

UIP

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

1989

40^e Rapport de gestion
40. Geschäftsbericht

UIP

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

1989

40^e Rapport de gestion 40. Geschäftsbericht

Table des matières

I.	Le mot du Président
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 des Präsidenten
II.	Bericht über die Arbeit der UIP
III.	Aus dem internen Leben der UIP
Anlage I	Jahresrechnung
Anlage II	Revisorenbericht
Anlage III	Mitgliederverzeichnis

Organes de l'UIP / Organe der UIP

Comité Directeur / Direktionskomitee

M. Jacques F. Weerts, Président
M. Roelf Janssen, Vice-Président
M. Per-Olof Strömsholm, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire Général
M. Christian Courau
M. Jeremy M. B. Gotch
M. Platone Ladavac
M. Santiago Muñoz Valero
M. Adriaan J. Pels
M. Christian Schlegel
M. Gernot Schwyer

Comité de Gérance / Geschäftsführender Ausschuss

M. Jacques F. Weerts, Président
M. Roelf Janssen, Vice-Président
M. Per-Olof Strömsholm, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire Général
M. Christian Schlegel
M. Christian Courau

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. Christian de Fournoux, Vice-Président
M. Roelf Janssen, Vice-Président
M. Pierre Enderlé
M. Roberto Engeler
M. André Leclercq
M. Angel Mendoza Lozano
M. Gernot Schwyer
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. Jacques F. Weerts
M. Roelf Janssen
M. Per-Olof Strömsholm
M. Christian Courau
M. Platone Ladavac
M. Christian Schlegel
M. Walter Suter

Secrétariat Général / Generalsekretariat

M. Walter Suter, via F. Zorzi 10, case postale 142, CH-6902 Lugano-Paradiso
Téléphone 091 54 52 14/15, Télex 844 370 misu ch, Téléfax 091 54 57 73

Rapport de gestion pour 1989

I. Le mot du Président

Tout indique, en Europe, que les réseaux de chemins de fer ont réussi à stopper la lente dégradation de leur part de marché. Tout au moins, la part relative des transports effectués par fer a-t-elle pu être stabilisée. Dans certains pays et pour certains produits, il y a même amélioration.

Par ailleurs, sous la contrainte des déficits budgétaires nationaux et dans la perspective du Marché Unique Européen de 1993, les réseaux ont dû comprendre qu'il fallait donner la priorité à la gestion et à l'innovation commerciales.

Il en résulte, chez nos partenaires, une atmosphère modifiée, transformée. Nous ne pouvons que nous en réjouir très sincèrement. Nous, qui avons, depuis des décennies, cru au chemin de fer, plus qu'à tout autre moyen de transport, qui avons été les partenaires fidèles de la toute première heure, ne pouvons qu'être heureux de voir les chemins de fer entrer dans une ère nouvelle.

Cependant, cette nouvelle conjoncture impose à nos Associations nationales une vigilance accrue pour insérer notre activité dans ce mouvement de progrès. Le Comité Directeur de l'UIP l'a compris et, lors de sa séance du 21.9.1989, après la dernière Assemblée générale tenue à Santa Margherita Ligure, il a décidé de faire l'inventaire des matières à discuter d'urgence avec les réseaux. Une réflexion à ce sujet a été entérinée par le Comité Directeur du 6.12.1989 à Zurich. Elle a fait l'objet d'un mémorandum qui résume notre politique en trois objectifs:

Objectif premier: Défense et développement de notre fonds de commerce

- a) L'UIP tient à affirmer que, dans l'intérêt du rail, ses membres entendent occuper et développer la place qui est la leur sur le marché. Ils désirent exercer leur rôle auprès de leurs clients en traitant directement avec eux, en toute liberté.
- b) L'UIP est d'accord de promouvoir la «transparence» dans ses relations commerciales, à la condition expresse que les réseaux fassent de même. A ce propos, l'UIP est inquiète de la tendance, manifestée par certains réseaux, à «contrôler» les marchés et, par là, à influencer les règles de la concurrence.
- c) L'UIP estime qu'un achèvement favorable de la révision de la Fiche UIC no 433 constituerait une des

preuves de bonne volonté qu'elle attend des réseaux. L'UIP espère que cette révision débouchera notamment sur la mise au point d'un contrat-type uniforme pour l'immatriculation des wagons P.

- d) Les membres de l'UIP qui ont élargi leur service en étant opérateurs, donc clients des réseaux, sont inquiets du fait que ces derniers apparaissent à la fois comme juge et partie. C'est le cas lorsque, à l'intérieur des organisations des réseaux, la délimitation entre opérateurs et pourvoyeurs de trafic n'est pas claire et mène inévitablement à une certaine confusion des rôles. A cet égard, les «Communautés d'intérêts» posent notamment question.

Objectif deuxième: Libéralisation totale des investissements

- a) Ceci présuppose une délimitation claire des frontières entre WP et WR. Cette délimitation doit être également valable pour tous les pays de la CE, plus la Suisse et l'Autriche.
- b) Du point de vue tarifaire, la libéralisation implique une absence de discrimination à l'égard de tel ou tel groupe de wagons.
- c) Du point de vue technique, il faut un traitement égal entre les WP et les WR et les autres moyens de conditionnement, tels que citernes mobiles et conteneurs.
- d) L'UIP ne demande aucune protection de faveur. Elle désire la simple reconnaissance, de la part des réseaux, du fait que la mise à disposition d'un wagon P par un propriétaire justifie une rémunération, ainsi que le confirme le chiffre VII de la Fiche UIC no 433. A ce titre, l'UIP souhaite connaître la position des réseaux quant à la redevance mentionnée à ce chiffre.

Objectif troisième: Libre circulation des wagons

Cette question étant d'une importance capitale, l'UIP souhaite que les réseaux se concertent en vue d'atteindre rapidement une position commune. L'UIP se prononce positivement en faveur de la libre circulation des wagons.

Le but du mémorandum est de résumer la position actuelle des Associations nationales membres de l'UIP à l'égard de la situation générale du transport ferroviaire

Geschäftsbericht für 1989

I. Vorwort des Präsidenten

In Europa deutet alles darauf hin, dass es den Bahnen gelungen ist, den langsamen Rückgang ihres Marktanteils zu stoppen. Zumindest konnte der Anteil der Schienenverkehre stabilisiert werden. In einigen Ländern und für einige Produkte ist sogar eine Verbesserung festzustellen.

Angesichts des Defizits der Staatskassen haben die Bahnen, vor allem im Hinblick auf den Europäischen Binnenmarkt 1993, begriffen, dass sie einem fortschrittlichen, kommerziellen Management Vorrang einräumen müssen.

Bei unseren Partnern hat sich also vieles zum Besseren geändert. Für uns ist dies Anlass zur Freude. Gerade wir, die wir seit Jahrzehnten an die Bahn mehr als an jedes andere Verkehrsmittel glauben, die wir treue Partner der allerersten Stunde waren, stellen mit Genugtuung fest, dass die Eisenbahnen eine neue Ära eingeleitet haben.

Allerdings müssen unsere nationalen Verbände, gerade angesichts dieser geänderten Konjunktur, sehr genau darauf achten, dass unsere Aktivität mit diesem Prozess Schritt hält. Das UIP-Direktionskomitee hat dies sehr wohl verstanden und in seiner Sitzung vom 21.9.1989, nach der letzten Generalversammlung in Santa Margherita Ligure, beschlossen, alle Themen, die mit den Bahnen dringend diskutiert werden müssen, aufzulisten. Entsprechende Überlegungen wurden vom Direktionskomitee am 6.12.1989 in Zürich verabschiedet. In einem Memorandum wird unsere Politik anhand von drei Zielsetzungen dargelegt:

Erstes Ziel: Verteidigung und Ausbau unserer Marktstellung

- a) Die UIP weist nachdrücklich darauf hin, dass ihre Mitglieder im Interesse der Bahnen ihre Marktstellung verteidigen und ausbauen wollen. Sie wollen ihrer Aufgabe bei ihren Kunden nachkommen, indem sie direkt und völlig uneingeschränkt mit ihnen verhandeln.
- b) Die UIP will die Transparenz ihrer kommerziellen Beziehungen unter der ausdrücklichen Voraussetzung fördern, dass die Bahnen das gleiche tun. In diesem Zusammenhang ist die UIP über die Tendenz einiger Bahnen beunruhigt, die Märkte «kontrollieren» und

damit die Wettbewerbsregeln beeinflussen zu wollen.

- c) Die UIP erwartet mit dem positiven Abschluss der Aktualisierung des UIC-Merkblatts Nr. 433 einen Beweis für den guten Willen der Bahnen. Die UIP hofft, dass diese Revision zur Ausarbeitung eines einheitlichen Mustervertrages für die Einstellung der P-Wagen führen wird.
- d) Die UIP-Mitglieder, die ihre Serviceleistungen erweitert haben, indem sie gleichzeitig Operator und damit Kunde der Bahnen sind, zeigen sich darüber beunruhigt, dass die Bahnen Richter in eigener Sache sind. Dies ist dann der Fall, wenn innerhalb der Bahn selbst keine eindeutige Abgrenzung zwischen der Aufgabe als Operator und Verkehrsakquisiteur besteht, was zwangsläufig zu einer unklaren Rollenverteilung führt. Diese Frage wird vor allem im Hinblick auf die «Interessengemeinschaften» akut.

Zweites Ziel: Vollständige Liberalisierung der Investitionen

- a) Dies setzt eine klare Abgrenzung zwischen P- und bahneigenen Wagen voraus. Diese Abgrenzung muss für alle EG-Länder, aber auch für die Schweiz und Österreich, erfolgen.
- b) Im Tarifbereich bedeutet die Liberalisierung die Aufhebung jeglicher Diskriminierung bestimmter Wangengattungen.
- c) Im technischen Bereich sind P- und bahneigene Wagen sowie andere Transportgefäße, wie Wechselbehälter und Container, gleich zu behandeln.
- d) Die UIP will keine Vorzugsbehandlung. Sie möchte lediglich, dass die Bahnen die Tatsache anerkennen, dass der Eigentümer eines P-Wagens aufgrund der Bereitstellung seines Wagens Anspruch auf Vergütung hat, wie es in Ziffer VII des UIC-Merkblatts Nr. 433 bestätigt wird. Die UIP möchte hier den Standpunkt der Bahnen zum in dieser Ziffer genannten Abschlag in Erfahrung bringen.

Drittes Ziel: Freizügiger Umlauf der Wagen

Da diese Frage von ausschlaggebender Bedeutung ist, möchte die UIP, dass die Bahnen rasch zu einer gemein-

des marchandises ainsi que des règles et des habitudes qui le régissent, et ceci à la veille des bouleversements qu'engendrera l'avènement, en 1993, du Marché Unique dans la CE et dans ses pays voisins.

Ces développements internationaux exigent, on l'a dit, une vigilance accrue. Ceci impliquera un accroissement de l'importance à accorder à nos Associations nationales et à leur travail. Partout, il y aura des obstacles à surmonter pour arriver à un véritable Marché Unique. Nos partenaires, les réseaux, joueront-ils le jeu? Pourront-ils se libérer de leur caractère «d'instrument de la politique de transports des Etats»? Sont-ils prêts à entrer de plain-pied dans une économie de marché? Nous pensons, pour notre part, que seule une vraie concurrence – transparente – peut faire progresser le développement du trafic ferroviaire.

C'est le rôle de l'UIP et des Associations nationales de prendre position contre toutes les influences négatives. Par contre, c'est le rôle de l'UIC, sur ce plan, de veiller à ce que les intérêts particuliers et nationaux soient fondus en une «Communauté d'intérêts» qui ne soit pas un ghetto monopolistique, mais un instrument transparent de progrès pour le chemin de fer.

Il convient de remercier ici ceux sans qui l'UIP ne serait pas ce qu'elle est: notre Secrétaire Général, notre Président du Groupe de travail UIP et ses collègues assumant un travail parfois peu reconnu, auquel il sied de rendre un juste hommage.

Merci aussi à nos collègues de l'UIC. Qu'ils sachent que nous les soutenons dans leurs efforts – qu'ils soutiennent les nôtres!

Le Président

samen Haltung gelangen. Die UIP spricht sich für den freizügigen Umlauf der Wagen aus.

Mit dem erstellten Memorandum soll die heutige Haltung der nationalen Verbände der UIP angesichts der allgemeinen Lage im Eisenbahngüterverkehr sowie der hier üblichen Regeln und Gewohnheiten, gerade im Hinblick auf die Einrichtung des Binnenmarktes in der EG und den Nachbarländern und dem dadurch bewirkten tiefgreifenden Wandel, dargelegt werden.

Diese internationalen Entwicklungen setzen, wie gesagt, grösste Wachsamkeit voraus. Das heisst, dass unsere nationalen Verbände und ihre Arbeit immer mehr, an Bedeutung gewinnen. Ueberall sind Hindernisse zu überwinden, um zu einem echten Binnenmarkt zu gelangen. Werden unsere Partner, die Bahnen, die Spielregeln einhalten? Wird es ihnen gelingen, sich von ihrer Rolle als «Instrument der staatlichen Verkehrspolitik» freizumachen? Sind sie bereit, voll in die Marktwirtschaft einzusteigen? Wir gehen davon aus, dass nur ein

echter – transparenter – Wettbewerb die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs vorantreiben kann.

Der UIP und den nationalen Verbänden kommt nun die Aufgabe zu, sich gegen alle negativen Einflüsse zu wehren. Die UIC hingegen hat die Aufgabe, darauf zu achten, dass die besonderen und nationalen Interessen in einer «Interessengemeinschaft» zusammengeführt werden, die kein nach aussen abgekapseltes Monopol, sondern ein transparentes Instrument des Fortschritts für die Eisenbahnen darstellt.

An dieser Stelle soll denjenigen gedankt werden, ohne die die UIP nicht das wäre, was sie heute ist: unserem Generalsekretär, dem Präsidenten der UIP-Arbeitsgruppe und seinen Kollegen, welche eine Arbeit erbringen, die manchmal nicht in ihrem vollen Umfang anerkannt wird, die aber an dieser Stelle gewürdigt werden soll.

Dank auch unseren Kollegen von der UIC. Sie sollen wissen, dass wir ihre Bemühungen unterstützen, aber auch das gleiche von ihnen erwarten.

Der Präsident

II. Rapport d'activités de l'UIP

INTRODUCTION

La présidence du Groupe de travail commun UIC/UIP assurée auparavant par M. Jean-Paul Bernadet, SNCF, Paris, a été prise en charge par M. Claude Fiquet, SNCF, Paris. Cette nouvelle prise de fonction n'entraînera aucun changement dans les relations humaines et professionnelles entre l'UIC et l'UIP, M. Fiquet entendant bien poursuivre les grandes lignes et les objectifs importants définis par son prédécesseur. L'UIP souhaite au nouveau Président une pleine réussite dans l'accomplissement de sa tâche et l'assure d'une totale et loyale collaboration. L'UIP remercie encore une fois très chaleureusement M. Bernadet de l'action qu'il a menée pendant son mandat et qui a été unanimement appréciée, tant sur le plan humain que professionnel.

La constitution des 5 Sous-Groupes mixtes UIC/UIP, dont il a déjà été fait mention dans le rapport annuel de 1988, s'est avérée justifiée et tout à fait bénéfique. Grâce à une collaboration fructueuse avec l'UIC et au recours à des méthodes de travail modernes et adaptées, les travaux de ces Commissions confiés à des spécialistes ont pu être menés avec une meilleure efficacité.

Ci-après sont exposés les principaux points examinés lors de la réunion commune UIC/UIP du 4 au 7.7.1989 à Stockholm:

RID

Le Groupe de travail «RID» a tenu, en 1989, plusieurs réunions. Les thèmes essentiellement discutés ont été les suivants:

- Différences, dans les prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses, dans les divers pays d'Europe.
- Reconnaissance mutuelle des épreuves officielles.
- D'autres sujets, par exemple l'apposition de volets amovibles, etc.

Quant aux prescriptions, les délégués de l'UIP ont donné, en détail, des informations sur les différences des réglementations internes françaises (RTMD) et allemandes (GGVE) par rapport au RID. D'autres prescriptions nationales n'ont pas encore été traitées. Des propositions concrètes en ce qui concerne une réduction des différences n'ont pas pu être faites parce que ces réglementations ne sont pas suffisamment connues dans les deux pays mentionnés. Les dispositions concernant les produits dangereux, en particulier en RFA, ne peuvent être influencées par la DB que d'une façon limitée dans son propre pays.

La question importante de la reconnaissance mutuelle des épreuves officielles a également été discutée en détail. Dans ce contexte, il y a des problèmes qui ressemblent à ceux rencontrés au premier thème. Les autorités compétentes et les législateurs ont nommé des experts agréés dont quelques-uns provenant d'autres domaines juridiques, les autorités et les organismes de contrôle, dont les experts agréés font partie, refusent de reconnaître des experts agréés étrangers. On pourrait supposer que des aspects commerciaux y jouent aussi un rôle important.

L'UIP n'a, pour le moment, pas de chance de réussir avec une proposition de modification. C'est la raison pour laquelle l'UIP a intérêt à maintenir les contacts avec les experts du RID. Il a été convenu qu'au niveau national, des accords bi- et multilatéraux seront à amorcer entre les Etats resp. les organismes de contrôle. Dans ce contexte, les membres UIC et UIP doivent arriver à persuader les gouvernements. En effet, il s'agit là d'un problème des plus complexes.

Il est apparu, dans ce Groupe de travail, que beaucoup de problèmes ferroviaires spécifiques devaient être traités parce que, jusqu'à présent, divers chemins de fer n'accordaient, malheureusement, au RID que peu d'importance. Il faut sensibiliser l'UIC aux maints problèmes relatifs au RID, l'UIP pouvant apporter, grâce à son expérience, son concours compétent. Pour cette raison, il est nécessaire de traiter en commun les problèmes ferroviaires spécifiques, tout en tenant compte des intérêts des propriétaires de wagons P.

Une fois de plus, il convient de recommander aux Associations nationales de collaborer très étroitement avec leurs réseaux et leurs gouvernements dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. D'importants progrès pour le futur au point de vue harmonisation dépendront de ces travaux.

UNIFICATION ET HARMONISATION AU PLAN TECHNIQUE

L'UIP, depuis 1987, prend régulièrement part aux travaux de la Sous-Commission mixte «Wagons» de l'UIC. L'UIP a introduit la demande suivante au sujet du problème de la normalisation et interchangeabilité des pièces U:

Un grand nombre de wagons P circulent aussi en trafic international. C'est pourquoi une standardisation étendue des pièces interchangeables et sujettes aux réparations est d'une grande importance.

Le procédé d'échange des pièces U, appliqué également aux wagons P selon RIV, simplifie déjà les réparations en cours de route. Cependant, ce procédé a l'inconvénient considérable que les pièces interchangeables montées par les chemins de fer (comme trains de roues, tam-

II. Bericht über die Arbeit der UIP

EINLEITUNG

Die Präsidenschaft der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP ist von Herrn Jean-Paul Bernadet, SNCF, Paris, an Herrn Claude Fiquet, SNCF, Paris, übergegangen. Diese neue Amtsübernahme wird keine Aenderung in den menschlichen und beruflichen Beziehungen zwischen UIC und UIP mit sich bringen, da Herr Fiquet beabsichtigt, wie sein Vorgänger, die grossen Linien beizubehalten und die wichtigen Ziele weiterzuverfolgen. Die UIP wünscht dem neuen Präsidenten einen vollen Erfolg in seiner Aufgabe und sichert ihm eine absolut loyale Zusammenarbeit zu. Die UIP spricht Herrn Bernadet nochmals den herzlichsten Dank aus für die während seines Mandats erbrachte Leistung, die im menschlichen und beruflichen Bereich allgemein sehr geschätzt wurde.

Die Gründung der 5 gemischten UIC/UIP-Unterarbeitsgruppen, die bereits im Jahresbericht 1988 erwähnt wurde, hat sich als berechtigt und äusserst nützlich erwiesen. Dank einer fruchtbaren Zusammenarbeit mit der UIC und mit Hilfe von modernen, angepassten Arbeitsmethoden konnten die den Spezialisten übertragenen Aufgaben dieser Kommissionen wirksamer behandelt werden.

Nachstehend werden die hauptsächlichen, an der gemeinsamen UIC/UIP-Tagung vom 4.-7.7.1989 in Stockholm bearbeiteten Punkte dargelegt:

RID

Die Arbeitsgruppe «RID» hat 1989 mehrfach getagt und im wesentlichen über

- unterschiedliche Vorschriften für Gefahrgutbeförderung in den verschiedenen Ländern Europas,
 - gegenseitige Anerkennung von amtlichen Prüfungen,
 - weitere Themen, wie z.B. Anbringen von Klapptafeln, etc.,
- diskutiert.

Zur Frage der Vorschriften haben die Delegierten der UIP ausführlich über die Unterschiede der internen französischen (RTMD) und deutschen (GGVE) Verordnungen im Hinblick auf das RID berichtet. Andere nationale Vorschriften wurden noch nicht behandelt. Konkrete Vorschläge, wie die Unterschiede abgebaut werden können, konnten nicht erfolgen, da diese Regelungen in den erwähnten zwei Ländern nicht genügend bekannt sind. Gefahrgutvorschriften, insbesondere der BRD, können im eigenen Land von der DB nur bedingt beeinflusst werden.

Die wichtige Frage der gegenseitigen Anerkennung von amtlichen Prüfungen wurde ebenfalls eingehend erörtert. Hier zeigen sich ähnliche Probleme wie beim ersten Thema. Die zuständigen Behörden und Gesetzgeber haben Sachverständige aus anderen Rechtsbereichen ernannt. Aus verschiedenen Gründen, so z.B. aus sicherheitstechnischer Sicht, lehnen die Behörden und die Prüforganisationen, denen diese Sachverständigen angehören, eine Anerkennung fremder Sachverständiger ab. Es kann vermutet werden, dass auch kommerzielle Gesichtspunkte hineinspielen.

Die UIP gibt einem Aenderungsantrag zurzeit keine Erfolgsaussichten. Sie ist daher daran interessiert, die Kontakte mit den RID-Experten aufrechtzuerhalten. Es ist beschlossen worden, auf nationaler Ebene bi- oder multilaterale Abkommen zwischen Staaten bzw. Prüforganisationen einzuleiten. Hier müssen die UIC- und die UIP-Mitglieder die Regierungen überzeugen. Es handelt sich um eines der komplexesten Probleme.

In diesem Arbeitskreis stellte sich heraus, dass viele bahnspezifische Probleme bearbeitet werden mussten, da diverse Bahnen dem RID bisher leider nicht die notwendige Bedeutung beigemessen haben. Die UIC muss an manche RID-Probleme herangeführt werden, wobei die UIP mit ihrer Erfahrung massgeblich mithelfen kann. Deshalb ist es notwendig, dass die bahnspezifischen Probleme gemeinsam, unter Beachtung der P-Interessen, bearbeitet werden.

Einmal mehr sei den nationalen Verbänden empfohlen, in bezug auf den Transport gefährlicher Güter mit den Eisenbahnverwaltungen und Regierungen eng zusammenzuarbeiten. Wesentliche Entwicklungen für die Zukunft betr. die Harmonisierung hängen von diesen Arbeiten ab.

VEREINHEITLICHUNG UND HARMONISIERUNG AUF TECHNISCHER EBENE

Die UIP beteiligt sich seit 1987 regelmässig an den Arbeiten des gemischten Unterausschusses «Güterwagen» der UIC. Die UIP hat dabei zum Problem der Normung und Austauschfähigkeit der U-Teile folgenden Antrag gestellt:

P-Wagen sind in grossem Umfang auch im internationalen Verkehr eingesetzt. Eine weitgehende Standardisierung der reparaturanfälligen Tauschteile ist daher von grosser Bedeutung.

Das auch bei P-Wagen entsprechend RIV angewandte U-Teile-Tauschverfahren ermöglicht bereits vereinfachte Unterwegsreparaturen. Dieses Verfahren hat jedoch den beträchtlichen Nachteil, dass die von den Bahnverwaltungen eingebauten Tauschteile (wie Radsätze, Puffer, Tragfedern, Zughaken und Schraubenkupplungen)

pons, ressorts, crochets de traction et attelages à vis) doivent de nouveau être échangées, après une certaine période, par le chemin de fer immatriculateur et le titulaire du wagon P. Les pièces doivent être renvoyées au chemin de fer qui les a prêtées. Ce procédé n'est pas seulement compliqué; il prend beaucoup de temps et présente un coût de transport onéreux. De plus, il exige un suivi administratif spécial pendant une assez longue période.

Pour cette raison, l'UIP a demandé à la Sous-Commission UIC «Wagons» d'examiner, dans une première démarche, la question de qualifier, par un autre concept de standardisation, les pièces U (ressorts, crochets de traction et attelages à vis) de vraies pièces interchangeables. Cette nouvelle procédure devrait éviter l'échange ultérieur des pièces, des modalités de compensation intervenant entre chemins de fer utilisateur et immatriculateur et le titulaire du wagon P. Ceci simplifierait l'emploi des wagons, diminuerait les frais d'administration et rendrait finalement, par un premier petit pas, le transport par fer plus attrayant.

Cette demande a été traitée par l'UIC en 1988/89. C'est pourquoi, en 1989, la Sous-Commission UIC «Wagons» a présenté les propositions suivantes à la Commission UIC «Matériel et Traction»:

Ressorts paraboliques et crochets de traction

- Mise à l'essai d'une nouvelle procédure qui consiste à ne plus restituer les pièces avariées au réseau propriétaire.

Tendeurs d'attelage

- Mise en oeuvre d'une procédure similaire dès que l'étude de standardisation entreprise par l'ORE aura abouti.

Trains de roues

- La proposition de l'UIP, formulée lors de la réunion commune UIC/UIP d'octobre 1988 à Braunschweig, de différer la restitution de l'essieu de remplacement jusqu'à la prochaine révision du wagon, en contrepartie d'une facturation, au titulaire, d'un certain loyer jusqu'à la restitution, a été adoptée. Cette procédure est en cours d'étude au sein du Groupe de travail UIC 5/RIV.
- La Sous-Commission WP/RID de l'UIC a proposé à la Commission UIC «Matériel et Traction» que les réseaux passent des accords bilatéraux destinés à favoriser la possibilité
 - de reprofiler sur place l'essieu avarié, la facture se limitant à l'opération de main d'oeuvre,
 - de maintenir, jusqu'à la prochaine révision du wagon, l'essieu de remplacement selon les modalités encore à définir.

Autres pièces (ressorts à lames, tampons, etc.)

- L'extension de ces mesures semble possible par des accords bilatéraux entre les réseaux intéressés. L'UIP a été invitée à prendre les initiatives nécessaires auprès de ces réseaux pour provoquer la conclusion de tels accords.

Ces propositions ont été entérinées par la Commission UIC «Matériel et Traction» lors de sa réunion tenue à Helsinki le 16.6.1989.

Par ailleurs, il est possible à l'UIP, grâce à cette coopération dans la Sous-Commission UIC «Wagons», de prendre position sur d'autres questions traitées au sein de cet organe, comme par exemple:

- Relèvement de la vitesse maximale des trains de marchandises normaux à 100 ou 120 km/h.
Sur ce point, l'UIP a souligné énergiquement les difficultés d'achever, avant le 1.1.1991, le marquage nécessaire des wagons P.
- Emploi d'essieux bandagés.
L'UIP a aussi demandé, comme certains réseaux l'ont fait, d'examiner cette question d'une façon pressante pour que l'échange contre des roues monoblocs se fasse rationnellement.

Les tâches ultérieures sont connues. L'objectif, à long terme, ne peut être que la banalisation complète des pièces de rechange.

ATTELAGE AUTOMATIQUE DE SIMPLE TRACTION

Cette question a été abordée lors de la dernière réunion du Comité de Gérance de l'UIC du 7.6.1989, au cours de laquelle l'UIC a signalé qu'un prototype d'attelage automatique de simple traction sera élaboré dans 2 ans.

Par ailleurs, il a été également indiqué que l'analyse de la rentabilité de ce type d'attelage, à laquelle devaient procéder les réseaux, n'était pas achevée et qu'en conséquence, il a été décidé d'attendre les conclusions de l'étude économique.

AMELIORATION DE L'INFORMATION ADRESSEE PAR LES RESEAUX AUX TITULAIRES

A une époque où les secteurs les plus dynamiques et les plus performants de l'économie ne raisonnent plus qu'en termes de gestion en temps réel, l'UIP estime indispensable d'améliorer l'information sous toutes ses formes adressée par les réseaux aux titulaires. L'objectif est de mettre en place des moyens d'informations et des structures permettant aux titulaires de gérer les mouvements de leurs parcs de matériel en temps réel, ce qui, à terme, ne pourrait qu'augmenter la productivité du rail.

nach einer bestimmten Zeit von der einstellenden Bahn und dem Einsteller des P-Wagens wieder ausgetauscht und an die einstellende Bahn zurückgegeben werden müssen. Dieses Verfahren ist nicht nur umständlich, zeitaufwendig und durch hohe Transportkosten belastet, sondern erfordert darüber hinaus auch noch eine besondere Verwaltung über einen längeren Zeitraum.

Die UIP bat daher den UIC-Unterausschuss «Güterwagen», vorerst zu prüfen, ob die U-Teile (Tragfedern, Zughaken und Schraubenkupplungen) durch weitere Standardisierung zu wirklichen Austauschteilen erklärt werden können. Durch dieses neue Verfahren sollte ein Rücktausch vermieden werden, da eine Verrechnung zwischen benutzender und einstellender Bahn und dem Einsteller des P-Wagens erfolgen würde. Dies würde den Einsatz der Wagen vereinfachen, die Verwaltung verbilligen und im Endeffekt in einem ersten kleinen Schritt zu weiterer Attraktivität der Bahntransporte beitragen.

Dieser Antrag wurde 1988/89 von der UIC behandelt. Im Jahre 1989 unterbreitete daher der UIC-Unterausschuss «Güterwagen» dem UIC-Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung» folgende Anträge:

Parabelfedern und Zughaken

- Erprobung eines neuen Verfahrens (keine Rückgabe beschädigter Austauschteile an die Eigentümerbahn).

Schraubenkupplungen

- Einführung eines ähnlichen Verfahrens, sobald die vom ORE hierzu eingeleitete Standardisierungsstudie abgeschlossen ist.

Radsätze

- Der an der gemeinsamen Sitzung UIC/UIP vom Oktober 1988 in Braunschweig seitens der UIP gemachte Vorschlag, die Rückgabe des Ersatzradsatzes bis zur nächsten Revision des Wagens aufzuschieben und dem Einsteller eine gewisse Miete bis zur Rückstellung zu berechnen, wurde genehmigt. Das Verfahren wird von der Arbeitsgruppe UIC 5/RIV geprüft.
- Der Unterausschuss PW/RID der UIC hat dem UIC-Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung» ferner vorgeschlagen, dass die Bahnen in bilateralen Abkommen folgende Möglichkeiten vorsehen:
 - Der beschädigte Radsatz wird an Ort und Stelle neu profiliert, wobei nur der Arbeitslohn berechnet wird.
 - Der Ersatzradsatz wird bis zur nächsten Revision am Wagen belassen, wobei die Modalitäten noch festzulegen sind.

Andere Bauteile (Trapezfedern, Puffer, usw.)

- Diese Massnahmen können aufgrund bilateraler Abkommen der interessierten Bahnen ausgedehnt werden. Die UIP wurde gebeten, bei diesen Bahnen entsprechende Schritte einzuleiten, damit derartige Abkommen abgeschlossen werden können.

Diese Vorschläge wurden vom UIC-Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung» an seiner Sitzung vom 16.6.1989 in Helsinki verabschiedet.

Die Mitarbeit im UIC-Unterausschuss «Güterwagen» ermöglicht der UIP, darüber hinaus auch bei anderen in diesem Gremium behandelten Fragen Stellung zu nehmen, wie z.B.

- Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der normalen Güterzüge auf 100 oder 120 km/h.
Hier wurde von der UIP eindringlich auf die Schwierigkeiten, die notwendige Kennzeichnung der P-Wagen bis 1.1.1991 abzuschliessen, hingewiesen.
- Einsatz von bereiften Radsätzen.
Neben einigen Bahnverwaltungen hat auch die UIP sich dafür eingesetzt, dass diese Frage eingehend untersucht wird, damit der Austausch gegen Monoblockräder sinnvoll erfolgt.

Die weiteren Aufgaben sind vorgegeben. Das Fernziel kann nur die vollständige Banalisierung der Ersatzteile sein.

AUTOMATISCHE NUR-ZUGKUPPLUNG

Die Frage wurde im letzten Geschäftsführenden Ausschuss der UIC, am 7.6.1989, behandelt. Die UIC teilte mit, dass innerhalb von 2 Jahren ein Prototyp fertiggestellt wird.

Ferner wurde darauf hingewiesen, dass die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die die Bahnen für diesen Kupplungstyp anstellen sollen, noch nicht abgeschlossen ist und ihre Ergebnisse abgewartet werden.

BESSERE INFORMATION DER EINSTELLER DURCH DIE BAHNEN

Zu einer Zeit, in der die dynamischsten und leistungsfähigsten Wirtschaftssektoren nur noch auf Echtzeitbewirtschaftung ausgerichtet sind, hält es die UIP für unumgänglich, den Informationsfluss Bahnen-Einsteller zu verbessern. Ziel ist es, Informationsinstrumente und -strukturen zu schaffen, mit denen die Einsteller ihre Wagenbewegungen in Echtzeit bewirtschaften können. Damit würde schliesslich auch die Produktivität der Schiene gesteigert.

Cet objectif doit se situer dans un cadre plus général de discussions sur les systèmes d'informations, et la Sous-Commission WP/RID de l'UIC préfère reprendre, lors de sa prochaine réunion (1990), ce qui existe déjà auprès des réseaux, ce qui est prévu par eux et quels sont les rapports de communications avec les titulaires des wagons P.

Pour la prochaine réunion de la Sous-Commission WP/RID (1990), l'UIC préparera, avec le concours des autres réseaux, une communication à ce sujet. Celle-ci devrait être accompagnée, autant que possible, d'une démonstration, les délégués se faisant assister, si nécessaire, par des spécialistes informatiques de leurs réseaux.

Le Groupe de travail commun UIC/UIP a été informé, au nom de la SNCF, de la mise en place d'un organisme SNCF, chargé de toutes les relations opérationnelles entre les réseaux et les titulaires. Les titulaires seront renseignés lorsque surgissent des problèmes à l'occasion de l'exploitation des wagons, notamment en cas d'incidents.

Cette structure ne se substitue, en aucun cas, aux organismes chargés de l'application des textes réglementaires.

Par contre, cette structure permet, lorsque des incidents génèrent un dysfonctionnement, d'accélérer le traitement et la résolution des problèmes et, par un dialogue direct en temps réel, d'informer rapidement les différents services et personnes intéressés.

En conclusion, les réseaux ont été priés, à l'exemple de la SNCF, de prendre toute initiative qui va dans le sens d'une meilleure information des titulaires.

Un point de cette expérimentation sera fait à la prochaine réunion commune UIC/UIP du mois d'octobre 1990 à Parme.

IDENTIFICATION AUTOMATIQUE DES VEHICULES

Les chemins de fer envisagent d'introduire une identification automatique des véhicules. Un tel système comprend

- un dispositif actif: les lecteurs installés sur la voie,
- un dispositif passif: les répondeurs appliqués sur les wagons.

Il répond aux

- besoins mouvement:
 - localisation rapide et précise des wagons,
 - connaissance de la composition et de la position des trains,
 - fourniture automatique, sans saisie manuelle, de ces informations aux systèmes de gestion,

- développement de liaisons marchandises internationales sans arrêt en frontière grâce au suivi en temps réel de la cession du matériel;

– besoins commerciaux:

- briser l'anonymat du transport ferroviaire,
- renseigner la clientèle, de manière fiable et quasi instantanée, sur la localisation des envois et l'état des chargements,
- exécuter instantanément les ordres de déviation, d'arrêt intermédiaire et de modification des conditions de livraison,
- suivre certains véhicules et/ou certains trafics particuliers.

Le Cahier des charges d'un tel système unifié a été adopté, dans son principe, par le Groupe permanent de l'UIC en sa séance du 15.3.1989.

TUNNEL SOUS LA MANCHE

La mission du Groupe restreint «Tunnel sous la Manche» (GRT) est de recueillir toutes les informations commerciales et techniques concernant le tunnel sous la Manche et, en particulier, celles résultant de l'activité du Groupe de travail organisé par l'UIC, dont les principaux buts sont

- l'étude commerciale consistant en l'estimation des flux de trafic possibles par le tunnel,
- l'étude technique définissant les caractéristiques du matériel pour le transport des marchandises destinées à emprunter le tunnel,
- l'étude logistique des transports définissant les sillons réservés à l'acheminement des marchandises et les vitesses auxquelles ils doivent être effectués.

Le GRT a tenu plusieurs réunions en 1989 dont une à Sangatte avec les représentants de l'UIC et d'EUROTUNNEL.

Ci-après, la synthèse des informations recueillies:

Etudes commerciales

Etudes sectorielles

L'étude «automobiles» se compose de deux volets: La partie relative aux transports d'automobiles neuves est terminée; celle concernant les pièces détachées est en cours.

L'étude «chimie» est subordonnée à la position définitive d'EUROTUNNEL sur les matières dangereuses qui seront admises dans le tunnel, notamment celles des classes RID 5 et 8 qui, à elles seules, représentent un potentiel de 150.000 t.

Diese Frage sollte jedoch im Rahmen einer allgemeineren Diskussion über EDV-Systeme erörtert werden. Der Unterausschuss PW/RID der UIC zieht vor, an seiner nächsten Sitzung (1990) zu ermitteln, was bei den Bahnen in diesem Bereich bereits besteht, was sie planen und welche Kommunikationsverbindungen zu den Einstellern der P-Wagen vorhanden sind.

Die UIC wird für die nächste Sitzung des Unterausschusses PW/RID (1990) eine Mitteilung zu diesem Thema ausarbeiten. Ergänzt werden sollte der Bericht, wenn möglich, durch eine Vorführung, wobei die Delegierten nötigenfalls EDV-Sachverständige ihrer Bahnen beiziehen können.

Im Namen der SNCF wurde die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP über die Einrichtung einer Privatwagenstelle bei der SNCF, die für die Beziehungen zwischen Bahnen und Einstellern zuständig ist, informiert. Die Einsteller werden über Probleme beim Einsatz von P-Wagen, insbesondere bei Störungen des Betriebsablaufs, in Kenntnis gesetzt.

Diese Stelle löst keineswegs die mit der Anwendung der Verordnungen und Vorschriften beauftragten Gremien ab.

Bei betrieblichen Störungen kann diese Stelle jedoch zu einer schnelleren Lösung der Probleme und durch einen Echtzeitdialog zu einer raschen Information der einzelnen interessierten Dienste und Personen beitragen.

Abschliessend wurden die Bahnen gebeten, dem Beispiel der SNCF gemäss, für eine bessere Information der Einsteller zu sorgen.

An der nächsten gemeinsamen UIC/UIP-Sitzung vom Oktober 1990 in Parma wird zu dieser Frage Stellung genommen.

AUTOMATISCHE FAHRZEUGIDENTIFIZIERUNG

Die Bahnen beabsichtigen, eine Automatische Fahrzeugidentifizierung einzuführen. Ein solches System umfasst

- aktive Lesegeräte am Gleis,
- passive Antwortgeber an den Fahrzeugen.

Es erfüllt

- betriebliche Anforderungen:
 - rasche und präzise Wagenlokalisierung,
 - Kenntnis der Zugzusammensetzung und des Zugstandortes,
 - automatische Weiterleitung dieser Informationen an die Verwaltungssysteme unter Verzicht auf manuelle Erfassungen,
 - Ausbau internationaler Güterverkehrsverbindungen

ohne Grenzaufenthalt dank der Realtime-Ueberwachung beim Fahrzeugübergang;

– kommerzielle Anforderungen:

- dem Schienentransport wird die Anonymität genommen;
- die Kunden werden zuverlässig und fast sofort über den Standort ihrer Sendungen und den Zustand der Ladungen informiert;
- Anweisungen auf Umleitung, Zwischenhalt, Aenderung der Lieferbedingungen können unverzüglich befolgt werden;
- bestimmte Fahrzeuge und/oder Sonderverkehre werden überwacht.

Die Ständige Gruppe der UIC verabschiedete am 15.3. 1989 das Lastenheft für dieses vereinheitlichte System.

ÄRMELKANAL-TUNNEL

Der Auftrag der Arbeitsgruppe «Ärmelkanal-Tunnel» (AGT) lautet, alle kommerziellen und technischen Auskünfte bezüglich des Ärmelkanal-Tunnels und besonders diejenigen, die aus der Tätigkeit der von der UIC organisierten Arbeitsgruppe hervorgehen, zu sammeln. Deren wichtigste Zielsetzungen sind

- die kommerzielle Marktforschung betreffend Bewertung der Verkehrsmöglichkeit im Tunnel,
- die technische Untersuchung mit Festlegung der technischen Daten, denen das im Tunnel einzusetzende Wagenmaterial für den Warentransport entsprechen soll,
- die Logistikforschung der Transporte mit Bestimmung der Zugfahrten, die für die Güterbeförderung nötig sind, und Festlegung der anzuwendenden Geschwindigkeiten.

Die AGT hat 1989 verschiedene Sitzungen abgehalten, wovon eine in Sangatte unter Beteiligung der Delegierten der UIC und der EUROTUNNEL erfolgte.

Nachstehend die Synthese der erhaltenen Auskünfte:

Kommerzielle Marktforschungen

Sektorielle Marktforschungen

Die Studie über den «Automobilsektor» ist zweigliedrig: Der Teil betreffend den Transport fabrikneuer Automobile ist beendet; in bezug auf die Autoteile finden zurzeit noch Untersuchungen statt.

Die Studie über den «Chemiesektor» ist von der definitiven Entscheidung abhängig, die durch EUROTUNNEL in bezug auf die im Tunnel zugelassenen gefährlichen Güter gefällt wird. Dies betrifft insbesondere die Produkte der RID-Klassen 5 und 8, die allein schon eine Transportmenge von 150.000 t ausmachen.

L'étude «produits sidérurgiques» est toujours en cours.

L'idée de lancer une étude «denrées périssables» a été retenue d'une façon positive.

Etudes UIC concernant différents pays

L'étude GB-RFA est terminée.

L'étude GB-BELGIQUE est en cours.

L'étude GB-FRANCE sera terminée en mars 1990.

Les études ITALIE et ESPAGNE seront engagées début 1990.

En résumé, on peut considérer que les études de marché seront terminées mi-1990 et que les chemins de fer en rendront probablement publiques certaines parties.

Etudes techniques

Les BR maintiennent le gabarit «W6» et souhaiteraient l'adoption, pour certains types de wagons, de roues d'un diamètre de 500 mm, ce qui ne serait pas admissible pour la SNCF. Cette dernière s'en tient aux règles UIC, et l'UIP adopte la même position.

Une étude aérodynamique doit encore permettre de déterminer si les wagons DEBACH'VIT résisteront aux sollicitations auxquelles ils seront soumis en raison des déplacements d'air provoqués lors du passage au droit des rameaux de pistonement espacés de 250 m.

L'UIP a demandé que la réglementation RID soit retenue dans son application intégrale. Cependant, il apparaît d'ores et déjà que ce ne sera pas le cas. En outre, l'UIP a demandé que l'équipement des wagons soit conforme au RID. Cette question est à l'étude.

Le montage de détecteurs de chocs et de fuites aux wagons est en cours d'étude auprès de la SNCF, ceci dans le but d'élargir la gamme de produits dangereux pouvant être transportés dans le tunnel. En outre, la SNCF étudie des détecteurs fixes qui seraient montés le long de la voie et qui permettraient de déceler les déformations des roues, l'engagement du gabarit de chargement et les boîtes chaudes.

Etudes logistiques

A la demande de l'UIP, il a été admis que les trains marchandises pourront circuler à 100 km/h à raison d'un sillon par heure, à l'exception des périodes comprises entre 06.00 h et 09.00 h et entre 16.00 h et 20.00 h. Un seul sillon à moins de 100 km/h sera prévu par 24 heures.

Il est prévu un total de 27 trains dans chaque sens et par jour permettant d'acheminer un fret évalué à 6.5 mio/t dont 1 mio/t de matières dangereuses.

REFONTE DE LA FICHE UIC NO 433 ET D'AUTRES REGLEMENTS

La mission du Groupe restreint de révision «Refonte des textes relatifs aux wagons P» (GRR) comporte deux volets:

- a) Révision des textes internationaux traitant des wagons P (RIP, RIV, Fiches UIC nos 433 et 280) en vue de les clarifier et de les harmoniser.
- b) Mise au point, sur la base des textes révisés, d'un régime répondant aux exigences de l'Acte Unique Européen et applicable aux wagons P immatriculés par les réseaux de la CE et certains autres réseaux susceptibles d'opter pour ce régime.

Le GRR a tenu 9 réunions en 1989. Il a bâti 3 avant-projets intéressant la Fiche UIC no 433, le RIP et le futur régime communautaire d'immatriculation. Ils doivent aboutir à l'établissement de propositions concrètes destinées à être soumises à l'approbation des instances internationales concernées.

Le GRR a consacré l'essentiel de ses travaux à l'élaboration du texte qu'il proposera de substituer à l'actuelle Fiche UIC no 433. Son intention est de donner à ce texte une valeur juridique renforcée par rapport à celle de la dite Fiche afin que la position juridique du titulaire envers les chemins de fer UIC soit plus claire resp., en partie, améliorée.

Dans cette optique, le GRR a demandé au CIT ainsi qu'au Groupe juridique de l'UIC leur avis sur l'opportunité d'un tel renforcement qui aurait pu être réalisé

- en faisant apparaître, dans l'article 2 du RIP (imposant aux wagons P admis au service international d'être immatriculés), que les chemins de fer fixent les Conditions Générales Uniformes (CGU) concernant l'immatriculation des wagons P,
- en créant une Disposition Complémentaire Uniforme (DCU) explicative se rapportant à l'article 2 du RIP.

Les deux instances intéressées ont estimé souhaitable de ne pas compléter le RIP dans le sens indiqué et de maintenir le statu quo en matière de valeur juridique et commerciale de la Fiche no 433. Le GRR n'a pas renoncé, pour autant, à son projet et, après de nouveaux échanges de vues, un compromis pourrait intervenir dans la forme suivante:

- L'article 2 du RIP ne serait pas modifié.
- Une DCU se rapportant à cet article 2 préciserait que les wagons P doivent être immatriculés conformément aux CGU fixées par l'UIC de concert avec l'UIP.
- La double finalité des CGU (à savoir, d'une part, servir de modèle à l'établissement des contrats d'immatriculation et, d'autre part, valoir comme engagement de l'ensemble des réseaux de l'UIC à appliquer ce règlement à tout wagon P immatriculé par l'un d'entre

Die Studie über die «Stahltransporte» ist noch nicht abgeschlossen.

Die Idee, eine Studie über «verderbliche Produkte» einzuleiten, ist positiv aufgenommen worden.

Länder-Studien der UIC

Die Studie GB/BRD ist abgeschlossen.

Die Studie GB/BELGIEN ist im Gange.

Die Studie GB/FRANKREICH wird im März 1990 zu Ende geführt.

Die Studien ITALIEN und SPANIEN werden Anfang 1990 anlaufen.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Marktforschungen Mitte 1990 beendet sein sollen. Die UIC wird voraussichtlich teilweise Publikationen freigeben.

Technische Studien

Die BR halten am Profil «W6» fest und wünschten 500mm-Räder für bestimmte Wagenkategorien, was von der SNCF nicht akzeptiert würde. Die SNCF will von den UIC-Vorschriften nicht abweichen, und die UIP kann sich dieser Entscheidung voll anschliessen.

Mittels einer aerodynamischen Prüfung sollte noch untersucht werden, wie die DEBACH'VIT-Wagen sich im Tunnel verhalten, weil die in je 250 m Abstand befindlichen Querkanäle Luftstösse verursachen.

Die UIP verlangte, dass die RID-Vorschriften integral akzeptiert werden. Dies scheint jedoch nicht der Fall zu sein. Im übrigen verlangte die UIP die RID-konforme Ausrüstung der Kesselwagen. Diese Frage wird noch geprüft.

Die Montage von Stoss- und Leckanzeigegeräten an den Wagen wird von der SNCF geprüft. Ziel wäre, die Anzahl der im Tunnel zugelassenen Kategorien gefährlicher Güter zu erweitern. Ausserdem überprüft die SNCF auch stationäre Anzeigegeräte, die den Gleisen entlang angebracht würden, um Radverformungen, Ladungsverschiebungen und Heissläufer anzuzeigen.

Logistische Studien

Auf Wunsch der UIP ist akzeptiert worden, dass die Güterzüge mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h durch den Tunnel fahren, je ein Zug pro Stunde, mit Ausnahme während der Stosszeiten, d.h. 06.00 h - 09.00 h und 16.00 h - 20.00 h. Pro 24 Stunden ist nur ein Zug mit einer Geschwindigkeit von unter 100 km/h vorgesehen.

Insgesamt sind 27 Züge pro Tag und Richtung mit 6.5 Mio/t Waren, davon 1 Mio/t gefährliche Güter, vorgesehen.

NEUFASSUNG DES MERKBLATTS NR. 433 UND ANDERER REGELWERKE

Der Auftrag der Arbeitsgruppe «Neufassung der die P-Wagen betreffenden Texte» (GRR) umfasst zwei Teile:

- a) Uebersetzung der auf die P-Wagen bezogenen internationalen Texte (RIP, RIV, UIC-Merkblätter Nrn. 433 und 280), um sie klarer zu gestalten und aufeinander abzustimmen,
- b) Ausarbeitung, auf der Grundlage der überarbeiteten Texte, eines Verfahrens, das den Erfordernissen der Europäischen Einheitsakte entspricht und für die bei den EG-Bahnen sowie bei gewissen anderen Bahnen, die sich für dieses Verfahren entschliessen könnten, eingestellten Wagen anwendbar ist.

1989 hat die GRR 9 Sitzungen abgehalten. Sie hat 3 Vorentwürfe, und zwar für das Merkblatt Nr. 433, das RIP und das zukünftige gemeinsame Einstellungsverfahren, erstellt. Diese sollen zu konkreten Vorschlägen führen, die dann den betreffenden internationalen Gremien zur Genehmigung unterbreitet werden.

Die GRR hat ihre Arbeit im wesentlichen der Ausarbeitung des Textes gewidmet, den sie als Neufassung für das derzeitige Merkblatt Nr. 433 vorschlagen wird. Dabei beabsichtigt sie, diesem Text, im Vergleich zum heutigen, einen verstärkten Rechtswert zu verleihen, damit die Rechtslage des Einstellers im Verhältnis zu den UIC-Bahnen klarer bzw. zum Teil verbessert wird.

Im Hinblick darauf hat die GRR das CIT sowie die UIC-Rechtsgruppe um ihre Meinung über die Zweckmässigkeit einer solchen Verstärkung gebeten, die folgendermassen hätte verwirklicht werden können:

- Ergänzung des RIP, Art. 2 (wonach die im internationalen Verkehr zugelassenen P-Wagen eingestellt sein müssen), mit einer Bestimmung, dass die Bahnen die Allgemeinen Einheitlichen Einstellungsbedingungen (AEE) für die P-Wagen festlegen,
- Aufnahme einer Einheitlichen Zusatzbestimmung (EZB) zur Erläuterung des Art. 2 des RIP.

Die beiden genannten Gremien erachteten es als zweckmässig, den Ergänzungsvorschlag für das RIP nicht gutzuheissen und auch den Status quo bezüglich des Rechts- und des kommerziellen Wertes des Merkblatts Nr. 433 nicht zu ändern. Die GRR hat jedoch ihr Vorhaben nicht aufgegeben, und nach dem neuesten Meinungsaustausch könnte folgender Kompromiss zustandekommen:

- Keine Aenderung des RIP, Art. 2;
- Aufnahme einer EZB zu diesem Artikel, um darauf hinzuweisen, dass die P-Wagen gemäss den AEE, die von der UIC in Abstimmung mit der UIP festgelegt werden, einzustellen sind;

eux) serait mentionnée expressément dans leur article 1er.

Compte tenu de la complexité de la matière, les travaux vont encore nécessiter beaucoup de temps.

Le programme du GRR pour l'année 1990 portera sur les travaux suivants:

- Achèvement de la rédaction des CGU et notamment des deux derniers chapitres (VII et VIII) qui traiteront d'importants problèmes de responsabilité du chemin de fer et du titulaire pour les dommages subis ou causés par les wagons P.
- Recensement des correctifs susceptibles d'être apportés au RIP et au RIV afin d'éviter des doubles emplois avec les CGU, tout en tenant compte de la finalité de chacun de ces textes.
- Mise au point des dispositions des CGU devant s'appliquer dans le nouvel espace européen, le 1.1.1993, en concertation, le cas échéant, avec les autorités communautaires.
- Formulation et présentation des propositions y relatives au Groupe de travail commun UIC/UIP.

Il faut espérer que l'adoption des propositions définitives auprès des différentes instances UIC ne nécessitera pas un laps de temps trop important.

FICHE UIC NO 433, POINTS II.2 ET II.3 – WAGONS A ACCORD SPECIAL

C'est surtout le GRR qui est chargé d'examiner toutes les pratiques et tous les textes relatifs aux wagons P qui semblent devoir être reconsidérés dans la perspective du Marché Européen 1993.

Les points II.2 et II.3 de la Fiche UIC no 433 constituent des restrictions d'immatriculation et, par la suite, de circulation en trafic international des wagons P.

Avant d'envisager des solutions conformes à l'Europe de 1993, il convient tout d'abord d'effectuer toutes les révisions de forme et de fond dont a fait l'objet l'actuel point II de la Fiche UIC no 433 depuis une douzaine d'années.

Suite à la réunion commune UIC/UIP d'octobre 1978 à Montpellier, il a été créé, avec effet au 1.1.1980, le point II.1 pour les wagons bénéficiant du régime d'admission de plein droit et le point II.2 pour les autres wagons, assujettis à l'admission avec restriction.

Lors de la réunion commune UIC/UIP d'octobre 1983 à Amsterdam, l'UIP a fait valoir que les restrictions à l'admission au service international étaient des obstacles au

trafic ferroviaire et à la rentabilité des wagons P. Libéralisation, au plus tard, au 1.1.1993.

A cette occasion, il a été convenu d'un droit minimum repris au point II.2 qui a pris effet le 1.1.1985.

Suite à la réunion commune UIC/UIP d'octobre 1984 à Luxembourg, on a distingué, avec effet au 1.1.1985, en ce qui concerne les wagons non admis de plein droit au service international, les wagons non aptes au trafic combiné (point II.2) et les wagons aptes au trafic combiné (point II.3). C'est d'ailleurs cette forme qui subsiste toujours.

Actuellement, il existe donc 2 types de régimes applicables aux wagons P.

L'admission sans restriction

Point II.1: Il concerne les wagons spécialisés désignés à la Fiche UIC no 438-2 et non susceptibles d'entrer en concurrence avec les wagons réseaux.

L'admission avec restriction

Point II.2: Il concerne les wagons P qui, malgré une certaine spécialisation, sont assez proches de certains wagons des chemins de fer et qui, par conséquent, sont de nature à les concurrencer.

Point II.3: Il concerne les wagons P utilisés en trafic combiné. Il est à noter qu'INTERCONTAINER bénéficie des dispositions du point II.1 de la Fiche UIC no 433.

S'il est vrai que ces restrictions ont pu répondre ou répondent encore à certains impératifs de la part des réseaux, il n'en demeure pas moins que l'UIP doit oeuvrer et se préparer à la disparition progressive et réciproque de tous les obstacles à la libre circulation des wagons P en Europe.

A cet égard, l'UIC a informé l'UIP que, lors de la réunion de la Sous-Commission WP/RID de l'UIC du mois de mars 1989, les réseaux ont été invités à faire part de leurs propositions et réflexions au regard de la suppression des points II.2 et II.3 de la Fiche UIC no 433 qui constituent une approche aux travaux de réécriture de fond des textes concernant les wagons P.

Actuellement, seule une première synthèse provisoire et partielle des réponses reçues des réseaux peut être faite:

- La SNCB préconise la suppression des points II.2 et II.3 pour l'ensemble des réseaux de la CE élargie à la Suisse et l'Autriche.
- Les FS sont pour la libéralisation progressive, valable pour tous les réseaux d'une façon uniforme, des règles d'immatriculation et d'admission au service international.

- Art. 1 der AEE würde ausdrücklich deren doppelte Zweckbestimmung angeben (d.h. sie würden einerseits als Muster für die Einstellungsverträge gelten und andererseits die Verpflichtung aller UIC-Bahnen darstellen, diese Vorschriften für jeden bei einer dieser Bahnen eingestellten P-Wagen anzuwenden).

Aufgrund der Komplexität der Materie werden die Arbeiten noch viel Zeit in Anspruch nehmen.

Im Jahre 1990 wird das Programm der GRR folgende Arbeiten umfassen:

- Abschluss der Redaktion der AEE und insbesondere der beiden letzten Kapitel (VII und VIII), die sich mit den wichtigen Fragen der Bahn- bzw. Einstellerhaftung für die von P-Wagen erlittenen bzw. verursachten Schäden befassen werden,
- Auflistung der im RIP oder RIV eventuell vorzunehmenden Änderungen, um überflüssige Bestimmungen im Vergleich mit den AEE zu vermeiden, ohne jedoch dabei den Endzweck der beiden Texte aus den Augen zu verlieren,
- Ausarbeitung der Bestimmungen der AEE, die im neuen europäischen Rahmen ab 1.1.1993 anzuwenden sind, gegebenenfalls in Übereinstimmung mit den EG-Behörden,
- Formulierung und Darlegung der entsprechenden Vorschläge an die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP.

Es ist zu hoffen, dass die Verabschiedung der endgültigen Vorschläge bei den diversen UIC-Instanzen nicht allzu langwierig sein wird.

MERKBLATT NR. 433, ZIFFERN II.2 UND II.3 – ABKOMMENSWAGEN

Es ist vor allem Aufgabe der GRR, sämtliche für P-Wagen geltenden Verfahren und Texte, die im Hinblick auf Europa 1993 eine Änderung erfahren können, zu untersuchen.

Die Ziffern II.2 und II.3 des UIC-Merkblatts Nr. 433 sehen Einschränkungen für die Immatrikulation und in der Folge für den Umlauf von P-Wagen im internationalen Verkehr vor.

Bevor Lösungen, die dem Europäischen Binnenmarkt 1993 besser angepasst sind, in Betracht gezogen werden, sollen zunächst einmal sämtliche redaktionellen und sachlichen Änderungen aufgeführt werden, die seit rund 12 Jahren an der Ziffer II des UIC-Merkblatts Nr. 433 vorgenommen wurden.

Im Anschluss an die gemeinsame Tagung UIC/UIP vom Oktober 1978 in Montpellier wurden die Ziffer II.1 für die ohne Einschränkungen zugelassenen P-Wagen und die Ziffer II.2 für die nur mit Einschränkungen zugelas-

senen P-Wagen mit Wirkung ab 1.1.1980 geschaffen.

An der gemeinsamen Tagung UIC/UIP vom Oktober 1983 in Amsterdam machte die UIP geltend, dass diese Einschränkungen bei der Zulassung zum internationalen Verkehr den Eisenbahnverkehr behindern und die Wirtschaftlichkeit der P-Wagen beeinträchtigen. Liberalisierung spätestens per 1.1.1993.

Bei dieser Gelegenheit wurde in Ziffer II.2 ein gewisser Mindestanspruch ab 1.1.1985 vereinbart.

Nach der gemeinsamen Tagung UIC/UIP vom Oktober 1984 in Luxemburg wurde, mit Wirkung ab 1.1.1985, für die im internationalen Verkehr mit Einschränkungen zugelassenen Wagen eine Unterscheidung eingeführt nach Wagen, die nicht im kombinierten Verkehr eingesetzt werden können (Punkt II.2), und solchen, die für den kombinierten Verkehr geeignet sind (Punkt II.3), eine Unterscheidung, die auch heute noch besteht.

Für P-Wagen bestehen also heute 2 Zulassungsregeln:

Die Zulassung ohne Einschränkungen

Ziffer II.1: Sie betrifft die im UIC-Merkblatt Nr. 438-2 aufgeführten Wagen der Sonderbauart, die mit den bahneigenen Wagen nicht in Konkurrenz stehen.

Die Zulassung mit Einschränkungen

Ziffer II.2: Sie gilt für P-Wagen, die trotz einer gewissen Spezialisierung bestimmten bahneigenen Wagen sehr ähnlich sind und demzufolge mit ihnen konkurrieren können.

Ziffer II.3: Sie betrifft die P-Wagen des kombinierten Verkehrs. Es ist zu beachten, dass für die INTERCONTAINER-Wagen die Bestimmungen der Ziffer II.1 des UIC-Merkblatts Nr. 433 gelten.

Sicherlich entsprechen diese Einschränkungen auch heute noch bestimmten Auflagen der Bahnen, aber die UIP muss trotzdem bestrebt sein, sich auf den schrittweisen Abbau aller Hindernisse in Bezug auf den freizügigen Einsatz der P-Wagen in Europa vorzubereiten.

Die UIC setzte die UIP davon in Kenntnis, dass die Bahnen an der Sitzung des Unterausschusses PW/RID der UIC vom März 1989 gebeten wurden, Vorschläge und Überlegungen zur Aufhebung der Ziffern II.2 und II.3 des UIC-Merkblatts Nr. 433 zu unterbreiten und damit die sachliche Überarbeitung der P-Wagentexte vorzubereiten.

Zurzeit kann nur eine vorläufige Teilsynthese der seitens der Bahnen eingegangenen Antworten erstellt werden:

- Die SNCB schlägt die Aufhebung der Ziffern II.2 und II.3 für alle Bahnen der EG sowie der Schweiz und Österreichs vor.

- Les CFF ont une pratique totalement libérale au regard des points II.2 et II.3, mais ils souhaitent pouvoir maintenir le droit d'un réseau de poser des restrictions au service international.
- Les OeBB ont répondu qu'il n'existe aucune restriction au regard des points II.2 et II.3 et qu'il était envisagé de maintenir cette pratique.
- La SNCF a une position similaire à celle des FS.
- La RENFE considère que les points II.2 et II.3 sont des instruments importants de réglementation au regard de la coexistence entre les wagons P et les wagons réseaux, mais elle pense que ces deux points ne pourront être maintenus dans le cadre du Marché Unique 1993. C'est pourquoi la RENFE est favorable à une suppression successive des points II.2 et II.3.
- La DB, quant à elle, réfléchit à la possibilité d'étendre le bénéfice des dispositions du point II.1 à d'autres catégories de wagons P. Par ailleurs, elle s'interroge actuellement sur la compatibilité du point II.2 au regard du droit de la CE. Elle a, à ce sujet, saisi sa Direction juridique.

- Les NS ont déjà opté pour une attitude très libérale, mais ils souhaitent garder la possibilité de restreindre l'admission des wagons P en cas de non-utilisation de matériel réseau semblable.

L'UIP a demandé si l'UIC a entrepris des recherches sur la compatibilité de ces dispositions avec le Droit communautaire. L'UIC a fait remarquer qu'il y a là certainement incompatibilité et qu'il faudra progresser vers une extension du point II.1. Depuis 1985, les positions sont demeurées figées, et la pratique des réseaux de la CE élargie (12 + 2) a été cohérente avec leur position de principe.

La Commission de la CE à Bruxelles devra certainement s'interposer. Des mesures draconiennes ne seront probablement pas prises, la plupart des réseaux étant favorables à une libéralisation progressive.

L'UIP est pour une libéralisation entière.

Le Président du Groupe de travail UIP

Abréviations

RTMD	Règlement du Transport des Matières Dangereuses
GRT	Groupe restreint «Tunnel sous la Manche»
GRR	Groupe restreint de révision «Refonte des textes relatifs aux wagons P»
CGU	Conditions Générales Uniformes
DCU	Disposition Complémentaire Uniforme

- Die FS sprechen sich für die schrittweise, für alle Bahnen einheitlich verbindliche Liberalisierung der Einstellungs- und Zulassungsbedingungen zum internationalen Verkehr aus.
- Die SBB handhaben die Ziffern II.2 und II.3 vollständig liberal, möchten jedoch das Recht der Bahn, Einschränkungen für den internationalen Verkehr vorzusehen, aufrechterhalten.
- Die OeBB sehen keine Einschränkungen nach den Ziffern II.2 und II.3 vor und wollen auch weiterhin so verfahren.
- Die SNCF vertritt die gleiche Stellungnahme wie die FS.
- Die RENFE hält die Ziffern II.2 und II.3 für wichtige Instrumente, um die Koexistenz zwischen P- und bahn-eigenen Wagen zu regeln, hält es jedoch nicht für möglich, diese Bestimmungen im Binnenmarkt 1993 aufrechtzuerhalten. Deshalb spricht sie sich für die schrittweise Aufhebung der Ziffern II.2 und II.3 aus.
- Die DB denkt zurzeit darüber nach, den Vorteil von Ziffer II.1 auch auf andere P-Wagengattungen auszu-

dehnen. Sie fragt sich, ob die Ziffer II.2 überhaupt mit dem EG-Recht vereinbar ist, und sie hat deshalb bei ihrem Rechtsdienst ein juristisches Gutachten angefordert.

- Die NS vertreten eine sehr liberale Haltung, möchten sich jedoch die Möglichkeit vorbehalten, die Zulassung von P-Wagen dann einzuschränken, wenn ähnliche bahneigene Wagen unausgelastet sind.

Auf die Frage der UIP, ob die UIC die Uebereinstimmung dieser Bestimmungen mit dem EG-Recht überprüft hat, antwortete die UIC, dass sicherlich keine Uebereinstimmung besteht und eine Ausweitung der Ziffer II.1 angestrebt werden muss. Seit 1985 haben sich die Haltungen nicht weiterentwickelt, und auch die Bahnen der erweiterten EG (12 + 2) sind nicht von ihrer Grundsatzposition abgewichen.

Die EG-Kommission in Brüssel wird sich bestimmt einschalten müssen. Drakonische Massnahmen werden kaum angewandt werden, da eine schrittweise Liberalisierung von der Mehrheit der Bahnen befürwortet wird.

Die UIP ist für eine vollständige Liberalisierung.

Der Präsident der Arbeitsgruppe UIP

Abkürzungen

GGVE	Vorschriften für die Beförderung Gefährlicher Güter mit der Eisenbahn
AGT	Kleine Arbeitsgruppe «Aermelkanal-Tunnel»
GRR	Kleine Arbeitsgruppe «Neufassung der die P-Wagen betreffenden Texte»
AEE	Allgemeine Einheitliche Einstellungsbedingungen
EZB	Einheitliche Zusatzbestimmung

III. La vie interne de l'UIP

Le Comité Directeur de l'UIP s'est réuni à deux reprises en 1989: le 21 septembre à Santa Margherita Ligure et le 6 décembre à Zurich. Le Comité de Gérance s'est réuni le 5 décembre à Zurich pour une séance de travail.

Le Groupe de travail commun UIC/UIP a siégé, cette année, à Stockholm du 4 au 7 juillet. Les séances se sont déroulées, comme à l'accoutumée, dans une atmosphère sympathique. Elles ont été précédées des réunions préparatoires nécessaires et d'entretiens en groupes restreints, ce qui a permis au Groupe de travail commun de parvenir plus aisément à des résultats positifs. Il a été constaté, de façon générale, que le Groupe de travail UIP et ses Sous-Groupes auront à faire face à des tâches importantes au cours des prochaines années. L'appui de leurs travaux par les Associations nationales s'avère donc plus nécessaire que jamais.

Des experts de l'UIP ont participé aux séances de travail de la Réunion commune RID/ADR du 6 au 16 mars à Berne ainsi que du 19 au 29 septembre à Genève.

L'Assemblée générale et le Congrès 1989 ont été organisés, en collaboration avec l'Association italienne AS-SOCARRI, du 21 au 23 septembre dans la très belle ville côtière de Santa Margherita Ligure.

Au cours de cette Assemblée générale, les décisions suivantes ont été prises:

- Le procès-verbal de l'Assemblée générale tenue le 16 juin 1988 à Salzbourg a été approuvé à l'unanimité.
- Le 39^e rapport annuel a été également approuvé à l'unanimité. Le Président a remercié les auteurs du travail effectué. Comme chaque année, ce rapport reprend tous les événements qui ont marqué cet exercice et expose la situation financière de l'UIP. Le chapitre II de ce 39^e rapport – qui a été rédigé par le Président du Groupe de travail – fournit des informations précieuses aux titulaires de wagons P.
- Le Trésorier a présenté les comptes 1988; l'exercice s'est soldé par un excédent.
- Le rapport des Commissaires aux comptes de l'Association suisse figure dans le rapport annuel.
- Les comptes annuels et le rapport de révision des comptes ont été approuvés à l'unanimité. Il a été donné quitus au Comité Directeur, chaque délégué s'abstenant du vote quant à ses propres fonctions.
- A la demande du Comité Directeur, l'Assemblée générale a décidé de reconduire en 1989 les cotisations fixées pour 1988, à savoir:
 - Fr.s. 1.200.– cotisation fixe par pays,
 - Fr.s. 34.– par tranche de 100 wagons.

En 1989, l'UIP doit faire face à des dépenses plus importantes dues aux coûts engendrés par le recours aux experts extérieurs ainsi qu'aux prestations supplémentaires fournies par les membres du Groupe de travail. Il convient donc d'utiliser, à ce titre, les provisions constituées aux cours des années précédentes. Compte tenu de cette nouvelle situation, l'Assemblée générale a décidé de fixer les cotisations pour l'année 1990 comme suit:

- Fr.s. 2.000.– cotisation fixe par pays,
- Fr.s. 75.– par tranche de 100 wagons.

– L'Assemblée générale a confirmé, également pour 1989, le mandat des Commissaires aux comptes de l'Association suisse VAP et les a remerciés du travail accompli.

– Les Associations membres ont élu les délégués suivants au Comité Directeur pour 1989/1990:

Allemagne	M. R. Janssen
Autriche	M. G. Schwayer
Belgique	M. J. F. Weerts
Espagne	M. S. Muñoz Valero
France	M. Ch. Courau
Grande-Bretagne	M. J. M. B. Gotch
Italie	M. P. Ladavac
Pays-Bas	M. A. J. Pels
Suède	M. P.-O. Strömsholm
Suisse	M. Ch. Schlegel

– Election du Président et des Vice-Présidents:

Le Président de l'Association belge LOMATFER, M. Jacques F. Weerts, a été élu nouveau Président de l'UIP pour la période 1989/1992.

Ont été élus Vice-Présidents pour la même période:

M. Roelf Janssen, Président du Conseil de la VPI, Allemagne,
M. Per-Olof Strömsholm, Membre du Conseil de l'Association suédoise Svenska Privatvagnföreningen.

A l'occasion du 50^e anniversaire de l'EVO, l'Assemblée générale (sans Congrès) se tiendra, à l'invitation de cette Association néerlandaise, à Amsterdam le 14 juin 1990.

Les activités prévues par les statuts ayant été réglées, le Président a clos l'Assemblée générale 1989. Le Président sortant, M. Horst Matthies, a remercié tous ceux qui ont oeuvré pour le compte de l'UIP en souhaitant pour l'avenir une gestion heureuse et un développement prospère de l'Union.

Au cours de l'après-midi, M. L. Marchetti, Président de l'Association italienne ASSOCARRI, organisatrice de ce Congrès 1989, a pu accueillir 150 participants et hôtes à Santa Margherita Ligure.

III. Das interne Leben der UIP

Das Direktionskomitee der UIP fand sich im Jahre 1989 zu zwei Sitzungen zusammen: am 21. September in Santa Margherita Ligure und am 6. Dezember in Zürich. Der Geschäftsführende Ausschuss traf sich am 5. Dezember in Zürich zu einer Arbeitssitzung.

Diesjähriger Tagungsort der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP war Stockholm. Die Sitzungen fanden, wie immer in guter Atmosphäre, vom 4.-7. Juli 1989 statt. Voraus gingen die notwendigen Vorbereitungen und Besprechungen in kleineren Gremien. Die erfolgreiche Arbeit der Gemeinsamen Arbeitsgruppe wurde dadurch erleichtert. Allgemein wurde festgestellt, dass der Arbeitsgruppe UIP und deren Untergruppen in den nächsten Jahren sehr grosse Aufgaben warten. Die Unterstützung ihrer Arbeit durch die nationalen Verbände ist mehr denn je notwendig.

UIP-Experten nahmen an den Sitzungen der Gemeinsamen Tagung RID/ADR vom 6.-16. März 1989 in Bern und vom 19.-29. September 1989 in Genf teil.

Die Generalversammlung und der Kongress 1989 fanden in Zusammenarbeit mit dem italienischen Verband ASSOCARRI vom 21.-23. September in der wunderschönen Küstenstadt Santa Margherita Ligure statt.

Die Generalversammlung nahm folgenden Verlauf, und es wurden nachstehende Beschlüsse gefasst:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 16. Juni 1988 in Salzburg wurde einstimmig genehmigt.
- Der 39. Jahresbericht wurde einstimmig gutgeheissen. Der Präsident dankte den Verfassern für die geleistete Arbeit. Wie jedes Jahr, stellt der Bericht eine Aufzeichnung aller Ereignisse sowie die finanzielle Situation der UIP dar. Dem II. Kapitel, welches vom Präsidenten der Arbeitsgruppe verfasst wurde, können auch im 39. Bericht wertvolle Informationen für alle P-Wageneinsteller entnommen werden.
- Der Rechnungsführer erläuterte die Rechnung 1988. Das Rechnungsjahr schloss mit einem Ueberschuss ab.
- Der Bericht der Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes ist im Geschäftsbericht wiedergegeben.
- Jahresrechnung und Revisionsbericht fanden einstimmig Genehmigung. Dem Direktionskomitee wurde Entlastung erteilt, wobei sich jeder Delegierte bezüglich seiner eigenen Funktion der Stimme enthielt.
- Die Generalversammlung beschloss auf Antrag des Direktionskomitees, die Beiträge für das Jahr 1989 im

Rahmen der Ansätze von 1988 zu belassen, und zwar:

- sFr. 1.200.– Festbeitrag pro Land,
- sFr. 34.– pro 100 Wagen.

Im Jahre 1989 stehen grössere Aufwendungen für die beigezogenen ausserordentlichen Experten sowie zusätzliche Leistungen der Mitglieder der Arbeitsgruppe bevor. Die in den vergangenen Jahren zurückgestellten Reserven werden dazu verwendet werden müssen. In Anbetracht dieser neuen Situation beschloss die Generalversammlung folgende Jahresbeiträge für 1990:

- sFr. 2.000.– Festbeitrag pro Land,
- sFr. 75.– pro 100 Wagen.

- Die Generalversammlung bestätigte die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes VAP auch für das Rechnungsjahr 1989 in ihrem Amt und dankte ihnen für die geleistete Arbeit.
- Die Mitgliederverbände wählten für 1989/1990 die folgenden Delegierten in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn J. F. Weerts
Deutschland	Herrn R. Janssen
Frankreich	Herrn Ch. Courau
Grossbritannien	Herrn J. M. B. Gotch
Italien	Herrn P. Ladavac
Niederlande	Herrn A. J. Pels
Österreich	Herrn G. Schwayer
Schweden	Herrn P.-O. Strömsholm
Schweiz	Herrn Ch. Schlegel
Spanien	Herrn S. Muñoz Valero

- Wahl des Präsidenten sowie der Vize-Präsidenten:

Herr Jacques F. Weerts, Präsident des belgischen Verbandes LOMATFER, wurde zum neuen Präsidenten der UIP für die nächste Präsidialperiode 1989/1992 gewählt.

Zu Vize-Präsidenten für die gleiche Periode wurden gewählt:

Herr Roelf Janssen, Vorsitzender des Beirates der VPI, Deutschland,
Herr Per-Olof Strömsholm, Beirat des schwedischen Verbandes Svenska Privatvagnföreningen.

Die Generalversammlung 1990 (ohne Kongress) findet, auf Einladung des niederländischen Verbandes EVO anlässlich seines 50-jährigen Jubiläums, am 14. Juni in Amsterdam statt.

Damit waren die statutarischen Arbeiten erledigt, und der Präsident erklärte die Generalversammlung 1989 als beendet. Der scheidende Präsident, Herr Dr. Horst Matthies, dankte allen, die sich für die UIP eingesetzt

A la suite de cette réception, le Président de l'UIP, M. Horst Matthies, a ouvert le Congrès.

Les allocutions prononcées par

- M. J. Bouley, Secrétaire Général de l'UIC
- M. J.-P. Bernadet, SNCF/UIC, Président sortant du Groupe de travail UIC/UIP
- M. D.D. Kirby, Vice-Président, British Rail
- M. C. Bagnai, Ferrovie dello Stato

ainsi que deux films documentaires (un film français de l'UIC et le film italien d'ASSOCARRI) ont contribué largement au succès de la manifestation.

En raison de l'importance des allocutions, l'UIP avait décidé de faire assurer l'interprétation simultanée des exposés et des discussions (allemand, français, italien), ce qui a permis à tous les participants de suivre, dans les meilleures conditions, les interventions portant sur l'échéance de 1993 (Marché Unique).

Les allocutions et les films ont été accueillis avec un grand intérêt et par des applaudissements.

Au cours de la deuxième journée, les participants ont été conduits à Pise à bord d'un train spécial mis à disposition par les FS. A la gare de Pise, ils ont pu assister à une présentation de wagons P conçus par des constructeurs italiens. Lors de cette visite des wagons P de types récents, un très beau buffet-apéritif a été offert aux participants.

Tous ont particulièrement apprécié la visite des monuments historiques (tour penchée, basilique, etc.) qui avait été prévue à leur intention. D'une manière générale, le Congrès a été considéré comme une manifestation UIP très réussie.

A la fin du Congrès, le Président sortant, M. Horst Matthies, et le nouveau Président, M. Jacques F. Weerts, ont remercié tous les participants de l'intérêt qu'ils ont témoigné ainsi que tous les organisateurs de la parfaite réussite de cet événement qui était tout à l'honneur de l'UIP et des wagons P.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:
Jacques F. Weerts

Le Secrétaire Général:
Walter Suter

haben. Er wünschte für die Zukunft eine glückliche Hand zur Weiterentwicklung und Führung der UIP.

Der Präsident des organisierenden italienischen Verbandes ASSOCARRI, Herr L. Marchetti, konnte am Nachmittag 150 Kongressteilnehmer und Gäste in Santa Margherita Ligure willkommen heissen.

Herr Dr. Horst Matthies, Präsident der UIP, eröffnete hierauf den Kongress.

Anschliessend haben – neben den eingeflochtenen zwei Dokumentarfilmen (ein französischer Film der UIC und der italienische Film der ASSOCARRI) – die Ansprachen der Herren

- J. Bouley, Generalsekretär UIC
- J.-P. Bernadet, SNCF/UIC, bisheriger Präsident der Arbeitsgruppe UIC/UIP
- D. D. Kirby, Vize-Präsident, British Rail
- C. Bagnai, Ferrovie dello Stato

zum guten Gelingen der Veranstaltung beigetragen.

In Anbetracht der wichtigen, sehr interessanten Ansprachen hatte sich die UIP entschlossen, Vorträge und

Diskussion über eine Simultanübersetzungsanlage (deutsch, französisch, italienisch) zu übertragen. Dies ermöglichte allen Teilnehmern, die auf den wichtigen Zeitpunkt (EG 1993) zugeschnittenen Ausführungen bestens zu verfolgen.

Die Ansprachen wie auch die Filme fanden grosses Interesse und wurden mit Applaus bedacht.

Der zweite Kongresstag führte in einem von der FS zur Verfügung gestellten Sonderzug nach Pisa. Am Bahnhof erwartete die Teilnehmer eine Ausstellung von P-Wagen italienischer Wagenkonstruktoren. Ein besonders reichhaltiges Aperitif-Buffer erfreute die Teilnehmer bei der Besichtigung neuester P-Wagen.

Alle Kongressteilnehmer schätzten die Möglichkeit zum Besuch der historischen Bauwerke mit schiefem Turm, Basilika, usw. Allgemein wurde dieser Kongress als eine sehr gut gelungene Veranstaltung der UIP empfunden.

Bei der Verabschiedung dankten der scheidende Präsident, Herr Dr. Horst Matthies, sowie der neu gewählte Präsident, Herr Jacques F. Weerts, den Teilnehmern für ihr Interesse, den Organisatoren und den dahinterstehenden stillen Kräften für ihren Einsatz, ganz im Interesse der UIP und des P-Wagens.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Jacques F. Weerts

Der Generalsekretär:
Walter Suter

Comptes annuels

Annexe I

	1988		1989	
	Dépenses Fr.s.	Recettes Fr.s.	Dépenses Fr.s.	Recettes Fr.s.
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hambourg		16.228.—		16.330.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Vienne		2.152.—		2.288.—
Société LOMATFER, Bruxelles		1.914.—		1.948.—
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.410.—		3.512.—
Association Française des Wagons de Particuliers, Paris		19.152.—		19.798.—
Association of Private Railway Wagon Owners, Farnham		2.832.—		2.900.—
ASSOCARRI, Milan		2.832.—		2.832.—
EVO Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		770.—		770.—
NVPG, Rotterdam		906.—		906.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.676.—		1.676.—
Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Weinfelden		3.240.—		3.240.—
		52.112.—		56.200.—
Intérêts		1.209.45		1.175.50
Dépenses				
Frais d'experts	28.767.—		63.253.45	
Frais d'interprète	6.688.70		10.144.20	
Frais d'imprimerie, bureau, ports, téléphone, télex, téléfax, divers	18.091.85		18.633.20	
Administration fédérale des contributions (impôt anticipé)		31.20	238.35	
Assemblée générale 1988	2.228.90			
Assemblée générale avec Congrès 1989			17.580.60	
Excédent de recettes au 31.12.1988	576.20			
Excédent de dépenses au 31.12.1989				52.474.30
	56.352.65	56.352.65	109.849.80	109.849.80

31.12.1989

Jahresrechnung

	1988		1989	
	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg		16.228.—		16.330.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		2.152.—		2.288.—
Société LOMATFER, Brüssel		1.914.—		1.948.—
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.410.—		3.512.—
Association Française des Wagons de Particuliers, Paris		19.152.—		19.798.—
Association of Private Railway Wagon Owners, Farnham		2.832.—		2.900.—
ASSOCARRI, Mailand		2.832.—		2.832.—
EVO Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		770.—		770.—
NVPG, Rotterdam		906.—		906.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.676.—		1.676.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden		3.240.—		3.240.—
		55.112.—		56.200.—
Zinsen		1.209.45		1.175.50
Ausgaben				
Expertengelder	28.767.—		63.253.45	
Dolmetscherkosten	6.688.70		10.144.20	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon, Telex, Telefax, Verschiedenes	18.091.85		18.633.20	
Eidg. Steuerverwaltung (Verr.-Steuer)		31.20	238.35	
Generalversammlung 1988	2.228.90			
Generalversammlung mit Kongress 1989			17.580.60	
Einnahmen-Überschuss per 31.12.1988	576.20			
Ausgaben-Überschuss per 31.12.1989				52.474.30
	56.352.65	56.352.65	109.849.80	109.849.80

31.12.1989

Bilan

	1988		1989	
	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.
Avoir Banque Populaire Suisse:				
Compte courant	12.507.45		1.489.05	
Livret d'épargne	1.844.90		48.20	
Obligations	25.000.—			
Actifs transitoires	4.125.—			
Passifs transitoires		1.234.—		11.768.20
Fortune au 31.12.1988		42.243.35		
Solde perte au 31.12.1989			10.230.95	
	43.477.45	43.477.45	11.768.20	11.768.20

Fortune

	1988		1989	
	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.
Fortune au 1.1.1988		41.667.15		
Fortune au 1.1.1989				42.243.35
Excédent de recettes 1988		576.20		
Excédent de dépenses 1989			52.474.30	
Fortune au 31.12.1988	42.243.35			
Solde perte au 31.12.1989				10.230.95
	42.243.35	42.243.35	52.474.30	52.474.30

31.12.1989

Walter Suter, Secrétaire Général

Bilanz

	1988		1989	
	Aktiven sFr.	Passiven sFr.	Aktiven sFr.	Passiven sFr.
Guthaben Schweiz. Volksbank:				
Kontokorrent	12.507.45		1.489.05	
Sparheft	1.844.90		48.20	
Obligationen	25.000.—			
Transitorische Aktiven	4.125.—			
Transitorische Passiven		1.234.—		11.768.20
Vermögen am 31.12.1988		42.243.35		
Verlustsaldo am 31.12.1989			10.230.95	
	43.477.35	43.477.35	11.768.20	11.768.20

Vermögen

	1988		1989	
	sFr.	sFr.	sFr.	sFr.
Vermögen am 1.1.1988		41.667.15		
Vermögen am 1.1.1989				42.243.35
Einnahmen-Überschuss 1988		576.20		
Ausgaben-Überschuss 1989			52.474.30	
Vermögen am 31.12.1988	42.243.35			
Verlustsaldo am 31.12.1989				10.230.95
	42.243.35	42.243.35	52.474.30	52.474.30

31.12.1989

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 1989 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 1989 boucle avec un excédent de dépenses de Fr.s. 52.474.30. Les actifs de Fr.s. 42.243.35 ont été libérés pour couvrir partiellement ce déficit. Le solde perte de Fr.s. 10.230.95 est reporté au 1.1.1990.

Voici le détail des recettes et dépenses:

	Dépenses	Recettes
	Fr.s.	Fr.s.
Cotisations des membres		56.200.—
Intérêts bruts pour 1989 s. cpte-courant, livret d'épargne, obligations de la Banque Populaire Suisse, Paradiso		1.175.50
Frais d'experts	63.253.45	
Frais d'interprète	10.144.20	
Frais de bureau et d'imprimerie, ports, téléphone, télex, téléfax, divers	18.633.20	
Adm. féd. des contributions (impôt anticipé)	238.35	
Assemblée générale avec Congrès 1989	17.580.60	
Excédent de dépenses au 31.12.1989		52.474.30
	109.849.80	109.849.80

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1989 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 10 mai 1990

Les Commissaires aux comptes:

signé Dr H. Maag

signé U. Hegi

A part:

Avenant au Rapport des Commissaires aux comptes pour l'année de gestion 1989, adressé au Comité Directeur UIP, à l'intention de l'Assemblée générale 1990, daté du 16 mai 1990.

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 1989 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 1989 schliesst mit einem Ausgaben-Ueberschuss von sFr. 52.474.30. Zur Deckung des Verlustes wurde das Vermögen von sFr. 42.243.35 herbeigezogen. Der darüber hinausgehende Verlustsaldo von sFr. 10.230.95 wird auf neue Rechnung übertragen.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Mitgliederbeiträge		56.200.—
Bruttozins 1989 auf Kontokorrent, Sparheft und Obligationen der Schweiz. Volksbank, Paradiso		1.175.50
Expertengelder	63.253.45	
Dolmetscherkosten	10.144.20	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon, Telex, Telefax, Verschiedenes	18.633.20	
Eidg. Steuerverwaltung (Verr. Steuer)	238.35	
Generalversammlung mit Kongress 1989	17.580.60	
Ausgaben-Ueberschuss per 31.12.1989		52.474.30
	109.849.80	109.849.80

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1989 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 10. Mai 1990

Die Revisoren:

gez. Dr. H. Maag

gez. U. Hegi

Separat:

Nachtrag zum Revisorenbericht für das Geschäftsjahr 1989, gerichtet an das Direktionskomitee der UIP, zu Handen der GV 1990, vom 16. Mai 1990.

<i>LISTE DES MEMBRES</i>	<i>Année de l'admission Eintrittsjahr</i>	<i>Nombre de wagons P Anzahl P-Wagen</i>	<i>MITGLIEDERVERZEICHNIS</i>
Allemagne Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2000 Hambourg 36	1950	44.487	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2000 Hamburg 36
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Seilergasse 16, 1010 Vienne	1950	3.168	Oesterreich Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Seilergasse 16, 1010 Wien
Belgique LOMATFER Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 18, square de Meeûs, 1040 Bruxelles	1950	2.112	Belgien LOMATFER Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 18, square de Meeûs, 1040 Brüssel
Espagne Asociación de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, 28008 Madrid	1960	6.727	Spanien Asociación de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, 28008 Madrid
France Association Française des Wagons de Particuliers, Tour Aurore - Place des Reflets Cedex 5, 92080 Paris la Défense	1950	54.688	Frankreich Association Française des Wagons de Particuliers, Tour Aurore - Place des Reflets Cedex 5, 92080 Paris la Défense
Grande-Bretagne Association of Private Railway Wagon Owners, «Moonrakers», 26 Mayfield, Rowledge, Farnham, Surrey, GU10 4DZ	1966	4.986	Grossbritannien Association of Private Railway Wagon Owners, «Moonrakers», 26 Mayfield, Rowledge, Farnham, Surrey, GU10 4DZ
Hollande EVO Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer	1950	500	Holland EVO Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer
NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Postbus 10171, 3004 AD Rotterdam	1987	809	NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Postbus 10171, 3004 AD Rotterdam
Italie ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Cardano 8, 20124 Milan	1950	4.770	Italien ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Cardano 8, 20124 Mailand
Suède Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund, Storgatan 19, 11485 Stockholm	1953	1.318	Schweden Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund, Storgatan 19, 11485 Stockholm
Suisse Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, case postale 202, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7, rue du Mont-Blanc, 1201 Genève	1950	5.950	Schweiz Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Postfach 202, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7, rue du Mont-Blanc, 1201 Genf
Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1 ^{er} janvier 1989		129.515	Total der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1989 angeschlossen sind

Assemblée générale constituante de l'UIP
Konstituierende Generalversammlung der UIP

Président
Präsident

Secrétaire Général
Generalsekretär

1950	Attisholz	17/18 avril	U. Sieber	W. Kesselring
------	-----------	-------------	-----------	---------------

Assemblées générales ordinaires de l'UIP
Ordentliche Generalversammlungen der UIP

1951	Attisholz	16 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1952	Venise	17 avril		
1953	Carcassonne	28 mai	A. Doucet	W. Kesselring
1954	Bruxelles	15 juin		
1955	Innsbruck	30 juin		
1956	Munich	11 mai	J. Stoclet	W. Kesselring
1957	Rapallo	17 avril		
1958	Lugano	28 mai		
1959	Blois	22 mai	W. Körfgen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		
1965	Munich	2 sept.	G. Lagardelle	E.-J. Fert
1966	Mogliano Veneto	7 juin		
1967	Stockholm	17 mai		
1968	Nice	24 juin	R. de Garnica	E.-J. Fert
1969	Vienne	6 juin		
1970	Knokke Zoute	5 juin		
1971	La Haye	3 juin	W. Körfgen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. Devies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzbourg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		
1982	Amsterdam	4 juin		
1983	Leeds Castle (Maidstone)	23 juin	Ch. Schlegel	W. Suter
1984	Düsseldorf	22 juin		
1985	Benalmadena Costa (Malaga)	19 sept.		
1986	Stockholm	27 juin	H. Matthies	W. Suter
1987	Berlin	15 juin		
1988	Salzbourg	16 juin		
1989	Santa Margherita Ligure	21 sept.	J.F. Weerts	W. Suter