à Utrecht, une 2ème phase de son programme de travail (durée 2 ans) portant sur l'examen des 3 questions suivantes:

- bruit ferroviaire dans l'environnement
- bruit de roulement
- séparation des sources, réduction du bruit de roulement

Le Comité de Direction a accepté ce programme sous réserve de l'accord du Comité de Gérance de l'UIC.

Par ailleurs, le Comité de Direction de l'ORE vient d'approuver un rapport présenté par le Comité d'experts ORE C 167 «Franchissement des tunnels à grande vitesse» et intitulé «Mesures du bruit à l'intérieur et à l'extérieur des voitures ainsi qu'à la

sortie du tunnel», rapport établi à la suite d'essais dans des tunnels de la Direttissima Rome-Florence.

L'UIP a pris note de ces informations.

### STATISTIQUES DES WAGONS «P»

Comme suite à la réunion UIC/UIP d'octobre 1984, 11 réseaux de chemins de fer sur 13 sollicités ont fait connaître leurs statistiques «Wagons de particuliers» décomposées comme suit:

- effectifs au 1.1.85
- immatriculations en 1984
- radiations en 1984

Le Groupe de travail a constaté que, sur un total de 69.700 wagons «P» à essieux et 89.500 wagons «P» à bogies, les immatriculations représentent respectivement 999 wagons (soit 1.43% du total 2 essieux) et 1.691 wagons (soit 1.89% du total bogies).

Les radiations représentent respectivement 6.356 wagons (soit 9.12% du total essieux) et 1.222 wagons (soit 1.37% du total bogies).

Les principaux wagons concernés, 2 essieux et bogies confondus, sont par ordre d'importance décroissante,

- pour les immatriculations, les wagons couverts de type spécial à parois latérales (587), les plats de type spécial à étages pour le transport de véhicules (259), les citernes pour produits chimiques (253), les wagons spéciaux à céréales (214), les tombereaux de type spécial à déchargement par gravité (196), les citernes pour gaz liquéfiés (151), les wagons spéciaux à déchargement sous pression (105), les porte-conteneurs (104), les plats de type spécial (102);
- pour les radiations, les citernes pour produits pétroliers (1.636), les tombereaux de type spécial à déchargement par gravité (1.283), les couverts de type spécial (1.176), les citernes pour produits chimiques (683), les citernes «autres» (402), les citernes pour denrées alimentaires (398), les citernes pour gaz liquéfiés (334), les couverts de type spécial à parois latérales (289), les wagons spéciaux à céréales (244), les wagons spéciaux à déchargement par gravité (241), les réfrigérants à grande surface de chargement (227), les wagons spéciaux à déchargement sous pression (158).

Avec un total de 2.690 wagons, les immatriculations représentent, en 1984, un peu plus du tiers des radiations qui atteignent 7.578 unités.

Le rapport «immatriculations/radiations» est de  $999/6.356 = 0.16$  pour les 2 essieux et de  $1.691/1.222 = 1.38$  pour les bogies.

Comme prévu, ces statistiques seront établies chaque année, examinées en réunion UIC/UIP et transmises au Secrétariat général de l'UIC, à titre de contribution à la recherche d'une politique inter-



Was ihre Wagen anbelangt, hofft die SNCF, den im RIV vorgesehenen Zeitraum von 5½ Jahren auf 6 Monate zu verkürzen.

## **GERÄUSCHPEGEL VON SCHIENENFAHRZEUGEN**

Seit der Sitzung UIC/UIP im Oktober 1984 in Luxemburg ergaben sich in dieser Frage folgende Entwicklungen:

### **1 Entwurf einer Richtlinie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften**

Die UIC hat bis heute den Vermerk über die Sitzung der Sachverständigengruppe für Wirtschaftsfragen, die am 6.6.84 in Brüssel stattfand, noch nicht erhalten. Unter diesen Umständen hält es die UIC, solange der Entwurf der Richtlinien nicht auf der Tagesordnung der EG-Gremien steht, nicht für zweckmässig, die Ad-hoc-Gruppe «Lärm» einzuberufen. Die Stellungnahme dieser Gruppe ist übrigens präzise im Memorandum dargelegt, das der damalige Präsident der Gruppe der Zehn, Herr Gentil, am 2.4.84 an den damaligen Präsidenten des Verkehrsministerrates der EG, Herrn Fiterman, sandte.

Am 19.4.85 verabschiedete das Europa-Parlament jedoch eine Entschliessung, mit der der Entwurf der Richtlinie geändert werden soll.

Der so geänderte Entwurf findet noch nicht die Zustimmung der UIC, da er immer noch nicht präzisiert, dass die Richtlinie nur für nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommene Neubaufahrzeuge gilt.

Herr Higgins, der derzeitige Präsident der Gruppe der Zehn, machte in seinem Schreiben vom 1.8.85 an Herrn Schlechter, den Präsidenten des Verkehrsministerrates der Europäischen Gemeinschaften, ernste Vorbehalte hinsichtlich dieser Entschliessung geltend.

### **2 ORE-Arbeiten**

Der ORE-Sachverständigenausschuss C 163 «Lärm im Eisenbahnwesen» setzt seine Arbeiten fort und erstellte bereits 4 Berichte mit Quellenhinweisen zu dieser Frage, den Messcode, die Identifizierung der Lärmquellen der Güterwagen, die mathematischen Modelle zum Geräuschpegel des Rad-Schiene-Kontaktes.

Er schlug dem Direktionskomitee in seiner Sitzung vom 24.-25.9.85 in Utrecht die Einleitung einer 2. Phase seines Arbeitsprogramms (Dauer 2 Jahre) vor, in der die 3 nachstehenden Fragen untersucht werden sollen:

- Eisenbahnlärm und Umwelt
- Laufgeräusch
- Trennung der Lärmquellen, Verminderung des Laufgeräuschs

Vorbehaltlich der Zustimmung des Geschäftsführenden Ausschusses der UIC erklärte sich das Direktionskomitee mit diesem Programm einverstanden.

Ferner hat das ORE-Direktionskomitee soeben den Bericht des ORE-Sachverständigenausschusses C 167 «Befahren von Tunneln mit hohen Geschwindigkeiten» mit dem Titel «Geräuschmessungen in und an Reisezugwagen sowie bei der Ausfahrt aus dem Tunnel» verabschiedet, ein Bericht, der im Anschluss an Versuche in den Tunneln der Direttissima Rom-Florenz erstellt wurde.

Die UIP nahm diese Information zur Kenntnis.

### **«P»-WAGEN-STATISTIK**

Im Anschluss an die Sitzung UIC/UIP vom Oktober 1984 gaben 11 von 13 befragten Bahnverwaltungen ihre «P»-Wagen-Statistik bekannt, die sich wie folgt zusammensetzt:

- Stand am 1.1.85
- Einstellungen im Jahre 1984
- Ausmusterungen im Jahre 1984

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass von insgesamt 69.700 «P»-Wagen mit Einzelachsen und 89.500 «P»-Wagen mit Drehgestellen 999 Wagen (d.h. 1.43% des Parks der Achsenwagen) bzw. 1.691 Wagen (d.h. 1.89% des Parks der Drehgestellwagen) neu eingestellt wurden.

Ausgemustert wurden 6.356 (d.h. 9.12% des Parks der Achsenwagen) bzw. 1.222 Wagen (d.h. 1.37% des Parks der Drehgestellwagen).

Hauptanteil an Achsen- und Drehgestellwagen haben in abnehmender Reihenfolge

- bei Einstellungen: gedeckte Wagen der Sonderbauart mit Seitenwänden (587), Doppelstockwagen der Sonderbauart für die Automobilbeförderung (259), Kesselwagen für den Transport chemischer Erzeugnisse (253), Güterwagen der Sonderbauart für die Getreidebeförderung (214), offene Güterwagen der Sonderbauart mit Schwerkraftentladung (196), Kesselwagen für den Transport von verflüssigtem Gas (151), Wagen der Sonderbauart mit Druckluftentladung (105), Containertragwagen (104), Flachwagen der Sonderbauart (102);
- bei Ausmusterungen: Kesselwagen für die Beförderung von Erdölprodukten (1.636), offene Wagen der Sonderbauart mit Schwerkraftentladung (1.283), gedeckte Wagen der Sonderbauart (1.176), Kesselwagen für den Transport chemischer Erzeugnisse (683), «sonstige» Kesselwagen (402), Kesselwagen für die Beförderung von Lebensmitteln (398), Kesselwagen für den Transport von verflüssigtem Gas (334), gedeckte Wagen der Sonderbauart mit Seitenwänden (289), Wagen der Sonderbauart für den Transport von Getreide (244), Wagen der Sonderbauart mit Schwerkraftentladung (241), Kühlwagen mit grosser Ladefläche (227), Wagen der Sonderbauart mit Druckluftentladung (158).

Mit insgesamt 2.690 Güterwagen machen die Ein-

nationale concertée d'équipement en wagons de chemins de fer et de particuliers.

La réunion commune a décidé d'avoir un échange de vues approfondi en 1986 sur les tendances révélées par les statistiques maintenant disponibles.

***Le tableau concernant les statistiques est accessible aux titulaires auprès de leur Association nationale qui l'a reçu par l'entremise du délégué de l'Association étant membre du Comité Directeur.***

## **ADHESION DES CHEMINS DE FER FINLANDAIS (VR) AU RIV LE 1.1.85**

Cette adhésion nécessite une adjonction dans la Fiche UIC no 433.

Il a été proposé, à cette occasion, de modifier comme suit le chiffre 3 de l'Annexe à la Fiche UIC no 433 de façon qu'il traite de l'échange des wagons entre la SNCF et la RENFE d'une part et les SJ et les VR d'autre part.

Chiffre 3:

«Le chemin de fer auquel la demande est adressée fait connaître au demandeur s'il accepte le principe de cette immatriculation, en lui spécifiant, s'il y a lieu, les conditions restrictives particulières auxquelles sera soumise la circulation des wagons (circulation sur itinéraires déterminés, conditions particulières pour le trafic international avec la RENFE, les VR, etc.).

Si le principe de l'immatriculation est accepté, ... (le reste sans changement).»

\* \* \*

## **TOUR D'HORIZON DU PRESIDENT UIP AVANT L'OUVERTURE DU CONGRES UIP 1985 A BENALMADENA**

Le Président a fait part, lors de son discours d'ouverture, de quelques pensées personnelles, de suggestions, de relations d'une certaine importance ainsi que de fixations de buts, susceptibles d'intéresser les personnes s'occupant de wagons «P». Voici le texte complet dudit discours:

«Après 25 ans de collaboration indirecte, mais surtout directe et même très engagée au sein de l'UIP, je me permets de vous faire part des quelques considérations suivantes:

- Notre organisation fonctionne bien, et l'on ne pourrait pas se passer de l'UIP.
- Grâce à la collaboration désintéressée du Comité Directeur et du Groupe de travail, l'UIP a toujours accompli un travail important et efficace. Peut-on attendre davantage encore de l'UIP? Je le crois car nous débordons d'idées et nous pouvons nous mettre à la tâche pour créer des solutions d'avenir dont je parlerai plus tard.
- L'accord «Chemin de fer/Titulaire» constitue, en dépit des difficultés rencontrées, une réalisation

de première importance pour les wagons «P», dans le présent comme pour le futur.

- Les travaux de dernière mise au point de l'accord «Chemin de fer/Titulaire» et qui ne portent pratiquement plus que sur de délicates questions juridiques sont en cours.

*Cet objectif doit être atteint.*

- La Fiche UIC no 280 a été partiellement traitée à la séance UIC/UIP d'octobre 1984 à Luxembourg. Le but à atteindre porte sur l'abandon de la taxation des parcours à vide pour les wagons «P» et sur une garantie minimum en ce qui concerne la redevance à déduire de la taxe de transport (ou à son équivalent) pour les wagons «P». *Il s'agit là d'un autre objectif* car j'estime que les chemins de fer doivent augmenter l'attrait des wagons «P» afin de mieux faire face à la concurrence routière et fluviale. Les chemins de fer se verront de plus en plus contraints de soumettre des offres globales à leur clientèle. Les déductions de redevance servant à compenser les coûts des wagons «P» ont tendance à diminuer alors qu'inversément, les frais d'entretien et de révision et les prix des pièces de rechange ont tendance à augmenter.

stellungen 1984 etwas über ein Drittel der Ausmusterungen (7.578 Einheiten) aus.

Das Verhältnis «Einstellungen/Ausmusterungen» beträgt  $999/6.356 = 0.16$  für Achsenwagen und  $1.691/1.222 = 1.38$  für Drehgestellwagen.

Diese Statistiken werden jedes Jahr erstellt, in der Sitzung UIC/UIP überprüft und dem UIC-Generalsekretariat als Beitrag zur Festlegung einer internationalen, konzentrierten Politik im Bereich der bahneigenen und der «P»-Wagen zugeleitet.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe beschloss, im Oktober 1986 einen ausführlichen Meinungsaustausch über die anhand der Statistik aufgezeigten Tendenzen durchzuführen.

**Die Statistiktafel ist allen Einstellern bei ihrem nationalen Verband zugänglich, welcher diese Angaben durch Vermittlung des Delegierten des Verbandes, der Mitglied des Direktionskomitees ist, erhielt.**

## BEITRITT DER FINNISCHEN STAATSBAHNEN (VR) ZUM RIV AUF DEN 1.1.85

Der Beitritt dieser Bahn macht eine Ergänzung des UIC-Merkblattes Nr. 433 erforderlich.

Es wurde vorgeschlagen, Ziffer 3 der Anlage zum Merkblatt UIC Nr. 433 zu ergänzen, um sowohl den Uebergang der Wagen zwischen SNCF und RENFE einerseits und SJ und VR andererseits zu behandeln.

Ziffer 3:

«Die Eisenbahn, der der Antrag zugeht, lässt den Antragsteller wissen, ob sie der Einstellung grundsätzlich zustimmt, wobei sie besondere Bedingungen für den Verkehr der Wagen (Verkehr nur auf bestimmten Strecken, Bedingungen für den internationalen Verkehr mit der RENFE oder den VR, usw.) angibt.

Wird der Einstellung grundsätzlich zugestimmt, ... (der Rest bleibt unverändert).»

\* \* \*

## GESAMTUEBERBLICK DES PRÄSIDENTEN UIP VOR DER ERÖFFNUNG DES UIP-KONGRESSES 1985 IN BENALMADENA

Der Präsident äusserte in seiner Eröffnungsrede einige persönliche Gedanken, Anregungen, Zusammenhänge grösserer Tragweiten sowie Zielsetzungen, die alle «P»-Wagenleute interessieren dürften. Nachstehend der vollständige Text der erwähnten Ansprache:

«Nach 25 Jahren indirekter, hauptsächlich aber direkter und engagierter Mitarbeit in der UIP sei es mir erlaubt, einige Gedanken zu erörtern:

- Die UIP ist gut, notwendig.
- Die UIP hat dank vieler uneigennütziger Mitarbeit des Direktionskomitees und der Arbeitsgruppe stets ein volles Mass an wertvoller Arbeit geleistet. Könnte von der UIP eventuell noch mehr verlangt werden? Ich meine ja, denn es ist so viel intelligente Substanz vorhanden, dass gemeinsam etwas mehr Zukunft gebaut werden könnte. Ich werde später noch auf diese Angelegenheit zurückkommen.
- Das Abkommen «Eisenbahn/Einsteller» war eine schwere und meisterhaft gelöste Aufgabe für

das Heute wie für die Zukunft der «P»-Wagen.

- Die restliche Bearbeitung und Verbesserung des Abkommens «Eisenbahn/Einsteller», wo eigentlich nur noch schwierige juristische Fragen zu bereinigen wären, wird weitergeführt.

*Dies ist eine sehr ernste Zielsetzung.*

- Das UIC-Merkblatt Nr. 280 wurde z.T. an der Oktober-Sitzung UIC/UIP 1984 in Luxemburg behandelt. Anzustreben wäre eine Nichttaxierung der Leerläufe für «P»-Wagen und eine verbindliche Mindestgarantie für die Redevance oder ein entsprechendes Äquivalent.

*Dies ist eine weitere Zielsetzung*, weil ich der Meinung bin, dass die Bahnen den «P»-Wagen interessanter gestalten müssen, um im Konkurrenzkampf zur Strasse und den Wasserwegen besser dazustehen. Die Bahnen werden immer mehr Globalofferten abgeben müssen. Die «P»-Wagenabschläge als sogenannte Deckungsbeiträge für den «P»-Wagen werden immer kleiner und die Kosten für Unterhalt, Revision, Ersatzteile, etc., immer höher.

- Die Globalofferte darf auch weder zur Vervielfachung der internationalen Verkehrspolitik führen, noch darin ausmünden, dass, durch Vermen-

- L'offre globale ne doit pas non plus conduire à la multiplication des politiques internationales des transports ni aboutir, par l'amalgame des transports nationaux et internationaux, à soumettre les transports internationaux à des considérations de politique économique nationale. Plus que jamais, il convient d'accepter le critère «meilleur rapport qualité/prix».

- La constitution d'une réserve de wagons «P» dont on doit pouvoir disposer en tout temps ne devrait, à l'avenir, plus être pénalisée par des droits de stationnement et des taxes pour parcours à vide antérieurs et ultérieurs. La constitution d'une réserve de matériel n'est pas obligatoire, mais elle répond à une nécessité économique qui mériterait d'être honorée d'une manière ou d'une autre. Il s'agit de rechercher des simplifications pour permettre de mener une lutte uniforme sur tous les fronts. L'expéditeur doit être mis au profit d'un prix global, du lieu de chargement A jusqu'au domicile du destinataire B, exactement comme le fait le camion dans la pratique. Pour y parvenir, chaque réseau devrait renoncer dorénavant à la perception de taxes pour la prise en charge des wagons sur l'embranchement particulier de l'expéditeur A et pour la mise à disposition du wagon sur l'embranchement du destinataire B. En outre, tout propriétaire ou utilisateur d'un embranchement de particuliers qui assure, avec des moyens de traction propres, la manœuvre des wagons jusqu'à l'aiguille d'entrée ou jusqu'au point de raccordement officiel avec le réseau devrait être rémunéré pour la partie des prestations que le chemin de fer n'a pas à accomplir.

*Cet objectif doit également être atteint.*

- Que pensez-vous de la suggestion suivante? J'estime que toutes les Associations nationales devraient établir – dans la mesure où ils ne seraient pas déjà réalisés – des contacts avec les Associations nationales correspondantes des propriétaires d'embranchements de particuliers pour permettre d'aborder les problèmes de manière coordonnée. Je me garderai bien de dispenser des conseils dont je doute de l'efficacité. La plupart des Associations de propriétaires d'embranchements sont au bord de l'agonie. Malheureusement, il ne se trouve personne, parmi les cadres jeunes et enthousiastes des milieux de l'économie, pour accepter d'assumer cette tâche ingrate et fastidieuse dans l'intérêt de la communauté. Les perspectives d'avenir pour les propriétaires d'embranchements n'ont pourtant jamais été aussi favorables: tous parlent de la protection de l'environnement, de l'encombrement des routes, se plaignent de devoir toujours rester à disposition pour le déchargement des camions, etc., etc. Pour ma part, je trouve navrant d'en être réduit à devoir constater, par exemple, qu'un camion est en train d'effectuer une livraison sur les voies d'une maison reliée au rail. Il ne s'agit pas de

discriminer un moyen de transport par rapport à un autre, mais il faudrait au moins que l'affectation des différents moyens corresponde à la place qui leur revient dans l'intérêt de l'économie générale.

- Il s'agit d'intensifier le dialogue avec les organes du chemin de fer. J'entends dire ici ou là que les travaux UIC/UIP absorbent déjà trop de temps. Le Groupe de travail UIC/UIP vient tout juste à bout du strict nécessaire. Cela tient probablement à un manque de temps et de volonté. Est-ce là une justification suffisante pour des affaires importantes, d'actualité croissante, et dont la réalisation doit être assurée toujours plus rapidement? Exemples:

a) 80/90/100 km/h – 20 t p.e/22.5 t p.e

b) Il est certain que l'avenir aggravera les problèmes actuels concernant l'appareil de freinage et que nous serons confrontés à des techniques nouvelles. Je pense plus particulièrement aux freins électro-pneumatiques et aux freins à disques, tous deux très onéreux. Ni les chemins de fer, ni les wagons de particuliers ne pourront se soustraire à cette évolution si l'on veut adapter au progrès les transports ferroviaires internationaux et ne pas compromettre l'existence même du chemin de fer.

c) L'harmonisation de l'entretien et des révisions des wagons «P».

d) Les coûts de construction de nouveaux wagons, compte tenu, d'une part, des exigences grandissantes du point de vue de la technique ferroviaire et des prescriptions de sécurité supplémentaires du RID et, d'autre part, des pressions continues des expéditeurs et des transporteurs sur les coûts de toutes sortes. Notre rôle n'est pas d'être une Conférence commerciale, mais il faut bien constater qu'à l'avenir, quoi que nous fassions, la question des coûts va immanquablement suivre, voire même se poser en priorité.

- RID: Toutes les Associations nationales auront certainement constaté qu'un nombre important de nouvelles prescriptions ont été introduites au cours de ces dernières années. Aucune d'entre elles n'a permis de réaliser des économies. Dans de rares cas, on est parvenu à faire face aux nouvelles exigences sans trop de frais. A cet égard, je tiens pour absolument indispensable que, de concert avec les chemins de fer, des efforts soient déployés au niveau des gouvernements. Il faut éviter que nous soyons contraints d'introduire ne serait-ce même qu'une seule mesure onéreuse dans les 10 années à venir. Chacun de nous peut y contribuer sans qu'il me soit nécessaire de fournir de plus amples détails ou conseils. La sécurité a la priorité, et il s'agit de multiplier les contacts avec les organes gouvernementaux.

gung der nationalen und der internationalen Transporte, die internationalen Transporte den Erwägungen der nationalen Wirtschaftspolitik unterworfen werden. Mehr denn je ist es geboten, das Kriterium «bestes Qualitäts-/Preisverhältnis» anzustreben.

- Das Vorhalten von «P»-Wagen, die jederzeit zum Einsatz bereit sein müssen, dürfte in Zukunft nicht mehr mit sogenannten Abstellgebühren und vorausgehenden oder nachfolgenden Leerfrachten bestraft werden. Das Vorhalten ist keine Verpflichtung, aber eine wirtschaftliche Notwendigkeit, die irgendwie honoriert werden sollte. Es sind Vereinfachungen zu suchen, damit überall mit gleichen Waffen gekämpft werden kann. Der Verloader muss einen einzigen Frachtsatz bekommen, von der Verladestelle A bis zum Eingangstor des Empfängers, sprich Domizil B, genau so, wie es in der Praxis der Camion macht. Damit dies möglich wird, sollte in Zukunft jede Bahnverwaltung auf die Abholgebühr ab Privatgeleise des Verladers A und die Zustellgebühr beim Empfänger/Domizil B verzichten. Ausserdem wäre jenen «P»-Anschlussgeleise-Besitzern und -Benützern, die den Wagenverschub bis zur Anschlussweiche oder von dieser zum offiziellen Bahnnetz selber mit eigenen Traktionsmitteln durchführen, eine Dienstleistungsentschädigung zu entrichten für jenen Teil, den die Bahnen nicht zu leisten haben.

*Dies ist wieder eine Zielsetzung.*

- Hier stelle ich eine Anregung in den Raum, indem ich der Meinung bin, dass alle nationalen Verbände mit den entsprechenden nationalen «P»-Anschlussgeleise-Vereinigungen Kontakte herstellen sollten, sofern sie nicht schon in die Wirklichkeit umgesetzt sind, und Probleme gemeinsam angehen müssten. Es liegt mir fern, irgendwelche Ratschläge erteilen zu wollen, über deren Erfolg ich nicht sicher bin. Die meisten «P»-Anschlussgeleise-Vereinigungen liegen leider fast in Agonie. Bedauerlicherweise finden sich keine jungen, begeisterten Männer aus der Wirtschaft, welche die undankbare und langwierige Aufbauarbeit im allgemeinen Interesse auf sich zu nehmen bereit sind. Die Zukunftsaussichten für die «P»-Anschlussgeleise waren jedoch noch nie so gut wie jetzt: Ueberall spricht man von Umweltschutz, von verstopften Strassen, davon, jederzeit für den Entlad von Camions bereitstehen zu müssen, etc., etc. Schlecht ist es, so meine ich, wenn man zusehen muss, wie ein Camion bei einem an die Bahn angeschlossenen Unternehmen auf dessen «P»-Geleise seine Ladung aushängt. Kein Transportmittel darf verdammt werden, aber es soll wenigstens dort eingewiesen werden, wo es hingehört, an den ihm zustehenden Platz in der Gesamtwirtschaft.
- Gespräche mit den Bahnorganen sind zu intensivieren. Ich weiss, dass heute da und dort die Meinung herrscht, dass zu viel Zeit für die UIC/UIP

aufgewendet werde. Die UIC/UIP-Arbeitsgruppe kann jedoch gerade das Notwendigste tun. Dies dürfte mit Zeitmangel und Wille zusammenhängen. Ist dies aber eine Rechtfertigung, wenn bedeutende Sachgeschäfte mehr und mehr an Aktualität gewinnen und deren Realisierung immer schneller an die Hand genommen wird? Z.B.:

- a) 80/90/100 km/h - 20 t p.A./22.5 t p.A.
- b) Sicher wird die Zukunft die heute bestehenden Bremsprobleme verschärfen und neue Techniken auf den Plan bringen. Ich denke hier an die elektro-pneumatische oder die Scheibenbremse, sehr kostenintensive Angelegenheiten. Weder die Eisenbahn noch die «P»-Wagen können sich diesen Entwicklungen entziehen, sofern es eine moderne und internationale Eisenbahnbeförderung geben, d.h. sofern die Eisenbahn weiter existieren soll.
- c) Die Harmonisierung des Unterhaltes und der Revisionen der «P»-Wagen.
- d) Die Kosten für Neubauwagen bei immer höheren Ansprüchen aus der Technik der Eisenbahn und den zusätzlichen Sicherheitsvorschriften des RID bei ständigem Druck auf alle Kosten von seiten der Verloader und Transporteure. Wir sind zwar keine Kommerzielle Konferenz, aber wo wir uns in Zukunft auch hinwenden, die Kostenfrage wird unerbittlich folgen, wenn nicht sogar vorangehen.

- RID: Alle nationalen Verbände werden sicher feststellen, dass in den letzten Jahren eine grosse Menge neuer Verordnungen Einzug hielt. Keine einzige davon war kostensparend. In wenigen Fällen ist es bestimmt gelungen, die Mehranforderungen in Schranken zu halten. Hier wären Anstrengungen auf Regierungsebene, zusammen mit den Bahnen, absolut notwendig. Es muss verhindert werden, dass wir in den nächsten 10 Jahren auch nur eine einzige zusätzliche und kostenverursachende Massnahme einführen müssen. Dazu kann jeder beitragen; ich brauche weder Details anzuführen noch Rezepte abzugeben. Die Sicherheit geht voraus, und die Kontakte zu den Regierungsstellen sind zu intensivieren.
- Die Freizügigkeit der «P»-Wagen muss ebenso angestrebt werden, wie sie für das bahneigene Material bereits Tatsache ist, ebenso wie für den Camion mit dem TIR-Zeichen oder die Flussschiffe auf internationalen Gewässern sowie die Pipeline, etc. Die Erreichung dieses Ziels wird ohne langwierige Verhandlungen in den einzelnen Ländern, hin bis zur EG und zum Europarat, nicht möglich sein. Ich appelliere an die Unterstützung durch die UIC.
- Man könnte auch einmal über eine Analyse nachdenken, weshalb ein Ueberhang an «P»-Wagen entsteht, ob er sinnvoll ist, wem er dient oder ob er überhaupt dient. Tatsache ist doch, dass trotz dem Ueberhang an «P»-Wagen, wenigstens in gewissen Kategorien, die Eisenbahnen in fast al-

- Il faudra tendre également à faire accepter la libre circulation des wagons «P» comme elle existe déjà pour le matériel du chemin de fer ainsi que pour le camion muni du sigle TIR, pour les bateaux de la navigation fluviale sur les eaux internationales, les pipe-lines, etc. Il ne sera pas possible d'atteindre cet objectif sans de longues et ardues négociations aux niveaux des Etats, des CE et du Conseil européen. Nous comptons sur l'appui de l'UIC.
  - On pourrait peut-être se demander s'il n'y aurait pas lieu de procéder à une analyse aux fins de déterminer les causes qui provoquent des surcapacités en wagons «P», si ces surcapacités sont utiles et qui en bénéficient, dans la mesure où l'on pourrait en tirer profit. En fait, les chemins de fer ont perdu du tonnage en wagons «P» presque dans tous les pays, en dépit des surcapacités en wagons «P», du moins dans certaines catégories. Quelles peuvent donc bien être les raisons de ces surcapacités?
- En outre, il me paraîtrait intéressant pour toutes les parties d'élucider les raisons qui font que les wagons «P» arrivent, presque dans tous les cas, en mauvais état aux ateliers de révision; cette même constatation concerne d'ailleurs également les wagons restitués définitivement après une location. Je rappellerai, à cet égard, les usages de jadis, à savoir «gérer le parc des wagons "P" en bon père de famille», auxquels se conformaient aussi bien l'économie que les titulaires, les utilisateurs, les chemins de fer, etc., pour attirer votre attention sur le fait que «tout n'est pas forcément mauvais de ce qui était bon dans le passé».
- Je reviens maintenant à la question des activi-

tés supplémentaires que pourrait déployer encore l'UIP. A cet effet, il est nécessaire d'augmenter le nombre des séances de comité et des comités mixtes, de disposer de plus de temps et d'un budget plus important pour les indemnités de voyage. Je me réfère ici à la déclaration maintes fois répétée de notre regretté collègue Eugène-Jean Fert, Secrétaire général honoraire, trop tôt décédé. Attaché de tout son cœur, comme chacun d'entre nous, à l'UIP et à la mission qui lui est dévolue, M. Fert déclarait que les environ 160.000 wagons «P» des membres de l'UIP devaient représenter une valeur de plusieurs milliards de francs suisses. Le versement d'une cotisation de fr.s. 1.— par année et par wagon à la caisse de l'UIP serait plus que justifié par ce capital. Des rentrées d'environ fr.s. 160.000.— par année nous permettraient d'entreprendre beaucoup de choses.

Je ne voudrais pas omettre de mentionner que ce que je viens de dire ne représente qu'une partie de la matière, mais je suis persuadé que c'est suffisant pour le moment.

- Pour conclure mes propos tout à fait personnels, je tiens encore à ce que l'on sache que tous les propriétaires de wagons «P» fournissent leur contribution pour promouvoir les transports ferroviaires. Cependant, il reste encore beaucoup à faire. Les impulsions nécessaires doivent, toutefois, émaner des Associations nationales. Il faut aboutir à ce que la formulation des problèmes se fasse en accord avec l'UIP et que le traitement en soit assuré par son Comité Directeur national.
- Arrivé au terme de mon exposé, j'ouvre le Congrès en lui souhaitant un plein succès.»

len Ländern «P»-Wagen-Tonnage verloren haben. Weshalb also ein Ueberhang?

Ferner wäre es sicher für alle Beteiligten interessant, wenn man der Sache nachgehen und abklären würde, weshalb es dazu kam, dass die «P»-Wagen in beinahe allen Fällen in schlechtem Zustand in die Revisionswerkstätten gelangen oder dass dieselbe Tatsache bei endgültiger Rückstellung aus der Miete festgestellt werden muss. Ich erinnere in dieser Angelegenheit an die früheren Gepflogenheiten, an die sich die Wirtschaft, Einsteller, Benutzer, Eisenbahnen, etc., auch hielten, nämlich «Bewirtschaftung der "P"-Wagen wie ein guter Familienvater», denn «nicht alles ist schlecht, was in der Vergangenheit gut war».

- Nun komme ich nochmals darauf zurück, dass die UIP mehr tun kann. Dazu braucht es vermehrte Ausschuss-Sitzungen, gemischte Ausschüsse und demzufolge Zeit und Reisespesen. In diesem Punkt knüpfe ich an die mehrfach wiederholte Erklärung unseres leider allzu früh verstorbenen Freundes und Ehren-Generalsekretärs Eugène-Jean Fert an. Ihm lag die UIP und deren Arbeit ebenso am Herzen wie allen hier Anwesenden.

Herr Fert meinte, dass die rund 160.000 in der UIP zusammengeschlossenen «P»-Wagen einige Milliarden Schweizerfranken wert seien. Dieses Vermögen würde einen Beitrag an die UIP-Kasse von SFr. 1.– pro Jahr und Wagen mehr als rechtfertigen. Mit einem Jahresbeitrag von rund SFr. 160.000.– könnte allerhand unternommen werden.

- Ich möchte nicht unerwähnt lassen, dass die aufgezeigten Ideen nur einen Teil der vorhandenen Materie darstellen, doch ich glaube, dass das Gesagte im Moment genügt.
- Abschliessend zu meinen ganz persönlichen Gedanken meine ich, dass es wichtig ist zu wissen, dass alle «P»-Wagen-Einsteller ihren Beitrag zur Realisierung von Bahntransporten leisten. Es bleibt jedoch noch viel zu tun. Die Anregungen hierzu müssen aber von den nationalen Verbänden ausgehen. Es muss Uebereinstimmung mit der UIP über Problemstellung sowie Bearbeitung im Wege über die nationalen Direktionskomitees erreicht werden.
- Damit ist mein Teil gesagt, und ich eröffne den Kongress mit den besten Wünschen für viel Erfolg.»

### III. Vie interne de l'UIP

Le Comité Directeur s'est réuni deux fois en 1985: le 19 septembre 1985 à Benalmadena Costa (Malaga) et le 12 décembre 1985 à Zurich.

Le Groupe de travail commun UIC/UIP a tenu ses séances à Bordeaux du 22 au 25 octobre 1985. De nombreuses réunions préparatoires s'avèrent nécessaires entre le Président du Groupe de travail et les experts. Cela facilita les travaux lors de la session; des solutions techniques et juridiques ont pu être trouvées aux problèmes posés. L'objectif recherché, la défense du wagon de particuliers dans le cadre international, a été poursuivi comme auparavant.

Les séances de travail de la Réunion commune RID/ADR se déroulèrent du 19 au 29 mars 1985 à Berne et du 23 septembre au 1er octobre 1985 à Genève. Nos experts, membres du Groupe de travail UIP, y participèrent.

Nos experts/délégués laissent derrière eux une année de travail intensif, et le volume de leurs activités augmente d'année en année. La collaboration et le soutien de la part des Associations nationales s'avèrent indispensables. Les problèmes à affronter dans l'avenir ne diminuent pas; au contraire, ils deviennent, d'année en année, plus variés.

*L'assemblée générale avec Congrès 1985* se déroula, sur invitation de l'Association espagnole, à Benalmadena Costa (Malaga) du 19 au 21 septembre 1985.

A l'Assemblée générale, le Président, M. Ch. Schlegel, eut le plaisir de souhaiter la bienvenue à 8 délégués et 6 invités. Ensuite, le Président passa à l'ordre du jour, et les délégués abordèrent les points suivants:

- Le *compte rendu de l'Assemblée générale* du 22 juin 1984 à Düsseldorf fut approuvé à l'unanimité.
- Le *35ème rapport de gestion* fut adressé à temps aux délégués et aux Associations nationales. Le rapport de gestion reflète fidèlement, d'année en année, le déroulement des activités de l'Union ainsi que sa situation financière. Des informations appréciables peuvent être retirées du chapitre II. Le Président remercia les collaboratrices et les collaborateurs de leur travail particulièrement remarquable.

L'Assemblée générale approuva le 35ème rapport de gestion de l'UIP à l'unanimité.

- Le Trésorier présenta les *comptes de l'année de gestion 1984*. 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 dans le rapport de gestion. Le texte original fut mis à la disposition de l'Assemblée générale.

- *Comptes et rapport* furent approuvés à l'unanimité, et décharge fut donnée au Comité Directeur, chacun des délégués s'abstenant du vote quant à ses propres fonctions.

- L'Assemblée générale fixa, pour l'année 1985, le montant des *cotisations* à  
fr.s. 1.200.— de participation;  
fr.s. 34.— par centaine de wagons appartenant aux Associations nationales.

- L'Assemblée générale renouvela le mandat des Commissaires aux comptes de l'Association suisse pour l'exécution de leurs travaux en 1985 et les remercia de leur collaboration.

- Les *membres du Comité Directeur* pour la période 1985/1986, désignés par écrit 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 J.M.B. Gotch     |
| Hollande        | Monsieur H.A. Vos         |
| Italie          | Monsieur P. Ladavac       |
| Suède           | Monsieur P.-O. Strömsholm |
| Suisse          | Monsieur Ch. Schlegel     |

- *L'Assemblée générale 1986* (sans Congrès) aura lieu, sur invitation de l'Association suédoise, le 27 juin 1986 à Stockholm.

Les travaux statutaires se terminèrent vers 12.00 heures, et le Président déclara achevée l'Assemblée générale 1985.

Après une courte pause, vers 12.15 heures, le Président, M. Ch. Schlegel, ouvrit le *Congrès 1985* et souhaita la bienvenue à 6 invités (UIC et RENFE) et à 95 membres de nos Associations nationales. Il remercia les invités qui nous ont honorés de leur présence et qui ont présenté leurs exposés dans la seconde partie du Congrès, au cours de l'après-midi. Au grand regret, plusieurs intéressés à notre manifestation n'ont pas pu nous rejoindre. Les difficultés à emprunter les couloirs aériens français étaient trop grandes.

A l'ouverture du Congrès, c.-à-d. à sa première partie, il présenta ses réflexions personnelles au sujet de l'activité en 1985 sous forme d'un exposé (voir 11ème partie de ce rapport de gestion).

La possibilité offerte de questions-réponses fut encore trop peu utilisée. On avait pourtant l'impression qu'il existait un incontestable besoin de s'exprimer.

C'est la seconde partie du Congrès qui devait concentrer toute l'attention, et il est certain que les interventions des MM. J. Bouley, Secrétaire général de l'UIC, J. A. Villaronte, RENFE, et J.-P. Bernadet, Président du Groupe de travail commun UIC/UIP, furent particulièrement intéressantes.



### III. Das interne Leben der UIP

Im Jahre 1985 fand sich das Direktionskomitee zu zwei Sitzungen zusammen: am 19. September 1985 in Benalmadena Costa (Malaga) und am 12. Dezember 1985 in Zürich.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP tagte vom 22.-25. Oktober 1985 in Bordeaux. Zwecks Vorbereitung gingen diesen Sitzungen zahlreiche Zusammenkünfte zwischen dem Präsidenten und den Experten voraus. Dadurch wurden die Arbeiten erleichtert, so dass für wichtige technische und juristische Fragen annehmbare Lösungen gefunden werden konnten. Das Ziel, die Verteidigung des Privatgüterwagens, wurde damit weiterverfolgt.

Die Sitzungen der Gemeinsamen Tagung RID/ADR erfolgten vom 19.-29. März 1985 in Bern und vom 23. September - 1. Oktober 1985 in Genf. Unsere Experten, Mitglieder der Arbeitsgruppe UIP, nahmen daran teil.

Wiederum war es ein Jahr intensiver Arbeit für unsere Experten/Delegierten in der Arbeitsgruppe, deren Arbeit von Jahr zu Jahr umfangreicher wird. Die Mitarbeit und Unterstützung durch die nationalen Verbände ist notwendig, denn die Probleme, die auf uns zukommen, werden nicht kleiner, sondern jährlich vielfältiger.

Die *Generalversammlung mit Kongress 1985* fand auf Einladung des spanischen Verbandes vom 19.-21. September 1985 in Benalmadena Costa (Malaga) statt.

Präsident Ch. Schlegel konnte an der Generalversammlung 8 Delegierte und 6 Gäste begrüßen. Entsprechend der Tagesordnung wurden folgende Beschlüsse gefasst:

- Die *Niederschrift über die Generalversammlung* vom 22. Juni 1984 in Düsseldorf wurde einstimmig genehmigt.
- Der *35. Jahresbericht* wurde den Anwesenden sowie den nationalen Verbänden rechtzeitig zugestellt. Der Jahresbericht stellt von Jahr zu Jahr eine Wiedergabe aller Ereignisse sowie die finanzielle Situation der UIP dar. Wertvolle Informationen können vor allem aus dem Kapitel II entnommen werden. Der Präsident dankte für die wiederum aufgewendete, sorgfältige Arbeit bei der Abfassung des Jahresberichtes.  
Die Generalversammlung genehmigte in der Folge den 35. Jahresbericht der UIP einstimmig.
- Der Rechnungsführer erläuterte die *Rechnung 1984*. 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, wobei sich jeder Delegierte bezüglich seiner eigenen Funktion der Stimme enthielt.
- Die Generalversammlung beschloss für das Jahr 1985 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 1985 und dankte ihnen für die geleistete Mitarbeit.
- Die für 1985/86 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 J.M.B. Gotch     |
| Italien         | Herr P. Ladavac       |
| Niederlande     | Herr H.A. Vos         |
| Österreich      | Herr H. Metzger       |
| Schweden        | Herr P.-O. Strömsholm |
| Schweiz         | Herr Ch. Schlegel     |
| Spanien         | Herr M. Salis Balzola |
- Die *Generalversammlung 1986* (ohne Kongress) findet auf Einladung des schwedischen Verbandes am 27. Juni 1986 in Stockholm statt.

Damit waren die statutarischen Arbeiten um 12.00 Uhr erledigt, und der Präsident erklärte die Generalversammlung 1985 als beendet.

Um 12.15 Uhr eröffnete Präsident Schlegel den Kongress und hiess alle Teilnehmer (6 Gäste [UIC + RENFE] sowie 95 Mitglieder der einzelnen Landesverbände) willkommen. Er dankte den Gästen, die die UIP mit ihrer Anwesenheit beehrten und ihre Vorträge am Nachmittag im zweiten Teil des Kongresses hielten. Leider konnten nicht alle, welche an der Veranstaltung teilnehmen wollten, ihr Ziel erreichen; die Hindernisse im französischen Luftraum waren zu gross.

Der Präsident gab zur Eröffnung des Kongresses, d.h. im ersten Teil, einen Ueberblick über die Tätigkeit im Jahre 1985 (siehe vorstehenden II. Teil des Jahresberichtes). Die Frage- und Antwortstunde wurde leider noch zu wenig genützt. Trotzdem hatte man den Eindruck, dass hiefür ein Bedürfnis vorhanden ist.

Dem zweiten Teil des Kongresses wurde wiederum grosse Aufmerksamkeit geschenkt, und den Vorträgen der Herren J. Bouley, Generalsekretär der UIC, J. A. Villaronte, RENFE, und J.-P. Bernadet, Präsident der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP, wurde lebhaftes Interesse entgegengebracht.

Les participants remercièrent vivement le Président, M. Ch. Schlegel, et le Secrétaire général, M. W. Suter, de leur activité infatigable au profit de l'Union et de ses adhérents dans les divers Etats membres. Le Président fut également félicité de son remarquable travail en tant que Président du Groupe de travail UIP.

La troisième partie du Congrès 1985 était consacrée aux activités d'agréable détente. La cuisine espagnole nous fut révélée au Casino Torrequibrada avant que nous goûtions les spectacles folkloriques de la soirée.

Le programme du lendemain prévoyait détente pour la matinée, puis voyage en autocar vers la jolie ville

de Grenade. Une exquise surprise nous y attendait: grâce à nos amis espagnols, il nous fut possible d'effectuer la visite nocturne de l'Alhambra illuminée (une des sept merveilles du monde). Nous leur sommes particulièrement reconnaissants de ce cadeau exceptionnel.

Le Président remercia, au nom des participants et de toute l'Union, l'Association espagnole et son Président, M. M. Salis Balzola, de l'organisation exemplaire de cette manifestation et particulièrement de la cordialité démontrée, une fois de plus, de la part de nos amis espagnols.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:  
*Christian Schlegel*

Le Secrétaire général:  
*Walter Suter*

Aus dem Kreis der Kongressteilnehmer wurde Präsident Ch. Schlegel und Generalsekretär W. Suter der Dank für ihre unermüdliche Arbeit im Interesse der Union und ihrer Mitglieder in allen Mitgliedstaaten ausgesprochen. An Präsident Schlegel ging auch der Dank für seine wertvolle Arbeit als Präsident der Arbeitsgruppe UIP.

Der dritte Teil des diesjährigen Kongresses war dem gemütlichen Zusammensein gewidmet. Im Casino Torrequebrada wurde man mit der spanischen Küche verwöhnt, und anschliessend konnten folkloristische Darbietungen genossen werden.

Der Freitagmorgen war für die Erholung vorgesehen, und für den Nachmittag stand die Fahrt im Pullman nach der schönen Stadt Granada auf dem Programm. Ein besonderer Leckerbissen wartete in Granada: unsere spanischen Freunde ermöglichten uns den nächtlichen Besuch der beleuchteten Alhambra (eines der sieben Weltwunder); wir sind ihnen dafür besonders dankbar.

Der Präsident dankte dem spanischen Verband im Namen der Union für diesen für alle Teilnehmer unvergesslichen Anlass, für die einwandfreie Organisation und für die uns durch unsere Freunde erneut erwiesene, herzliche Gastfreundschaft.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:  
*Christian Schlegel*

Der Generalsekretär:  
*Walter Suter*

**Comptes annuels**

|                                                                                     | 1984            |                 | 1985            |                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|                                                                                     | <i>Dépenses</i> | <i>Recettes</i> | <i>Dépenses</i> | <i>Recettes</i> |
|                                                                                     | <i>Fr.s.</i>    | <i>Fr.s.</i>    | <i>Fr.s.</i>    | <i>Fr.s.</i>    |
| <b>Cotisations</b>                                                                  |                 |                 |                 |                 |
| Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten<br>VPI, Hambourg                     |                 | 15.820.—        |                 | 15.718.—        |
| Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI,<br>Vienne                           |                 | 2.118.—         |                 | 2.118.—         |
| Fédération des Entreprises de Belgique, Bruxelles                                   |                 | 1.178.—         |                 | 1.110.—         |
| Société LOMATFER, Bruxelles                                                         |                 | 1.110.—         |                 | 1.314.—         |
| Liga de Propietarios de Vagones de España,<br>Madrid                                |                 | 3.682.—         |                 | 3.648.—         |
| Association Française des Wagons de Part., Paris                                    |                 | 20.988.—        |                 | 19.764.—        |
| Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd.,<br>Leicester                             |                 | 2.968.—         |                 | 1.846.—         |
| ASSOCARRI, Milan                                                                    |                 | 2.934.—         |                 | 2.866.—         |
| Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie,<br>Zoetermeer                          |                 | 1.438.—         |                 | 1.472.—         |
| Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm                                             |                 | 1.846.—         |                 | 2.016.—         |
| Verband Schweiz. Anschlussgeleise-<br>und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden |                 | 3.274.—         |                 | 3.240.—         |
|                                                                                     |                 | 57.356.—        |                 | 55.112.—        |
| Intérêts                                                                            |                 | 890.45          |                 | 1.282.70        |
| Ventes d'imprimés                                                                   |                 | 577.80          |                 | 1.600.70        |
| <b>Dépenses</b>                                                                     |                 |                 |                 |                 |
| Achats d'imprimés UIC                                                               | 607.95          |                 | 1.684.—         |                 |
| Frais d'experts                                                                     | 18.590.80       |                 | 15.525.20       |                 |
| Frais d'interprète                                                                  | 9.057.20        |                 | 7.057.30        |                 |
| Frais d'imprimerie, bureau, ports,<br>tél./télex, divers                            | 18.738.35       |                 | 18.891.30       |                 |
| Administration fédérale des contributions<br>(impôt anticipé)                       | 41.50           |                 | 67.45           |                 |
| Report pour Congrès 1985                                                            | 7.000.—         |                 |                 |                 |
| Congrès 1985                                                                        |                 |                 | 8.504.75        |                 |
| Report pour frais d'experts                                                         | 3.000.—         |                 | 5.000.—         |                 |
| Excédent de recettes au 31.12.1984                                                  | 1.788.45        |                 |                 |                 |
| Excédent de recettes au 31.12.1985                                                  |                 |                 | 1.265.40        |                 |
|                                                                                     | 58.824.25       | 58.824.25       | 57.995.40       | 57.995.40       |

31.12.1985

**Jahresrechnung**

|                                                                                     | 1984             |                   | 1985             |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|
|                                                                                     | Ausgaben<br>sFr. | Einnahmen<br>sFr. | Ausgaben<br>sFr. | Einnahmen<br>sFr. |
| <b>Beiträge</b>                                                                     |                  |                   |                  |                   |
| Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten<br>VPI, Hamburg                      |                  | 15.820.—          |                  | 15.718.—          |
| Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI,<br>Wien                             |                  | 2.118.—           |                  | 2.118.—           |
| Fédération des Entreprises de Belgique, Brüssel                                     |                  | 1.178.—           |                  | 1.110.—           |
| Société LOMATFER, Brüssel                                                           |                  | 1.110.—           |                  | 1.314.—           |
| Liga de Propietarios de Vagones de España,<br>Madrid                                |                  | 3.682.—           |                  | 3.648.—           |
| Association Française des Wagons de Part., Paris                                    |                  | 20.988.—          |                  | 19.764.—          |
| Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd.,<br>Leicester                             |                  | 2.968.—           |                  | 1.846.—           |
| ASSOCARRI, Mailand                                                                  |                  | 2.934.—           |                  | 2.866.—           |
| Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie,<br>Zoetermeer                          |                  | 1.438.—           |                  | 1.472.—           |
| Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm                                             |                  | 1.846.—           |                  | 2.016.—           |
| Verband Schweiz. Anschlussgeleise-<br>und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden |                  | 3.274.—           |                  | 3.240.—           |
|                                                                                     |                  | 57.356.—          |                  | 55.112.—          |
| Zinsen                                                                              |                  | 890.45            |                  | 1.282.70          |
| Verkauf von Drucksachen                                                             |                  | 577.80            |                  | 1.600.70          |
| <b>Ausgaben</b>                                                                     |                  |                   |                  |                   |
| Ankauf von Drucksachen UIC                                                          | 607.95           |                   | 1.684.—          |                   |
| Expertengelder                                                                      | 18.590.80        |                   | 15.525.20        |                   |
| Dolmetscherkosten                                                                   | 9.057.20         |                   | 7.057.30         |                   |
| Druckereikosten, Büro, Porti,<br>Telefon/Telex, Verschiedenes                       | 18.738.35        |                   | 18.891.30        |                   |
| Eidg. Steuerverwaltung<br>(Verr. Steuer)                                            | 41.50            |                   | 67.45            |                   |
| Rückstellung Kongress 1985                                                          |                  |                   | 7.000.—          |                   |
| Kongress 1985                                                                       |                  |                   | 8.504.75         |                   |
| Rückstellung Expertengelder                                                         | 3.000.—          |                   | 5.000.—          |                   |
| Einnahmen-Überschuss am 31.12.1984                                                  | 1.788.46         |                   |                  |                   |
| Einnahmen-Überschuss am 31.12.1985                                                  |                  |                   | 1.265.40         |                   |
|                                                                                     | 58.824.25        | 58.824.25         | 57.995.40        | 57.995.40         |

31.12.1985

## Bilan

|                                | 1984           |                 | 1985           |                 |
|--------------------------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|
|                                | Actif<br>Fr.s. | Passif<br>Fr.s. | Actif<br>Fr.s. | Passif<br>Fr.s. |
| Avoir Banque Populaire Suisse: |                |                 |                |                 |
| Compte courant                 | 30.—           |                 | 7.155.40       |                 |
| Livret d'épargne               | 1.693.35       |                 | 1.731.85       |                 |
| Obligations                    | 25.000.—       |                 | 25.000.—       |                 |
| Actifs transitoires            | 25.461.05      |                 | 25.744.10      |                 |
| Passifs transitoires           |                | 12.500.—        |                | 18.681.55       |
| Fortune au 31.12.1984          |                | 39.684.40       |                |                 |
| Fortune au 31.12.1985          |                |                 |                | 40.949.80       |
|                                | 52.184.40      | 52.184.40       | 59.631.35      | 59.631.35       |

## Fortune

|                           | 1984      |           | 1985      |           |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                           | Fr.s.     | Fr.s.     | Fr.s.     | Fr.s.     |
| Fortune au 1.1.1984       |           | 37.895.95 |           |           |
| Fortune au 1.1.1985       |           |           |           | 39.684.40 |
| Excédent de recettes 1984 |           | 1.788.45  |           |           |
| Excédent de recettes 1985 |           |           |           | 1.265.40  |
| Fortune au 31.12.1984     | 39.684.40 |           |           |           |
| Fortune au 31.12.1985     |           |           | 40.949.80 |           |
|                           | 39.684.40 | 39.684.40 | 40.949.80 | 40.949.80 |

31.12.1985

Walter Suter, Secrétaire général

## Bilanz

|                              | 1984            |                  | 1985            |                  |
|------------------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|
|                              | Aktiven<br>sFr. | Passiven<br>sFr. | Aktiven<br>sFr. | Passiven<br>sFr. |
| Guthaben Schweiz. Volksbank: |                 |                  |                 |                  |
| Kontokorrent                 | 30.—            |                  | 7.155.40        |                  |
| Sparheft                     | 1.693.35        |                  | 1.731.85        |                  |
| Wertschriften                | 25.000.—        |                  | 25.000.—        |                  |
| Transitorische Aktiven       | 25.461.05       |                  | 25.744.10       |                  |
| Transitorische Passiven      |                 | 12.500.—         |                 | 18.681.55        |
| Vermögen am 31.12.1984       |                 | 39.684.40        |                 |                  |
| Vermögen am 31.12.1985       |                 |                  |                 | 40.949.80        |
|                              | 52.184.40       | 52.184.40        | 59.631.35       | 59.631.35        |

## Vermögen

|                           | 1984      |           | 1985      |           |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                           | sFr.      | sFr.      | sFr.      | sFr.      |
| Vermögen am 1.1.1984      |           | 37.895.95 |           |           |
| Vermögen am 1.1.1985      |           |           |           | 39.684.40 |
| Einnahmen-Überschuss 1984 |           | 1.788.45  |           |           |
| Einnahmen-Überschuss 1985 |           |           |           | 1.265.40  |
| Vermögen am 31.12.1984    | 39.684.40 |           |           |           |
| Vermögen am 31.12.1985    |           |           | 40.949.80 |           |
|                           | 39.684.40 | 39.684.40 | 40.949.80 | 40.949.80 |

31.12.1985

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 1985 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 1985 boucle avec un excédent de recettes de Fr.s. 1.265.40. Cette somme doit être ajoutée, au 31.12.1984, à la fortune de Fr.s. 39.684.40 qui augmente, au 31.12.1985, à Fr.s. 40.949.80.

Voici le détail des recettes et dépenses:

|                                                                                                    | <i>Dépenses</i> | <i>Recettes</i> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
|                                                                                                    | <i>Fr.s.</i>    | <i>Fr.s.</i>    |
| Cotisations des membres, payées en 1985                                                            | 30.590.—        |                 |
| Cotisations des Associations françaises, non rentrées jusqu'au 8.4.86                              | 19.764.—        |                 |
| Cotisation de l'Association espagnole non rentrée jusqu'au 8.4.86                                  | 3.648.—         |                 |
| Cotisation de l'Association FEB, Bruxelles, non rentrée jusqu'au 8.4.86                            | 1.110.—         | 55.112.—        |
| Intérêts bruts pour 1985 s. compte/livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Paradiso/Lugano |                 | 1.282.70        |
| Ventes d'imprimés                                                                                  |                 | 1.600.70        |
| Achats d'imprimés UIC                                                                              | 1.684.—         |                 |
| Congrès 1985                                                                                       | 8.504.75        |                 |
| Frais d'experts                                                                                    | 15.525.20       |                 |
| Report pour frais d'experts 1986                                                                   | 5.000.—         |                 |
| Frais d'interprète                                                                                 | 7.057.30        |                 |
| Frais de bureau et d'imprimerie, ports, tél./télex                                                 | 18.891.30       |                 |
| Adm. féd. d'impôts                                                                                 | 67.45           |                 |
| Excédent de recettes                                                                               | 1.265.40        |                 |
|                                                                                                    | 57.995.40       | 57.995.40       |

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1985 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 18 avril 1986

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 1985 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 1985 schliesst mit einem Einnahmen-Überschuss von sFr. 1.265.40 ab. Dieser Betrag ist dem Vermögen per 31.12.1984 von sFr. 39.684.40 hinzuzufügen, was per 31.12.1985 ein Vermögen von sFr. 40.949.80 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

|                                                                                              | <i>Ausgaben</i> | <i>Einnahmen</i> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------|
|                                                                                              | <i>sFr.</i>     | <i>sFr.</i>      |
| Mitgliederbeiträge, bezahlt 1985                                                             | 30.590.—        |                  |
| Beiträge der franz. Verbände,<br>unbezahlt bis 8.4.86                                        | 19.764.—        |                  |
| Beitrag des spanischen Verbandes,<br>unbezahlt bis 8.4.86                                    | 3.648.—         |                  |
| Beitrag der FEB, Brüssel,<br>unbezahlt bis 8.4.86                                            | 1.110.—         | 55.112.—         |
| Bruttozins 1985 auf Kontokorrent und Sparheft bei der<br>Schweiz. Volksbank, Paradiso/Lugano |                 | 1.282.70         |
| Verkauf von Drucksachen                                                                      |                 | 1.600.70         |
| Ankauf von Drucksachen UIC                                                                   | 1.684.—         |                  |
| Kongress 1985                                                                                | 8.504.75        |                  |
| Expertengelder                                                                               | 15.525.20       |                  |
| Rückstellung Expertengelder 1986                                                             | 5.000.—         |                  |
| Dolmetscherkosten                                                                            | 7.057.30        |                  |
| Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes                                   | 18.891.30       |                  |
| Eidg. Steuerverwaltung                                                                       | 67.45           |                  |
| Einnahmen-Überschuss                                                                         | 1.265.40        |                  |
|                                                                                              | 57.995.40       | 57.995.40        |

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1985 unter Décharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 18. April 1986

Die Revisoren:

gez. H. Wiedemann

gez. U. Hegi

| LISTE DES MEMBRES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Année<br>de l'admission<br>Eintrittsjahr | Nombre<br>de wagons P<br>Anzahl P-Wagen | MITGLIEDERVERZEICHNIS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Allemagne<br>Vereinigung der Privatgüterwagen-<br>Interessenten VPI,<br>Neue Rabenstr. 21, 2000 Hambourg 36                                                                                                                                                                                                                                                                                | 1950                                     | 42.633                                  | Deutschland<br>Vereinigung der Privatgüterwagen-<br>Interessenten VPI,<br>Neue Rabenstr. 21, 2000 Hamburg 36                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Autriche<br>Verband der Privatgüterwagen-<br>Interessenten VPI, Opernring 7,<br>1010 Vienne                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 1950                                     | 2.676                                   | Oesterreich<br>Verband der Privatgüterwagen-<br>Interessenten VPI, Opernring 7,<br>1010 Wien                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Belgique<br>Fédération des Entreprises<br>de Belgique, 4, rue Ravenstein,<br>1000 Bruxelles                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 1950                                     | 1.427                                   | Belgien<br>Fédération des Entreprises<br>de Belgique, 4, rue Ravenstein,<br>1000 Brüssel                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| «LOMATFER»<br>Union Professionnelle des Loueurs<br>de Matériel de Chemin de Fer,<br>18, square de Meeûs, 1040 Bruxelles                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                          | 2.074                                   | «LOMATFER»<br>Union Professionnelle des Loueurs<br>de Matériel de Chemin de Fer,<br>18, square de Meeûs, 1040 Brüssel                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Espagne<br>Liga de Propietarios de Vagones<br>de España,<br>Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º,<br>28008 Madrid                                                                                                                                                                                                                                                                                | 1960                                     | 7.128                                   | Spanien<br>Liga de Propietarios de Vagones<br>de España,<br>Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º,<br>28008 Madrid                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| France<br>Association Française des Wagons<br>de Particuliers,<br>69, rue la Boétie, 75008 Paris:<br>— Chambre Syndicale des Wagons<br>Industriels, 69, rue la Boétie,<br>75008 Paris<br>— Chambre Syndicale des Wagons<br>Particuliers de Grande Capacité,<br>5bis, rue de Madrid, 75008 Paris<br>— Groupement des Exploitants<br>de Wagons-Réservoirs,<br>69, rue de Boétie, 75008 Paris | 1950                                     | 54.588                                  | Frankreich<br>Association Française des Wagons<br>de Particuliers,<br>69, rue la Boétie, 75008 Paris:<br>— Chambre Syndicale des Wagons<br>Industriels, 69, rue la Boétie,<br>75008 Paris<br>— Chambre Syndicale des Wagons<br>Particuliers de Grande Capacité,<br>5bis, rue de Madrid, 75008 Paris<br>— Groupement des Exploitants<br>de Wagons-Réservoirs,<br>69, rue la Boétie, 75008 Paris |
| Grande-Bretagne<br>Association of Private<br>Railway-Wagon Owners Ltd,<br>3, Valjean Crescent,<br>Leicester Forest East, Leicester LE1 1AA                                                                                                                                                                                                                                                 | 1966                                     | 1.830                                   | Grossbritannien<br>Association of Private<br>Railway-Wagon Owners Ltd,<br>3, Valjean Crescent,<br>Leicester Forest East, Leicester LE1 1AA                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Hollande<br>EVO, Algemene Verladers- en<br>Eigen Vervoer Organisatie,<br>Kadelaan 6, Postbus 350,<br>2700 AJ Zoetermeer                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1950                                     | 750                                     | Holland<br>EVO, Algemene Verladers- en<br>Eigen Vervoer Organisatie,<br>Kadelaan 6, Postbus 350,<br>2700 AJ Zoetermeer                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Italie<br>ASSOCARRI, Associazione Titolari<br>Carri Ferroviari, Via Cardano 8,<br>20124 Milan                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 1950                                     | 4.893                                   | Italien<br>ASSOCARRI, Associazione Titolari<br>Carri Ferroviari, Via Cardano 8,<br>20124 Mailand                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Suède<br>Svenska Privatvagnföreningen,<br>c/o Sveriges Industriförbund<br>Storgatan 19, 11485 Stockholm                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1953                                     | 2.374                                   | Schweden<br>Svenska Privatvagnföreningen,<br>c/o Sveriges Industriförbund<br>Storgatan 19, 11485 Stockholm                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Suisse<br>Association Suisse de Propriétaires<br>d'Embranchements Particuliers<br>et de Wagons Privés VAP,<br>Schützenstr. 15, 8570 Weinfelden<br>Association Suisse de Propriétaires<br>de Wagons-Réservoirs,<br>7, rue du Mont-Blanc, 1201 Genève                                                                                                                                        | 1950                                     | 5.920                                   | Schweiz<br>Verband Schweiz. Anschlussgeleise-<br>und Privatgüterwagen-Besitzer VAP,<br>Schützenstr. 15, 8570 Weinfelden<br><br>Association Suisse de Propriétaires<br>de Wagons-Réservoirs,<br>7, rue du Mont-Blanc, 1201 Genf                                                                                                                                                                 |
| Total des wagons P<br>affiliés à l'UIP<br>au 1 <sup>er</sup> janvier 1985                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                          | 126.293                                 | Total der P-Wagen,<br>die der UIP per 1. Januar 1985<br>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 | Salzburg                   | 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      |               |               |
| 1985 | Benalmadena Costa (Malaga) | 19 septembre |               |               |