



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

Die Waldbahn der ZINGAL AG in Ayancik, Türkei



Teil 10: Der Restbetrieb in den achtziger Jahren nach Aufnahmen und Berichten von Keith Chester und Wolfram Veith

Peter Höhn und Cevdet Yilmaz

Historische Schwarz-Weiß-Aufnahmen zur Verfügung gestellt von Gön. Yalçın Eren, Ankara, Türkei, Professor Dr. Cevdet Yilmaz, Samsun, Türkei, Hakan Çakır, Ayancik, Türkei und Volkan Atılğan, 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

Quelle: www.hwph.de



Nachdem in den ersten neun Teilen dieser Artikelserie zur Waldbahn von Ayancik (Schmalspur-Info 2/2011 – 2+3/2012) Geschichte, Anlagen und Betriebsführung von Waldbahn, Bringungsanlagen und Sägewerk in der Zeit vor 1963 thematisiert wurden, zeigt diese Folge einen Einblick in das Geschehen während der achtziger Jahre.

Waldbahnen hatten weltweit ihre größte Zeit in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts; je nach Grad der Mechanisierung und Ausbeutung der Ressour-

Abb. 211 Im Jahre 1986 war der Holztransport per Waldbahn bereits seit mehr als zwei Jahrzehnten Geschichte. Schäden durch Hochwasser und mangelnde Unterhaltung an der alten Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Fluss sind unübersehbar, das Bauwerk ist teilweise eingestürzt; Fußgänger können den Übergang jedoch noch benutzen. Im Hintergrund rechts befindet sich der Lokschuppen, zwischen Lokschuppen und Fluss verläuft die Strecke zum Verbrennungsplatz, der aus Brandschutzgründen ein Stück flussaufwärts liegt (Wolfram Veith, 3. Oktober 1986).



Abb. 214 Folgen wir nun Keith Chester bei seiner Tour durch das Werk: zuerst eine genaue Betrachtung von Lokomotive 12 von vorn (Keith Chester, 22. März 1983) ...



Abb. 216 ... und von hinten (Keith Chester, 22. März 1983).



Abb. 215 ... von der Seite (Keith Chester, 22. März 1983) ...

Keith Chester schreibt über seine Reise [1], die ihn am 21. und 22. März 1984 nach Ayancik führte:

Im Winter 1983/84 erfolgte eine kleine Dampf-Renaissance bei den Türkischen Staatsbahnen, und ich verbrachte zwei Wochen mit der Verfolgung und Dokumentation der Normalspurlokomotiven. Mein ständiger Begleiter war Ted Talbots Buch „Steam in Turkey“; ein Eintrag im Kapitel über Industriebahnen ließ mir keine Ruhe: „T. C. Orman Bakanigi, Sägewerk, Ayancik“ listete sieben 600 mm-Lokomotiven mit der Ergänzung „Lokomotiven ausschließlich im Sägewerk benutzt, Waldbahn 1963 abgebaut“. Das Buch war bereits drei Jahre alt, konnte wirklich noch etwas in Betrieb sein? Und, falls ja, konnte man es fotografieren? Ich schaffte es, Ayancik auf der Karte zu finden. Es lag an der Schwarzmeerküste, aber fern von anderen Städten und Bahnen. Die Bustour dorthin würde lang und aller Wahrscheinlichkeit nach vergeblich sein.

Zwei Wochen lang überlegte ich hin und her, und erst in der letzten Minute entschied ich mich dafür. Die Busfahrt war wirklich lang und hart, aber schließlich erreichte ich Ayancik, nicht mehr als ein kleines Dorf ohne irgendein offensichtliches Anzeichen für ein Hotel. Es war später Nachmittag, als ich das Haupttor des Sägewerks erreichte, von dem aus ein kleiner C-Kuppler zu sehen war. Zumindest eine Frage war damit beantwortet. Aber durfte ich die Maschine auch fotografieren?

Ich erklärte dem Manager, was ich zu tun gedachte und anstelle des erwarteten „Fotografieren verboten“ wurde ich eingeladen, mit den Managern zu speisen und die Nacht im Gästehaus des Werkes zu verbringen; meine Fotos konnte ich am nächsten Morgen machen. Es wurde reichlich gegessen und getrunken und viele Raki-Toasts wurden ausgebracht.



Abb. 217 Lok 12 beginnt mit der Zusammenstellung des Zuges (Keith Chester, 22. März 1983).



Abb. 218 Auch 1983 war die Sortieranlage der Weichholzsäge (siehe Abb. 134-145 in Teil 7, Schmalspur-Info 4/2012) noch in Betrieb (Keith Chester, 22. März 1983).



Abb. 219 Strandeisenbahn mal anders (Keith Chester, 22. März 1983).

Niemand am Esstisch schien viel über die Geschichte der eingestellten Waldbahn zu wissen, und bis jetzt ist mir noch nicht mehr darüber bekannt als diese beiden kurzen Sätze in Talbots Buch. 1984 existierten lediglich noch drei der 1930 gebauten O&K C-Kuppler in Ayancik, und eine der Maschinen stand täglich unter Dampf für Rangierarbeiten im Werk. Von der Waldbahn existierten keine Spuren mehr.

Schon früh am nächsten Tag stand ich auf und trotz eines Katers folgte und fotografierte ich den gesamten Morgen Lok 12 bei ihrer Rangiertätigkeit im Werk, das direkt an das offensichtlich unrichtig bezeichnete Schwarze Meer grenzt. Ich hatte keine echte Waldbahn gefunden, sondern nur ihren kläglichen Rest; aber die kleine Orenstein & Koppel war eine gar liebliche Lokomotive. Bei herrlichem Sonnenschein hatte ich einen wunderschönen Tag am Meer.



Abb. 220 Rangierarbeiten an der doppelten Gleisverbindung am Werkseingang (Keith Chester, 22. März 1983).

Wolfram Veith hatte bei seinem Besuch am 3. Oktober 1986 weniger Glück, er durfte das Werksgelände leider nicht betreten [2]; von ihm stammen jedoch die einzigen mir bekannten Aufnahmen des Lokschuppens sowie des Deutz-Diesels. Analysiert man die Bilder beider Besuche, so scheint die Bahn hauptsächlich mit dem Transport von Schwartenbrettern zur Weiterverarbeitung sowie dem



Abb. 221 Abholung von Abfallholz an der Weichholzsäge (Keith Chester, 22. März 1983).



Abb. 222a und b Rangierarbeiten im Werk (Keith Chester, 22. März 1983).



Abb. 224 Auf dem Weg zum Verbrennungsplatz (Keith Chester, 22. März 1983).

Abtransport des Abfallholzes beschäftigt gewesen zu sein; das bei meinem Besuch 2011 noch erkennbare Spanplattenwerk, das diese Reste gut hätte verarbeiten können, hat zu diesem Zeitpunkt vermutlich noch nicht existiert.

[1] K. Chester, *Narrow Gauge World* 11, 2001, 20-21.

[2] W. Veith, persönliche Mitteilung, xx. xx. 2013.

[3] R. Cieslar, *Forstliches aus der Türkei*, II. Teil, *Zeitschrift für Weltforstwirtschaft* 5 (1938) 319-364.



Abb. 224a und b Auf dem Weg zum Verbrennungsplatz (Keith Chester, 22. März 1983).



Abb. 225 Der Verbrennungsplatz. Eine sichere Beseitigung der Holzabfälle ist für einen ordnungsgemäßen Betrieb des Sägewerks überlebenswichtig (Keith Chester, 22. März 1983).



Abb. 226 Mit der Rückkehr des Leerzugs geht der Arbeitstag zu Ende (Keith Chester, 22. März 1983).





Abb. 227 Zweieinhalb Jahre war Lok 13 (O&K 12213, 1930) beim Werksvershub im einsatz. Die grün-gelb-rot-schwarze Farbgebung steht der Lok hervorragend (Wolfram Veith, 3. Oktober 1986).

Abb. 228 Lokführer und Heizer beim Plausch (Wolfram Veith, 3. Oktober 1986).



Abb. 229a und b Noch immer werden Trucks zum Transport der Holzabfälle eingesetzt. Links steht die inzwischen zum Blochtransport eingesetzte LKW-Konkurrenz im Bild (Wolfram Veith, 3. Oktober 1986).

Abb. 230 (unten) Für den Transport kurzer Holzstücke und von Sägespänen waren diese Holz- und Metall-Kastenwagen vorhanden (Wolfram Veith, 3. Oktober 1986).

