



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



Quelle: www.hwph.de

Historische Schwarz-Weiß-Aufnahmen zur Verfügung gestellt von Gön. Yalçın Eren, Ankara, Türkei, Professor Dr. Cevdet Yılmaz, Samsun, Türkei, Hakan Çakır, Ayancik, Türkei und Volkan Atılgan, Ayancik, Türkei. Undatierten Farbdias, die vermutlich zwischen 1935 und 1937 entstanden, stammen aus der Cieslar-Stiftung an der Universität für Bodenkultur, Wien und wurden von Dr. Peter Wiltsche zur Verfügung gestellt. Kürzlich konnte auch 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

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 Baumstämmen wartet auf den Weitertransport und wird von Arbeitern und Management (Hütel) begutachtet. Der Aufnahmeort ist nicht bekannt; die Schlamm- und Wasserfläche lässt auf eine der Klausen schließen.



Abb. 104 Einige Pferdegespanne stehen bereit, um das am Streifweg gesammelte Holz abzutransportieren. Die Pferde wurden eigens zu diesem Zweck aus Ungarn importiert.

Meereshöhe gelegenen Talstation in Ayancik und den Endstationen im Zindan- (Zindan/Saraycik, 620 m; Burtu) und Cangalgebiet (Kecp, 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 Bächen¹; 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

¹Bilder von Wassertanks und -kränen entlang der Strecke liegen bisher noch nicht vor.

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 Blöchen 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.

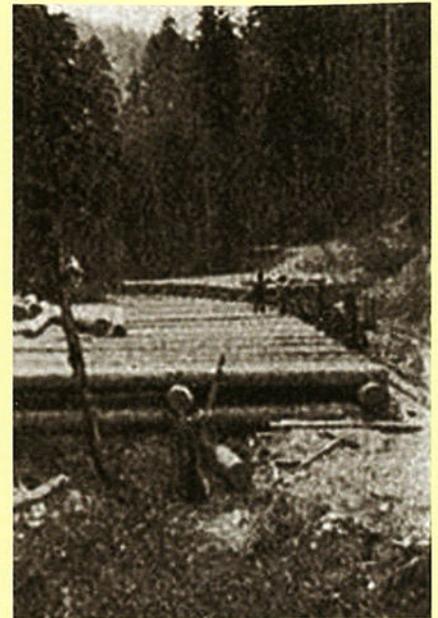


Abb. 107 Am Ende des Streifweges befindet sich die Ladestelle der Waldbahn; hier ein Beispiel aus dem Wald bei Cangal, vermutlich die Ladestelle in Fidanlık (Franz Hafner).

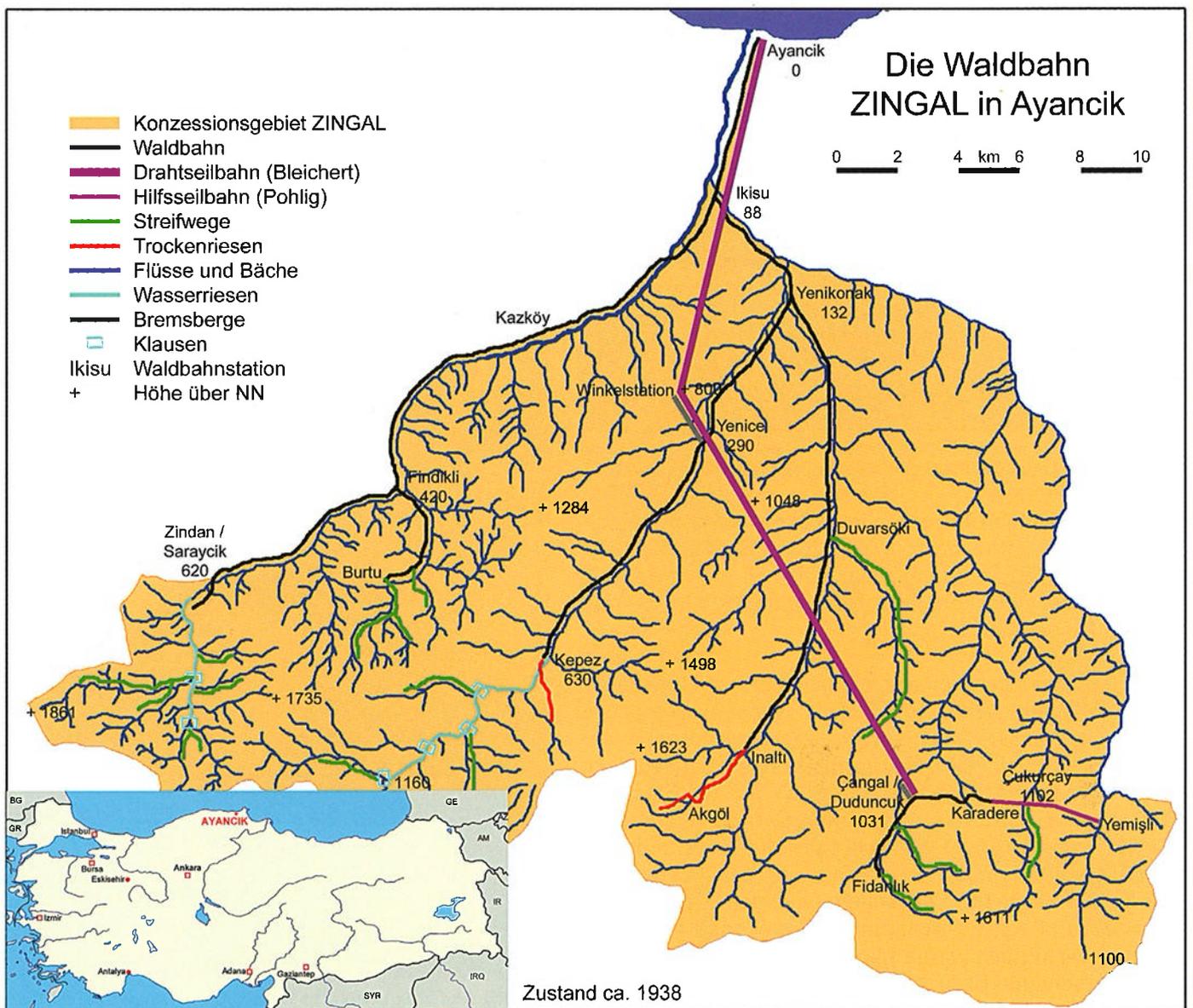


Abb. 108 Und wieder wurde die Karte des Waldbahnnetzes von Ayancik verbessert und neue Informationen eingepflegt.

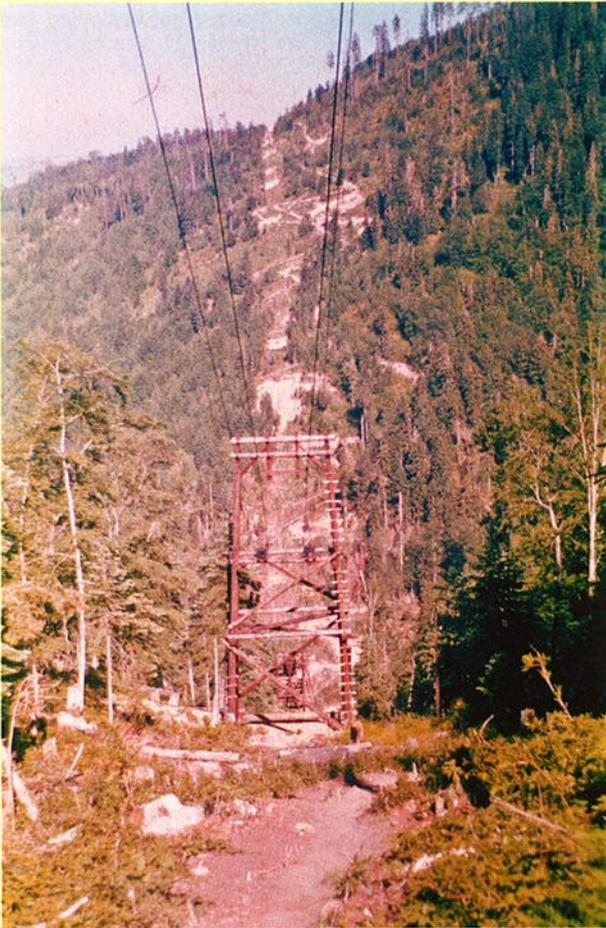


Abb. 109 Die Strecke der Pohlig-Seilbahn Yemisli – Karadere. Die Holzmasten fügen sich gut in das steile Gelände hinein, der Bau einer Waldbahn wäre hier nur unter sehr hohen Aufwendungen möglich.

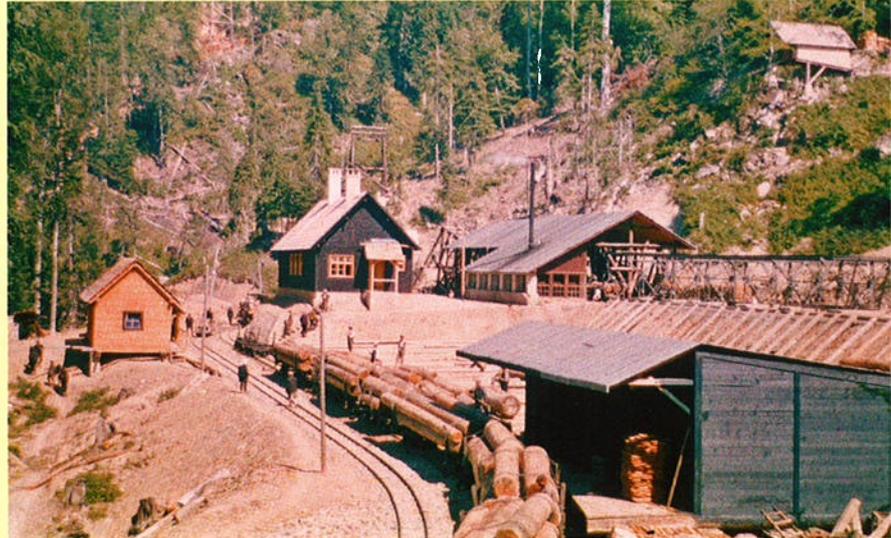


Abb. 110 Die Pohlig-Seilbahn-Endstation in Karadere in Farbe.



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

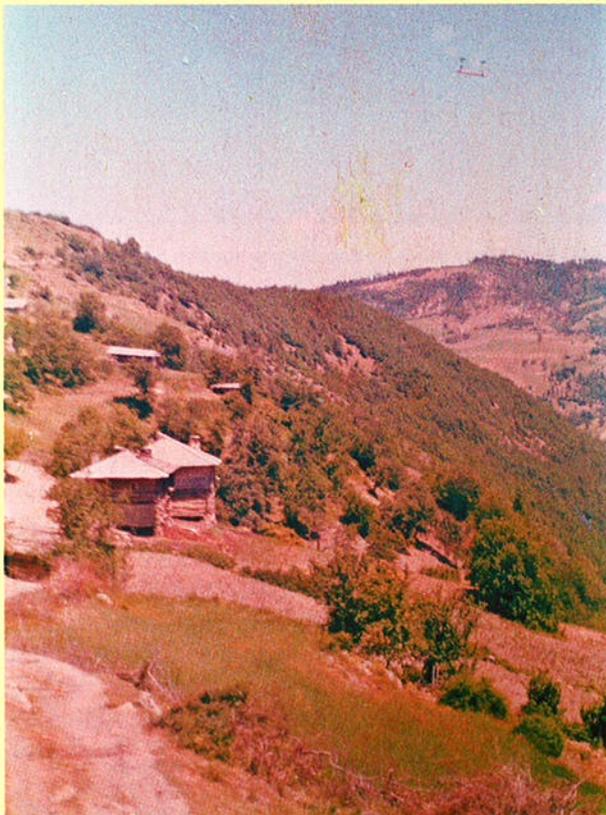


Abb. 112 *Kommt ein Baumstamm geschwoben, so hoch über dem Dorf...*

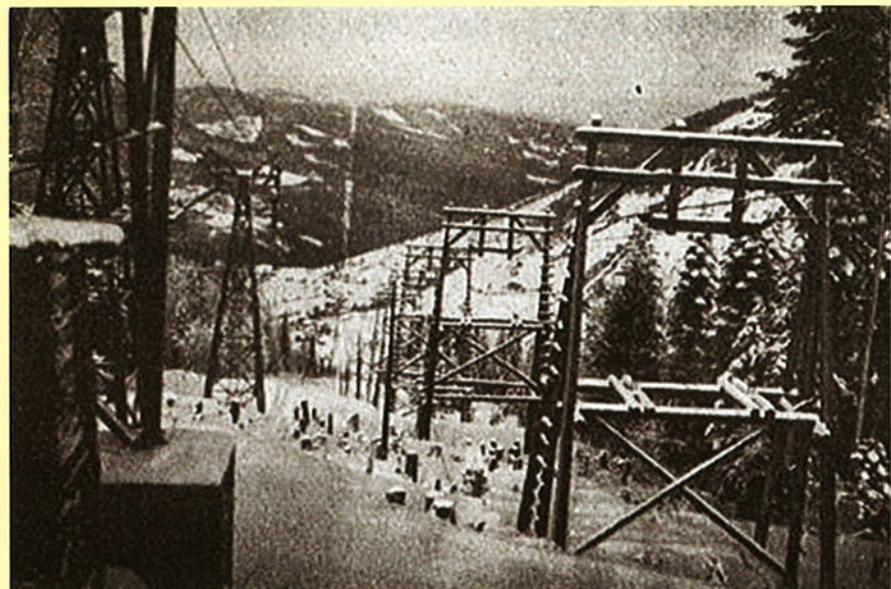


Abb. 113 Ein Bild aus der Bauzeit der Bleichert-Seilbahn: zum leichteren Materialtransport wurde parallel zur Strecke eine temporäre Hilfsseilbahn der Firma Pohlig mit Holzmasten errichtet. Nach Fertigstellung der Bleichert-Seilbahn wurden die Teile für den Bau der Seilbahn Yemisli – Karadere verwendet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



Abb. 114 Ein beladener Holzzug auf dem Weg zum Sägewerk. Die Mannschaft nutzt den leeren, abgekoppelten Tender zur Mitfahrt. 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

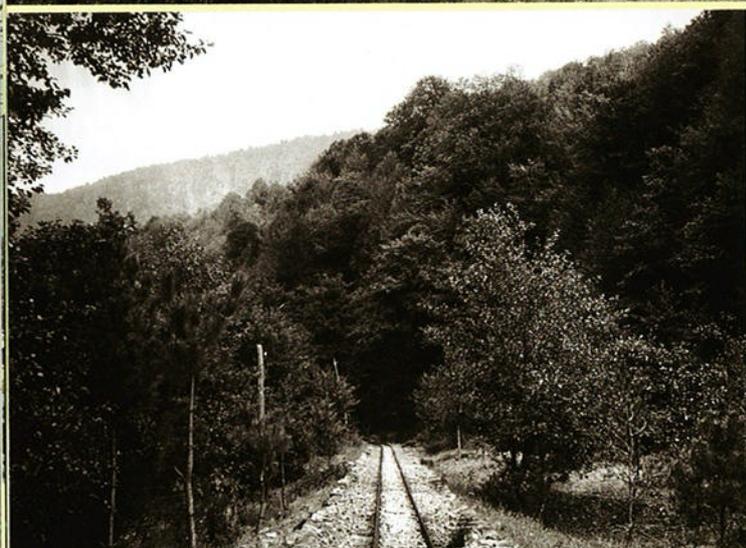


Abb. 115 Die Waldbahnstrecke ist in allen Abschnitten gut ausgebaut, wie das Schotterbett und die schnurgerade Gleisführung zeigen. Für 600 mm Bahnen entspricht das nicht unbedingt der Norm.



Abb. 116 Die Täler sind recht eng, daher sind an allen geeigneten Stellen kleine Felder angelegt. Für einen reibungslosen Betrieb benötigt die Waldbahn der Zingal 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 diente auch als Sammelstelle für den Transport der Arbeiter in die Wälder.

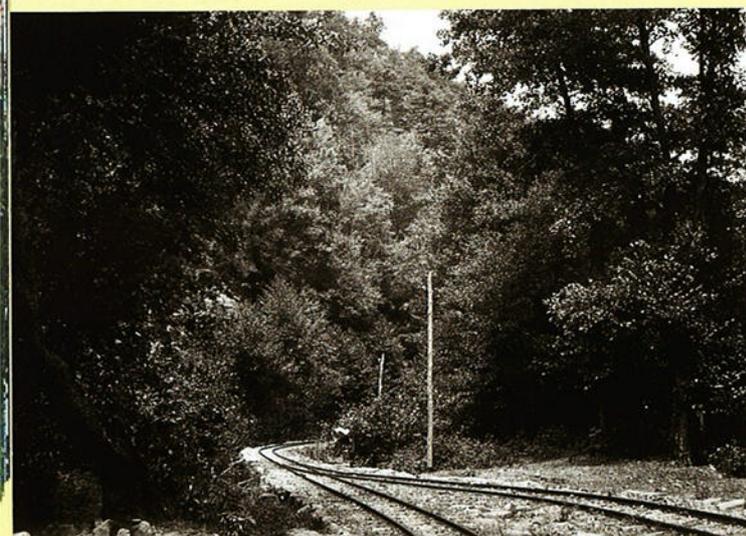


Abb. 117 Eine handgestellte Weiche an einer der Unterwegsstationen. Alle Bahnhöfe sind an der Telefonleitung angeschlossen.

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. 118 Die Station von Yenikonak 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 Kepezatal 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 Kepezatal der Pylon Nr. 95 aufgrund von Konstrukti-

Abb. 119 Der Bahnhof von Yenikonak 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. Zuglok ist eine der O+K C-Kuppler, dann der Tender, ein gedeckter Güterwagen, mindestens 10 Paar Langholztrucks und schließlich eine weitere Lokomotive als Schublok.

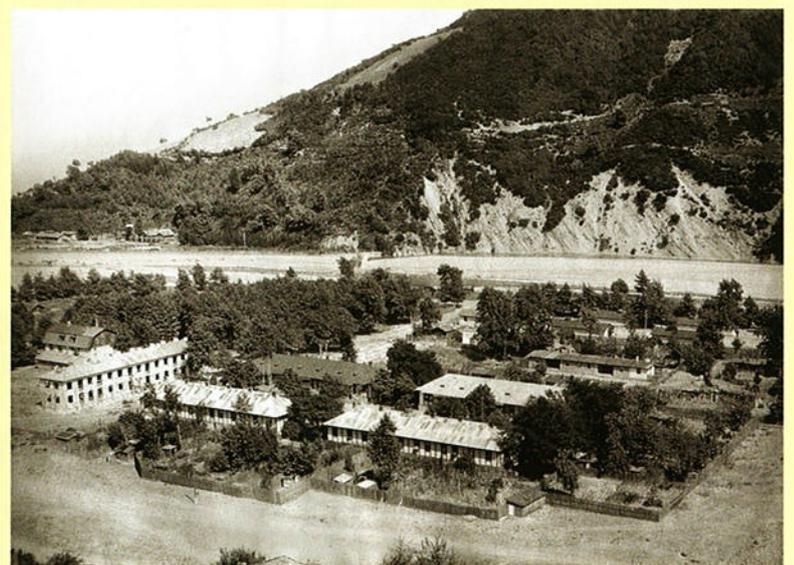


Abb. 122 Kurz bevor die Bahnstrecke das Sägewerk von Ayancik erreicht, passiert die Strecke die neu errichteten Arbeiterwohnhäuser im Vordergrund. Auf der hinteren Flussseite ist eine Holzverkohlungsanlage mit ihren prägnanten eisernen Öfen zu erkennen.

Abb. 121 Herbert Cieslar, der Sohn des Betriebsleiters hat bei einem Besuch im Sommer 1931 in Ayancik 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 Stichstrecke an das Sägewerk angeschlossen. Hier werden Holzabfälle aus der Produktion zu Holzkohle und Teer veredelt. Eine Einschienenbahn sorgt für die Beschickung der eisernen Öfen.

Abb. 125 Die Zingal AG war ein sehr willkommener Arbeitgeber, der viel zur positiven Entwicklung von Ayancik 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 Yenikonak.

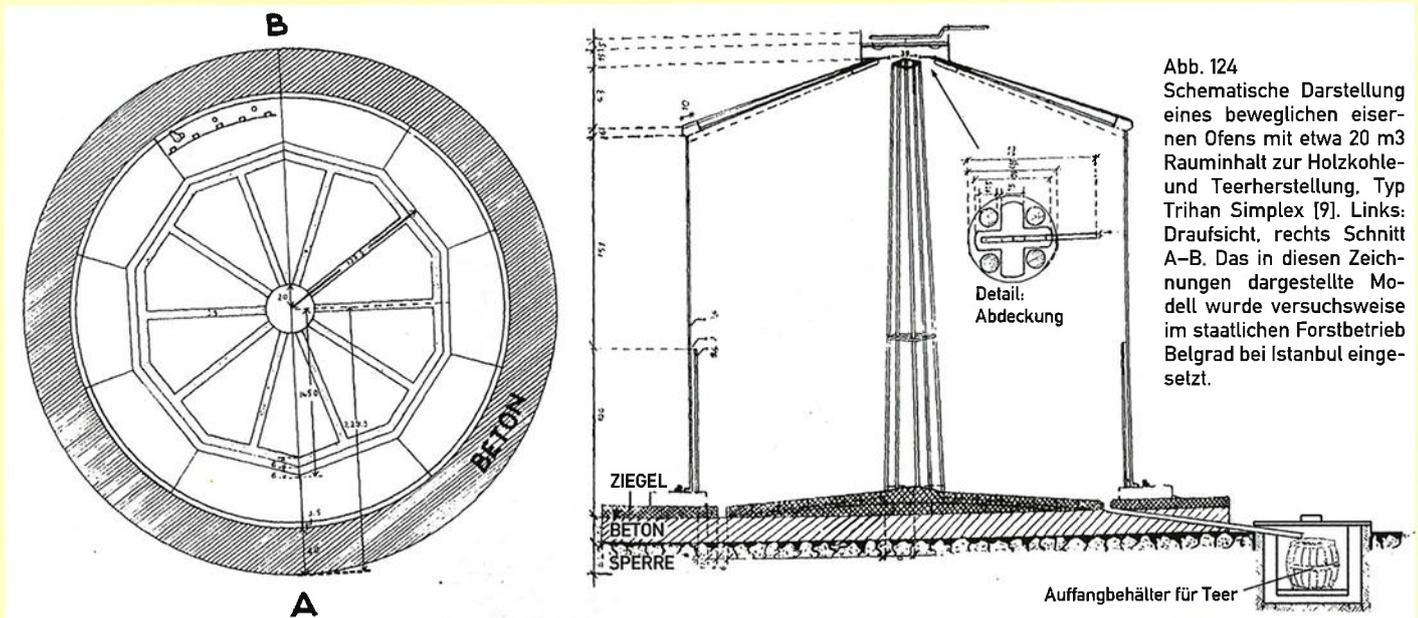


Abb. 124 Schematische Darstellung eines beweglichen eisernen Ofens mit etwa 20 m³ Rauminhalt zur Holzkohle- und Teerherstellung, Typ Trihan Simplex [9]. Links: Draufsicht, rechts Schnitt A-B. Das in diesen Zeichnungen dargestellte Modell wurde versuchsweise im staatlichen Forstbetrieb Belgrad bei Istanbul eingesetzt.



Abb. 126 Möglicherweise fungierte dieses Haus auch als Empfangsgebäude für die Bahn. Auf jeden Fall ist es ein Beispiel zur Ressourcenschonung, wie das Schild beweist:

*Bürger, dieses Gebäude besteht aus Lehm und Stein, die überall in Eurem Dorf zu finden sind. Unsere Wälder verschwinden, weil Eure Großväter die Bäume ohne Nachzudenken verschwendet haben. Gerade jetzt ist der Holzvorrat besorgniserregend. Wenn Ihr Eure Häuser nicht auf diese Art errichtet und damit weitermacht, Bäume zu verschwenden, 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 Bild entstand nach der
Verstaatlichung der Zingal
AG (1945) zwischen 1949 und
1952. Hier hat der Amts-
schimmel massiv bei der
Beschilderung zugeschla-
gen:

Oben
T. C. AYANCIK Staatliche
Forstverwaltung

Links weiß
Rauchen verboten

Links dunkel
Achtung! Einzahlungen
beim Kassierer, Einzel- und
Großhandelsverkauf und
Auftragsverfolgung sind
täglich von 10-12 Uhr mög-
lich. Nachfragen außerhalb
der Öffnungszeiten können
nicht bearbeitet werden. Die
Verwaltung

Rechts
Es ist untersagt, private
Aufträge in der (unlesbar)
oder der Reparaturwerk-
stätte ausführen zu lassen.
Bitte verlangen Sie keine
Aufträge in dieser Bezie-
hung. Die Verwaltung



Abb. 128 Im Sägewerk erreicht man zuerst die Klotzteichanlage. Hier werden Eisenbahn- und Seilbahnwagen entladen und im Klotzteich zur Weiterverarbeitung vorbereitet.



Abb. 129 Der Klotzteich liegt direkt am Meer. Im Seilbahnmast ist das Gewicht zur Seilspannung zu erkennen. Das große Gebäude im Hintergrund links beherbergt 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 m³ Schnittholz herzustellen, obwohl laut Konzession und zur Bestandserhaltung lediglich 30.000 m³ 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.

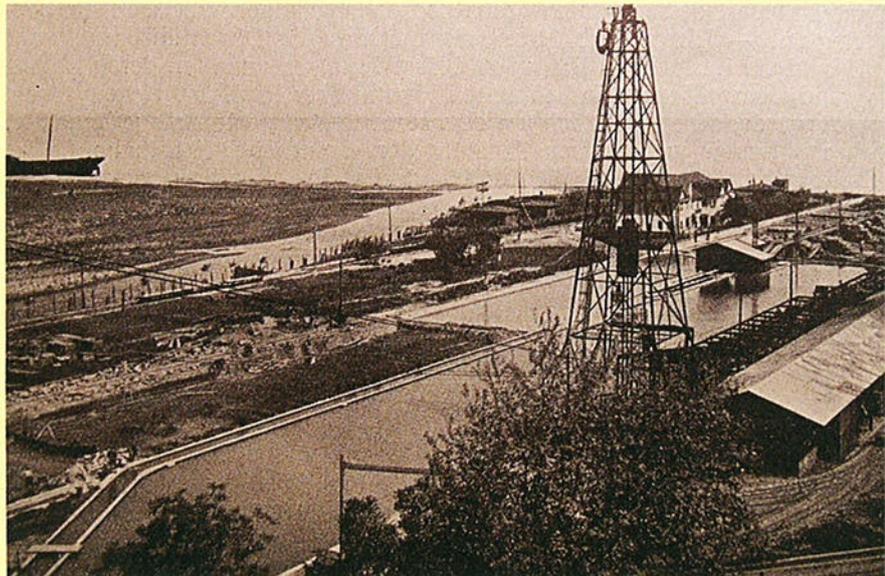


Abb. 130 Klotzteichanlage, Endladestation der Drahtseilbahn in der Mitte. Das Schiff rechts im Hintergrund könnte die in [3] erwähnte Havarie sein.

- [1] R. Cieslar, Forstliches aus der Türkei, II. Teil, Zeitschrift für Weltforstwirtschaft 5 (1938) 319-364.
- [2] S. Bayoçlu, Cangal bölgesinde orman nakliyatı ve yol sistemi uzerine arastirmalar (A Study on Forest Transportation and Road Network in Cangal District), Istanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi 1960, 10A(1), 57-99.
- [3] R. Cieslar, Brief Nr. 11 vom 24. Januar 1931.
- [4] R. Cieslar, Brief Nr. 5 vom 28. Dezember 1930.
- [5] R. Cieslar, Brief Nr. 38 vom 11. April 1931.
- [6] R. Cieslar, Brief Nr. 42 vom 5. Mai 1936.
- [7] R. Cieslar, Brief Nr. 58 vom 26. Juni 1932.
- [8] S. Özden, Ü. Birben, Ottoman Forestry: socio-economic aspect and its influence today, Cienc. Rural 42 (2012) 459-466.
- [9] A. Berkel, S. Hus, Seyyar madeni kömür ocaklarında kömür imaline ait arastirmalar (Verkohlungsversuche in ortsbeweglichen eisernen Öfen), Istanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi 1953, 3A(1-2), 17-28.



Abb. 131 Das Verwaltungsgebäude der Zingal AG.