

BATI ANADOLU’NUN YOL AĞI ARAŞTIRMALARI- III **İZMİR’İN ARDALANINDA KERVAN YOLLARI**

OlcaY PULLUKÇUOĞLU YAPUCU

Cihan ÖZGÜN

Özet

İzmir limanı, hinterlandındaki Aşağı Büyük Menderes Havzası’nın üretiminin pazarlanmasında oldukça önemlidir. Limanının hinterlandı olan Menderes Havzasından gelen yollar eskiçağlardan beri kullanılmıştır. Kervanların limana mal taşıdığı bu yollar bölge genelinde çok yönlü ve karışık bir görünümündedir. Büyük Menderes nehrinin ve onun kollarının ortaya çıkardığı vadiler doğal yollar meydana getirmiş, bu durum beraberinde sancağın zengin toponomik dokusuyla uyumlu, zaman ve mesafe avantajı sağlamak için iktisadi ulaşım stratejileri de yaratmıştır. Bu makalede kervan yollarının Kuşadası Limanına ulaştıkları güzergahlar incelenecektir. Çalışmanın en önemli kaynakları öncelikle bölgede tarafımızdan yürütülen alan araştırması ve arşiv belgeleridir.

Anahtar sözcükler: *kervan yolları, Kuşadası, Aydın, İzmir, Menderes.*

Abstract

The Caravan Routes in the Hinterland of Izmir

The Harbour of Izmir has gained importance. The function of Izmir Harbour in the marketing of the production of lower Menderes Basin in the Izmir Hinterland is noteworthy. The alleys coming from the lower Menderes Basin, the hinterland of the harbor of Izmir, have been used since antique times. These alleys that were used to transport goods appear as winding and complex in terms of the region. The valleys of Menderes River and its branches have formed natural alleys, which have generated economic means of access to provide advantages of time and distance, compatible with the rich toponomic texture of the sanjak. The aim of this study is to analyze the itineraries of the caravan routes that reach the Harbour of Izmir. The most important resources of this study are the documents of the survey conducted by us and the archives.

Key-words: *Caravan routes, Scala Nova, Aidin, Izmir, Meandros.*

Bu çalışma Batı Anadolu’nun tarihi karayolları ile ilgili verileri yeniden değerlendirmeyi ve güncellemeyi hedefleyen daha geniş bir araştırmanın parçasıdır. Konu ile ilgili önceden yayınlanmış çalışmalarda verilmeyen ayrıntılara bu çalışmada yer bulacaktır. Çalışmanın veri toplama aşamasında antik kaynaklar, bölgeye gelen seyyahların gezi güzergahları, Osmanlı arşivi belgeleri kullanılmakla beraber, bölgede yüzyıllar boyunca kullanılan gelen yolların izini sürmek de mümkün oldu. Bu yöntem çalışmalar açısından, fiziksel

zorluklar içermesi yanında, oldukça verimli hatta pratik olarak değerdendirilebilir. Menderes bölgesi ülkeler arası ticaretin odak noktalarından biridir. Uzak mesafelerden gelen üretiminin limanlara taşınması hemen her dönemde önem taşıdı, böylelikle tarihi kervan yolları XIX. yüzyılda İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu yapılarına kadar önemini yitirmedi. Bu nedenle bölgede antik dönemden itibaren ticaretin merkezi haline gelen kentlerin ve kervan yollarının izini sürmek olanaklıdır. Anadolu'nun iç bölgelerinden ve Menderes çevresinden gelen ürünlerin toplanma merkezi olan bu kentler arasında bulunan Aydın Nazilli ve Tire kentlerini bağlayan tarihi karayolları bu çalışmanın konusunu oluşturur¹.

Ege bölgesi eski çağlardan itibaren doğu-batı doğrultusunda Büyük Menderes ve Gediz vadilerini izleyerek Anadolu'nun iç kısımlarını Batı Anadolu limanlarına bağlayan ana ulaşım yollarının yer aldığı bir bölgedir. Ayrıca ana yolları bazı noktalarda birbirlerine bağlayan küçük ara yollar da vardı. Antikçağda bölgedeki önemli yolların başlangıç noktası Ephesos (Efes) limanıdır. Bu önemli kentten çıkan yol Menderes havzası üzerinden Anadolu içlerine ulaşıyordu. Bölgeden geçen ticaret yolu antik dünyanın önemli kenti Ephesos'dan başlayarak Magnesia at Meandrum²'dan sonra doğuya doğru uzanır, sırasıyla Tralleis (Aydın), Nysa (Sultanhisar), Mastaura (Nazilli) ve Loadikeia (Denizli) gibi önemli kentlere uğradıktan sonra çeşitli yönlerde daha karmaşık yollara ayrılır³. Bu yoldan güneye gidilecekse Samson (Mykale) Dağı üzerinde bulunan Panonium, Miletos ve Ortaçağlarda onun yerini alan Balat'a ulaşılır. Güneye inmeyen Efes- Magnesia yolu, Çamlık yakınlarından ilerler ve buradan doğuya dönerek Tralles-Nysa-Mastavra ve Laodikeia'ya ve uzaklarda Sezare (Kayseri) ulaşırdı⁴. Büyük Menderes nehrine doğru açılan derelerin vadileri, ovalar ile yaylalar, dağ köyleri ile ova köyleri arasındaki alış-verişin sürdüğü yollar güzergâh hizmeti görmekteydi⁵. Aydın, eski bir eyalet-vilayet-sancak merkezi olarak bu yolun odağındadır, dolayısıyla İpek Yolu gibi tarihi ticaret yolları kenti boydan boya geçer. Bu güzergah, küçük değişikliklerle Osmanlı döneminde de kullanıldı. Daha sonra aynı güzergahta inşa edilen demiryolu ve karayollarıyla birlikte günümüze kadar yer yer fonksiyonunu sürdürür⁶.

¹ Batı Anadolu'nun yol ağı ile ilgili çalışmalarımızın I. bölümü bölge genelinde ayrıntılara girilmeden ve kent içi güzergahların verilmediği daha genel verileri kapsar, II. bölüm ise Kuşadası Limanına ulaşan yol ağıyla ilgilidir. Her iki çalışma da yayımlanmıştır.

² Söke-Ortaklar karayolunda Tekin köyü yakınlarında antik kent (Menderes Magnesia'sı)

³ Akdeniz 2002, 159- 160. Geniş bilgi bkz. Yapucu 2007, 14.

⁴ Yapucu 2007,28-37

⁵ Göney 1982, 4- 5.

⁶ Özkan 1997, 259.

Çalışmanın odağını oluşturan Aydın kenti ve çevresi geçmişin önemli ticaret merkezleridir. İç bölgelerden gelen ticaret kervanlarının güzergahı üzerinde bulunan Menderes kentleri konumlarının verdiği avantajla gelişme olanağı buldular. Beylikler Döneminde başkent olan Aydın, uzun zaman eski Aydın Vilayeti'nin de merkezidir. Kentin konumu ticaret açısından oldukça önemlidir. Çevresinde gerçekleşen üretimin pazarlandığı ve yeniden dağıtımının yapıldığı kent çarşısı, hanlar, ticarethaneler, konaklama merkezleri vb. yapılarıyla Aydın geçmişte oldukça parlak bir kent merkezidir. Ancak XVII. yüzyıldan itibaren İzmir'in sosyal ve ekonomik yükselişi ve XIX. yüzyılda bir metropole dönüşümü Aydın kentinin görece önemini yitirmesine neden oldu, 1850'lerde vilayet merkezinin de İzmir'e taşındı. Aydın ve çevresi için bu bir kan kaybı olarak değerlendirilebilir. Ancak bölge kentlerinin ticari konumu önemini korumaya devam etti. Tarihi ticaret yollarının ve Anadolu'nun iç bölgelerinden gelen İzmir Limanına ulaşan yolların güzergahında bulunan kentler, üretimin toplandığı, mübadelenin gerçekleştiği merkezler olmaya devam etti.



Bölgenin yol bağlantısının ortaya koyduğu en önemli özellik antik çağ yolları ile çağdaş yolların hemen hemen aynı güzergahta olması ve ekonomik faktörlerle yol kombinasyonunun birbirinden ayrılmayacak bir yapılaşmaya

gitmesidir. Bölgenin ticari ulaşımında göze çarpan nokta, tarihi Şark Ticaret (İpek) Yolu'na bağlanan ara kervan yollarının, “çarşı” veya “pazar” adı verilen halkın ekonomik faaliyetlerinin yoğunlaştığı ticaret alanlarının ya içinden veya mümkün olduğunca en yakından geçmesidir. Kentlerin yerleşim yerlerinde başta idare olmak üzere pek çok binanın veya mahallelerin ara kervan yolu üzerinde olması da son derece önemlidir. Bu yüzden Aydın şehrinin kurulması, büyümesi ve gelişme lokasyonunun temelinde ulaşım faktörü yadsınamaz⁷.

Kısacası yol güzergâhları, etraflarında bir büyük çekim alanı yaratır. Tarihi yollar üzerinde ilerleyen bir kervanın tercih ettiği en önemli ulaşım prensibi, varmak istediği yere en kestirme yoldan ulaşmak istemesidir. Bu nedenle gerektiğinde en kestirme yolu kullanarak hem zamandan hem de parasal açıdan tasarruf için dağ yollarını kullanmak gereği duyulur. Böylelikle kervanlar bölgeler arası ticaret alanlarına erişebilmek için zikzaklar çizmezler, - ancak yıllankavi bir yolu tercih edebilirler- hemen her zaman bir doğruyu takip etmeyi yeğlerler. Kentte bütün yollar bir merkezden, bir sonraki merkeze doğru yönelir. Bu yollar aslında iki ana ticari yol özelliğindedir, bunlardan biri İpek Yolu'nu İzmir'e bağlayan ana kervan yolu ayağı, diğeri ise bu ana kervan yoluna bağlanan ara besleyici yollardır. Kısacası, Aydın kent merkezinde ticari ulaşım mekanizmaları, ekolojik sistemle uyumlu bir şekilde gelişmiş ve zaman (saat), mesafe (km)'den avantajlar sağlamak için ticari ulaşım stratejileri oluşturulmuştu. Bölgedeki ticaret kervanlarında uzun mesafe ve uzun bir zamana yönelik ticari taşımacılığın temel unsuru develer kullanılır. Çünkü, kentte kısa mesafeli ticarete daha çok at, eşek, katır gibi hayvanlar kullanılıyordu⁸. Ayrıca Türklerin geçim kaynaklarının en önemlilerinden biri

⁷ Kuşadası'na geçen Söke çayı Büyük Menderes ve Bafa Gölü kavşağında Söke; Büyük Menderes vadisinin Çine çayı ve kuzeyde İkiz deresinin (Tire'ye geçilmektedir) kesiştiği nokta yakınında Aydın; Büyük Menderes vadisi ile Akçay kavşağında Atça, Nazilli; Büyük Menderes vadisi, Dandalas çayı kavşağında Kuyucak; Büyük Menderes nehri ile Çürüksu kavşağında Sarayköy bulunmaktadır. Bu yolları kontrol etmek ve bu suretle hinterlandı iktisadi ve içtimai yönlerden etkisi altında bulundurmaya gayesi, akarsu kavşaklarını şehir yerleşmeleri için cazip kılmıştır ve vadilerin içinden geçen yolların ehemmiyetine göre, bunlar önem kazanmakta ve inkişaf etmektedir. Göney 1982, 366.

⁸ Bölgede de tekerlekli araçların o dönemde ve hele yüzyılın ortalarına doğru, hala kullanılmadığı, tartışmaya açık bir görüştür. Marmier, özellikle bu konuda ısrarlı görünmektedir. Nitekim kitabının bir başka yerinde de, "nüfusu 100000'i aşan bu koca kentte, tek bir arabaya rastlanmamakta tüm taşınım, deve ya da katır sırtında yapılmaktadır" cümlesine yer vermiştir. Ancak, yazarın burada, biraz yanlış olabileceği ya da bilerek durumu biraz abartmak isteyebileceği düşünülebilir. Şöyle ki, kendisinden daha önce 1838-39 yıllarında kenti ziyaret etmiş bulunan Danimarkalı ünlü masal yazarı Andersen'in, kentin dış kısımlarında bir han içersinde kendi ülkesindekileri andıran ve beyaz renkli öküzlerin çektiği arabalardan söz etmesi Marmier'nin, kentte arabaların bilinmediğine ilişkin görüşlerinde yanlış olabileceğini kanıtlamaktadır. Geniş bilgi için lütfen bkz. Beyru 1993, 12- 13.

olan devecilik sektöründe Türklerin develere olan ilgisi yabancı gezginlerin de çok dikkatini çekmiştir. Sir Charles Fellows'un şu gözlemleri çok ilginçtir: *"Türkleri tanımadan önce, temel özelliklerinin zulmetmek olduğunu düşünürdüm. Fakat bu insanların gerek hayvanlarla, gerekse kendi aralarındaki ilişkilerini gözlemledikten sonra bunun tam tersinin geçerli olduğunu anladım. Koşum hayvanlarının nasıl yetiştirileceği konusunda hiçbir bilgileri yok; deveye yaptırmak istediklerini dahi sevecenlikle ve onları ödüllendirerek yaptırıyorlar; hayvanlar da bu isteği harfiyen yerine getiriyorlar. Bir Avrupalı, bir kuşun dahi Türklerden korkmadığını ve çekinmediğini görebilir; bu bile Türklerle yapılan her türlü suçlamanın ne kadar haksız olduğunu kanıtlamaya yeter de artar bile"*⁹.



⁹ "Sir Charles Fellow'un İzmir: Şubat-Mayıs 1838 ve Şubat 1840", Pınar 2001, 197. Devenin Türklerin sosyal ve ekonomik hayatlarındaki öneminin ayrıntılarına ulaşmak için bkz. Erkal 1966, 151-152; Farouqhi 1994, 62.

Bölgenin, farklı pazar ve ticaret alanları tarafından talep edilen önemli ürünlerini, devamlı, hızlı ve güvenli yoldan ulaştırma hedefinin bir göstergesi olarak, ana kervan yolu ve bu yolu besleyen diğer köy ve kasabaların ara ticaret yolları üzerinde konaklama, onarım ve su gibi birincil ihtiyaçları gidermek için yapılar bilinçli ve planlı bir şekilde oluşturulmuştur. Bir ticaret -veya pazar- alanından bir başka alana yönelen yol üstündeki konaklama merkezleri, han, kuyu, çeşme vb. yapıların, bu iki ticaret alanı üzerindeki yolda rasyonel bir dağılım gösterdiği, yol üzerinde eşit ağırlıkta bir mesafede yer aldıkları görülmektedir. Türkler, bu yollar üzerinde inşa ettikleri kervansaray, köprü, çeşme, sebil, kuyu, hayır küpü, namazgah-secdeğah gibi vakıf eserleriyle yolcuların, kervanların ve hayvanların ihtiyaçlarını gidermelerine uygun bir ortam hazırlamışlardı. Köprüler, yolların çok gerekli yapılarıydı; yolun devamlı açık olması, sadece köprülerle mümkündü. Sonra susayan yolcu ve hayvanların susuzluklarını gidererek, hayır dualarını almak, Hz. Hüseyin'in ruhuna iletilmesi düşüncesiyle yapılan çeşme, sebil, kuyu ve hayır küpleri bir başka ayrıntıdır. Tenin susuzluğunu bu yapılardan gideren yolcunun namaz kılabilmesi için yapıların yanına, bitiştiğine veya üstüne namazgahlar yapılır, başlarına gölge için genellikle bir çınar ağacı dikilirdi. Çınar ağacı çabuk büyür ve gelişir; yazın gölgesi yolcuları ve kervanları güneşten korurken, kışın yapraklarını dökmesiyle de güneşin sıcaklığını engellememiş olurdu¹⁰.

Birincil ve ikincil önemi olan bütün yollar tekerlekli trafik için son derece elverişsizdi. Köprülerin yapılmamış ve yapılanların çoğu kez seller tarafından sürüklenmiş olması sonucu, tekerlekli araçlar, ki bunlar ilkel kağnılardan başka bir şey değildi, yerleşim ve üretim merkezleri arasında gidip gelemiyor, bu yüzden de yolcu ve mal taşınması yalnız deve kervanlarıyla yapılabiliyordu. 1840'larda Aydın Güzelhisarı'nda kervan ulaşımında en çok kullanılan devedir ve bu tarihlerde kent merkezinde 35 deveci bulunur¹¹. XIX. yüzyıl ortalarında Güzelhisar-ı Aydın'da devecilik, arabacılık, katırcılık, kiracılık gibi ticarete bağlı taşımacılık ile ilgili mesleklerde ihtisaslaşma olduğu görülür; 108 deve, 86 merkep, 3 katır, 109 bargir taşımacığın hizmetindedir¹².

¹⁰ Özkan 1997, 256- 257.

¹¹ Tozduman1992, 52.

¹² Tozduman 1992, 82.

AYDIN SANCAĞI¹³	Oda	Han	Kahve hane	Mağaza	Dükkan	Çeşme ve Sebil
Aydın Kasabası	21	38	87	132	1.450	80
Kurâ ve Nevâhi-yi Mülhakası	121	24	120	131	302	123
Yekün	142	62	207	263	1.752	203
Nazilli Kasabası	1	12	68	-	625	26
Kurâ ve Nevâhi-yi Mülhakası	56	8	98	-	582	121
Yekün	57	20	184	-	1.207	147
Bozdoğan Kasabası	50	3	14	7	172	3
Kurâ ve Nevâhi-yi Mülhakası	151	5	61	11	163	-
Yekün	201	8	75	18	335	3
Söke Kasabası	3	10	60	-	492	-
Kurâ ve Nevâhi-yi Mülhakası	10	3	50	-	333	-
Yekün	13	13	110	-	825	-
Çine Kasabası	-	2	4	3	103	1
Kurâ ve Nevâhi-yi Mülhakası	63	2	7	1	123	13
Yekün	63	4	11	4	226	14

Yukarıdaki tablo H. 1307 Aydın Vilayeti Salnamesi esas alınarak hazırlanmıştır. Bu veriler, Büyük Menderes Havzası'nın tarihi yolları boyunca uzanan ve ticari ulaşımda kullanılan yapıların çeşitliliği ve miktarı düşünüldüğünde, bölgenin ticari siluet ve kimliğinin canlı ve zengin olduğunun da kanıtıdır¹⁴. XIX. yüzyılda ticaretin hızla gelişmesi üzerine doğal olarak, kervanyolları daha da gelişti. Bu yeni durum kervanların, bir günde kat edebilecekleri mesafe sonunda, geceyi güven içinde geçirebilecekleri yeni hanların yapılmasını da gerektirmişti. Bunlar dikkate alınarak, kervan yolları üzerine kervanların bir gün içerisinde kat edebilecekleri mesafeler arasına (yaklaşık 30-40 kilometrede bir) hanlar ve dinlenme tesisleri inşa edildi. Buralarda, güven içinde konaklamanın yanı sıra kervanın tüm ihtiyaçlarının da giderilmesi söz konusuydu. Yolcuların gecelemelerine mahsus yer döşekli, ocaklı odalar, malların muhafazası için mahzenler, hayvan ahırları, araba

¹³ H. 1307, Aydın Vilayeti Salnamesi, s. 442- 449.

¹⁴ H. 1308 tarihli Aydın Vilayeti Salnamesi'nde de Aydın Sancağı'ndaki ulaşım düzeni hakkında ayrıntılı bilgiler bulunmaktadır. Hicri 1308 tarihli salnameye göre Aydın Sancağı'nda ki kara ulaşım araçları kağı tabir edilen iki tekerlekli manda arabası, dört ve iki tekerlekli beygir arabası, binek beygiri, deve, katır ve merkepdir. Aydın merkezde 500 kağı, 2500 Beygir, 300 katır, 3500 merkep, 350 deve bulunmaktaydı. Ayrıntılı bilgi için bkz. H. 1308, Aydın Vilayeti Salnamesi, 528.

tamirhanesi, nalbant, demirci dükkânı, aşevi, hastane, eczane ve bir de mescit bulunmaktadır. 1830’larda bölgede seyahat eden Arundell “*halk kervansarayı*” olarak nitelediği hanları, “*mobilyasız ve aynı odanın içinde tek gözlü barınaklar*” şeklinde tarif eder. Bu hanlarda yolcular içeride uyurken develer ve deveçiler de hanın dışında açık havada uyurlardı¹⁵. Hanlarda mallar, hana gelen perakendeci tüccarlara verilir ve hatta bazen üreticiler doğrudan, tüketicilere mallarını satabilirlerdi, zaman zaman kahvehaneler de bu rolü üstlenebiliyorlardı. Kısaca bölgede ticarete konu olan malların belirli konaklama yerlerinde tüccarlar arasında el değiştirdiğinin de belirtilmesi gerekir. Kervanların geçtiği yollarda dar boğaz, dağ geçidi, yol kavşağı ve köprü gibi, geçilmesi sırasında için tehlike oluşturan kritik yerlere kurulan derbentler bir çeşit savunma merkezidir. Derbentler, arazinin durumuna göre yollara hakim noktalarda inşa edilen küçük kale niteliğinde yapılar olabileceği gibi, önemli menzillerde inşa edilen han ve kervansaraylar da derbent olarak kullanılabilir.



Resim: Han-kahve, Sinekçiler Köyü, Nazilli

¹⁵Arundell 1834, 194- 195.

Küçük değişikliklerle Osmanlıların da kullandığı¹⁶ Büyük Menderes Havzası boyunca uzanan kervan yolları, tarih boyunca yalnızca Orta Asya'dan Batı Anadolu'nun uç kısmına kadar uzanan İpek Yolunu değil, Ege'nin diğer ana ve ara bölgesel kervan yollarını da kontrol edebildi. Böylelikle Batı Anadolu limanlarını ekonomik ve sosyal yönlerden etkisi altında tuttu. Ramsay'in ve Orhan Kurmuş'un özgün eserlerinde işaret ettiği, Ali Erkal'ın da Batı Anadolu'ya ulaşan İpek yolunun bir ayağı olarak vurguladığı, XIX. yüzyılın ikinci yarısında İzmir'den başlayan Şark Ticaret (İpek Yolu), Kuşadası Körfezi dolaylarından Aydın dağlarını geçerek Doğuya döner, Aydın şehrinin Büyük Menderes vadisini izleyerek Sarayköy'e ulaşır, hafifçe güneydoğuya döndükten sonra birden Kuzeye saparak Dinar'a uzanır. Buradan ayrılan bir kol Kuzeydoğuda Çay'a oradan da merkez platoya gider. Bir diğer kol da Dinar ve Yalvaç ovası ile bağlandıktan sonra dağların oluşturduğu bir çıkmazda sona erer. Dinar'ın kuzeyinde önemli bir konaklama merkezi olan Çivril, Büyük Menderes vadisine karmaşık bir kervan yolları ağı ile bağlanır. İkincil önemi olan bu karmaşık yollar sisteminin bir başka örneği de Dinar ve Yalvaç arasında görülür. Burada yollar Uluborlu, Isparta ve Burdur arasında bir üçgen meydana getirir ve Burdur'dan çıkan bir yol Katrancık ve Honaz dağlarının Kuzey eteklerini izleyerek Batıda Aydın'a kadar uzanır. Batıda Aydın Dağları ile Bozdağların arasında kalan büyük koridorda bulunan ikincil yollar ise, Torbalı'da ana kervan yolunun Kuzeybatı bölümü ile birleşir. Özetle İzmir-Aydın- Dinar ana eksenini etrafında toplanmış olan kervan yolları ağı, bölgenin fiziksel konumu yüzünden Güney yörelerine yayılmamış ve Kuzeydoğudaki düz alanlar sayesinde yumaklaşma olanakları bulmuştur¹⁷.

Sarayköy yönünden gelen bir kervan Zeytinli Dağı eteklerindeki yolu izleyerek Karataş –Kızıldere- Savcılı- Ortakçı köyleri yoluyla Feslek- Gencelli

¹⁶ Ramsay 1961 60- 61; Özkan,1997. 256; Kurmuş 1982, 52- 53; Erkal 1966, s. 30; Bayındır- Poyrazoğlu 1966, 62.

¹⁷ Kurmuş 1982, 52-53. Ayrıca, Isparta- Denizli yolu muhtemelen Burdur ve Acı göllerin kuzeyinden dolaşarak Denizli'ye gitmektedir. Denizli'den sonra yol müsait araziden geçerek güneyde Büyük Menderes boyunca Efes'e, kuzeyde Gediz nehri vadisiyle İzmir ve Foça'ya varır. Romalılar devrinde bu yolun Burdur- Dinar arası hariç aynen mevcut olduğu görülür. Apameia (Dinar)'dan başlayan Roma yolu Laodiceia (Denizli Civarı)'ya gelmekte ve buradan iki kol halinde Ege sahillerine uzanmaktadır. Güney kolu Mastaura- Tralles (Aydın)'dan geçerek Ephesus'a varır. Osmanlılar zamanında Isparta'dan Denizli'ye uzanan bir başka yol daha tespit edilmiştir. Bu yol da Isparta- Keçiborlu- Tazkırı- Denizli menzillerini takip ediyordu. Bu devirde ayrıca Denizli'den Kuşadası'na özellikle ticari mahiyette faaliyet gösteren bir yol mevcuttu. Bu yolun başlıca menzilleri Denizli- Büyük Menderes Nehri boyunca (Timurtaş Köprüsü ve Ak Köprü tarihi yapılarını kullanarak) Nazilli- Sultanhisar- Aydın- Kuşadası (Efes önünde) idi. Denizli'den batıya giden yol Ege sahillerinde başlıca üç limana (Foça- İzmir- Efes) ulaşıyordu. Geniş bilgi için bkz. Özergin 1959, 126- 127 ve Ek: 23.

köyünden Briula (=Kurtuluş) güzergahından ilerlerdi. Bu ticaret yolu güzergahı bugünkü Devlet Yolu kenarındaki Horsunlu'nun 3 km. kadar daha kuzeyinden devam etmekteydi. Buradan Horsunlu ve Gereniz yoluyla Kayran köyüne doğru çıkan ticaret yolu Çobanisa köyünden Kuyucak'a ulaşırdı¹⁸. Yalınkuyu (Kestel) köyüne ulaşan yol, Yeni Hacılar köyü içinden geçirdi (ki bu yol Aslanlı'ya ulaşan yoldan daha uzundu) veya Aslanlı içinden Mastavra (bugün Nazilli Bozyurt köyü bitişiğinde bulunan Yeşil Mahalle içindeki yol) güzergahını izlerdi. Kierpert'in de Hacıbeyli olarak gösterdiği köy Güzelköy'den Yeşil Mahalle yolu ile doğrudan Nazilli'nin eski Aydın caddesine kolaylıkla ulaşılabilir. Ayrıca, Nazilli'de Aydın Dağlarını aşarak Beydağ'a inen bir yol da bu ticaret yolu güzergahından bir kol ile ayrılıyordu. Bu kervan yolu güzergahı, yukarı Hacı Beyli'den Arslanlı'ya çıkar buradan da Saylar- Ketendere- Rahmanlar ve Işıklar köyleri içinden Aksu köyünü takip ederek bu doğal geçit vasıtasıyla Beydağ'a ulaşırdı¹⁹. İpekyolu bugünkü İzmir- Denizli karayolu güzergahını değil daha kuzeydeki yolu izler. Nazilli'ye girişte Hacıkavaklar mevkiinde dinlenen kervanlar Eski Aydın yolunu takip ederek, bugün Ordu Caddesi adıyla bilinen eski kervan yolu güzergahından ilerler ve bu yol üzerinde Kırılı Kahvesi'nde dinlenirlerdi²⁰. Nazilli'nin bu mevki, Aydın Dağları dizisini orta yerinden aşır Küçük Menderes vadisine, Beydağ'a inen yolun köşe başındaydı. Kemer mevkiinden Sinekçilere doğru çıkan kervan yolu Kemer mevkiinden Ocaklı köyüne ilerler, biri Kemer Camisi'nin birkaç metre sağında, diğeri Ocaklı Köyünün girişindeki kuyuların etrafı kervancılar için bir mola yeri olurdu²¹. Ardından Sinekçiler köyüne ulaşan kervan yolu buradan Beydağ'ına giden güzergahı takip ederdi. Bu geçit yerindeki eski kervan kahvesinde dinlenen kervancılar, Sinekçiler köyünün Topyolu adı verilen geçit yolunu kullanarak Beydağ'a inerlerdi. Beydağ'dan gelen bu yolla beslenen ana kervan yolunu kullanan kervanlar (Nazilli Ordu Caddesi'nden ilerler) Nazilli Evranlık Mezarlığının yakınındaki yolu takip ederek Dallica yoluna çıkarlar, yol üzerindeki Ziverin kahvesinde dinlenirlerdi²². İsabeyli- Atça- Kılavuzlar Köyü²³

¹⁸ Kiepert 1982, (Bundan sonra adı geçen kaynaktan alıntılar harita olduğu için **K.P** şeklinde verilecektir.)

¹⁹ Kaynak Kişi: Saadettin Aksoy ile yapılan görüşme.

²⁰ Bu kahvenin yakınındaki iki üç ev han olarak kullanılıyordu. Bu Kemer mevkiinde ki Kırılı kahvesinin önündeki kavağın altında Hacı Osman Kuyusu'nun bulunduğu yerde onlarca devenin dinlendiği bir konaklama yeri vardı. Özellikle Nazilli'nin Perşembe pazarı için gelen kervan çarşamba günü bu kahvenin önünde büyük kalabalık oluşturarak konaklardı. Kaynak Kişi: Ömer Muharrem Bilir ile yapılan görüşme.

²¹ Kaynak Kişi: Mustafa Kundakçı ile yapılan görüşme. Ocaklı köyü, eskiden 17 hanelik yol üstündeki Kozağaç köyünün halkının dağılması sonrasında kurulmuştu.

²² Kaynak Kişi: Mehmet Ekinci ile yapılan görüşme.

²³ Luther 1989, 73.

(Çelebioğlu mahallesi içinden devam eden eski kervan yolunda, Nalbant Mehmet Çavuş ve Kasapların Hanlarında ve çevresindeki kahvelerde konaklayarak), Yağdere köyü yoluyla²⁴ Güvendik köyünden geçerek, Nysa'ya (Sultanhisar) uğrarlardı. Nysa'nın üzerindeki eski Aroma köyü yolunu kendisine çekerek Eskihisar köyüne yönelen kervan yolu Çiftkahveler'den Salavatlı köyüne sapar, Köşk'ün Bakla köyünü sağında bırakarak Kuyucular-Beydere- Musluca- Emirdoğan köyü güzergahını izlerdi²⁵. Ancak Emirdoğan'a varmadan Kuyucular köyüne sapan eski ara kervan yolu Cumaderesi- Koçak-Eşekçiler- İlyasdere köylerinden ilerler, Akçaköy yoluyla Mendegüme mevkiini aşarak Sinekçiler dağınyı yaran yolla Adagide yolu güzergahını kullanarak Adagide'ye iner, Yenibahçe köyünü sağında bırakarak Küçük Menderes nehrini aşıp Ödemiş'e ulaşırdı²⁶. Ayrıca Aydın sıra dağlarını aşarak Ödemiş'e ulaşan bir diğer eski kervan yolu, Köşk'ün Baklaköyü'nden kuzeye doğru kıvrılır, Cumadere- Bostanlı köylerini Ovacık yolunu kullanarak, Çatma mezarlığın önünden ilerler, Kıran köyden Sarıçam köyüne ulaşarak buradan Karlıkdede dağınyı Koca Gedik Boğazıyla aşarak ya Bademli'ye ya da Bıçakçı köyüne doğru yol alır ve bu sayede Ödemiş'e ulaşırdı. Bu yol üzerinde pek çok kuyu, çınar ağaçları ve Baklaköy kahvesi ve Kıranköy kahvesi olmak üzere birçok mola yeri vardı²⁷.

Sözü geçen yollardan özellikle Ödemiş-Aydın irtibatını sağlayan Mendegüme güzergahı Kurtuluş savaşı sırasında askeri ikmallerde kullanın önemli bi yoldu ve Mendegüme önemli derbentti. Özellikle efelerin karargahları Karaçamur ve Ovacık köyleri de buraya çok yakındı²⁸. Emirdoğan'a ilerleyen eski kervan yolunu izleyen kervancılar Emirdoğan deresini geçer yol üzerinde bir kahvede dinlenerek²⁹ Kavaklı köyünü geçip Aydın'a ulaşırlardı³⁰. İmamköy'den İlıcabaşı istikametine giden eski kervanyolu (Aydın il merkezinde) İlıcabaşı çeşmesinin önünden geçerek Sultaniye caddesine varıyordu. Gümrükönü/ Sultaniye Caddesi (Farabi Sokak) İzmir'e ulaşan en eski yoldu. Bu yol üzerinde devecilerin, tüccarların ve hayvanların dinlendikleri; Hafız Salim'in ve Gözlüklü'nün Hanları da bulunuyordu³¹.

²⁴ Kaynak Kişi: Mehmet Ekinci ile yapılan görüşme.

²⁵ Philippson, 1911 (Bundan sonra bu kaynaktan alıntılar harita olduğu için "PH." şeklinde gösterilecektir)

²⁶ PH., ve ayrıca bkz. Luther 1989 17.

²⁷ Kaynak Kişi: Yusuf Öz ile yapılan görüşme.

²⁸ Tekeli- İlkin 1989, 109; ve ayrıca bkz. Armağan 2005, 299.

²⁹ PH.

³⁰ PH. Ayrıca Aydın dağlarını yarak Tire'ye inen eski bir kervan yolu daha vardı. Bu kervan yolu, İmamköy'den, Kemerköy mahallesine uzanan yolu izler, Aydın il merkezi içinden Kemer caddesi güzergahını kullanarak Eski İzmir-Aydın yolundan devam ederdi.

³¹ Kaynak Kişi: Haydar Özden ile yapılan görüşme.

Sultaniye Caddesi boyunca, Gümrük Müdürlüğü binası, 6 Konsolosluk binası, Reji Müdürlüğü, 6 banka binası, Büyük Bedesten, önemli ticarethaneler, Cihanoğlu Hanı, Osmanlıoğlu (Zincirli) Hanları vardı³².



Bu yoldan devam eden eski kervan yolu güzergahı, Aydın'ın bugünkü Gazi Bulvarı'ndan ilerler Kemer caddesini kesen yoldan devam ederek Kemer kavşağının Kuzeybatı köşesinde Cihanoğlu Muhammed Bey çeşmesinin önünden devam ederek Eski İzmir yolunun güneyindeki tarlanın kuzey kenarında yer alan secdegah, sebil, kuyu ve çeşmeye yönelirdi. Burası Aydın'ın düşmandan kurtulduğu gün 7 Eylül 1922'de Aydın'la birlikte yakılmıştır. Deştepe köyünün 250-300 m. kadar Doğusunda Eski İzmir yolunun Güney kenarında (bugünkü Efe Kent Yapı Kooperatifinin kuzeydoğu köşesindeki) Çakır Mehmet Ali Ağa Sebili önünden ve aynı yoldan ilerler, sağda Dede Kuyusu Secdegahı'nı da geçer, hemen yanındaki -bugün kapalı olan- Dede Kuyusu yakınına gelen yolun Kuzey kenarında, eski İzmir- Tire yolu kavşağında Ruşen Dede mezarının önünden geçer, yol üzerindeki Çıngırdaklı Kuyu'daki mola yerine ulaşırdı.

³² Özbalkan- İrik 2003, 225.



Gümrükönü, Hanı, Aydın

Bu eski kervan yolunu kullanan kervancılar, Kızılçay'dan geçip Kızılcaköy yolundan İncirliova'nın Dereağzı Köyüne ulaşır, İkizdere'yi bir çatma köprü vasıtasıyla geçer,³³ kuzeydoğuya doğru saparak devam ederler, Osmanbeleni ve ardından gelen Kazaklı Tepe'nin Doğu kenarından ilerleyerek Arap kahvesinde dinlenir, Arpadere köyünden Somak köyüne ulaşırdı. Buradan Aydın dağlarını yararak ilerleyen yolda Cevizli Dağını Kömürçü geçidi ile aşıp Dünderli köyünü sağında bırakarak yol üzerindeki Sarısu kahvesinde dinlenen kervanlar, Güme dağını aşıp Arpacılar köyünü geçerek Yuvalı köyünü solunda bırakarak Tireye iniyorlardı³⁴. Bu yol Saruhan'daki Manisa, Alaşehir, Tire engebeleri üzerinden Aydın, Ayasuluğ, Marmaris'e uzanan bambaşka bir yoldu; bu yol II. Mehmet tarafından kullanılmıştı. İbn Batuta'nın yolculukları, Timur'un Savaşları hep bu doğal yol vasıtasıyla olmuştu. Bu yol hem Manisa'ya hem de Ayasuluğ ve Tire'ye doğal olarak İzmir yoluna bağlanır³⁵. İzmir'i güneye bağlayan Torbalı-Tire yolu, Tire'nin eski Aydınolu başkenti mirasından kaynaklanır. Büyük Menderes vadisi orta çıkışı bu yolla İzmir'e

³³ Özkan 1997, 258- 265.

³⁴ PH.

³⁵ Taeschner 1924, 176.

bağlıdır. İzmir yerine Kuşadası da bu yolun doğal çıkışı olabilir.³⁶ Aydınogulları çağında Güzelhisar kalesinin Nazilli kapısı ve Tire kapısına sahip olduğu rivayeti günümüze ulaşmıştır. Kale kapısının Nazilli yoluna açılması için (kale duvarı Tabakhane Deresine dayalı olduğuna göre) önünde bir köprünün bulunmasını ve yapılmasını topografik durum zorunlu kılar. Bundan başka eski Asya yolunun transiter şehri olan Tiral'a gelmesi ve Dedekuyusu önünden geçmesi için Nazilli köprüsü denilen yerdeki köprünün Aydınogulları'ndan, Bizanslılardan ve Romalılarından çok önce yapılması gerekir. Transiter yolun bataklık olan Güzelhisar mahallesinden veya güneyinden geçmesi imkansızdır. Bugüne değin Ilıcabaşı, Nazilli köprüsü ve Dedekuyusu doruğunda Aydın'dan (Tralles'den) geçen başka bir yol keşfedilmiş değildir. Nitekim Tralles'den Efes'e giden yolun Dedekuyusu doruğundan Batıya gittiğini Kemer mahallesindeki antik çağa ait köprü kalıntısı bugün kesin olarak kanıtlar³⁷. Kızılca köyü'nden doğu-batı yönünde eski kervan yolundan devam edilecek olursa; İkizdere Boğazı- Akdere- Ömerbeyli yoluyla Germencik'e ulaşılır. Kızılca köyü'nden ilerleyen eski kervan yolu İkizdere boğazını aşır, Kuzeybatıya doğru devam eden güzergahta Hasanköy- Çamöy köyü- Yörük köyü³⁸- Nacaklı Tepe- Habibler köyü- Büyük Kale yoluyla Tire'ye ulaşılır.

Ayrıca Aydın Kemer mahallesi yolunu kullanarak önce Kızılca köyü ardından Dereağzı yoluyla Tire'ye ulaşan doğal yolu sağında bırakarak Hamitler- Ömerbeyli- Alangüllü yoluyla Dağkaraağaç-Abdurrahmanlar-Selatin-Mehmetler köyleri aracılığıyla Tire'ye inen tarihi başka bir yol daha vardı.³⁹ Söke-Ortaklar kervan yolu, Tekin harabeleri (Magnesia ad Meandrum) içinden Reşadiye (Ortaklar) ulaşır ve buradan Balatçık'a çıkar. Ortaklar'da demiryolunu geçip Batıya çıkan caddeden Balatçık'a, Hayriye mahallesinden Selatin köyüne uzanır. Yol üzerinde, Hergele(n) kahvesinde dinlenen kervanlar buradan devam eden yolla Şirince'ye inerler veya Selatin köyüne ulaşarak Mehmetler köyü üzerinden Tire'ye geçer. Yolda önce Kambur Tahir'in hanında sonra devam eden yolda Kemerdereli'nin hanında konaklayabilirler⁴⁰. Ya da Kızılca köyü'ne varmadan Aydın'ın Kemer köyü mahallesinden Kavaklı mevkiine

³⁶ Baykara 1965- 66, 43.

³⁷ Bayındır- Poyrazoğlu 1966 62; ve ayrıca bkz. Ölmez 2000- 2002, 2 ve 1980- 1981, 7.

³⁸ KP.

³⁹ Müşterek Harekat Haritası,- Askeri Harita (Aydın- Türkiye), Harita Genel Komutanlığı, Ankara, 1984 (Bundan sonra adı geçen bu kaynaktan alıntılar harita olduğu için ASK. şeklinde verilecektir)

⁴⁰ Kaynak Kişi: Durmuş Yalçın ile yapılan görüşme. Bu yolla Şirince'ye 1,5 saatte varılarak buradan Belevi'ne rahatlıkla geçilebilir. Gerek Şirince'ye gerekse Tire'ye giden yol üzerinde bulunan Selatin köyünde üç su kaynağı ve pek çok dam bulunmaktaydı.

sapılarak Gerankova'dan Karapınar'a (İncirliova) tren yolunu keserek inen yol güzergahını kullanarak buradan Sınır Tekeli köyü içinden geçerek Erbeyli'nin güneyinden Reisköy-Mursallı güzergahından Tekin'e gidilebilirdi ⁴¹ . Germencik'in daha güneyinden Reisköy'den ve Mursallı'dan Tekin'e ulaşan yol⁴² ve ayrıca Karapınar'dan Erbeyli'ye sonra Tekeli'ye ve sırasıyla Büyüklü, Küpler, Karağaçlı ve Üzümlü köyünden Moralı'ya ulaşan ayrı bir eski kervan yolu daha vardı⁴³ .



Aydın- Çine bağlantısını sağlayan yol üzerinden ilerleyen kervanlar, Aydın'ın İmamköyü'nden Topyatağı'na geçerek buradan Çeştepe'ye inen yol üzerinde bir kahve de konaklarlar, Çeştepe'den Ovaemir'e gelip Kayık Geçidi yoluyla Menderes nehrini aşmış Safrandere- Emiroğlu yoluyla ilerleyerek geçerler ve buradaki bir handa dinlenerek Çine yoluna girerlerdi⁴⁴ . Aydın- Koçarlı kervan

⁴¹ Söke Belediyesi Ayrıntılı İl Planı (Bundan sonra adı geçen bu kaynaktan alıntılar harita olduğu için S.B olarak verilecektir)

⁴² PH.

⁴³ KP.

⁴⁴ S.B

yolu ile, Küçük Kürtler-Çulhalar-Birci güzergahından Deliktaş tepesi yoluyla Mersinbelen- Çeşme- Karaağaç köylerini kullanarak Çine'ye de geçilir⁴⁵. Aydın'dan Çine'ye olan yolu doğu-batı doğrultusunda kesen, Koçarlı Yenipazar yolu Gölhisar- Armutlu- Kozalaklı- Karahayıt- Dalaman- Alanlı- Hamzabali-Dereköy- Çulhan- Alhan yoluyla Yenipazar'a devam eder. Bu yoldan Donduran'a ve Direcik'e geçilerek Alamut yoluyla Bozdoğan'a da ulaşılır⁴⁶. Taeschner, Çine'den Bozdoğan'a bağlanan eski kervan yolunun Cumalı Köyünden Dalaman Çayı ovası yolunu kullanarak Gödremliden geçen eski yol vasıtasıyla olduğunu bildirir⁴⁷. Yenipazar nahiyesi Bozdoğan kazasına Nazilli-Bozdoğan şosesi ile bağlıydı. Geçmişte Nazilli- Bozdoğan irtibatını Akçay köprüsü sağlıyordu⁴⁸.

Asya Ticaret yolunun, Menderes'in güneyindeki tarihi yollara bağlantısını sağlayan en önemli ara kervan yolu güzergahlarından bir diğeri de Sultanhisar'ın Çiftkahveler'inden Yenipazar'a ulaşan Donduran- Direcik- Alamut- Osmaniye köylerinden ilerleyen yoldur. Kervanlar, Kavaklı köyü kahvelerinde dinlenir ya da yol üzerinde Arnavut kahvelerinde konaklayabilirlerdi. Kavaklı köyünden çıktıktan sonra⁴⁹ sırasıyla, Yeniköy-Kılavuzlar- Pınarlı- Karabağlar köylerinden geçen yolla Araplı ve Ziyaretli köylerinden Bozdoğan'a ulaşılır⁵⁰. Bozdoğan çarşısı içinden geçerken Mehmet Demirayak'ın kahvesinde dinlenilerek yola devam edilmekte⁵¹ Kakalan-Kamışlar- Yakaköy- Kazandere köylerinden geçilerek Kızılçukur mevkiinden Genzile yoluyla Yatağan'a eski bir kervan yolu vasıtasıyla ulaşılabilir⁵². Arpaz; Akçay vadisi boyunca Muğla'ya erişen yolu kontrol eden önemli bir yerdir⁵³.

⁴⁵ Evliya Çelebi, 555. Ayrıca Çine Marmaris arasındaki eski kervan yollarının güzergahını F. Taeschner, şu şekilde açıklamaktadır: “Çine'den Gökbel dağı üzerinden uzun ve yorucu bir yolculuktan sonra Bozöyük köyüne erişilir, Muğla'daki Karabağlar'a olan yol takip edilirken bu yol üstünde Merdiven Kahvesi'nde dinlenilir (Kipert, Bozöyük Köyünü Pınar Başı olarak işaretlemiş, Merdiven Kahvesinin varlığını da haber vermiştir) ardından Muğla'dan Karabağlar'a ilerleyen yol ile (bu yol Karabağlar sahrasından ilerlemektedir) yine yorucu bir yolculuk sonrası yine dağları aşarak, Gökabad'a ardından Marmaris'e varılır.” Franz Taeschner, 1924, 173-174.

⁴⁶ Ressamoğlu 1952, Ekler Bölümü- Harita.

⁴⁷ Taeschner 1924, 173.

⁴⁸ Bozdoğan-Muğla arasında Menteşeoğulları döneminde yapılmış çok eski bir harap yol mevcuttu; (1950'ler de böyleydi) Eymir-Kamışlar-Kazandere köylerinden geçerek Muğla'nın Yatağan nahiyesine ulaşan ve Kavaklıdere yolu diye anılan bu yol önemli bir münakale yoluydu. Ressamoğlu 1952, 56.

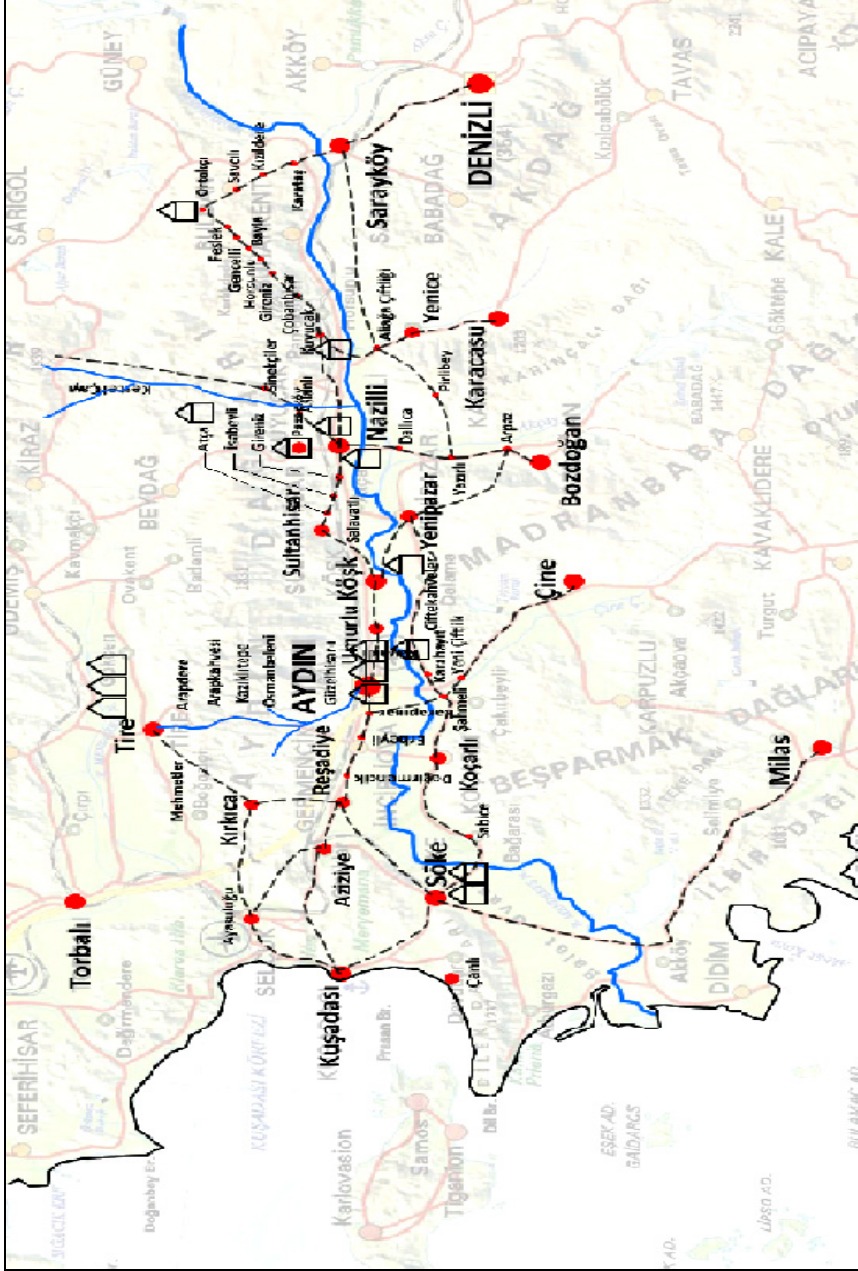
⁴⁹ Kaynak Kişi: Saadettin Aksoy ile yapılan görüşme.

⁵⁰ KP.

⁵¹ Kaynak Kişi: Saadettin Aksoy ile yapılan görüşme.

⁵² KP.

⁵³ Göney 1982 334.



Menderes Bölgesi Kervanyolları

Harita: Yapucu 2007, 34

Bozdoğan'ı kuzey-güney yönünde ikiye ayıran Akçay üzerindeki köprü sürekli bozulur ve bu da ulaşım güçlükleri yaratır⁵⁴. Bozdoğan ile Nazilli arasındaki yol bu yüzden haraptı ve şose yol güzergahında biri Menderes diğeri Akçay üzerinde beton olarak yapılan iki köprü mevcuttu⁵⁵. Bozdoğan Nazilli'ye Arpaz yoluyla bağlanır⁵⁶. Bir başka ara kervan yolu ise Amasya ovasını sağında bırakarak Akseki- Hasanağa- İnebolu- Sürez⁵⁷, ardından Toygar- Yazılı ve Pirlibey köyleri güzergahını takip eder. Nazilli Bozdoğan karayolunun 10. km'sinde kanal köprüsünün 1 km doğusundaki, karayolunun sulama kanalının geçtiği noktada, köprü'nün güneyinden, kanalın kıyısını takip ederek İnik ovasından geçen, toprak yol kullanılır ve çevrede her hangi bir kuyu yoktur⁵⁸. Pirlı Bey- Hamzalı arası eski ara kervan yolu ise en çok kullanılan bir başka ticari yoldu⁵⁹. Ayrıca Koyuncular köyü- İnebolu- Dağdibi yoluyla Karaburun mevkiinden Arpaz'a ve oradan da Nazilli'ye ulaşılır⁶⁰.

Eski Aydın vilayetinin merkezi Güzelhisar-ı Aydın doğu-batı yönünde ulaşım ve ticaret tarihin her döneminde birinci derecede yer almıştır. Sözü geçen yollar yine her çağda kuzey ve güney yönlerinde ikinci derecede önem taşıyan kollara ayrılmıştır. Bozdoğan bu kollardan güneye doğru ayrılanlarının biri olan Akçay vadisinin her iki tarafında dağ eteklerinde uzanan yolların batıda kalanı üzerinde önemli bir konaklama merkezi ve pazaryeri konumundadır. Bozdoğan'dan Tavas yoluyla Denizli'ye, Kavaklıdere üzerinden Muğla'ya ulaşma olanağı vardı. Bozdoğan'ın hakim olduğu Akçay vadisinden kuzeye çıkıldığında Menderes vadisindeki ana ulaşım şebekesi aracılığıyla Doğu ve Batı yönündeki diğer merkezlere ve Aydın üzerinden Batı Anadolu'nun diğer büyük merkezlerine, Ayasuluğ, İzmir limanlarına ulaşılabilirdi. Kervanlarla ulaşım ve ticaretin sürdürüldüğü dönemde bütün bu yollar üzerinde

⁵⁴ Ahenk, 19 Şubat, 1325.

⁵⁵ Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan görüşme.

⁵⁶ KP. 20. Yüzyıl başlarında Raşit Ağazade Mustafa ve şürekası tarafından Nazilli- Bozdoğan yolu arasındaki şose üzerinde yolcu ve eşya nakliye etmek için otomobil işletilmesi ruhsatı istenilmişti. Ahenk gazetesinde bu konuyla ilgili şöyle bir haber yer almıştır: “*Ticaret ve Nafta Nezaretinden bu kere varid olan tahriratta teshil ve tezyid olan münakalata hıdmeti cihetiyle işletilmesindeki fevaid ve muhassanat aşikar bulunan şu kadar ki tesisi için şayan-ı istiksar mertebede masarîf-i ihtiyarını müstelzim olmakla beraber adi arabalardan ferki bulunmayan otomobillerin seyir ve seferleri de tabi olacakları şeriat ile alınacak rüsum hakkında atiyen mevki-i tatbiki vaz olunacak nizamname ahkamına tabi olmak kayd ve şartıyla mezkur şose üzerinde işletilecek otomobillerin şimdilik adi arabalar hakkında icra kılınan muameleye tevfiğ-i seyr ve sefer ettirmek üzere taleb mümaileyhe ita olunabileceği işar olunmuştur.*” Ahenk, 28 Kanun-u Evvel 1910.

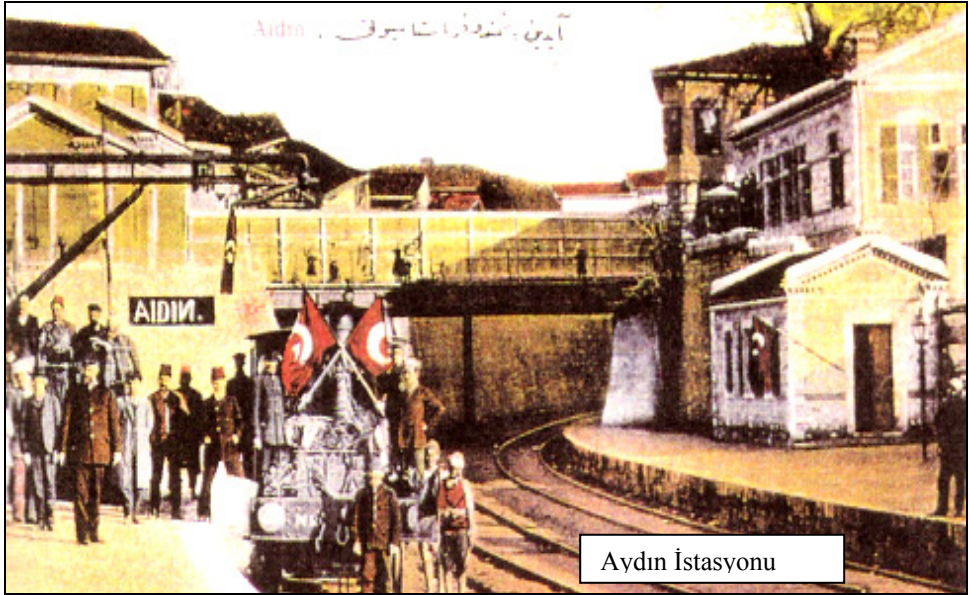
⁵⁷ KP.

⁵⁸ Tül 1980- 81. 36-37.

⁵⁹ Kaynak Kişi: Kadriye Gökçen ile yapılan görüşme.

⁶⁰ Kaynak Kişi: Erol Deniz ile yapılan görüşme.

önemli tarihi yerleşme birimleri bulunuyordu⁶¹. Kuzeybatısındaki Harpasa örenine 5 km. uzaklığında ve Bozdoğan ilçesinin yerinde bulunan Neopolis kenti kalıntılarının çevresinde, Nazilli-Bozdoğan karayolunun 20. km'sinde ve yolun 10 m. doğusunda; Nazilli'den Bozdoğan'a giden asfalt karayolunun izlenilmesiyle kolayca ulaşılabilecek mevki de ki Kavaklıkahve köyü yolu üzerinde bir kuyu bulunur⁶², bu yol Akçay'ın aktığı vadinin kuzeybatı başında ana yolun bu vadiye o yandan giriş yerindeki Alamut köyünden gelen yola hakim bir konumdaydı⁶³. Pirlibey- Karapınar köyü- Uzgur yoluyla Aliğa çiftliğine inerek buradan Kuyucak'la⁶⁴ bir yol bağlantısı kurulup ya da Aliğa çiftliğinden sağa sapıp Yenice'ye inip Boyasın köyünden Karacasu'ya ulaşan ikincil önemi bulunan bir başka kervan yolu da bölge tarihi ulaşım ağının önemli bir bölümünü oluşturuyordu. Dandalas çayı köprüsünü geçerek Geyre'ye ulaşan yolu takip eden kervanlar buradan Aprodiasis harabelerine ulaşan yolu izlerler Eymir yoluyla Gorgos Belini geçip Tavas yoluna girerek Tilkilik'e kadar inen yoldan; veya Aprodiasis'da Palamutçuk köyünü sağında bırakarak Işıklar köyü yoluyla yukarıya çıkan, Sarayköy'e kadar uzanan bir yolu da izlenebilir⁶⁵.



⁶¹ Sürgevil 1999, 8- 9.

⁶² Tül 1980-81, 21- 25.

⁶³ Umar 1993, 45.

⁶⁴ Gereniz köyünden geçilerek Kuyucak'a ulaşıyordu. Geniş bilgi için bakınız; Luther 1989, 77.

⁶⁵ KP.

Bölgede XIX. yüzyılın ikinci yarısında yeni ulaşım imkanlarının yaratılmasıyla yol ağında değişim gerçekleşir. İncelediğimiz dönem içinde bölgede demiryollarının yapımı (1866) sözünü ettiğimiz değişikliklerin en önemli nedenlerinden biridir. Geçmişte doğu-batı doğrultusunda Kuşadası, Çeşme, İzmir Limalarına ulaşmayı hedefleyen güzergahların yönü demiryollarıyla birlikte kuzey-güney doğrultusuna dönmüş ve en yakın demiryolu istasyonuna doğru çevrilmeye başlamıştır. Aydın çevresinde 1950'lerde yapılan devlet yolu da yol güzergahlarını etkilemiştir. Aydın çevresinde 1950'lerden sonra yerleşim yerlerinin yol güzergahlarıyla beraber konumları da devlet yoluna doğru bir genişleme göstermiştir.

Tarihi İpek Yolu'nun önemli bir ayağını oluşturan Büyük Menderes Havzası kervan yolları Aydın-Dinar ana eksenini etrafında toplanmış, bölgenin fiziksel konumu yüzünden güney yörelerine yayılamamıştır. Dolayısıyla Büyük Menderes Havzası ticaret yolu ağı Menderesin kuzeyinde daha belirgin bir gelişme gösterir ancak Menderes'in güneyindeki kervan yollarıyla daha çok tarihi köprüler aracılığıyla ana kervan yoluyla bağlantısını sürdürür. Özellikle İzmir-Aydın Demiryolu hattının Menderes'in kuzeyine geçmemesi bölgede kentsel gelişimi de etkiledi, demiryolu istasyonlarına uzak kalan kentlerin gelişimi yavaşladı. Öte yandan bölgede yaptığımız araştırmalar sonucu edindiğimiz izlenimlerimiz 1950'lerde İzmir- Denizli arası Devlet yolu (Karayolu) yapılmasının eski kervan yollarının kullanımlarından vazgeçilmesine neden olmadığını kervanların geçtiği eski yol güzergâhlarının bugün dahi zaman zaman kullanılan yollar olduğunu ortaya koymaktadır.

BİBLİYOGRAFYA

Ahenk Gazetesi

- Akdeniz 2002 Engin Akdeniz, "Büyük Menderes Ovasındaki Prehistorik-Protohistorik Yerleşimler ve Bunların Ege Dünyasındaki Yeri", *1. Uluslararası Aşağı Menderes Havzası Tarih, Arkeoloji ve Sanat Tarihi Sempozyumu (15- 16 Kasım 2001)-Tebliğler*, İzmir.
- Armağan 2005 Munis Armağan, *Bozmenderes'ten Bozdağlar'a Kuva-yı Milliye*, İzmir.
- Arundell 1834 F. V. J. Arundell, *Discoveries In Asia Minor Including A Descriptive of the Ruins of Several Ancient Cities And Especially Antioch of Psidia*, London.
- Aydın Vilayeti Salnamesi*, H. 1307 ve H. 1308.
- Bayındır-Poyrazoğlu 1966
- Baykara 1965 Tuncer Baykara, *19. Yüzyılda Aydın Eyaleti*, Mezuniyet Tezi, İst. Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.
- Beyru 1993 Rauf Beyru, "19. yüzyılın İlk Yarısında İzmir'de Kent İçi ve Kent Çevresi Ulaşım ve Trafik Düzeni", *Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Sempozyumu Tebliğleri*, Haz. Prof. Dr. Tuncer Baykara, İzmir.
- Erkal 1996 Ali Erkal, *İzmir Kızlarağası Hanı*, İzmir.
- Evliya Çelebi 1985 *Seyahatname*, İstanbul
- Faroqhi 1994 Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, 2. Baskı, İstanbul.
- Göney 1982 Süha Göney, *Büyük Menderes Bölgesi*, İstanbul.
H. Hilmi Bayındır- H. Fehmi Poyrazoğlu, *Aydın Kenti Tarihi, Coğrafyası ve Bugünü*, Aydın.
- Kiepert 1892 H. Kiepert, *Specialkarte Von Westlichen Kleinasien*, Berlin, Verlag Dietrich Reimer, P.X,
- Luther 1989 Usha M. Luther, *Historical Route Network Of Anatolia (İstanbul- İzmir- Konya), 1550's To 1850's: A Methodological Study*, Ankara.

- Müşterek Harekat Haritası,- Askeri Harita (Aydın- Türkiye), 1984, Harita Genel Komutanlığı, Ankara, 1984.*
- Ölmez 1980-81 Funda Ölmez, *Tralleis Nekropolün'den Bir Mezar ve Buluntuları*, Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sos. Bil. Enstitüsü.
- Ölmez 2002 Funda Ölmez, “Tralleis'den Bir Gladyatör Anıtı”, *Millet Müzesi İl Yıllığı*, Sayı:1.
- Özbalkan-İrik 2003 Müslim Özbalkan- Osman İrik, *Tarih Ülkesi Aydın*.
- Özergin 1959 Kemal Özergin, *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları*, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınlanmamış Lisans Tezi, İstanbul.
- Özgün 2008 Cihan Özgün, “ Batı Anadolu Limanlarına Uzanan Şark Ticaret Yolu (İpek Yolu) Üzerine Gözlemler”, *Dünden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler ve Gerçekler*, (Haz. Emel Kefeli), İstanbul
- Özkan 1997 Mustafa Kenan Özkan, “Kemer Secdegahı Temizlik ve Çevre Düzenleme Çalışmaları”, *8. Müze Kurtarma Kazıları Semineri*, Ankara.
- Philipsson 1911 Alfred Philipsson, *Reisen Und Forschungen im Westlichen Kleinasien*, C.4, Gotha, 1911
- Pınar 2001 İlhan Pınar, *Hacılar, Seyyahlar, Misyonerler Ve İzmir,Yabancıların Gözüyle Osmanlı Döneminde İzmir 1608-1908*, İzmir.
- Ramsay 1961 J. M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, (çev. Mihri Pektaş) İstanbul.
- Ressamoğlu 1952 Lütfi Ressamoğlu, *Ege Rehberi Aydın ili*, İzmir.
- Söke Belediyesi Ayrıntılı İl Planı*
- Sürgevil 1999 Sabri Sürgevil, *Bozdoğan (1919- 1923)*, İzmir.
- Taeschner 1924 Franz Taeschner, *Das Anatolische Wegenetz Nach Osmanischen Quellen*, C.1, Leupzing.
- Tekeli-İlkin 1989 İlhan Tekeli- Selim İlkin, *Ege'de ki Sivil Direnişten Kurtuluş Savaşına Geçerken Uşak Heyet-i Merkeziyesi ve İbrahim (Tahta Kılıç) Bey*, Ankara,

- Tozduman 1992 Arzu Tozduman, *Aydın Güzehisarı'nın Sosyal ve İktisadi Durumu (1844)*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tül 1980-81 şükrü Tül, *Büyük Menderes Ovasında Prehistorik Yerleşimler*, Ankara Üniv. Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi, Klasik Arkeoloji ve Çağdaş Anadolu Arkeolojisi Bölümü, Lisans Tezi.
- Umar 1993 Bilge Umar, *Türkiye'deki Tarihsel Adlar*, İstanbul.
- Yapucu 2007 Olcay Pullukçuoğlu-Yapucu, *Modernleşme Sürecinde Bir Sancak Aydın*, İstanbul.

Olcay Pullukçuoğlu Yapucu – Cihan Özgün