

20-2a Hirofumi OSAWA (1980)

## Die Eisenbahn

5 Jetzt hat die Eisenbahn mit verschiedenen Schwierigkeiten zu kämpfen, da Autos und Flugzeuge weit verbreitet sind. Nach der Statistik von 1976 sind die Strecken der Japanischen Staatsbahn (Betriebslänge) nur 21 276 km lang<sup>1)</sup>, während die Bundesbahnstrecken mit 28 581 km<sup>1)</sup> etwa 34 % länger sind, obwohl Japan um 52 % größer als die Bundesrepublik ist.

10 Wenn man bei der Bundesbahn mehr als 50 km mit einem Schnellzug fährt, braucht man keinen Schnellzugzuschlag zu bezahlen. Wenn man weniger als 50 km fährt, muß man als Zuschlag 3 DM bezahlen. Die Zuschläge sind bei der Jarpanischen Staatsbahn viel höher als bei der Bundesbahn. Zum Beispiel, wenn man bei der Japanischen Staatsbahn weniger als 100 km mit einem Schnellzug fährt, muß man als Zuschlag 11 DM bezahlen.  
15 Und auch wenn man weniger als 100 km mit einem Eilzug fährt, muß man als Zuschlag 4,50 DM bezahlen. Im allgemeinen fährt man heute in der Bundesrepublik billiger mit der Eisenbahn als in Japan. In Japan sind die Fahrpreise in letzter Zeit stark gestiegen. Vor 5 Jahren kostete die kürzeste S-Bahn-Strecke 0,30 DM, heute 0,90 DM.

20 Im Berufsverkehr sind die Züge in Japan sehr voll, besonders morgens von 8 Uhr bis 8.30 Uhr. Bei der Ringbahn in Tokyo sind in jedem Wagen 48 Sitzplätze und 96 Stehplätze vorgesehen, aber tatsächlich stehen in der Hauptverkehrszeit etwa 300 Fahrgäste in einem Wagen. In der Hauptverkehrszeit wird die Treppe zum Bahnsteig manchmal gesperrt,  
25 weil schon zu viel Leute auf dem Bahnsteig sind, und auf dem Bahnsteig sind sogar Beamte, die die Fahrgäste in die Wagen hineindrängen, damit die Türen geschlossen werden können und der Zug rechtzeitig abfahren kann. In der Hauptverkehrszeit kommt ein Zug mit 10 Wagen etwa jede zweite oder dritte Minute.

30 Fast jeden April treten die Beamten der Staatsbahn und der Privatbahnen in den Streik, und die Fahrgäste haben oft große Schwierigkeiten, um zu ihrer Arbeitsstelle zu gelangen. Die Beamten der Staatsbahn haben kein Recht, zu streiken.

Deshalb haben die Beamten der Staatsbahn vor 4 Jahren gestreikt, um das Streikrecht zu erhalten. Dieser Streik hat ungefähr eine Woche lang gedauert, und die Fahrgäste haben große Schwierigkeiten gehabt. Vielleicht ist die Pünktlichkeit einer der Vorteile unserer Staatsbahn. Meist fahren die Züge pünktlich ab und kommen auch pünktlich an. Wenn ein Expresß, ein Schnellzug oder ein Eilzug mehr als 2 Stunden Verspätung hat, bekommen die Fahrgäste den Zuschlag zurück.

In den letzten Jahren hat man die Zahl der Schnellzüge vermehrt, und jetzt gibt es nicht mehr so viele Eilzüge wie früher. Jetzt werden nur noch Wagen eines Typs für Eilzüge hergestellt. Seit 1968 fahren viele Fahrgäste mit den Expresßzügen der neuen Tokaido- Bahn (Tokyo-Osaka), und seit 1975 kann man mit diesen Expresßzügen auch nach Fukuoka (1180 km westlich von Tokyo) fahren.

In 2 oder 3 Jahren werden die neuen Expresßlinien von Tokyo nach Morioka, 540 km nordöstlich von Tokyo, und von Tokyo nach Niigata, 330 km nördlich von Tokyo, fertig sein. Auch auf diesen Gleisen werden die neuen Expresßzüge fahren. Man kann dann mit diesen Zügen viel schneller als bisher nach Nordostjapan oder Nordwestjapan fahren.

Aber jedes Jahr hat die japanische Staatsbahn ein großes Defizit. Deshalb macht Die Japanische Staatsbahn Vorschläge, um dieses Problem zu lösen, z. B. die Erhöhung der Fahrpreise auf den Strecken, wo es nur wenige Fahrgäste gibt, oder die Stilllegung von wenig befahrenen Nebenstrecken.

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