

Internationale Union von Verbänden der
Privatgüterwagen-Besitzer

Gene

*Geschäftsbericht
und Rechnungen für das
Jahr 1957*

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 1957

Leitender Ausschuss

Herr J.Stoclet, Brüssel, Präsident
Herr W.Koerfgen, Hamburg, Vize-Präsident
Herr Dr.M.Rassini, Mailand, Vize-Präsident
Herr Dr.A.Greebe, s'Gravenhage
Herr W.Kesselring, St.Gallen
Herr G.Lagardelle, Paris
Herr Dr.H.Metzger, Wien

G e s c h ä f t s b e r i c h t

Die Generalversammlung vom 17.April in Rapallo, an welcher alle Mitglieder ausser der Svenska Privatwagenföreningen teilgenommen haben oder vertreten waren, hat den Jahresbericht und die Rechnungen für das Jahr 1956 genehmigt, so wie sie vom Leitenden Ausschuss und den Rechnungsprüfern vorgelegt wurden. Sie hat dem Leitenden Ausschuss Entlastung erteilt.

Die Hauptversammlung hat von den folgenden durch die Mitglieder erfolgten Ernennungen der Vertreter ihrer Länder in Leitenden Ausschuss Kenntnis genommen:

Belgien	Herr Stoclet, Präsident
Deutschland	Herr Koerfgen, Vize-Präsident
Frankreich	Herr Lagardelle
Italien	Herr Dr.Rassini, Vize-Präsident
Niederlande	Herr Dr.Greebe
Oesterreich	Herr Dr.Metzger
Schweden	vakant
Schweiz	Herr Kesselring, Sekretär

Die Hauptversammlung wurde ferner von der Zusammensetzung der Arbeitsgruppe der Union informiert, welche mit den direkten Beziehungen mit den Vertretern des IEV beauftragt ist. Diese sind, wie im vorhergehenden Jahr, die Herren Rassini, Koerfgen und Lagardelle.

Das Mandat der Rechnungsprüfer ist für ein weiteres Geschäftsjahr erneuert worden.

Auf Vorschlag des Leitenden Ausschusses hat die Hauptversammlung beschlossen, die Beiträge für das Jahr 1957 auf der bisherigen Höhe beizubehalten, und sie hat diejenigen für das Jahr 1958 wie folgt festgesetzt:

Grundbeitrag für jedes Land	S.Fr. 1000.-
Zuschlag für jedes angefangene Hundert der von den einzelnen Mitglied-Ländern vertretenen Wagen	S.Fr. 4.-

Die Versammlung hat den Vorschlag des Vertreters der Schweiz angenommen, die nächste Hauptversammlung in seinem Lande abzuhalten.

Der Leitende Ausschuss ist im Jahre 1957 fünfmal zusammengetreten und hat sich mit Fragen befasst, welche die Verbesse-

rungen der Bedingungen für die Benützung der Privatwagen betreffen, insbesondere in Verbindung mit den in Revision befindlichen, die Privatwagen betreffenden Erlassen, wie z.B.: das RIV sowie mit den Arbeiten unserer Vertretung im Rahmen der Arbeitsgruppe IEV/IUP für die Ausarbeitung und Fertigstellung des Aide-Mémoire.

Hinsichtlich dieses letztern ist der Leitende Ausschuss im besondern beim IEV in der Frage der Inkraftsetzung vorstellig geworden, welche vom IEV beschlossen und durch seine Vertreter im Laufe der Tagung der Arbeitsgruppe IEV/IUP in Amsterdam am 11.-12. April 1957 bekanntgegeben wurde.

Dieser Beschluss sah die Inkraftsetzung auf den 1. Januar 1958 für eine Versuchsperiode von 2 Jahren vor, während welcher jede Aenderung ausgeschlossen sein soll und die Beziehungen IUP/IEV sich auf das Studium nebensächlicher Probleme beschränken würden. Diese Stellungnahme des IEV war unsererseits Gegenstand ernster Besorgnisse mit Rücksicht darauf, dass Fragen erstrangiger Bedeutung, wie z.B. die der Redevance und der Haftung des Einstellers, sowie die Fragen der Unterhaltung und der Aenderungen an den Wagen noch keine zufriedenstellende Lösung gefunden haben.

Aus diesem Grunde hat der Leitende Ausschuss es für nötig erachtet, direkt mit dem Generalsekretär des IEV die Frage der Inkraftsetzung des Aide-Mémoire, die Frage der Lösung der vorgenannten Probleme sowie die Frage der Fortsetzung der Beziehungen im Rahmen der Arbeitsgruppe IEV/IUP zu behandeln.

Der Meinungsaustausch im Rahmen der Besprechung zwischen der Delegation des Leitenden Ausschusses und dem Generalsekretär des IEV hat erlaubt, die beidseitigen Positionen wie folgt festzuhalten:

Der IEV versteht vollkommen, dass der ausgearbeitete Wortlaut der IUP nicht volle Genugtuung gibt; immerhin werden in der Folge alle Verbesserungen und Zusätze möglich sein. Andererseits ist unter Berücksichtigung des Umstandes, dass gewisse Mitglieder des IEV bisher nur teilweise die in den Merkblättern des IEV enthaltene Reglementierung einhalten, von höchstem Interesse, auch für die

IUP, dass eine wenn auch provisorische Reglementierung in Kraft gesetzt wird, welche anzuwenden sich alle Mitglieder des IEV verpflichtet haben. Wie unvollkommen und fragmentarisch diese Grundreglementierung auch sei, bedeutet sie für gewisse Eisenbahnverwaltungen eine beträchtliche Anpassungsarbeit, und man kann es als einen Erfolg betrachten, dass im Rahmen des IEV für die Anwendung der im Aide-Mémoire enthaltenen Regelungen eine Uebereinstimmung erzielt worden ist.

Bei dieser Gelegenheit hat unsere Delegation die ausdrückliche, übrigens auch schriftlich bestätigte Versicherung erhalten, dass für den Fall, dass weitere Aenderungen in Betracht kämen, die Ueberprüfung derselben im Rahmen des Arbeitsprotokolls erfolgen würde, nach welchem seit 1954 die Studien gemeinsam vom IEV und IUP vorgenommen wurden.

Trotz Anerkennung der Gründe, aus welchen der IEV der Ansicht war, eine Aenderung des bis zu jenem Zeitpunkt im Aide-Mémoire niedergelegten Textes nicht annehmen zu können, hat unsere Delegation darauf bestanden, dass das Studium der 4 obenerwähnten Probleme ohne Unterbrechung fortgesetzt werde und dass die übereinstimmend gefundenen Lösungen unverzüglich in das Aide-Mémoire eingeführt werden, da andernfalls die IUP jede, selbst provisorische Regelung als unvollständig betrachten müsste.

Der IEV wollte jedoch nicht annehmen, dass die aus kommenden Beratungen sich ergebenden Aenderungen in das Aide-Mémoire noch während der Zeitdauer 1958/59 eingeführt werden; immerhin hat er sich bereit erklärt, das Studium der Fragen im Rahmen der Arbeitsgruppe IEV/IUP fortzusetzen.

Eine Sitzung dieser Gruppe, die im September 1957 stattgefunden hat, hat für die obenerwähnten Fragen keine Lösung gebracht.

Infolgedessen wurde das Aide-Mémoire in seiner provisorischen und vom Standpunkt der IUP unvollständigen Form in Kraft gesetzt und veröffentlicht. Es muss immerhin anerkannt werden, dass im Vergleich mit der vorhergehenden Situation dieses in seiner Gesamtheit einen beachtenswerten Fortschritt bedeutet und als eine erste Etappe auf dem Weg zu einem Generalstatut der Privatwagen betrachtet werden kann.

Es wurden darin verwirklicht:

- a) eine Zusammenfassung der verschiedenen die Privatwagen betreffenden Bestimmungen, die sich in den verschiedenen Bahnreglementen befinden;
- b) die Beseitigung der sich widersprechenden Bestimmungen einzelner Reglemente;
- c) die Vorbereitung einer Vereinheitlichung auf internationaler und nationaler Ebene;
- d) gewisse Reformen in Hinsicht auf eine bessere Verwendung der Privatwagen.

Die neuen Bestimmungen, welche im Aide-Mémoire enthalten sind, werden, soweit es die Eisenbahn betrifft, ihren Ausdruck in den reglementarischen Bestimmungen finden, die sowohl in den Merkblättern IEV, wie im Reglement RIV und anderen Bahnreglementen enthalten sind, selbstverständlich unter verpflichtender Anpassung der Einstellungsverträge, welche die Beziehungen zwischen den Eigentümern der Privatwagen und den Eisenbahnverwaltungen regeln.

Unter den im Rahmen des Aide-Mémoire getroffenen Reformen, seien die folgenden anzuführen:

1. Feststellung und Beseitigung von Wagenschäden (Kap.10)

Die neuen Bestimmungen sind aus dem Wunsche formuliert worden, die Wiederherstellung der Wagen seitens der Bahnverwaltungen zu erleichtern, um dadurch die Zeitverluste, welche infolge der verschiedenen Formalitäten und der den Eisenbahnen aufgelegten Beschränkungen entstanden, zu beseitigen und dadurch den Umlauf der Wagen zu beschleunigen.

Die Eisenbahn ist befugt, die Wiederherstellungsarbeiten bis zu einem Kostenbetrag von 300 Goldfranken ohne Einholung der Bewilligung und ohne Zeit in vorhergehenden Untersuchungen der Verantwortung zu verlieren, vorzunehmen, während bisher im internationalen Verkehr die Eisenbahn sich darauf beschränken musste, den Wagen in lauffähigen Zustand zu setzen und Wiederherstellungsarbeiten von nur geringer Bedeutung auszuführen.

Wir hoffen, dass durch die weitere Entwicklung in der internationalen Organisation des Wiederherstellungsdienstes

und auf Grund von gesammelten Erfahrungen die bisherige Möglichkeit, die Wiederherstellungsarbeiten bis 300 Fr. auszuführen, erweitert und in eine Verpflichtung umgewandelt werde.

Die gleichen Bestimmungen gelten auch im Binnenverkehr, und wenn sich der Wagen im Gewahrsam der Bahn ausserhalb einer Beförderung befindet und zwar soweit dieselben mit der Gesetzgebung der Länder vereinbar sind, auf deren Gebiet der Wagen beschädigt wird (Kap.11).

Es kann festgehalten werden, dass auf Grund einer Untersuchung des IEV die meisten Bahnverwaltungen (Deutschland DB, Oesterreich, Belgien, Dänemark, Italien, Luxemburg, Norwegen, Schweden, Schweiz, Türkei) eine interne Reglementierung haben, die den im RIP enthaltenen Bestimmungen entspricht.

In Frankreich unterliegt der Vorgang der Feststellung anderen Regeln; Grossbritannien hat eine interne Reglementierung, die abweichende Bestimmungen enthält; Deutschland und die Niederlande besitzen keine Sonderregelung für die im Ausland eingestellten Wagen, die sich im Binnenverkehr befinden.

Für die Behebung der Schäden wenden Dänemark und Italien Bestimmungen an, welche von denjenigen für den internationalen Verkehr abweichen.

Immerhin ist der grösste Teil der Bahnverwaltungen, mit Ausnahme von Grossbritannien, der Ansicht, dass sie in der Praxis im Binnenverkehr Bestimmungen anwenden können, die mit den im internationalen Verkehr angewandten übereinstimmen, selbst wenn in bestimmten Fällen, wie z.B. in Frankreich, solche Bestimmungen keine Gesetzeskraft haben.

2. Berechnung der Entschädigung für beschädigte oder verlorene Wagen (Kap.14).

Die neuen, im Aide-Mémoire enthaltenen Bestimmungen für die Berechnung waren bereits vorher im Merkblatt 433 IEV eingeführt worden. Obwohl sie im Vergleich mit früher einen Fortschritt bedeuten, können sie nicht als zufriedenstellend betrachtet werden, weil sie inzwischen durch die

Entwicklung der Technik im Wagenbau überholt worden sind. Die für die Wiederherstellungsentschädigung auferlegte Beschränkung sowie diejenige für die Berechnung der Entschädigung im Falle eines Verlustes, sind Anachronismen, welche im Falle von Tausenden von grossräumigen Wagen (z.B. Wagen für die Beförderung von Erzen, Kohle, Streugut; Wagen für Druckgas-Beförderungen, Kühlwagen, usw.) den Eigentümern unberechtigte Verluste verursachen.

In Erwartung, dass man zu der einzig gerechten Lösung komme, d.h. der Berechnung und Zahlung der Entschädigung im Ausmass der effektiven Kosten der Wiederherstellung oder, im Falle des Verlustes, des vollen Ersatzes ohne irgendwelche Beschränkungen, appellieren wir an die Bahnverwaltungen, dass das Prinzip der Gerechtigkeit und der wirtschaftlichen Logik auch für die in Frage kommenden Wagen, welche im allgemeinen Gegenstand einer sehr intensiven Ausnutzung sind, angewendet werde.

3. Haftung der Eisenbahn im Binnenverkehr (Kap.15)

Die Bestimmungen, welche die Haftung der Bahn im internationalen Verkehr regeln, wurden auch auf die im Binnenverkehr oder im Gewahrsam der Bahn ausserhalb eines Beförderungsvertrages befindlichen Wagen ausgedehnt.

Hinsichtlich des Ausdruckes "im Laufe einer Beförderung im Binnenverkehr" ist es angezeigt, festzuhalten, dass nach einer Auslegung, welche von den Vertretern des IEV gegeben wurde, diese sowohl den Binnenverkehr im Lande einer benützenden Bahn, wie denjenigen im Lande der Einstellerbahn betrifft.

Durch diese Bestimmung ist die Lage der im Binnenverkehr einer Verwaltung, die nicht die einstellende Bahn ist, beschädigten Wagen, die bisher nicht zufriedenstellend war, in einer gerechten Weise geregelt worden.

4. Entschädigung für Nutzungsausfall

Die Eisenbahnverwaltungen haben die Forderung der IUP angenommen und eine Entschädigung für den Verlust zugestanden, welcher dem Eigentümer durch einen Aufenthalt, infolge einer Beschädigung, für welche die Eisenbahn haft-

bar ist, verursacht wird. Nach der neuen Regelung wird die Entschädigung im Betrage von 2 Goldfranken für jeden ungeteilten Tag vom 6.Tag der Aussetzung des Wagens bis zum Tage der Beendigung der Wiederherstellung in folgenden Fällen bezahlt:

- während der Beförderung, wenn der Wagen nach der Wiederherstellung nach einem andern Bahnhof als dem ursprünglichen Bestimmungsbahnhof gesandt wird,
- auf dem Bestimmungsbahnhof,
- auf dem Bahnhof, wo der Wagen abgestellt ist.

Obwohl wir dem IEV dankbar sind, diese Bestimmung aufgenommen zu haben, haben wir gewisse Vorbehalte erheben müssen, und wir haben verlangt:

- dass die Entschädigung vom 1.Tag der Aussetzung an bezahlt wird,
- dass sie unabhängig von der Entschädigung für die Ueberschreitung der Lieferfrist ausgerichtet wird.

Andererseits betrachten wir den Satz von 2 Goldfranken, welcher in Uebereinstimmung mit dem Entschädigungssatz für die Ueberschreitung der Lieferfrist festgesetzt wurde, als unzureichend, nachdem derselbe weit davon entfernt ist, die heutigen reellen Kosten der Miete eines Wagens darzustellen, welche, wie das beim Austausch der bahneigenen Wagen innerhalb der Bahnverwaltungen der Fall ist, das einzige gerechte Mass für die Feststellung des Satzes für diese Entschädigung sein müsste.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass gelegentlich der kürzlichen Revision des RIV der Satz der Entschädigung für die gegenseitige Benutzung der bahneigenen Wagen von 2 auf 5 Goldfranken erhöht worden ist. Die Eisenbahnverwaltungen haben sich bei dieser Entscheidung von neuen Grundsätzen leiten lassen, einerseits in Anbetracht der allgemeinen Entwicklung und andererseits von dem Begriff der "Gestehungskosten", d.h. dass der Satz der Vergütung den Ausgaben der Eigentumsbahn entsprechen solle, welche für Amortisation und Unterhalt des Wagensentstehen.

Wir sind der Ansicht, dass die Verwaltungen sich nicht

weigern können, das gleiche Prinzip für die Festsetzung der Entschädigungssätze für die Privatwagen anzunehmen, und wir haben dem Zentralamt in Bern beantragt, den an der CIM teilnehmenden Verwaltungen vorzuschlagen, den Art. 12 des RIP betreffend den Entschädigungsbetrag für Ueberschreitung der Lieferfrist abzuändern.

Es ist offensichtlich, dass in der Folge auch der Entschädigungssatz für Nutzungsausfall in gleichem Masse geändert werden muss.

5. Ersatzteile

Die Beförderung der zur Unterhaltung und Reparatur des Untergestelles der Wagen erforderlichen Ersatzteile wird in Zukunft unentgeltlich für die Strecke vom Lagerort bis zur Werkstätte oder zum Bahnhof, wo die Reparatur stattfinden wird, erfolgen.

Die gleiche Unentgeltlichkeit wird für die Beförderung der beschädigten Ersatzteile von Reparatur- oder Beschädigungsort bis zur Reparaturwerkstätte und für die Rückkehr zum Lager nach erfolgter Reparatur angewendet.

Durch die Aenderung einer im RIV enthaltenen Bestimmung wurde der Nachteil beseitigt, der darin bestand, dass die Eisenbahn die Befugnis hatte, für die Reparatur der Privatwagen während ihrer Beförderung die Ersatzteile einem andern Privatwagen zu entnehmen.

6. Anschrift des Mieters und Anbringen kaufmännischer Kennzeichen

Unsern wiederholten Wünschen zufolge haben die Eisenbahnverwaltungen zugelassen, dass der Einsteller oder dessen Bevollmächtigter den Namen des Mieters auf dem Oberteil des Wagens anbringen kann, was in vielen Fällen die Benutzung der Wagen erleichtern wird.

Ausserdem kann das Handels-oder Firmenkennzeichen des Einstellers oder des Mieters auf den Oberteil des Wagens oder auf eine Spezialtafel gebührenfrei angebracht werden.

Diese Beispiele von konkreten Ergebnissen beweisen, dass die Bemühungen unserer Union im Rahmen der Arbeits-

gruppe IEV/IUP zur Verbesserung der Bedingungen für die Benützung der Privatwagen gewisse Erfolge gezeitigt haben, und wir betrachten es als eine angenehme Pflicht, den Vertretern des IEV unsere Anerkennung auszudrücken für ihr Verständnis und ihre Mitarbeit bei den Bemühungen um befriedigende Lösung von Problemen, die oft nicht wenig Schwierigkeiten bereiteten.

Immerhin bleiben noch gewisse Probleme erstrangiger Bedeutung zu lösen.

Vor allem die Frage der Vergütung, in welcher die sehr voneinander abweichenden Gesichtspunkte einander nicht näher gebracht werden konnten, besonders weil die Eisenbahnverwaltungen trotz der unserseits vorgelegten Noten das Problem in Hinsicht einer einförmigeren und vor allem gerechteren Lösung für den Einsteller nicht einem erneuten Studium unterzogen haben.

Wir haben nicht verfehlt, bei jeder Gelegenheit zu unterstreichen, dass es sich hier um eine grundsätzliche Frage handelt und dass wir deren Vernachlässigung nicht hinnehmen können. Wir haben seitens des IEV das Versprechen erhalten, dass dieselbe im Laufe der nächsten Tagungen mit der IUP in der Zeit von 1958/59 geprüft werde, sofern die Mitglieds-Verwaltungen des IEV ihr Einverständnis hiezu erteilen.

Wir glauben, dass es angebracht sei, wiederholt die Aufforderung an die Verwaltungen zu richten, die Prüfung dieses Problems auf Grund der unsererseits vorgelegten Noten wieder aufzunehmen, um leichter zu einer Uebereinstimmung zu gelangen.

Dasselbe gilt auch bezüglich der Haftung des Einstellers gegenüber der Bahn und Dritten, für deren Lösung in der Sitzung der Arbeitsgruppe in Verona im November 1957 leider ohne Erfolg versucht wurde, zu einem Einverständnis zu gelangen.

In Fortführung dieses Problems haben sich die Vertreter des IEV verpflichtet, uns schriftlich ihre Stellungnahme in Bezug auf die unsererseits vorgelegten Argumente zugunsten unserer These mitzuteilen. Leider hat die Note, die wir diesbezüglich erhalten haben, die Frage

nicht wie vorgesehen behandelt, und wir haben in unserer Antwortnote, die wir kürzlich dem IEV zugestellt haben, nochmals unsere Argumente dargelegt und einen systematischeren und klareren Text vorgeschlagen.

Angesichts der Wichtigkeit dieser Frage haben wir von Sachverständigen im Eisenbahnrecht Gutachten eingeholt, und wir können mit Genugtuung feststellen, dass diese die von uns bis jetzt aufrechterhaltenen Gesichtspunkte voll und ganz bestätigen.

Wir hoffen, dass dieses Problem in der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe IEV/IUP, die für September 1958 vorgesehen ist, behandelt werden wird.

Ausserdem werden zwei andere vor der Herausgabe des Aide-Mémoire nicht gelöste Fragen einer erneuten Prüfung unterzogen werden müssen, nämlich:

- die in bestimmten Ländern gültigen Sondervereinbarungen für die Unterhaltung der Wagen und
- die Kosten des Umbaus von Wagen, wenn solche zwecks Realisierung von Betriebskosten-Einsparungen von der Eisenbahn gefordert werden.

Wir hoffen, dass die Eisenbahnverwaltungen im Sinne des mit dem IEV betr. Inkraftsetzung des Aide-Mémoire getroffenen Abkommens dieses unverzüglich zur Anwendung bringen werden und dass insbesondere die für den internationalen Verkehr getroffenen Bestimmungen auch für den Binnenverkehr Anwendung finden werden. Es wäre in der Tat nicht logisch, für den internationalen Verkehr und den Binnenverkehr verschiedene Transportbedingungen weiter beizubehalten, während die europäische Integration und Koordination und die Rationalisierung von Transporten auf der Tagesordnung sind.

Die von uns vor einiger Zeit bei unseren Mitgliedern zur Feststellung der Anzahl und der Hauptcharakteristiken ihrer Wagen vorgenommene Umfrage hat uns die Ergebnisse Deutschlands, Frankreichs, Italiens und der Schweiz bekanntgegeben. In diesen vier Ländern sind ungefähr 88.000 Privatwagen vorhanden. Die Gesamtzahl der Wagen in Oesterreich, Belgien, den Niederlanden und Schweden konnte noch nicht angegeben werden.

Vereinigungen aus England, Spanien und Marokko sind wegen ihres eventuellen Eintritts in unsere Union an uns herangetreten. Die nächste Generalversammlung wird sich bezüglich dieser neuen Bewerbungen auszusprechen haben.

Wir haben die Arbeiten der Kommission von Sachverständigen, welche die Bedingungen für die Beförderung von gefährlichen Gütern, die oft in Privatwagen vorgenommen wird, studiert, mit Aufmerksamkeit verfolgt. Die Schlussfolgerungen, zu welchen diese Kommission bis jetzt gekommen ist, scheinen uns richtig zu sein.

Im Laufe der Modernisierung der Eisenbahnbeförderung spielen die Spezialwagen zweifellos eine immer wichtigere Rolle, besonders durch die Inbetriebsetzung einer steigenden Anzahl von Wagen mit hohem Ladegewicht und mit immer vollkommeneren Einrichtungen. In Anbetracht dieser Tatsache verdienen die Eigentümer und die Benützer dieser Wagen unbedingt eine ganz besondere Aufmerksamkeit und eine angemessene Behandlung seitens der Eisenbahnverwaltungen. Eine verständnisvolle Zusammenarbeit dieser zwei Partner ist bestimmt im gemeinsamen Interesse.

Für den Leitenden Ausschuss:

J.Stoclet, Präsident

W.Kesselring, Sekretär

Jahresrechnung 1957

<u>Einnahmen</u>	<u>Fr.</u>
Beitrag Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien	1 250.-
Société Lomatfer, Brüssel	750.-
Fédération des Industries Belges, Brüssel	750.-
Associazione Proprietari di carri privati Mailand	1 250.-
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten Frankfurt	1 250.-
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn	1 500.-
Association française des wagons particuliers, Paris	2 000.-
Algemene Verladere- en Eigenvervoerders Organisatie, s'Gravenhage	1 250.-
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	1 250.-
Zinsgutschrift auf Sparheft bei der Schweiz. Volksbank Solothurn	187.20
	<u>11 437.20</u>

<u>Ausgaben</u>	
Honorare und Sitzungsgelder und Repräsentationskosten	8 397.90
Bürokosten	2 277.20
Telephon und Porti	159.15
Bankspesen	52.25
	<u>10 886.50</u>

<u>Bilanz</u>	
Saldo per 1. Januar 1957	8 492.55
Einnahmen pro 1957	<u>11 437.20</u>
	19 929.75
Ausgaben pro 1957	<u>10 886.50</u>
Saldo auf neue Rechnung	9 043.25
	=====

Revisorenbericht

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns auch die Jahresrechnung 1957 der IUP vorgelegt worden, über deren Ergebnis wir folgendes berichten:

Sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten im ordnungsgemäss geführten Kassabuch wurden anhand der Belege geprüft und sie mit diesen in Uebereinstimmung befunden. Die Belege selbst wurden, soweit möglich, der materiellen und rechnerischen Kontrolle unterzogen, die ihre Richtigkeit ergeben hat.

Die Jahresrechnung weist bei Fr. 11'437.20 Einnahmen und Fr. 10'886.50 Ausgaben einen Einnahmen-Ueberschuss aus von Fr. 550.70, der zusammen mit dem Aktivsaldo der letztjährigen Rechnung von Fr. 8'492.55 einen Vermögensbestand per 31. Dezember 1957 von Fr. 9'043.25 ergeben hat. Dieser Betrag ist durch das vorgelegte Sparheft der Schweizerischen Volksbank in Solothurn als vorhanden ausgewiesen.

Wir beantragen: Genehmigung und Abnahme der Jahresrechnung 1957, unter bester Verdankung an die Geschäftsstelle.

Zürich/Basel, den 10. April 1958

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 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, Genf