

20-02b Terumi KITAMURA (1979)

Die Eisenbahn

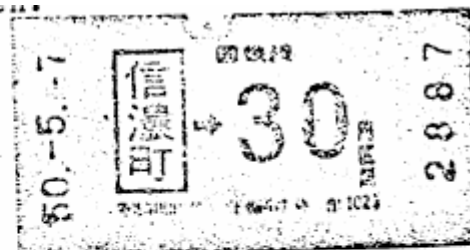
In der zweiten Klasse bezahlt man:

	Hamburg-Frankf.	Tokio-Osaka	Tokio-Morioka	Köln-Frankf.	Tokio-Hamamatsu	Tokio-Nagano
Strecke	539 km	557 km	536 km	222 km	258 km	221 km
Zug-gattung	Schnell-zug	Expresß	Schnell-zug	Schnell-zug	Expresß	Schnell-zug
Fahrpreis	7 180 ¥ (69 DM)	5 100 ¥ (49 DM)	5 000 ¥ (48 DM)	3 120 ¥ (30 DM)	2 300 ¥ (22 DM)	2 200 ¥ (21 DM)
Zuschlag		4 200 ¥ (40 DM)	2 300 ¥ (22 DM)		2 500 ¥ (24 DM)	1 900 ¥ (18 DM)
insgesamt	7 180 ¥ (69 DM)	9 300 ¥ (89 DM)	7 300 ¥ (70 DM)	3 120 ¥ (30 DM)	4 800 ¥ (46 DM)	4 100 ¥ (39 DM)
Fahrzeit	5h30'	3h10'	6h25'	2h50'	2h03'	3h13'
Zahl der Züge	12 D-Züge 5 Inter-city 2 TEE	<u>100</u>	18	17 D-Züge 9 Inter-city 2 TEE	46	13

In der ersten Klasse bezahlt man:

Zug-gattung	Inter-city	Expresß	Schnell-zug	Inter-city	Expresß	Schnell-zug
Fahrzeit	4h40'	3h10'	6h25'	2h20'	2h03'	3h13'
Fahrpreis	11 340 ¥ (109 DM)	5 100 ¥ (49 DM)	5 000 ¥ (48 DM)	5 000 ¥ (48 DM)	2 300 ¥ (22 DM)	2 200 ¥ (21 DM)
Zuschlag	1 040 ¥ (10 DM)	8 200 ¥ (79 DM)	6 300 ¥ (60 DM)	1 040 ¥ (10 DM)	5 500 ¥ (53 DM)	4 900 ¥ (47 DM)
insgesamt	12 380 ¥ (119 DM)	13 300 ¥ (128 DM)	11 300 ¥ (108 DM)	6 040 ¥ (58 DM)	7 800 ¥ (75 DM)	7 100 ¥ (68 DM)

Kürzeste S-Bahn-Strecke 30 km, heute 30 km



Der Nahverkehr in der Großstadt¹ (1975)

in Tokio (11,4 Mill.)			in Hamburg (1,8 Mill.)		
	Streckenlänge (km)	Millionen Fahrgäste	Streckenlänge (km)	Millionen Fahrgäste	
Staatsbahn	772 (7,0 %)	4 065,7 (34,0 %)	193 (10,2 %)	138,7 (23,3 %)	Bundesbahn
Privatbahnen	862 (7,8 %)	3 599,8 (30,0 %)	60 (3,1 %)	8,3 (1,4 %)	Schiffe
U-Bahn	169 (1,5 %)	1 760,7 (14,7 %)	89 (4,7 %)	180,8 (30,4 %)	U-Bahn
Straßenbahn	17 (0,1 %)	49,4 (0,4 %)	40 (2,1 %)	29,1 (4,9 %)	Straßenbahn
Autobusse	9 268 (83,6 %)	2 509,3 (20,9 %)	1 519 (79,9 %)	237,1 (40,0 %)	Autobusse
	11 088		1 901		

Beim Güterverkehr beträgt in Japan der Anteil der Staatsbahn 12 %¹⁾ und der der Privatbahnen weniger als 1 %¹⁾. 36 %¹⁾ werden mit Lastwagen und 52 %¹⁾ mit Schiffen befördert.

- 5 Der Energieverbrauch ist bei der Eisenbahn am geringsten; mit einem Lastwagen verbraucht man mehr als fünfmal so viel Kalorien wie mit dem Zug. Aber der Eisenbahntransport ist nur dann am günstigsten, wenn man viel auf einmal transportiert. Wo nur wenige Leute mit dem Zug fahren, wird das sehr teuer. In Tokio verbraucht die Ringbahn je Fahrgast und Kilometer nur 40 kcal³⁾, während man auf einer Strecke in Hokkaido, wo es nur wenig Fahrgäste gibt, 220 kcal³⁾ verbraucht. Das ist gleichzeitig die wichtigste Ursache für das große Defizit. 1976 betrugen die Verluste bei der Bundesbahn 3 874 Millionen DM²⁾, bei unserer Staatsbahn 7 618 Millionen DM²⁾. Jetzt hat die japanische Staatsbahn vorgeschlagen, die Fahrpreise auf den Strecken zu erhöhen, wo es nur wenig Fahrgäste gibt.
- 10
- 15

1) nach einer 1978 von der Japanischen Staatsbahn herausgegebenen Broschüre: Die Eisenbahn in Zahlen

2) nach der von der Japanischen Staatsbahn herausgegebenen

Statistischen Übersicht über. die Eisenbahnen in der ganzen Welt

3) *„Die Staatsbahn“, Verlag der Kotsu-Kyoryoku-Kai, Tokio, 1975*