

BAĞDAT DEMİRYOLLARI, EREĞLİ-POZANTI-YENİCE (ORTA TOROSLAR) ARASININ JEOTRAVERS ÖZELLİKLERİ VE KÜLTÜREL JEOLOJİ OLANAKLARI

Yahya Çiftçi^a, Yıldırım Güngör^b, Talat Havzoğlu^c

^a*MTA Genel Müdürlüğü, Maden Etüt ve Arama Dairesi, Ankara*

^b*İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Jeoloji Müh. Bölümü, Avcılar*

^c*MTA Genel Müdürlüğü, Jeoloji Etütleri Dairesi, Ankara*

(yahyaciftci@gmail.com)

ÖZ

Bağdat Demiryolları, yapımı 1913'te tamamlanan ve Türkiye'yi KB-GD doğrultusunda boydan boya kat eden bir ulaşım yapısıdır. Demiryolunun Ereğli (Konya) ile Yenice (Adana) istasyonları arasındaki bölümü, İç Anadolu ile GD Anadolu'yu birbirine bağlamakta olup, bu iki bölgeyi birbirinden ayıran Orta Toros Dağlarını da enine kesecek şekilde inşa edilmiştir. Özellikle Pozantı ile Karaisalı arasında çok sayıda tünel-viyadük yapıları ile ilerleyebilmiş olan bu demiryolu hattı, söz konusu güzergah boyunca Türkiye Jeolojisi'nin en önemli jeotektonik ilişkilerini de gözler önüne sermektedir.

Yapımı Alman-Fransız ortaklığı ile tamamlanan bu demiryolunun Ereğli-Yenice bölümü ve tünelleri, Alman mühendisleri tarafından yürütülmüştür. Bu inşaat yaklaşık 10 yıl sürmüş, bu sırada hat boyunca köprü-viyadük-tünel gibi mühendislik yapılarının yanısıra çok sayıda tren istasyonu binası, hatta Alman personelin barınması için küçük bir kasaba dahi oluşturulmuştur. Bu kasabada su tedariki için açılmış kuyular gibi çok sayıda uygarlık yapısına ait kalıntılar halen tanınır durumdadır.

Günümüzde bu hat çevresindeki "Doğal Miras" zenginliği, bazı doğa yürüyüşü rotalarının oluşturulmasını sağlamıştır. Ancak bu faaliyetler, söz konusu doğal miras zenginliğini oluşturan coşkun su kaynakları, gür orman örtüsü ve sert jeomorfolojik unsurların sadece görsel olarak değerlendirilmesi/tüketilmesi ile sınırlı kalmaktadır. Oysa bu güzergah, Türkiye Jeolojisi'nde Paleozoyik'ten günümüze dek oluşmuş neredeyse tüm jeolojik istifleri içermesinin yanısıra, Türkiye'nin tektonik tarihindeki keskin dönüşümlere ait en önemli jeotektonik kanıtları da barındırmaktadır. Paleozoyik yaşlı metamorfik ve metamorfik olmayan istifler, Mesozoyik yaşlı ancak farklı fasiyesleri temsil eden karbonat istifleri, Senozoyik yaşlı denizel ve karasal istiflerin yanısıra, Neotetis Okyanusu'nun Güney Kolu'na ait ofiyolitik kayalara ait tektonik dilimlenmeler, yaklaşık 40 km'lik bir jeotravers üzerinde tanımlanabilmektedir. Bunlara ek olarak, Alpin Orojenezi ile şekillenen bu coğrafya, bu jeotravers boyunca, yaklaşık D-B uzanımlı kenet kuşağını kesmekte olup bu güzergah Ereğli - Pozantı arasında büyük oranda Kırşehir Masifine ait kayalar ile temsil edilirken, Pozantı - Yenice istasyonları arasında ise Anadolu-Torid Platformu olarak tanımlanan yapısal birlikler ile temsil edilmektedir. Bunun yanı sıra, Eosen'den günümüze kadar faaliyetini sürdüren Ecemiş Fayı bir "Kuşak" oluşturmuş, geçtiği Pozantı Boğazı/Çakıt Kanyonu boyunca Orta Anadolu'dan Akdeniz'e bir "Koridor" halinde uzanmaktadır. Bunlara ek olarak, çok sayıda nap-bindirme-fay-kıvrım türü jeolojik yapı, çeşitli varyasyonlarla yan yana büyük bir çeşitlilik sergilerler. Tüm bu jeolojik unsurları ile bu güzergah, Anadolu'nun tektonik tarihini yansıtan en güzel jeotraverslerden biridir.

Bu güzergahın, tüm doğal ve kültürel miras unsurları ile birlikte ele alınarak jeoloji eğitimi alan öğrenciler başta olmak üzere, her yaş ve kültür grubundan insanlara tanıtılması olanaklıdır. Bu yapılabilirse, bir yandan “Jeoloji Arazide Öğrenilir” özdeyişinin ne kadar yerinde bir görüş olduğu anlaşılacak, diğer yandan 100 yıl önceki teknik bilgi ve olanaklarla inşa edilmiş ve halen hizmet veren bu mühendislik harikasını “Kültürel Miras” olarak tescil edip yaşama geçirme olanağı elde edilecektir.

Anahtar Kelimeler: Pozantı, Bağdat Demiryolu, jeotravers, kültürel jeoloji, Türkiye

GEOTRAVERSE FEATURES OF EREĞLİ-POZANTI-YENİCE (MIDDLE TAURUS) SECTION OF THE BAGHDAD RAILROAD, TURKEY IN THE SCOPE OF CULTURAL GEOLOGY

Yahya Çiftçi^a, Yıldırım Güngör^b, Talat Havzoğlu^c

^aGeneral Directorate of Mineral Res. and Expl., Ankara

^bIstanbul University, Faculty of Engineering, Dept. of Geological Engineering,
Avcılar, Istanbul

(yahyaciftci@gmail.com)

ABSTRACT

The Baghdad Railroad is a transportation line running from NW to SE Turkey that has been active since 1913. The section between the Ereğli (Konya) and Yenice (Adana) train stations is also the transition line between Central and SE Anatolia and cuts the Middle Taurus mountain range laterally. The railroad in question was established using many tunnels and viaducts between Pozanti and Karaisalı and throughout its length displays the most important geotectonic relations of Turkish geology.

This project was established by German – French cooperation. The Ereğli-Yenice section was undertaken by German engineers and construction was completed in 10 years. In addition to the tunnel-viaduct constructions, many train stations and several buildings for residential purposes, constituting a small German village, were established. Some remnants like building walls and water wells are still recognizable in this village.

The abundance of natural heritage around this section of railroad provides for the establishment of some trekking routes and outdoor activities. Unfortunately, these outdoor activities are limited to visual pleasure - consuming these natural heritage elements like waterfalls, green forests and wild geomorphological features. However, this section of railroad includes not only rock units of Paleozoic to recent age, but also exhibits evidence of the major geotectonic milestones of Turkey. In addition to Paleozoic aged metamorphic/non-metamorphic units, Mesozoic aged facies representing different carbonates and Cenozoic aged continental/marine sediments, slices of ophiolitic rock, remnants of the Neotethyan Oceanic Crust can be found along this approximately 40km stretch of geotransverse. Moreover, during configuration of this region of Alpine Orogenetic features, the Kırşehir massif and Anatolian-Taurus Platform collided in an E to W trending suture belt, which is cut by this railroad around the Pozanti / Çakıt Canyon. The Ereğli-Pozanti section is represented by the Kırşehir Massif units, whereas the Pozanti-Yenice section is represented by Anatolian-Taurus tectonically emplaced geological units. This canyon is the result of the Ecemiş Fault activity continuing from the Middle Eocene to the present day, forming a canyon 'corridor' stretching from Central Anatolia to the Mediterranean between these orogenic elements. In addition there are also many nappe-thrust-fault and fold shaped structural elements, different variations show a great variety side by side. Considering these geological and tectonic elements, this railroad section is one of the best geotransverses reflecting the tectonic history of Anatolia.

This railroad section should be handled together with all the natural and cultural heritage elements and be presented to the people of different ages and socio-cultural backgrounds,

starting with geology students. Such an organization would confirm on the one hand the saying, "Learning Geology is Possible in the Field", and on the other that this line, including wonderful engineering structures, achieved 100 years ago in restricted technical conditions, could be transformed into one of the best records of "cultural heritage" in Turkey.

Keywords: *Pozanti, Baghdad Railroad, geotraverse, cultural geology, Turkey*