

06.10.2020 - 21:12 Uhr

CGTN: Arbeiten im Zug: Familienerbe über drei Generationen

Beijing (ots/PRNewswire) -

Die CGTN veröffentlichte kürzlich einen Artikel über die "Familie der Eisenbahner" - drei Generationen, die den gleichen Beruf gewählt haben, die Instandhaltung von Zügen. Sie sind Zeugen der Entwicklung der Eisenbahntechnologie und der Artikel beschreibt ihre Träume von der Qinghai-Tibet-Eisenbahn.

Lesen Sie den Originalartikel [hier](#)

"Ich setze den Traum meines Vaters und meines Großvaters fort", sagte Li Haifeng, ein Zuginspektor im Xining-Depot - dem Ort, an dem die Züge der Qinghai-Tibet-Eisenbahn zum ersten Mal abfuhrten.

Der einunddreißigjährige Li hat unentdeckte Fehler in den Einrichtungen der einzelnen Wagen untersucht und behoben, um die Sicherheit jeder Zugfahrt zu gewährleisten. Er übt diesen Beruf seit bisher sieben Jahren aus, wobei dieser Zeitraum jedoch nur einen Bruchteil des Zeitraums seines Vaters und seines Großvaters ausmacht.

Der Apfel fällt nicht weit vom Stamm

Die Geschichte begann 1958, als sein Großvater Li Wangfu, der aus dem ostchinesischen Shandong stammt, vom Eisenbahnbüro in Dandong nach Xining wechselte. "Ich kam am 15. August 1958 hier an", sagte Li Wangfu gegenüber CGTN. Mit seinen über 80 Jahren erinnert er sich noch deutlich an das Datum. Nach einer langen holprigen Fahrt erschien vor seinen Augen ein karges Land, in dem die Sonne direkt herunterbrannte.

Als im Oktober 1959 das Eisenbahndepot Xining eingerichtet wurde, wurde Li Wangfu einer der wenigen Zuginspektoren auf dem dünn besiedelten Plateau. Damals behob er tagsüber mit einem Haufen unbeholfener Werkzeuge Probleme und führte Überholungsarbeiten durch. Nachts wohnte er in einem Keller, den er und seine Kollegen auf einem Staubhügel gleich südlich der Garage des Bahnhofs selbst gruben.

"Damals gingen wir einfach dorthin, wo man uns brauchte", sagte er. Tagtäglich kam er mit seinen in schwarzem Motoröl getränkten Mänteln von der Arbeit. Die harte Arbeit lohnte sich. Er wurde 1984 einer der ersten Zuginspektionschefs auf dem Qinghai-Tibet-Plateau - dem Jahr, in dem die Eisenbahnverbindung zwischen Xining und Golmud, der jeweils ersten und zweitgrößten Stadt der Provinz Qinghai, in Betrieb genommen wurde.

Wie der Vater, so der Sohn. Li Xiujins Einstieg in die Zugwartung wurde von seinem Vater Li Wangfu stark beeinflusst. "Mein Vater hat mich einmal in seinem Zug mitgenommen. Ich hatte das Gefühl, das ist wirklich ein guter Job", erinnert er sich. Im Jahr 1983 wurde er dem Golmud-Depot zugewiesen. "Damals brauchten wir über zwei Tage, um von Xining nach Golmud zu reisen, wo Sand und Kieselsteine herumflogen."

Li Xiujin und seine Kollegen lebten in einer kleinen, zugigen Lehmhütte und trugen täglich Reparaturhämmer zur Arbeit mit sich. In den letzten 37 Jahren wurde er Zeuge der boomenden Entwicklung der Eisenbahntechnologien, welche die Zuginspektion weitgehend erleichtert hat.

Das Eisenbahnsystem von Qinghai führte 2012 inmitten einer landesweiten technologiegetriebenen Entwicklungsdynamik eine Reihe automatischer Sensoren ein. Li Xiujin erlernte den neuesten Stand der Technik und wurde zum zentralen Analytiker des TFDS (Train of Freight Failures Detection System) ernannt. "Jetzt kann ich rund 300 Züge tagtäglich am Computer überprüfen."

Reparatur- und Wartungsarbeiten stützten sich früher mehr auf Erfahrung, aber jetzt sind laut Li Haifeng der dritten Generation auch "umfassende Fähigkeiten" auf der Grundlage von technischem Know-how erforderlich, um die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten.

Von Dampflokomotiven zu Elektrozügen

In den 1950er- und 1960er-Jahren boten Züge eine klapperige, tagelange Fahrt - das war die Ära, in der Dampf das Eisenbahnwesen beherrschte. Dampflokomotiven trugen dazu bei, die Welt in die erste industrielle Revolution zu befördern und haben seither die menschliche Zivilisation für die nächsten 150 Jahre vorangetrieben.

In China wurde die Produktion und der Einsatz von Dampflokomotiven bis in die späten 1980er Jahre fortgesetzt, obwohl die meisten von ihnen schon viel früher ausgemustert wurden. In den 1960er Jahren trieben Dampfzüge die Entwicklung der Eisenbahnnetze und somit die sozioökonomische Entwicklung des Landes voran.

Li Wangfu war Zeuge, wie die Antiquitäten nach und nach aussortiert wurden und wie zuerst Verbrennungs- und dann Elektrozüge eingeführt wurden. "Jetzt ist alles elektrisch."

In den letzten Jahrzehnten ist Chinas Eisenbahntechnologie alles andere als veraltet. Sein Sohn und sein Enkel haben unfassbare Entwicklungen erlebt. "Zuvor fuhr der Zug auf dem Abschnitt Xining-Golmud nur mit etwa 50 Stundenkilometern, aber jetzt kann

er 160 Kilometer pro Stunde erreichen", bemerkte Li Haifeng.

Heute verfügt China über das größte Hochgeschwindigkeitsbahnnetz der Welt sowie über fortschrittliche Inspektionsmethoden für die Anlagen und Ausrüstungen im Zug.

"Wir sind von schwerer körperlicher Arbeit auf geistige Arbeit umgestiegen, genau wie ein Arzt in einem Krankenhaus", sagte Li Xiujin, "wir sitzen einfach drinnen, schauen uns die von Hochgeschwindigkeitskameras aufgenommenen Bilder an und berichten den Inspektoren vor Ort mit Hilfe des TFDS über Probleme."

Für Li Haifeng ist die Arbeit viel weniger mühsam, erfordert aber mehr Fachwissen. Der Zug, an dem er arbeitet, verfügt über einen UV-Filter im Fenster, Sauerstoffgeneratoren und automatische Kotverarbeitungsgeräte inmitten einer Vielzahl neuer Einrichtungen.

"Die Arbeit am Zug ist hart, da man die Sicherheit jedes Fahrgastes berücksichtigen muss. Es ist, als wäre man so etwas wie ein Arzt, der alles über den Zug weiß und das richtige Rezept ausstellt", sagte Li Haifeng.

Video - <https://www.youtube.com/watch?v=rI0QrsdQQXU>

Pressekontakt:

Jiang Simin
+8618826553286

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100073867/100856721> abgerufen werden.