

Wolfram Wendelin  
**Schmalspurstrecken der Spurweite 750 mm in der Ukraine**

Vyhoda - die letzte Waldbahn

# Myzunkatalbahn

(Anm. der Redaktion: *DIESER Teil fehlt in der Druckausgabe aus Platzgründen*)

## **Eine virtuelle Fahrt mit der Waldbahn in das Myzunka-Tal**

Das Depot und die Werkstätten der Waldbahn liegen an einem Reststück der Strecke in das Sviča-Tal, hier erfolgt auch die Bedienung des südöstlichen Sägewerkes und der Pressspanplattenfabrik. Wegen des schlechten technischen Zustandes der Halle und der zahlreich abgestellten Fahrzeuge ist das bewachte Depot für Besucher meist nicht zugänglich.

Am Depot beginnen und enden aber alle Zugfahrten,  
wenigstens für die Lokomotiven.

Wir beginnen unsere Reise besser beim Gleisdreieck, welche unweit des Ortszentrums westlich des markanten Bahnüberganges der Strasse von Dolyna nach Chust liegt. Im Gleisdreieck steht als Blickfang die Denkmaldampflokomotive IIr-4-274 auf einem hohen, schrägen Sockel. In Blickrichtung Dolyna sehen wir zu rechter Hand den Breitspurbahnhof Vyhoda der Staatsbahn. Links davon führt ein Schmalspurgleis in das nördliche Sägewerk. Dorthin rollt das meiste Langholz aus dem Myzunka-Tal. Im Sommer sind gerade hier die Gleise so stark von Vegetation überwuchert, dass man kaum noch die Schienen sieht. Die Abfahrtsstelle für Arbeiter- und Touristenzüge ist nicht gekennzeichnet, üblicherweise hält der Zug einfach neben dem Dampflokomotivdenkmal, dort wo eine Nebenstraße das Gleisdreieck quert.

Dem interessierten Besucher wird empfohlen sich einer Reisegruppe anzuschließen (*vorher vereinbaren!*) oder den Montags-Arbeiterzug frühmorgens zu benützen. Die Mitfahrt mit Leerwagen- und Holzzügen ist nicht gestattet, Ausnahmen werden aber manchmal gemacht. Unterwegs auf der Strecke kann man eventuell eher Glück haben und auf Handzeichen hin mitgenommen werden. Von Vorteil sind bei einer Exkursion in jedem Fall orts- und sprachkundige Begleiter. Ausrüstung und Verpflegung sollte wie bei einer Bergwanderung mitgenommen werden.

Gleich nach der Abfahrt überquert unser Zug die imposante lange Brücke über die Flüsse Sviča und Myzunka, die hier ihren Zusammenfluss haben. Danach geht es eineinhalb Kilometer lang rechts an einer steilen Lehne entlang, die schönen alten Buchenbestand hat. Zu linker Hand sieht man den Fluss Myzunka. Nach einer Brücke wendet sich die Bahn mehr in Richtung Südwesten und erreicht die ersten Häuser des Ortes Staryj Mizun'. Vor dem Bahnübergang der zweiten Straße, welche die Bahn quert, hält unser Zug an. Hier befindet sich die Haltestelle Staryj Mizun'. Im Café und Geschäft „Legende“ direkt an der Haltestelle können nochmals die Vorräte ergänzt werden, bevor die Lokomotive das Abfahrtssignal gibt.

Nun führt die Strecke in einem langen geraden Abschnitt am Westrand der hübschen, gepflegten Ortschaft Starýj Mizun' entlang. In den feuchten Wiesen sind die Gleise kaum zu sehen. Viele Eisenbahner der Waldbahn Vyhoda leben in diesem Ort, zwei kleine Draisinen mit Motorradmotor haben hier ihre heimatlichen Schuppen.

Nach dem Ortsende wird das unter Naturschutz stehende Hochmoor „Šyrkovec“ passiert, anschließend kreuzen wir ungesichert die öffentliche Straße nach Novýj Mizun'. Einige hundert Meter weiter überqueren wir den Fluss Myzunka auf einer hohen dreifeldrigen Brücke, die sich in schlechtem Zustand befindet. Diese Brücke der Waldbahn kann ganztags mit Zug schön fotografiert werden, unter anderem auch von der parallel verlaufenden Straßenbrücke her. Kurz darauf, bei km 9, erreichen wir den Bahnhof Novýj Mizun' des gleichnamigen Kurortes. Hier befindet sich eine selten benützte Ausweiche. Manchmal werden hier Touristenzüge hinterstellt, während die Fahrgäste zum nahen Fluss wandern und ein Grillpicknick veranstaltet wird. Derzeit sind das Hotel und das Sanatorium allerdings „konserviert“, d. h. geschlossen.

Wir verlassen den Bahnhof Novýj Mizun' und die Fahrt geht parallel zur hier schon unbefestigten Straße über weite Wiesen malerisch dahin. Die letzten Siedlungen bleiben zurück, es geht weiter in wilde Naturlandschaft. Die Berge rücken näher, das Tal wird allmählich enger, die Strecke steigt an. Nach zwei Bahnübergängen geht es durch einen sehr unübersichtlichen Einschnitt und danach bei Km 11 über eine kurze, aber hohe Brücke. An der parallel führenden Straße gibt es hier eine Quelle mit sehr gutem Trinkwasser. Fünfhundert Meter weiter kommen wir zum großen Flussbogen, der bei Hochwasserereignissen in den Jahren 1998-2008 drei Mal völlig neu gebaut werden musste, nachdem die ursprüngliche Schutzmauer schon früher zum Großteil weggerissen worden war. Bei Km 12 lohnt sich ein Blick nach links zum Forsthaus Bystriv. Dann verläuft die Bahntrasse rechts neben der Straße, zwischen dieser und dem deutlich tiefer unten dahinströmenden Fluss Myzunka. Wenige Meter weiter sieht man zu rechter Hand wilde Stromschnellen, die bei hoher Wasserführung zu einem kleinen Wasserfall werden.

Bei Km 13 durchfahren wir die Ausweiche Dubovýj Kut, wo die meisten Fahrten des Touristenzuges enden. Schon ab Km 11 gibt es keinen Mobilfunkempfang mehr, man kann Mobiltelefone getrost ausschalten. Von Km 13 bis Km 17 tut sich ein weites, breites Tal auf, das sumpfig und völlig unbesiedelt ist und herrliche Naturlandschaft geblieben ist. Der Grund dafür ist ein weitläufiges Bebauungsverbot beiderseits der zum Fluss parallel (unterirdisch) verlaufenden Gaspipeline. Bei Km 17 endet der Fahrweg rechts der Bahntrasse an der Ruine einer alten Brücke über den Fluss. Kurz darauf sehen wir ebenfalls zu rechter Hand eine einsame botanische Besonderheit, eine Krimkiefer. Hier verengt sich das Tal stark, der folgende Abschnitt verläuft hoch über dem wildromantischen Flussbett in einem steilen Rutschhang, der immer wieder Probleme macht. Bei Km 19 durchfahren wir eine Ladestelle mit einem einseitig angebundenen Ladegleis. Auf dieser Lichtung sonnen sich bei warmen Temperaturen gerne auch einmal Kreuzottern im Gleisbereich. Danach tauchen wir wieder ein in dunklen alten Baumbestand, um schließlich bei Km 19,5 den früheren Bahnhof Dev'jatka zu erreichen. Früher war hier eine Abzweigstelle nach Hlybokýj mit einem Gleisdreieck, heute nur noch eine unbesetzte und selten benützte Ausweiche.

Die folgende Strecke bis zum nahen Solotvyno (Km 21), wo in alter Zeit Salz gewonnen wurde, führt durch lichte Wälder und über saftige verwilderte Wiesen. Heute gibt es in Solotvyno ein Ladegleis nach rechts zur Flussseite hin. Das Forsthaus und eine kleine Kapelle sind zu sehen. Auch die restlichen drei Kilometer bis zur Hauptstation Myndunok Solotvys'kyj bleibt die Waldbahntrasse auf der östlichen Seite des Flusses Myzunka. In diesem Abschnitt gibt es zum Teil erhebliche Steigungen zu bewältigen. An zwei Stellen berührt die Strecke malerisch das Flussufer, hier bieten sich schöne Ausblicke.

Wir fahren nach mindestens zweistündiger Fahrt in den Bahnhof Myndunok Solotvyns'kyj ein. Hier befinden sich eine nur noch zum Teil und an Werktagen bewohnte Arbeitersiedlung, ein kleines Depot, eine Ausweiche, ein Abstellgleis, ein Ladegleis für Holzstämme, ein Verladegleis für Raupenfahrzeuge und ein Gleisdreieck zur Abzweigung der Stichstrecke nach Sobol', die hier den Fluss quert. Auf der Hauptstrecke können wir noch über die Stationen Sapotej (zwei schöne alte Brücken, ein Ladegleis am Rest einer alten Zweigstrecke), Zavyjky (ein

kurzes Ladegleis) und Bukovec' (Abzweigung nach Jalovyj) weiter fahren bis nach Burmač (Km 29,7), wo am Gleisende noch immer viel Holz auf die Waldbahn verladen wird, obwohl hierher seit Frühling 2012 auch schon Forst-LKW von Senečiv her kommen, bis wohin die Bahn früher gefahren ist. Wegen des großen Umweges für LKW (via Vyškiv) und wegen der oft kaum befahrbaren Straße ist die Waldbahn hier bisher konkurrenzfähig geblieben. Dennoch gibt das Vordringen des Straßentransportes einigen Anlass zur Sorge.

Von Bukovec' kann man eine malerisch gelegene Zweiglinie nach Süden bis zur Ladestelle Jalovyj noch befahren, weiter bis Studenyj geht es seit dem Hochwasser von 2007 nicht mehr. Von der Hauptstation Myndunok Solotvyns'kyj führt aus dem Gleisdreieck nach Westen über eine rustikale, dreifeldrige Brücke die durchwegs steile Strecke nach Sobol', wo sich eine Alm und ein Forsthaus befinden. Von Sobol' führen weitere Nebenstrecken nach Mahura, Pravyj Tychyj und Livyj Tychyj. Dieser Bereich ist auf Straßen nicht zu erreichen und hat sich bis heute eine besondere, wilde Atmosphäre bewahren können. Noch ein Hinweis für interessierte Leser – der Autor dieses Beitrags organisiert mehrmals jährlich Fotosonderfahrten auf der Waldbahn Vyhoda und steht für Anfragen aller Art dem Leser jederzeit zur Verfügung (Kontakt: [wwlok@utanet.at](mailto:wwlok@utanet.at))!