

Internationale Union von Verbänden der
Privatgüterwagen-Besitzer

*Geschäftsbericht
und Rechnungen für das
Jahr 1956*

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 1956

Leitender Ausschuss

Herr J.Stoclet, Brüssel, Präsident

Herr Dr.A.Greebe, s'Gravenhage

Herr W.Kesselring, St.Gallen

Herr W.Koerfgen, Hamburg

Herr G.Lagardelle, Paris

Herr Dr.H.Metzger, Wien

Herr Dr.M.Rassini, Mailand

G e s c h ä f t s b e r i c h t

Die Generalversammlung vom 11.Mai 1956 in München hat nach Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen für das Jahr 1955 die vom Vorstand zum Zweck der Verbesserung des Funktionierens der Union vorgeschlagenen Änderungen der Statuten geprüft und angenommen.

Mit dieser Jahresversammlung endete die dreijährige Amtsdauer, während welcher die Geschäftsführung der französischen Vereinigung unter dem Vorsitz des Herrn André Doucet anvertraut war.

Im Laufe dieser Zeitspanne hat Herr Doucet der Wirksamkeit der Union eine volle Übereinstimmung in der Betrachtungsweise unserer Probleme auszudrücken vermocht und die besten Beziehungen zum IEV zu entwickeln verstanden, was erlaubte, beachtenswerte Fortschritte in der Behandlung unserer Probleme zu verwirklichen und die Verhandlungen im Rahmen der Arbeitsgruppe UIC/UIP auf ein Niveau besseren gegenseitigen Verständnisses zu bringen.

In seinen Bemühungen erhielt Herr Doucet besondere Unterstützung von Herrn Rassini, Vorsitzendem der Arbeitsgruppe für die Schaffung eines Generalstatuts, wie auch von den andern Mitgliedern des Vorstandes.

Die Jahresversammlung nahm Kenntnis von der Ernennung folgender Landesvertreter im Vorstand für das laufende Jahr:

Belgien	Herr Stoclet	Italien	Herr Dr.Rassini
Deutschland	Herr Koerfgen	Oesterreich	Herr Dr.Metzger
Frankreich	Herr Lagardelle	Schweiz	Herr Kesselring
Holland	Herr Dr.Greebe		

Als Mitglieder der Arbeitsgruppe unserer Union wurden vom Vorstand die Herren Koerfgen, Lagardelle und Dr.Rassini ernannt.

Auf Vorschlag des Herrn Präsidenten Doucet hat die Jahresversammlung als Vorsitzenden der Union für die Periode 1956/59 Herrn Jacques Stoclet, Vertreter von Belgien, gewählt.

Gleichzeitig ernannte sie im Sinne der neuen Statuten zu stellvertretenden Vorsitzenden der Union, ebenfalls für 3 Jahre, die Herren Koerfgen und Dr.Rassini.

Die Jahresversammlung hat mit Genugtuung davon Kenntnis genommen, dass eine österreichische Vereinigung gegründet

werden konnte und dass der "Verband der Privatgüterwagen-Interessenten" seit Anfang des Jahres 1956 Mitglied der Union ist.

Die Versammlung hat beschlossen, für 1957 die bisherigen Jahresbeiträge beizubehalten, nämlich

1000 schw.Franken Grundbeitrag für jedes Land
250 schw.Franken zusätzlicher Beitrag für jedes Mitglied eines Landes.

Der Vorstand hat im Laufe des Jahres 1956 vier Sitzungen abgehalten. Er beschäftigte sich vorwiegend mit der Prüfung der Fragen, die sich auf der Tagesordnung der Arbeitsgruppe befanden, und er setzte seine Bemühungen für eine Verbesserung der Lage der Privatwagen fort.

Am 1. März 1956 trat das neue Internationale Uebereinkommen betr. den Eisenbahn-Frachtverkehr (CIM) vom 25. Oktober 1952 in Kraft, dessen Anlage VII, "Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen RIP" bereits am 1. Januar 1953 in Geltung gesetzt worden war.

Auf Grund einer Sonderregelung in der neuen CIM kann die Anlage VII RIP durch ein beschleunigtes Verfahren einer Aenderung unterzogen werden. Auf diese Weise können Aenderungen, die durch die Entwicklung der Betriebsbedingungen von Privatwagen sich als notwendig erweisen, in einer viel kürzeren Zeit, als sie für eine Revision der CIM notwendig ist, vollzogen werden.

In der Tat sind einige Artikel des am 1. Januar 1953 in Kraft getretenen RIP bereits im Jahre 1955 Gegenstand einer neuen Prüfung durch den Fach-Ausschuss gewesen, und dieser hat gewisse von unserer Union vorgeschlagene Aenderungen vorgenommen.

Die letzte Ausgabe des RIP wurde am 1. März 1956 in Kraft gesetzt.

Im Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der neuen CIM scheint uns von Interesse, an Ausführungen zu erinnern, die Herr Dr. Cottier, Direktor des Zentralamtes für den Internationalen Eisenbahnverkehr in Bern, hinsichtlich der Zukunft der CIM schrieb: "... das Ueberschneiden von internationalem und nationalem Beförderungsrecht, das noch nicht in allen Ländern beseitigt werden konnte, macht den Aussendienst viel schwieriger und kostspieliger. In einer Zeit der

wachsenden europäischen Integration ist es nicht übertrieben, zu wünschen, dass das nationale Recht der Vertragsstaaten in immer grösserer Masse dem internationalen Recht angepasst werde".....

Diese Worte decken sehr genau die Auffassung unserer Union betreffend ihre Bemühungen in den Arbeiten ihrer Arbeitsgruppe für die Aufstellung eines Generalstatuts betr. Uebereinstimmung von nationalem und internationalem Regime für die Privatwagen.

Die Arbeitsgruppe UIC/UIP, welche mit der Aufstellung des Generalstatuts beauftragt ist, hat im Jahre 1956 zwei Sitzungen abgehalten:

Im Mai in Konstanz und im November in Marseille.

Gewisse Fragen, die im Laufe dieser Sitzungen behandelt wurden, konnten wohl erledigt werden, während andere für eine spätere Sitzung zurückgestellt wurden.

In der Frage der Bremsen wurde der Prozentsatz der Handbremse bei den grossräumigen Wagen mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen und mehr auf 20% herabgesetzt; für die Kesselwagen, soweit es sich um im internationalen Verkehr zugelassene Wagen handelt, musste der Prozentsatz der Handbremse, mit Rücksicht darauf, dass Bestimmungen gewisser Länder aus Gründen der Sicherheit dies vorschreiben, auf 100% beibehalten werden.- Was die Luftdruckbremse betrifft, ist die UIC geneigt, gemäss unserm Vorschlag den Prozentsatz im gleichen Verhältnis wie für Wagen der Verwaltungen festzustellen.

Die Arbeitsgruppe hat eine Regelung betreffend den Unterhalt der Privatwagen im internationalen Verkehr ausgearbeitet.- Diese Regelung wird ebenfalls für Wagen im Binnenverkehr und für solche in der Obhut der Bahn angenommen.

Zwei Probleme betreffend die Behandlung beschädigter Wagen waren Gegenstand besonderer Verhandlungen, um ein beschleunigtes Verfahren für die Wiederherstellung von Wagen und folglich eine Herabsetzung des Stillstandes derselben zu erreichen.

So wurde vereinbart, dass ein besonderer Vermerk in den Frachtbrief eingetragen werden kann, laut welchem im Falle der Beschädigung - im internationalen Verkehr - der Einstel-

ler benachrichtigt und ein Gesuch um Anweisungen an ihn gerichtet wird.

Ferner haben wir die Frage der Ausführung von Wiederherstellungen, deren Kosten unter 300 Goldfranken liegen, wieder aufgenommen, indem wir die obligatorische Anwendung dieser Vorschrift beantragten. Die Verwaltungen konnten diesem Antrag nicht stattgeben und deshalb wird vorläufig die fakultative Lösung beibehalten, wobei sich die Verwaltungen jedoch verpflichtet haben, von dieser Möglichkeit so ausgiebig wie möglich Gebrauch zu machen und die obligatorische Anwendung in Betracht zu ziehen, sobald die gesammelten Erfahrungen dies erlauben werden. Diese Frage bleibt somit auf der Liste der provisorisch geregelten Fragen, die sobald wie möglich wieder aufgenommen werden.

In der Frage der Haftung der Eisenbahn und der Behandlung der Wagen im Binnenverkehr einschliesslich demjenigen des nichteinstellenden Landes, haben wir die Anwendung der für den internationalen Verkehr getroffenen Regelung verlangt. Die Verwaltungen haben unseren Antrag nach Prüfung der Lage und auf Grund der diesbezüglich getroffenen Abmachungen angenommen.

Um diese Abmachungen anwenden zu können, ergibt sich für die Bahnverwaltungen die Notwendigkeit, das RIV, soweit es sich um Bestimmungen für Privatwagen handelt, einer Revision zu unterziehen, nachdem es heute nicht mehr mit den anderen Dokumenten und mit den Abmachungen im Rahmen des Generalstatuts übereinstimmt.

Ein anderer Punkt, der seit der ersten Fühlungnahme mit den Verwaltungen auf unserer Liste war und Gegenstand von verschiedenen Schritten seitens der Union bildete, hat eine für uns günstige Erledigung gefunden. Die Bahnverwaltungen haben nämlich grundsätzlich beschlossen, dem Einsteller eine Entschädigung für den Benützungsausfall zu gewähren, wenn der Wagen durch Verschulden der Bahn stillgelegt wird. Die Frage wird auf die Tagesordnung der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe zwecks Ausarbeitung der Bestimmungen betreffend die Höhe und die Zahlungsweise dieser Entschädigung gesetzt werden.

In verschiedenen anderen Fragen geringerer Bedeutung,

wie z.B. in der Frage der Mieteranschrift, haben die Bahnverwaltungen, unserer Beweisführung folgend, befriedigende Lösungen angenommen.

Wir wollen nicht unterlassen, hier den bisher erzielten Fortschritt zu unterstreichen und den Bahnverwaltungen unsere Anerkennung für das Verständnis auszusprechen, welches sie in der Prüfung der Probleme gezeigt haben, die bisher eine endgültige oder vorübergehende Lösung gefunden haben.

Immerhin sehen wir uns veranlasst, uns an die Verwaltungen mit dem wiederholten Ansuchen zu wenden, gleiches Verständnis auch bei der Suche nach Lösungen für die noch nicht geregelten Fragen zu zeigen; unter diesen hauptsächlich in der Frage der Haftung des Einstellers gegenüber der Bahn und gegenüber Dritten und in der Frage der Redevance einschliesslich der Regelung der damit zusammenhängenden Indexierung der Wagen.

Unsere Vertreter haben schon öfters Gelegenheit gehabt, die Wichtigkeit, die die Union einer günstigen Regelung dieser Fragen beimisst, zu unterstreichen.

Hinsichtlich der Haftung des Einstellers, die auf der Tagesordnung der Tagung der Arbeitsgruppe in Marseille stand, haben wir feststellen können, dass die von uns eingereichte Note und die von unseren Vertretern gegebenen Aufklärungen eine gewisse Evolution des Standpunktes der Verwaltungen in dem von uns gewünschten Sinne angebahnt haben, was uns erlaubt, auf ein positives Ergebnis hoffen zu können.

Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit, die diese Frage für die Eigentümer von Privatwagen hat, werden unsere Vertreter ihre Bemühungen fortsetzen, die Ziele zu erreichen, welche in der von der UIP in dieser Angelegenheit an die UIC gerichteten Note enthalten sind.

Was die Redevance betrifft, ist zu bedauern, dass die verschiedenartigen Standpunkte der Bahnverwaltungen in der Frage der Berechnung und der Zahlungsweise bisher nicht erlaubt haben, im Rahmen der Arbeitsgruppe die Ausarbeitung einer Gesamtregelung in dem von unserer Union gewünschten Sinne vorzunehmen.

In Frankreich und Spanien wird die Redevance durch die Einstellerbahn an den Einsteller bezahlt. Sie wird nach Tonne und Kilometer der Ladung nach Sätzen berechnet, die je nach den auf Grund verschiedener technischer Merkmale der Wagen aufgestellten Kennziffern differenziert sind.

In Belgien ist ein analoges System der Berechnung in Kraft. Eine besondere Bemerkung im Frachtbrief ist jedoch notwendig, sofern die Zahlung der Redevance an den Einsteller verlangt wird.

In Deutschland und in der Schweiz wird eine in Prozenten der Frachtkosten ausgedrückte Ermässigung an den Benutzer vergütet.

In Holland wird die Ermässigung nach Wagen/Kilometer berechnet und ebenfalls an den Benutzer bezahlt.

In Oesterreich wird eine dem Verfrachter zukommende Frachtermässigung nur im internationalen Verkehr gewährt.

In Italien, schliesslich, wird provisorisch eine Vergütung nach Wagen und Kilometer für den beladenen Lauf gewährt, jedoch nur im internationalen Verkehr und auch nur für ausländische Wagen.

In Ermangelung einer Regelung für den internationalen Verkehr wird die Redevance in diesem Verkehr nur dem Benutzer, d.h. dem Verfrachter bezahlt, und dies sogar in den Ländern, wo im Binnenverkehr die Redevance dem Einsteller bezahlt wird. Auf diese Weise wird die Redevance, für welche die UIC selbst die Definition gegeben hat, dass sie "tatsächlich den Charakter einer Vergütung für die Lasten verschiedenster Art, die der Einsteller auf sich nimmt" hat, ohne diesen Zweck zu erreichen, praktisch in ein Instrument der Tarifpolitik der Eisenbahn umgewandelt, deren Nutzniesser der Einsteller nur in seltenen Fällen ist.

Aus diesem Grunde müssen wir bei der UIC weiter darauf bestehen, dass die durch unsere Union niedergelegten Grundsätze durch eine Regelung anerkannt werden, welche wirklich der Definition entspricht, die die UIC selbst der Redevance gegeben hat.

Wir erwähnen zum Schluss noch, dass wir bei unseren Mitgliedern eine Umfrage veranlasst haben über die An-

zahl und die Hauptmerkmale ihrer Wagen, um auf diese Weise eine Dokumentierung zu sammeln, mit der die Bedeutung der von unserer Union vertretenen Interessen den Bahnverwaltungen dargelegt werden kann.

Wir sind gegenwärtig auf internationalem Gebiet Zeugen verschiedener Initiativen, welche die Koordination aller Transportmittel und insbesondere die Rationalisierung der Schienentransporte zum Ziele haben.

Im Hinblick auf das Ausmass und die Vielseitigkeit dieser Probleme wird noch geraume Zeit vergehen, bevor die auf höchster Ebene geführten Besprechungen . . . konkrete Resultate zeitigen werden.

Immerhin erleichtern jedoch die durch Privateigentümer der Eisenbahnen immer zahlreicher zur Verfügung gestellten Spezialwagen die von den Bahnverwaltungen unternommenen Bemühungen für eine Verbesserung ihrer Dienstleistungen für die Kundschaft und für eine Erhaltung bzw. Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts der Bahnen.

Aus diesem Grunde glauben wir, dass eine noch engere Zusammenarbeit zwischen den Bahnverwaltungen und den Eigentümern, die sich nicht nur auf die Ausarbeitung von juristischen und verwaltungsmässigen Grundlagen für Privatwagen beschränkt, sondern sich auch auf das gemeinsame Studium der technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Probleme erstreckt, erlauben würde, sehr bald greifbare, für beide Seiten nutzbringende Resultate zu erzielen.

Die IUP spricht ihre Genugtuung darüber aus, dass der erste Schritt in dieser Richtung dank der Bildung der Arbeitsgruppe UIC/UIP bereits gemacht wurde, und sie spricht den Wunsch aus, dass das Tätigkeitsgebiet dieser Arbeitsgruppe noch erweitert werde.

Für den Leitenden Ausschuss:

J.Stoclet, Präsident

W.Kesselring, Sekretär

Jahresrechnung 1956

Einnahmen

Beitrag Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien	1 250.--
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn	1 500.--
Société "Lomatfer", Brüssel	750.--
Fédération des Industries Belges, Brüssel	750.--
Algemene Verladere-en Eigenvervoerders Organisatie, s'Gravenhage	1 250.--
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Frankfurt a.M.	1 250.--
Associazione Proprietari di carri privati, Milano	1 250.--
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	1 250.--
Association française des wagons particuliers, Paris	2 000.--
Zinsgutschrift a/Carnet Schweiz.Volksbank, Solothurn	<u>122.85</u>
	<u>11 372.85</u>

Ausgaben

Honorare, Sitzungsgelder und Repräsentationskosten	7 425.45
Bürokosten	698.25
Telephon und Porti	145.30
Bankspesen	<u>43.75</u>
	<u>8 312.75</u>

Bilanz

Saldo per 1. Januar 1956	5 432.45
Einnahmen 1956	<u>11 372.85</u>
	16 805.30
Ausgaben 1956	<u>8 312.75</u>
Vortrag auf neue Rechnung	<u>8 492.55</u>
	=====

Revisorenbericht

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer wurden die Unterzeichneten beauftragt, auch die Jahresrechnung 1956 der UIP zu prüfen. Wir erstatten über das Ergebnis folgenden Bericht:

Wir haben sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten im ordnungsgemäss geführten Kassabuch anhand der Belege geprüft und sie mit diesen in Uebereinstimmung gefunden.

Bei Fr. 11 372.85 Einnahmen und Fr. 8 312.75 Ausgaben resultiert ein Einnahmen-Ueberschuss von Fr. 3 060.10, der zusammen mit dem Aktivsaldo der letztjährigen Rechnung von Fr. 5 432.45 einen Vermögensbestand per 31. Dezember 1956 von Fr. 8 492.55 ergibt. Dieser ist durch ein Sparheft der Schweizerischen Volksbank in Solothurn ausgewiesen.

Wir beantragen: Genehmigung und Abnahme der Jahresrechnung 1956, unter Verdankung an den Rechnungsteller.

Die Revisoren:

sig. Dr. Hunzinger
sig. O. Eicher

Basel/Zürich, 15. März 1957

Mitglieder-Verzeichnis

Belgien

"Lomatfer", Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 1 rue Jacques de Lalaing, Bruxelles

Fédération des Industries Belges, 33 rue Ducale, Bruxelles

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 Verladere-en Eigen Vervoerders Organisatie
162 Stadhouderslaan, s'Gravenhage

Italien

Associazione Proprietari di Carri Privati
7 via Dante, Mailand

Oesterreich

Verband der Privatgüterwagen-Interessenten,
Opernring 7, Wien I

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