

Internationale Union von Verbänden der
Privatgüterwagen-Besitzer

*Geschäftsbericht
und Rechnungen für das
Jahr 1954*

Internationale Union von Verbänden der
Privatgüterwagen-Besitzer

G e s c h ä f t s b e r i c h t

für das Jahr 1954

Internationale Union von Verbänden der
Privatgüterwagen-Besitzer

G e s c h ä f t s b e r i c h t

für das Jahr 1954

Der Leitende Ausschuss hat im Laufe des Jahres 1954 seine Bemühungen zur Verbesserung der Einstellungs- und Verkehrsbedingungen für Privatgüterwagen fortgesetzt.

In verschiedenen Sitzungen hat er ausser der Behandlung administrativer Fragen die Stellungnahme der Union für die Revision des RIP festgelegt, welche in einer Konferenz mit den Bahnverwaltungen im November des Berichtsjahres vorgenommen worden ist. Im weitern hat er seine Direktiven gegeben für die Arbeiten, welche für die Schaffung eines Generalstatuts für Privatgüterwagen seit 1953 im Gange sind.

Im Zusammenhange mit der Prüfung der Zweckmässigkeit der eventuellen Aufnahme des deutschen Verbandes der Chemischen Industrie ist eine Diskussion ausgelöst worden über die Rolle der Eigentümer-Vermieter und der Eigentümer-Benützer in unserer Union. Der Leitende Ausschuss ist zum Schluss gekommen, dass ihm die Aufgabe obliegt, in gleicher Weise die Interessen der einen wie der andern zu wahren.

Die im Jahre 1953 eingeleitete Fühlungnahme mit der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister durch Vermittlung einer ihrer Experten-Kommissionen ist durch Briefwechsel fortgesetzt worden. Man hatte uns in Aussicht gestellt, zu einer Sitzung mit den Minister-Stellvertretern einberufen zu werden, um uns Gelegenheit zu geben, die Probleme, die uns vorwiegend beschäftigen, zur Sprache zu bringen; aber in dieser Beziehung ist leider im Jahre 1954 noch nichts geschehen.

Einer Einladung des Zentralamtes für den Internationalen Eisenbahnverkehr Folge gebend, an einer Konferenz für die

Revision des RIP am 9./11. November 1954 teilzunehmen, hat der Leitende Ausschuss als Delegierte unserer Union zu dieser Konferenz die Herren Präsident Doucet und Kesselring abgeordnet.

Vergütung

Dem Beschlusse der UIC, ab 1. Januar 1954 allgemein eine Vergütung seitens der Eisenbahn für die Benützung von Privatgüterwagen zu gewähren, hat nur ein Teil der Bahnen auf den genannten Zeitpunkt Folge gegeben; andere sind noch am weitem Studium dieser Frage. Leider sind auch die eingeführten Systeme für diese Vergütung sehr verschiedener Art; die von unserer Union verfochtene Einheitlichkeit einer dem Eigentümer zukommenden Vergütung nach beladenen Wagen-Kilometern liegt leider zur Zeit noch in der Ferne.

Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen

Zu Handen der Revisions-Konferenz für das RIP, welche in den Tagen vom 9./11. November 1954 stattfand, hat der Leitende Ausschuss die folgenden wichtigeren Begehren gestellt:

Verbesserung des Verfügungsrechts gemäss Art. 5 zu Gunsten des Einstellers.

Verbesserung der Bestimmungen von Art. 10 betreffend die Feststellung einer Wagenbeschädigung und eines Verlustes von Wagenbestandteilen, ebenso bezüglich der Benachrichtigung des Einstellers über diese Vorkommnisse.

Zu Art. 11 haben wir bezüglich der Instandstellung eines beschädigten Wagens vorgeschlagen, dass die benützende Bahn unverzüglich selbst die nötigen Reparaturen bis zu einem Kostenbetrage von 300 Goldfranken vornehme, dies ohne Präjudiz für die Haftung für den entstandenen Schaden. Es würde dies im Interesse sowohl der Einsteller wie der Bahnen liegen, indem damit Stillstände von Wagen möglichst abgekürzt werden könnten.

Mit Bezug auf die in Art. 13 geregelte Haftung der Eisenbahn im Falle von Verlust oder Beschädigung haben wir zu-

nächst darauf aufmerksam gemacht, dass ein Wagen im Ausland zwischen zwei Transport-Verträgen durch die internationalen Vereinbarungen nicht erfasst ist und dass es notwendig wäre, ein Statut aufzustellen für die rechtliche Lage während der Zeit, wo ein Wagen nicht läuft, sich jedoch im Gewahrsam der Bahn befindet. Im weitem haben wir aus Gründen der Billigkeit das Begehren gestellt, dass die Bahn in Fällen von durch sie verschuldeter Beschädigung dem Einsteller eine Entschädigung für Benützungsausfall leiste. Für Wagen mit Gefässen aus Ton, Glas, Terrakotta usw. haben wir verlangt, dass die Bahn eine Entschädigung leiste, sofern der Einsteller beweist, dass ein Schaden an diesen Gefässen auf ein Verschulden der Bahn zurückzuführen ist.

In der Session des fachmännischen Ausschusses vom 9./11. November 1954 sind leider nur wenige unserer Begehren erfüllt worden; immerhin sind einige derselben zur neuen Prüfung in einer weitem Session zurückgestellt worden, welche im Laufe des Jahres 1955 stattfinden wird.

Generalstatut

Die vom Leitenden Ausschuss eingesetzte Spezial-Kommission zur Prüfung der Probleme, die mit der Schaffung eines Generalstatuts zusammenhängen und zur Ausarbeitung eines Entwurfs hiezu, ist zu verschiedenen Sitzungen zusammengetreten. Unter dem verdienstvollen Vorsitz von Herrn Dr. Rassini hat sie einen sehr umfassenden Entwurf für ein Generalstatut aufgestellt, in welchem die bisher im RIP, RIV und in den Merkblättern 433 und 280 der UIC verstreuten Bestimmungen systematisch zusammengefasst wurden. Dazu sind unsere verschiedenen Wünsche, welche bisher noch nicht erfüllt worden waren, einbezogen worden; alles unter Rücksichtnahme auf die Interessen sowohl der Einsteller als auch der Eisenbahn.

Der Internat. Eisenbahnverband hatte seinerseits ebenfalls einen Arbeitsausschuss mit der Ausarbeitung eines Entwurfs für ein Generalstatut beauftragt, und die beiden Vorschläge sind zur gegenseitigen Prüfung durch die

beiden Parteien ausgetauscht worden. Am 14./15. Dezember hat eine erste Zusammenkunft der beiden Kommissionen stattgefunden zu dem Zweck, die beiden stark voneinander abweichenden Entwürfe wenn möglich in Uebereinstimmung zu bringen. Das Ergebnis dieser ersten gemeinsamen Tagung war wenig ermutigend; der Entwurf der UIC war wenig mehr als ein "Nachschlagewerk" über die vorhandenen Bestimmungen und weit davon entfernt, die Bezeichnung "Generalstatut" zu verdienen. Er enthielt keine einzige Verwirklichung der Versprechungen, die man uns anlässlich der Diskussionen über die Revision des RIP und der Merkblätter gegeben hatte, und unsere Vertreter befanden sich gegenüber einem "unmöglich über die heutigen Bestimmungen hinauszugehen". Das einzig positive Ergebnis war das Einverständnis des UIC-Ausschusses mit der Bestellung einer permanenten Kommission, bestehend aus Vertretern der UIC und der UIP mit der Aufgabe, die Entwicklung der Reglementierung für die Privatgüterwagen dauernd zu verfolgen. Eine neue Zusammenkunft zur weiteren Prüfung der Differenz-Punkte und nach Austausch der gegenseitigen Begründungen für die Stellungnahme der beiden Parteien war für den Monat April 1955 vorgesehen; bis zur Abfassung dieses Berichts hat sie jedoch noch nicht stattgefunden.

Administrative Tätigkeit der Union

Die ordentliche Hauptversammlung der Union vom 15. Juni 1954 in Brüssel, an welcher alle Mitglieder, ausgenommen die Svenska Privatvagnföreningen, anwesend oder vertreten waren, hat den Geschäftsbericht für das Jahr 1953 genehmigt, ebenso die Rechnungen, wie sie von den Rechnungsrevisoren vorgelegt worden waren, und sie hat dem Leitenden Ausschuss Entlastung für seine Geschäftsführung erteilt.

In seiner Präsidial-Ansprache hatte Herr Doucet insbesondere die Tatsache hervorgehoben, dass die Union ungefähr 100'000 Wagen vertritt und dadurch im europäischen Transportwesen eine bedeutende Rolle spielt.

Auf Vorschlag der verschiedenen Länder hat die Hauptversammlung die folgenden Herren als Mitglieder des Leitenden Ausschusses bestimmt:

Herr Doucet, Frankreich	Herr Körfigen, Deutschland
Herr Dr. Greebe, Holland	Herr Dr. Rassini, Italien
Herr Kesselring, Schweiz	Herr Stoclet, Belgien

Der Vertreter unseres schwedischen Mitgliedes ist noch nicht bezeichnet worden.

Die Versammlung hat im übrigen die Mandate der Rechnungsrevisoren für das Jahr 1954 mit denjenigen des schweizerischen Verbandes erneuert.

Die Mitgliederbeiträge sind für das Jahr 1954 unverändert beibehalten worden und zwar:

S.Fr. 1000.- Grundbeitrag für jedes Land

S.Fr. 250.- zusätzlicher Beitrag für jedes Mitglied eines Landes.

Schlussbemerkungen

Das Jahr 1954 hat uns zweifellos einige Fortschritte in der Reglementierung der Privatgüterwagen gebracht, aber es herrscht noch eine sehr unterschiedliche Regelung in den einzelnen Ländern; ein richtiges Generalstatut könnte zweifellos zu einer Annäherung an eine einheitliche Behandlung beitragen. Es bleiben uns noch ungelöste Probleme weiter zu verfolgen, und weitere werden in der Zukunft noch auftauchen; der Leitende Ausschuss wird sich bemühen, in aufrichtiger Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen die gemeinsamen Interessen zu wahren, um den Verkehr so weit wie möglich auf der Schiene zu behalten.

Für den Leitenden Ausschuss:

A. Doucet, Präsident

W. Kesselring, Sekretär

Jahresrechnung 1954

<u>Einnahmen</u>	Fr.
Beitrag Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn	1 500.--
Algemene Verladers-en Eigenvervoerders Organisatie, s'Gravenhage	1 250.--
Sté de Transports Industriels, Paris	2 000.--
Oesterreichische Stickstoffwerke, Linz	1 250.--
Lomatfer, Brüssel	750.--
Fédération des Industries Belges, Brüssel	750.--
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Hannover	1 250.--
Proprietari di Carri Privati, Mailand	1 250.--
Internat. Handelskamarens, Stockholm (1953)	1 250.--
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	1 250.--
Zinsgutschrift Carnet Schweiz. Volksbank in Solothurn	103.50
	12 603.50
	=====

<u>Ausgaben</u>	
Passivsaldo	45.90
Honorare und Sitzungsgelder	8 194.35
Bureaukosten	1 022.90
Telephon und Porti	105.30
Bankspesen	97.10
	9 465.55
	=====

<u>Aktiven</u>		<u>Passiven</u>	
Carnet Schweiz. Volksbank in Solothurn	Fr. 3137.95	Kreditoren	3 137.95
	=====		=====

Revisorenbericht

Die Unterzeichneten als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer haben heute die Jahresrechnung 1954 der Internationalen Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer geprüft und als richtig befunden. Die vorliegende Rechnung stimmt mit den Belegen und dem Abschluss im Kassabuch überein. Bei Fr. 12 603.50 Einnahmen und Fr. 9 465.55 Ausgaben (einschliesslich eines Passivsaldo-Vortrages von Fr. 45.90 vom Vorjahre) ergibt sich ein Aktivsaldo auf neue Rechnung von Fr. 3 137.95, welcher als Guthaben per 31. Dezember 1954 auf Sparheft Nr. 20818 der Schweizerischen Volksbank Solothurn ausgewiesen ist.

Wir beantragen Genehmigung der Jahresrechnung 1954.

Die Revisoren:

sig. Dr. Hunzinger
sig. O. Eicher

Basel/Zürich, 1. April 1955

Leitender Ausschuss

Herr A.Doucet, Paris, Präsident

Herr Dr.A.Greebe, s'Gravenhage

Herr W.Kesselring, St.Gallen

Herr W.Körfigen, Hamburg

Herr Dr.M.Rassini, Mailand

Herr J.Stoclet, Brüssel

Mitglieder-Verzeichnis

Belgien

"Lomatfer", Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 1 rue Jacques de Lalaing, Brüssel
Fédération des Industries Belges, 33 rue Ducale, Brüssel

Deutschland

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten,
Schumannstrasse 34a, Frankfurt a.M.

Frankreich

Chambre Syndicale des wagons industriels
166 rue St-Honoré, Paris 1er
Société de gérance de wagons de grande capacité SGW
14, rue St-Georges, Paris 9e
Groupement professionnel des exploitants de wagons réservoirs, 69 Rue la Boétie, Paris 8e
Syndicat national des propriétaires de wagons réservoirs de France, 16 Place Malesherbes, Paris 8e

Holland

Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie
162 Stadhouderslaan, s'Gravenhage

Italien

Associazione Proprietari di Carri Privati
7 via Dante, Mailand

Oesterreich

Oesterreichische Stickstoffwerke AG., Linz a.d.Donau

Schweden

Svenska Privatvagnföreningen
Västra Trädgårdsgatan 9, Stockholm

Schweiz

Verband Schweiz.Anschlussgeleise-und Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn
Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs
3 Place du Molard, Genève