

Internationale Union von Verbänden der
Privatgüterwagen-Besitzer

*Geschäftsbericht
und Rechnungen für das
Jahr 1955*

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 1955

Leitender Ausschuss

Herr A.Doucet, Paris, Präsident

Herr Dr.A.Greebe, s'Gravenhage

Herr J. Hoschek, Linz a.D.

Herr W.Kesselring, St.Gallen

Herr W.Körfigen, Hamburg

Herr Dr.M. Rassinini, Mailand

Herr J. Stoclet, Brüssel

G e s c h ä f t s b e r i c h t

für das Jahr 1955

Der geschäftsleitende Ausschuss der Union hat im Berichtsjahre 5 Sitzungen abgehalten.

Ausser der Behandlung administrativer Fragen hat er seine Bestrebungen für eine Verbesserung der Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb der Privatgüterwagen fortgesetzt. Vertreter unserer Union haben an den Arbeiten für die Revision des RIP aktiv mitgearbeitet und ebenso in Gemeinschaft mit Vertretern des IEV an der Schaffung eines Entwurfs für ein Generalstatut.

Vom 16.-18. Juni des vergangenen Jahres ist in Bern die diplomatische Konferenz für die Inkraftsetzung des internationalen Uebereinkommens vom 25. Oktober 1952 für den Eisenbahnfrachtverkehr (IUeG) abgehalten worden und unmittelbar darauffolgend ist die Fachkommission für die Privatgüterwagen zusammengetreten. Wir sind durch Vermittlung des Zentralamtes in Bern zur Teilnahme an diesen Kommissionssitzungen eingeladen worden.

Die anlässlich ihrer Session vom November 1954 von dieser Kommission gefassten Beschlüsse sind bestätigt worden, und darüber hinaus wurden verschiedene andere Fragen geprüft.

Eine von der Interfrigo vorgeschlagene Aenderung des Art. 5 des RIP mit dem Zwecke, gewisse missbräuchliche Verwendungen der von dieser Gesellschaft in Dienst gestellten Wagen zu verhindern, ist nicht verwirklicht worden; dies, weil die vorgeschlagene Aenderung der guten Ausnützung einer grossen Zahl von Wagen hätte abträglich sein können.

Art.10 ist durch eine Bestimmung ergänzt worden, wonach die Einstellungs-Verwaltung verpflichtet ist, eine ihr zukommende Tatbestandesaufnahme über die Beschädigung eines Wagens dem Einsteller zur Kenntnis zu bringen.

Zu Art.11 hatten die Vertreter der IUP verlangt, dass in Schadensfällen die benützende Bahn die Pflicht hätte, Reparaturen bis zu einem Schadensbetrag von 300 Goldfranken

aus eigener Initiative auszuführen. Die Kommission hat diese Verpflichtung abgelehnt; sie hat jedoch der benützenden Bahn die Möglichkeit gelassen, Reparaturen bis zu diesem Betrag vorzunehmen, ohne dass sie eine Anweisung des Einstellers einzuholen braucht und ohne dass dadurch die Frage der Haftung berührt wird.

Die IUP hatte in Art. 13 die Einfügung einer Bestimmung verlangt, wonach die Bahn verpflichtet gewesen wäre, dem Einsteller eine Entschädigung für Benützungsausfall zu zahlen, sofern ein Wagen infolge einer durch die Bahn verursachten Beschädigung ausser Betrieb gesetzt wird. Unser Begehren ist nicht erfüllt worden; die Kommission hat jedoch anerkannt, dass dieses grundsätzlich berechtigt sei und dass eine Befriedigung der Wünsche der IUP im Rahmen des Generalstatuts erwünscht wäre.

Bezüglich der Möglichkeit einer Pfändung von Privatgüterwagen war die Kommission der Ansicht, der Entscheid über die Zulässigkeit einer Pfändung solle nur vom Gericht des Staates, in dem der Privatwageneigentümer seinen Wohnsitz hat, gefällt werden können. Er beschloss daher, das RIP durch folgenden neuen Art. 15 zu ergänzen:

"Privatwagen mit Einschluss aller dazugehörenden und für die Beförderung benötigten, im Eigentum des Wageneigentümers stehenden Gegenstände können in einem andern Staat als demjenigen, in welchem der Wageneigentümer seinen Wohnsitz hat, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden".

Der von der Fachkommission bereinigte Text des RIP wird gleichzeitig mit dem neuen IUeG in Kraft gesetzt werden.

Die Behandlung der von uns aufgeworfenen Fragen im Schosse des Fachausschusses hat erneut gezeigt, wie wertvoll ein vorausgehender Meinungs Austausch zwischen den Mitgliedern unserer Vereinigung und den Regierungsvertretern der einzelnen Staaten ist.

Die von unserm Leitenden Ausschuss eingesetzte Spezialkommission für die Schaffung eines Generalstatuts für Privatgüterwagen hat ein sehr ausführliches Projekt aus-

gearbeitet. Andererseits hat auch der IEV ein solches vorgelegt. Im Geschäftsbericht für das Jahr 1954 hatten wir das Resultat einer ersten Zusammenkunft IUP/IEV im Dezember 1954 erwähnt, in welcher ein Arbeitsausschuss IUP/IEV bestellt worden ist. In diesen hat unser Vorstand 3 Mitglieder abgeordnet, während die 4 Eisenbahnverwaltungen erheblich zahlreicher vertreten sind. Eine erste Zusammenkunft dieses Arbeitsausschusses hat erst im September 1955 stattgefunden, in welcher wohl gewisse Fragen untergeordneter Natur gelöst, andere Probleme von weittragender Bedeutung dagegen auf eine nächste Session im Laufe des Jahres 1956 verschoben worden sind.

Die Frage der Behandlung von Privatgüterwagen, die im internen Verkehr einer andern Bahn als der Einstellerbahn laufen, welche Gegenstand eines Berichts der italienischen Delegation an die Hauptversammlung vom 30. Juni 1955 in Innsbruck war, ist mit Schreiben vom 4. Juli dem IEV unterbreitet worden mit der Bitte, über diese Frage baldmöglichst mit uns zu verhandeln.

Die Vertreter der Bahnverwaltungen haben in San Remo anerkannt und in der Niederschrift festgehalten, dass es logisch wäre, dieselbe Regelung der Haftung vorzusehen ohne Rücksicht auf den Verkehr, in welchem ein Wagen läuft. Diese Vereinheitlichung stehe jedoch im Zusammenhang mit einer vollständigen Neuregelung der Verteilung von Schadens-Betreffnissen unter die beteiligten Bahnverwaltungen. Diese haben sich verpflichtet, die Prüfung dieser Fragen unverzüglich an die Hand zu nehmen und den Mitglied-Verwaltungen des Unterausschusses des IEV durch Uebermittlung der Niederschrift Kenntnis zu geben von den allgemeinen Grundsätzen, die für eine Lösung in Betracht fallen könnten.

Unsere Begehren bezüglich einer Entschädigung für Benützungsausfall, die unsere Fachkommission im Rahmen des Generalstatuts festgehalten haben wollte, sind noch nicht befriedigt worden. Der Arbeitsausschuss des IEV hat in der Niederschrift über die Zusammenkunft von San Remo lediglich niedergelegt, dass für den Fall, dass eine annehmbare Lösung für die Verteilung der Schadensbetreffnisse für Privatgüterwagen unter die beteiligten Bahnen gefunden würde, auch eine

analoge Regelung für eine Entschädigung für Benützungsausfall getroffen werden könnte.

Mit Bezug auf die Anwendung einer neuen Formel für die Reparatur eines Wagens mit einem Kostenaufwand von weniger als 300 Goldfranken haben die Vertreter der Bahnverwaltungen der fakultativen Lösung für die Ausführung solcher Arbeiten durch die benützende Bahn den Vorzug gegeben. Sie haben die Unzukömmlichkeiten hervorgehoben, die ihres Erachtens ein Obligatorium zur Folge haben könnte. Diese Frage wird übrigens in der nächsten Konferenz mit dem Arbeits-Ausschuss erneut behandelt werden in der Meinung jedoch, dass für den Fall, dass das Fakultativum endgültig beibehalten werden sollte, die Bahnverwaltungen sich verpflichten würden, von dieser Möglichkeit ausgiebig Gebrauch zu machen.

Die IUP hat immerhin in einem Schreiben an den IEV daran festgehalten, dass sie der Formel "Obligatorium" den Vorzug geben würde.

Es ist zweifellos bedauerlich, dass die Zusammenkunft vom September keine bedeutenderen, sofort realisierbaren Resultate gezeitigt hat; aber der gepflogene umfassende Meinungsaustausch gibt der Hoffnung Raum, dass im Laufe der weitem Konferenz des Arbeitsausschusses im Jahre 1956 - wo alle diese Fragen wieder aufgegriffen werden, neue Fortschritte erzielt werden können, nachdem inzwischen bereits einige Verbesserungen in der Fiche 433 des IEV verwirklicht worden sind.

Von nun an werden die Aufwendungen der Bahn bei Anlass der Kontrolle des Baus und der Ausrüstung der Wagen, bei ihrer Vorführung und der Einstellung dem Gesuchsteller nicht mehr belastet.

Wenn die Bahn auf Wunsch des Einstellers die Lagerung von Ersatzstücken in einem ihrer Magazine übernimmt, tut sie dies kostenlos; allerdings jedoch ohne dabei irgendwelche Haftung zu übernehmen.

Die Formel für die Berechnung der Entschädigung im Falle des Verlusts oder der Zerstörung eines Wagens ist verbessert worden; besonders wurde der oberste Wert eines Wagens, der

als Ausgangspunkt für die Berechnung der Entschädigung dient, von 15000 auf 30000 Goldfranken erhöht mit Anspruch auf Verzinsung ab dem 61. Tag. Neue Bestimmungen, die demnächst in Kraft gesetzt werden, werden die Regeln umschreiben, die für modernisierte Wagen anzuwenden sind.

Von den vorgenannten Verbesserungen haben wir dankend Kenntnis genommen, uns jedoch vorbehalten, die Frage der im Entwurf vorgesehenen Grenzen nochmals aufzugreifen. Bevor wir diese Fragen nochmals zur Sprache bringen, werden wir dem Arbeitsausschuss IEV hiezu vorgängig einen umfassenden Bericht übermitteln.

Nachdem die Vertreter der IUP geltend gemacht hatten, dass eine Reihe von Bahnverwaltungen mit Bezug auf die Grenzen der Entschädigungen bessere Bestimmungen als die vom IEV vorgesehenen zur Anwendung bringen, haben die Vertreter der Bahnverwaltungen die Möglichkeit der Aufrechterhaltung solcher Sonder-Regelungen bis zu einer definitiven Einigung über diese Grenzen offen gelassen.

Anlässlich unserer letzten Hauptversammlung hatte der Vorsitzende der Meinung Ausdruck gegeben, dass auch angesichts der sich bietenden Schwierigkeiten unsere Vereinigung den Mut nicht sinken lassen solle, indem man sich doch an die noch nicht ferne Zeit zurückerinnern müsse, wo die Bahnen ihre Entschlüsse meistens fassten, ohne dass unsere Vereinigung sich hiezu äussern konnte. Es bleiben noch mancherlei Fortschritte zu verwirklichen, und deshalb soll die IUP ihren leitenden Ausschuss ermutigen, seine Anstrengungen beim IEV und bei den einzelnen Bahnverwaltungen unablässig fortzusetzen.

In der letzten Hauptversammlung ist hervorgehoben worden, wie wenig befriedigend sich in einzelnen Ländern die dort zur Anwendung kommende Regelung der Vergütung auswirke und dass diese in gewissen Fällen selbst zu abwegigen Auswirkungen führe. Es ist unerlässlich, dass die Verbände dieser Länder bei ihren Bahnverwaltungen darauf beharren, dass die von unserer Union vertretenen Grundsätze zur Anerkennung gelangen. Es sei hier hervorgehoben, dass unsere Union in ihrer Gesamtheit einen Park von nahezu 100000 Wagen vertritt.

Administrative Tätigkeit der Union

Die ordentliche Hauptversammlung der Union vom 30. Juni 1955 in Innsbruck, an welcher alle Mitglieder mit Ausnahme der Svenska Privatvagnföreningen, anwesend oder vertreten waren, hat den Geschäftsbericht und die Rechnungen für das Jahr 1954, wie sie vom leitenden Ausschuss und von den Rechnungsrevisoren vorgelegt waren, genehmigt und den Organen der Union Entlastung erteilt.

Auf Grund eines Antrags der holländischen Delegation hat die Hauptversammlung die folgende Ergänzung des Art. 14 der Statuten beschlossen:

"Die so bestimmten Mitglieder können von einem andern Unions-Mitglied ihres Landes vertreten oder begleitet werden, wobei jedoch jedes Land nur über 1 Stimme verfügt".

Die Versammlung hat Kenntnis genommen von den von den einzelnen Ländern bezeichneten Mitgliedern des leitenden Ausschusses für das folgende Jahr:

Für Belgien	Herr Stoclet	Italien	Herr Dr. Rassini
" Deutschland	Herr Koerfigen	Oesterreich	Herr Hoschek
" Holland	Herr Dr. Greebe	Schweiz	Herr Kesselring

Nach Massgabe der Statuten ist Herr Doucet als Vertreter von Frankreich und Vorsitzender im Amt geblieben. Der Vertreter des schwedischen Verbandes ist noch nicht bezeichnet worden.

Die Hauptversammlung hat im übrigen die Mandate der Rechnungsrevisoren mit denjenigen des schweizerischen Verbandes erneuert.

Die Mitgliederbeiträge sind für das Jahr 1955 unverändert beibehalten worden und zwar mit

s. Fr. 1000.- Grundbeitrag für jedes Land

s. Fr. 250.- zusätzl. Beitrag für jedes Mitglied eines Landes

Unsere Statuten enthalten noch einige Artikel, welche an neue Verhältnisse anzupassen sind. Der Leitende Ausschuss hat es deshalb als gegeben erachtet, der nächsten Hauptversammlung eine Neufassung vorzulegen.

Schlussbemerkungen

Die beständig stärker in Erscheinung tretende Ausbreitung anderer Verkehrsmittel neben den Bahnen hat mit Recht die Aufmerksamkeit verschiedener internationaler Organisationen erweckt, die nun nach Mitteln und Wegen suchen zu einer vernünftigen Koordination der verschiedenen Transportarten. Eisenbahn und Privatwagen-Eigentümer haben zweifellos ein vorwiegendes, gemeinsames Interesse, den Bahnbenutzern die bestmöglichen Transportbedingungen zu bieten. Die Zusammenarbeit der IUP mit dem IEV muss ohne Unterlass weiterverfolgt werden; sie kann übrigens erleichtert werden durch den Umstand, dass der IEV beschlossen hat, in Zukunft alle die Privatgüterwagen betreffenden Fragen vor einer allfälligen Beschlussfassung des IEV vom Arbeitsausschuss IUP/IEV prüfen zu lassen.

Für den Leitenden Ausschuss:

A. Doucet, Präsident

W. Kesselring, Sekretär

Jahresrechnung 1955

<u>Einnahmen</u>	Fr.
Beitrag Verband Schweiz. Anschlussgeleise- u. Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn	1 500.--
Union Professionnelle "Lomatfer", Brüssel	750.--
Fédération des Industries Belges, Brüssel	750.--
Algemene Verladers-en Eigenvervoerders Organisatie, s'Gravenhage	1 250.--
Oesterreichische Stickstoffwerke, Linz	1 250.--
Associazione Proprietari di carri privati, Mailand	1 250.--
Association Française des Propriétaires des Wagons de Particuliers, Paris	2 000.--
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten Frankfurt	1 250.--
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	1 250.--
Zinsgutschrift Carnet Schweiz. Volksbank in Solothurn	123.95
	<u>11 373.95</u>

Ausgaben

Honorare und Sitzungsgelder	7 716.85
Bureaukosten	1 157.45
Telefon und Porti	118.90
Bankspesen	86.25
	<u>9 079.45</u>

Bilanz

Saldo per 1. Januar 1956	3 137.95
Einnahmen 1955	<u>11 373.95</u>
	14 511.90
Ausgaben 1955	<u>9 079.45</u>
Vortrag auf neue Rechnung	5 432.45
	=====

Revisorenbericht

Die Unterzeichnenden als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer haben heute die Jahresrechnung 1955 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.

Die Jahresrechnung 1955 schliesst bei Fr. 14'511.90 Einnahmen (einschliesslich Fr. 3'137.95 Vortrag der letzten Rechnung) und Fr. 9'079.45 Ausgaben mit einem Aktivsaldo auf neue Rechnung von Fr. 5'432.45 ab. Dieser Vermögensbestand ist als Guthaben per 31. Dezember 1955 auf Sparheft Nr. 20818 der Schweizerischen Volksbank Solothurn ausgewiesen.

Wir beantragen Genehmigung der Jahresrechnung 1955.

Basel und Zürich, 27. Februar 1956.

Die Revisoren:

sig. Dr. Hunzinger
sig. O. Eicher

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
163, rue Saint Honoré, Paris 1er
Chambre Syndicale des Wagons de Grande Capacité
7, rue de Madrid, Paris 8
Groupement des Exploitants de Wagons Réservoirs
69, rue La Boétie, Paris 8
Syndicat National des Propriétaires de Wagons Réservoirs
de France, 16, Place Malesherbes, Paris 17

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/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