

JRJR

Nr. 10 (Januar 1997)

Leitartikel **Diversifizierung der Eisenbahngesellschaften**

Sonderthema 1 **Geschäftliche Diversifizierung bei der Eisenbahn**

Private Eisenbahnen und ihre Diversifizierung in Japan

Takahiko Saito Professor an der Universität Kinki

Die großen Privatbahnen, die im Verkehr der japanischen Städte eine wichtige Rolle spielen, bieten unter Wahrung ihrer betrieblichen Selbständigkeit Transportleistungen zu niedrigen Fahrpreisen an. Ihr Erfolg stützt sich vor allem auf ein effektives Eisenbahn-Management und wirtschaftliche Stabilität durch den Aufbau eines umfangreichen Peripheriegeschäfts. Der Bericht erläutert die geschichtliche Entwicklung und den aktuellen Stand ihrer geschäftlichen Diversifizierung und den Erfolg der diesbezüglichen Anstrengungen.

Diversifizierungsstrategie von JR Hokkaido

Yukihiko Usui Stellvertr. Leiter der Hauptabt. Entwicklung von JR Hokkaido

Die Lösung aus der übermäßigen Abhängigkeit vom Eisenbahngeschäft, das keine Aussicht auf wachsende Nachfrage bietet, stellt für JR Hokkaido, der mit den strengsten Umfeldbedingungen konfrontierten Nachfolge-Gesellschaft der Staatsbahn, eine wichtige Aufgabe dar. Der Bericht vermittelt einen Rückblick auf die Fortschritte in den letzten zehn Jahre und entwirft dabei eine Unternehmensstrategie für ein neues, weniger am materiellen Wohlstand und stärker an immateriellen Werten orientiertes Zeitalter.

Geschäftliche Diversifizierung der Eisenbahn in China

Li Haicheng Abteilungsleiter am Entwicklungszentrum für Diversifizierung der chinesischen Eisenbahn

Vor dem Hintergrund marktwirtschaftlich ausgerichteter Reformen erlebt die chinesische Wirtschaft ein beispielloses Wachstum. Seit 1984 wird unter dem Slogan "Diversifizierung für das Hauptgeschäft" parallel zur Entwicklung der Eisenbahn selbst auch eine tiefgreifende geschäftliche Diversifizierung betrieben, deren Ausmaß und Erfolg zum Teil verblüffend ist. Der Bericht erläutert kurz gefaßt das im Ausland nur wenig bekannte Peripheriegeschäft der chinesischen Eisenbahn.

Sonderthema 2 **Bau und Gestaltung von Eisenbahnen**

Neue Eisenbahn und Gestaltungsaufgaben

Christian Steguweit Zust. Abteilungsleiter für Regionalplanung, Geschäftsabt. Personenbahnhöfe <?>, Deutsche Bahn AG

Nach der Überführung in eine Aktiengesellschaft im Jahre 1994 sah sich die deutsche Eisenbahn vor die Notwendigkeit gestellt, den Wandel von einer Staatsbahn in ein Dienstleistungsunternehmen zu vollziehen und ihren Benutzern ein neues Unternehmensimage zu präsentieren. Der Verfasser erläutert den Ansatz der neuen Design-Strategie und ihre Umsetzung mit Schwerpunkt auf konkreten Beispielen zur Neugestaltung von Bahnhöfeinrichtungen.

Wichtige preisgekrönte Werke des Internationalen Wettbewerbs des Brunel-Preises 1996

Sonderthema 3 **Städtische Eisenbahnen in China und Indien**

Bau und Betrieb von U-Bahn-Linie 1 in Shanghai und Entwicklung der anliegenden Bereiche

Lu JinDong Stellvertretender Direktor, Shanghai U-Bahn-Korporation
Chen YiXin Ingenieur, Shanghai U-Bahn-Korporation

Die Metropole Shanghai, deren schnelles Wachstum ohne Vorhandensein eines öffentlichen Organs für den Schienenverkehr abließ, leidet unter ihrem extrem verstopften Straßenverkehr. 1995 erfolgte die langersehnte Eröffnung der U-Bahn-Linie 1, und inzwischen begann im Distrikt Pudong auch der Bau der U-Bahn-Linie 2. Der Bericht aus Shanghai vermittelt einen näheren Einblick in den Ablauf des Baus von Linie 1, ihren Betrieb und den Stand der Erschließung anliegender Zonen.

Schienentransport in Indiens Vorstädten

Ram Chandra Acharya ehem. Vorstandsmitglied der indischen Staatsbahn

Die Entwicklung Indiens ist geprägt vom Wachstum der Bevölkerung und ihrer zunehmenden Konzentration auf die Städte. Die Zahl der Personenkilometer im vorstädtischen Schienenverkehr hat sich über die letzten 30 Jahre mehr als vervielfacht. Zur Deckung des rapide ansteigenden Bedarfs wurden von der indischen Staatsbahn verschiedene Maßnahmen getroffen, unter denen sich vor allem die Elektrifizierung vorstädtischer Linien und Einführung von Elektrotriebwagen sowie der Push-Pull-Betrieb mit in Zugmitte angeordneten Diesellokomotiven als effektiv erwiesen hat.

Von einem anderen Blickpunkt her Japan aus russischer Sicht

Igor Yu. Avdakov Leitendes Forschungsmitglied am Orientalischen Institut der Russischen Wissenschaftlichen Akademie

Ein Forscher aus Rußland schildert seine Eindrücke von einem kurzen Aufenthalt in Japan, das er anlässlich einer Studie zur Entwicklung von Verkehr und Wirtschaft besuchte. Er erzählt von der Natur Japans und seinen Städten und Menschen, wie er sie in Tokyo und Osaka, in denen Tradition und modernes Geschäftsleben nebeneinander existieren, und während der Kirschbaumblüte in Yoshino kennenlernte.

Personen

Menschen im Umkreis von "Ekiben"

Lunchpakete ("Ekiben") gelten als die Krönung der von der japanischen Eisenbahn hervorgebrachten Kultur. Der Bericht stellt Mitarbeiter der rund um die Uhr mit Zubereitung und Verkauf von Lunchpaketen befaßten Firma Nippon Shokudo K.K. vor.

Geschichte der japanischen Eisenbahn

Gründung der japanischen Staatsbahn

Mitsuhide Imashiro Professor an der Universität Daito Bunka

In den Nachkriegsjahren sah sich die japanische Staatsbahn unter anderem mit Unfällen durch verfallene Anlagen, heftigen Arbeitskämpfen im Zusammenhang mit dem Personalabbau und einem rapiden Wachstum der Transportnachfrage konfrontiert und geriet zunehmend in Schwierigkeiten. Sie wurde zwar durch Weisung der Besatzungsmacht als "Japanese National Railways" neu gegründet. Die Unbestimmtheit ihres Charakters als öffentliche Körperschaft führte jedoch später in den geschäftlichen Ruin.

Themen Juli bis August 1996

- Fotosammlung**
- 1 Peripheriegeschäft von JR East
 - 2 Sonderzüge der kaiserlichen Familie, gestern und heute