

# ZUG 276 NACH SÜDEN



▲ Etwas kürzer als üblich präsentierte sich Zug 276 am 20. Februar 2023 bei Khonkhor.

## ULAANBAATAR – ZAMYYN-UUD: EINE NACHT AUF SCHIENEN DURCH STEPPE UND WÜSTE GOBI

Es ist früher Nachmittag, und auf dem Bahnhof Ulaanbaatar herrscht jener geduldige, vielstimmige Trubel, den man an mongolischen Eisenbahnstationen kennt. Familien mit Unmengen an Gepäck – Säcke, Kartons, zusammengeschnürte Decken – drängen sich neben zumeist jungen Mongolen mit Rucksäcken. Ein älterer Mann schleppt einen Plastiksack voll Milchkartuschen. Kinder laufen zwischen den Beinen der Erwachsenen hindurch. An den Kiosken im Bahnhof stapeln sich Chips, Instantnudeln und Getränke. Hier kauft man für die Nacht ein.

Dann, fast beiläufig, schiebt sich die Lokomotive ans Zugende: eine »2 Zagal«. Zwei mächtige Dieselsektionen in dem vertrauten grauen Anstrich der UBTZ, jede Einheit für sich schon eine imposante Erscheinung. Die »2 Zagal« wurde in den 2000er Jahren aus mechanisch verschlissenen 2M62M-Einheiten entwickelt, und mit GE-7FDL-Motoren ausgerüstet. Man erkennt sie an dem mongolischen Staatswappen an der Frontseite. Als Mehrzwecklok hat sie sich auf langen Flachlandstrecken wie auch in den Bergen bewährt. Unser Zug 276 ist mit diesem Kraftpaket in guten Händen, denn er füllt die komplette Länge des ohnehin endlos erscheinenden Bahnsteig 1 des Bahnhofes Ulaanbaatar aus: Mit 27 Waggons ist dieses Reisezugpaar 276/275 möglicherweise das längste der Welt – also wahrlich ein Zug der Superlative.

## KHONKHOR UND BUMBAT – DRAMATIK AUF DER HAUPTSTRECKE

Die ersten Kilometer führen durch die Ausläufer der Stadt: Alte und neue Plattenbausiedlungen, Industrieanlagen, Ger-Viertel mit ihren ordentlichen Zäunen und den weißen Filzdächern. Dann lichtet sich allmählich das Bild. Die Steppe beginnt – zunächst noch durchsetzt von niedrigen Birken und gelb verfärbten Lärchen, die dem September hier ihr schönsten Kleid anlegen. Das Licht wird flacher, wärmer, goldener.

Der Aufstieg aus dem Tal der Hauptstadt hat es in sich. Zwischen Amgalan und Tuul wird der Tuul-Fluss auf einer weitgespannten Betonbrücke überquert. Dann folgt eine ausgedehnte S-Kurve zum Bahnhof Khonkhor, an dem die ehemalige Nebenstrecke nach Nalaikh abzweigt. Die Hauptbahn schwingt nun in eine scharfe Rechtskurve und gewinnt weiter an Höhe – an der charakteristischen Flaschenhalbs-Stelle der Hufeisenkurve liegt das bereits durchfahrene Gleis nur rund hundert Meter entfernt und gut dreißig Meter tiefer.

Die Khonkhor-Schleife ist das erste große Schauspiel dieser Reise. Wer von außen weiß, was dieser Ort bedeutet – die Warterei in der Kälte, die Suche nach dem optimalen Fotostandpunkt – der schaut jetzt mit anderen Augen: Nun sind wir das Bild in der Schleife, die man so oft von außen fotografiert hat. Das Licht ist dasselbe. Die Perspektive ist eine andere. Eisenbahnfotografen schätzen diesen Abschnitt als einen der reizvollsten Asiens:

Während sich ein bergwärts fahrender Zug in die Hufeisenkurve kämpft, kann der Fotograf zu Fuß die Strecke überqueren und von einer höheren Position ein neues Motiv festhalten.

Draußen flimmert das Streiflicht über das goldfarbene Herbstlaub, die Berghänge werfen lange Schatten Richtung Osten, und irgendwo in einem der hinteren Abteile lacht jemand laut auf. Das Reisen hat begonnen.

Noch einmal nimmt die Strecke eine Rechts-Links-Kombination, bevor im Bahnhof Bajan scheinbar der Scheitelpunkt erreicht ist - doch erst am Bahnhof Bumbat wird dieser tatsächlich erreicht.

Es folgt der Bumbat-Pass: Dort hat die eingleisige Magistrale das Bergmassiv des Bogd Khan Uul mit Gipfeln über 2.200 Meter zu überwinden. Der Pass wurde ohne Tunnel und große Brückenkonstruktionen gemeistert - aber er verlangt Lokomotiven und Lokführern einiges ab. Unsere »2 Zagal« gibt hörbar Leistung. Das Dieselgeräusch – tief, kehlig, stetig – wird druckvoller. Die Wagen neigen sich leicht in den engen Radien. Schaut man aus dem Fenster, sieht man den ganzen langen Schlangenkörper des Zuges in die Kurven gelegt. Auf einer Anhöhe beobachtet ein Reiter reglos den Zug, dreht dann sein Pferd und trabt davon, ohne zu winken. Das ist die Mongolei.

Ab Bumbat gibt es kaum noch Bäume in der Landschaft. Bis zur Station Bagahangaj herrscht für mongolische Verhältnisse dichter Verkehr, da die Kohlezüge aus Baganuur diesen Abschnitt ebenfalls befahren. Der Abstand zwischen den Bahnhöfen ist hier auf etwa 10 Kilometer verkürzt.

**WAS MAN AUF LANGEN ZUGFAHRTEN SIEHT**  
Je weiter der Zug nach Süden rollt, desto mehr



▲ Szene aus dem Speisewagen des Nachtzuges 276. (18. September 2023)

öffnet sich das Bild. Flache, wellige Hügelketten, weichen endlosen Ebenen. Deren Gräser sind im September bereits trocken und hell, stellenweise von orangebraunem Beifuß durchsetzt, der dem Horizont eine warme Tönung gibt. Immer wieder: weiße Jurten in kleinen Gruppen, manchmal allein auf einem Kamm. Daneben stets ein Motorrad oder ein japanischer Pkw, gelegentlich auch noch ein altes Sowjetauto, ein paar Pferde, Schafherden, die sich träge durch das Bild schieben. Die Steppe ist keinesfalls leeres Land.

An kleinen Haltestellen, kaum mehr als ein Betonperron und ein verblasstes Schild – steigen vereinzelt Menschen zu. Eine Frau in einem leuchtend blauen »Deel«, dem traditionellen Mantel der Mongolen, wuchtet einen schweren Sack in ihr Abteil und verstaut ihn unter der Sitzbank mit einer

▼ In der Nähe der Bahn finden sich in der Mongolei oft schamanische, aber auch buddhistische Gebetsstellen. (12. Mai 2026 bei Sainschand)





▲ Mit viel Ruß ging es am 20. September 2023 für 2M62MM-004 mit ihrer Fuhre ins chinesische Erenhot.

▼ Durch die Wüste Gobi ...





▲ Man könnte eine Aufnahme vom Mars vermuten, wäre da nicht der Express aus Peking im Bild. (13. Mai 2026)

▼ Auch südlich von Sainschand, wie hier bei Urgun, bietet die Gobi spektakuläre Fotomotive.

