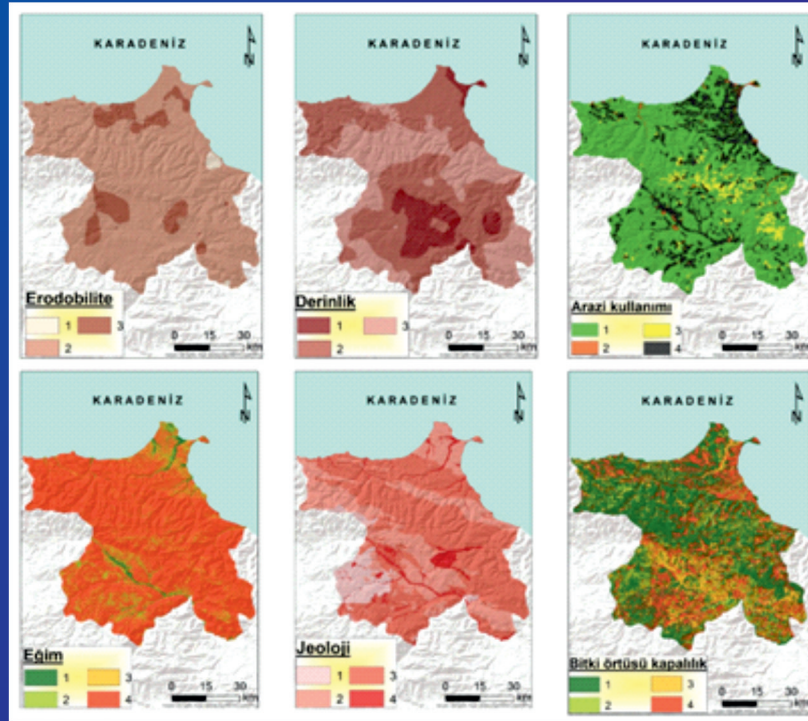




TÜRK COĞRAFYA DERGİSİ



Turkish Geographical Review
Revue Turque de Géographie
Turkische Geographische Zeitschrift





Basılı ISSN 1302-5856

Elektronik ISSN 1308-9773



Türk Coğrafya Dergisi

Turkish Geographical Review

www.tcd.org.tr

1930-1960 yılları arası demiryolu ulaşımının Ayancık Yöresinde sosyo ekonomik hayat üzerine etkileri ^{1 2}

Impacts of railway transportation between 1930-1960 on socio-economic life in Ayancık

Mutlu Kaya ^a Cevdet Yılmaz ^b

^a Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Samsun.

^b Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Samsun.

ORCID: M.K. 0000-0001-9165-0110; C.Y. 0000-0003-0430-619X

BİLGİ / INFO

Geliş/Received: 26.04.2020

Kabul/Accepted: 12.10.2020

Anahtar Kelimeler:

ZİNGAL
Demiryolu
Ayancık
Sinop

Keywords:

ZİNGAL
Railway
Ayancık
Sinop

*Sorumlu yazar/Corresponding author:

(M. Kaya)
mutlukaya61@gmail.com

DOI: 10.17211/tcd.727048

Atf/Citation:

Kaya, M. ve Yılmaz, C. (2020). 1930-1960 yılları arası demiryolu ulaşımının Ayancık Yöresinde sosyo ekonomik hayat üzerine etkileri. *Türk Coğrafya Dergisi* (75), 95-106. DOI: 10.17211/tcd.727048.

ÖZ / ABSTRACT

Demiryolları Sanayi Devrimi ile birlikte ortaya çıkmış, o tarihlerden bu yana hız ve çeşitleri artmış, her alanda olduğu gibi şehirlerin gelişmesi ve çevreleri ile bağlantılarının kurulmasında da önemli rol oynamışlardır. Demiryollarına ülkemizde de önem verilmiş, büyük şehirler ana hatlarla birbirine bağlanırken, bir kısım tali hatlarda da demiryollarının bir çeşidi olan dekovil (dar demiryolu) hatlarından faydalanılmıştır. Türkiye’de yerel ölçekte hizmet veren ve buldukları mekân üzerinde önemli etkilere sahip bu hatlardan biri de 1930 yılında inşa edilen Ayancık-Zingal dekovil hattıdır. Bu çalışmada Zingal şirketinin Sinop’un Ayancık ilçesinde kurduğu dekovil ağının Ayancık’ın kentsel gelişimi üzerine etkileri açıklanmaya çalışılmıştır. Sinop’un Ayancık yöresindeki ormanları işletmek için kurulan ZİNGAL Şirketi önce Ayancık ilçe merkezine bir kereste fabrikası kurmuş ardından fabrika ile orman sahası arasında nakliyatı sağlamak üzere Ayancık Çayı ve kollarının vadilerini takip eden 96 km uzunluğunda bir dekovil hattı inşa etmiştir. Fabrikaya hammadde temini için kurulan dekovil hattı zamanla köyler ile ilçe merkezi arasında en önemli ulaşım aracı haline gelmiştir. Hat üzerinde drezin (teresin) ve vagonet gibi küçük demiryolu nakil araçlarının da kullanılması ile ulaşımda büyük bir kolaylık sağlanmış, Ayancık, ulaşımın önemli bir sorun olduğu Cumhuriyetin ilk yıllarında, böyle bir imkândan faydalanan ilk yörelerden biri olmuştur. Kir ile kent arasında kurulan bu ulaşım ağı sayesinde Ayancık, geniş bir hinterlanda sahip olmuş, bu durum Ayancık’ın kentsel gelişimini hızlandırmıştır.

Railways emerged with the Industrial Revolution and since then, the speed and variety of trains have increased and as in many areas, they have played an important role in the development of cities and establishment of the connection with their environment. In Turkey, railways have also been given importance, while major cities were connected each other by main lines; in some of the secondary lines, narrow-gauge railways, which is a kind of railways, have been used. One of these lines, which serve on a local scale in Turkey and are important influences in their area, is the Ayancık-Zingal narrow-gauge railway line, built in 1930. The aim of this study is to explain the effects of the narrow-gauge railway network established by the Zingal Company in Ayancık district of Sinop on the urban development of Ayancık. ZİNGAL Company was founded to operate the forests in Ayancık region of Sinop. The company then built a 96 km long narrow-gauge railway following the valleys of the Ayancık Stream and its tributaries to provide transportation between the factory and the forest area. Over time, this narrow-gauge railway line, which was built to provide raw material access to the factory, has become the most important transportation way between villages and district centre. The use of small railway transport vehicles such as drisine and wagonette on this line provided great convenience in transportation. Thus, villages in Ayancık became one of the first regions to benefit from such an opportunity in the early years of the Republic, which was the period when transportation was an important problem. With the establishment of this transportation network between the rural area and the city, Ayancık got a wide hinterland and thus, the urban development of Ayancık was accelerated.

¹ Bu makale, Prof. Dr. Cevdet YILMAZ danışmanlığında yürütülen Dr. Mutlu KAYA’nın Ayancık ve Yakın Çevresi’nin Ekoturizm Potansiyeli isimli doktora tezinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

This is study is a part of Dr. Kaya’s PhD thesis entitled “Ayancık ve Yakın Çevresi’nin Ekoturizm Potansiyeli” which is submitted to Graduate School of Samsun 19 Mayıs university.

² Bu makale, 16-18 Ekim 2019’da Ankara’da düzenlenen 4. Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresi’nde sunulan çalışmanın genişletilmiş halidir.

This study is extended version of the paper presented in the confrence of 4th Urban Studies which held in Ankara on 16th-18th of October, 2019.

Extended Abstract

Introduction

In the first years of the Republic, narrow railway (deconvil) lines were built in our country, regardless of the national railway lines, within the limits of the geographic and socio-economic conditions or the scales allowed by these factors. These lines, some of which were built by the public sector and some by the private sector, depending on local economic activities, saw important economic and social services in the regions they were built during the period they were built, and maintained their existence until the emergence of road competition in the 1950s. Dekovil lines are mostly at distances not exceeding 50 km; They carried workers / passengers, mines, coal, timber / timber, and took on important tasks in meeting the local transportation business in an environment where there was no road and animal power was insufficient. Ayancık-Zingal narrow railway (deconvil) line, which was built in 1930 and used until 1963, is one of them.

After the proclamation of the Republic, one of the first foreign companies investing in Turkey is Zingal. Established in 1929 in Ayancık district of Sinop and named after Zindan and Çangal Forests, ZİNGAL Company established a modern timber factory in Ayancık district center to process the logs produced from these forests. After the establishment of the factory, it established alternative transportation networks consisting of an overhead line, skidding roads, pool and channel system and a 96 km long railway line to deliver the logs obtained from the forest to the factory. In this research, the railway system established by Zingal company and its effects on Ayancık is tried to be revealed.

Data and Method

In the study, on-site observations in field studies, photographs and video recordings taken as a result of these observations and interviews and other data collected in the field were used. In the field studies, the transportation system of the Zingal company was revealed by using the maps of the General Directorate of Forestry, the reports of the Zingal company (Ayancık Forest Management Directorate, 1945; Zingal, 1943; Zingal, 1945) and the photographs of the past. In the district, information was collected about how the system works and how people benefit from the system by interviewing people who work as workers in the factory and in the forest, and those living in villages around the transportation line.

Findings

Different functions play a role in rural settlements gaining urban characteristics. While the transformation of a small town into a city over time is sometimes very slow, urban development can take place very quickly, especially when it comes to industrial function. Ayancık is a good example of this. Ayancık, which was a small town where timber trade and fishing was carried out in the 1920s, has gained the characteristics of industrial cities where non-organic energy such as steam power and electricity is applied to industry and agricultural production, transportation and communication, with the establishment of a timber factory in the district center, where

population accumulation and organization opportunities are available (Kaya, 2011). With the establishment of the factory, a transportation system that can be called perfect according to the conditions of that day was built in Ayancık for the supply of raw materials to the factory and the export of the manufactured products. Thanks to the integration of multiple systems such as the cable car, railway, pool and canal system, skidding roads, the logs cut in the forest were delivered to the factory, and the timber produced in the factory was transported from here by sea. The railway system played an important role in the socio-economic structure of Ayancık and left indelible marks in the memory of the settlement. The deconvil line, which was initially established to transport logs from the forest to the factory in the district center, has become an important means of transportation for the people in the rural areas in time, thanks to this line, safe and free transportation was provided from the villages to the town, and those living in villages kilometers away from the district center had the opportunity to work in the factory.

The benefits of the decoil for the local residents were not limited to this, the deconvil line was sometimes a service for students, sometimes a wedding convoy, and sometimes an ambulance carrying patients. Trainers and wagons used on the railway line were other transportation options of this system.

In the early years of the Republic, Ayancık has been up to the road problems in rural areas experienced in many parts of Turkey, through this railway line. The villagers who used the Dekovil line were able to meet their needs directly from the district center, and the villagers who came to the city on the wagons or log loads pulled by the decoilers in the early morning returned to their villages with deconvil in the evening after providing their needs. This situation has strengthened its ties with the hinterland of Ayancık, and this has revived the commercial life in the district center. When the factory was established, Ayancık, a small town with 300 households and a population of 2,000, developed rapidly thanks to the employment opportunities created by the company. Forest villagers and local people economically developed, and it has seldom experienced a progression in Turkey in many areas such as education, sports, clothing, social life, architecture (Kaya and Yılmaz, 2018; Kaya and Yılmaz, 2018b).

This railway system, which was established at the base of the river valleys that cut the mountain ranges running parallel to the shore, was damaged by floods and overflows from time to time. Floods in 1939 and 1963 significantly damaged the system. The system, which was repaired in 1939, was badly damaged again in 1963, and was not repaired and left out of use with the development of road transport at that time. In the 1990s, the decoilers, which were operated on a line in Ayancık city center under the name of nostalgia train, became completely out of use with the cancellation of this line.

Conclusion

Ayancık, which was a small town in the years when the Republic was declared, experienced a rapid change and development with the factory established by ZİNGAL company in 1929. At the time, Turkey's and Europe's most important tim-

ber transport system is one of the factory which was established inside the forest for the supply of raw materials Zingal has an important role in this change. Thanks to the railway system that reaches the forest interior from three branches, especially by following the valleys, a strong transportation network was established between the villages and the district center, and thanks to this transportation that continues throughout the year without interruption, those living in the district center had the opportunity to work in forest production areas and those living in the villages in the district center. Ayancık district center has gained a great advantage thanks to this transportation system and has become an important trade center for its immediate surroundings in a short time. Ayancık's reputation was heard not only in the country but also abroad with the increase in the variety of production such as school desk, egg box, parquet, ready-made house in addition to timber (Akşam, 1934). The export of ZİNGAL timber factory, which is established in the district center, to domestic and international markets and the dynamism it brings, has become an important center of attraction throughout the country. With the employment opportunities created and the immigration from abroad and from within, Ayancık rapidly developed (as of the period when the system was active), it turned into an industrial town in a short time.

1. Giriş

Demiryolu ulaşımı 1830'dan başlayarak, 20.Yüzyıl'ın ikinci yarısına kadar önemini muhafaza etmiş, sonrasında karayolu, denizyolu ve havayolu ulaşımı ile rekabet halinde günümüze ulaşmıştır. Bu dönem içinde, gerek Osmanlı İmparatorluğu'nun son zamanları, gerekse Cumhuriyetin ilk yıllarında ülkemiz için de vazgeçilmez ulaşım araçlarından biri haline gelmiştir. Özellikle Cumhuriyet hükümetleri ülke çapında kalkınmayı hızlandırabilmek adına temel dinamiklerinden biri olan ulaşımı güçlendirmek için demiryolundan azami faydalanmak istemişler, birçok şehri birbirine bağlayarak Anadolu'yu demir ağlarla örme konusunda büyük gayret göstermişlerdir.

Demiryolları ray aralıklarının genişliğine göre başlıca iki çeşittir. 140-160 cm aralığında olanlar "geniş", 60-80 cm ray aralığı olanlar ise "dar" demiryolu, ya da mucidi olan Fransız Paul Decauville'e (1846–1922) ithafen, "dekovil" hattı (İng.; narrow gauge) olarak isimlendirilirler (Decauville Spoorweg Museum Home, 2020; TDK, 2020). Dünyadaki ve ülkemizdeki geniş hat demiryolları ile ilgili olarak gerek yük ve yolcu taşınması gerekse buldukları yerler ve hatlarla ilgili olarak çok sayıda araştırma yapılmış ve yayınlanmıştır. Buna karşılık dar demiryolu hatları için aynı şeyleri söylemek güç olup, özellikle ülkemizde bu konuda yapılmış çalışma sayısı çok azdır.

Dünyadaki gelişmelere paralel olarak, içinde bulunulan coğrafi ve sosyo-ekonomik şartların zorlaması ya da bu faktörlerin izin verdiği ölçüler içinde ülkemizde ulusal geniş hat demiryollarından bağımsız olarak, bazı kesimlerde dar demiryolu (dekovil) hatları inşa edilmiştir. Yerel ekonomik faaliyetlere bağlı olarak bazıları kamu, bazıları da özel sektör tarafından inşa edilen bu hatlar çalıştıkları dönemde inşa edildikleri yörelerde ekonomik ve sosyal anlamda önemli hizmetler görmüş, 1950'li yıllarda karayolu rekabetinin ortaya çıkışına kadar varlıklarını muhafaza etmişlerdir. Bu hatlar içinde (İstanbul'da) Kâğıthane-Kemberburgaz, Balıkesir-Balya, Bursa-Mudanya,

Samsun-Çarşamba, Eskişehir-Havaüssü, Nazilli-Sümerbank, Bafra-Engiz ilk akla gelenlerdir. Söz konusu dekovil hatları çoğunlukla 50 km'yi geçmeyen mesafelerde; işçi/yolcu, maden, kömür, tomruk/kereste taşıyıcılar, karayolunun olmadığı, hayvan gücünün de yetersiz kaldığı ortamda yerel nakliyat işini karşılamada önemli görevler üstlenmişlerdir. 1930 yılında inşa edilen ve 1963 yılına kadar kullanılan Ayancık-Zingal dar demiryolu (dekovil) hattı da bunlardan biridir.

Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye'ye yatırım yapan ilk yabancı sermayeli şirketlerden biri ZİNGAL'dir. 1929 yılında Sinop'un Ayancık ilçesinde kurulan ve adını Zindan ve Çangal Ormanlarından alan ZİNGAL Şirketi, söz konusu ormanlardan üreteceği tomrukları işlemek üzere Ayancık ilçe merkezine modern bir kereste fabrikası kurmuştur. Fabrika için Ayancık'ın seçilmesinde fabrikaya da adını veren Zindan ve Çangal gibi gür ve verimli ormanların mevcudiyeti yanında iki önemli faktör daha ön plana çıkmaktadır. Bunlardan birincisi; Karadeniz Bölgesi'nin genel özelliği olan dağların denize paralel uzanmasının bir sonucu olarak iç kesimlerle bağlantı zorluğunun Ayancık Çayı vadisi yardımı ile aşılabilir olmasıdır. İkincisi ise; Ayancık ilçe merkezinde sahile inşa edilen fabrikada üretilen kerestenin deniz yoluyla kolayca pazara ulaştırma potansiyelidir. Böylece işletmenin kuruluş yerinin seçiminde sadece hammaddeye yakınlık değil, aynı zamanda ulaşım imkanları önemli rol oynamıştır. Şirket önce fabrikayı inşa etmiş ardından ormandan elde ettiği tomrukları bu fabrikaya ulaştırmak için alternatif ulaşım ağları kurmuştur. Tomrukların teleferik sistemi ile taşınmasını mümkün kılan biri demir, diğeri ağaç direkleri üzerinde hareket eden iki havai hat, ardından bu hattı yatay yönde orman içlerinden destekleyen sürütme yolları ile yine aynı hattı desteklemek için derin vadilerde havuz ve kanal sistemi inşa etmiştir. Şirket son olarak Ayancık Çayı'nın üç kolu üzerine toplam 96 km demiryolu döşeyerek dönemine göre mükemmel bir ulaşım altyapısı meydana getirmiştir (Şekil 1) (Kaya, 2011; Kaya, 2015).

Bu çalışmada, havai hat ve havuz-kanal sistemi dışında, Zingal şirketinin kurduğu demiryolu sistemi üzerinde durulmuştur. Çünkü demiryolu sistemi Ayancık'ın sosyo-ekonomik yapısı üzerinde daha etkin bir rol oynamış, silinmez izler bırakmıştır. Başlangıçta orman içlerinden ilçe merkezindeki fabrikaya tomruk taşımak için kurulan dekovil hattı zamanla kırsal kesimdeki halk için de önemli bir ulaşım aracı haline gelmiş, bu hat sayesinde köylerden kasabaya güvenli ve bedava ulaşım sağlanmış, ilçe merkezinden kilometrelerce uzaktaki köylerde oturanlar fabrikada çalışma imkânı bulmuşlardır.

Yörede yaşayanlar için dekovillerin faydaları bununla da sınırlı kalmamış, dekovil hattı bazen öğrenciler için bir servis, bazen bir düğün konvoyu, bazen de hasta taşıyan bir ambulans olmuştur. Demiryolu hattı üzerinde kullanılan drezin ve vagonetler de bu sistemin diğer ulaşım seçeneklerini oluşturmuştur.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin birçok bölgesinde yaşanan kırsal alandaki yol problemini Ayancık bu demiryolu hattı sayesinde aşmıştır. Dekovil hattını kullanan köylüler ihtiyaçlarını doğrudan ilçe merkezinden sağlayabilmişler, sabah erkenden dekovillerin çektiği vagonlar ya da tomruk yükleri üzerinde kente inen köylüler ihtiyaçlarını temin ettikten sonra akşam tekrar dekoville köylerine dönmüşlerdir. Bu durum Ayancık'ın hinterlandı ile bağlarını sağlamlaştırmış, bu da ilçe merkezin-



Şekil 1. Lokasyon haritası.
Figure 1. Location map.

deki ticari hayatı canlandırmıştır. Fabrika kurulduğunda 300 haneden oluşan, 2.000 nüfuslu küçük bir kasaba olan Ayancık, şirketin yarattığı istihdam imkanları sayesinde hızla gelişmiştir. Orman köylüsü ve ilçe halkı ekonomik olarak kalkınmış, eğitim, spor, giyim, sosyal hayat, mimari gibi birçok alanda Türkiye’de eşine az rastlanır bir ilerleme yaşanmıştır (Kaya ve Yılmaz, 2018a; Kaya ve Yılmaz, 2018b).

2. Veri ve Yöntem

Çalışmada, arazi çalışmalarındaki yerinde gözlemler ve bu gözlemler sonucu çekilen fotoğraf ve video kayıtları ile röportajlar ile arazide toplanan diğer verilerden yararlanılmıştır. Arazi çalışmalarında, Orman Genel Müdürlüğüne ait haritalardan, Zingal şirketinin raporlarından (Ayancık Orman İşletme Müdürlüğü, 1945; Zingal, 1943; Zingal, 1945) ve geçmişe ait fotoğraflardan yararlanılarak Zingal şirketinin ulaşım sistemi açığa çıkarılmıştır. İlçe genelinde fabrikada ve ormanda işçi olarak çalışanlar, ulaşım hattı civarında köylerde yaşayanlar ile görüşülerek sistemin çalışması ve halkın sistemden yararlanma şekilleri hakkında bilgi toplanmıştır.

3. Bulgular

3.1. Zingal Şirketi

Kırsal yerleşmelerin şehirselleşme özelliklerini kazanmalarında farklı fonksiyonlar rol oynamaktadır. Küçük bir kasabanın zamanla şehir haline gelmesi kimi zaman çok yavaşken özellikle sanayi fonksiyonu söz konusu olduğunda şehirselleşme çok hızlı gerçekleşebilmektedir. Ayancık buna güzel bir örnektir. 1920’li yıllarda kereste ticareti ve balıkçılık yapılan küçük bir kasaba olan Ayancık, ilçe merkezine kereste fabrikasının kurulması ile buhar gücü ve elektrik gibi organik olmayan enerjinin sanayi ve tarımsal üretime, ulaşım ve haberleşmeye uygulandığı, nüfus birikiminin ve örgütlenme imkanlarının mevcut olduğu sanayi şehirlerinin özelliklerini kazanmaya başlamıştır (Kaya, 2011). 17 Şubat 1923’te toplanan ve 4 Mart 1923 tarihine kadar devam eden I. İzmir İktisat Kongresinde ulusal sermayenin oluşturulabilmesi adına tarım, ormancılık, madencilik, gümrükler, tekel, ticaret, sanayi konularında yerli ve yabancı sermayeye kolaylıklar tanıyan konularda bir dizi karar alınmıştır. Kurtuluş Savaşı sonrası yeni Cumhuriyetin yabancı sermaye konusundaki bakış açısını gören şirketler Türkiye’ye yatırım yapmaya başlamıştır. Yatırım yapılan alanlardan biri de orman sanayi-

dir. 1923'ten itibaren sürekli gelişim gösteren orman sanayi alanında 1923–1938 döneminde çeşitli boyutlarda 32 kereste fabrikası kurulmuştur (Çağlar, 1979:178).

12 Haziran 1926'da yapılan anlaşma çerçevesinde 1929 yılında Ayancık ilçe merkezinde kurulan kısaca ZİNGAL olarak anılan "Zindan ve Çangal Ormanları Anonim Şirketi" bunların en önemlilerinden biridir. Merkezi İstanbul olarak belirlenen şirketin kurucuları Çangal ve Zindan ormanlarını işletme ayrıcalığına sahip bulunan Türkiye Kibrit İhbarı T.A.Ş. ile Türkiye İş Bankası ve merkezi Brüksel'de bulunan Ozin-Allu Metier de Flandre şirkettir. Şirketin sermayesi 1.500.000TL'dir (Ökçün, 1997:47).

Zingal Şirketi, Zindan ve Çangal ormanlarını 50 yıl boyunca işletme hakkını aldıktan sonra bu ormanlardan üreteceği tomrukları işlemek üzere Ayancık ilçe merkezine bir kereste fabrikası kurmuştur. Zingal şirketinin kurduğu fabrika ve işletme sistemi küçük bir kasaba olan Ayancık'ın şehrsel gelişiminde önemli bir rol oynamıştır (Yılmaz, 2004:9).

Fabrikanın kurulması ile birlikte Ayancık'ta fabrikaya hammadde temini ve üretilen mamullerin ihracatı için o günün şartlarına göre en mükemmel ulaşım sistemi inşa edilmiştir. Teleferik, demiryolu, havuz ve kanal sistemi, sürütme yolları gibi birden fazla sistemin birbirine entegrasyonu sayesinde ormanda kesimi yapılan tomruklar fabrikaya ulaştırılmış, fabrikada üretilen kereste buradan deniz yoluyla nakledilmiştir (Tablo 1).

Tablo 1. 1942 yılında tomruk nakliyatında kullanılan yollar ve uzunlukları.

Table 1. Roads and lengths used in log transportation in 1942.

Orman İçi Nakliye Çeşidi	Uzunluk (metre)
Hava Nakil Yolu	32.748
Dar Demiryolu Hattı	95.445
Yaş Sürütme Olukları	17.428
Kuru Sürütme Olukları	6.420
Farklı Sürütme Yolları	215.158
Traktör ile Nakil Yolu	16.539
Muhtelif Yükleme Rampaları	2.017

3.1.1. Dekovil hatları

Fabrikaya tomruk taşımak üzere kurulması planlanan havai nakil hattına ait malzemeleri taşımak üzere Ayancık ilçe merkezinden itibaren Babaçay, Kepez Çayı, İnaltı Çayı ana vadilerini takiben inşa edilen dekovil hatları ilerleyen yıllarda şirket tarafından orman nakliyatı için kullanılmıştır.

Dekovil hattı için ilk ray sistemi Ayancık ilçe merkezinden sonra 5 nolu Pazarlık köprüsünden Yenice'ye kadar yapılmıştır. 1932'de Zindan yolunun bağlanmasıyla hat tamamlanmıştır. Dekovil tek seferde yaklaşık 10 veya 12 kamyonun taşıyabileceği kadar tomruk taşıma kapasitesine sahipti (Fotoğraf 1).

Dekovil hattı, havai hatta göre daha fazla yük taşıma kapasitesine sahip olması, uzun seneler arıza göstermeden çalışabilmesi ve arıza olsa bile malzemenin hemen temin edilebilmesi gibi nedenlerle uzun yıllar boyunca fabrikaya tomruk taşımada kullanılan en önemli ulaşım aracı olmuştur. (Fotoğraf 1).



Fotoğraf 1. Dekovil hattı ile tomrukların fabrikaya taşınması (Yılmaz ve Kaya, 2018:157).

Photo 1. Transportation of logs with narrowgaged railway.

Dekovil hatları akarsu vadi tabanlarına kurulduğu için ilçede yaşanan sellerde önemli derecede zarar görmüştür 1939 yılında önemli bir tahribat yaşanan sistem tamir edilmiş, 1963 yılında ve 1964 yılında yaşanan sellerden sonra sistemin tahrip olan bölümü onarılmamış ve hat kısım kısım devre dışı bırakılmıştır. Bir süre daha fabrika içi ulaşımında kullanılmaya devam eden sistem, 1980'li yılların sonuna doğru bütünüyle devre dışı bırakılmıştır.

ZİNGAL Şirketi tarafından kurulan demiryolu sistemi Ayancık ve yakın çevresi arasında uzun yıllar boyunca en önemli ulaşım aracı olmuştur. Demiryolu hattı üzerinde ve hatta yakın köylerde yaşayan köylüler bu sistem sayesinde kolayca ilçe merkezine ulaşabilmiştir. Tarımsal ürünlerini kolayca pazara indiren köylü alışverişini de burada yapabilmiş, fabrikada çalışma imkânı bulmuş, eğitim, sağlık hizmetlerinden hatta sosyal-kültürel faaliyetlerden dahi yararlanabilmiştir.

3.1.2. Dekovil hatlarından faydalanma

3.1.2.1. Köylülerin faydalanması

Ayancık Kereste Fabrikasında işlenen tomruklar, Çangal ve Zindan ormanlarından elde ediliyordu. Bu tomrukların elde edilmesinde kullanılan en önemli ulaşım aracı olan demiryolu sistemi Ayancık ilçe merkezinde yer alan fabrikadan başlıyor, Ayancık Çayı ve kollarına ait vadileri takip ederek orman içi sahaya ulaşıyordu. Dekovil hattı etrafındaki köylerde ikamet edenler fabrikada çalışmak veya ilçe merkezine ulaşmak için bu hattı kullanıyor, sabah treni ile ilçe merkezine inen köylüler akşam boş vagonlarla geri dönüyorlardı (Fotoğraf 2-3).



Fotoğraf 2. Sabah fabrikaya tomruk taşıyan trene binmek için bekleyen köylüler.

Photo 2. Villagers waiting to board the train carrying logs to the factory in the morning.



Fotoğraf 3. İlçe merkezinden köylerine dönmek için treni bekleyen köylüler (Ayancık Orman İşletme Arşivi).

Photo 3. Villagers waiting for the train to return to their village from the district center.

Dekovil hattında tomruk taşıyan trenler yolculuk için çok elverişli değildi. Bazı durumlarda trenlere eklenen vagonlarda seyahat edilirken kimi durumlarda tehlikeli olmasına rağmen tomrukların üzerinde yolculuk yapılıyordu (Fotoğraf 4-5).



Fotoğraf 4. Trenlere eklenen vagonetler köylülerin en önemli ulaşım araçlarından biriydi (Semih ERCAN Albümü).

Photo 4. The wagons added to the trains were one of the most important transportation vehicles of the villagers



Fotoğraf 5. Tomruk üzerinde seyahat birçok açıdan tehlikeliydi. Düşme vb. durumlar köylüler için hayati tehlike arz ederken trenin bacasından çıkan kıvılcım, kül vb. malzemeler seyahat edenlerin kıyafetlerine zarar veriyordu (Umut EKREN Albümü).

Photo 5. Traveling on logs was dangerous in many ways. Fall, etc. situations were life-threatening for the villagers, while sparks, ash, etc. emanating from the chimney of the train. materials were harming travelers' clothes.

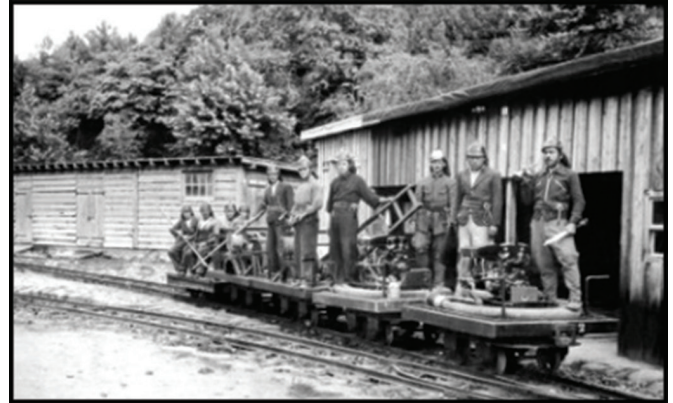
3.1.2.2.Şirket personeli ve çalışanların faydalanması

Şirketin demiryolu ulaşım sisteminde dekovillerin yanında daha çok çalışanların kullandığı drezin (Fotoğraf 6) ve vagonet (Fotoğraf 7-8) adı verilen küçük ulaşım araçları kullanılmıştır. Demir yollarında yol kontrol ve bakımı için kullanılan ve benzinle çalışan küçük araçlar olan (TDK, 2020) drezinler Ayancık'ta adeta bir taksi görevi üstlenmiştir. Gerek orman sahasının kontrolü gerek bakım ve onarım faaliyetleri için bu araçlar uzun yıllar kullanılmıştır. Bir diğer ulaşım aracı olan vagonetler ise açık ya da kapalı şekilde el freni yardımıyla bağımsız olarak hareket edebilen araçlardı. Bunlar eğimi takip ederek el freni kontrolünde ilçe merkezine kadar iniyor fakat geriye ormana dekovil vagonlarının akasına bağlanarak dönüyordu (Fotoğraf 9-10).



Fotoğraf 6. Yöneticilerin kullandığı drezin (Ayancık Orman İşletme Arşivi).

Photo 6. Draisine used by managers



Fotoğraf 7-8. Demiryolu sistemi içinde görevlilerin (sağda itfaiyeciler) ve normal vatandaşların kullandığı vagonetler (Ayancık Orman İşl. Arşivi).

Photo 7-8. Wagons used by officers (firefighters on the right) and normal citizens in the railway system.



Fotoğraf 9-10. Sabah boş olarak ormana tomruk almaya giden dekovillerin arkasına takılan vagonetler, ormandan eğimi takip ederek el freni yardımıyla bağımsız olarak geri dönebiliyordu (Kaya ve Yılmaz, 2018b).

Photo 9-10. The wagons, which were mounted behind the decavilles that went to the forest to pick up the logs in the morning, could return dependently with the help of the hand brake by following the slope from the forest.

Bu araçlar sayesinde sistem içinde meydana gelen arızalara müdahale ediliyor, çok geniş alanda gerçekleştirilen üretim faaliyetleri şirket yöneticileri ve kamu görevlileri tarafından kontrol edilebiliyordu.

3.1.2.3. Şirket misafirlerinin ve yönetici ailelerinin faydalanması

Türkiye'nin hatta Avrupa'nın en önemli tesislerinden biri olan Zingal Kereste Fabrikası bürokratlar, uzmanlar, bilim adamları, politikacılar, tüccarlar vb. farklı kesimlerden birçok misafir ağırlıyordu (Bekir, 1934; BCA, 1937; Arkitekt, 1940:279). Ayrıca şirket için çalışan birçok yabancı uzman da işletme için istihdam edilmişti. Bu insanlar orman arazisini sadece üretim sahası olarak kullanmıyor aynı zamanda bu alanlarda aileleri ile birlikte birçok rekreatif faaliyet gerçekleştiriyorlardı. Diğer bir deyişle ülkemizin ilk kırsal turizm faaliyetleri bu sistemin sayesinde Ayancık ormanlarında gerçekleştiriliyordu (Fotoğraf 11-12).



Fotoğraf 11. Demiryolu hattı yardımıyla Ayancık ormanlarını ziyaret eden ve burada eğlenen yabancı ziyaretçiler.

Photo 11. Foreign visitors visiting Ayancık forests and having fun here with the help of the railway line.



Fotoğraf 12. Demiryolu hattı yardımıyla Ayancık ormanlarını ziyaret eden ve burada eğlenen yabancı ziyaretçiler.

Photo 12. Foreign visitors visiting Ayancık forests and having fun here with the help of the railway line.

3.1.2.4. Ormanda çalışanların faydalanması

Dekovil hattını, köylülerin ilçe merkezine ulaşmak için kullandığı gibi ilçe merkezinde ve yakınında yaşayanlar da ormana ulaşmak için kullanıyordu. Böylece ormanda ağaç kesme, sü-rütme ve yükleme-boşaltma işlerinde sadece köylüler değil ilçe merkezinde yaşayanlar da çalışabiliyordu. Yani dekoviller sayesinde kırsalda yaşayanlara fabrikada, ilçe merkezinde yaşıyanlar da ormanda iş sahibi olabiliyordu.

3.1.2.5. İlçede oturanların ormanı ziyaretleri

İlçe merkezinde oturanlar zaman zaman orman gezileri yapıyor, işletme şefliklerinde ikamet eden yakınlarını ya da arkadaşlarını ziyaret ediyor, onlara misafir oluyor, bütün bu ziyaretler için demiryolu hatlarından yararlanıyor, bütün bunlar için çoğunlukla dekovilin arkasına takılan vagonetleri kullanıyorlardı (Fotoğraf 13-14).



Fotoğraf 13. Öğretmenleri eşliğinde vagonetlerle orman gezisine çıkan bir grup öğrenci dönüş yolunda (Semih ERCAN Albümü).

Photo 13. A group of students going on a forest trip with wagons accompanied by their teachers are on the way back



Fotoğraf 14. Ayancık ilçe merkezinde görevli kamu personelinin ormanı ziyaretleri ve ulaşım için kullandıkları vagonetler (Z.Zeki Özcanoglu Arşivi).

Photo 14. Wagons used for forest visits and transportation of public personnel in Ayancık district center

3.1.2.6. Okul servisi olarak kullanımı

Üretim yapılan orman sahasında orman işçileri, mühendis ve uzmanlarla beraber önemli miktarda nüfus bir araya gelmekteydi. Orman çalışanlarının çocukları için belirli merkezlerde (Duduncuk/Çangal gibi) okullar açılmıştı. Okul bulunmayan sahalardaki öğrenciler demiryolu vasıtasıyla okullarına ulaştırılıyordu. Vagonetlere binen çocuklar kimi zaman yakınlarındaki bir köy okuluna kimi zaman da ilçe merkezinde yer alan okullarda eğitim alabilişlerdir (Fotoğraf 15).



Fotoğraf 15. Aileleri ile birlikte, Karadere'den Duduncuk'a vagonetle yolculuk yapan öğrenciler (Güzin ÖNSOY Albümü).

Photo 15. Students traveling with their families by wagon from Karadere to Duduncuk

3.1.2.7. Düğün ve cenaze gibi sosyal organizasyonlarda kullanımı

Şirket yerel halkla ilişkilerini sıcak tutmak amacıyla zaman zaman tohum yardımı, battaniye yardımı gibi faaliyetlerde bulunduğu gibi halkın şirket imkânlarından azami derecede faydalanmalarına da imkân sağlamıştır. Köylülerin sadece ilçe merkezine ulaşmak ya da dönmek için değil, düğün veya cenaze gibi organizasyonlarında da demiryolundan faydalanmalarına imkân verilmiştir (Fotoğraf 16).



Fotoğraf 16. Dekovillerin arkasına bağlanan vagonlarla gelin alma konvoyu olarak kullanılması (Atike ÖZBİLEN Albümü).

Photo 16. Using as a bridal convoy with wagons tied behind the decouplers

3.1.2.8. Devlet büyüklerinin ormanı ziyaretlerinde dekovil hatlarından faydalanmaları

Ülkenin ilk ve en önemli yabancı sermaye yatırımlarından olan ZİNGAL kereste fabrikası aynı zamanda Türk ormancılığının gelişimini sağlamak amacıyla kurulmuş bir okul görevi üstlenmiştir. Bunun için ülke genelinde tetkik için seyahate çıkan birçok devlet büyüğünün duraklarından biri her daim Ayancık olmuştur. Bu ziyaretlerde demiryolu ile orman içi üretim sahaları da gezi programına dahil edilmiştir (Fotoğraf 17).



Fotoğraf 17. Başbakan İsmet İnönü'nün Ayancık ziyareti (Cumhuriyet Gazetesi, 1934).

Photo 17. Prime Minister İsmet İnönü's visit to Ayancık

3.1.2.9. Fabrika içi ulaşım

Fabrikaya tomruk taşınması için kullanılan demiryolu hattı aynı zamanda fabrikada üretilen ürünlerin fabrika içinde nakliyat alanlarına ya da kereste parklarına taşınması için de kullanılmıştır (Fotoğraf 18-19).



Fotoğraf 18. Kereste parkına ulaşım amacıyla kurulan fabrika içi demiryolu sistemi (Kent ve Demiryolu, 2019).

Photo 18. In-plant railway system established for transportation to the timber park



Fotoğraf 19. Aynı hatlar üzerinde yine kereste taşımak için kullanılan (elektrikli) tramvay sistemi.

Photo 19. (Electric) tramway system used to carry timber again on the same lines.

3.1.2.10. Kamu yararına faydalanma

Demiryolu sistemi, kırsal alanlar ile kasaba/şehir merkezi arasında ekonomik bağ kurmasının yanında sosyal-kültürel faaliyetler için de ayrı bir görev yerine getirmiştir. Şehirlerde mevcut birçok sosyal imkân bu sayede kırsal alanlara ulaştırılabilmektedir (Fotoğraf 20-21).



Fotoğraf 20. Halkevi tarafından köyde sergilenen bir tiyatro oyunu.

Photo 20. A theater play in the village by the Community Center



Fotoğraf 21. Şirket öncülüğünde köylerde yapılan sağlık taramaları.

Photo 21. Health checks in villages led by the company

3.1.3. İstihdam Özellikleri

Zingal Orman işletmesinin kurduğu ulaşım sistemi aynı zamanda önemli bir istihdam alanı oluşturmaktadır. Yakın çevrede bu sektörde çalışacak nitelikli eleman bulunmayışı şirketi yurdun

farklı yerlerinden ve ülke dışından nitelikli eleman arayışına itmiştir. Ülkenin farklı şehirlerinden ve ülke dışından kalifiye demiryolu işçi ve uzmanları fabrika tarafından istihdam edilmiştir³ (Fotoğraf 22-23).

Müteahhit aranıyor

Ayancık'ta inşa edilecek 12 kilometrolük dekovil için müteahhit aranıyor. Talip olanların Bahtiyar Hanında Zingal şirketi müdüriyetine müracaatları.

Fotoğraf 22. Cumhuriyet Gazetesi'nde dekovil sistemi kurulumu çalışmalarını için Zingal Şirketi tarafından verilen bir ilan (Cumhuriyet Gazetesi, 1930a).

Photo 22. An advertisement given by Zingal Company for the establishment of decouville system in Cumhuriyet Newspaper

TURK MAKİNİSTLERİ ARANIYOR

Zingal şirketi Ayancık için dekovil lokomotifleri işletecek tecrübeli makinist arıyor. Taliplerin şahadetnamelerinin iki nüsha kopyasıyla birlikte çarşamba günü saat 11-12 ye kadar Bahtiyar hanında şirket merkezine müracaatları.

Fotoğraf 23. Cumhuriyet Gazetesi'nde Zingal Şirketi tarafından verilen bir iş ilanı (Cumhuriyet Gazetesi, 1930b).

Photo 23. A job advert by the Zingal Company in Cumhuriyet Newspaper

Şirket günün şartlarında arızalar karşısında daha hızlı çözüm üretebilmek için bir atölye kurmuş, burada tamirat ve yedek parça üretimi yapmıştır. Bu sebeple demiryolu için sadece makinist istihdam edilmemiş, raylar ve trenlerin bakım ve onarımını yapacak ustalar yetiştirmiş, bu alanda da birçok işçi istihdam etmiştir (Fotoğraf 24).



Fotoğraf 24. Zingal dekovil atölyesi çalışanları (Volkan ATILGAN Arşivi).

Photo 24. Zingal decouville workshop employees.

Bu atölyede çalışan işçiler yurtdışından gelen uzmanlar sayesinde elde ettikleri tecrübe ile bu konuda ülke çapında öneme sahip bir uzman kadrosu oluşturmuşlardır. 1960'lı yıllarda ülke genelinde farklı fabrikalarda kullanılan dekovillerin yedek parça üretimi ve tamiri konusunda bu atölyeden ve Ayancıklı uzmanlardan yardım alınmıştır.

3.1.4. Kış mevsiminde kesintisiz ulaşım

Kış mevsiminde orman içi sahalarda kar yağışı nedeniyle üretim yapılamıyordu fakat depolarda yer alan tomruklar işlenmeye devam ediyor fabrika kereste üretimini kesmiyordu. Sistem üzerinde karlar temizleniyor demiryolu çalışmaya devam ediyordu. Böylece Ayancık ilçe merkezi ile kırsal arasındaki ulaşım kesilmeden her mevsim devam ediyordu. Dahası, yukarıda

³ Ülkemizin önemli iş adamlarından Vitali Hakko, Türkiye Gazetesi'nde yayınlanan bir röportajda babasının demiryolu çalışanı olduğunu, bir gün Ayancık'ta iş bulunduğunu söyleyip evden ayrıldığını ve bir daha geri dönmediğini ifade etmektedir (Türkiye Gazetesi, 2019).

bahsi geçen aile, eş dost ziyaretleri ve diğer rekreatif faaliyetler kış mevsiminde bile sürdürülebiliyordu (Fotoğraf 25-26-27). Özellikle kışın ormana yağın yoğun kar yağışına karşı rayların karla kaplanması durumunda domuzburnu adı verilen aparat dekivilin önüne takılarak hat üzerindeki karlar temizleniyordu.



Fotoğraf 25-26-27. 1930'lu yıllarda demiryolu sayesinde Ayancık'ta kır-kent ilişkisi kış mevsiminde dahi kopmadan devam etmiştir (Zeynel Zeki ÖZCANOĞLU Arşivi).

Photo 25-26-27. In the 1930s, the rural-urban relationship in Ayancık continued without breaking even in winter thanks to the railway.

3.1.5. Sistemin çöküşü

Ayancık'ın hemen gerisinden İsfendiyar-Küre Dağlarının yerel uzantıları olan Zindan ve Çangal dağlarından kaynağını alıp, dağları parçalayarak kıyıya ulaşan Ayancık Çayı ve kolları kıyı

ile iç kesimler arasında bağlantı sağlanabilecek yegâne yolları meydana getirmişlerdi. Bu sebeple demiryolu sistemi bu vadiler üzerinde kurulmuştu. Akarsu vadi tabanlarına kurulan demiryolu sistemi yaz mevsiminde sıkça meydana gelen sellerde zarar görüyor, onararak çalıştırılmaya devam ediliyordu. Fakat bu sellerin verdiği zararlar her zaman kolayca tamir edilebilir derecede hasar meydana getirmiyordu (Fotoğraf 28-29-30). İlçede 1939, 1963 ve 1964 yıllarında önemli sel felaketleri yaşanmıştır. 1939 yılında önemli bir tahribat yaşanan sistem tamir edilmiş, 1963 yılında ve 1964 yılında yaşanan sellerden sonra sistemin tahrip olan bölümü onarılmamış ve hat kısm kısm devre dışı bırakılmış, tomruk taşıma işi demiryolu sisteminden karayoluna geçmiştir.



Fotoğraf 28-29-30. Vadi tabanına kurulu bulunan demiryolu hattı yaşanan seller sonucu ağır hasarlar almıştır (Nejat YAVUZ Arşivi).

Photo 28-29-30. The railway line installed at the bottom of the valley received severe damage as a result of the floods.

3.1.6. Fabrika içinde bir süre daha kullanılması

1963 yılında önemli bir şekilde tahrip olan demiryolu hattı daha tam olarak onarılmadan 1964 yılında da hasar görünce onarılmamıştır. Sistem 1980'li yılların sonuna kadar fabrika içi ulaşımda kullanılmış sonrasında tamamen terk edilmiştir (Fotoğraf 31-32).



Fotoğraf 31-32. 1980'li yılların başlarında fabrika içi ulaşımda kullanılan deko-viller (Höhn ve Yılmaz, 2013).

Photo 31-32. Decouviles used in in-factory transportation in the early 1980s

3.1.7. Nostaljik tren

Demiryolu sistemi Ayancık ve yakın çevresi için bir ulaşım aracı olması yanında aynı zamanda önemli bir kültür öğesidir. Bu özlemi gidermek isteyen yerel yöneticiler 1990'lı yıllarda şehir içi ulaşımda kullanılmak üzere sahil boyunca ilerleyen 2,5 km uzunluğunda bir demiryolu inşa etmiş ve bu hat üzerinde yine aynı trenleri bir süreliğine de olsa kullanmıştır (Fotoğraf 33-34).



Fotoğraf 33. Günün belirli saatlerinde ilçe merkezinde belirlenen güzergâhta ilerleyen tren yerel halk tarafından hemen benimsenmiştir. İnsanlar evlerine giderken, pazara gidip-gelirken bu hattı kullanmıştır (Saim YILMAZ Arşivi).

Photo 33. At certain times of the day, the train going on the route determined in the district center was immediately adopted by the local people. People used this line when going home, going to the market and coming from the market



Fotoğraf 34. Günün belirli saatlerinde ilçe merkezinde belirlenen güzergâhta ilerleyen tren yerel halk tarafından hemen benimsenmiştir. İnsanlar evlerine giderken, pazara gidip-gelirken bu hattı kullanmıştır (Saim YILMAZ Arşivi).

Photo 34. At certain times of the day, the train going on the route determined in the district center was immediately adopted by the local people. People used this line when going home, going to the market and coming from the market

3.1.8. Geriye kalanlar

Bir süre şehir içi ulaşımda kullanılan trenler, sonrasında tekrar kullanım dışı kalmıştır. Bugün trenlerden geriye 3 lokomotif kalmıştır. Bunlardan biri fabrika yerleşkesi içinde çürümeye terk edilmiş, diğeri şehrin değişik bölgelerinde halen sergilenmektedir (Fotoğraf 35-36). Aralarında belki de en şanslı olanı ise Rahmi Koç Müzesi'nde koruma altına alınmıştır.



Fotoğraf 35-36. Ayancık ilçe merkezinin farklı kesimlerinde sergilenen (solda) ve fabrika yerleşkesi içinde bulunan (sağda) lokomotifler.

Photo 35-36. Locomotives exhibited in different parts of Ayancık district center (left) and located in the factory campus (right).

4. Tartışma ve Sonuç

Cumhuriyet'in ilân edildiği yıllarda küçük bir kasaba olan Ayancık 1929 yılında ZİNGAL şirketinin kurduğu fabrika ve ek-lentileriyle hızlı bir değişim ve gelişim yaşamıştır. Döneminde Türkiye'nin ve Avrupa'nın en önemli kereste fabrikalarından biri olan ZİNGAL'in hammadde temini için orman içlerine kur-duğu ulaşım sistemi bu değişimde önemli role sahiptir. Özellikle vadileri takip ederek üç koldan orman içlerine ulaşan demir-yolu sistemi sayesinde köyler ile ilçe merkezi arasında güçlü bir ulaşım ağı kurulmuş, yıl boyunca kesintiye uğramadan devam eden bu ulaşım sayesinde ilçe merkezinde yaşayanlar orman üretim sahalarında, köylerde yaşayanlar da ilçe merkezinde çalışma imkânı bulmuştur. Ayancık ilçe merkezi bu ulaşım sis-temi sayesinde büyük avantaj yakalamış, kısa zamanda yakın çevresi için önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Zaman içinde keresteye ilave olarak okul sırası, yumurta sandığı, par-ke, hazır ev gibi üretim çeşitliliğinin de artması ile Ayancık'ın ünü sadece yurt içinde değil yurt dışında da duyulmuştur (Ak-şam, 1934). İlçe merkezine kurulu olan ZİNGAL kereste fabri-kasının yurtiçi ve yurt dışı piyasalara ihracatı ve bunun getirdiği hareketlilik Ayancık'ı ülke genelinde önemli bir çekim merkezi haline gelmiştir. Yaratılan istihdam imkânları ile yurt dışından ve içinden aldığı göçlerle hızla büyüyen Ayancık, (sis-temin faal olarak işlediği dönem itibarıyla) kısa zamanda bir sanayi kasabasına dönüşmüştür.

Kaynakça

- Ahmet Mithat, (1929). Vasi ormanlarımızdan Çangal, Zindan. *Orman ve Av Dergisi*, 1/9, ss.1–12.
- Akşam Gazetesi. (1934). Ayancık. 27 Temmuz 1934.
- Arkitekt. (1940). Haberler. Sayı: 119-120. <<http://dergi.mo.org.tr/dergiler/2/69/646.pdf>> Son Erişim tarihi 04/06/2020.
- Ayancık Orman İşletme Müdürlüğü. (1945). Zingal Devir-Teslim Tu-tanakları.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (1937). Zingal ormanının işletilmesiyle ilgili yeni orman kanun tasarısındaki maddeler. Yer: 183 - 264 - 9.
- Bekir, R. (1934). Fenni Kesilen Orman Hiçbir Zaman Mahvolmaz!. Cumhuriyet Gazetesi (19/11/1934).
- Cumhuriyet Gazetesi, (1930a). Müteahhit Aranıyor. 13 Mayıs 1930.
- Cumhuriyet Gazetesi, (1930b). Türk Makinistleri Aranıyor. 15 Haziran 1930.
- Cumhuriyet Gazetesi, (1934). Başvekilimiz Sinop'ta. 17 Ağustos 1934.
- Çağlar, Y. (1979). *Türkiye' de Ormanlık Politikası*, Ankara: İz Yayıncılık, Ankara.
- Decauville Spoorweg Museum Home. (2020). Decauville... Een beet-je geschiedenis. <<https://www.decauville.nl/webmuseum/>> Son erişim 10 Mart 2020.
- Gökmenoğlu, T. (1988). *Sinop ve İlçeleri: Ayancık Rehberi*, İstanbul: Usta Matbaacı, İstanbul.
- Höhn, P. and Yılmaz, C. (2013). Holztransport zu Lande, zu Wasser, auf Schienen und in der Luft; Die Waldbahn der ZİNGAL AG in Ayancık, Türkei. Teil:10, *Argeschmalspur INFO*, 4/2013, 40-46.

- Kaya, M. (2011). Türkiye'nin ilk sanayi kasabalarından biri: Ayancık, Sinop. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, 19 Mayıs Üniversitesi, Samsun.
- Kaya, M. (2015). Ayancık ve Yakın Çevresinin Ekoturizm Potansiyeli. Yayımlanmamış doktora tezi. Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sam-sun.
- Kaya, M. ve Yılmaz, C. (2018a). Bir Anadolu Kentinin Kuruluş ve Geliş-mesinde Sanayinin Etkisi: Ayancık Örneği. *Adnan Menderes Üni-versitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5 (1), 167-188. DOI: 10.30803/adusobed.346754
- Kaya, M. ve Yılmaz, C. (2018b). Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Ör-nek: Ayancık-Zingal Orman İşletmesi (Sinop). *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 32 (44), 121-162.
- Kaya, M. ve Yılmaz, C. (2019). Kent ve Demiryolu; Ayancık-Zingal Örneği (Sinop). *IV. Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresi Bildiri-ler Kitabı* içinde ss.879-891. Ankara.
- Kent ve Demiryolu. (2019). <http://kentvedemiryolu.com/sinop-ayan-cik-ormani-dekovil/> sitesinden 10/08/2019 tarihinde elde edildi.
- Kutlutan, İ. (1938). Devlet Orman İşletmesi Bakımından Zingal Or-manlarında ve Kereste Fabrikasında Tetkikler. *Orman ve Av Der-gisi*, 11, ss. 240–273.
- TDK (2020). Güncel Türkçe Sözlük. <<https://sozluk.gov.tr/>> Son erişim tarihi 24/09/2019.
- Türkiye Gazetesi. (2019). Hayati Vakko Vitali Hakkı . <<https://www.turkiye-gazetesi.com.tr/yazarlar/irfan-ozfatura/427893.aspx>> Son erişim tarihi 14/10/ 2019.
- Ökçün, A. G., (1997). *1920–1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anon-im Şirketlerinde Yabancı Sermaye*, Ankara: Sermaye Piy. Kurulu Yayınları, Ankara.
- Yılmaz, C. (2004). Ayancık ve Çevresinin Sosyo-Ekonomik Tarihinde Çok Önemli Bir Kuruluş; Zingal Şirketi. *İst. Üniv. Uluslararası Yer Bilimleri Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde ss.793–800. İstan-bul.
- Yılmaz, C. (2012). Sanayide Yer Seçimi ve Küreselleşme: Ayancık-Zin-gal Örneği (Sinop). *A.Ü. Türkiye Coğ. Arş. ve Uyg. Merkezi (TÜ-CAUM) VII. Coğrafya Semp. Bildiriler Kitabı* içinde ss. 297-309, Ankara.
- Zindan ve Çangal Ormanları Türk Anonim Şirketi. (1943). *1942 Hesap Yılı İdare Meclisi ve Murakıb Raporu*, İstanbul: L. Murkides Bası-mevi, İstanbul.
- Zindan ve Çangal Ormanları Türk Anonim Şirketi. (1945). *1945 Hesap Yılı İdare Meclisi ve Murakıb Raporu*, İstanbul: L. Murkides Bası-mevi, İstanbul.

Fotoğraflar:

- Ayancık Orman İşletme Arşivi.
Atike ÖZBİLEN Albümü.
Cevdet YILMAZ Arşivi.
Güzin ÖNSOY Albümü.
Nejat YAVUZ Arşivi.
Saim YILMAZ Arşivi.
Semih ERCAN Albümü.
Umut EKREN Albümü.
Volkan ATILGAN Arşivi.
Zeynel Zeki ÖZCANOĞLU Arşivi.