

Aus dem Inhalt:

Thüringerwaldbahn heute  
Die Waldbahn der ZINGAL- AG in  
Ayancik /  
Türkei, Teil 5  
Härtsfeldbahn aktuell

Schmalspurbahn in Portugal  
OEG  
Kurzmeldungen  
Bemo: Allegro in H0m





Quelle: www.hwph.de

## Holztransport zu Lande, zu Wasser, auf Schienen und in der Luft:

### Die Waldbahn der ZINGAL AG in Ayancik, Türkei Teil 5: Von der Seilbahn zur Eisenbahn

#### Peter Höhn und Cevdet Yilmaz

Historische Schwarz-Weiß-Aufnahmen zur Verfügung gestellt von Gön. Yalçın Eren, Ankara, Türkei, Professor Dr. Cevdet Yılmaz, Samsun, Türkei, Hakan Çakır, Ayancik, Türkei und Volkan Atılgan, Ayancik, Türkei. Die undatierten Farbdias, die vermutlich zwischen 1935 und 1937 entstanden, stammen aus der Cieslar-Stiftung an der Universität für Bodenkultur, Wien und wurden von Dr. Peter Wiltsche zur Verfügung gestellt. Aktuelle Bilder wurden von Peter Höhn und Cevdet Yilmaz aufgenommen und sind entsprechend gekennzeichnet.



Abb. 92 Übersicht über die Station von Yenice. Im Vordergrund der Schwemmkanal mit den Seilwinden (links) und dem Holzlager (rechts); im Mittelgrund die Entladestelle und im Hintergrund rechts das Stationsgebäude. Der Bremsberg erreichte die Station von links. Gut ist der einzelne Arbeiter zu erkennen, der einen Baumstamm zur Verladestelle treidelt. Auch schwere Lasten lassen sich so durch nur einen Arbeiter bewegen.

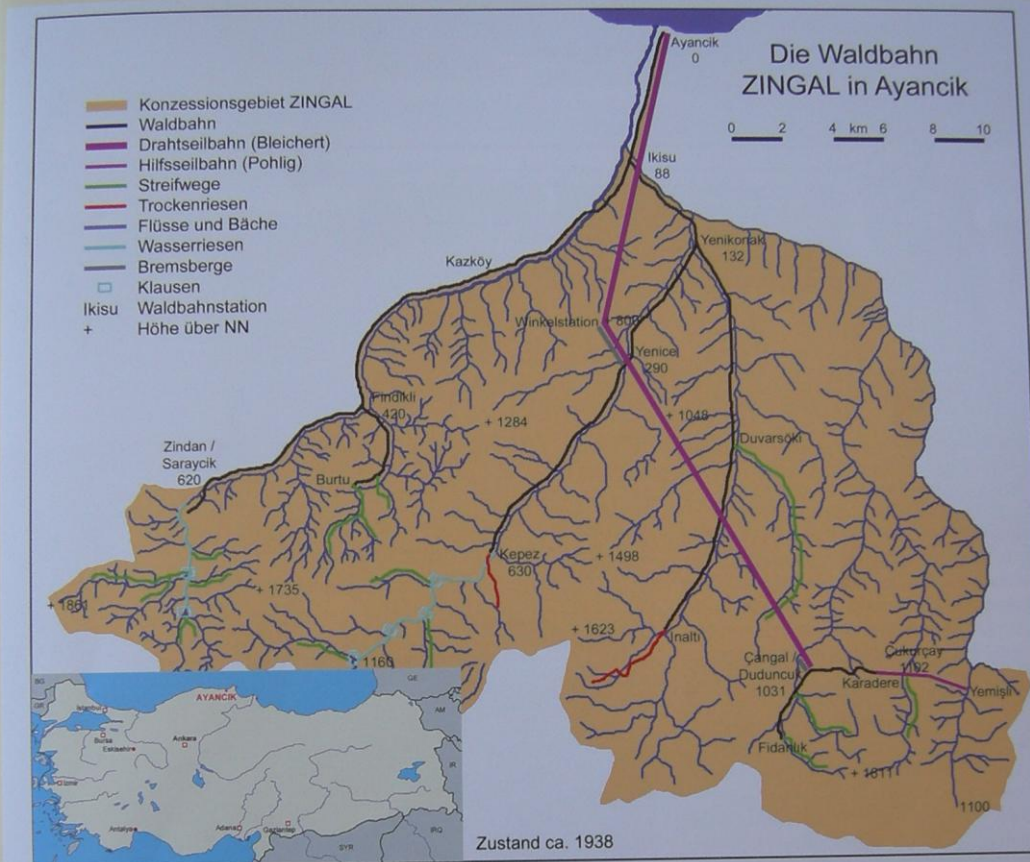


Abb. 93 Nochmals die Karte des Waldbahnnetzes von Ayancik zur besseren Übersicht.

Die Saga über die ZINGAL AG bewegt sich langsam weiter auf Sägewerk und Verarbeitungs- und Verladeanlagen zu. Die Auswertung verschiedener Veröffentlichungen zum Betriebsgeschehen [1,2] auf der Waldbahn von Ayancik brachte wiederum neue Erkenntnisse, so dass der Betrieb auf der Waldbahn immer detaillierter dargestellt werden kann und deshalb noch einige Beiträge über den Betrieb folgen werden.

Die ersten Teile dieser Artikelserie zur Waldbahn von Ayancik (Schmalspur-Info 2/2011 – 1/2012) widmeten sich vornehmlich der allgemeinen Geschichte, Baumfällung und Holzbringung mit Tieren auf Schleifwegen und Wasserriesen sowie den Seilbahnen und allgemein der Waldbahn, ihren Fahrzeugen und ihren Brücken. Wasser als Transportmittel über größere Strecken in Wasserriesen wurde bereits in Teil 4 genauer vorgestellt; kleinere Wasserbecken wurden jedoch auch als Hilfsmittel für die einfache Umladung von Blöchen von einem Transportmittel zum nächsten – wie in diesem Teil

thematisiert – sowie als wichtiger Vorbereitungsschritt beim Verarbeitungsprozess im Sägewerk (Artikel in Vorbereitung) eingesetzt.

Aufgrund der komplizierten Vorgeschichte der Zingal AG und der schwierigen Topographie der Wäldungen von Zindan und Çangal stellte sich die Betriebsabwicklung teilweise höchst aufwendig und kompliziert dar. Ursprünglich sollten die Waldgebiete ausschließlich über Seilbahnen erschlossen werden; die Waldbahn war lediglich als Provisorium zum Seilbahnbau gedacht. So wurde für die ersten Holzlieferungen bei Betriebsaufnahme die Blöche ins Tal bei Yenice geschleppt, dann per Bremsberg zur Seilbahnstation hochgezogen und schließlich per Seilbahn nach Ayancik transportiert. Schon Anfang der dreißiger Jahre zeigte sich jedoch, dass die Seilbahn von Ayancik nach Çangal recht störanfällig war [3]. Die potentiellen Transportvolumina von Waldbahn und Seilbahn waren außerdem vergleichbar groß und somit gemessen an den Holzreserven deutlich überdimensioniert. Aus diesem

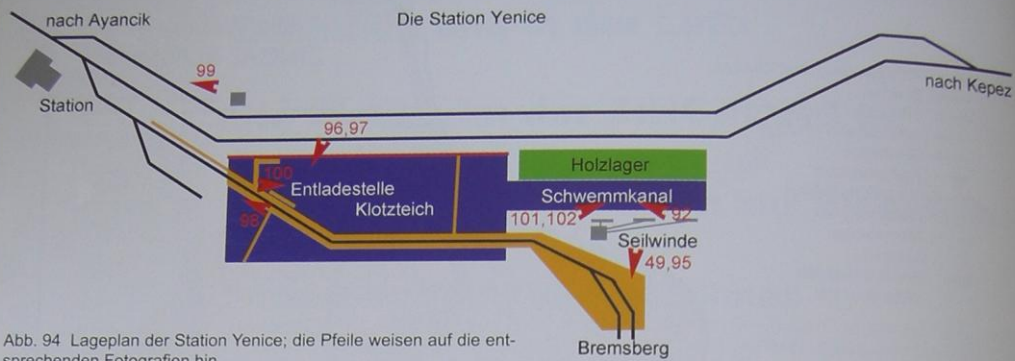


Abb. 94 Lageplan der Station Yenice; die Pfeile weisen auf die entsprechenden Fotografien hin.

Grund wurde deshalb schon bald der untere Teil der Bleichert-Seilbahn zwischen Ayanvik und der Winkelstation bei Yenice außer Betrieb genommen und der Abtransport des Holzes erfolgte über die Waldbahn. Zumindest bis in die fünfziger Jahre erfolgte der Betriebsablauf dann in der Weise, dass Holz aus den Waldungen von Çangal per Seilbahn nach Yenice transportiert wurde; der Umladevorgang in Yenice wird auf der hier wiedergegebenen Bilderfolge erläutert.

Eine Übersicht über die Station Yenice gibt Abb. 92, ihre zentrale Lage im Waldbahnnetz ist auf Karte 93 gut zu erkennen. Leider konnten bisher noch keine Pläne für die einzelnen Waldbahnstationen aufgefunden werden, die Skizze in Abb. 94 gibt daher nur ein ungefähres, auf den Fotografien basierendes Bild der Waldbahnstation. Wie nahezu immer bei diesen Aufnahmen können zwar unterschiedliche Wagentypen identifiziert werden, Aufnahmen von Zügen oder Lokomotiven fehlen nahezu vollständig.

Ähnlich wie in Inalti (Teil 4, Info 1/2012, Abb. 89-91) wird in Yenice ein kurzer Schwemmkanal zum Transport der Blöche verwendet. Hier werden die von Çangal mit der Bleichert-Seilbahn eintreffenden Stämme von der Seilbahnstation auf dem Bergrücken (Info 3/2011, Abb. 45-47) über einen Bremsberg (Abb. 95 sowie Teil 2, Info 3/2011, Abb. 48,49) auf das Niveau der Waldbahn im Tal gebracht. Abb. 95 stammt dabei aus einer deutlich früheren Bau-phase; so lässt sich die Evolution der Station gut erkennen.

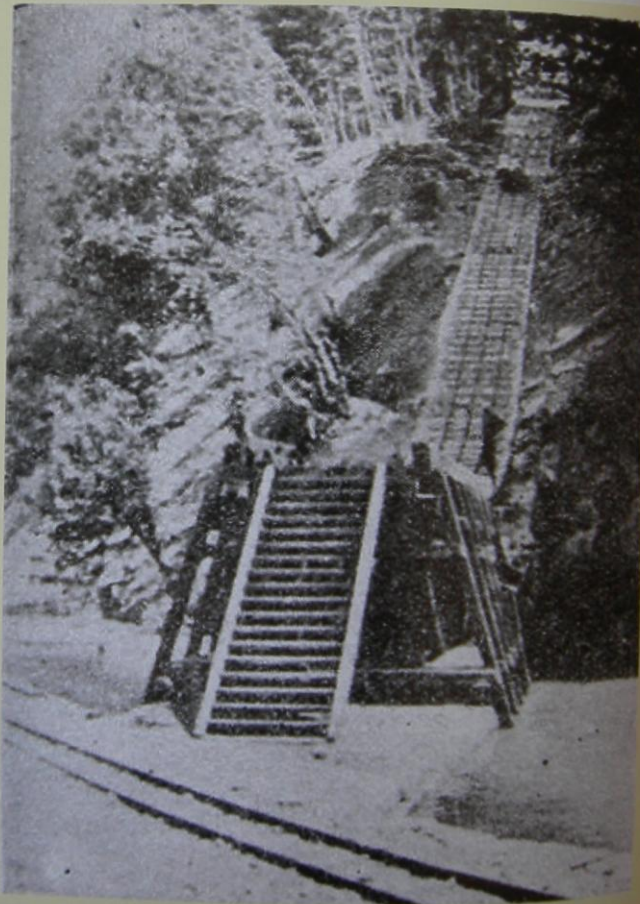


Abb. 95 Das untere Ende des Bremsberges während einer frühen Betriebsphase.



Abb. 96 Ein Paar Trucks mit einem Bloch wurde den Bremsberg heruntergelassen und von den Arbeitern zur Entladestelle auf einer Trestlebrücke geschoben.

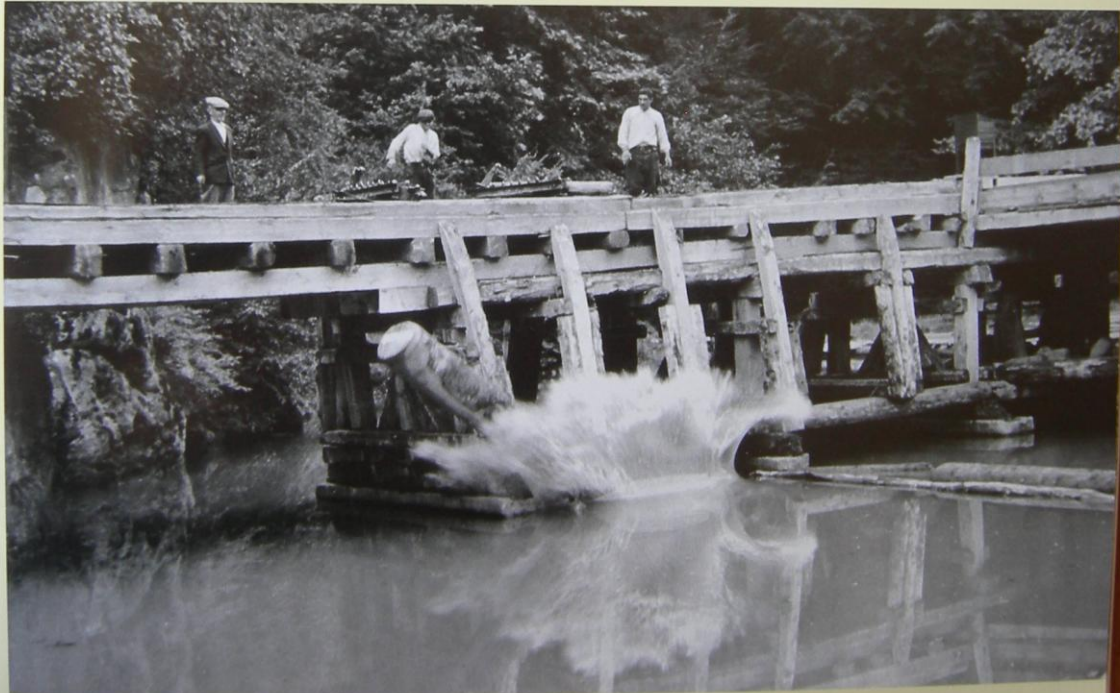


Abb. 97 Der Baumstamm wird mit Muskelkraft entladen und stürzt in den Klotzteich.

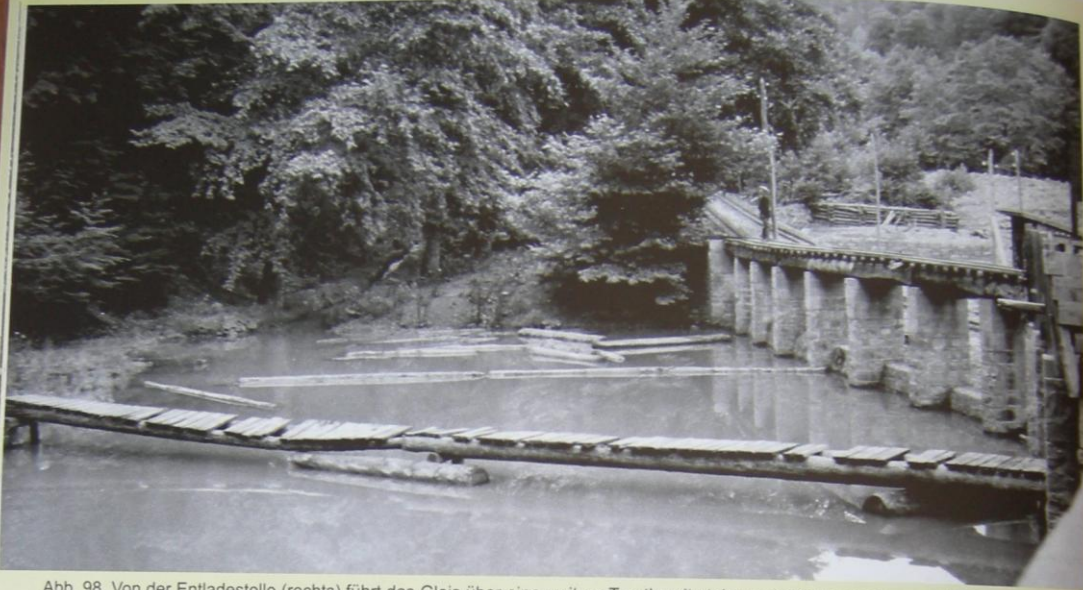


Abb. 98 Von der Entladestelle (rechts) führt das Gleis über eine weitere Trestle mit steinernen Pfeilern weiter zur Waldbahn. Der Klotzteich reicht auch zur Bahnabgewandten Seite und ist so als Lagerplatz zu verwenden. Man beachte den Steg.



Abb. 99 Die Station bildet den linken Bahnhofskopf. Rechts das Ausweich- und Umfahrgleis, links das Gleis zu Entladestelle und Bremsberg.

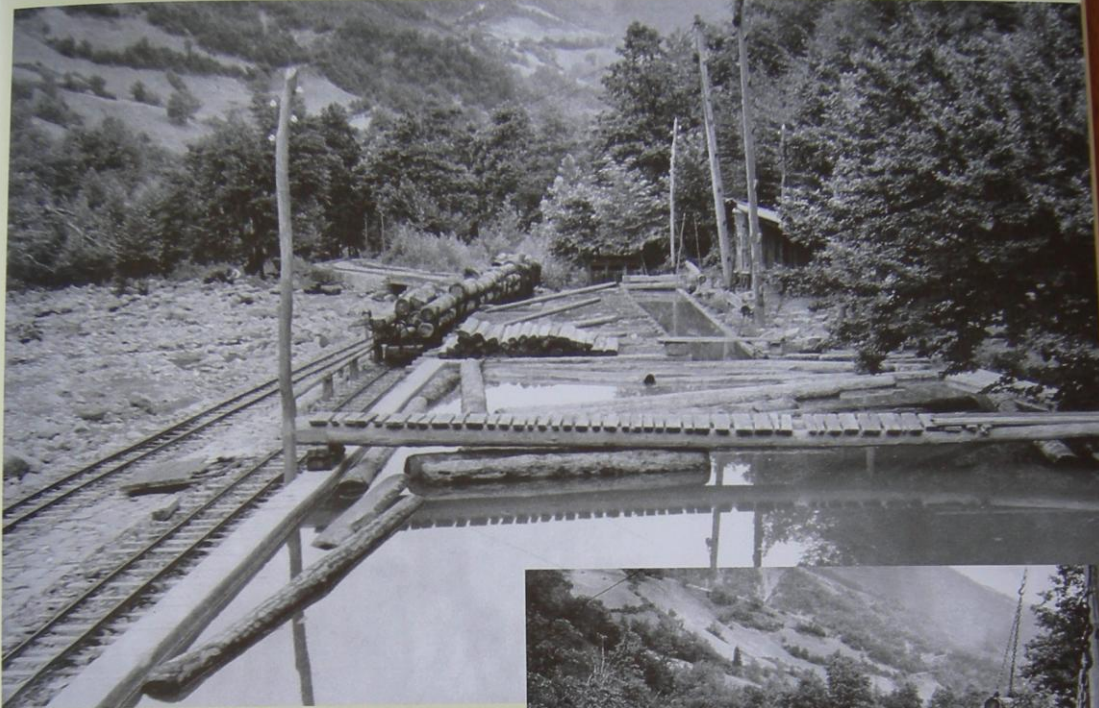


Abb. 100 Übersicht über den rechten Bahnhofskopf mit Klotzteich, Schwemmkanal und Ladestelle.

Mit Hilfe des aus den verschiedenen Aufnahmen (Abb. 92, 95-102) erstellten Lageplans (Abb. 94) lässt sich die Vorgehensweise nachvollziehen: die beladenen Trucks werden den Bremsberg heruntergelassen und danach von Hand zur Entladestelle geschoben und entladen (Abb. 96, 97). Die Blöche werden vom Klotzteich über den Schwemmkanal zur Ladestelle getreidelt (Abb. 100), dabei ist eine Vorsortierung möglich. Nach dem Herausheben (Abb. 101) erfolgt die Verladung auf die Waldbahn (Abb. 102). Obwohl der Bremsberg (Abb. 48 und 49 in Teil 2 dieses Berichts in Info 3/2011) mit der Waldbahn verbunden ist (Abb. 98), erlaubt es die Bauart der am Bremsberg verwendeten Trucks nicht, diese für den Weitertransport nach Ayancik zu nutzen. Entladene Trucks können kurzfristig auf einem Stumpfgleis in der Nähe des Stationsgebäudes (Abb. 99) abgestellt werden.

- [1] R. Cieslar, Forstliches aus der Türkei, II. Teil, Zeitschrift für Weltforstwirtschaft, 5 (1938) 319-364.
- [2] S. Bayoğlu, A study on forest transportation and road network in Çangal district, Dissertation, Istanbul, 1960.
- [3] Verschiedene Privatbriefe, R. Cieslar 1928-1938.



Abb. 101 Der Bloch wird im Schwemmkanal zur Verladung vorbereitet. Der Arbeiter hat den Bloch über den Ketten zentriert, nun wird er mit Hilfe der Seilwinde (siehe auch Abb. 87) herausgehoben.



Abb. 102 Der Baumstamm liegt zur Verladung auf die Waldbahn bereit. Die Verladung auf die Trucks erfolgt per Muskelkraft über die bereitliegenden Stangen.