



PROF. DR. CEVDET YILMAZ

“Sanayide Yer Seçimi ve Küreselleşme: Ayancık - Zingal Örneği (Sinop)”,

Ankara Üniversitesi, Dil, Tarih ve Coğrafya Fakültesi

Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi (TÜCAUM),

(18-19 Ekim 2012), **VII. Coğrafya Sempozyumu, Bildiriler Kitabı**, (297-309).

Ankara, 2012

Önemli Not:

Bildiri metni, yayınlandığı kitapta (fotolar küçültülerek sıkıştırıldığı ve 3-4 fotoğraf tek bir foto olarak isimlendirildiği için) 12 sayfa olarak yer almış, aşağıdaki metinde ise fotolar büyütüldüğü için (foto numaraları değiştirilmeksizin) metin 27 sayfaya çıkmıştır.

Sanayide Yer Seçimi ve Küreselleşme; Zingal Örneği - Ayancık (Sinop)

Locational Decision Making for Industry and Globalization:
The Sample of Zingal – Ayancik (Sinop)

Cevdet Yılmaz^{1*}

Öz:

ZİNGAL Orman İşletmesi ve Kereste Fabrikası Türkiye'nin ilk yabancı sermayeli şirketlerinden biri olarak 1929'da Sinop'un Ayancık ilçesinde faaliyete geçmiştir. 1945 yılına kadar yabancılar tarafından işletilen şirket 1945'de devletleştirilmiştir. 1970'de bağımsız birimler olarak Fabrika ORÜS'e, İşletme ise Orman Bakanlığı'na bağlanmıştır. Orman İşletmesi günümüze kadar gelirken, fabrika 1990'da özelleştirilmiş, 2002'de ise tamamen kapatılmıştır. Zingal kuruluş yıllarından 1950'lere kadar Avrupa'nın sayılı, Türkiye'nin ise en büyük ve en modern orman işletme tesisi olma özelliğine sahiptir. İşletme Türkiye ormancılığının gelişmesinde laboratuvar görevi üstlenmiş, buradaki uygulamalar ülkemizin yeni kurulan diğer ormancılık müesseseleri için öncü ve örnek rol oynamıştır. Türkiye'de standart kerestenin ilk imalatçısı olan fabrika daha sonra bünyesine parke ve sunta üretimini de ekleyerek ülkemizin alanında en modern ve en büyük tesisi olarak adından uzun yıllar övgüyle söz ettirmiştir. Başlangıçta kuruluş yeri itibarıyla mükemmel denebilecek sit ve sitüasyon şartlarına sahip olan fabrika zaman içinde gerileyerek atıl hale gelmiştir. 1950'li yıllarda önce Türkiye'de karayolu ulaşımının gelişmesine bağlı olarak büyük merkezlerin uzağında kalmış, ardından 1990'lı yıllarda ise küreselleşmenin etkisi ile hammadde ve dış pazar şartlarının değişmesi sonucu önemini kaybetmiş ve nihayet 2002'de faaliyetine son verilmiştir. Araştırmada, Ayancık-Zingal örneğinden hareketle sanayide yer seçimi ile küreselleşme arasındaki ilişkiler üzerinde durulmuş, aynı yörede kurulan Ayancık Ahşap Sanayi ile bir karşılaştırma yapılarak, Türkiye'de yeni yatırımlar için yer seçimi düşünülürken karşılaşılabilecek riskler verilen bu örnekten hareketle irdelenmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ayancık, Zingal, Orman İşletmesi, Ayancık Kereste Fabrikası, Lokasyon, Küreselleşme.

Abstract:

Zingal Forestry Enterprise and Ayancık Sawmill are one of the first foreign-owned companies of the Turkey. They were established in 1929 in Sinop Province. The company was operated until 1945 with foreign capital and it was nationalized in 1945. Ayancık sawmill was incorporated into the ORUS and the Forestry Enterprise was incorporated into the Ministry of Forestry as independent institutions from each other. Zingal Forestry Enterprise has maintained its presence until today but The Sawmill was privatization in 1990 and all activities of the factory was terminated in 2002. Zingal is the largest and most modern forestry enterprise of Turkey in 1929 from 1950. The Foresstry Enterprise was undertook a laboratory mission in the development of forestry in Turkey. Zingal practices became a model for the

¹ 19 Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, OÖSA Coğrafya Eğitimi ABD, Samsun

* İletişim / e-posta: cyilmaz@omu.edu.tr

newly established institutions. The Ayancık Sawmill is the first producer of standard timber in Turkey. After the establishment of the years, The Sawmill began to be made on-site production of hardwood and plywood. In subsequent years, The Sawmill has mentioned its name with praise for many years as the largest and most modern institution in its field in Turkey. Ayancık sawmill has perfect site and situation conditions in terms of locational decision making. However, the sawmill production declined over time and it has become obsolete. The Sawmill, in the 1950s, has been far from major centers depending on the development of the road transport in Turkey. Subsequently, in the 1990s, The Sawmill lost its importance as a result of changes in raw materials and external market conditions with the impact of globalization. Finally, The Sawmill's activity came to an end. In this report, first, the relationship between locational decision making for industry and globalization is emphasized through the sample of Ayancık-Zingal. Second, potential risks concerning locational decision making for new investments in Turkey, are examined in comparison with Ayancık Wood Industry in the same district.

Keywords: Ayancık, Zingal, Forestry Enterprise, Ayancık Lumber Mill, Location, Globalization.

1. GİRİŞ

Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni ekonomi politikaları ilk olarak 1923'te toplanan 1. İzmir İktisat Kongresi'nde şekillenmiştir. Kongrede alınan kararlardan biri de Türkiye ormanlarının işletilmesi ile ilgilidir. Hâkim görüş ormanların haritalanması, bölgelere bölünmesi ve ardından yabancı sermaye de dâhil özel sektör eliyle bedeli karşılığı işletilmesi yönündedir. İşletmede öncelik ormanların bulunduğu yerlerde kurulu olan fabrika ve hızar sahiplerine verilecek, bu kişiler yeni tesislerin inşası sırasında lâzım olan araç gerecin ithalatında gümrükten de muaf olacaklardı. Hükümeti bu şekilde karar almaya sevk eden en büyük etken o güne kadar tomrukların el hızarları ile biçilmesi ve her türlü kereste için arzu edilen standart ölçülerde malzemenin temin edilemeyişi idi.

Kuzey Anadolu'da Sinop il sınırları içinde kalan Ayancık yöresi geçmişten beri zengin orman örtüsü ile dikkati çekiyordu. İzmir İktisat Kongresinde alınan kararlar doğrultusunda Türkiye Kibrit İnhisarı T.A.Ş. adlı bir kamu kuruluşu 10 Şubat 1926'da Ayancık yöresi ormanlarını 50 yıl süreyle işletmek üzere imtiyaz hakkı elde etmişti. Bu şirket daha sonra haklarını 2 Temmuz 1928 tarihinde yapılan bir anlaşma ile Belçika sermayeli olarak kurulan ve adını yöredeki **Zindan** ve **Çangal** ormanlarından alan **Zingal** T.A.Ş.'ne devretmiştir (1). Zingal şirketi kuruluşundan itibaren 1 yıl gibi kısa bir süre içinde faaliyete geçmiş ve devletten 30 yıllığına kiraladığı ormanları, kötü yönetim ve anlaşma şartlarına uymadığı gerekçesi ile 14 Mart 1945'te sözleşmesi Bakanlar Kurulu tarafından feshedilene (devletleştirilene) kadar, 17 yıl süre ile işletmiştir.

Ayancık ormanları ve Ayancık Kereste Fabrikası ikisi birlikte bir Kamu İktisadi Teşebbüsü (KİT) olarak 1970'e kadar Devlet tarafından işletilmiştir. Bu tarihte *Orman İşletmesi* ile *Fabrika* Hükümet kararı ile ayrılmış, *İşletme* Orman Bakanlığı'na bağlı "*Ayancık Orman İşletmesi*", fabrika da Orman Ürünleri Sanayii'ne (ORÜS) bağlı "*ORÜS Ayancık Fabrikası*" adıyla iki ayrı müessese haline getirilmiştir. Bunlardan *Orman İşletmesi* aynı adla günümüze

kadar ulaşırken, Fabrika 1996'da özelleştirilmiş, bir süre düşük kapasite ile çalıştırıldıktan sonra, kötü işletme ve aşağıda ana hatları ile bahsedilen diğer şartlar yüzünden üretimi durdurulmuş ve nihayet 2004'de faaliyetine tamamen son verilmiştir.

İlk kuruluşundan bugüne geçen 80 yılı aşkın zaman içinde; yabancı sermaye girişimi, kamulaştırma (devletleştirme), bölünme, özelleşme ve kapanma süreçlerinden geçen ve her aşamasında farklı isimler alan kuruluş, halk arasında hep ilk ismi ile anılagelmiş, **Zingal** adı gerek işletme, gerekse fabrika olarak hafızalara kazınmış ve yöredeki tüm ormancılık faaliyeti bu ad altında zikredilmiştir. Araştırmamızda bu nedenle geçmişten günümüze yöredeki orman işletme ve kereste sanayinin durumu ele alınırken konu başlığı olarak Zingal adı özellikle tercih edilmiştir.

Aşağıda Ayancık yöresi ormanlarının Zingal şirketi eliyle başlayan ve devletleştirme, özelleştirme ve yok olma ile sona eren orman sanayii süreci ile aynı sahada başarı ile yoluna devam eden Ayancık Ahşap Sanayii karşılaştırmalı olarak ekonomik coğrafya alanındaki yeni prensipler çerçevesinde açıklanmaya çalışılmıştır. Araştırmada, Ayancık-Zingal örneğinden hareketle sanayide yer seçimi ile küreselleşme arasındaki ilişkiler üzerinde durulmuş, Türkiye'de yeni yatırımlar için yer seçimi düşünülürken karşılaşılabilecek riskler verilen bu örnekten hareketle irdelenmeye çalışılmıştır.

2. KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE AYANCIK ORMAN İŞLETMESİ VE AYANCIK KERESTE FABRİKASI

2.1. Zingal Orman İşletmesi ve Kereste Fabrikası

1929 yılında faaliyete geçen Zingal şirketi ilk olarak Ayancık ilçe merkezinde o dönem için Türkiye'nin en büyük kereste fabrikasının temelini atmış, fabrika inşaatı sürerken de ormanda ağırlıklı olarak sarıçam, karaçam, göknar, kayın ve meşe gibi ağaç türlerinden oluşan zengin hammaddeyi fabrikaya taşımak için çeşitli yollar inşa etmeye başlamıştır (**Şekil 1**). Şirket, ilk olarak, sık ve son derece zengin orman örtüsü engelini aşmak için fabrika ile Çangal dağı arasına *havai hat (teleferik)* inşa etmiş (**Foto 1**), daha sonra hemen bu hatta ek olarak Ayancık çayı kollarını takip ederek *dekovil (dar demiryolu) hatları* (3) döşemeye başlamıştır (**Foto 2**). 5-6 yıl gibi kısa bir süre içinde, bu hatlar civarında kesilecek ağaç miktarı azaldıkça, dekovil ve havai hatları beslemek üzere daha uzak mesafeleri bu hatlara bağlayan daha başka yollar ve metotlar geliştirmiştir. Bunlar; dekovil hatlarının eğim nedeni ile daha yükseğe çıkamadığı yerlerde inşa edilen *havuzlar* (**Foto 3**), havuzlar arasında irtibatı sağlayan ve en son havuzdan dekovil hattına tomrukları taşımada kullanılan *kuru ve sulu oluklar* (**Foto 4**), hava hattı ile dekovil hattını birleştiren *vargel sistemi* (**Foto 5**), at, öküz ve mandaların kullanıldığı *sürütme yolları* (**Foto 6**), kamyon ve traktörlerin kullandığı *araba yollarıdır* (**Foto 7**). Mükemmel bir *telefon haberleşme ağı* ile kontrol edilen bu ulaşım sisteminin temel amacı fabrika bahçesindeki havuzlara tomrukları ulaştırmaktı. Nihayet bu havuzlara havai hat ve dekovillerle gelen tomruklar buradan yüzdürülerek fabrikaya alınıyordu (**Foto 8**). Fabrikada işlenen tomruklar

burada kereste haline getiriliyor, bu keresteler de fabrika içindeki tramvay sistemi ile depolara naklediliyordu (**Foto 9**). Son olarak fabrika bahçesi içinde deniz kıyısında kurulu bulunan vinç vasıtasıyla da bu keresteler açıkta bekleyen büyük gemilere ulaştırılmak üzere mavnalara yüklenerek ihraç ediliyordu (**Foto 10**). Zingal Orman İşletmesi ve Kereste Fabrikası bu özellikleri ile kısa bir süre içinde bu yöreyi Türkiye'nin en önemli orman ürünleri taşıma ve işleme merkezi haline getirmişti (Yılmaz 2004).



Şekil 1. Zingal Orman İşletmesi ulaşım sistemi.

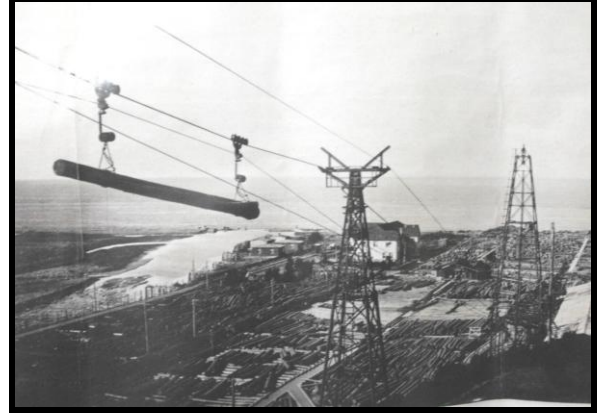
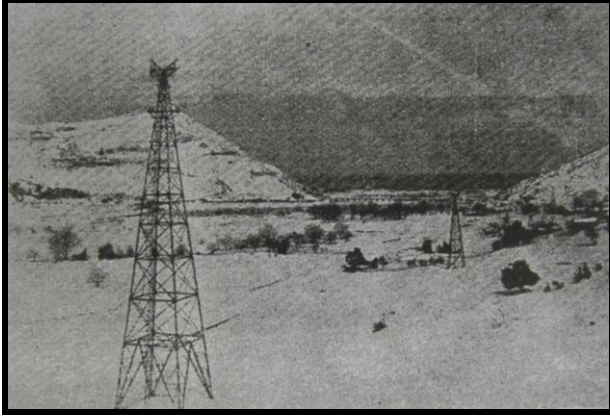
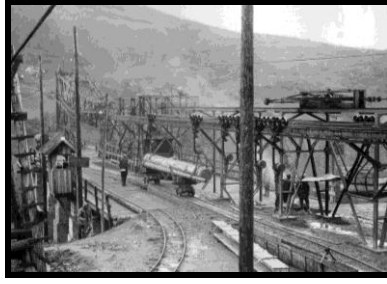


Foto 1. Çangal ormanlarından Fabrika bahçesindeki havuzlara havaî hat üzerinden tomruk nakli.

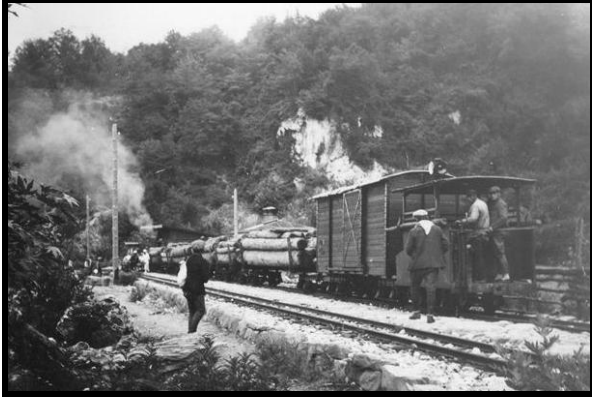


Foto 2. Üç kol halinde orman içine yayılmış bulunan dekovil hatlarından biri olan Zindan'dan Fabrika'ya tomruk nakli.

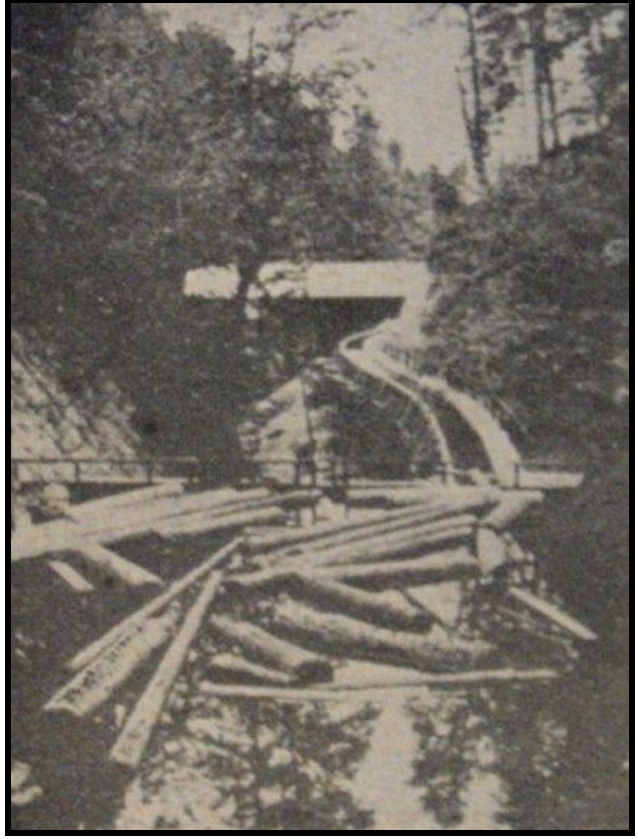


Foto 3. Çukurçay ve Zindan vadisinde yer alan havuzların boş ve dolu halleri.

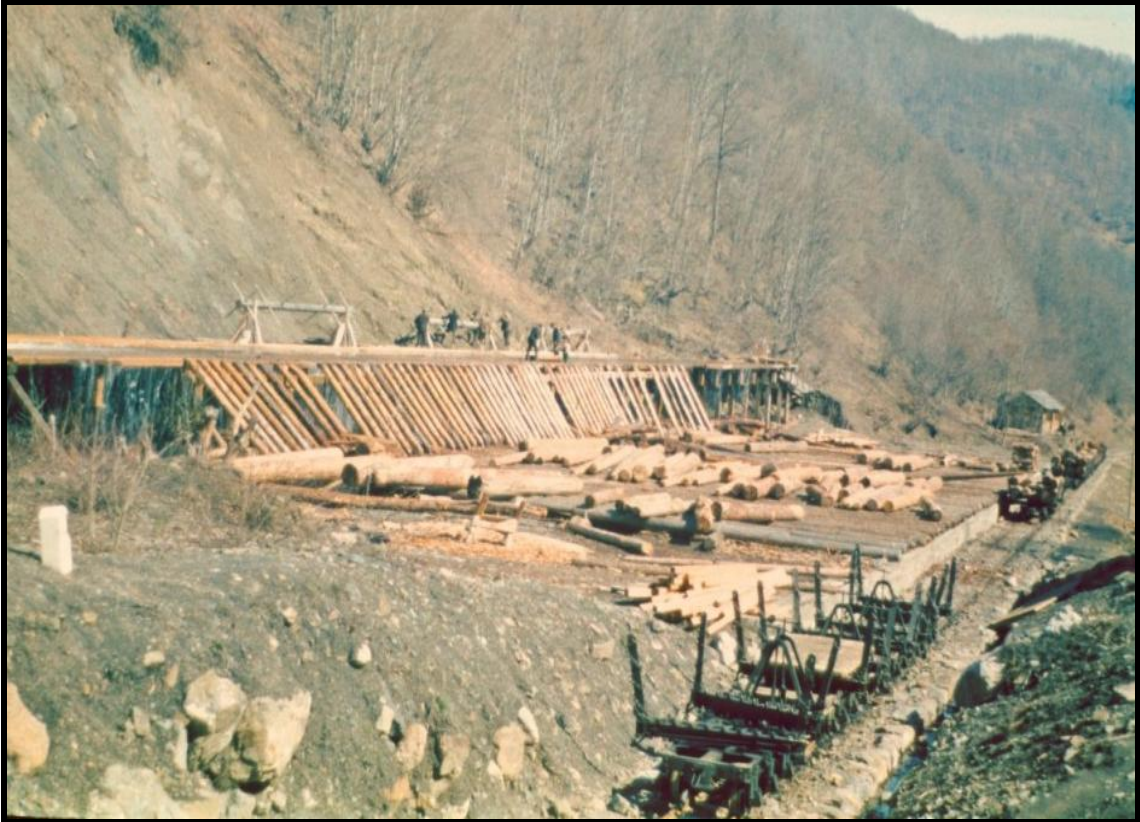


Foto 4. Zindan Vadisi 'nde Büyük Havuz 'dan dekovil hattına tomruk taşıyan sulu oluklar.

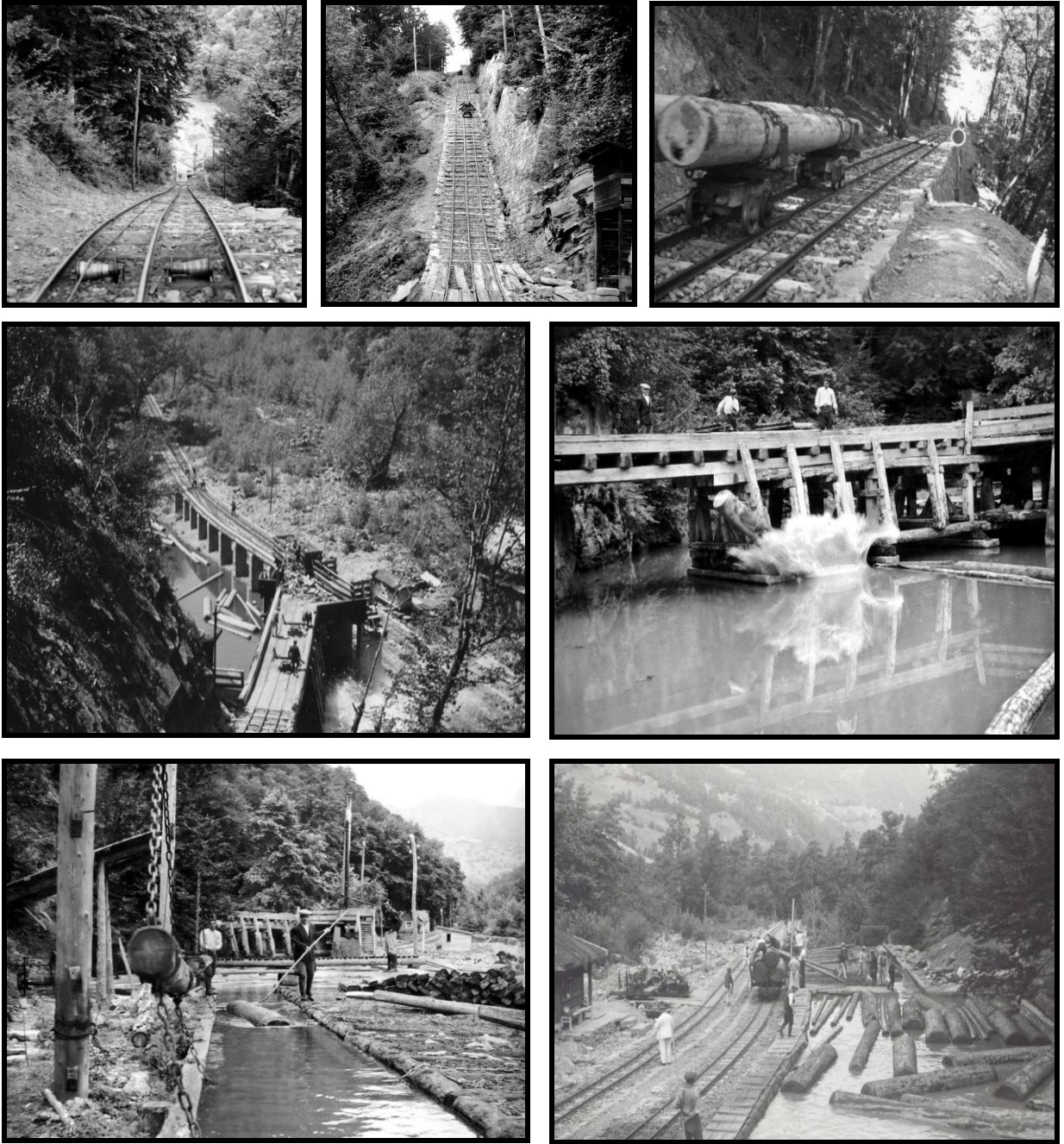


Foto 5. Çangal-Yenice havai hattından Yenicealtı-Fabrika dekovil hattı bağlantısını sağlayan vargel sistemi. İlk kurulduğunda Çangal-Fabrika arasındaki bağlantıyı sağlayan havai hattın (vadi tabanına dekovil sistemi inşa edildikten sonra) Fabrika –Yenice arası sökülüştü. Sonraki yıllarda, Çangal’dan Yenice’de tepe üstüne kadar havai hat üzerinden gelen tomruklar, buradan vadi tabanındaki (Yenicealtı) dekovil hattına vargel sistemi ile indirilmeye başlanmıştır. Hava hattından alınarak, vargel sistemi ile raylar üzerinden aşağıya indirilen tomruklar burada havuza atılıyor, sonra su üzerinde yüzdürülerek dekovil hizasına getirilip buradan vagonlara yükleniyor ve tomruklar Fabrika’ya doğru yola çıkıyordu.

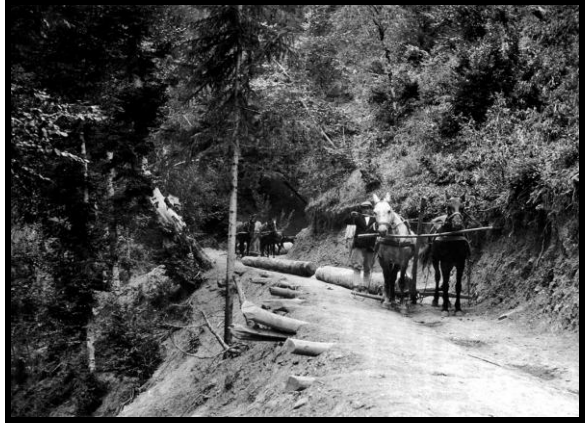
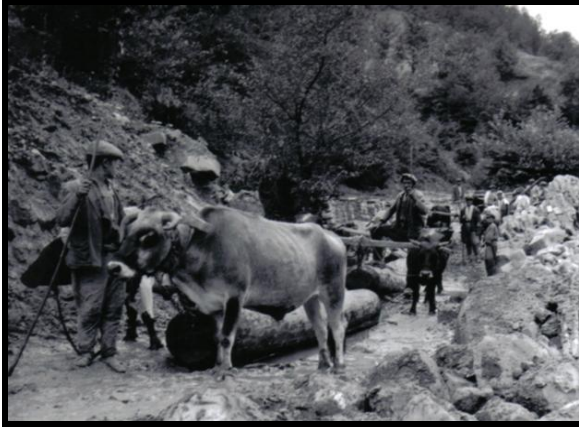


Foto 6. Havai hat, dekovil ve havuz sistemini destekleyen öküz, manda ve atların kullanıldığı sürütme yolları. Sürtünmeyi azaltarak tomrukların zarar görmesini engellemek için bu yolların önemli bir kısmında ağaç kütükler kullanılmıştır.

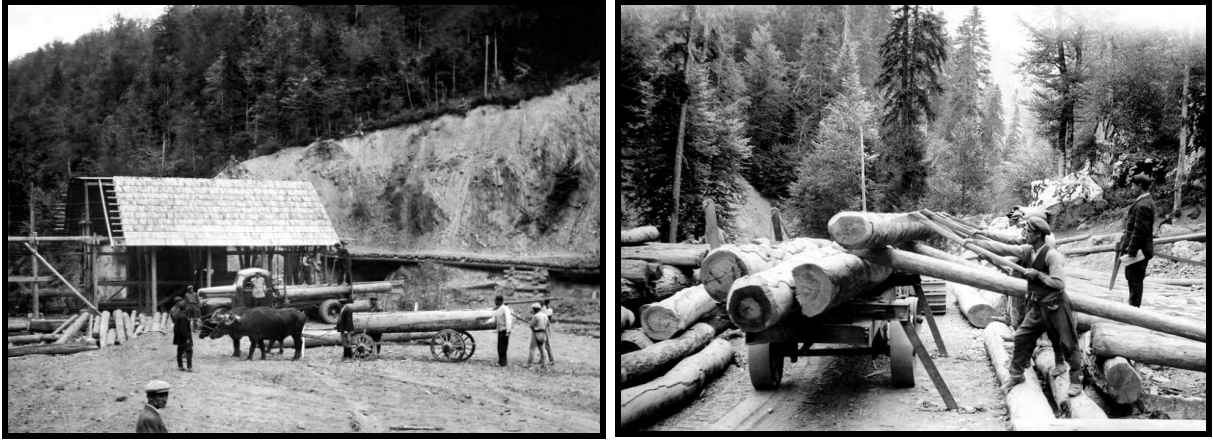


Foto 7. Havai hatlar, dekovil hatları ve havuz sistemini desteklemek için kullanılan araba, kamyon ve traktörler.

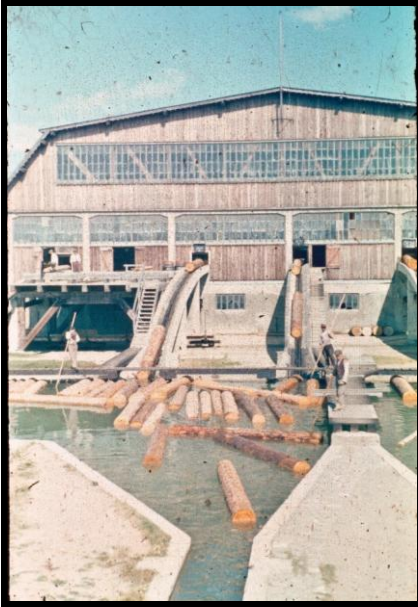


Foto 8. Havai hat ve dekovillerle fabrika bahçesine ulaştırılan tomrukların burada havuzlarda biriktirilmesi, ardından tomrukların cinslerine göre sert (kayın) ve yumuşak (çam, ladin) olarak gruplandırılması, sonra da her grubun kendine ait kanal yoluyla havuzlardan gönderlerle hareket ettirilerek, biçilmek için makinelerin ağızına verilmek üzere buhar gücüne bağlı olarak çalışan demir kancalarla fabrika içine çekilmesi.

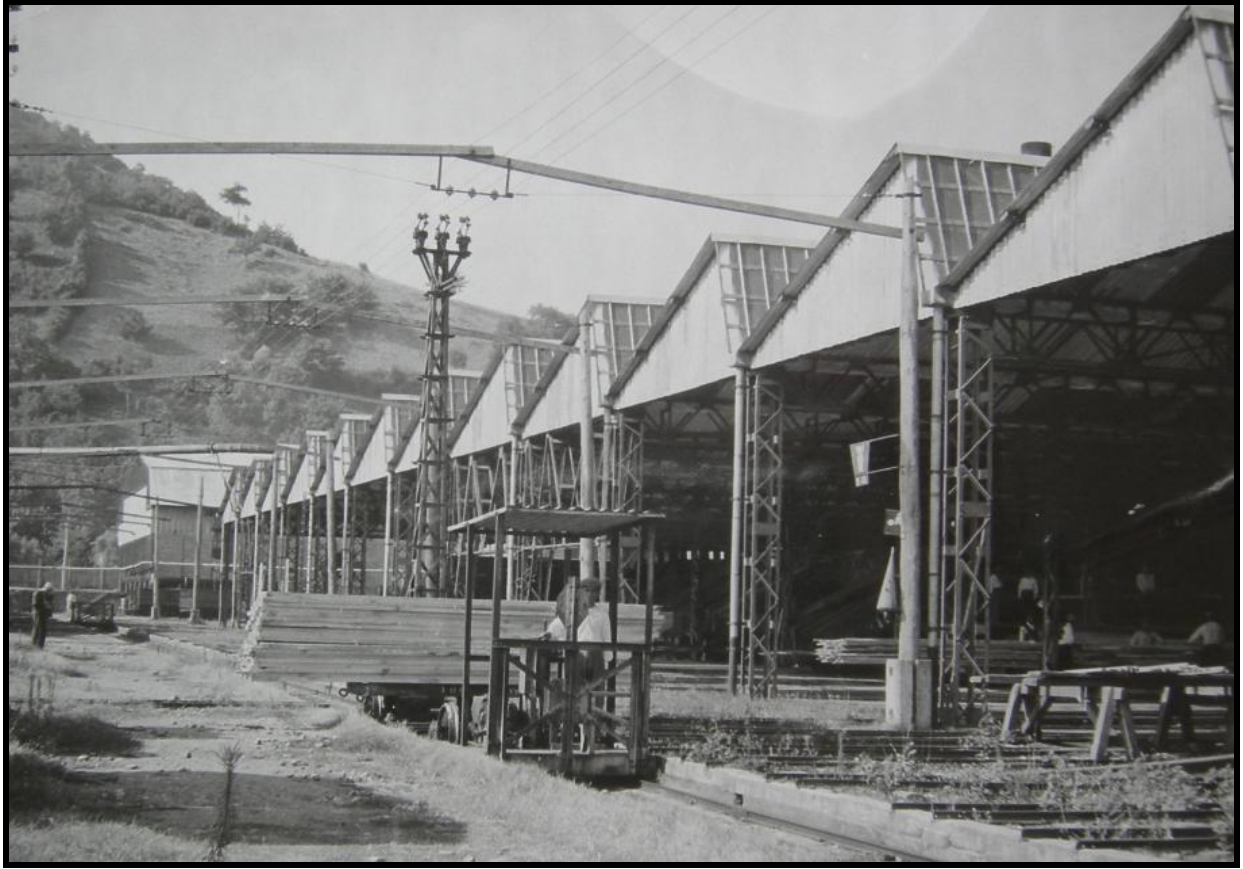
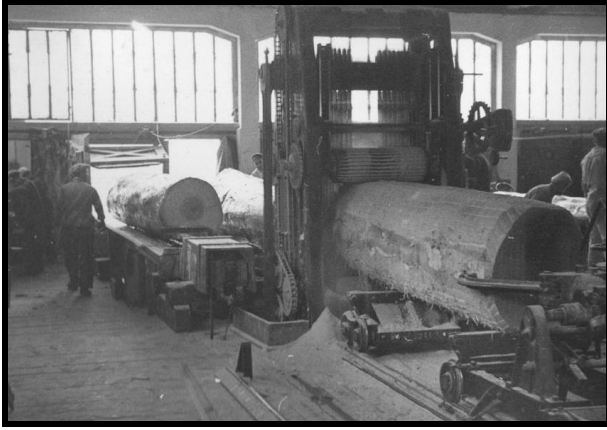


Foto 9. Kancalar yardımı ile hızar makinelerine çekilen tomrukların burada biçilmesi, sonra da istiflenmek üzere **tramvay** vasıtası ile açık depo alanlarına ya da parke fırınlarına gönderilmesi.



Foto 10. *Fabrika bahçesinde istif halinde bulunan keresteler, bunların fabrika bahçesi-deniz kıyısında bulunan vinç yardımı ile kk gemilere, ya da açıkta bekleyen byk tonajlı gemilere mavnalara taınıp yüklenerek ihraç edilmesi.*

Kurulduėu dönem itibarıyla Türkiye'nin en büyük, Avrupa'nın ise sayılı fabrikalarından biri olarak kabul edilen bu müessese birkaç açıdan büyük önem taşımaktadır. Bunlardan birincisi; o döneme kadar Türkiye'de standart kereste üretimi yapan bir kurulu yoktur. Daha

çok geleneksel usullerle üretim yapan ve beden gücüne dayanan *hızarcılık* yaygındır. Gelişen inşaat sektörüne standart kereste lâzımdır ve Zingal hem yurtiçindeki bu ihtiyacı karşılamış hem de ihracat yapmıştır. *İkincisi*; Sinop-Ayancık yöresi Türkiye'nin en zengin orman örtüsüne sahip yörelerinden biridir ve buradaki hammaddeyi değerlendirmek için gerek teknolojik anlamda yatırım yapacak, gerekse tüketim alanlarına mamul maddeleri ulaştıracak altyapıyı kuracak büyük sermayeye sahip müteşebbislere ihtiyaç vardır ve o yıllarda Türkiye'de bunu yapacak yerli yatırımcı yoktur. *Üçüncüsü*; kurulan kereste fabrikası tek başına yeterli değildir ve bu fabrikanın ihtiyacını karşılamak için jeomorfolojik olarak oldukça büyük engellerle dolu olan Ayancık ormanlarından hammadde temini ve bunların fabrikaya ulaştırılması için gerekli bilgi, tecrübe ve donanımına sahip ormancılarımız ve işletmecilerimiz yoktur. Zingal tüm bu ihtiyaçlardan doğmuştur. Nitekim faaliyete geçtikten sonra uzun yıllar bu işletme Türk Ormancılığının ve orman endüstrisinin laboratuvarı ve staj yeri olmuş, yeni yetişen orman işçi, teknisyen, mühendis ve idarecilerinin yolu bir şekilde buradan geçmiştir.

Zingal şirketi bir orman denizi olarak adlandırılan Zindan ve Çangal ormanlarını işlettiği dönemde orman işletmesi ile fabrika bir bütündü ve ikisi birlikte "Zingal Orman İşletmesi"ni oluşturuyordu. Kendi fabrikası için ormanı istediği gibi kullanma avantajının yanı sıra, sözleşme gereği şirket ayrıca; orman içi ulaşım sisteminin inşası sırasında kullanılacak köprü, yol ve kanal gibi sanat yapıları için herhangi bir bedel ödemiyor, bu işler için kestiği ağaçlardan da sorumlu tutulmuyordu. Böylece şirket Ayancık ormanlarını hoyratça kullanmış, tam bir sömürü zihniyeti sergilemiş, ayrıca kesilen ağaçların yerine yenisini dikmeyerek sözleşme şartlarına aykırı hareket etmiştir. Bu durum 1945 yılına gelindiğinde sözleşmenin feshi ile sonuçlanmış, Zingal şirketi bu tarihte kamulaştırılarak orman ve fabrika devlet eliyle işletilmeye başlanmıştır.

Zingal şirketi böylesine bir hammadde bolluğu içinde olmasına karşılık zaman içinde ülkemizin başka yerlerinde de (ör. Bolu ve Bafra'da) kereste fabrikalarının kurulması ile kendini rekabet ortamında bulmuş, yeni şartlara uyum sağlamak için de kısa zamanda sadece kereste üretiminden ibaret olan imalâtına parkeyi eklemiştir. Fırınlı parke üretimi Zingal'ı oldukça popüler yapmış, uzun yıllar Ayancık bu ürünü ile anılır olmuştur. Zamanla yumurta sandığından mangal kömürü üretimine kadar birçok alanda üretimini çeşitlendirmiş, fuarlara katılmış, hazır ahşap ev bile yapıp satmaya başlamıştır. Örneğin uzun yıllar TARİŞ'in üzüm sandıklarını Zingal üretmiştir.

Faaliyette bulunduğu dönem içinde Zingal şirketinin Ayancık ilçesi merkez ve köylerinde büyük etkisi olmuştur. Yörede refah düzeyini arttırmış, ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda Ayancık ve çevresinde çok hızlı bir değişim ve gelişimin yaşanmasını sağlamıştır (Timor 1999). Yine bu sayede Ayancık, nüfusunun çok büyük kısmının işletme ve fabrikadan geçimlerini sağladıkları, Türkiye'nin ilk sanayi kasabalarından biri olmuştur (Kaya 2012). 1930'lu yıllarda yaklaşık 2000 nüfusa sahip olan kasabada 600 kişi fabrikada işçi olarak çalışıyor, kasaba halkı ve köyler işletmenin elektriğini kullanıyor, Ayancık Türkiye'de elektrikle tanışan ilk ilçelerden biri oluyordu.

2.2. Zingal Orman İşletmesi'nin kamulaştırılması ve devlet eliyle işletme dönemi

Zingal şirketinin 30 yıl süre için elinde tuttuğu Ayancık ormanlarını işletme ruhsatı, kötü yönetim ve anlaşma şartlarına uymadığı gerekçesi ile 14 Mart 1945'te Bakanlar Kurulu kararı ile iptal edilmiş, bu tarihte alınan kararla fabrika ve orman işletmesi millileştirilmiştir. Zingal dönemindeki gerek işletme, gerekse devletleştirme ile ilgili belgelere bakıldığında ilginç sonuçlarla karşılaşılacaktır (*Foto 11*).

"ZİNGAL"
anları Türk Anonim Şirketi 31 Kanun
BİLANÇOSU

Zindan ve Çangal Ormanları Türk Anonim Şirketi 31 Kanunuevvel 1937 tarihindeki

AKTİF

		Lira	Ky
Gayri Menkuller :			
İlk tesisat masrafları	702.754,98		
Orman	277.908 01		
Arazi	132.105,36		
Binalar, Makinalar, Nakil tesisi, Malzeme ve Mefruat ...	7.810.749 10		
	8.923.517,45		
Amortisman : « Tenzilen »			
İlk tesisat masrafları üzerin-			
den	685.153,90		
Gayri menkuller üzerinden ...	1.127.302,93		
	1.812.456,83		
Gayri menkullerin kıymet bakiyesi		7.111.060	
Ormandaki inşaat :			
Yapılan seviyiyattan m3 hesabı ile			
ifla edilecek muvakkat inşaat		20.351 60	
Mevcut Nukut :			
Kasa ve Bankalar		25.872 09	
Menkuller :			
Mamul ve gayri mamul emtia			
ve levazım	503.385,48		
Nakud depozitolar	9.997,34		
Alacak senetleri	723,93		
Muhtelif borçlular	329.321,45		843.428 20
Nazım hesaplar :			
Nizami tevdiat	32.500,—		
Muhtelif teminatlar	26.552,—		59.052—
Kâr ve zarar :			
1936 senesinden müdevver za-			
rar	74.481,86		
1937 senesi zararları	48.768,02		123.249 88
Yekûn ..		8.183.014 39	

Lira K₂

PASİF

		Lira	Kş
Sirketin Kerdin borcu :			
Sermaye (beheri 25 lirahk 80.000 akşon) ...		2.000.000	
3.000 adet müessis hissesi (Hatıra) ...			
Sirketin baskalarına borcu :			
Bankalar	5.926.145.61		
Muhtelif alacaklar	164.705.31		
Ödenecek senetler	33.111.47	6.123.962	39
Nazım hesablar :			
Nizami tevdiat mudileri	32.500,—		
Muhtelif teminatlar	26.552,—	59.052	

Lira K

Yekûn . .	8.183.01439
-----------	-------------

Not: Yukardaki bina ve tesislerin temelleri kamikar, beva ve kamikar
Binaların duvar ve bölmeleri altındaki ve makina, mo-
tör ve transmisyonlar altındaki temelleri, bina ve tesislerde
görülen mesnelerde dahil değildir. Mesna ve keşif rakamları
ingiz tarihlerine racidir.

36 Sayılı Koordinasyon kararının Birinci maddesi gereğince el kulluğu olan tesislerle teferuatlarının taşıma ve çekme araçları, malat ve edevat, demirbaş ve mutfak, bineler vesairenin miktar, sınıf ve durumları bu envanter defterinde tesbit olunmuştur. 23.6.1945.

Şirket Adına D.O.f. Adına
Kara hattı ve orman yolları hakkın-
daki itirazlarımız yerinde yazılmıştır.
M. T. A. B. A. S. Şirket İdar

[illegible]

Eyet Reisi	Bahar Kök	Aza	
Başbakanlık Umumî Müfettişi	Maliye Bakanlığı temsilcileri		Bayındırlık Bakanlığı temsilcisi
Kab. Heyetinden	Hakkı Ataman Hüsnü Arman		Necati Demiroz
Ram. Güres	<i>H. C. Karanfil</i>		<i>N. Demiroz</i>
<i>Purey</i>			
Aza	Aza		Aza
Ekonomi Bakanlığı Temsilcisi	Ticaret Bakanlığı temsilcileri		Ticaret Bakanlığı Temsilcisi:
<i>Emine</i>	Kemal Gökçeşen Edip Egi		Sadrettin Tosbi

İTFAİYE TESİSATI VE GARAJI No.17

Pos.	Adet	C i n s i
		<u>BUHARLI TULUMBA</u>
		A.C.d'ensival mamulâtı duplex buharlı tulumba
		tehteleriz itfaiye boru şebekesinin daimi surette
		tazzik altında bulundurulması için otomatik ci-
		hazı ile mihcehhez .Tulumba evsası:fabrika Nr.
		19366 pistonlar kutru 300/210 mm.ø piston hareketi
		330 mm.dakikada 46 hareket yapar emme borusu kutru
		225 mm.ø basma borusu kutru 175 mm.ø
		<u>BORU ŞEBEKESİ</u>
		Yukarda gösterilen duplex tulumba vasıtasıyla
		temin edilen tazzikli suyun tevziine mahsus ve
		kuturları 175 mm.ø den 80 mm.ø ye kadar inen teh-
		teleriz dökme demir boru şebekesi .İşbu şebeke 15
		atmosfer servis tazziki için imal edilmiş olup 22
		atmosferle tecrübe edilmiştir. Ebtün boyu takriben
		2270 metredir. Bu şebekede 57 yerde yeraltı yangın
		musluğu vardır.
		<u>İTFAİYE GARAJINDA SABİT OLMAYAN MALZEME</u>
2		itfaiye motoru (Rosenbauer) motopompe
4		itfaiye motoru alıcı hortumu 3 er m.
18		itfaiye motoru verici hortumu 449 m.20,22,23,25,32
4		hortum başlığı (marpuç)
2		itfaiye arabası
2		kendine mahsus dekovil vagoneti
2		kendine mahsus dekovil vagoneti hortum için
4		Hortum makarası
4		Halat makarası
2		Halat kancası (beheri 10 metre uzun)
25		itfaiyeci şapkası
9		itfaiyeci baltası
20		Bel baltası
14		Bel kayışı (itfaiyeci kemeri)
10		Hortum deve boynu
11		Gönder kancası
10		Gemici feneri
7		Somun anahtarı
5		İtfaiyeci düdüğü (boru düdüğü)
4		ağaç merdiven
2		el yağdanlığı
1		Örtü muşambası (megafon)
1		muhabere borusu
1		sedye
3		Hortum başlık ucuğu(marpuç memesi)
2		Minimax

Foto 11. Zingal T.A.Ş.'nin özelleştirilmesi ile ilgili 3 önemli belge. a) Şirketin en faal olduğu yıllarda bile bilançonun hep zarar gösterilmesi, b) Çukurçay-Karadere havai hattı ağaç direklerden meydana geldiği için çürümüş ve devre dışı kalmış olmasına rağmen 1945'teki devletleştirme sırasında, bunun da parasını almak için devir teslim tutanağına hattın çalışıyor olduğunu kabul ettirmeye çalışan bir "şerh" in düşülmesi, c) Devletleştirme sırasında koskoca sistem içinde küçük bir atölyede bir çekiç ya da bir vidanın bile ücretlendirilerek T.C. Devleti'nden bunun parasını almak için son derece ayrıntılı hazırlanmış ve karşılıklı imza altına alınmış devir-teslim tutanağından bir sayfa.

Kamulaştırmadan sonra Orman İşletmesi ve Fabrika, Devlet tarafından, eskiden olduğu gibi yine bir arada, Zingal şirketinin inşa ettiği altyapı kullanılarak işletilmeye devam etmiştir. Fakat gerek Zingal şirketinin hesapsızca kesimi nedeniyle ana ve tali hatlar boyunca yeterli ağaç kalmaması, gerekse işletmeye tomruk temini için daha uzak mesafelere sürütme ve kamyon yolları yapma zarureti orman içi ulaşımı güçleştirmiştir. Hava hattının eskimesi, dekovil hatları için alternatif güzergâhların olmayışı bu hatlara taşınacak tomruklar için sürütme yollarının uzamasına neden olmuş, bütün bunların sonucunda maliyet artmıştır. Sürütmeden doğan kayıplar, yükleme boşaltma sırasında ortaya çıkan zararlar bir yandan masrafları arttırırken, diğer yandan tomrukların kalitesini düşürmüş, nihayet 1950'li yıllara gelindiğinde karayolları inşasını ve bu yollar üzerinde kamyon nakliyatını zorunlu hale getirmiştir. İşletme içinde karayoluna bu hızlı geçişin bir diğer sebebi de 1963 ve 1964 yıllarında ard arda gelen büyük sellerin vadi içlerindeki dekovil hatlarını bütünüyle tahrip etmesidir. Seller sonucu Zingal şirketinin kurduğu entegre ulaşım sistemi çökmüş, demiryolları devre dışı kalmıştır (**Foto 12**). 1967 yılında da hava hattı bütünüyle sökülerek iptal edilmiştir.

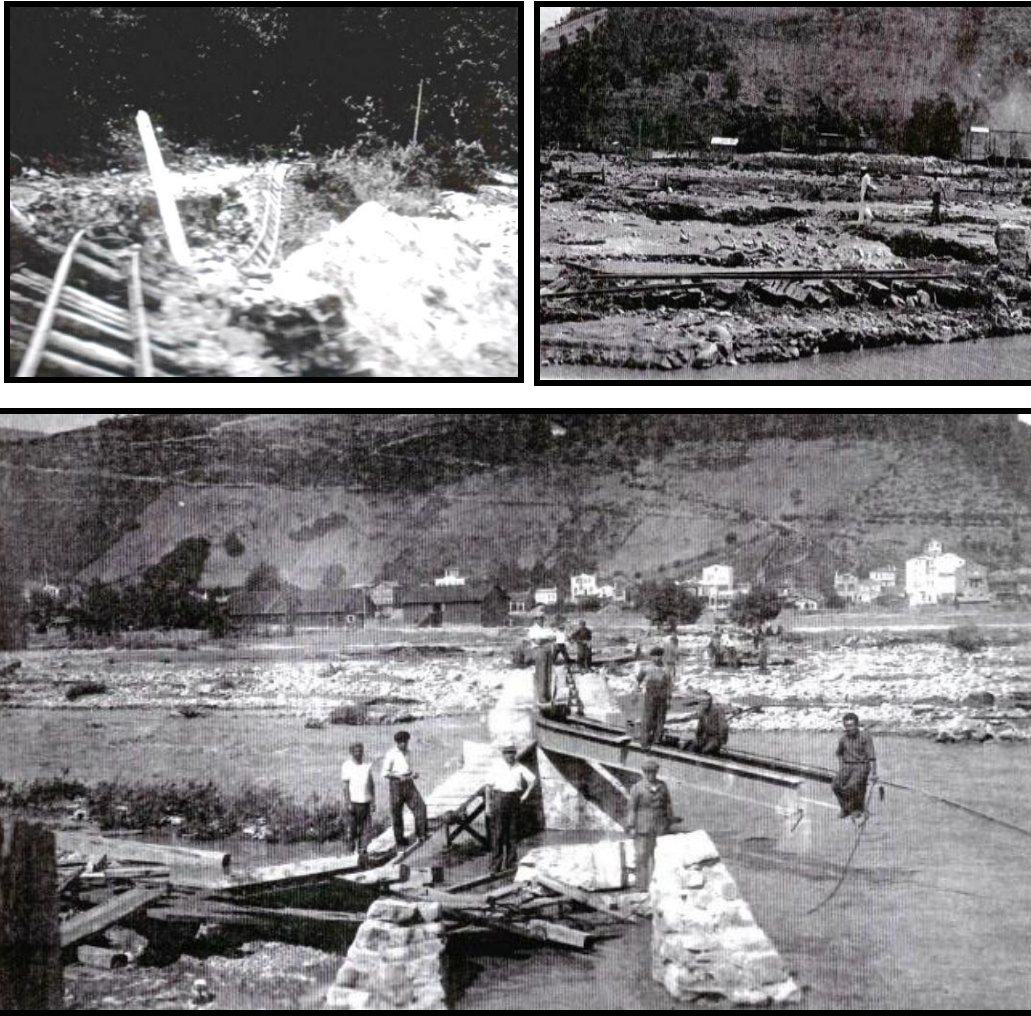


Foto 12. Dekovil sistemi 1963 yılında meydana gelen sel ile birlikte tahrip olmuş, buna bağlı olarak havai hat da devre dışı kalmıştır. Fotoğraflarda, muhtelif zamanlarda sel sonucu tahrip olan dekovil hatları görülmektedir.

Karayolunun önce ormana, sonra da bölgeye girmesi deniz yolu ile ulaşımı sona erdirmiş, gerek ormandan fabrikaya tomruk taşınmasında, gerekse fabrikada işlenen kerestelerin ihracında karayolu trafiğini rakipsiz hale getirmiştir (**Foto 13**). Diğer yandan orman ile fabrikanın birlikte işletilmesi, fabrikanın kötüye gidişini perdelemiştir. Bu dönemde piyasa için muhtelif ölçülerde kasa ve Milli Eğitim bakanlığı için okul sırası üretimi gibi ek gelir getirici faaliyetler de denenmiştir.



Foto 13. Zingal ulaşım sisteminden arta kalan son izlerin de yok olmasıyla, günümüzde Ayancık Orman İşletmesi kendi içinde bütünüyle karayolu ulaşımını kullanmaya başlamıştır. Böylece orman içlerinden Ayancık ilçe merkezindeki depoya tek bir yükleme-boşaltma ameliyesi ile tomruklar zarar görmeden kolaylıkla nakledilebilmektedir.

2.3. Orman işletmesi ve fabrikanın birbirinden ayrılarak iki ayrı birim olmaları

1969 yılında Orman Bakanlığı kurulmuş, 1970 yılında da bu Bakanlık bünyesinde ORÜS teşekkül ettirilerek Ayancık Kereste Fabrikası bu kurum bünyesine katılmıştır. Bu tarihten sonra Ayancık ormanları 57.000 ha saha üzerinde ve 11 işletme şefliği altında “*Ayancık Devlet Orman İşletmesi*” adı ile Orman Bakanlığı’na bağlı olarak devlet tarafından işletilmeye devam ederken, Kereste Fabrikası ise (Türkiye’deki diğer bu durumdaki fabrikalarla birlikte) ORÜS (Orman Ürünleri Sanayi) bünyesinde bir KİT’e (Kamu İktisadi Teşebbüsü’ne) dönüştürülmüştür.

2.4. Ayancık Kereste Fabrikası

Ayancık kereste Fabrikası orman işletmesinden ayrıldıktan sonra 1972’de yıllık 100.000 ton tomruk işleme kapasitesine ulaşmış, 1975’te parke ve yonga levha ünitelerinin de eklenmesi ile ülkemizin en büyük kereste fabrikalarında biri olma özelliğini devam ettirmiştir. 190.000 m² alan kaplayan yüzölçümü ile oldukça geniş ve ferah bir işletme olan fabrika, sosyal tesisleri ve diğer yardımcı özellikleri ile Ayancık halkının en önemli geçim kaynağı ve sosyalleşme aracı olmuştur. Hava ve demiryolu ulaşım sisteminin çökmesinin ardından karayolu ulaşımı ile desteklenen fabrika için 600’ün üzerinde kamyon ormandan fabrikaya tomruk taşır hale gelmiştir. Bu son rakam fabrikanın zincirleme etkisinin ne kadar önemli olduğunun da bir kanıtıdır. Fakat 1970’li yılların özellikle ikinci yarısı aynı zamanda Türkiye’nin çalkantılı yıllarıdır. Ortaya çıkan siyasî istikrarsızlıklar sonucu zamanla fabrikada işçi sayıları artmış, verimlilik düşmüş, hızla gelişmekte olan özel sektörle rekabet şartları giderek aleyhte cereyan etmeye başlamıştır.

Diğer yandan, Türkiye’nin bütünüyle karayolu ulaşımını kullanmaya başlaması ile Ayancık coğrafi olarak Ankara ve İstanbul gibi ana tüketici merkezlerin uzağında, adeta ulaşılması güç bir noktada kalmış, bu durum işletmenin zarar etmeye başlamasında bir diğer etken olmuştur. Fakat yine bu dönemde orman işletmelerinin büyük kısmının hâlâ devletin elinde olması ortaya çıkan zararların apaçık görünmesini engellemiştir. Yine bu devletçi mantık nedeniyle (Zingal 1930’lu yıllarda bile fuarlara katılarak, üretimini çeşitlendirerek, bol reklam yaparak piyasada kendine yer ediniş, müşterinin ayağına giderken) Ayancık kereste fabrikası müşteriyi hep ayağına çağırarak, piyasa şartlarına bir türlü uyum sağlayamamıştır.

2.4.1. Ayancık Kereste Fabrikası’nın özelleştirilmesi

Kötü yönetim, rekabet şartlarına ayak uyduramama, siyasî etkiler ve değişen coğrafi şartlar nedeniyle Ayancık Kereste Fabrikası sürekli zarar etmeye başlamış (kimilerine göre ettirilmiş) ve nihayet Bakanlar Kurulu’nun 20.5.1992 tarih ve 92/3088 sayılı kararı ile özelleştirme kapsamına alınmış ve 1993’te de özelleştirilmesine karar verilmiştir. 1995 yılı itibarıyla fabrikaya yaklaşık 1.132 milyar TL değer biçilmesine rağmen T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi fabrikayı 12.3.1996’da Ayancık Belediyesi - Önder ortak girişimine 200 milyar TL karşılığında devretmiştir (Demirtaş 2010).

2.4.2. Fabrikanın kapanması ve bugünkü durum

Özelleştirmeden sonra fabrika bir türlü eski parlak günlerine dönememiş, birkaç el değiştirme girişiminin ardından fabrika 2003 yılında son olarak başka bir özel şirketin eline geçmiş ve adı AYORSAN olarak değiştirilmiştir. Bu şirket de işletmeyi becerememiş ve nihayet 2004’te fabrikanın faaliyetine bütünüyle son verilmiştir. Zaman içinde fabrikanın tekrar faaliyete geçirilmesinin mümkün olmadığı anlaşıncaya, bu sefer arsasının kıymete binmesi

sonucu 2012 yılında fabrikadan geriye kalanlar hurdacılara satılarak enkazı dahi kalmayacak şekilde ortadan kaldırılmıştır. **(Foto 14).**



Foto 14. Geriye kalanlar; a) 2012 yılında fabrikanın makine ve diğer aksamı sökülüp hurdacıya satılarak fabrika bahçesi arsa haline gelmiş, b) Bir zamanlar dekovil ve kanal sisteminin kesiştiği Zindan-Saraycıkaltı kaderine terk edilmiş ve nihayet c) Eskiye ait tek iz olarak Ayancık ilçe merkezinde yol kenarında bir dekovil (küçük lokomotif) kalmıştır.

Diğer yandan, Ayancık çayının döküldüğü küçük delta sahasına yerleşen kentin, çevresindeki yüksek tepeler nedeniyle ancak ırmak boyunca içerilere doğru genişleyebildiği, bu alanların da sürekli sel tehdidi altında olması nedeniyle kentin daha fazla genişleyecek yeri olmaması, hemen önlerinde duran boş fabrika arsasının değerini kat kat arttırmıştır. Bir zamanlar Ayancık çayının sağ tarafında, sol taraftaki Ayancık kasabası yer kaplayan fabrika (**Foto 15**) artık oldukça geniş ve bir o kadar da değerli arazisi için (yaklaşık 190.000 m² kadar) kavga edilen bir yer haline gelmiştir.

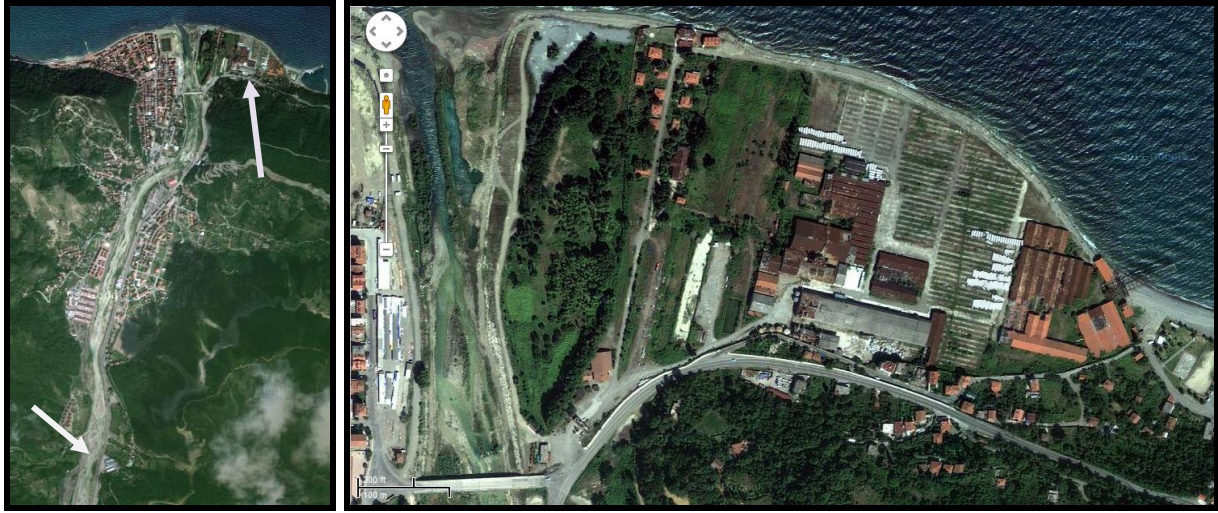


Foto 15. a) Ayancık ilçe merkezinin 2011 yılına ait görünümü (Google Earth'dan). Üstte Ayancık Kereste Fabrikası arazisi, altta bunun 1/10'i kadar alan kaplayan Ayancık Ahşap A.Ş. Fabrikası'nın yeri. b) Ayancık Kereste Fabrikası'nın hurdacıya satılmadan önce terk edilmiş boş hali ve çok değerli arazisi.

3. AYANCIK AHŞAP SANAYİ

Başlangıçta *Taciroğlu* ismi ile faaliyete geçen firma, daha sonra *Ayancık Ahşap Sanayii* olarak markasını tescil ettirmiş ve bugün bu adla anılmaktadır. 5'i idari, (10'u kadın) 60 işçisi ile toplam 65 kişi istihdam etmekte, yaklaşık 20.000 m² alan üzerinde yıllık 100.000 m³ ağaç işleme kapasitesi ile çalışmaktadırlar. Hammaddenin bir kısmını (özellikle kayın ve göknarı) Sinop-Kastamonu yöresi ormanlarından alırken, başta sarıçam olmak üzere bölgede ticari olarak temin etmede zorlanılan diğer hammaddeleri Rusya Federasyonu'ndan (Sibirya'dan) getirtmektedir. Bazı yıllar ithalat ağırlıklı çalışırken bazı yıllar tamamen yerli hammadde kullanmaktadırlar. Piyasa şartlarını çok yakından takip ederek yerli veya yabancı hangisi daha ucuza geliyorsa onun üzerine çalışmaktadırlar. Ö. 2011 yılında yerli hammadde kullanarak (m³'ü 220 TL'den) 50.000 m³ üretim gerçekleştirmişlerdir. Bunun 30.000 m³'ü kereste olarak piyasaya sürülmüş, 25.000 m²'si de planyalı ürünler olarak işlenmiştir.

Fabrikada ana hatları ile inşaat ve çatı kerestesi, doğramalık kereste, fırınlanmış ahşap, fırınlanmış profil, fırınlanmış kaplama, enerji nakil kablosu makarası, palet, sandık, lambri (döşeme), panel, ahşap ev, bahçe mobilyası, bahçe çiti vb. mamuller çoğunlukla sipariş usulüyle üretilmektedir.

Daha çok yurtiçi pazara yönelik olarak çalışan fabrika, ulusal reklam kanalları yoluyla tanıtımını yapmakta, Türkiye'nin hemen her yerine ürünlerini ulaştırabilmektedirler. Nakliyat

karayolu ulaşımını kullanmakta, sadece Sibirya'dan gelen hammadde için deniz yolunu tercih etmektedirler.

Sırasıyla Zingal-Ayancık-Ayorsan isimleri altında faaliyet gösteren ve sonunda kapanan Ayancık Kereste Fabrikası'nın hemen yanbaşında kurulmuş olan Ayancık Ahşap Sanayi'nin kârlı bir şekilde yoluna devam etmesinin şüphesiz birçok sebebi vardır. Bunlar sırasıyla; işgücünü verimli kullanması, tam otomatik makinelerle üretim ve bu sayede sıfır zaiyat, geçmişin acı tecrübesinden çıkarılan dersler yanında Ayancık'ın marka olmuş adından yararlanma, piyasanın ve müşterilerin talepleri doğrultusunda yapılan imalât, stok yerine günlük üretim, etkin bir tanıtım, fiyat garantisi, tam zamanında teslim, vb. sayılabilir. Fakat en önemlisi bu fabrikanın Ayancık Kereste Fabrikası'nın 1/10'i kadar alan üzerinde yine 1/10'i kadar işçi çalıştırarak bunu başarmasıdır **(Foto 16)**.





Foto 16. *Ayancık Ahşap A.Ş.; hammaddesinin büyük kısmını hemen (30 km) gerisindeki Ayancık Orman İşletmesi'nden değil de, binlerce km uzaktaki Sibiry'a'dan getirmekte, Zingal'in kurduğu Ayancık Kereste Fabrikası'nın 1/10'i kadar saha ve işçi ile yaklaşık aynı miktar üretimi gerçekleştirerek, aynı yörede kârlı bir şekilde yoluna devam etmektedir.*

SONUÇ VE ÖNERİLER

Başlangıçta kuruluş yeri itibarıyla mükemmel denebilecek sit ve sitüasyon şartlarına sahip olan *Ayancık Kereste Fabrikası (AKF)* 1929'dan günümüze zaman içinde gerileyerek atıl hale gelmiş ve nihayet kapatılmış ve demir aksamaları hurdacıya satılarak yok olmuştur. Buna karşılık aynı yörede faaliyet gösteren *Ayancık Ahşap Sanayi (AAS)* ise herhangi bir sıkıntı çekmeden yoluna devam etmektedir. Bu iki müessese ekonomik coğrafya ve günümüz küreselleşme ortamı dikkate alınarak değerlendirildiğinde şu sonuçlara varmak mümkündür:

- AKF Zingal döneminde hammaddeyi bol bulmuş ve son derece gelişigüzel kullanarak ana hatlar üzerinde ağaç bırakmadığı gibi ormanın kendisini yenileme fırsatı da vermeyerek adeta bir sömürü işletmesi uygulamıştır. Sonraki yıllarda Devlet eliyle işletilme sırasında da daha uzak mesafelerden ağaç temin edilerek yine hesapsızca kullanıma devam edilmiştir. Nihayet orman işletmesi ile fabrika ayrılınca kaynak tükenmiş, AKF bu yeni duruma uyum sağlayamamıştır. Özellikle 1970'li yılların çalkantılı ortamında gerek kötü yönetim, gerekse işçi sayısının aşırı artması verimliliği daha da düşürmüş, fabrika devletin sırtına kambur olmuştur. Halbuki Zingal kendi döneminde (1929-1945) hammaddenin bu kadar ucuz ve bol olmasına rağmen hep alternatif arayışlar içinde olmuş, sadece yarı mamul değil, katma değerden

yararlanmak için mamul madde üretimine de yönelmiş, yurtiçi ve yurtdışı pazarlara açılmak için fuarlara katılmış, kısaca kendi dönemi içinde en modern işletme tekniklerini kullanmıştır. AKF devlet idaresine geçince bu anlayıştan tamamen uzaklaşmış orman işletmesinin kendisine bağlı olmasından faydalanarak tedbirsiz hareket etmiş, orman işletmesinin ayrılmasıyla da adeta sudan çıkmış balığa dönmüş, kendi işletme hataları ve bundan kaynaklanan zararlarla baş başa kalmıştır. AAS ise hiçbir zaman böyle bir arka bahçeye sahip olmadığı için hep hesaplı davranmak zorunda kalmış, piyasadan temin ettiği hammaddeyi en iyi şekilde değerlendirmiş, mevcut hammaddeyi daha ucuza alabilmek için de küreselleşmenin nimetlerinden yararlanarak Sibirya'ya kadar açılmıştır.

- AKF'ında özellikle devletleştirildikten sonra idareci ve işçi sayısı hep ihtiyacın üzerinde olmuş, bu fazlalık verimli çalışmayı engellediği gibi işletme masraflarını da arttırmıştır. AAS ise bu konuda oldukça esnektir. Verimlilik esasına göre çalıştırdığı 65 kişilik personel sayısı ile bundan on kat daha fazla personele sahip AKF'ı ile aynı miktar üretimi gerçekleştirebilmektedir.

- AKF, arkasındaki devlet desteğine güvenerek müşterisinin hep kendi ayağına gelmesini beklemiştir. İşletmenin rakipsiz olduğu 1950'li yıllarda bu yöntem işe yararken, özellikle 1960'lardan sonra rekabetin artmasıyla müşteriye bu durum itici gelmeye başlamıştır. AAS ise satış bürosunu İstanbul'a açmış, potansiyel müşterinin ayağına giderek tam tersi bir pazarlama yöntemi izlemiştir.

- Karayolunun geri veya hiç olmadığı, deniz yolunun ise revaçta olduğu bir dönemde Karadeniz sahilinde kurulu bulunan AKF bu ulaşım kolaylığı ile pazara kolaylıkla açılırken, zamanla denizyolu ulaşımı gerilemiş ve onun yerini karayolu ulaşımı almıştır. Ayancık'ın büyük merkezlere uzak ve önemli karayolları üzerinde olmaması bir dezavantaj oluşturmuştur. AAS ise işe zaten karayolu ile başladığı için mevcut şartlara uyum sağlayarak gelişme göstermiştir.

Kısa ve öz olarak; ülkeler arasında ticarî sınırların kalktığı küreselleşen dünyamızda AKF mevcut gelişmeleri takip edememiş, eski hantal yapısından kurtulamadığı için zarar etmiş, bu zarara özelleştirme de çare olamamış, modern işletme yöntemleri ve yeni şartlara uygun hammadde ve pazar bulamadığı için yok olup gitmiştir. AAS ise aile şirketi olmanın avantajı ile çok dinamik hareket edebilmiş, yeni şartlara uyum sağlamış, ucuz hammadde için Sibirya'ya kadar giderken, pazar için müşterinin ayağına gelmesini beklememiş, tam tersine her türlü imkânı kullanarak hem tanıtımını yapmış, hem de müşterinin ayağına kadar giderek "müşteri memnuniyeti" prensibi ile ayakta durmayı başarmış ve bugün yoluna devam etmektedir.

AKF ile AAS'nin başarı ve başarısızlık hikâyeleri dikkatle incelendiğinde; gerek yatırım alanlarının seçimi, gerekse kuruluş ve işletme şartları açısından alınacak çok ders vardır. Bu tür yatırım yapacak özel veya tüzel kişilerin yatırımları için yer seçimi yaparken yaşanmış bu öykülere dikkat etmesi gerekir. Şüphesiz burada en ilginç husus (hem AKF hem de AAS'nin aynı mekânda olmaları dikkate alınırsa) sanayinin kuruluş yeri şartlarında sit'ten ziyade, situasyon şartlarının daha belirleyici olmasıdır. Buna tanıtım, organizasyon ve işletmecilik marifeti de eklendiğinde mekân aynı olsa da diğer şartlar daha belirleyici olmaktadır. Bu diğer şartların içinde dünyadaki yeni üretim ve pazarlama tekniklerinin küreselleşmenin getirdiği yeni dünya düzeni içinde değerlendirilmesi gereğinin önemi büyüktür.

Notlar

1. **Zindan ve Çangal Ormanları Türk Anonim Şirketi** (kısaca Zingal) 12 Haziran 1926 tarihinde İstanbul'da kurulmuştur. Şirketin kurucuları Çangal ve Zindan ormanlarını işletme hakkını elinde tutan *Türkiye Kibrit İhisarı T.A.Ş.* ile *Türkiye İş Bankası* ve merkezi Belçika'nın başkenti Brüksel'de bulunan *Ozin Alumentier de Flandre Şirketi*'dir. Türkiye Kibrit İhisarı T.A.Ş. ve Türkiye İş Bankası şirketin asıl ortakları olmayıp sadece kuruluşuna aracılık etmişlerdir. Zingal çoğunluk hissesi (1929'daki hissedarlar genel kurulundaki temsile göre 277/279'si) yabancılara ait, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yabancı sermayeli şirketlerinden biridir. Türk ortak ve aynı zamanda şirketin yönetim kurulu başkanı (o dönemde milletvekili de olan) Cumhuriyet Gazetesi imtiyaz sahibi Yunus Nadi'dir. Yunus Nadi ismi 1937 yılı İdare Meclisi ve Murakıb Raporu kayıtlarında da açıkça görülmektedir.

2. 1940 tarihli raporlara göre Zingal şirketinin orman içine kurduğu ulaşım sistemi; 32,3 km hava hattı, 92,8 km dekovil hattı, 19,1 km sürütme oluğu, 6,5 km. kuru oluk, 17,5 km su oluğu ve kanal, 33,9 km sürütme köprüsü, 10,4 km traktör yolu ve 130 km öküz, manda ve atların kullanıldığı sürütme yolundan meydana geliyordu.

3. Dekovil: Ray aralığı 60 cm olan dar demiryolu hattı üzerinde çalışan buharlı küçük lokomotif. Ayancık Orman işletmesi ile fabrika arasında 9 lokomotif çalışıyordu. Bu lokomotiflerden 3 tanesi günümüze ulaşmıştır. Bunlardan ikisi Ayancık'ta, biri de İstanbul'da Rahmi Koç Sanayi Müzesi'ndedir.

Kaynaklar

DEMİRTAŞ, A. (2010) "Zingal Şirketi, Zindan ve Çangal Ormanı ile Sanayileşme Girişimi Olarak Ayancık Kereste Fabrikası", *TMMOB Mühendislik-Mimarlık Öyküleri-IV*, (145-157), Ankara.

KAYA, M. (2011) *Ayancık* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.

TİMOR, A. N. (1999) "Ayancık'ta Şehirselleşmenin Yarattığı Mekânsal Değişimler", *İstanbul Üniversitesi, Coğrafya Bölümü Dergisi*, No.7, (125-150), İstanbul.

YAVAN, N. –KARA, H. (2003) "Türkiye'de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Bölgesel Dağılışı", *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 1/1 (19-42), Ankara

YILMAZ, C. (2004) "A Very Important Foundation in Socio-Economic History of Ayancık and Its Surroundings; The Zingal Company", *International Symposium on Earth System Science, Proceeding*, (793–800), Istanbul University, Istanbul, Turkey.

<http://www.ayancikahsap.com.tr>