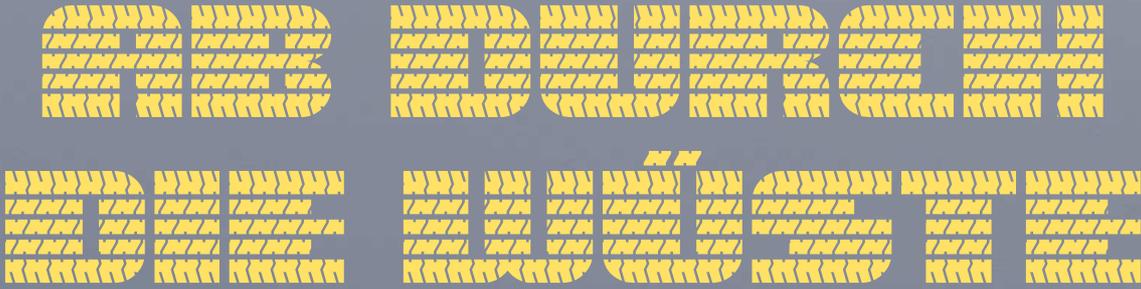


Heiko Rüdiger



## Die Eisenbahn im Süden der Mongolei

Zweimal waren die Eisenbahnen der Mongolei in den letzten Jahren Thema im Fern-Express. Die Artikel, erschienen in den Heften 1/2011 und 1/2019 beschäftigten sich hauptsächlich mit dem Geschehen nördlich und südlich der Hauptstadt Ulaan Baatar, sowie dem nördlichen Abschnitt der Transmongolischen Eisenbahn. Diesmal soll es in den Süden gehen, außerdem werfen wir einen Blick auf den Inselbetrieb Ereencav - Choybalsan im Nordosten des Landes.



Mit dem Zug 722 vom Ereencav nach Bajan Tumen rollen die TEM2 1237 und 1268 am Abend des 11.09.2018 durch die nordostmongolische Steppe. Gut ist hier der Unterschied zwischen der älteren Bauart mit Tonnendach und der jüngeren eckigen Variante der TEM2 zu erkennen. Der Bahnhof Dschingisin Dalan, ganz in der Nähe des Aufnahmeortes, besitzt noch mechanische Flügelsignale als Einfahrsignale. Eine Seltenheit in der Mongolei, beim Bau der Transmongolischen Eisenbahn wurden von Anfang an Lichtsignale verwendet.

**AUSBAU DES STRECKENNETZES**

Das aktuell betriebene Streckennetz umfasst die 1950-56 erbaute transmongolische Eisenbahn mit ihren abzweigenden Nebenbahnen, sowie im Nordosten des Landes die Nebenbahn von Ereencav nach Choybalsan. Über die Transmongolische Eisenbahn werden etwa 60% des gesamten Güterverkehrs des Landes abgewickelt. Ein erheblicher Teil davon entfällt auf den Transitverkehr von Russland nach China, sowie auf den Transport von in der Mongolei abgebauten Rohstoffen. Da das Güterverkehrsvolumen in den letzten Jahren spürbar angestiegen ist, gibt es inzwischen Pläne für einen zweigleisigen Ausbau der Verbindung, abzweigend von der Transsibirischen Eisenbahn in Ulan Ude. In diesen Planungen ist vorgesehen, die Strecke in russischer Breitspur bis ins chinesische Jining zu verlängern, was in den Grenzbahnhöfen Dzamin Uüd und Erenhot die Betriebsführung erleichtern würde. Sollte dieses Projekt eines Tages Wirklichkeit werden, steht sicher auch die Elektrifizierung auf der Tagesordnung.

Schon seit dem Jahr 2010 gibt es umfangreiche Pläne zum weiteren Ausbau des mongolischen Eisenbahnnetzes ausgehend von Saynshand Richtung Osten. Hauptteil dieses Projektes ist die Verbindung über den Bergbaustandort Hoot nach Choybalsan zur schon existierenden Strecke nach Ereencav und weiter nach Russland. Etwa 650 Kilometer Bahnstrecke sind dafür neu zu bauen. Von Hoot soll es noch Zweigstecken nach Nomrog (380 km) und Bichil (200 km), jeweils mit Anschluss ans chinesische Netz geben. Obwohl schon länger in Planung, ist derzeit noch nichts über einen Beginn dieser Bauarbeiten bekannt.

Im Norden ist die Planung für die Bahnverbindung von Erdenet nach Ovoot schon weit fortgeschritten. Bei diesem Projekt mit dem Namen *Northern Railways LLC* handelt es sich um eine Tochtergesell-



schaft des Bergbaukonzerns Aspire Mining Limited mit Sitz in Australien. Hauptziel dabei ist es die 2010 bis 2013 entdeckten hochwertigen Kohlevorkommen um Ovoot zu erschließen und abtransportieren zu können. Die neue Strecke soll nicht nur dem Bergbaubetrieb, sondern dem gesamten öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen. Nach derzeitigem Planungsstand für die etwa 550 km lange Bahn wird von einem Baubeginn im Jahr 2020, einer fünfjährigen Bauzeit und Kosten von 1,58 Milliarden US-Dollar ausgegangen. Perspektivisch ist die Verlängerung der Strecke von Ovoot über Arts Suuri ins russische Kyzyl geplant. Damit würde dann in der Weiterführung eine zweite Bahnverbindung von der Mongolei zur Transsibirischen Eisenbahn entstehen.

Bereits im Bau befindet seit 2019 die von Saynshand ausgehende 450 km lange Verbindung Richtung Westen nach Tavan Tolgoi. Dabei wird bis Züünbajan die schon existierende Strecke genutzt, auf der in den letzten Jahren nur sehr spärli-

Nach Hohhot in China ist der Schnellzug 34 kurz vor Schargin Ovoo unterwegs. Er ist am Vorabend um 20.45 Uhr in Ulaan Baatar gestartet und wird pünktlich um 8.30 Uhr in Dzamin Uüd ankommen. Vor den Reisezügen ist auf der Transmongolischen Eisenbahn die Chance auf eine „Taigatrommel“ als Zugpferd noch am größten. Die 2M62MM 058 B/A ist berüchtigt für ihre schwarzen Rußwolken bei Drehzahländerungen des Dieselmotors. Das Resultat vom Aufschalten der Leistung vor der Steigung verzieht sich gerade in der Weite der Landschaft. Am 18.09.2018 liegen hier noch die auf Holzschwellen genagelten Schienen in der Sandbettung.



Kurz vor Tsagaan Chad beginnt der fotografisch interessanteste Teil im Südabschnitt der Transmongolischen Eisenbahn. Mit einem gemischten Güterzug nimmt am 20.09.2018 die 2TE116UM 018 B/A diese Etappe in Angriff. Da es im Jahr 2018 überdurchschnittlich viel Niederschlag gab, steht die Vegetation noch gut im Saft. Normalerweise ist hier um diese Jahreszeit alles vertrocknet.



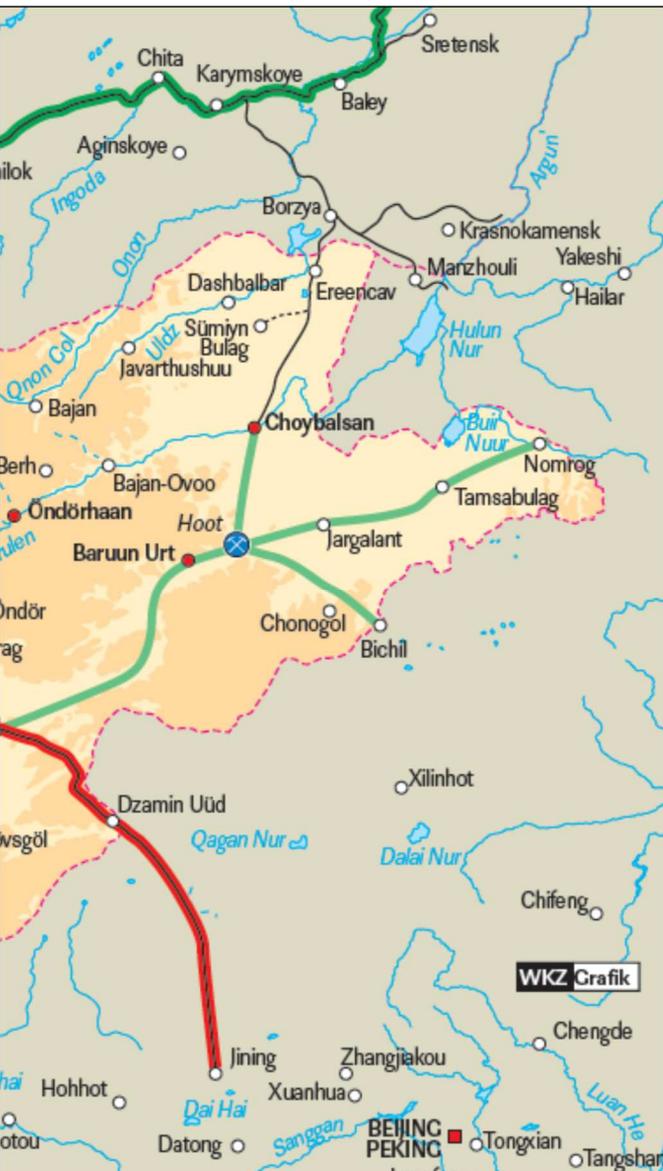
cher Güterverkehr stattfand. Eine große Lagerstätte von Steinkohle, die günstig im Tagebau abgebaut werden kann, soll in Tavan Tolgoi in den nächsten Jahren deutlich erweitert werden. Derzeit ist der Hauptabnehmer der Kohle China, der Transport dorthin Aufgabe von LKWs. Weitergeführt wird deshalb auch der Bau der 240 km langen Strecke von Tavan Tolgoi nach Gashuun Sukhait mit Anschluss ans chinesische Netz. Die Bauarbeiten begannen schon vor einigen Jahren, ruhten aber zwischenzeitlich wegen Finanzierungsproblemen. Nun soll der Bau bis 2021 abgeschlossen werden. Durch die Eisenbahn sinken die Transportkosten für die Kohle um das Vierfache, Prognosen sehen ein jährliches Transportvolumen von etwa 30 Millionen Tonnen auf dieser Verbindung.

#### DIE EINGESETZTEN LOKOMOTIVEN

In den zurückliegenden Jahren hat eine deutliche Verjüngung des Triebfahrzeugparkes bei der Mongolischen Eisenbahn (MTZ) stattgefunden. Das Rückgrat der Zugförderung bilden die 31 Maschinen der Reihe 2TE116UM die 2010/11 aus Lugansk geliefert wurden. Die dieselektrischen Doppellokomotiven sind mit zwei 3.600 PS leistenden Kolonna-Motoren der 5D49-Serie ausgerüstet.

Verstärkt werden sie seit 2014 durch vier 2TE116UD ebenfalls aus Lugansk, die von dem amerikanischen GEVO V12-Aggregat von General Electric angetrieben werden. Außerdem gibt es vier 2TE116 in der Mongolei, die 1730 und 1731 (2007 fabrikneu geliefert) und MR-2001 sowie 2002 (gebraucht aus Russland mit geänderter Nummer). Die jüngsten Neuzugänge im Jahr 2017 und 2018 sind bisher fünf Maschinen der Reihe 2TE25KM ebenfalls mit 2 x 3.600 PS aus dem Lokomotivwerk Briansk in Russland. 2011 gelangten fünf chinesische Lokomotiven der 4.000 PS starken CKD4B-Reihe zur MTZ, weitere gingen an die Werkbahn der Boldtumur Eröö Gol LLC (BTEG) im Norden des Landes.

Sehr selten geworden sind inzwischen die 2M62M mit den originalen 14D40-Zweitaktmotoren. Im September 2018 haben wir keine mehr im Betrieb gesehen. Lediglich die remotorisierten 2M62MM, von weitem schon an ihrer blauen Farbgebung zu erkennen, standen noch im Einsatz. Ihre Remotorisierung erfolgte durch Einbau des 5-26DG Dieselgenerators aus dem Lokomotivwerk Kolonna der seit 1996 hergestellt und seit 2002 in die Mongolei geliefert wird. Dieser Motor/Generator-Block wurde speziell für die M62 entwickelt und ist von einem



sowie die MR-1001 - eine TE33A (General Electric ES44AC Evolution).

Da der Einsatzbestand für die zu erbringenden Leistungen nach wie vor äußerst knapp bemessen ist, sind weiterhin Leihloks der Reihe 2TE116 aus Russland aktiv. War im September 2018 nur eine Maschine vor Ort, so konnten im Herbst 2019 wieder mehrere im Zugdienst auf dem Nordabschnitt der Transmongolischen Eisenbahn beobachtet werden.

**DIE NEBENBAHN CHOYBALSAN - EREENCAV - SOLOV'YEVSK (RUSSLAND)**

Diese 1939 eröffnete Strecke war die erste Bahnverbindung in russischer Breitspur, die mongolischen Boden erreichte. Choybalsan hieß bis 1941 Bajan Tumen und wurde zu Ehren des in der Nähe geborenen kommunistischen Führers Chorloogiin Tschöibalsan (1895-1952) umbenannt. Der Bahnhof am nordöstlichen Stadtrand trägt dagegen bis heute den Namen Bajan Tumen. Früher nur ein Rastplatz für Karawanen, entwickelte sich der Ort in 19. Jahrhundert und ist heute mit etwas über 40.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt in der Mongolei. Nördlich des Ortes gibt es eine Kohlegrube, die hauptsächlich das Kraftwerk im Ort mit Brennstoff versorgt. Neben anderen Betrieben und zwei Tanklagern besitzt das Kraftwerk einen Gleisanschluss.

Der Betrieb auf der Bahnstrecke wird derzeit ausschließlich mit TEM2-Lokomotiven abgewickelt. Planmäßig verkehren zwei Zugpaare pro Woche als Personenzug mit Güterbeförderung. Im September 2018 waren die Verkehrstage Montag auf Dienstag und Donnerstag auf Freitag. Der Zug startet am Abend um 22.00 Uhr in Bajan Tumen um am Morgen nach über siebenstündiger Fahrzeit im 230 Kilometer entfernten Ereencav anzukommen. Die Rückfahrt beginnt dann um 15.00 Uhr und dauert ebenfalls über sieben Stunden. Ein Großteil der Strecke wird deshalb nur bei Dunkelheit befahren. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass die Verkehrstage schwanken können.

Es empfiehlt sich also, bei einem Besuch genügend Zeit einzuplanen und sich vor Ort kundig zu machen. Bei Bedarf verkehren noch zusätzliche Güter-

**Reisehinweise:**  
 Die in den früheren Artikeln aufgeführten Reisehinweise sind nach wie vor gültig. Deutsche Staatsangehörige brauchen für Aufenthalte in der Mongolei bis 30 Tage kein Visum. Es genügt ein Reisepass, der noch mindestens sechs Monate gültig sein muss. Erst bei längeren Aufenthalten ist ein Visum notwendig.

**Die B-Sektion der 2TE116UM 016 ist am 19.09.2018 beim Streckenumbau südlich von Tsagaan Chad zum Arbeitszugdienst vor einem Gleisjochzug eingeteilt. Wenn eine Sektion einer Doppellok wegen größerer Reparaturen oder Warten auf Ersatzteile ausfällt, kommen auch Einzelsektionen im Zugdienst zum Einsatz. Die Zuglasten werden dann entsprechend angepasst und die Maschine im Wendebahnhof über ein Gleisdreieck (oder wenn vorhanden eine Drehscheibe) gedreht.**

12GhN26/26-Viertakt Dieselmotor angetrieben, der seine Verwandtschaft zum 1-2D49 nicht verleugnen kann, aber deutlich kleiner ist. Seine Bauart erlaubt es, die gesamte übrige elektrische Ausrüstung der Lokomotive unverändert beizubehalten. Gegenüber dem 14D40 wird werkseitig eine Kraftstoffeinsparung von 24% (im Leerlauf über 50%) und ein deutlich geringerer Ölverbrauch angegeben. Dieses Umbauprogramm hat sich inzwischen auf die Einzelwummen M62UM ausgeweitet, die nach der Frischzellenkur nun M62UMM heißen. Ein Teil der Originalwummen diente als Grundlage für die Rekonstruktion zur 2Zagal mit amerikanischen 3.000 PS General Electric Motor/Generator-Blöcken ab dem Jahr 2005. Zehn 2Zagal gibt es inzwischen, acht auf Wummenbasis und zwei (006 und 007) entstanden aus gebrauchten 2TE10 aus Russland.

Ergänzt wird der Lokpark durch die Reihe TEM2, die ab Mitte der 1970er Jahre aus Briansk an die MTZ und an Werkbahnen für den Rangier- und Übergabedienst geliefert wurden. Sie stehen zum Teil bis heute im Einsatz und werden durch bisher 14 TEM18DM der Baujahre 2011-14 unterstützt. Einzelgänger blieben die beiden Dash7, 1996 gebraucht erworbene Ami-Diesels der Bauart C36-71,





M62MM 021 B/A befördert nördlich von Tsagaan Chad einen Arbeitszug bestehend aus einer Baumaschine und einigen Schotterwagen. Hier gibt es eine Sanddüne als Bildhintergrund, selten in der Ostgobi, die überwiegend aus Steinflächen besteht. (20.09.2018)

Die im April 2014 ausgelieferte TEM18DM 3103 hat am 29.09.2018 aus einem Fabrikanschluss in Bajan ein paar Wagen abgeholt und wurde oberhalb Khonkhor auf der Rückfahrt nach Ulaan Baatar bildlich festgehalten.



züge. Das Verkehrsaufkommen ist jedoch stark schwankend und war bei unserem Besuch im September 2018 eher gering. Die Strecke verläuft relativ unspektakulär durch weitläufige Steppenlandschaft. Mit einem geländegängigen Fahrzeug lassen sich die Züge auf den mehr oder weniger parallel zum Gleis führenden Sandwegen gut verfolgen. Grenz-überschreitender Reiseverkehr von Ereencav nach Russland findet nicht statt, lediglich Güterwagen nehmen den Weg über die Grenze. Von Solov'yevsk führt die Strecke in Russland weiter nach Borzya und hat dort Anschluss an die von der Transsib abzweigende Transbaikaleisenbahn nach China.

Bis 1993 war die bei Dschingisis Dalan abzweigende Stichstrecke nach Mardaj (Sümiyn Bulag) für den Abtransport von Uranerz in Betrieb. Der Abbau der bei einer sowjetischen geologischen Expedition 1972 entdeckten Vorkommen begann 1988 und endete nach dem Zerfall der Sowjetunion. Da der Preis für Uran auf dem Weltmarkt wieder steigt, gibt es Bestrebungen die Förderung wieder aufzunehmen. Die Chojbalsan-Strecke wird sicher wieder an Bedeutung gewinnen, sollte das Projekt der Bahnverbindung nach Saynshand verwirklicht werden.

### GRENZVERKEHR NACH CHINA IN DZAMIN ÜÜD

Die Bahnanlagen im mongolischen Grenzbahnhof Dzamin Üüd bestehen aus drei Teilen. Der Bahnhof Dzamin Üüd I ist gleichzeitig der Personenbahnhof. Dort werden im Regelfall auch die von China herüberkommenden Breitspurgüterzüge behandelt, neu bespannt und beginnen ihre Fahrt Richtung Norden. Güterzüge auf russischer Spur nach China werden dagegen überwiegend im nordwestlich vorgelagerten Bahnhof Dzamin Üüd II abgefertigt.

Umgeladene Frachten auf der Regelspur beginnen Ihre Reise ins Reich der Mitte im nordöstlich zum Bahnhof Dzamin Üüd I liegenden Dzamin Üüd III. Dort ist eine auf Regelspur umgebaute TEM2-Rangierlok im Einsatz, der grenzüberschreitende Verkehr wird von der chinesischen Eisenbahn abgewickelt. Etwa 2-3 Güterzugpaare nehmen den schmaleren Weg über die Grenze. Der weitaus größere Teil rollt auf breiter Spur nach China und wird in Erenhot umgeladen oder umgespurt. Hier ist die mongolische Eisenbahn für den Grenzverkehr verantwortlich. Nach Aussage von Eisenbahnern und unseren Beobachtungen kommen keine 2M62 mehr im Grenzverkehr zum Einsatz. Lediglich die 2Zagal und die aus China stammenden CKD4B-Maschinen fahren ins Nachbarland. Extra für den Grenzverkehr auf der Breitspur waren im September 2018 drei CKD4B von der Boldtumur Eröo Gol LLC-Werkbahn (BTEG) angemietet. Keine China-Zulassung haben dagegen die 2TE116.

### DER SÜDABSCHNITT DER TRANSMONGOLISCHEN EISENBAHN

Zwischen Dzamin Üüd und Saynshand verläuft die Strecke durch den östlichen Teil der Wüste Gobi, nördlich von Saynshand geht es dann in steppenartige Landschaft über. Die Gobi ist die Wüste mit den größten Temperaturunterschieden weltweit. Im Winter sind unter  $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$  und im Sommer über  $+40\text{ }^{\circ}\text{C}$  möglich, unmittelbar über den Steinflächen kann die Temperatur auch noch höher liegen. Für



einen Besuch bei „gemäßigten“ Bedingungen empfiehlt sich deshalb ein relativ kurzes Zeitfenster im Mai und September.

Der spektakulärste Streckenabschnitt mit zahlreichen Einschnitten, Schleifen und Dämmen befindet sich zwischen den Stationen Narti Choschuu (Kilometer 1.069) und Tsagaan Chad (Kilometer 1.018). Dort finden sich zahlreiche Fotomöglichkeiten mit weiten Landschaftsblicken und engen Kurven. Allerdings liegt dieser Abschnitt 10 bis 20 Kilometer abseits der Transmongolischen Straße und ist nur quer durchs Gelände zu erreichen. Weitere schöne Motive finden sich zwischen Örgön (Kilometer 939) und Saynshand (Kilometer 876). In Örgön arbeitet ein größerer Industriebetrieb mit Gleisanschluss, dorthin fährt in der Regel nachmittags eine Übergabefahrt von Saynshand aus.

Nördlich Saynshand verläuft die Strecke relativ geradlinig über Ayrag (Kilometer 752) und Choyr (Kilometer 649) nach Bagahangai (Kilometer 509) durch weitläufiges Steppenland. In Olon Ovoo (Kilometer 718) und Schiwee Ovoo (Kilometer 671) gibt es größere Industrie-/Bergbaukomplexe mit Gleisanschluss. Bei Tschuluut (Kilometer 487) beginnt dann der bekannte Bumbat-Pass, der schon mehrfach Bestandteil der Berichterstattung war. In Bajan (Kilometer 450) ist in den vergangenen Jahren ein Industriebetrieb mit Gleisanschluss entstanden, so dass regelmäßig Übergabefahrten von Ulaan Bataar (Kilometer 407) dorthin stattfinden.

### STRECKENAUSBAU AUF MONGOLISCH

Im Abschnitt südlich Saynshand gibt es noch einige Streckenabschnitte mit Sandbettung und genagelten Schienen auf Holzschwellen aus der Bauzeit der transmongolischen Eisenbahn. Diese Abschnitte werden auf Betonschwellen mit Schotterbettung umgebaut. Nach der Modernisierung sind dann statt der bisherigen 80 km/h als Streckenhöchstgeschwindigkeit 100 km/h möglich. Dafür wird in längeren Pausen, in denen keine Reisezüge verkehren, die Strecke gesperrt und in einer konzentrierten Aktion die alten Gleise abgebaut, das Planum neu geschoben, die neuen vormontierten Gleisjoche verlegt, eingeschottert und gestopft. Dafür werden die Arbeitszüge - je nach Aufgabe - beidseitig der Baustelle positioniert. Sobald die neuen Schienen liegen, rollt der Zugver-

**Aus einer gebraucht erworbenen 2TE10 ist die 2Zagal 006 A/B entstanden. Sie hat am 17.09.2019 in Dzamin Üüd II einen Containerzug nach China übernommen und passiert gerade Dzamin Üüd I. Hier am Bahnsteig halten auch die Reisezüge. Auf dem Nachbargleis wartet die CKD4B 3010 auf neue Aufgaben.**

**Die Transmongolische Eisenbahn hat in den vergangenen Jahren eine große Bedeutung im Containerverkehr erlangt. Sie ist neben der Verbindung über Südrussland und Kasachstan eine Hauptroute der Eurasischen Landbrücke. Ein Container auf dem Schienenweg von China nach Zentraleuropa ist etwa 12 bis 14 Tage unterwegs, dreimal so schnell als mit dem Schiff.**



Kurz vor Bor Öndör ist hier die M62UMM 013 mit dem Zug 710 am 23.09.2018 zu sehen. Der Gepäckwagen an dritter Stelle im Zug ist nicht umsonst beige gestellt. Gleich nach Ankunft wurde unter anderem eine komplette Couchgarnitur ausgeladen und von stolzen Besitzer nach Hause verfrachtet. Die 013 erhielt im Jahr 2017 ein neues 5-26DG Diesellagregat aus Kolomna und ist seitdem als M62UMM im Einsatz.

TEM2 1263 bespannte am 26.09.2018 den Gleismesszug auf der Kohlebahn nach Baganuur, fotografiert vor dem Kreuzungsbahnhof Bulagtei. Einmal innerhalb von vier Wochen muss jeder Streckenabschnitt zur Kontrolle der Gleislage befahren werden. Die Zugmannschaft übernachtete im Bahnhofsgebäude von Baganuur, die Rückfahrt fand am nächsten Tag statt. Der UAS-Kleinbus im Vordergrund war während unserer dreiwöchigen Tour tagsüber quasi unser „Wohnzimmer“ mit Küche. Einmal sind wir damit sogar „Baden“ gegangen, was sich jetzt allerdings lustiger anhört als es in Wirklichkeit war. Aber russische Technik ist robust und nach ein paar Stunden lief das gute Stück wieder.

kehr wieder. Am Folgetag finden in kürzeren Sperrpausen die Nacharbeiten wie Nachstopfen und Anschließen der Kabelverbindungen statt. Ein anderes Vorgehen ist auf einer eingleisigen Strecke ohne Umleitungsmöglichkeit nicht praktikabel. Einen bis zu 27 Waggons starken Schlafwagenzug im Schienenersatzverkehr mit Bussen zu ersetzen scheidet ebenso aus. Im Herbst 2018 war der Abschnitt südlich Tsagaan Chad im Umbau. Dafür wurde jeweils mittwochs und samstags die Strecke zwischen 6.00 und 18.00 Uhr gesperrt, weil an diesen Tagen der Peking-Schnellzug nicht verkehrte und eine entsprechend lange Sperrpause möglich war.

Für Eisenbahnfreunde klingen stundenlange Sperrpausen erst einmal abschreckend. Aber der Transport von Baumaschinen, Gleisjochen und Schotter findet per Bahn statt und eröffnet so interessante Fotomöglichkeiten. Die im Güterverkehr an diesen Tagen nicht gebrauchten Lokomotiven müssen sich dann im Arbeitszugdienst nützlich machen.

#### DIE NEBENBAHN AYRAG - BOR ÖNDÖR

Ausgehend von Ayrag führt diese Nebenbahn über 60 Kilometer nach Nordosten in den Bergbauort Bor Öndör. Ein bis zwei Güterzugpaare verkehren pro Tag. Dort dominiert der Flussspatabbau und die Produktion von Flussspatkonzentrat. Flusspat

ist ein Mineral auf Fluoridbasis, dient in der Metall- und Glasindustrie als Zuschlagstoff und wird in der chemischen Industrie benötigt. TEM2-Lokomotiven der Anschlussbahn in Bor Öndör erledigen das Rangiergeschäft im Werksgelände und die Übergabefahrten zum Bahnhof.

Der Reiseverkehr ist sehr überschaubar. Freitags und Sonntags verkehrt der Zug 710 kurz vor sechs Uhr morgens ab Ayrag, um gegen halb acht Bor Öndör zu erreichen. Die Wagen kommen als Kurswagen mit dem Zug 286 aus Ulaan Baatar um halb fünf in Ayrag an. Die Rückfahrt findet am Montag um 20.55 Uhr ab Bor Öndör statt, weiter geht es dann in Ayrag mitten in der Nacht mit dem Zug 285 zurück in die Hauptstadt.

#### DIE KOHLEBAHN BAGAHANGAI - BAGANUUR

Diese 94 Kilometer lange Bahnverbindung weist keinen Reiseverkehr mehr auf, weil es auf der gut ausgebauten Straße auf direktem Weg nach Ulaan Baatar mit dem Bus deutlich schneller geht. Sie dient in erster Linie der Abfuhr der in Baganuur geförderten Steinkohle in die Kraftwerke der Hauptstadt und zu anderen Abnehmern. Je nach Förderleistung der Kohlminen und dem Bedarf der Kraftwerke kann mit zwei bis fünf Zugpaaren täglich gerechnet werden. Die Kohlegrube feierte im Jahr 2018 ihr 40-Jähriges Bestehen, der mongolische Staat ist Mehrheitseigentümer. Das Unternehmen deckt derzeit etwa 60 % des Kohlebedarfs des Landes. Auf der Werkbahn sind mehrere Lokomotiven der verschiedenen TEM-Bauarten beschäftigt und erledigen den Rangierdienst in den Ladestellen und die Übergabefahrten zum Bahnhof. Die Stadt Baganuur entstand erst mit der Eröffnung der Kohlemine und hat etwa 30.000 Einwohner.

Die Eisenbahn verlässt die Stadt in südwestliche Richtung. Dort finden sich einige schöne Fotostellen mit den Bergbauanlagen im Hintergrund. Im weiteren Streckenverlauf befindet sich bei Kilometer 42 Bulagtei, die einzige Kreuzungsstation auf der gesamten Strecke, in deren Umfeld sich ebenfalls schöne Motive umsetzen lassen. Die Strecke weist im nun folgenden Abschnitt zum Teil erhebliche Steigungen auf, welche die beladenen Kohlezüge überwinden müssen. Auch hier lohnt sich ein Aufenthalt für Eisenbahnfreunde. Schließlich wird Bagahangai an der transmongolischen Eisenbahn erreicht. ◀





xxx  
Neue Gleisjoche für die Baustelle sind schon unterwegs, 2M62MM 041 A/B müht sich damit am 21.09.2018 vor Örgön ab.

