



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

### Die Waldbahn der ZINGAL AG in Ayancik, Türkei

#### Teil 6: Mit der Eisenbahn zum Sägewerk

#### Peter Höhn und Cevdet Yilmaz



Historische Schwarz-Weiß-Aufnahmen zur Verfügung gestellt von Gün. Yalçın Eren, Ankara, Türkei, Professor Dr. Cevdet Yılmaz, Samsun, Türkei, Hakan Cakir, Ayancik, Türkei und Volkan Atılgan, Ayancik, Türkei. 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 Wiltache zur Verfügung gestellt. Közlich konnte durch ein Teil des Briefwechsels zwischen Richard Cieslar und seiner in Österreich verbliebenen Familie aus seiner Zeit als Betriebsleiter in Ayancik zwischen 1928 und 1938 aufgefunden werden.

Quelle: [www.hzph.de](http://www.hzph.de)

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.



Abb. 103 Auch der Holztransport kann mit Farbbildern dokumentiert werden, eine Anzahl von entrindeten Baumsstämmen wartet auf den Weitertransport und wird von Arbeitern und Management (Höb) begutachtet. Die Aufnahmeort ist nicht bekannt, die Schlamm- und Wasserfläche lässt auf eine der Kauschschleifen.



Abb. 104 Einige Pferdgespanne stehen bereit, um das am Streifen gesammelte Holz abzutransportieren. Die Pferde wurden eigens zu diesem Zweck aus Jangal importiert.

Meereshöhe gelegenen Talstation in Ayancik und den Endstationen im Zindan- (Zindan/Saraycik, 620 m; Burtu) und Cangalgebiet (Kepe, 630 m; Inalti). Des Weiteren existierte eine isolierte Strecke zwischen Fidanlik, Cangal/Duduncuk und Karadere auf etwa 1000 m.

Leider sind bisher noch keine Informationen zur Eisenbahn-Infrastruktur aufgetaucht. So können weder verbindliche Aussagen zur Wasser- noch zur Brennstoffversorgung der Lokomotiven gemacht werden. Aller Wahrscheinlichkeit nach erfolgte die Wasserversorgung über einen Syphon/Saugrohr aus den neben den Strecken gelegenen Bächen; als Brennstoff wurde Holz verwendet, das leicht am Sägewerk und auch an den Ladestellen gefasst werden konnte. Die Auswertung der Fotografien zeigte das Vorhandensein eines Wasserkrans in Yenikonak und von Lokschruppen in Yenikonak und Zindan/Saraycik; vermutlich waren auch an den anderen Endstationen entsprechende Unterstände vorhanden. Ein indirekter Hinweis auf einen Lokschruppen in Ayancik gibt ein Brief von

1889 vom Wasserkran- und -unterstandung der Strecke liegen keine Nachrichten.

Die ersten Teile dieser Artikelserie zur Waldbahn von Ayancik (Schmalspur-Info 2/2011 – 2/2012) widmeten sich vornehmlich der allgemeinen Geschichte, Baumfällung und Holzbringung mit Tieren auf Schleifwegen. 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 Blöcken von einem Transportmittel zum nächsten verwendet wie in Teil 5 gezeigt.

Dieser Teil wird nochmals Anlagen und Fahrzeuge der Waldbahn thematisieren sowie einige Anmerkungen und Nachträge zu bereits erschienenen Beiträgen liefern.

Die Waldbahn der Zingal AG umfasste ein Streckennetz von insgesamt 92,8 km (Stand 1940) zwischen der auf



Abb. 105 Gut ist die gewässerte Schleifspur zu erkennen, die den Holztransport deutlich erleichtert und dabei auch das Holz vor Rissen und anderen Beschädigungen schützt.



Abb. 106 Nicht nur einzelne Baumstämme werden von den Gespannen geschleppt, wenn die Topographie es ermöglicht werden mehrere Blöcke zu ganzen „Zügen“ zusammengefasst.



Abb. 107 Am Ende des Streifweges befindet sich die Lagerselle der Waldbahn; hier ein Beispiel, aus dem Wald bei Cangal, vermutlich die Ladeselle in Fidanlık (Franz Hofner).

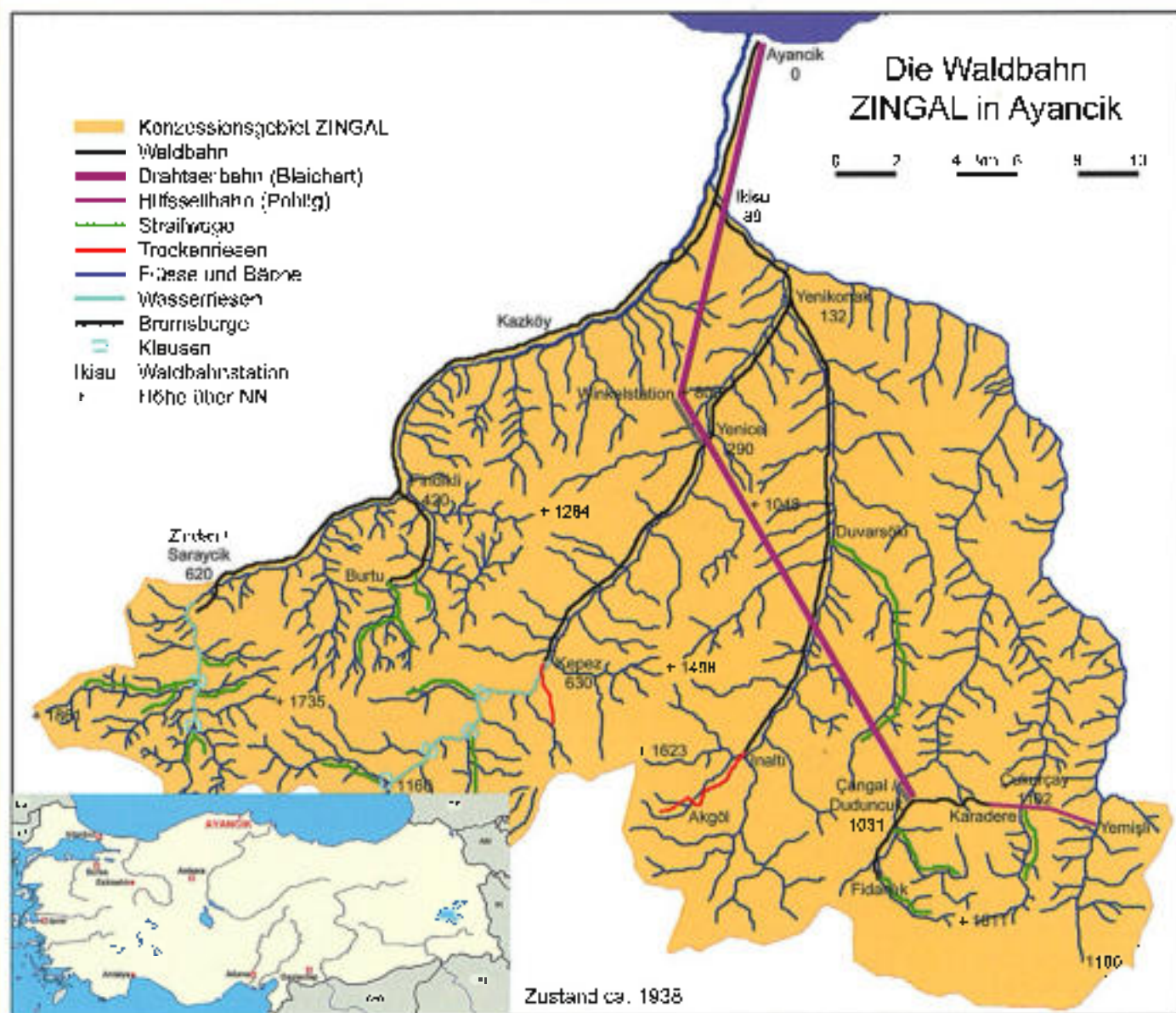


Abb. 108 Und wieder wurde die Karte des Waldbahnnetzes von Ayancik verbessert und neue Informationen angepflegt.



Abb. 109 Die S-recke der Pohlig-Seilbahn Yemişli – Karadere. Die Holzmasten fügen sich gut in das steile Gelände hinein, der Bau einer Drahtbahn wäre hier nur unter sehr hohen Aufwendungen möglich.

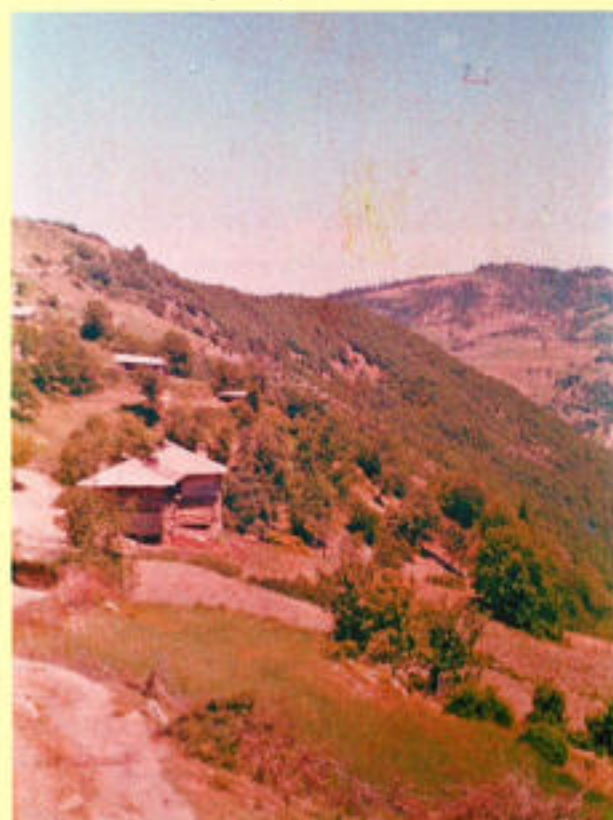


Abb. 112 Kommt ein Baumstamm geschwoben, so hoch über dem Dorf...

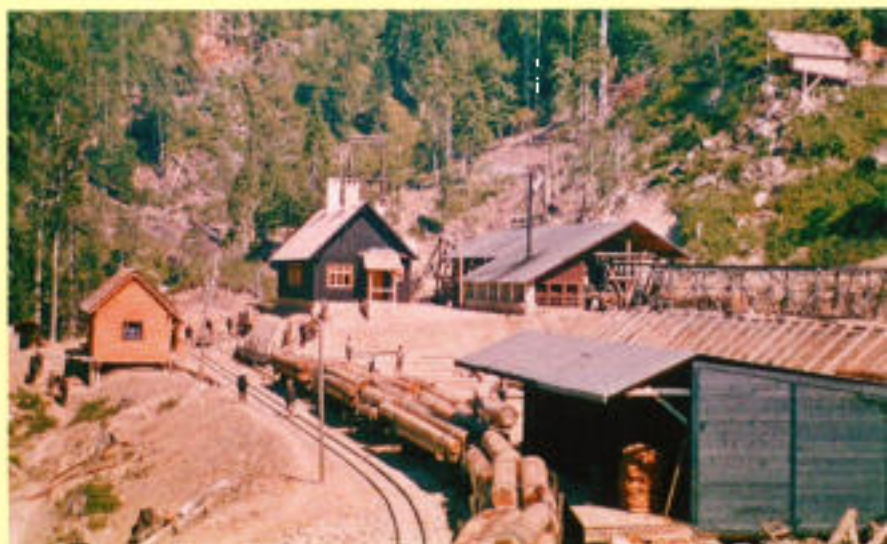


Abb. 110 Die Pohlig-Seilbahn-Endstation in Karadere in Farbe.



Abb. 111 Die große Bäscher-Seilbahn beginnt in Çarşaf. In dieser Ansicht, der gegenüberliegenden Talsohle ist (siehe Teil 2, Abb. 42 in Info 3/2011, Seite 35) sind die vermuteten, aber bildlich nicht aufgetragenen Positionen der Seilbahnmasten umkreist.



Abb. 113 Ein Bild aus der Bauzeit der Bleicherl-Seilbahn: zum leichteren Materialtransport wurde parallel zur Strecke eine temporäre Hilfsseilbahn der Firma Pohlig mit Holzmasten errichtet. Nach Fertigstellung der Bleicherl-Seilbahn wurden die Teile für den Bau der Seilbahn Yemişli – Karadere verwendet (Franz Heferer).



Abb. 114 Ein beladener Holzzug auf dem Weg zum Sägewerk. Die Mannschaft nutzt den leeren, abgekoppelten Tender zur Mittahrt. Beachtenswert sind auch die aufwendig erstellte Stützmauer und die Telefonleitung.

Richard Cieslar an seine Frau [3]:

*... Schon in Duvarsöki hörte ich telephonisch von den Verheerungen des Sturmes in der Nacht vom 19. auf den 20.. Ein türkischer Dampfer von 3500 t neben der Flußmündung bei Ayancik gestrandet, vom Landungssteg mehr als 15 m weggerissen, der alte Lokomotivschuppen (am Meer) wie ein Kartenhaus über den Haufen geworfen....*

Der Streckenbau erfolgte von Ayancik aus. Bezüglich der zeitlichen Abfolge ist auch hier die Quellenlage äußerst spärlich. Anfangs erfolgte der Bahnbau parallel zur Seilbahn, da die Bahn ursprünglich ausschließlich für den Materialtransport zum Seilbahnbau konzipiert

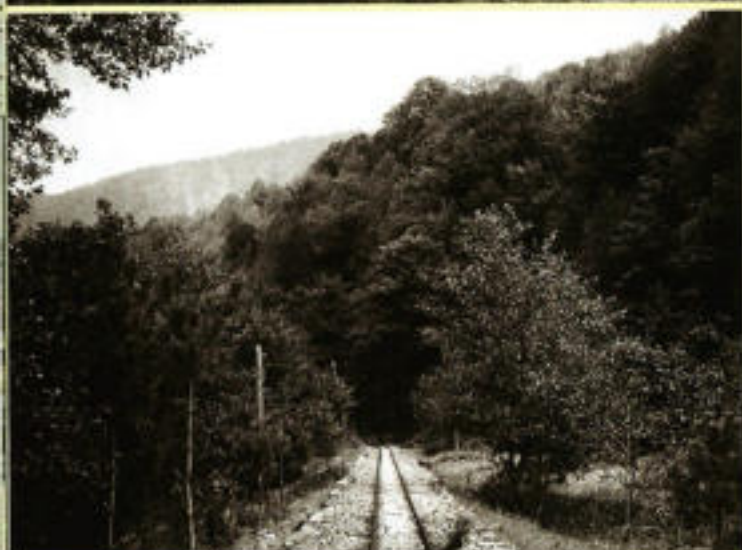


Abb. 115 Die Walzahnstrecke ist in allen Abschnitten gut ausgebaut, wie das Schotterbett und die schnurgerade Gleisführung zeigen. Für 500 mm Bahnen entspricht das nicht unbedingt der Norm.



Abb. 116 Die Täler sind recht erg. daher sind an allen geeigneten Stellen kleine Forsten angelegt. Für einen reibungslosen Betrieb benötigt die Walzahn die Ziegel AG auch viele Ausweich- und Abstellbahnhöfe. Auf diesem Bild ist die Station in Kazköy zu sehen: hier sind nicht nur Wohnungen für die Verwaltungsbeamten und eine kleine Backstube untergebracht, die Station dient auch als Sammelstelle für den Transport der Arbeiter in die Wälder

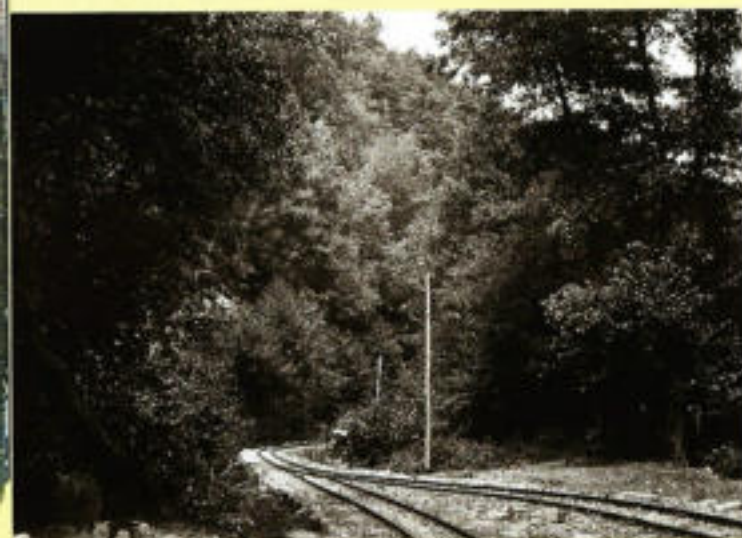


Abb. 117 Eine handgestellte Weiche an einer der Unterwegsstationen. Alle Bahnhöfe sind an der Telefonleitung angeschlossen.

war. Erst während dieser Arbeiten avancierte sie zum vollwertigen Transportmittel für den Holztransport. Im Winter 1930/1931 wurde mindestens an den Strecken Richtung Kepez und Inalti gearbeitet [3,4]: hier wurde zumindest die Station Duvarsöki erreicht. Im Mai waren die Bauarbeiten weitestgehend abgeschlossen [5]. Spätestens 1936 war das Zindantal per Eisenbahn erschlossen [6]. Allerdings gab es aufgrund von Unwettern auch immer wieder Rückschläge. Ein Wirbelsturm zerstörte am 18. Juni 1932 zwei neugebaute Hallen für



Abb. 16 Die Station von Yeniköy war ein wichtiger Trennungsbahnhof auf dem Weg ins Gebirge. Bahnverwaltung, Lokschuppen und Behandlungsanlagen sind hier zu finden. Links im Bild ein kleiner Wasserkran.

Schnittholz in Eisenkonstruktion, die „wie Zündhölzer zusammenknickten“; am nächsten Tag war Hochwasser im Kepeztal zu vermelden, und alle Brücken zwischen Kepez und Yenice wurden beschädigt und an einigen Stellen der Bahndamm weggespült [7]. Die Reparatur konnte innerhalb von drei Tagen durchgeführt werden. Auch die große Seilbahn blieb von wetterbedingten Störungen nicht verschont. So musste 1936 der Betrieb für etwa 5 Tage vorübergehend eingestellt werden, da am 6. Mai bei strömendem Regen im Kepeztal der Pylon Nr. 95 aufgrund von Konstruktions-

Abb. 17 Der Bahnhof von Yeniköy in Gegenrichtung. Rechts der Lokschuppen, im Hintergrund eine Draisine und links ein PKW (Jeep?); das Bild wurde zwischen 1949 und 1952 aufgenommen.





Abb. 120 Die Zugmannschaft posiert stolz vor ihrem Produktionszug. Zuglokomotive ist eine der O-K-C-Kuppler. Dann der Tender, ein gedeckter Güterwagen, mindestens 10 Paar Langholzbrucks und schließlich eine weitere Lokomotive als Schuttlök.

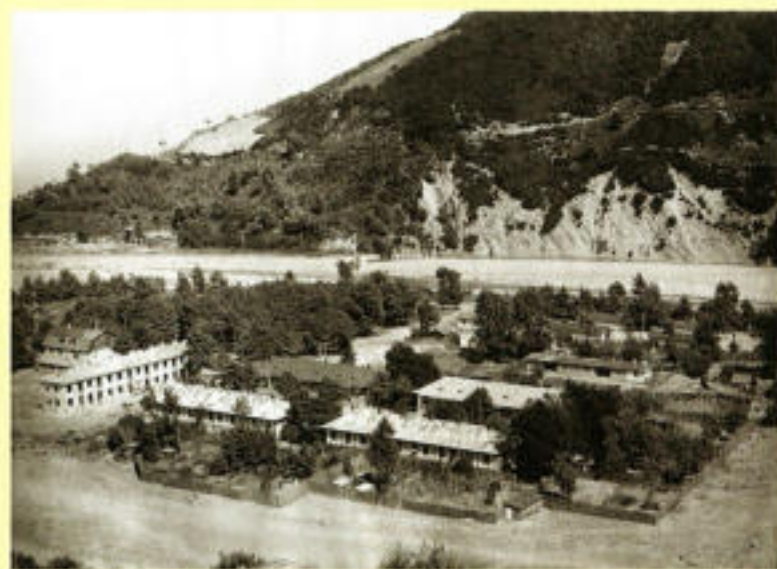


Abb. 122 Kurz bevor die Bahnstrecke das Sägewerk von Ayanik erreicht, passiert die Strecke die neu errichteten Arbeiterwohnhäuser im Vordergrund. Auf der hinteren Ebene ist eine Holzverkohlungsanlage mit ihren prägnanten eisernen Öfen zu erkennen.

Abb. 121 Herbert Cleslar, der Sohn des Betriebsleiters hat bei einem Besuch im Sommer 1931 in Ayanik im Alter von 13 Jahren eine Anzahl von Zeichnungen von Sägewerk, Bahn und Gegend angefertigt. Die Zeichnung wurde von Rudolf Stanzel aus Windischgarsten, Österreich, freundlicherweise zur Verfügung gestellt.



Abb. 123 Der Holzverkohlungsbetrieb ist durch eine kurze Stichstracke an das Sägewerk angeschlossen. Hier werden Holzstäbe aus der Produktion zu Holzkohle und Teer veredelt. Eine Eisenbahnbahn sorgt für die Beschickung der eisernen Ofen.



Abb. 125 Die Zingel AB war ein sehr willkommenes Anhaltsgleis, das viel zur positiven Entwicklung von Ayazlı beigetragen hat. Das Elektrizitätswerk des Sägewerks versorgte auch die Stadt mit Strom, verschiedene Schulen und Sportvereine wurden gegründet und unterstützt, und an verschiedenen Orten entlang der Bahnstrecke wurden Spielplätze errichtet wie hier in Yarıncık.

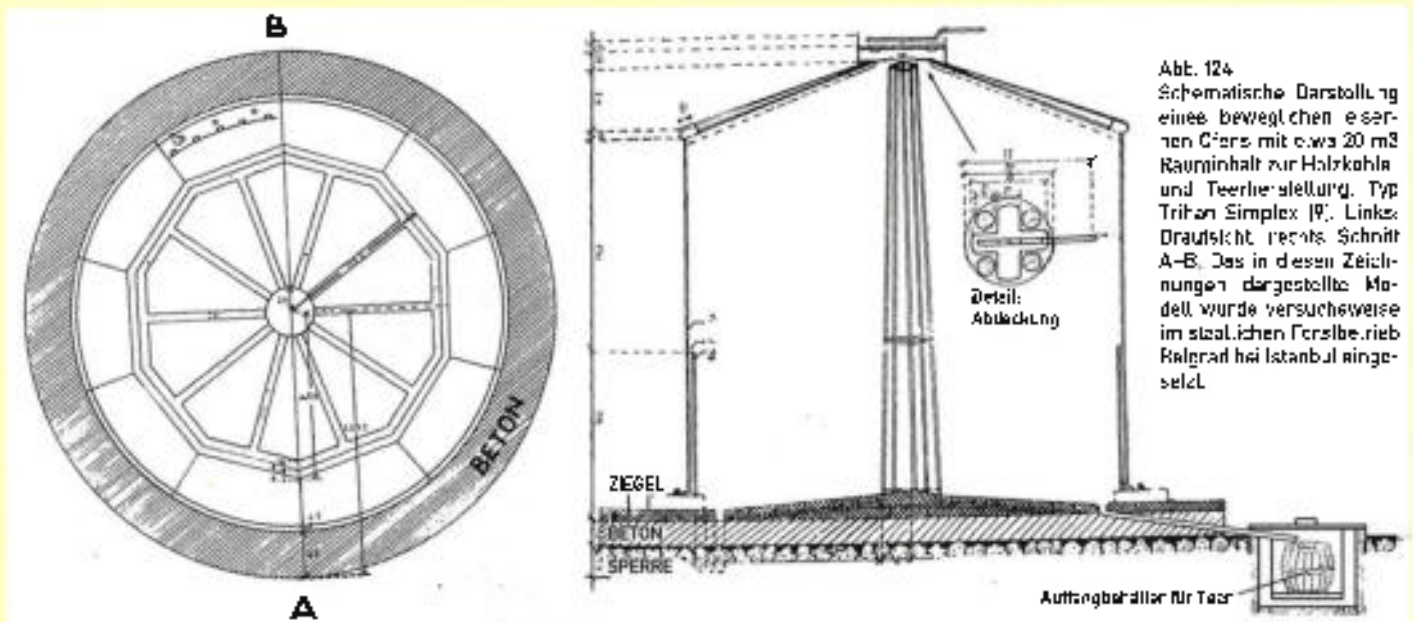


Abb. 124 Schematische Darstellung eines beweglichen eisernen Ofens mit etwa 20 m<sup>3</sup> Rauminhalt zur Holzkohle und Teerherstellung. Typ Trikon Simplex 19'. Links: Draufsicht, rechts Schnitt A-B. Das in diesen Zeichnungen dargestellte Modell wurde versuchsweise im städtischen Forstbetrieb Balçora bei Istanbul eingesetzt.



Abb. 125 Möglicherweise fungierte dieses Haus auch als Empfangsgebäude für die Bahn. Auf jeden Fall ist es ein Beispiel zur Ressourcennutzung, wie das Schild beweist:

*Bürger, dieses Gebäude besteht aus Lehm und Stein, die überall in Eurem Ort zu finden sind. Unsere Wälder verschwinden, weil Eure Großväter die Bäume ohne Nachzudenken verschwendet haben. Gerade jetzt ist der Holzvorrat übergründet. Wenn Ihr Eure Häuser nicht auf diese Art errichtet und damit weitermacht, Bäume zu verschwinden, werden Eure Kinder noch größere Probleme haben. Dieses Haus ist stabiler und billiger zu errichten als ein Holzhaus. Im Winter ist es einfacher zu heizen. Baut Eure Häuser, Eure Ställe und Eure Scheunen auf diese Weise. Die Verwaltung*

Nachdem es zunächst als Musterhaus diente, wird es noch heute als Telefonzentrale genutzt.



Abb. 127  
Die Einfahrt ins Sägewerk. Das 3.1 entstand nach der Verstaatlichung der Zingel AG 1945; zwischen 1929 und 1952. Hier hat der Anlenschimme, massive bei der Beauf. derunt. zugesehlagert.

Oben  
T. C. AVANCIK Staatliche Forstverwaltung

Links weiß  
Rutschen verboten

Links dunkel  
Achtung! Entschlungen beim Kassierer Finanz- und Großhandelsverkehr und Auftragsverfolgung sind täglich von 10-17 Uhr möglich. Nachfragen außerhalb der Öffnungszeiten können nicht bearbeitet werden. Die Verwaltung

Rechts  
Es ist untersagt, private Aufträge in der Anlaufbahn oder der Restriktionswerkstätte auszuführen zu lassen. Bitte verlangen Sie keine Aufträge in dieser Beziehung. Die Verwaltung



Abb. 129 Im Sägewerk erreicht man zuerst die Klotzschanlage. Hier werden Eisenbahn- und Seilbahnwagen entladen und im Klotzsch zur Weiterverarbeitung vorbereitet.



Abb. 129 Der Klatzsch liegt direkt am Meer. Im Seilbahnmast ist das Gewicht zur Seilspannung zu erkennen. Das große Gebäude im Hintergrund links beherrscht die Verwaltung von Sägewerk und Transporteinrichtungen.

onsfehlern und schadhaftem Material umgestürzt war [6].

Trotz all dieser Widrigkeiten konnte das Sägewerk bereits ab den frühen dreißiger Jahren sicher mit Holz versorgt werden, wie die hier wiedergegebenen Aufnahmen beweisen. Jährlich wurde genügend Holz transportiert, um im Schnitt etwa 160.000 m<sup>3</sup> Schnittholz herzustellen, obwohl laut Konzession und zur Bestandserhaltung lediglich 30.000 m<sup>3</sup> erlaubt waren [8].

Abb. 103 bis 107 sowie 109 bis 113 sind als Ergänzung zu den bisher erschienenen Artikeln zu betrachten; ab Abb. 114 folgen wir der Strecke ins Sägewerk. Die eigentliche Schnittholzproduktion ist Thema des nächsten Teils.



Abb. 130 Kätzschanlage. Erdplazation der Drehschleife in der Mitte. Das Schiff rechts im Hintergrund könnte die in 131 erwähnte Havaria sein.

- [1] R. Cieslar, Forstliches aus der Türkei. II. Teil. Zeitschrift für Waldforstwirtschaft 5 (1930): 315-364.
- [2] S. Bayoçlu, Cengal bölgesinde orman nakliyatı ve yol sistemi üzerine araştırmalar (A Study on Forest Transportation and Road Network in Cengal District), İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi 1953, 10(AN): 57-99.
- [3] R. Cieslar, Brief Nr. 1 vom 24. Januar 1931.
- [4] R. Cieslar, Brief Nr. 5 vom 28. Dezember 1931.
- [5] R. Cieslar, Brief Nr. 30 vom 1. April 1931.
- [6] R. Cieslar, Brief Nr. 42 vom 5. Mai 1931.
- [7] R. Cieslar, Brief Nr. 58 vom 26. Juni 1932.
- [8] S. Czeck, J. B. von, Cilemen Forestry, social economic aspect and its influence today. Cengal Kurat 42 (20'2): 457-466.
- [9] A. Barke... S. Hus, Seyyar inveni kömür ocaklarında kömür imalinde alt araştırmalar (Die Kohlungsversuche in erdbeweglichen eisernen Öfen), İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi 1943, 3(AN-2): 77-29.



Abb. 131 Das Verwaltungsgebäude der Zingal AG.