

Heiko Rüdiger

DIE EISENBAHN IN DER MONGOLEI

Nur sehr wenig ist bei uns über die Mongolei und seine Eisenbahn bekannt. Ich wusste: Es gibt die transmongolische Eisenbahn (von der russischen Grenze im Norden über Ulanbator zur chinesischen Grenze im Süden) und es sollen überwiegend M62U und 2M62, also Ableger der auch in Deutschland bekannten „Taigatrommeln“ (DR BR 120; DB BR 220) fahren. Grund genug also, diesem zentralasiatischen Land einen Besuch abzustatten. Die Mongolei ist flächenmäßig über viermal so groß wie Deutschland. Es leben aber dort nur cirka 2,8 Millionen Menschen, etwa die Hälfte davon in der Hauptstadt Ulanbator. Schon diese Fakten machen klar, dass ein dichtes Eisenbahnnetz wie in Mitteleuropa nicht zu erwarten ist.

KURZER GESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

Das Land in seinen heutigen Grenzen gibt es seit 1911, damals erklärte die äußere Mongolei ihre Unabhängigkeit, die innere Mongolei ist eine Provinz von China. Schon immer war das Land gefangen zwischen den Großmachtinteressen der Sowjetunion (Russlands) und Chinas. Bis heute versuchen beide Staaten massiv Einfluss zu nehmen auf die Entwicklung in der Mongolei. Dabei hatte Russland immer die besseren Karten.

Die erste Eisenbahnstrecke in der Mongolei war in den 1930er Jahren eine 750 mm-Schmalspurbahn von Ulanbator ins 35 km entfernte Nalajch. Sie diente vor allem dem Kohletransport, wurde später auf russische Breitspur umgebaut und ist heute im Abschnitt Ulanbator – Chonchor Bestandteil der Transmongolischen Eisenbahn. Der letzte Abschnitt ist inzwischen ohne Verkehr, da der Bergbau in Nalajch eingestellt wurde. Seit den 1940er Jahren gibt es eine weitere Strecke, abzweigend von der Transsibirischen Eisenbahn in Russland nach Choybalsan, die etwa 240 km über mongolisches Gebiet führt. Dabei handelt es sich um einen Inselbetrieb ganz im Nordosten des Landes.

Während sich die Sowjetunion intensiv um den Bau der transmongolischen Eisenbahn bemühte, war China strikt dagegen. Bei einem Dreiergipfel in Ulanbator im Jahre 1950 lud Mao den mongolischen Staatschef Jumschagin Zedenbal nach China ein. Der Legende nach soll Stalin Mao gefragt haben, ob denn der Genosse Zedenbal etwa auf einem Kamel nach Peking reiten solle. Daraufhin wurde der Bau der transmongolischen Eisenbahn beschlossen und die Strecke bis zum Jahr 1956 fertiggestellt. Die Strecke zweigt von der Transsibirischen Eisenbahn in Ulan-Ude ab. Von der russisch-mongolischen Grenze bei Süchbaatar führt sie über eine Länge von 1.150 km über Darchan, Ulanbator und Saynshand zur mongolisch-

chinesischen Grenze bei Zamyn Üüd/Erenhot. Da historisch gewachsene Bausubstanz völlig fehlte wurde die Strecke konsequent nach sowjetischen Baugrundsätzen in russischer Breitspur ausgeführt.

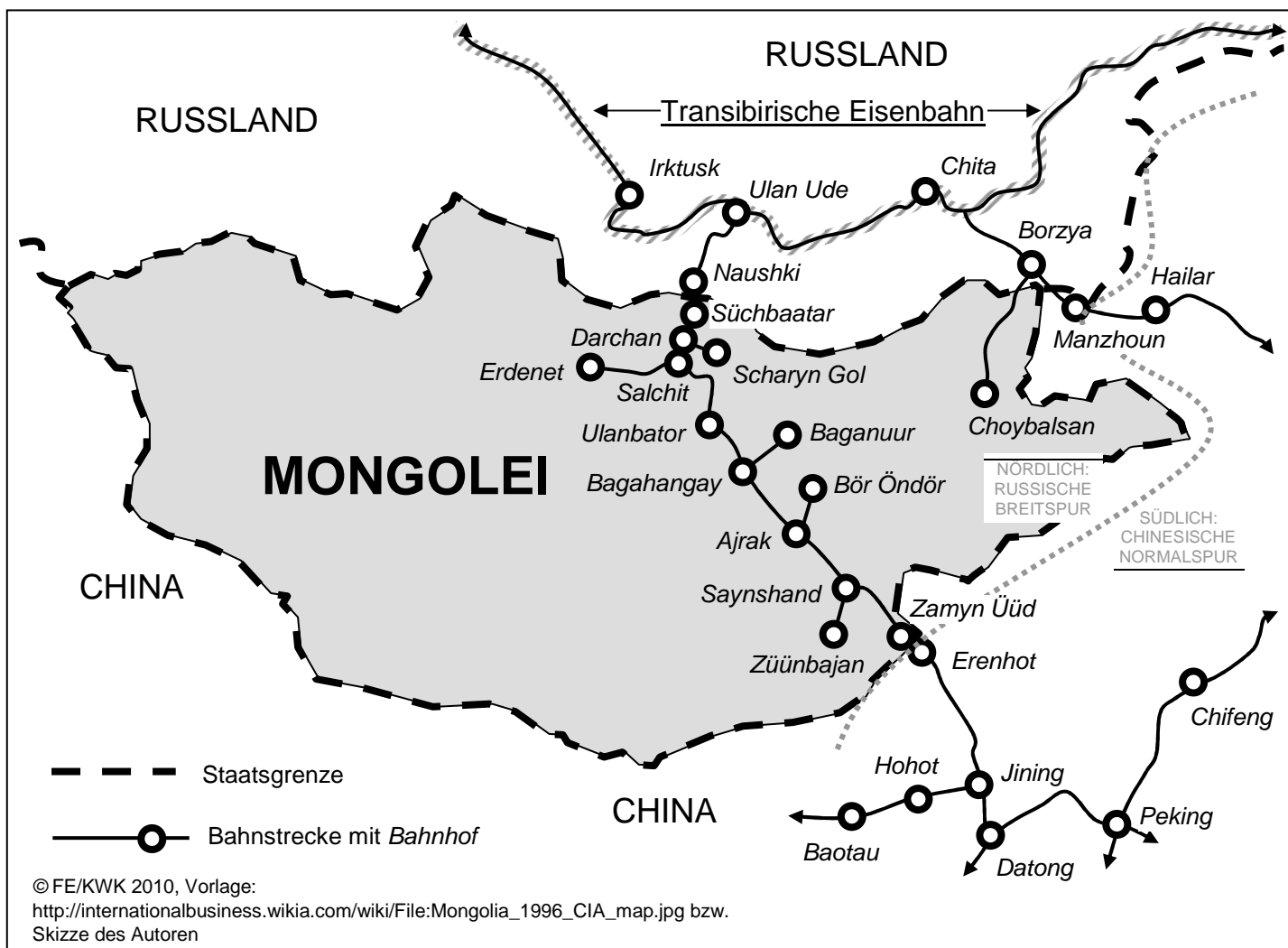
An der Grenze zu China muss deshalb umgeladen oder umgespurt werden, denn die chinesische Eisenbahn ist in Normalspur ausgeführt. Ein kleiner Teil der Fracht wird in Zamyn Üüd auf Regelspurwagen umgeladen. Der weitaus größte Teil nimmt jedoch auf der Breitspur den Weg über die chinesische Grenze und wird in Erenhot umgeladen oder umgespurt. Etwa 12 - 15

Breitspurgüterzüge werden täglich über die Grenze gefahren. Für den grenzüberschreitenden Breitspurverkehr ist die mongolische Eisenbahn zuständig, auf der Regelspur kommen chinesische DF4 bis Zamyn Üüd um die Güterzüge zu bringen und abzuholen. Im September 2010 erledigte die umgespurte TEM2-1201 den Rangierdienst im Regelspurteil des Grenzbahnhofs Zamyn Üüd.

Um Bergbau- und Industriezentren an die transmongolische Eisenbahn anzuschließen, wurden des Weiteren noch fünf abzweigende Stichstrecken als Nebenbahnen errichtet:



In der Zukunft werden die neuen Lokomotiven der Baureihe 2TE116UM sicher eine große Rolle in der Zugförderung der Mongolischen Staatsbahn übernehmen. Diese Weiterentwicklung aus der im russischen Bahnsystem weitverbreiteten Baureihe 2TE116 wird derzeit fabrikneu aus Lugansk in die Mongolei geliefert. Im September 2010 war mit der 2TE116UM-001 das erste Exemplar dieser neuen Loks bereits ausgeliefert und von Ulanbator aus im Einsatz. Auf dem Foto machte sie sich unweit des Hauptbahnhofs mit einem kurzen Güterzug auf den Weg in Richtung Süden. Der Reisezugwagen wird als Aufenthalts- und Schlafwagen für das Personal mitgeführt. Um sich gegenseitig ablösen zu können sind bei längeren Zugläufen immer mindestens zwei komplette Lokmannschaften, bestehend aus Lokführer und Beimann mit von der Partie.



- Darchan – Scharyn Gol
53 km (Steinkohlebergbau)
- Salchit – Erdenet
164 km (Kupfer- und Molybdänbergbau)
- Bagahangay – Baganuur
95 km (Steinkohlebergbau)
- Ajrag – Bor Öndör
60 km (Bergbau, Gold und Mineralien),
sowie
- Saynshand – Züünbajan
47 km (Erdölförderung)

DIE LOKOMOTIVEN, GESTERN, HEUTE UND MORGEN

Anfänglich wurde die transmongolische Eisenbahn mit aus der Sowjetunion gebraucht erworbenen Dampfloks der Baureihen FD20 und E^A für die Güterzüge und P36 für die Reisezüge betrieben. Aber schon in den fünfziger Jahren begann die Umstellung auf Dieselbetrieb. Zur Erstausrüstung gehörten Dieselloks der russischen Baureihen TEM1 (Co'Co') und die Doppellokomotiven TE2 (2x Bo'Bo'). Einige erhalten gebliebene Exemplare dieser Baureihen können in einem Freigelände neben dem Depot in Ulanbator besichtigt werden. Dort werden sie für die Nachwelt erhalten. Ausgestellt ist auch die 159-469,

eine 1937 gebaute Schlepptender-Dampfloks der ehemaligen 750 mm-Schmalspurbahn nach Nalajch. Mit der TE2-467 steht ein weiterer Vertreter der „Diesellokdinosaurier“ auf einem Denkmalsockel im Depot Saynshand. Betriebsfähige Dampfloks gibt es schon seit Jahrzehnten keine mehr in der Mongolei.

Ende der siebziger Jahre wurden die Oldtimer wiederum durch sowjetische Baureihen ersetzt. Für den Rangier- und Übergabedienst sind TEM2 (Co'Co') und für den Streckendienst die Doppelloks 2M62M (2x Co'Co'), die berühmten „Taigatrommeln“ beschafft worden.

Von der Baureihe TEM2 gingen 69 Lokomotiven als Reihe „M“ an die mongolische Staatsbahn. Sie tragen dort die Betriebsnummern ab 1201. Weitere Fahrzeuge dieser Bauart wurden an Werkbahnen geliefert oder gelangten gebraucht dorthin. Als modernste Rangierloks der Mongolei verrichtet derzeit die 2002 gelieferte TEM18-159 ihren Dienst in Saynshand. Sie blieb allerdings bisher ein Einzelstück.

Von den „Doppelwummen“ wurden 66 direkt in die Mongolei geliefert, später kamen noch gebrauchte Exemplare aus

Russland dazu. Die Loks der Originallieferung in die Mongolei sind als 2M62M 001–066 bezeichnet worden, die gebrauchten Maschinen aus Russland behielten dagegen ihre dortigen Betriebsnummern. Ende der achtziger Jahre sind noch 16 Einzelloks M62UM 001–016 (Co'Co') für die Nebenbahnen und den Reisezugdienst beschafft worden. Damit war der Triebfahrzeugbestand der Mongolischen Eisenbahn (MTZ; Mongolyn Tömör Zam) für längere Zeit keinen großen Änderungen mehr unterworfen.

In den letzten Jahren kamen aber vor allem die 2M62M ans Ende ihrer Nutzungsdauer und der harte Betriebsalltag im rauen Kontinentalklima setzte ihnen mehr und mehr zu. Dazu kommt ein stetiges Wachstum des Güterverkehrs, der sich in immer mehr Güterzügen und höheren Zuglasten widerspiegelt. Ein Teil der 2M62M-Flotte wurde mit neuen Kolomna-Motoren remotorisiert, aber schnell war klar, dass dies nur ein Tropfen auf dem heißen Stein ist.

Um den Triebfahrzeugpark der Zukunft festzulegen, wurden zwei gebrauchte General Electric-Loks (Co'Co') erworben, umgespurt und als Dash7 001 und 002



Die originalen 2M62M sind im Güterverkehr auf der transmongolischen Eisenbahn inzwischen recht selten geworden. Am 22.09.2010 konnte die 2M62M-062 mit einem Güterzug bei Saynshand beobachtet werden. Eine Besonderheit der mongolischen „Taugatrommeln“ ist der besonders hohe Abgasschacht, der sogenannte „Mongolenschlot“. Er soll vor allem dazu dienen, das die Abgase höher ausgetragen und nicht gleich vom oft straffen Wind niedergedrückt und von der Lüfteranlage wieder angesaugt werden.

eingereicht. Mit neuen Motor/Generatorblöcken von General Electric sind insgesamt fünf 2M62M remotorisiert worden. Diese Rekoloks sind als 2ZAGAL 001-005 eingenummert, benannt nach Zagal, dem Lieblingspferd des mongolischen Nationalhelden Dschingis Chan. Die 2ZAGAL 006 und 007 sind auf der Basis von gebrauchten 2TE10 aus Russland entstanden, noch fünf weitere sind geplant. Außerdem wurden 2007 zwei fabrikneue Doppelloks 2TE116 (2x 3000 PS; 2x Co'Co') aus Lugansk geliefert. Sie tragen die Betriebsnummern 2TE116-1730 und 1731.

Mit der Bezeichnung „EVOLUTION“ wurde eine Lok von General Electric fabrikneu in die Mongolei geliefert, die technisch der Baureihe TE33A entspricht, welche für die kasachische Eisenbahn gebaut wird. Obwohl die Lokführer von der Zuverlässigkeit und der Zugkraft dieser sehr modern aussehenden Maschine überzeugt sind, wird sie wohl nicht weiter beschafft. Denn inzwischen ist die Entscheidung gefallen, neue und weiterentwickelte 2TE116U (2x Co'Co') werden in einer größeren Stückzahl aus Lugansk importiert. Die erste dieser neuen Loks war als 2TE116UM-001 im September 2010 von Ulanbator aus im Einsatz, weitere befinden sich derzeit in der Auslieferung. Desweiteren besteht die Option, gebrauchte aber neu mit Kolomna-Motoren remotorisierte und modernisierte 2TE10M-K aus Russland zu übernehmen.

Für die nahe Zukunft gibt es ein Rekonstruktionsprogramm für die M62UM. Aus ihr sollen moderne Lokomotiven für den Reiseverkehr entstehen und die Bezeich-

nung „ZAGAL“ tragen. Ein Modell dieser Neuentwicklung, wo nur noch an den Drehgestellen die „Originalwumme“ zu erkennen ist, kann neben dem Schreibtisch im Büro des Depochefs von Ulanbator besichtigt werden.

DER AKTUELLE EISENBAHNBETRIEB

Die Hauptaufgabe der transmongolischen Eisenbahn ist vor allem die Bewältigung des umfangreichen Güterverkehrs. Einerseits sorgt der Transitverkehr von Russland nach China und umgekehrt für ein ständig steigendes Transportvolumen, andererseits müssen auch die in der Mongolei geförderten Rohstoffe abtransportiert werden. Da das Straßennetz sehr dünn und unterentwickelt ist (viele Fernstraßen würden bei uns nur als sehr schlechte Feldwege durchgehen), stellt die Eisenbahn die einzig wirkliche Alternative für umfangreichen Güterverkehr dar. Außerdem ist die Versorgung der Kraft- und Heizwerke von Ulanbator mit Kohle hauptsächlich aus den Gruben um Baganuur eine wichtige Aufgabe der Eisenbahn. Mehrere Kohlezüge am Tag sind besonders während der Heizperiode zu befördern.

Neben dem allgegenwärtigen Güterverkehr ist der Reiseverkehr relativ bescheiden. Auf den abzweigenden Nebenbahnen sind, wenn überhaupt Reiseverkehr stattfindet, ein bis zwei Zugpaare zum Teil als PmG Standard. Auf der Hauptstrecke ist der Verkehr auf das Erreichen von Ulanbator zugeschnitten. Es werden auch Über-

nachtverbindungen mit Schlaf- und Liegewagen angeboten, jedoch nicht mehr als zwei bis drei Zugpaare täglich pro Richtung. International gibt es ein wöchentliches Zugpaar Moskau – Peking über Ulanbator, zweimal in der Woche wird die Verbindung Ulanbator – Moskau und zurück angeboten. Ergänzt werden diese internationalen Fernverbindungen durch ein Zugpaar Ulanbator – Peking pro Woche, die Relation Ulanbator – Irkutsk und zurück wird viermal im selben Zeitraum angeboten. Außerdem verkehrt ebenfalls viermal wöchentlich ein Zugpaar Ulanbator – Hohhot (China). Die mongolischen Reisezugwagen stammen fast ausnahmslos aus dem Waggonbau Ammendorf bei Halle/Saale und wurden bis weit in die neunziger Jahre hinein geliefert.

Für den Betriebsmaschinendienst sind drei Lokdepots vorhanden, in Darchan im Norden, zentral in Ulanbator, sowie in Saynshand im Süden. In den Grenzbahnhöfen Süchbaatar und Zamyn Üüd existieren Lokbehandlungsanlagen. Das Depo in Ulanbator ist das mit Abstand größte, es erledigt auch alle anfallenden Hauptuntersuchen an den mongolischen Lokomotiven.

Um den akuten Lokmangel zu lindern sind momentan Leihloks aus Russland im Einsatz, die russische Eisenbahn ist zu 49.9% an der MTZ beteiligt. Es handelt sich um 2TE10M-K und um 2TE116, die aus vielen Direktionsbezirken der Russischen Eisenbahn vorübergehend in die Mongolei versetzt sind.

Die offiziellen Bahnstellen hielten sich, was die genaue Anzahl der Leihloks angeht, leider bedeckt. Es konnten aber bei einem 10-tägigen Aufenthalt im September 2010 sieben verschiedene 2TE10 und 18 verschiedene 2TE116 aus Russland gesichtet werden. Es ist deshalb davon auszugehen, es wird geklotzt und nicht gekleckert. Dabei fällt auf, dass die Leihloks nur auf der Hauptstrecke, jedoch nicht auf den Nebenbahnen und auch nicht grenzüberschreitend nach China eingesetzt werden. Die „10'er“ fahren von Ulanbator ausschließlich nach Norden und die „16'er“ nach Süden. Etwa zwei Drittel der Güterzüge auf der transmongolischen Eisenbahn werden derzeit von diesen Leihlokomotiven befördert.

In den nächsten Jahren ist der Bau von weiteren 1.100 km Eisenbahnstrecken geplant, vor allem um neu erschlossene Kohlegruben im Süden des Landes an China und an die transmongolische Eisenbahn anzuschließen. Obwohl China darauf drängte, dass diese Strecken in Regelspur gebaut werden sollen, ist inzwischen die Ausführung in russischer Breitspur beschlossene Sache. Auch hier hat sich der große Nachbar aus dem Norden durchgesetzt.

REISE- UND FOTOTIPPS

EU-Bürger benötigen für die Einreise in die Mongolei ein Visum, laut Internetseite des auswärtigen Amtes wird dies auch bei der Einreise auf dem Flughafen in Ulanbator ausgestellt. Vor allem (aber nicht nur) für Reisende, die mit der russischen Fluggesellschaft Aeroflot anreisen, empfiehlt es sich das Visum vor Reisebeginn bei der mongolischen Botschaft zu beschaffen. Es sind schon Fälle bekannt geworden, dass die Aeroflot Fluggästen ohne Visum die Mitnahme verweigern wollte und es deshalb zu unnötigem Ärger kam. Die Währung in der Mongolei ist der mongolische Tugrik, alle Zahlungen im Land müssen laut Gesetz in dieser Währung abgewickelt werden. Der Umtausch ist bei allen Banken und bei Wechselstuben möglich, die sich aber meist nur in größeren Städten befinden. Kreditkarten werden lediglich in größeren Hotels, Gaststätten und Geschäften in den Städten akzeptiert, die von Touristen oder Geschäftsleuten frequentiert werden. Bei Reisen über Land sollte deshalb vorher genügend Geld gewechselt werden. Derzeit liegt der Wechselkurs bei ungefähr 1670 Tugrik für einen Euro. Amtssprache ist mongolisch, die mongolische Schreibschrift wurde in den 1940er Jahren durch das kyrillische Alphabet ersetzt und dieses deshalb um Schriftzeichen für die Buchstaben Ö und Ü erweitert. In den Großstädten trifft man hin und wieder auf jüngere Menschen, die etwas Englisch sprechen, überwiegend wird aber nur russisch als Fremdsprache verstanden.

Der meiste Niederschlag fällt in den Monaten Juni bis August, dann können auch die Temperaturen auf über 30°C steigen. Es herrscht kontinentales, winterkaltes Trockenklima, das heißt, im Winter kann es bis auf unter -40 °C runtergehen. Die Übergangsjahreszeiten Frühjahr und Herbst fallen in der Regel eher kurz aus. Die beste Reisezeit für Eisenbahnfotografen sind deshalb die Monate Mai und September, es sei denn man steht auf die extreme Kälte.

Die Mongolei ist prinzipiell ein sehr sicheres Reiseland. Wie überall auf der Welt gibt es auch hier vor allem an den sozialen Brennpunkten der Großstädte die übliche Kleinkriminalität. Wo vermehrt Touristen auftreten kommt es immer wieder zu Beteteilen und Taschendiebstählen, aber bei weitem nicht in einem Umfang wie in anderen Teilen der Erde. Die bei Reisen allgemein angebrachte Vorsicht diesbezüglich sollte auch hier angewendet werden. Auf dem Land dagegen ist Gastfreundschaft, gegenseitige Achtung und Hilfe nicht nur bei Problemen selbstverständlich.

In Darchan, Ulanbator, Saynshand und Zamin Üüd finden sich Hotels, die sich hervorragend als Ausgangslager für Fototouren entlang der Bahnstrecken eignen. In der Sommersaison bestehen auch in den Touristencamps Übernachtungsmög-



Mit einem gemischten Güterzug war am 24.09.2010 die 2TE116-1441 von Ulanbator aus Richtung Süden unterwegs. Nach einem Kreuzungshalt beschleunigt sie ihren Zug aus dem Bahnhof Bajan heraus. Die Rußwolken aus dem Auspuff treten vor allem bei Drehzahlwechseln des Dieselmotors auf, weil die Turbolader nicht für die etwas dünnere mongolische Höhenluft optimiert sind. Die 1441 ist eine Leihlok der RZD und gehört normalerweise zum Depo Surgut der Swerdlowski Eisenbahn, ist also eigentlich etwa 4000 Kilometer weiter westlich zuhause.

lichkeiten. Dort kann stilet in einer Jurte, dem transportablen Filzhaus der Nomaden, geschlafen werden. Für die Überbrückung größerer Distanzen empfiehlt es sich einen Schlafplatz im Nachtzug zu buchen. Wer sehr viel Zeit hat, kann auch mit der Eisenbahn in die Mongolei reisen, reine Fahrzeit von Mitteleuropa über Moskau und die transsibirische Eisenbahn etwa sieben Tage pro Richtung.

Die Spezies Eisenbahnfotograf ist bei den mongolischen Eisenbahnern außerhalb der Hauptstadt Ulanbator noch weitgehend unbekannt. Es ist deshalb von Vorteil, sich vor fotografischen Aktivitäten auf den Bahnhöfen bei den Eisenbahnern vorzustellen und sein Vorhaben zu erklären. Auch Fotos zum Zeigen kommen immer gut an. Fast immer war es anschließend ohne Probleme möglich zu fotografieren, die Menschen freuten sich über das Interesse an ihrer Arbeit.

Fahrzeitauskünfte für die Güterzüge können meist nur bedingt gegeben werden, da die Fahrdienstleiter vor Ort oft auch nur über die erwarteten Zugfahrten der nächsten ein bis zwei Stunden Bescheid wissen. Besonders im Sommer muss auch hin und wieder mit mehrstündigen Zugpausen wegen Bauarbeiten gerechnet werden. Fotomotive finden sich fast überall in der weitläufigen, kargen Landschaft. Auf das Mitführen von Heckscheren und Sägen zur Vegetationspflege kann getrost verzichtet werden, verkrautete und zugewachsene Gleise sind überhaupt kein Thema. Ein besonders interessanter Streckenabschnitt befindet sich circa 20 Kilometer nördlich von Ulanbator um den Bahnhof Emeelt. Etwa 30 Kilometer südlich

der Hauptstadt befindet sich der äußerst fotogene Pass bei Chonchor, der ganztägig hervorragende Motive bietet. Beide Streckenabschnitte lassen sich gut von Ulanbator aus mit Taxi oder Kleinbus erreichen.

Wer mit dem Auto längere Strecken über Land zurücklegen will, sollte sich unbedingt ortskundige Fahrer oder Führer von einem Reisebüro und vor allem ein geländegängiges Auto leisten. Fast alle Straßen sind sogenannte Erdstraßen, ohne jeglichen Fahrbahnbelag und Befestigung. Wegweiser sind auf dem Land absolut unüblich und die „Straßen“ unterscheiden sich kaum von Feldwegen, die an irgendeiner Jurte oder im Nichts enden. Da die Landschaft für den Unkundigen nur wenige Orientierungsmöglichkeiten bietet, hat man sich sehr schnell verfahren, was in den dünn besiedelten Gebieten sehr unangenehm werden kann. Auch die transmongolische Straße, die meist mehr oder weniger parallel zur Eisenbahn verläuft ist vor allem im südlichen Verlauf noch nicht vollständig asphaltiert.