

## **BATI ANADOLU’NUN YOL AĞI: ARAŞTIRMALAR- II** **KUŞADASI LİMANI VE KERVAN YOLLARI\***

**Olcay P. YAPUCU\***  
**Cihan ÖZGÜN\***

### **Özet**

Antikçağ’da Efes kentinin limanı, bölgenin en önemli ticari merkezlerinden biridir. Bu liman, Efes kentinin de büyüyüp gelişmesini ve döneminin en ünlü kentlerinden biri olmasını sağlamıştır. Ancak Küçük Menderes’in getirdiği alüvyonların bu limanı doldurması, gemilerin yanaşması için daha başka yerlerin bulunması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Kuşadası Limanı da böylelikle önem kazanmıştır. Kuşadası Limanı hinterlandındaki Aşağı Büyük Menderes Havzası’nın üretiminin pazarlanmasında oldukça önemlidir.

Kuşadası Limanı’nın hinterlandı olan Aşağı Büyük 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 güzergâhlar incelenecektir. Çalışmanın en önemli kaynakları öncelikle bölgede tarafımızdan yürütülen alan araştırması ve arşiv belgeleridir.

**Anahtar sözcükler:** *Kervan yolları, Kuşadası, Aydın, İzmir, liman, Kuşadası Limanı, Menderes*

---

\* Bu makale “Geçmişten Günümüze Kuşadası Sempozyumu II”de sunulan çalışmanın gözden geçirilmiş ve genişletilmiş şeklidir.

\* Dr. Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü , olcay.pullucuoğlu@ege.edu.tr

\* Dr. Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü , cihan.ozgun@ege.edu.tr.

## ROUTES NETWORKS IN WESTERN ANATOLIA: RESEARCH II HARBOUR OF KUSADASI AND CARAVAN ROADS

### Abstract

The harbour of Ephesus is one of the most significant centres of trade in the Antiquity. It has enabled the city of Ephesus to develop and become one of the most well-known cities of the age. However, alluviums – brought by Küçük Menderes River – filling this harbour, has made it evident that it is necessary to find other places for the ships to dock. Accordingly, the Harbour of Kusadasi has gained importance. Its function in the marketing of the production of lower Büyük Menderes Basin in the Kusadasi Hinterland is also noteworthy.

The alleys coming from the lower Büyük Menderes Basin, the hinterland of the harbour of Kusadasi, have been used since the Antiquity. These alleys that were used to transport goods appear as winding and complex in terms of the region. The valleys of Büyük 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.

This study aims to attempts to analyse the itineraries of the caravan routes that reach the Harbour of Kusadasi. The most important resources of this study are the documents of the survey conducted by us and the archives.

**Key Words:** *Caravan route, Kuşadası, Aidin, İzmir, harbour, Harbour of Kuşadası, Meandros*

Bu çalışma Batı Anadolu'nun tarihi karayolları ile ilgili verileri yeniden değerlendirmeyi ve güncellemeyi hedefleyen daha geniş bir araştırmanın önemli bir parçasıdır. Yüzyıllar boyunca kullanılagelen yolların izleri çok uzun zaman sonra dahi takip edilebilir. Çalışmanın veri toplama aşamasında genel olarak bu yöntem kullanılmıştır. Zaman zaman, bölgeye gelen seyyahların izledikleri yollar, zaman zaman da antik kaynaklar, yolların izinin sürülebilmesi için kullanılmıştır. Bu yöntem, değişen ve gelişen tarihçilik için masa başı çalışmaları ve arşiv kaynakları yanında arazi çalışmasının da gerekliliğini vurgulamak açısından değerlendirilebilir. Kullanılan yöntem, fiziksel zorluklar

içermesi yanında verim ve içeriğe sağladığı katkı açısından, araştırma ekibi\* için iyi bir deneyimdir.

Karayolları, yerleşim birimlerini birbirine bağlar; yol ile yerleşim arasında sıkı bir bağlılık vardır. En ücra bir köy bile komşu köylere, pazaryerine, kasabaya izi belli bir yol ile bağlıdır<sup>1</sup>. Yüksek dağlar, ulaşım için her zaman engel değildir; özellikle nehir taşkınları düşünüldüğünde dağlar, Menderes Havzası sakinlerinin doğanın kötü sürprizleriyle baş etmesine yardımcı olurlar. Antik ticaret yolları bölgede doğal olarak ortaya çıkmış bazı “kolaylıklar” üzerinde şekillenir. Dağların arasından geçen Menderes'in kolları doğal vadiler ve geçitler oluşturur, ulaşımı olabildiğince kolaylaştırır. En eski çağlardan beri Anadolu sahilinin iç kesimlere bağlandığı ana yollar Büyük, Küçük Menderes ve Gediz havzalarını izlemiştir<sup>2</sup>. Ayrıca bu iki yolu birbirine bağlayan daha küçük ara yollar da vardır. Yol güzergâhları yüzyıllar boyunca çok büyük boyutlarda değişime uğramamıştır. Antikçağda bölgedeki önemli yolların başlangıç noktası Ephesos (Efes) limanıdır, bu önemli kentten çıkan yol Menderes havzası üzerinden Anadolu içlerine ulaşıyordu. Bu yoldan güneye gidilecekse, Panonium<sup>3</sup>'dan Priene ve Miletos hatta Ortaçağlarda onun yerini alan Balat'a ulaşılabilirdi. Aynı yoldan Magnesia at Meandrum'a<sup>4</sup> da gidildiği tahmin ediliyor<sup>5</sup>. Güneye inmeyen Efes-Magnesia yolu, Çamlık yakınlarından ilerler ve buradan Doğuya dönerek önemli kentlere sırasıyla; Tralles (Aydın), Nysa (Sultanhisar), Mastavra (Nazilli) ve Laodikeia (Denizli)'ya ve uzaklarda Sezare (Kayseri)'ye ulaşır. Arrundel İzmir Aydın arasındaki yolun deve kervanlarıyla 9 günde geçilebildiğini bildirirse de<sup>6</sup> bu biraz abartılı görünmektedir. Efes-Laodiceia arasındaki yolu 1147 yılında İmparator III. Konrad ve Kral VII. Louis'in orduları dört günde geçmişti<sup>7</sup>. Aydın-Denizli arasındaki yol XIX. yüzyılda demiryolunun döşenmesiyle 24 saatte geçilebilir

---

\* İzmir ve Aydın çevresinde 16 Temmuz 2003 tarihinden itibaren alan araştırması yapan ekibimiz: Dr. Olcay Pullukçuoğlu Yapucu, Dr. Cihan Özgün ve Murat Yapucu'dan oluşmuştur.

<sup>1</sup> Darkot, 1963: 206.

<sup>2</sup> Bölge genelindeki kervan yollarının ayrıntıları için bkz. Özgün, 2004. Pullukçuoğlu Yapucu, 2007.

<sup>3</sup> Samson Dağları üzerindedir.

<sup>4</sup> Ortaklar-Söke arasında Tekin Köyü yakınlarında antik kent.

<sup>5</sup> *Journal of American Oriental Society Bulletin*, 1868. VII-XII, ayrıca Charles Texier'de aynı yolu kullanmıştır.

<sup>6</sup> Arrundel, 1834: 193.

<sup>7</sup> Demirkent, 2002: 7.

hale gelmiştir<sup>8</sup>. Bu yolların Antikçağ öncesinde de kullanıldığına dair kesin bilgi olmamakla birlikte Hititlerin Batı Anadolu'ya düzenledikleri seferler sırasında bu güzergâhların benzerini kullanmış olmaları gerekir<sup>9</sup>.

Antikçağda, önemli merkezlerden Sardis'i Ephesos'a bağlayan yol Küçük Menderes havzasından geçirdi. Küçükkale<sup>10</sup> altında bulunan bir mesafe taşı sayesinde bu iki önemli merkez arasındaki uzaklığın 500 station (yaklaşık 100 km) olduğu anlaşılır<sup>11</sup>. Sahil bölgesini iç kesimlere bağlayan bir başka yol da İzmir'den başlayarak, Gediz havzasını izler, Afyon'un güneydoğusunda Büyük Menderes üzerinden gelen yollarla birleşerek Orta Anadolu'ya bağlanır. Orta Anadolu'da önemli ticari merkez Bizans çağında Kayseri'dir. Roma döneminde de bilinen bu yol Bizans'ın son dönemlerinde biraz kan kaybına uğramış olmalı. Türklerin Anadolu'daki ticari hayata katkılarıyla bu eski yollar yeniden önem kazanmıştır. Geçmişte Kayseri'den gelerek İstanbul ve Halep'e uzanan bu yol, Yeniçağlardan itibaren önemini artırdı, yolun bağlandığı liman İzmir'di. Bu hat üzerinde Aydın-İzmir, Aydın-Kuşadası arasında Konya ve Kayserili tüccarların faaliyetleri Osmanlı belgelerinde izlenebilir. XIX. yüzyılın sonlarında bile bölgeler arası ticaretin en uzak noktalarından biri Kayseri'dir<sup>12</sup>.

Batı Anadolu kıyı şekillerinin özelliği olan doğal limanlar, yüzyıllar boyunca insanoğlunun hayatını kolaylaştırdı ve bu özellikleri ile yerleşim için çekim merkezi oldu. Doğal liman, deniz aşırı ticaret ve doğal korunma anlamına gelir. Buna denizin bereketi eklendiğinde limanı olan ve olmayan kentler arasındaki tartışılmaz farklılık yüzyıllar boyu limanlar lehine gelişen bir özellik oldu. Ege, eski çağlardan beri doğu-batı doğrultusunda Büyük Menderes ve Gediz vadilerini izleyerek Anadolu'nun iç kısımlarını, Batı Anadolu limanlarına bağlayan ana ulaşım yollarının yer aldığı bir bölgedir. Eskiçağların önemli bir ticaret üssü olan Efes limanı, zamanla doğanın kötü bir sürprizinin kurbanı oldu. Küçük Menderes'in getirdiği alüvyonların doldurduğu liman, kıydan kilometrelerce içeride kaldı ve denizle bağlantısı kesildi. Efes'in liman özelliğini yitirmesi Kuşadası limanının onun işlevini yüklenerek hem liman hem de bir ticaret merkezi olarak gelişmesini sağladı. Kuşadası limanı XVII. yüzyıla kadar bölgenin deniz aşırı ticaretinde önemli bir rol yüklendi. Ege adalarının da

<sup>8</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi bundan böyle BOA. A. MKT. MHM 429 /57, 1868.

<sup>9</sup> Ramsay, 1960: 40-44; Akdeniz, 2002: 160.

<sup>10</sup> Küçükkale günümüzde Tire-Selçuk arasında bir köydür.

<sup>11</sup> Meriç 1988: 208.

<sup>12</sup> BOA. A. MKT. NZD 2/29 (1266) 1850.

deniz ticaretinde stratejik önemi vardı. Özellikle Sakız adası bir çeşit antrepo olarak uluslar arası ticaretin hizmetindeydi<sup>13</sup>.

Menderes havzasında ticaret için kullanılan yollar genel olarak doğu-batı doğrultusunda bir hat çizer. Pazarlanacak ürünü belli toplanma merkezlerine ulaştırmak bu yolların ana hedefidir. Bu toplanma merkezleri XIX. yüzyılda Nazilli, Aydın, Tire gibi kentler ve Kuşadası Limanı, en önemlisi de İzmir Limanı'dır<sup>14</sup>. Bu merkezler dışında daha küçük merkezleri ve üretim bölgelerini bağlayan daha kısa yollar da vardır. Yollar, demiryolunun işlerlik kazanmasından önce içe dönük ve örümcek ağı benzeri bir yapılanmayı yüzyıllar boyunca korudu. Bu, ekonominin kendine yeten ve içe dönük yapısının da kanıtıdır.

Kuşadası Limanı'nın hinterlandı olan Menderes havzasından gelen, kervanların limana mal taşıdığı bu yollar bölge genelinde çok yönlü ve karışık bir görünümdeydir. Büyük Menderes nehrinin kolları, vadileri doğal yollar meydana getirir, bu durum Aydın Sancağının zengin toponomik dokusuyla uyumlu, zaman ve mesafe avantajı sağlamak için ekonomik ulaşım stratejileri de yaratır. Kervan taşımacılığında önemli ticari yapılardan hanlar, daha çok ticaret merkezlerine ulaşan ana kervan yolları ve buna bağlı ara yollar üzerinde yapılaştı ve belli aralıklarla kahveler, kuyular veya çeşmeler gibi kervan konaklama noktaları ortaya çıktı. 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 bulmuştur<sup>15</sup>. Aydın Demiryolunun inşasından sonra kervan yollarının izledikleri yönlerde, kullanım amaçlarında hatta önemlerinde bazı değişiklikler

<sup>13</sup> Özgün, 2008: 227- 230.

<sup>14</sup> Daha eski dönemler için bu merkezlere Balat ve Ayasuluğ' da dahil edilebilir.

<sup>15</sup> Kurmuş, 1982: 52-53. 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- Dazkırı- 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. Özergin, 1959: 126- 127 ve Ek: 23.

meydana geldi. Ayrıca demiryolunun işlerlik kazanması, bölge genelinde yolların doğu-batı ekseninden kuzey-güney eksenine dönmesinden de sorumludur.

Bu tarihi yollardan Cevizli Dağı'nı, Kömürcü geçidi ile aşıp Sarısu kahvesinde konaklama noktasından Güme Dağından Tire'ye inen yol<sup>16</sup>, Manisa, Alaşehir, Tire engebeleri üzerinden Aydın, Ayasuluğ ve Güneyde Marmaris'e uzanan bambaşka bir yoldu; bu yol II. Mehmet tarafından kullanılmıştı. İbn-i Batuta'nın yolculukları, Timur'un Savaşları hep bu doğal yol aracılığıyla olmuştur. Bu yol hem Manisa'ya hem de Ayasuluğ, Kuşadası ve Tire'ye doğal olarak İzmir'e bağlanıyordu<sup>17</sup>. Nitekim İzmir'i güneyine bağlayan Torbalı-Tire yolu, Tire'nin Aydınoğulları başkenti olmasından kaynaklanır. Büyük Menderes Vadisi'nin orta çıkışı bu yolla İzmir'e ulaşıyordu. Demiryolları yapıncaya kadar Kuşadası da bu yolun doğal çıkışı olabiliyordu<sup>18</sup>. Bununla birlikte, Aydın'dan İzmir'e ticari ulaşımda kullanılan, İzmirli tüccarın en çok tercih ettiği eski bir tarihi yol olan İzmir'den Tire yoluyla Değirmencik (Germencik)'e ve oradan da Aydın'a uzanan eski bir kervan yolu daha vardı ki bu yol Torbalı'dan Ayasuluğ'a ulaşmakta ve bugünkü demiryolu güzergâhını takip etmekteydi<sup>19</sup>. Bununla birlikte bir başka tarihi kervan yolu da Torbalı'nın Rahmanlar köyü civarından ayrılıp Işıklar ve Yeniköy'den geçerek Kursak'dan ilerlemekte Balıkçı Boğazı köyünden, Sandalık, Kuyuca Alan, Dampınarı, Kavaklıdere ve Değirmen köylerinden geçerek Çamur mevkiine ulaşmakta, buradan Germencik istikametine yönelerek eski Aydın-İzmir yoluna çıkmaktaydı<sup>20</sup>. Eski İzmir-Aydın arasındaki kervan yolu bugünkü demiryolu güzergâhını takip ediyordu<sup>21</sup>.

---

<sup>16</sup> Philippon, 1911: Ekler böl.

<sup>17</sup> Taeschner, 1924: 176.

<sup>18</sup> Baykara, 1966: 43.

<sup>19</sup> Ahenk, 21 Şubat, 1326. Gaziemir'den Cumaovası'na ardından Develiköy'e sonra Beleritsh'den Kavas yoluyla Torbalı'ya ulaşan veya Gaziemir'den Karakol- Mersindere-Trianda- Kuşçuburun- Torbalı- Tepeköy- Maşat (Chondria)- Burgas- Yeniçay- Rahmanlar Köyü yoluyla Balatçık'a giden bir tarihi yol daha vardı. Ayrıca bkz. Philippon, 1911: Ekler böl.

<sup>20</sup> Balıkçı Boğazı'ndan Tire'ye uzanan bir başka tarihi yol daha tespit edilmektedir. Torbalı'dan Değirmenciğe'de bir yol olup sözü edilen kervan yolu demiryolu yapımından sonra da kullanılmaya devam etmişti. Ahenk, 21 Şubat 1326.

<sup>21</sup> Nitekim Texier'de demiryolu güzergahıyla aynı güzergahı kullanan bu yoldan, Cumaovası, Colophon (bugün Develi köyünü geçerek ilk ulaşılan Tekeli köyünü) geçerek Torbalı'ya ulaşmış buradan farklı bir yola saparak Efes'e gitmiştir. Darkot, 1961: 61; ve ayrıca bkz Uther, 1989: 101; Texier, 2002: 102-232. Texier, Torbalı'ya ulaşan eski yollardan bir diğerini de

Efes- Kuşadası tarihi yolu Alaman Boğazı aracılığıyla bağlanıyordu. Efes'ten Bülbül Dağı'nın doğusundan ilerleyen kervanlar Kuşadası Körfezi kıyılarına gelir, yol üstündeki bir kahvede dinlenerek tarihi Pygela<sup>22</sup> köyünden Kuşadası'na geçer buradan Anya (Anaia) ve Söke'ye ulaşabilirlerdi. Ayrıca Taeschner, İzmir'den Kuşadası'na Urla üzerinden eski bir yolun var olduğunu söyler. Urla'dan gelen bu yol Urla- Sığacık arasını aşarak deniz yolculuğu ile Kuşadası'na varabilmekteydi veya Ayasuluğ üzerinden kolaylıkla İzmir'e kadar ulaşabilen kervan yollarıyla da ulaşım sağlanabiliyordu. İzmir'den Menderes güzergahına giden kervanlar elbette Kuşadası'na uğramazdı. Bunlar, Efes üzerinden Aydın Güzelhisar'ına ulaşırdı. İzmir'den Kuşadası'na ulaşmak isteyen tüccarlar da deniz yollarını kullanabilirlerdi. O halde Philippon'un ayrıntılarıyla verdiği Urla- Sığacık- Sivrihisar- Lebedos- Gümüldür- Değirmendere-Velika köyüne gelip Alaman Boğazı- Burhanlar Köyü yoluyla Efes'e ulaşan eski yollar (ki bu yol Texier tarafından kullanılmıştır) pek rağbet görmüyordu<sup>23</sup>. Büyük Menderes güzergâhından gelen yolun, antik Magnesia at Meandrum yakınlarında Naipli köyü yolu ile Çamlık'a çıkmadan Kuşadası'nın Kirazlı köyüne ve buradan da limana ulaşılabilirdiği, bölgede tarafımızdan yürütülen alan araştırmasında doğrulanmış bir bilgidir.

Gezgin C. Texier, bölgedeki seyahatinde Torbalı'ya ulaştıktan sonra henüz inşa edilmeyen demiryolu güzergâhını takip etmemiştir, Kuşadası'dan çıkarak Söke yolunu izlemiş, yarım saat yol alarak kuzeye dönmüştür. Takip ettiği bu yoldan önce Sisam (Samos) denizine ve ardından tam olarak adanın karşısına inen büyük bir vadiye girmiş; Değirmenderesi boğazını geçerek son derecede bozuk yollardan güneydoğu'ya doğru 45 dakika daha ilerlemiştir.

---

şöyle geçmiştir: “İzmir şehrini kuşatan Kadifekale (Pagus Dağı)”nın batı yamacını işgal eden eski mezarlıktan geçen bir yol vasıtasıyla (...) İzmir'den 3 km mesafede gümrük hattı geçilir ihraç edilen her şeyden valinin hazinesine girmek üzere bir vergi alınır. Bu vergi şehrin içlerine harcanır(...) Sonra yazın kuruyan bir sel deresi üzerindeki bir köprüden geçilir. Bu sel İzmir körfezine akan Halkapınar çayının (Meles) kollarından biridir. Boyu kısa geniş bir vadi, İngiliz ailelerinin oturduğu güzel Buca köyünü ortasına alan ovaya uzanır. (...) İzmir'den 12 km. mesafede yine İzmir körfezine dökülen ufak bir dereden geçilir. Sonra İzmir Körfezi'ne akan sularla Efes'inkilerin ayırım yeri olan boğaza gelinir. Buradan 14 km'lik oturulmayan yerlerden geçilerek çok dar bir boğaza ulaşılır(...) Bu boğazı geçtikten sonra geniş bir ovaya gelinir. Bu yöre de bir köy bile yoktur. (...) En sonunda birkaç han ve koruyucu takımı bulunan konak yeri Torbalı (Trianta'ya) gelinir. Pınarsuyu adında ufak bir dere kenarında ki kahvede dinlenilir(...)” Texier, 2002: 150-151; veya Cumaovası'ndan Develiköy'e ardından Velika Köyüne ulaşılır. Alaman Dağı, Alaman Boğazı ile aşılarak Burhanlar Köyüne oradan da Kırkinci Boğazını aşarak Efes'e de ulaşılabilir. Philippon, 1911: Ekler böl.

<sup>22</sup> Bugün Kuşadası Kuştur tatil beldesi civarındadır.

<sup>23</sup> Taeschner, 1924: 170.

Ardından Çanlı arazisine girerek (bugün Güzelçamlı beldesinin doğusu) buradan doğu yamacını izleyen yoldan Panonion ve Priene'ye doğru yol almıştır<sup>24</sup>. Texier bu seyahatinde kervanların en çok kullandığı güzergâhları da şöyle vermiştir: “*Söke yoluyla Kuşadası'na ulaşan tarihi yol Manisa [magnesia at Meandrum] yolu adı verilen Sampson dağı (Mycale) ile eskilerin Karyağdı tepesi adını verdikleri büyük ve çukur bir araziden geçer. Burası Menderes vadisiyle Kuşadası Limanı arasında kervanların gerçek geçitidir\*. Buradan geçilip Samos Adası'nın karşısındaki deniz kenarına gelinir (...) ve Soğucak köyüne ulaşılır, Soğucak Menderes yakınında Manisa ile Güllübahçe (Priene) arasında bu iki şehri birbirinden ayıran dağlık kısım içinde bulunur ve buradan Söke yeni şehrine kadar uzanır. Söke şehri Menderes ovasında olup buradan Manisa harabelerine gitmek için bir zorluk bulunmamaktadır*”<sup>25</sup>. O. Kurmuş'un bildirdiği ama ayrıntılı söz etmediği bugün Kuşadası-Söke karayolu üzerinde Kuşadası'ndan yaklaşık 5- 6 km. mesafede bulunan, Ilıcatepe mevki Efes ile Magnesia arasında önemli bir mevkiydi ve bu güzergâh günümüzde de kullanılmaktadır. Bu yolun antik dönemde de kullanıldığına şüphe yoktur. Kuşadası-Söke karayoluna ve Kirazlı üzerinden Efes yoluna bağlanan bir başka tarihi yol da bölge ulaşımını sağlayan önemli yollardandı<sup>26</sup>.

Daha güneyden gelen yolların güzergâhı Söke-Balat, Yeniköy ve Akköy'den gelir ve Sapıköy'e geçen yoldan ilerler. Örencik mezarlığı içinden geçen yoldan devam edilir, Gölbent'den Hacızıyabey çiftliği içinden geçen yol Söke'ye oradan da Yaylaköy- Kirazlı veya Soğucak yoluyla Kuşadası'na ulaşıyordu. Ancak deve kervanları bu yolu kullanamazlar, Davutlar'dan ilerleyen yoldan Giranta ve Murat yaylasından geçilerek kolayca Kuşadası'na ulaşırdı. Miletos'dan (Balat) Samsun Kale'ye ardından Kelebeç üzerinden Gümenes'e ilerleyen yoldan devam edilerek Yeniköy geçildikten sonra Avcıköy aracılığıyla Söke'ye ulaşıyordu. Doğanbey ile Kelebiç arasındaki bir başka yol da kervanların kullandıkları güzergâh arasındaydı.

Tarafımızdan tespit edilen bir başka tarihi yol da, Doğanbey'den Tuzburgazı'na buradan da Atburgazı - Güllübahçe güzergâhından Yuvaca

<sup>24</sup> Texier, 2002: s. 151- 178.

\* Bu yol Philippon tarafından Orfali ile aşılmıştır.

<sup>25</sup> Texier, 2002, s. 215- 216; Philippon, Aquadukt'ten bir Derbent ile geçilip Naipli'ye oradan da Balatçık yoluna giden eski bir yol güzergâhını vermekle birlikte ayrıca Aquadukt'ten Gümüşköy'e oradan da Göl Yatağını kullanıp Büyükkale önünden Kilise Köy'e ve oradan da Söke'ye ulaşılabilindiğini göstermektedir.

<sup>26</sup> Gezin- Kutbay, 2001: 81- 87.



köyüne veya Güllübahçe'den Kuzubeleni aşılarak Tırha köyü- Caferli- Soğucak yoluyla Kuşadası'na varmaktaydı.

C. Texier de Torbalı'dan Efes'e ve ardından Kuşadası'na ve Söke'ye giden yolun ayrıntılarını verir: “(...) *Torbalı'dan (Trianta)'dan Efes'e giden yolu takip etmeyip, Küçük Menderes (Caystre) nehrine ulaşılır, bir saat kadar güneye yürüdüktan sonra, doğu en sarp tepesine kurulmuş olan halkın kız kulesi dediği yıkıntı'ya ulaşır (...) Ardından Küçük Menderes ağzına doğru ve Attale dalgakıranı boyunca devam eden yol deniz kenarından ayrılmaksızın güneye döner. Yol güneye dönerek Efes şehri ile Meryem Ana Evi arasındaki dağlık kesim (Corissos)'in son çıkıntuları olan dağlara kadar iner ve denize paralel bir vadi'ye girilir ve bir fersah daha ileriye gidilince deniz kenarına gelinir ve Scala Nova (Kuşadası'na ulaşılır).”<sup>27</sup>*

Kuşadası'na ulaşan tarihi yollar üzerindeki pek çok mevki de kervanların geçit noktalarını oluşturmaktaydı. Samson Dağları aşılarak Söke- Kuşadası ilişkisini sağlayan tarihi yollardan birini kullanarak Belenkuyu mevkiinden Kelebiç gediğine çıkan kervanlar Nallica'nın Kaynaklı mevkiinden Alıçlı suyu- Nallica- Armutlu- Mezar Gediği yoluyla Kule'ye ulaşabilmekteydiler. Dağın diğer sırtından ise Karagedik mevkiî üzerinden gelen kervanlar Eski Davut'tan Kapız Boğazı yoluyla Köçek Pınarı'ndan (bugünkü Sarı Pınar mevkiî) Arapöldü deresine geçmekte ardından Taşbaşı yoluyla Papazın Yatağı'nda dinlenerek Fındikkale'ye ve buradan Güzelçukur, Ovacık yoluyla Söke'ye ulaşmaktaydılar.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Aydın Demiryolu inşasında tarihi yol güzergâhları iyi değerlendirilmiştir. Demiryolunun Kozpınar'dan sonra Aydın'a ulaşacak parçası için, İngilizler Kozpınar'dan Selâtin Dağını aşarak ilerlemek istemişlerdi. Yolun dağın üzerinden geçirilmesinin uygun olacağı düşünülmüştü, ancak kısa sürede Selâtin Dağı'na açılacak tünelin yapılmasının mümkün olmadığı anlaşıldı, şirket tünelin yapımına devam edilmesi ya da yolun dağların üzerinden geçirilmesi konusunda anlaşmazlığa düştü. Belki de o günlerin teknolojisiyle Selâtin dağının delinmesi mümkün değildi, bu dağlar ancak 1990'lı yıllarda İzmir-Aydın otoyolu çalışmaları sırasında 3 km'lik bir tünelle geçilebildi. Araştırmalarımız sırasında tünel üzerindeki Selâtin Köyü'nde görüştüğümüz, otoyol inşaatının çalışanları burada İngiliz işçilerden kalan alet-edevata rastlandığını doğruladılar<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> Texier, 2002: 151- 172

<sup>28</sup> Pullukçuoğlu-Yapucu 2007. 152-157

Dönemin maddi ve teknik imkânsızlıkları bu çabanın olumlu sonuç vermesini engelledi. Bu çaba sonuç verseydi tarihi Ayasuluğ (Efes) yolu atıl bir duruma düşecekti. Selçuk'a ulaşan demiryoluyla birlikte Efes tren istasyonu, çevre yerleşimler için de bir çekim merkezi oldu. Demiryolu çevresine inen Efes eskiden 1 saat 15 dakikalık daha kuzeydeki bir tepede yer alıyordu. Texier'in de kullandığı bu eski yerleşim yerinden inen yol üzerindeki Ayasuluğ, bugünkü St. Jean Kilisesi'nin bulunduğu Ayasuluğ Tepesi ve hemen altındaki İsabey Camii'nin alanına yayılmıştı ve Kuşadası'na giden eski kervan yolu bu alana hakim bir konumda bulunan Artemis tapınağının hemen altından gidiyordu. Demiryolunun Efes'e ulaşması Selçuk'u canlandırmış, Selçuk ticari ürünlerin kanalizasyonu edildiği bir yer durumuna gelmişti. Ancak Kuşadası'nın eski kervan yolları atıl kaldı. Demiryolu İzmir'i Kuşadası'na bağlayan eski kervan yolunun (hemen her seyyah Ayasuluğ ve Efes'e bu yoldan gitmiştir) önemini kaybetmesine ve en önemlisi Alaman Boğazı'ndan geçen yolun demiryolu faktörüyle tamamen terk edilmesine neden oldu<sup>29</sup>.

Sonuç olarak, Milet (Balat), Efes (Ayasuluğ), Kuşadası (Scala Nova), İzmir (Smyrna) gibi Ege limanları tarih boyunca Anadolu'nun içlerinden gelen kervan yollarının son durağı oldular. Antikçağlardan Osmanlılara ve hatta küçük değişikliklerle günümüze kadar kullanılan bu limanların art alanlarındaki kervan yolları; bölge tarihi içinde gelişim ve değişimlere ev sahipliği yaptı. Timur, 1403'te İzmir'i ele geçirdi, art alanın ürünlerinin çıkışı Ayasuluğ (Selçuk), Balat ve Foça limanlarına kaydı, ne var ki 14. yüzyıldan başlayan Kuşadası ve Çeşme limanları ile İzmir arasındaki rekabet hayli uzun bir süre – Sakız'ın Osmanlı hâkimiyetine girdiği 1566 yılına kadar- devam etti. XVI. yüzyıl başlarında İzmir, dikkati çeken bir ticari canlılıkla önemli bir limanken ona Balat da eşlik etmeye başladı<sup>30</sup>. Buna XVII. yüzyılın başında bölge pamuğunun ana ihraç limanı haline gelen Kuşadası da eklendi. Kuşadası'nda ticaret XVII. yüzyılda canlandı. Nitekim 1618 yılında Öküz Mehmet Paşa

<sup>29</sup> Kurmuş, 1982: 50-56; Atilla, 2002: 64-68; Çelik, 1996: 26; Berber, 2001: 295-303; Baykara, 1966: 43-44.

<sup>30</sup> 1670'li yıllarda Balat'a uğrayan Evliya Çelebi, şehrin iskele olduğu; Tire, Manisa, Aydın, Saruhan kasabalarının mallarının buradan Akdeniz'e gönderildiğini, Balat kalesinin sahilden biraz uzak olduğunu ama, Çekelöve, Gelibolu ve İstanköy kayıkları, Sönbeki ve Anadolu firkateleri, zarbanan ve şaykalar ve gemilerin Menderes nehrinden içeri girip bu Balat şehrinde alış-veriş ettiklerini ve bu memlekette var olan meyhan kökünün hiçbir yerde olmadığına dair verdiği bilgiler Balat'ın önemli bir liman olduğunu göstermekteydi. Geniş bilgi için bkz. Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 1985: 554.

tarafından yaptırılan kervansaray, kentin bu dönemde deniz ticaretindeki önemini kanıtlamaktadır.<sup>31</sup>

Kuşadası limanı XVII. yüzyıla kadar bölgenin deniz aşırı ticaretinde önemli bir rol yüklendi. Ege adalarının da deniz ticaretinde stratejik önemi vardı. Özellikle Sakız adası bir çeşit antrepo olarak ticaretin hizmetindeydi. Zamanla İzmir limanının, daha elverişli konumunu kullanarak Sakız'ın rolünü üstlenmesi bölgenin tarihinde yepyeni bir dönemin başlangıcı oldu. İzmir, limanı sayesinde yaklaşık 200 yıl içinde "bir köyden kolonyal bir liman kenti"ne dönüştü. Dünya ekonomik ilişkileri içinde, bereketli art alanı sayesinde büyük bir ticaret merkezi ve döneminin bir metropol kenti oldu. İzmir'in gelişmesi çevresindeki Kuşadası, Çeşme gibi limanların eski parlak günlerine "veda" anlamına geliyordu. Bu limanlar tamamen işlevlerini yitirmediler ancak İzmir Limanı XIX. yüzyıla gelindiğinde artık tartışmasız en büyük, en önemli ve en çok gelecek vadeden konuma geldi.

Kuşadası limanı ticaret için bir zaman İzmir'le rekabet bile etmeye çalışmıştı. Ancak demiryolu İzmir'e rekabet edilemez bir üstünlük sağladı<sup>32</sup>. Kuşadası XIX. yüzyıldan itibaren bazı tarımsal ürünleri, zımpara madenini ve canlı hayvan ticaretini sağlayan, yerel ticari liman özelliğinden çok şey kaybetti. Ancak tamamen unutulduğu da söylenemez. Sıklıkla olmasa da XIX. yüzyılda dış ticaret için halen kullanıldığına dair veriler bulunur<sup>33</sup>. İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu'nun yapımı Kuşadası limanını, tamamen olmasa da büyük oranda, hesaptan çıkararak bütün Menderes Vadisi ticaret yolunu İzmir'e ulaştırmıştır.

---

<sup>31</sup> Soykan, 2001: 462.

<sup>32</sup> Ramsay, 1961: 60-61.

<sup>33</sup> Sardunyalı zeytinyağı tüccarı Vikyadore Bortum Aydın ve çevresinden topladığı yağlı gemiye yüklemek için Kuşadası limanını kullanmıştır. BOA. A. AMD. 21/71 (1266) 1850.

## KAYNAKLAR

### I. Arşiv Kaynakları ve Gazeteler

BOA A. MKT. MHM 429 /57.  
BOA. A. MKT. NZD 2/29 .  
BOA A. AMD 21/71  
Ahenk, 21 Şubat 1326.

### II. Kitap ve Makaleler

Akdeniz, E. (2002), “Büyük Menderes Ovasındaki Prehistorik-Protohistorik Yerleşimler Ve Bunların Ege Dünyasındaki Yeri”, I. Uluslar Arası Aşağı Menderes Havzası, Tarih, Arkeoloji Ve Sanat Tarihi Sempozyumu, Söke-Türkiye, İzmir.

Akyıldız, A. (2005), *Ankanın Sonbaharı*, İstanbul.

Arundell, F. V. J. (1834), *Discoveries In Asia Minor Including A Descriptive Of The Ruins Of Several Ancient Cities And Especially Antioch Of Pisidia*, London.

Baykara, T. (1966), 19. Yüzyılda Aydın Eyaleti, Mezuniyet Tezi, İst. Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, İstanbul.

Berber, E. (2001), “Yunan Kaynaklarında Kuşadası 1876-1923”, Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000), İzmir, 295-303.

Çelik, B. (1996), Cumhuriyet Dönemi’nde Aydın’ın Sosyo-Ekonomik, Kültürel Yapısı (1923-1950), (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), D.E.Ü. A.İ.İ.T. Enst., İzmir.

Darkot B. (1963), *Türkiye İktisat Coğrafyası*, İstanbul.

Darkot, B. (1961), “Aydın”, *İslam Ansiklopedisi*, II, İstanbul.

Demirkent, I. (2002), “XII. Yüzyılda Bizans’ın Ege Bölgesinden Güneye İnen Yollarlı Hakkında”, Anadolu’da Tarihi Yollar Ve Şehirler Semineri, 21 Mayıs 2001, Bildiriler, İstanbul.

*Evlıya Çelebi Seyahatnamesi*, (1985), 8. Cilt, Üçdal Neşriyat, İstanbul

Batı Anadolu'nun Yol Ağı: Kuşadası Limanı ve Kervan Yolları

Gezgin, İ. - Kutbay, L. (2001), "Kuşadası Ve Çevresinde Yapılan Arkeolojik Yüzey Araştırmaları", Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000), İzmir.

*Journal Of American Oriental Society Bulletin*, 1868.

Kurmuş, O. (1982), *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yay., Ankara.

Uther, U. M. (1989), *Historical Route Network Of Anatolia (İstanbul-İzmir- Konya), 1550's To 1850's: A Methodological Study*, Ankara.

Meriç, R. (1988), "Antik Dönemde Küçük Menderes Havzasının Tarihsel Coğrafyasına Genel Bir Bakış", *Ege Coğrafya Dergisi*, 4, 202- 209.

Nedim A. (2002), *İzmir-Demiryolları*, İ.B.B. Kent Kitaplığı Yay., İzmir, 2002.

Özergin, K. (1959), Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları, İ.Ü Edebiyat Fakültesi Lisans Tezi., İstanbul.

Özgün, C. (2004), 1850- 1923 Yılları Arasında İzmir'in Hinterlandı Olarak Büyük Menderes Havzasında Ticaret Ve Ticaret Yolları, E. Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Lisans Tezi, İzmir.

Özgün, C. (2008), "Batı Anadolu Limanlarına Ulaşan Şark Ticaret Yolu (İpek Yolu) Üzerine Gözlemler: XIX. Yüzyıldan Cumhuriyet'in İlk Yıllarına Büyük Menderes Havzası'nda Ticaret Yolları", *Dünden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler ve Gerçekler*, Haz. Prof. Dr. A. Emel Kefeli, İstanbul.

Philippson, A., (1911), *Reisen Und Forschungen In Westlichen Kleinasien*, C. Iv, Berlin.

Pullukçuoğlu- Yapucu, O. (2007), *Moderleşme Sürecinde Bir Sancak: Aydın*, Kitap Yayınevi, İstanbul.

Ramsay, J. M. (1961), *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, (Çev. Mihri Pektaş) İstanbul.

Soykan, F. (2001), "Kuşadası Limanı Ve Günümüzdeki Fonksiyonel Yapısı", Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000), İzmir

Taeschner, F. (1924), *Das Anatolische Wegenetz Nach Osmanischen Quellen*, C.1, Leupzing.

Texier, C. (2002), *Küçük Asya (Coğrafyası, Tarihi Ve Arkeolojisi)*, (Çev: Ali Suat), II, Ankara.