

CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA TÜRKİYE'DE KARAYOLU ULAŞIMI VE İZMİR UYGULAMALARI

Bülent DURGUN*

Özet

İpek Yolu'nun önemli bir parçasını Anadolu coğrafyası oluşturmuştur. Bu coğrafyada yıllarca kervanlar ipek yolu boyunca taşıdıkları yükleri kah İzmir üzerinden kah İstanbul üzerinden Avrupa'ya götürmek istemişlerdi. Çağdaş Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu ilk yıllar olan 1920-1940 yılları arasında Türkiye'de karayollarının alt yapı çalışmaları önemli bir gelişme kat etmiştir. Bununla birlikte kara yollarında seyahat eden taşıt çeşitleri gittikçe değişik daha modern ve hızlı taşıtlar ile yerini değiştirir olmuştur. Bu durum ülkenin ekonomik yapısında da zamanla olumlu yönde etkisini göstermiştir. Geçimlik tarım üreten çiftçiler ürünlerini pazara sevk ederek para kazanmaya başlamışlardır. Ama yine de ülkenin kılcıl damarları olarak nitelendirebileceğimiz kara yollarının tüm Anadolu'yu kapsadığını söylemek oldukça zordur. Biz bu dönemde özellikle ticareti gelişmiş olduğu ve ulaşımın etkin olarak kullanılmasına ihtiyaç bulunan İzmir örneği üzerinde durduk.

Anahtar Kelimeler: *Türkiye, İzmir, Karayolu, Ulaşım, Taşıt, İpek Yolu, Ticaret, Üretim.*

HIGHWAY TRANSPORTATION AND ITS APPLICATIONS IN IZMIR DURING THE INITIAL YEARS OF THE REPUBLIC

Abstract

Anatolia established an important part in the trade route of Silk Road. Merchandises carried by caravans during heydays along side the Silk way diverted either Izmir or Istanbul to be transported to Europe. Significant developments succeeded to strengthen the transportation infrastructures of the newly founded Turkish Republic at the first stages of her foundation; during 1920-1940. Vehicles traveling along side the roads, during this period of time, replaced rapidly by relatively modern and faster vehicles. This transformation of vehicle status on the roads positively affected the economic conditions of the country. People producing for livelihood started to produce for marketing to earn money. As we can define as capillary of country, highways were not extended enough to cover whole Anatolia. In this essay, we particularly emphasized Izmir, having promoted trade activities needed transportation to have been utilized efficiently, as an example.

Key Words: *Turkey, İzmir, Highway, Transportation, Vehicle, Silk Road, Trade, Production.*

* Dr., (b_durgun@hotmail.com).

Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda ülkenin ekonomik kaynaklarından en çok faydanın sağlanmasında ulaştırma tesislerine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ihtiyacın yanı sıra ulus devlet oluşturma aşamasında da siyasi, sosyal ve kültürel yapının bütünleşmesi açısından ulaştırma tesislerinin gerekliliği yeni devlet yöneticilerince de kavranmıştır. Ulaştırma altyapı tesislerinin oluşturulmasında Cumhuriyetin ilk yılları kazma ve kürekle yapılan karayolu atılımının önemli bir evresini oluşturmaktadır.

Anadolu, coğrafi konumu gereği başlangıçtan itibaren bir ticari geçit koridoru oluşturmuştur. Özellikle de İpek Yolunun önemli bir bölümünü teşkil etmektedir. Osmanlı İmparatorluğu kuruluşunda Anadolu Selçukluları'ndan teslim aldıkları ulaştırma ağını uzunca bir süre kullanmışlardır. Askeri ihtiyaçları karşılamak için geliştirdikleri karayolu ağları yükseliş döneminde, hem askeri hem de ticari ihtiyaçları karşılayabilmektedir. Bu yollara ilave olarak pek çok han, saray ve kervansaray da inşa edilerek, güzergâhlarda ticaretin gelişmesi ve ahenk içinde işlemesi için her türlü kolaylık sağlanmaya çalışılmıştır. Yükseliş döneminde inşa edilen yukarıda belirtilen karayolu ağları İmparatorluğun son dönemine kadar ihtiyacı karşılıyordu¹. Ancak son dönemde yollara olan ihtiyacın arttığını fakat bunları inşa edecek finans kaynakları ve organizasyonun bulunmadığı görülmektedir. Bununla birlikte yaşanan uzun süreli savaşların Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomisine olumsuz etkilerinin yanı sıra Anadolu'nun bizzat savaş alanı haline gelmesi mevcut yolların da imhasına neden olmuştur. Genç Türkiye Cumhuriyeti böyle bir yol sistemi devir almaktadır.

Pratik olmaktan çok sembolik öneme sahip olduğu bazı araştırmacılar tarafından belirtilen² İzmir İktisat Kongresi³'nin (17 Şubat–4 Mart 1923) açılış konuşmasında Mustafa Kemal Atatürk ekonominin hayatın her alanını içine alan bir kavram olduğunu ifade etmektedir. İktisadiyatın içinde tarımın, ticaretin ve iş gücünün bulunduğunu dile getirmiştir. Makineleşmenin gerekliliğine dikkat çekmektedir. Çağdaş uygarlıkların sahip oldukları trenler ve yollarında dolaşan otomobillerine karşılık merkep ve kağnılar ile rekabet edebilmenin mümkün olmadığını belirtmiştir. Ulaştırma ağına olan ihtiyacı ve çözüm yollarını da ifade etmektedir⁴. Bu yönde çalışmalara vakit kaybedilmeden başlanmıştır.

¹ “1880’li yıllarda ...‘Gidemediğin yer senin değildir.’ diyerek karayolu yapımına önem veren Halil Rifat Paşa...”, *T.C. Ulaştırma Bakanlığı Cumhuriyetin 70. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme*, Ankara, 1993, s.37.

² Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi (1908–2002)*, İmge Kitabevi, 7.baskı, Ankara, Ekim 2003, s.s.45–46; ayrıca bk. Ergün Aybars, *Atatürk, Çağdaşlaşma ve Laik Demokrasi*, İleri Kitabevi Yayınları, 1.baskı, İzmir, 1994, s.s.130–131.

³ “Kongreyi, gerçek bir iktisat kongresi olarak nitelerek zordur. Özellikle ‘hiçbir istatistiğin kullanılmaması’ yöntem hakkında ‘açık bir programın görülmemesi’ dikkat çekicidir...”, Yüksel Ülken, “İzmir İktisat Kongresi ve Ekonomide Yön Arayışları”, *1885–1985 Türk Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, 21–23 Kasım 1985, s.183.

⁴ A. Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat–4 Mart 1923)*, T.T.K. Basımevi, 2.baskı, Ankara, 1989, s. 67; kongre sonunda alınan kararlarda karayolu ulaştırma sistemlerini doğrudan ilgilendiren bir sonuç ortaya koyulmamış olması dikkat çekicidir, İzmir İktisat Kongresi’ni yakından izleyen *Türkiye İktisat Mecmuası*, kongre ile ilgili haberleri, İstanbul Ticaret Birliğinin hazırladığı rapor ve diğer yorumları yayınlamaktadır. bk. *Türkiye İktisat Mecmuası*, II/13 (17 Mart 1923), s.s.299–301, “1-Gümrüklerde Himaye Sistemi ‘Dahili ve milli sanayiinin inkişaf, yerli mahsulat ve mevad-ı ibtidaiyenin revacını temin edecek şekilde himayekar bir gümrük mesailinde müdahalat-ı ecnebiyenin katiiyen kabul edilmemesi...’”; M. Öğüt Yazman, *Türkiye’nin Ekonomik Gelişmesi*, TİSA Matbaacılık, Ankara, 1974, s.s.46–47; alınan kararların detaylı listeleri

Ülkenin bu dönemde her alanda yatırıma ve dolayısı ile kaynağa ihtiyacı vardır. Çeşitli kaynaklardan elde edilen gelirlerin harcanmasının bir öncelik sırası da oluşturulmuştur. Buna göre harcamalardaki öncelik sıralaması şu şekildedir⁵:

1. Bayındırlık,
2. Tarım ve öncelikle sulama projeleri,
3. Tarımsal endüstri,
4. Ağır sanayi,
5. Hafif sanayi, ticaret ve hizmetler. Bu sıralamada ulaştırma alt yapısının tesisine yönelik yatırımlar ise birinci sırada yer alan Bayındırlık hizmetleri içinde yer almaktadır.

Atatürk döneminde gayrisafi milli hâsılanın sektörel dağılımı şu şekilde gerçekleşmiştir⁶: (000.000 TL.)

Yıl	Tarım	Sanayi	İnşaat sanayi	Ticaret	Ulaştırma ve haberleşme	Mali Müesseseler	Konut sahipliği	Serbest meslek ve hizmetler	(Eksi) İzaflı banka hizmetleri
1923	1.270,20	310,2	81,1	202,1	94,9	18,7	505,2	151,3	9,9
1924	1.616,80	288,9	111,1	228,8	117,2	26,9	516,7	173,8	14,2
1925	1.706,20	345,9	141,2	270,1	136,9	40,6	528,6	193,4	29,2
1926	2.253,60	398,1	141,6	305	151,4	61,1	540,9	229,5	41,5
1927	1.565,30	480	180	315,2	150,7	56,9	553,6	198,9	57,2
1928	1.857,90	474,4	201	320,4	169,6	67,1	567,1	220	51,3
1929	2.643,30	493,3	239,5	335,4	194,5	76,4	581,2	270,3	58,9
1930	2.542,20	554,4	247,6	338,1	195,6	86,4	595,6	275,9	57,4
1931	2.907,90	636	165,2	370,1	205	89,0	610,2	300,4	70
1932	2.074,40	745,3	161,2	390	192,3	102,6	625,2	265,4	64,1
1933	2.527,50	882,4	188,1	435,4	213,1	83,1	640,7	308,4	59,9
1934	2.596,10	1.004,20	221,2	487,5	232,5	90,4	656,9	327,5	65,2

icin bk. Afetinan, *a.g.e.*, s.s.19–54; Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, *Türkiye Ekonomisi*, Remzi Kitabevi, 6.baskı, İstanbul, 1994, s.33–34; Ülken, *a.g.m.*, s.s.178–179.

⁵ Mustafa A. Aysan, “Atatürk’ün Ekonomik Görüşü”, *Atatürk Yolu*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2. Baskı, T. T. K. Basımevi, Ankara, 1987, s.85.

⁶ *İstatistik Göstergeler 1923–1998*, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, Ocak 2001, s.576–585 (1948 fiyatlarıyla); benzer bir tablo için bk. Yazman, *a.g.e.*, s.271.

1935	2.435,00	1.000,60	214,5	481,1	230,2	79	671,5	317,2	56,9
1936	3.747,10	968	244,4	499,3	261,6	86,6	685,9	393,3	63
1937	3.611,60	1.062,80	252,6	540,4	288	85,3	701,1	398,1	51,1
1938	3.808,60	1.236,10	316,6	626,4	324,2	144,9	717,1	436,8	74,3
1939	3.957,00	1.440,80	318,1	659,8	355,4	133,6	742,2	472,5	79,7

Atatürk döneminin büyüme hızları şu şekilde cereyan etmiştir⁷:

	Gerçekleşen Büyüme	Potansiyel Büyüme
Açık ekonomi koşullarında yeniden inşa: 1923–1929	8,6	6,1
Korumacı–devletçi sanayileşme: 1930–1939	5,8	6,7

Cumhuriyetin devraldığı ulaşım enstrümanları incelediğimiz dönemde de büyük bir sorun olarak karşımıza çıkar. Osmanlı'nın son dönemlerinde yetersiz bir hal alan ulaştırma sistemleri işgal ve Milli Mücadele nedeniyle daha da kötüleşmişti. Cumhuriyetin ilk yıllarında Osmanlı İmparatorluğu döneminden devir alınan ulaştırma sistemleri kullanılmaya devam edildi⁸. “...*Bu dönemde Pazar için üretim gelişmediğinden ülkenin bir bölümünde insanlar kıtlıktan ölüren diğer bölgede ürün fazlası yakılıyordu*”⁹. Buna karayollarının yetersizliği nedeni ile fazla ürünlerin bölgeler arasında taşınmaması da katkıda bulunmaktadır. Alt yapı yetersizliği, taşıma vasıtaları ve yük aktarma için kullanılan materyalin yanı sıra zaten yetersiz olan işgücünün, aynı zamanda diğer sektörlerin de işgücünü oluşturması gibi etkenler maliyeti, dolayısı ile ücretleri arttırıyordu. Sonuç olarak ürünlerin bir kısmı taşıma maliyetinin yüksekliğinden dolayı toplanmadan tarlalarda çürümeye terk ediliyordu¹⁰.

Bu şartlar içinde 1921 yılında Batı Anadolu ürünlerinin taşıma usulleri aşağıdaki tabloda gösterilmektedir¹¹:

Yerleşim Birimi	Yıllık Üretim (ton)			(Doğu) Taşımacılık Yüzdeleri			
	Hububat	Meyve	Diğerleri	Tren	Kağrı	Deve	Gemi

⁷ Boratav, *a.g.e.*, s.203.

⁸ Alptekin Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi*, T.C. Ziraat Bankası Yayınları, Ankara, 1998, s.94; Erkan Seçge, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye (1868–1945)*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, Ocak 1998, s.295.

⁹ Türkan Çetin, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Köy Sorununa Bakış: Köy Kanununun Çıkarılması”, *ÇTTAD*, II/4–5 (1994–1995), s.s.30–31.

¹⁰ Bülent Durgun, *Atatürk Döneminde İzmir Ekonomisi 1923–1938*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2006, s.246.

¹¹ E. G. Mears, “Transportation and Communication”, (*A politico-economic interpretation, 1908–1923 inclusive with selected chapters by representative authorities*), Eliot Grinnell Mears, the Macmillan Company, New York, December 1924, s.206.

Aydın	15269	00	3844	00%			
Ayvalık		513	14114				00%
Edremit			Zeytin Yağı				00%
Akhisar	1692	40	2085	00%			
Akşehir	2895	385	239	00%			
Kasaba	32	4	4295	5%	2,50%	2,50%	
Çeşme		27	269	5%			5%
Ödemiş	3950	313	7042	00%			
Kırkağaç	367	32	322	00%			
Manisa	2000	000	3200	0%	0%		
Muradiye	90	41	833	00%			
Salihli	9513	820	32142	00%			
Tire	5298	045	8051	00%			
Urla		974	1089		0%	0%	
Bayındır	2564	23	9035	00%			
Bergama	3705	32	2769	00%			

Bölgenin tarımsal ürünlerinin pazarlanarak, buralardan elde edilecek gelirlerin alt yapı harcamalarına aktarılabilmesi için gerekli olan ulaşım vasıtalarında demiryolu ön planda idi. Karayolunun tren yolunu destekleyici bir şekilde yapılandırmanın incelediğimiz süreç içerisinde ön planda tutulduğu gözlenmektedir¹². İncelediğimiz dönem sonunda bu sektörde, dönem başına kıyasla önemli bir gelişmenin olduğu da söylenebilir¹³. 1923–1938 yılları arasında karayollarındaki gelişimin en temel etkeni aşarın kaldırılmasından sonra yürürlüğe giren yol vergisidir. 1921 yılında kabul edilen "Tarik Bedeli Nakdisi" adlı vergi 4 iş günü yol çalışmasına katılmayı veya bedel ödemeyi gerektirmektedir. Bu verginin yerine 1925 yılında "Yol Mükellefiyeti Kanunu" ve 1929 yılında "Şose ve Vergiler Kanun"ları getirilmiştir. Yeni düzenlemeler gereğince 10 gün çalışma veya 8 Lira ödeme yapmak gerekmektedir. Bu sayede iş gücü ve nakit temininde nispi bir kolaylık sağlanmıştır. Yol yapımında coğrafi dağılımda öncelik Aydın, İzmir, İstanbul ve Trabzon gibi ekonomisi işlek bölgelere verilmekteydi¹⁴.

¹² H. Colonel Woods, *Report on the Economic Conditions in Turkey 1924*, His Majesty’s Stationery Office, London, 1925, s.16; Mümtaz Peker, “İzmir’in Nüfusunun Gelişimi”, *ÇTTAD*, I/3 (1993), s.276; Çağlar Keyder, *Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923–1929)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2.baskı, İstanbul, Eylül 1993, s.36; Ömer Celal Sarc, “Atatürk Döneminde Türkiye Ekonomisi ve İktisat Politikaları”, *Çağdaş Düşüncenin Işığında Atatürk*, Dr. Nejat Eczacıbaşı Vakfı Yayınları, İstanbul, 1983, s.344; “Demiryollarına çok önem verilmesine karşılık, denizyolları kamu yatırımları yönünden gerekli ilgiyi göremedi. Karayolları ve buna bağlı otomobil, otobüs, kamyon kullanımı da sınırlı düzeyde kaldı. Ulaştırma alanında salt demiryollarına dayalı bir tekil çözüm yoluna gidildi.”, Kepenek, *a.g.e.*, s.40; M. Kamil Dursun, *İzmir Hatıraları*, Hazırlayan: Ünal Şenel, Akademi Kitapevi, İzmir, 1994, s. 140; M. Ziya Lütfi, *İzmir Mümtakası Ticaret ve İktisadiyatı*, İtimat Matbaası, İzmir, 1929, s.57.

¹³ Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 3.baskı, İstanbul, Kasım 1994, s.128.

¹⁴ Keyder, *a.g.e.*, s.s.41–42; İsmail Hüsrev Tökin, *Türkiye’de Köy İktisadiyatı*, Şefik Matbaası, 2.baskı, İstanbul, 1990, s.33; Türkan Çetin, *Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Köylü Politikası (1923–1950)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1997, s.43.

Ancak bu vergiler zaten yüksek olan yaşam koşullarının yükselmesine de neden olmaktadır. Bir tüccarın kazancının yüzde otuz üçünü oluşturan vergilerin %3'ünü yol ve nakliyat vergisi oluşturmaktadır¹⁵. Bu hususta değişik dönemlerde haberlere rastlamak mümkündür. "...Şehirde ekemek pahalı, hevayic-i zaruriye öylesine, vesait-i nakliye öylesine, hane icar bedelleri gayr-i kabil-i tahammüldür..."¹⁶.

Karayolu bulunmuyordu ve ilkel ulaşım vasıtaları kullanılmaktaydı¹⁷. Mevcut yollar bizim şimdiki anlamda tanımladığımız yol kavramından çok uzaktı. Bunların çoğunluğu vadilerde, yaklaşma istikametlerinde yaya, kervan ve at arabalarının üzerinde gittikleri düzlüklerin zaman içerisinde uzun süreli kullanımının neticesinde sertleşmesi sonucu oluşan patikalardı¹⁸. Kurtuluş Savaşı yıllarında mevcut yollar içerisinde bakım durumları itibarı ile Batı Anadolu'nun yolları diğer bölgelerin yollarına kıyasla daha iyi haldeydi. Bu yolların Doğu-Batı ve Kuzey-Güney güzergâhları da şu şekildedir¹⁹:

1. İzmir (veya Kuşadası-Aydın-Nazilli-Sarayköy-Dinar-Afyonkarahisar
2. İzmir-Manisa-Salihli-Uşak-Afyonkarahisar ve Uşak-Kütahya
3. Ayvalık (Dikili) - Balıkesir-Bursa-Eskişehir
4. Batı -Anadolu'yu Kuzey-Güney istikametinde kesen
5. İzmir-Bergama-Ayvalık-Edremit-Çanakkale
6. İzmir-Manisa-Balıkesir-Bandırma
7. Denizli-Uşak-Kütahya

1923 yılında Türkiye genelinde hava koşulları elverdiği takdirde motorlu ulaşımına müsait olan, yukarıda tanımladığımız şekilde, 14.000 km. karayolu mevcuttu. İstanbul-Ankara arasında karayolu ile 80 saatte gidilebilmekteydi²⁰. En büyük problem ise köprüsüzlüktü²¹. 1924 yılı içinde sistemli bir yol yapımı projesi takip edilmemiştir. Hükümetin başlangıçta bütün enerjisini demiryolu yapımına ayırdığı gözlenmektedir²².

1927 yılında İzmir'in yolları ile ilgili yapılan çalışmalar salname kayıtlarına şu şekilde geçmiştir: "Mubterem ve faal valimiz Kazım paşa hazretlerinin mütemadi sayileri neticesi

¹⁵ Durgun, *a.g.e.*, s.s.259-260.

¹⁶ *A.g.e.*, s.277.

¹⁷ Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...*, s.94.

¹⁸ Tefik Çavdar, *Milli Mücadele Başlarken Sayılarla Manzara-i Umumiye*, Milliyet Yayınları, Baha Matbaası, Mart 1971, s.81; Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...*, s.170.

¹⁹ Hakkı Güvendik, *Türk İstiklal Harbi II (Batı Cephesi 1' inci Kısım) (15 Mayıs-4 Eylül 1919)*, Gen. Kur. Basımevi, Ankara, 1963, s. 33; "İzmir-Denizli-Antalya yolu da, Ege limanlarının ekonomik hinterlandına giren bir kara yoluydu. Ancak, deniz araçlarının gelişmesi, Ege'nin bütün limanlarına giden kara yollarının önemini, özellikle XIX. yüzyılda azaltmıştı. Bu nedenle yol ağı harap olmaya başlamış, ticari ve ekonomik bakımdan daha ekonomik olan deniz yolları tercih edilmiştir.", *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri III'ncü Cilt 7nci Kısım Osmanlı İmparatorluğu Kara Kuvvetleri'nin İdari Faaliyetleri ve Lojistik (1299-1913)*, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 1995, s.116.

²⁰ Tezel, *a.g.e.*, s. 106; Sarc, *a.g.m.*, s.s.343-344.

²¹ Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...*, s.s.171-173.

²² Bilgin Çelik, *Cumhuriyet Döneminde Aydın'ın Sosyo-Ekonomik, Kültürel Yapısı (1923-1950)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 1996, s.28.

olarak yol hususunda dahi vilayetimiz diğer vilayata nispeten gerek kemiyet ve gerek keyfiyet itibarıyla pek yüksek bir derece ve mevkededir. Meclisi umumimizin tasdik ve tasvibine dahi iktiran eden beş senelik programı mucibince 100 kilometro tulunda olan İzmir – Menemen – Bergama şosesi ile 84 kilometro tulunda olan İzmir – Çeşme ve keza 53 kilometro tulunda olan İzmir – Kemalpaşa şoselerinin hemen kısmı azami yeniden yapılarak ve taş ferşiyatı hakkında kabul ettiği sibandada yani 20 santime iblağ olunarak mükemmelen tamir edilmekte ve bir numaralı şose haline ifrağ edilmektedir. Diğer yollarımız için dahi mütemadi tamirat tahsisatı vazolunarak tamirleri mükemmelen yapılmıştır. Bunlardan başka ayrıca ehemmiyeti haiz yollarından Tire – Aydın 33 kilometrosundan 25 kilometrosundan yalnız 3 kilometrosu inşa edilmemiştir.

...

İzmir’den Seydiköyüne 12, Bornova’ya 5, Buca’ya 6x600, Kızılcama 18, Menemene 29, Kemalpaşaya 26, Torbalıya 40, Kızılcama tarikiyle Seferihisar’a 40x800 Urla’ya 34, Bornova tarikiyle Manisa hududuna kadar 21x840 kilometro tulunda şose ile bağlıdır”²³.

1930’da genel olarak kötü durumda tamire muhtaç olan yollardan, 15.879 km. yolun 15.000 km.si bakımsız iz şeklindedir. Aynı şekilde 1931 yılında, İzmir-Karşıyaka arasındaki karayolu bağlantısını sağlayan yol ve köprünün yağışlardan etkilenerek ulaşımı kesintiye uğratması da halkın, bilhassa sürücülerin şikâyetine sebep oluyordu²⁴.

“...Türkiye hükümetinin gelecek 20 yıl süresince tam bir yol yapımı programı uygulayacağı bölgeler aşağıdadır:

Kayseri-Malatya, Maraş-Malatya, Ankara-İstanbul, İzmir-Salihli-Altındağ, Ankara-Sivas-Erzurum ve Kars-Doğubayazıt

Fakat bu iş yaklaşık olarak ₺ 26.000.000 tutacağından bugünkü şartlarda bu kadar büyük ölçekli bir işin uzunca bir zaman uygulanıp uygulanmayacağı şüphelidir”²⁵.

İzmir iktisat Kongresine çiftçilerin dile getirdikleri ulaşım sorununun 1929 yılında halen devam ettiği görülmektedir. Yolların yetersizliği, üreticileri zarara uğratmaya devam etmektedir. Bununla ilgili olarak 1929 yılında İzmir mıntika ticaret odaları kongresinde yapılan konuşmalar açıklayıcıdır. Örneğin Edremit murahhasının verdiği bilgiye göre “...kazanmış nahiyemiz olan Agunya şosesinin ikmal ve itimamı hususunda kongre mukarreratı müzakeresie ithali ile teşebbüsatta bulunulması, iş bu nahıye öteden beri tütiin zehiyatıle meşgul bir nahıyedir, yolsuzluktan serbest nakliyat yapılamaz. Mamafî tüccarın da fazla masraflar ihtiyarile oralar kadar gidip mübayaattan sarfınazar etmesi dolayısıyla biçare nahıye halkı meydana getirdiği 300.000 okkayı müteceviz mahsulünü rayiç fiyatta satamaz zavallı halk

²³ İzmir Vilayeti Salnamesi 1927–1928, İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, Bilgi Matbaası, İzmir, 1929, s.s.36–37.

²⁴ Emel Göksu, 1929 Dünya Ekonomik Buhramı Yıllarında İzmir ve Suç Coğrafyası, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Birinci Basım, İzmir, Mayıs 2003, s.185.

²⁵ Woods, *Economic Conditions in Turkey 1932*, His Majesty’s Stationery Office, London, 1932, s.23; “...1924 yılında...1993 kilometresi henüz açılmamış, 488 kilometresi düzenlenmiş, 4501 kilometresinin tamamının harap, 1200 kilometresi ise iyi durumda 8161 kilometre devlet karayolu olduğunu, buna 1750 kilometresi iyi durumda 16200 kilometre özel yol da eklendiğinde toplam 24361 kilometreye ulaşıldığını...”; Cemal Tahir Altınoluk, *Atatürk Dönemi Maliye Politikasında 1924–1928 Bütçeleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1997, s.72; Zeki Arkan, *İzmir Basımından Seçmeler 1923–1938*, II/1, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Birinci Baskı, İzmir, Ocak 2003, s.s.210–212.

yoksulluk içindedir”²⁶.

Benzer bir şikâyet Bayındır mıntıka odası kararında şöyle ifade edilmektedir:

“...İzmir-Bandırma-Tire-Ödemiş şosesinin otomobil işleyecek derecede tamir ve inşası... İncirin naklinde, vagonların beklenmesi kurdun başlıca menba’i olduğundan bunun men’i veyahut incir otomobillerle nakle edilebilmek üzere yolların inşası...”²⁷.

Aynı kongre başkanlığına hazırlanan başka bir mazbatada da benzer şikâyetlere rastlanmaktadır. “Bilhassa incir sevkiyatı zamanında mahsulün kurtlanmaması için incirlerin hiçbir suretle istasyonda beklememesinin temini ve kumpanya nakliyatından kaybedilecek zamanı kazanmış olmak için İzmir-Aydın şosesinin nakliyata müsait bir şekle ifrağ edilmesi”²⁸.

1930’lu yıllarla birlikte İzmir’de yol yapımı konusunda artan bir ivme meydana gelmiştir. Şehir içi yol inşasında Behçet Uz döneminde artış meydana gelmiştir. Cumhuriyet ile Osmanlı İmparatorluğu dönemleri arasındaki fark olarak da adlandırılan geniş cadde yapımı sonucunda caddelerin geçtiği bölgelerde de bir şenlenme meydana geliyordu. İzmir’in ilk asfalt yolu olan İsmet Paşa Caddesi 1933 yılında açılmıştı. Arnavut kaldırımından, Bandırma taşı döşemesine ve asfalt kaplamaya kadar değişik türden yapılmış yolların asfalt yol ile değiştirilmesi gündeme gelmişse de belediyenin mali alt yapısının buna izin vermemesi nedeni ile bir gelişme sağlanamamıştır. Beş yıllık imar planında bütçenden en fazla payı alan yol yapımında, beton yollarda madeni çemberli araçların sefer yapmasına izin verilmemekteydi²⁹.

1933 yılında İzmir vilayetinin yol durumu ise şöyle ifade edilmektedir³⁰:

“1932 Senesinde İzmir vilayeti dâhilinde bozuk ve natamam olarak 151 kilometre şose 38 menfez 35 köprü mevcut idi. Bu miktar 1933 senesinde tam ve mükemmel şose olarak 740 kilometreye balığ olmuştur. Yeniden yapılan menfez adedi 361 köprü adedi 138’dir, Bunlardan eski menfezlerden 92 si köprülerden 95 adedi mükemmel surette tamir ve ıslah edilmiştir. 1932 senesinde otomobil işleyen bir kilometre bile köy yolu yok iken bu miktar 1933 senesinde yaz ve kış otomobil ve kamyonların seyir ve seferlerine salih olarak 2500 kilometreye balığ olmuştur. Bunlardan başka büyük Menderes küçük Menderes, Gediz havzasına bağlayan 400 kilometre havza yolları yapılmıştır ki bunların da bir kısmının açılma şenliği onuncu yıl dönümü bayramında yapılmıştır.

1933 Senesinde inşasına başlanılan büyük Gediz köprüsü 160 bin liraya balığ olacak 1934 sonunda bitmiş olacaktır. Bu köprü büyüklüğü itibarile cumhuriyet vatanında ikinci dereceyi ihraz edenler sırasındadır.

Yol ve köprü faaliyeti

On sene evvel merkezde hangi bir kazaya on beş saatte gidebilen ve pahalı olan nakil

²⁶ Lütfi, a.g.e. , s.101.

²⁷ A.g.e. , s.4.

²⁸ A.g.e. , s.57.

²⁹ Serçe, a.g.e. , s.s.266–268.

³⁰ İzmir Vilayeti 1932–1933 İstatistik Yıllığı, İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, Bilgi Matbaası, İzmir, 1934, s.s.147–149.

vasıtalarının mühim bir kısmı deve ve merkeplere münhasır idi. İzmir vilayetinin şimdiki nafıa vaziyeti şu suretle hulasa olunabilir:

1- 750 Kilometre tamirata mütemadiye bağlı birinci sınıf yollar.

2- 2500 Kilometreye yakın ve her türlü vasıtaların geçmesine müsait köy yolları.

3- İrili ufaklı ve betonarmeden yüzlerle köprü ve menfez. Gediz havzasını küçük Menderes küçük Menderes havzasını büyük Menderese Bakır çayını Simav havzasına bağlayan büyük dağ yolları ve havza yolları gibi 450 kilometrelik dağ mntkasında faaliyet hareketleri cumhuriyet devrinde iyi inkişaf kudretine canlı birer misaldir. En uzak mesafede bulunan köy halkı üç beş saatte kendi, köyünün ve yabut zümresinin kamyonu ile şehre ve kasabalara iner, işini bitirir, malını satar ve o gün yine köyündeki ocağının başına, aşyanına buzur ve emniyetle kavuşur.

Yukarda adı geçen Gediz köprüsü 160 bin liraya (yarısı bususi idare tarafından) Bakır çay 60 bin liraya küçük Menderes 50 bin lira ve Güzel Hisar köprüsü 50 bin liraya yapılmıştır ki bunlar yol şebekesinin büyük mikyastaki zinetleridir... ”

Ancak yapılan yolların yetersiz bütçeleme sonucu uygun evsfla inşa edilmemesi, kısa sürede elden çıkmasına neden olmakta, bu da İzmir basınının eleştirilerine neden olmaktadır³¹.

1924 yılında motorlu araç sayısında belirlenen bir artış yoktur. İstanbul’da bu yıl 548 motorlu arabanın yanı sıra 85 kamyon vardır³². 1923 yılında Türkiye’de toplam 1000 dolayında tahmin edilen otomobillerin 100 adedinin de İzmir’de olduğu ileri sürülmektedir. Bu araçlar karayollarında benzin istasyonu olmadığından büyük şehirlerdeki istasyonlardan bidonlarını da doldurarak yola çıkmaktadırlar³³. İzmir ilinde 1926 yılında 330 olan otomobil sayısı 1930 yılında 419’a ulaşmıştır³⁴.

1926 yılında “...Henüz memlekette otomobiller bollanmamış olduğu için, nakliyat atlı arabalarla yapıyordu. Uralı bazı bakıkallar pedere (İzmir’e) gidip gelmek zahmetinden şikâyet edip duruyorlardı”³⁵. Bununla birlikte 1923 yılında üç taksitle 45 TL’lik ücret karşılığı otomobil sürücülüğü kursu verildiğinin ilanlarına rastlanmaktadır³⁶.

En önemli taşıt araçlarının başında kağrı yer almaktadır. Kurtuluş Savaşı sırasında kağrılarla yapılan taşımalarda “Yüz kilometrelik taşıma aşağı yukarı üç günlük bir yoldu. Yükleme ve boşaltma için bir gün, geri dönüş için de üç gün düşünüldüğünde, bir kağrının 100 kilometrelik taşınması bir hafta sürüyordu...”³⁷. Tek veya çift at ile çekilen araba, yaylı ve fayton lüks ulaşım vasıtası sayılabiliyordu. At, katır, eşek ve deve katarları bu

³¹ Arıkan, *İzmir Basınından...*, II/1, s.s.221–222.

³² Woods, 1924, s.s.16–17.

³³ Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...*, s.s.185–187.

³⁴ Sadık Kurt, *İzmir’de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar (1850–1950)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1994, s.96.

³⁵ Bezmi Nusret Kaygusuz, *Bir Roman Gibi*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2.baskı, İzmir, Ekim 2002, s.225; bu noktada “...Ancak karayolları 1926 yılından sonra tamamen ihmal edilmiş ...”, Altınoluk, a.g.e., s.74, ifadesi ile çelişki oluşturmaktadır.

³⁶ *Türkiye İktisad Mecmuası*, II/15 (1 Haziran 1923), son sayfa.

³⁷ Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...*, s.182.

dönemde yük ve insan taşımacılığında kullanılmaktadır³⁸. İnsan da yük taşımacılığında fiilen istihdam edilmektedir. Uzun süren savaşlar esas itibari ile taşımacılıkta yoğun olarak kullanıldığını ifade ettiğimiz ulaştırma vasıtalarının azalmasına da neden olmuştur. Bunlara ilişkin karşılaştırmalı sayılar Birinci Dünya Savaşı esas alındığında şu şekildedir:

Hayvan Cinsi	Savaş Başında	Savaş Sonunda
Sığır	6.938.326	4.118.000
Atlar	1.050.580	630.000
Katır	144.600	85.000
Merkep	1.373.700	825.000

Yapılan çeşitli çalışmalar neticesinde taşımacılıkta kullanılan hayvanların sayılarının şu şekilde ortaya çıkmıştır³⁹:

Seneler	Deve	At Cinsi				Öküz Cinsi		
		At	Katır	Eşek	Tutarı	Manda	Öküz	Tutarı
1923	3.715	18737**	1.907	29.807	50.451	3.305	88358*	91.663
1927	4.638	21.331	1.472	39.172	61.975	6.323	128.708	135.031
1929	4.932	25.878	-	39.029	64.907	5.495	112.174	117.669
1930	5.067	25.980	1.658	40.396	67.034	5.400	112.811	118.211
1931	5.257	25.684	1.627	40.927	68.238	5.883	112.450	118.333
1932	5.481	26.811	1.852	36.040	64.703	5.534	110.126	115.660
1933	5.757	27.665	1.308	40.018	68.991	5.261	112.996	118.257
1934	6.336	28.607	1.286	48.674	78.567	5.732	111.705	117.437
1935	6.373	30.071	1.286	42.310	73.667	5.958	111.607	117.645

³⁸ Şahabettin Ege, "Eski İzmir'den Anılar", *Demokrat İzmir*, 18 Mart 1976, s.5; Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...*, s.s.90, 179-182; Naci Gündem, *Günler Boyunca*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İkinci Baskı, İzmir, Eylül 2002, s.114; Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, T. T. K. Basımevi, Ankara, 1994, s.188.

³⁹ Durgun, *a.g.e.*, s.s.96-97.

* öküz ve inek toplamıdır.

**beygir ve kısrak toplamıdır.

Yukarıda sayılan vasıtaların hemen hepsi aynı zamanda diğer ekonomik alanlarda da kullanıldığından karayollarında bu vasıtaların istihdamı alternatif maliyetin artmasına neden olmaktadır. Örneğin kağnılara koşulan öküzler aynı zamanda tarlada çift sürmek için de kullanılmaktadır.

Bu dönemde kullanılan bazı ulaştırma vasıtalarının imkân ve kabiliyetleri⁴⁰:

Cinsi	Menzili	Hızı	Azami taşıma kapasitesi	Kaç çekici ile çalıştığı	Çalışma saati; Özelliği
Kağnı	40-50 km.	3-4 km/saat	300 kg.	İki adet öküz	Kısa mesafeli ve bozuk yollarda taşımalarında kullanışlıdır.
Öküz arabası	40-50 km.	3-4 km/saat	300 kg.dan fazla	İki adet öküz	Yollara bağımlıdır.
At arabası		3-4 km/saatten fazla	Tek atlı: 205-300 kg. Çift atlı: 450-500 kg.	1 / 2 at	Yollara bağımlıdır
Fayton		15-20 km./saat (tırıs)	4 yolcu	2 / 3/4 at	Yollara bağımlıdır. Şehir içi ulaşım için kullanımı uygundur.
Deve		4-5 km./saat (kervan halinde)	Uzun mesafelerde ve sıcak havalarda 200 kg. Kısa mesafelerde ve soğuk havalarda 450 kg.a kadar.	15-20 deveden oluşan kervanlar.	Uzun yolculuklarda 7 saat, Kısa yolculuklarda 14 saat. En kullanışlı vasıta.
Atlar	Her türlü yolda yük ve yolcu taşımacılığında kullanılır.				
Katr	Özellikle dağlık bölgelerde yük taşımacılığına elverişlidir.				

1928 yılında Turgutlu kazasının yollarında 350 adet tek atlı yük arabası, 10 fayton, 13 kamyonet ve 14 adet tenezzüh (gezinti) otomobil çalışmaktadır⁴¹. Otobüs, kamyon ve otomobillerin artması, basında da sıklıkla şikâyetlere konu olan at arabalarının zamanla ortadan kalkmasına neden olmuştur. Yük arabası sayısı 1891’de

⁴⁰ Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...* , s.s.169–188.

⁴¹ Lütü, *a.g.e.* , s.s.2–45.

500'den, 1914'de 1150'ye, 1926'da⁴² ise 2737'ye yükselirken 1939 yılında sadece 625 adet kalmıştır. Aynı durum binek arabaları için de söz konusudur⁴³.

1931–1932 yıllarında İzmir'de belediyeye kayıtlı atlı araçların durumu şu şekildedir⁴⁴:

Seneler	Fayton	Yaylı Binek arabası		Yaylı Yük arabası		Yaysız Yük arabası	
	Çift atlı	Çift atlı	Tek atlı	Çift atlı	Tek atlı	Çift atlı	Tek atlı
1931	6	283	6	219	1660	86	121
1932	13	238	7	217	1550	77	297

1923 yılında bazı karayolu vasıtaları için taşıma ücretleri ise şöyledir⁴⁵:

Kazaların isimleri	Otomobil			Tek Atlı Yük arabası		Deve		Dört Tekerlekli Binek Arabası
	Yolcu		Ticari Eşya	Ticari Eşya		Ticari Eşya		Yolcu
	Kuruş	Kuruş	Para	Kuruş	Para	Kuruş	Para	Kuruş
Urla	50		0		0	1	20	100

Aynı yıl borsa idare heyetince tespit edilen yük arabası taşıma ücretlerinin bir kısmı da şu şekildedir⁴⁶:

Basmahaned n	Çarşı ve Gümrük'e	Buğday beher Çuval	Belediye rüsumu ve araba sarması arabacıya ait olmak üzere	12
"	Punta'ya	"	"	16
"	Göztepe'ye	"	"	25
"	Çarşı'ya	Palamut "	"	8
"	"	"	"	Harar 14
"	"	Üzüm "	"	20

⁴² "Nafız –İstikbal-i Milli Araba İmalathanesi; Bilumum tek tekerlekli, yaylı, yaysız yük arabaları imal edilir. Şayeste sokak -38,40", C. Nadir, *a.g.e.*, s.134.

⁴³ Kurt, *a.g.e.*, s.s.54–56.

⁴⁴ *İzmir Vilayeti 1932–1933 İstatistik Yılı*, s.130.

⁴⁵ *1923 Senesi İzmir Vilayeti İstatistiği*, II, Yayına Hazırlayan: Erkan Serçe, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Birinci Basım, İzmir, Ağustos 2001, s.s.269–270.

⁴⁶ *A.g.e.*, s.265.

1934 yılında binek arabalarının tarifesi şu şekildedir⁴⁷:

Pasaport’tan

Gidilecek yerlerin isimleri	Kuruş	Gidilecek yerlerin isimleri	Kuruş
Hükümet civarı	25	Alsancak mevki ve istasyonu	40
Mezarlık başı	30	Salhane	65
Basmahane istasyonu	40	Karantina	80
Kemer mevki ve istasyonu	65	Üçkuyular	130
Güzelyalı	110		

Basmane İstasyonu’ndan ise

Gidilecek yerlerin isimleri	Kuruş	Gidilecek yerlerin isimleri	Kuruş
Pazaryeri	25	Faikpaşa ve Servilmescit	50
Belediye dairesi	25	Topaltı	120
Arapfırını	40	Yapıcıoğlu	120

1934 yılındaki taksi ücretleri, Pasaport’tan otomobile binilince açılış otuz kuruştur. Açılış ücreti ile 200 metre yolculuk yapılabilir. Daha sonraki her iki yüz metrede taksimetre iki kuruş yazar⁴⁸.

İzmir mezbahası etlerin şehir içinde kamyonlarla dağıtımını yapmaktadır. 1937 yılında uyguladığı taşıma fiyatları şu şekildedir⁴⁹:

	Ücret (kr.)	Uzak yerler için fark (kr.)
Sığır ve malak	40	12
Manda	60	12
Deve	80	15
Dana (45 kg.a kadar)	25	10
Koyun	8	2
Kuzu ve oğlak	5	1

“Motorlu araçlar için artan bir talep vardır.1926 yılı başında Türkiye’deki motorlu araçların toplam sayısı tahminen: motorlu arabalar 3.200–3.304; kamyonlar 1000–1200, motosiklet yaklaşık 400 civarındadır. Hiç büyük yolcu otobüsü yoktur, bazı bölgelerde hafif ve ağır kamyonlar yolcu taşımada kullanılmak üzere tadil edilmektedir. Bununla birlikte Türkiye’deki motorlu araba sayısı 1926 yılının başlangıcından itibaren hızla artmaktadır ve üçte

⁴⁷ *İzmir Rehberi*, İzmir ve Havalisi Asarâtika Muhipleri Cemiyeti, Resimli Ay Matbaası, İstanbul, 1934, s.s.7–8.

⁴⁸ *A.g.e.* , s.9.

⁴⁹ Durgun, *a.g.e.* , s.156.

biri İstanbul'a kayıtlı, 1925 sonunda bu şehirde 544'ü Amerikan üretimi olan 1072 araba kayıtlı iken, şu anda 4800–5000 araba, olduğu tahmin edilmektedir.

İngiliz üreticilerinin Türk pazarında karşılaştıkları bir zorluk ise ödemedir. Pazardaki yabancı araçlardan bir tanesi popüleritesini satış fiyatlarındaki yükselişe karşılık bazı kötü borçlanmalarla dengelemeyi tercih ederek, alıcılara 18 aya kadar vadeli kredi vermesine borçludur. Bu metot özellikle peşin olarak araba alacak sermayesi olmayan taksi sürücüleri için çekicidir⁵⁰.

1924 yılında Türk motorlu araç pazarına yönelik olarak İngilizlerin yaptığı yorum ilgi çekicidir:

“... Motorlar ve motorlu araçlarda durum farklıdır, bu şartlarda, bu ülkede depo ve showroomlar oluşturulmadığı sürece olası müşteri bulma/ iş yapma ihtimali sıfırdır. Bu şekilde depo açan firmalar –maalesef hiçbiri İngiliz değil– yaptıkları harcamaların semeresini topluyorlar. **Ford** bu ülkede hala “genel maksat” aracı olarak bulunmaktadır ve bir üst sınıf araç olarak en iyi **Fiat** bilinmektedir. Türk araç alıcıları dış görünüşünün oldukça etkisi altında kalmaktadırlar. Çok az veya hiç teknik bilgisi olmayan müşterinin amacı ağır ve güçlü bir görünüme sahip, yüksek hızlara ulaşabilen ve yakıt sarfıyatı ve diğer işletim giderlerinin çok cüzi bir öneme sahip olduğu bir araca sahip olmaktır⁵¹.

1926 yılında İzmir otomobil pazarında Ford ve Fiat'ın yanında Citroen'in de yerinin olduğu görülmektedir. “**Ford** İzmir ve Havalisi Acentası Şarl B. Baladur ve Şürekâsı Ford Otomobil ve Traktörleriyele bircümle yedek parçaları. Telgraf Adresi: Barako.

Fiat: Otomobil, kamyon, motor ve teferruatı ve bilumum yedek takımları, İzmir'de Alsancaak.

Sitroen: Lüks otomobil, kamyon ve bilumum yedek takımları. İzmir'de Halimağa Çarşısında⁵².

Bu yıllarda “kaptıkaçtırlar” da ulaşımın desteklenmesinde kendilerinden söz ettirmekle beraber, gerçek bir ulaştırma vasıtası olduğu iddia edilememektedir⁵³. 1933 yılında İzmir'de çalışan toplam 9 kaptıkaçtı otomobilin bulunması, bu durumun nedenini açıklamaktadır⁵⁴.

1929 yılında kamyonların çoğaldığını vatandaşın eğlenmek, ticaret yapmak ve yolcu taşımak üzere tadil edilmiş bu kamyonlarla İzmir–Urla arasında seyahat ettiğini öğreniyoruz⁵⁵. 1923–1933 Yılları arasındaki İzmir ve kazalarındaki motorlu kara

⁵⁰ H. Colonel Woods, *Report on the Economic Conditions in Turkey 1927*, His Majesty's Stationery Office, London, 1927, s. 26–27; motosiklet satış ilanları için bk. *Abenke*, 16 Şubat 1925, s. 3; 1926–1927 yıllarında Ford Otomobil reklamı ile ilgili bk. Raif Nezihi, *İzmir'in Tarihi*, Hazırlayan: Erol Üyepazarcı, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 1.baskı, İzmir, Ekim 2001, 18. fasikül, s. 17.

⁵¹ Woods, 1924, s.35.

⁵² Cemal Nadir, *Ticari ve İktisadi İzmir Rehberi 1926*, Yayına Hazırlayan: Sabri Yetkin, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, Ağustos 2002, s.29.

⁵³ Serçe, *a.g.e.*, s.295.

⁵⁴ Kurt, *a.g.e.*, s.97.

⁵⁵ Kaygusuz, *a.g.e.*, s.232; “Tramvayla gezinti en ucuz eğlenceydi...”, Özdemir Hazar, “Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya”, *Yeni Asır*, 18 Aralık 1988, s.2.

taşıtlarının durumu aşağıdaki gibidir⁵⁶:

YILLAR	Otomobil				Yük Otomobili				Motosiklet		Otobüs
	10 Beygir kuvvetinde	11–20 Beygir	21–30 Beygir kuvvetinde	YEKÜN	11–20 Beygir kuvvetinde	21–30 Beygir kuvvetinde	30 ve daha fazla	YEKÜN	6 Beygir ve daha fazla	YEKÜN	YEKÜN
1923				100							
1926				330							
1929				660				227		43	
1930	80	428	149	657	111	84	7	202	2	24	34
1932	83	280	149	512	130	48	18	196	53	53	
1933	64	328	98	490	163	6	63	232	29	29	

İlçelere göre dağılımı ise şu şekildedir⁵⁷:

Motorlu Kara Nakliyesi	İzmir	Ödemiş	Urla	Bayındır	Bergama	Tire	Çeşme	Seferihisar	Foça	Kuşadası	Kemalpaşa	Menemen	Torbali	Dikili
Binek Oto.	419	59	3	4	51	12	7	4	11	30	21	25	1	13
Kamyon	82	13	19	3	22	24	10	14	2	6	15	2	12	3
Motosiklet	37	0	2	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0
YEKÜN	538	72	24	9	73	37	17	18	13	36	39	27	13	16

1925 yılında İzmir’de üç adet makine tamirhanesi bulunmaktadır. Devlet Salnamesinde geçen bu tamirhanelerin araç tamiri işleri ile de meşgul oldukları değerlendirilmektedir⁵⁸. 1926 yılına gelindiğinde ise şehirde ihtiyacı karşılamaya yetecek

⁵⁶ *İzmir Vilayeti 1930–1931 İstatistik Yıllığı*, İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, Marifet Matbaası, İzmir, 1931, s.292; *İzmir Vilayeti 1932–1933 İstatistik Yıllığı*, s.s.128–129.

⁵⁷ *İzmir Vilayeti 1929–1930 İstatistik Yıllığı*, İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, Bilgi Matbaası, İzmir, 1930, s.276; Kurt, *a.g.e.*, s.96; Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...*, s.s.185–187.

⁵⁸ Durgun, *a.g.e.*, s.118.

kadar tamirhane, lastikçi, yedek parçacı ve yakıt istasyonu bulunmaktadır⁵⁹. İncelediğimiz dönemde nakliye ve taşıma sigortacılığı yapan firma ve şirketlerin faaliyetleri de gözlenmektedir⁶⁰.

Behçet Uz'un başkanlığı döneminde İzmir merkez garajı ve hal Türkiye'de bir ilk ve örnek oluşturacak şekilde kurulmuştur. Tamirhanesi, benzin istasyonu, emaneti ve oto parkı bulunan garaj, 1920'li yılların başında faaliyete geçen⁶¹, İzmir içinde 1930'lu yılların başında çoğalan, düzensiz olarak dolaşan, kendi çıkarları doğrultusunda rekabet eden, keyfi hareket eden otobüsleri zapt ve raptı altına alıyordu⁶². 1933 yılında İzmir'de toplam 33 adet otobüs varken bu rakam iki yıl sonra 67'ye yükselmiştir⁶³.

Türkiye genelinde motorlu kara taşıtlarının 1926–1939 yılları arasındaki gelişimi şu şekildedir⁶⁴:

Yıl	Otomobil	Otobüs	Kamyon	Motosiklet
1926 ⁶⁵	3.200–3.304	0	1000–1200	400
1933	4257	315	2561	442
1934	4280	572	2460	-
1935	4349	747	2514	-
1936	3815	812	2909	-
1937	4573	1044	3882	-
1938	6713	1294	4352	779
1939	4795	1457	4432	-

Yukarıdaki tablodan izlenebileceği gibi 1926 yılında dahi Türkiye genelinde büyük çaplı otobüs mevcut değildir. Bununla birlikte 1923 yılında toplu taşımacılıkta kullanılan otobüslere yalnızca Kayseri-Sivas hattında, o da belirli zamanlarda rastlanıyordu. Bu otobüsler Amerikalıların Ermenilere yardım için kurdukları örgüte aitti. Ermeni kadın, çocuk ve hastaları bakım evlerine, yetimhanelere taşımakla görevli

⁵⁹ C. Nadir, *a.g.e.*, s.29.

⁶⁰ *A.g.e.*, s.128.

⁶¹ *Ahenk*, 2 Nisan 1338, s.2.

⁶² Ülker Baykan Seymen, "Tek Parti Dönemi Belediyeciliğinde Behçet Uz Örneği", *Üç İzmir*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, Aralık 1992, s. 306; Serçe, *a.g.e.*, s.s.295, 297, 298.

⁶³ Kurt, *a.g.e.*, s.99.

⁶⁴ *İstatistik Göstergeler 1923–1998*, s.350.

⁶⁵ Yaklaşık değerler, Woods, 1927, s.s.26–27;

idiler⁶⁶.

İzmir Belediyesi tarafında temin edilen yeni otobüsler halk tarafından memnuniyetle karşılanırken İzmir’in şehir içi taşımacılığının çözümü açısından oldukça önemli bir yer teşkil ediyordu. Bu otobüsler alınmazdan evvel 1937’de 678.783 yolcuya karşılık, 1940 yılında 7.153.152 yolcu taşınyordu. Bu şekilde şehir içi taşımacılık önemli ölçüde rahatlarırken, belediye de ciddi bir gelir kaynağına kavuşuyordu⁶⁷. Ayrıca sabah akşam düzenlenen ucuz amele servisleri ile yukarı mahallere yaptırılan seferler ekonominin işleyişi açısından faydalıdır⁶⁸.

Ancak İstanbul’dan ikinci el olarak getirilen, çok eski ve şahıslara ait otobüsler, başlangıçta konfor açısından 1920–1930’lu yıllarda şehrin yüz karası olarak nitelendirilmekte, karlılık esasına göre güzergâhlarını belirleyerek⁶⁹ atlı tramvayları aratmaktadır⁷⁰. Belediye otobüsleri ise “*bızlı, güvenli ve rahat olmalarının yanı sıra ücretleri de oldukça ucuzdu*”⁷¹.

Yolların ve araçların zaman içindeki artışı sonucunda doğal olarak araç kazalarının da artışına neden olmaktadır. Merkez mntıkadaki olayların %30’unu araç kazaları teşkil etmektedir⁷². Bunlarla ilgili haberlere çeşitli dönemlerdeki gazetelerde rastlamak mümkündür. Örneğin: 1925 yılındaki gazetelerin bir kısmında bu konuda yapılan haberler şu şekildedir:

“*Bir şoförün dikkatsizliği yüzünden üç kişi sakatlanmıştır...*”⁷³.

“*Dün saat on bir buçuk sıralarında yemiş çarşısından geçmekte olan Urla Belediyesine ait Kamil oğlu Kadri’nin idaresinde bulunan otomobil, arabacı Ahmet’e çarparak mecrubu hayatına sebebiyet vermiş ve derdest edilmiştir.*”

“*Her Gün Bir Kazâ!*”⁷⁴.

“*Dün gece Salih oğlu Mustafa idaresindeki yük arabasını süratle sevk ederken Pakiçe Hanımın kolundan vahim surette mecrubiyetine sebebiyet vermektten derdest edilmiştir.*”

“*Bir Yük Arabası Pakiçe Hanıma Çarptı.*”

“*...Dün gece Konyalı... , Roza’ya çarparak mecrubu hayatına sebebiyet verdiğiinden derdest edilmiştir.*”

“*Yük Araba Kazası!*”⁷⁵.

Araçların kontrolünü yapmaktan sorumlu bulunan zabıta güçlerinin bunu

⁶⁶ Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...* , s.187.

⁶⁷ Seymen, *a.g.m.* , s. 306; Serçe, *a.g.e.* , s.s.296–297.

⁶⁸ *A.g.e.* , s.296.

⁶⁹ Göksu, *a.g.e.* , s.19.

⁷⁰ Kurt, *a.g.e.* , s.s.99–100, 175; Ege, *a.g.m.* , s.5.

⁷¹ Kurt, *a.g.e.* , s.106.

⁷² Göksu, *a.g.e.* , s.60; Kurt, *a.g.e.* , s.s.96–97.

⁷³ *Ahenk*, 20 Teşrinievvel 1925, s.2.

⁷⁴ *Ahenk*, 1 Şubat 1925, s.2.

⁷⁵ *Ahenk*, 16 Şubat 1925, s.2. “...Dün gece Konyalı... , Roza’ya çarparak mecruhun hayatına sebebiyet verdiğiinden derdest edilmiştir.”, “Yük Araba Kazası”, aynı gazete, aynı tarih.

yapmadığını ve belediye için her zaman bir sorun teşkil ettiğini görmekteyiz⁷⁶.

Mehmet Şevki'nin makalesi İzmir'de karayolu ulaşımının 1925 yılındaki görünümünü ortaya koymaktadır⁷⁷:

“Şehrimizde (vesait-i nakliye inşibatı) diye ortaya bir mesele çıkabilir. Çünkü vesait-i nakliyenin seyri seferinde şayanı hayret bir intizamsızlık var. Bu intizamsızlıktan halk zarar görüyor. Intizamsızlığın bu zamana ait olmadığını evvel emirde söylemeyi mukteza-i nefet (insaf) ad ederiz. Intizamsızlık bugünün değil on yıl evvel başlayan ve zaman geçirdikçe artık alışla alışla adet hükmüne giren amillerin mahsulüdür. Şehrimizde vesait-i nakliye yük ve binek arabalarıyla otomobillerden ve bir de tramvaylardan ibarettir. Bu vesait-i nakliyenin sınıf sınıf vaziyetlerinin tetkik etmek isteyelim. Filhakika muhtacı tetkik olacak kadar ortada mühim bir vaziyetleri yoktur. Fakat maksadı izaha medar olacaktır. Bu itibarla evvela tramvayları ele alalım. Bir kere tramvaylardan memnun olan bir fert yoktur. Vesait-i nakliyeden halkın umduğu şey istirahat, nezafet ve sürattir. İşte bizim İzmir tramvaylarında bunların hiç biri yoktur denilebilir. Forsa—Göztepe tramvaylarını gözden geçirelim. Bir iki araba müstesna olmak üzere diğerleri berbattır. Kimisinin kapısı bozuk, kimisinin camları kırık, kimisinin lambaları bozuk... Bununla beraber İzmir'den Göztepe'ye hareket eden bir tramvayın ne kadar müddet zarfında Kokaryalı'ya varacağı belli değildir. Şirketin kullandığı beygirler tabammüllerinden fazla meşakatlere maruz bulunuyorlar. Ekseriya arabaları çekemeyecek bir hale geliyorlar. Sonra bu şirket istihdam ettiği memur ve sürücüleri yine tabammüllerinden fazla çalıştırıyor... az para veriyor ve yine bu şirket mukavelenamede münderiç (bir şeyin içinde bulunan) şeraite tevfiқан İzmir—Göztepe caddesini tamirata mütemadiye tabi tutmuyor. Hülasa bir şirket ki her işinde intizam fezleke icap ettiren illetler var. Kendi kendine başını almış gidiyor. Kordon tramvayının da buna şüphe olduğunu söylemek zayıdır. Otomobillere gelince bunlar adeta hiçbir kayda tabi değüllermiş gibi harekette müessirdirler(hükümünü sürdüren). Vaktiyle zühur eden bir takım feci hadiseler bunların şehir dâhilinde intizam edecekleri sürat tayin olunmuş ve bu süratle hadiselerin önüne geçilmek istenmişti. Hâlbuki bundan beri otomobil sahib ve şoförlerinin ekserisi tarafından istibza(alay etmek) ile karşılanmaktadır. Ehyevm şehrin sokaklarında ve batta en kalabalık yerlerinde bile otomobillerin son süratle gelip geçtikleri görülüyor ki bu istibzanın acı bir tezahürüdür. İzmir—Göztepe caddesinde kordon üzerinde atmış, yetmiş km. sürat intizam olunuyor.

Bu otomobillerin tarifeleri de yoktur. Hele büyük kamyonlar caddelerin kaldırımlarını ezmekten ve bu neticeyi verecek kadar azami hamule almaktan çekinmiyorlar...”. 1927 yılında İzmir'in ilçe belediye gelirleri arasında otomobilcilerden alınan cezalar da yer bulmaktadır⁷⁸.

1934 yılında İzmir şehrinin karayollarında durumun eskiye kıyasla nispi bir düzelmeye gösterdiği ortadadır. İzmir karayolu taşımacılığının durumun geldiği noktayı ortaya koyması bakımından **İzmir ve Havalisi Asariatika Muhipleri Cemiyeti** tarafından hazırlanarak yayınladığı *İzmir Rehberi*'nde geçen şu ifadeler oldukça ilgi çekicidir⁷⁹:

⁷⁶ Serçe, a.g.e. , s.218.

⁷⁷ Mehmet Şevki, “Vesait-i Nakliye”, *Ahenk*, 1 Şubat 1925, s. 1; Mehmet Şevki, “Vesait-i Nakliye ve Şehrimiz”, *Ahenk*, 8 Mart 1925, s.1.

⁷⁸ *İzmir Vilayeti Salnamesi 1927–1928*, s.60.

⁷⁹ *İzmir Rehberi*, s.s.97–98.

“Gerek İzmir şehirle mülbakatında yolların, şoselerin çok muntazam ve mükemmel olmasından; gerek bu geniş havalinin nüfus kesafatı itibarile Türkiye’nin en kalabalık muhitlerinden bulunmasından dolayı, İzmir’de otomobil vesaiti pek çok inkişaf etmiştir. İzmir belediyesinde kayıtlı 114 taksi tenezzüh 171 bususi 39 kamyonet, 14 kamyon 13 resmi tenezzüh, 48 otobüs, 14 kapı kaçı vardır.

İzmir’de işleyen otomobiller, belediye makine mühendisliğinin daimi murakabesi altındadır. Şoförlerin ve otomobilcilerin birlikleri ve cemiyetleri vardır. Bu teşekküller ve belediye vasıtasile bunların seyrüsefer ve idareleri tanzim edilir...

<i>İzmirde otomobil ve yedek alat satan fabrika acentaları:</i>	
<i>Ford acentası</i>	<i>Birinci kordonunda ve Gümrük civarındadır.</i>
<i>Şevrole “</i>	<i>Birinci kordonunda ve Gümrük civarındadır.</i>
<i>Fiyat “</i>	<i>Vali Kazım paşa caddesindedir.</i>

MOTÖR VE OTOMOBİL TAMİRHANELERİ

<i>Biraciyoti atölyesi</i>	<i>Alsancak – İkinci kordon.</i>
<i>Şevrole Garajı</i>	<i>Alsancak – Birinci kordon.</i>
<i>Fort Garajı</i>	<i>Alsancak – Birinci kordon.</i>
<i>Muhsin Efendi atölyesi</i>	<i>İkinci kordon – Pasaport arkası</i>
<i>Plokar Mihalef “</i>	<i>Barut hanı.</i>
<i>Kemal, Ilacı Mehmet, Refik ustalar</i>	<i>Büyük Salepçi hanı</i>
<i>İhsan ve Sadık ustalar</i>	<i>Piyaloğlu hanı.</i>

OTOMOBİL KAROÇASI TAMİRHANELERİ

<i>Ali usta</i>	<i>Barut hanı</i>
<i>Hüseyin Seyfi ve Emin ustalar</i>	<i>Büyük Salepçi hanı</i>
<i>Kemal</i>	<i>Başoturak</i>

Hanefî usta	Şamlı Sokak
Ziya	Arap hanı

1935 yılı istatistiklerine göre İzmir Vilayetinin vilayet genel toplamı olan 596.850 vatandaşın, mesleklere göre dağılımında Nakliye ve Muvasala hizmetinde 11.432'i çalışmaktadır. Bu rakama şehirde ulaştırma sektöründe (demir yolu, deniz yolu, limanlar, yük aktarma elemanları, kara yolu vb.) çalışan tüm personelin dâhil olduğu değerlendirilmektedir. Diğer sektörler ve işsizlerle kıyaslanabilmesi için toplam rakamlar aşağıda verilmiştir⁸⁰:

Toprak Mahsulleri	144.516
Sanayi ve Küçük Sanatlar	50.986
Ticaret	19.559
Umumi İdare ve Hizmetler, Serbest Meslekler	27.423
Ev İktisadiyatı, Şahsi Hizmetler	3.355
Mesleksiz, Mesleği Meçhul veya Gayri Muayyen	329.574
Yekûn	596.850

Ücretlerin, diğer sektörlerde olduğu gibi, ulaştırma sektörü çalışanlarını oluşturan otobüs şoförleri ve biletçiler için de yeterli olduğu söylenemez. 1935 yılında şoförlere 150–200, biletçilere ise 100 kuruş yevmiye verilmektedir⁸¹.

Mehmet Şevki 1925 yılında ulaştırma sektöründeki çalışma koşullarını şu şekilde ifade etmektedir⁸².

“Bir türlü işçilerin hukukunu necatı emniyete alamadık. Memleketimizde işçi demek ötekinin berikinin keyf, heves ve menfaatine bazıca (eğlence) olmak demekten başka bir şey değildir.

⁸⁰ İstatistik Yılı 1935–1936, İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, Dereli Basımevi, İzmir, 1937, s.30; Türkiye'deki İş Gücünün Sektörel Dağılımındaki Değişmeler (Yüzde olarak)

Sektörler	1927	1935	1945
Tarım	81,6	81,8	80,4
Sanayi	6,0	8,2	7,3
Hizmetler	12,4	10	12,3

Tablo için bkz. Yazman, *a.g.e.*, s.275.

⁸¹ Kurt, *a.g.e.*, s. 102; bununla beraber Korkut Boratav'ın yaptığı hesaplamalara nazaran “...1929–1933 yılları arasında nominal ücretler aşağı yukarı sabit kalırken fiyatlar %50 oranında düşmüş ve reel ücretler, böylece iki misli artabilmiştir. Buna karşılık, 1934–1939 arasında tekrar artışa geçen fiyatlarla fazla değişme göstermeyen nominal ücret hareketlerinin ortak etkisi reel ücretleri %25 dolaylarında aşağıya çekmektedir...”, Boratav, *a.g.e.*, s.s.57, 76–77.

⁸² Mehmet Şevki, “İşçilerin Hukuku”, *Ahenk*, 13 Şubat 1925, s.1.

İşçi denince insanın hatırına hep şu geliyor. Hayatı herhangi birisinin dudakları arsından fırlayıp çıkacak kelimenin manasına bağlı adam.

Bizim memleketin vaziyeti ziraiye, sanayiye ve ticariyesi şöyle gözden geçirilecek olursa Türkiye nüfusunun %90’ının amele sınıfından olduğu tabkik eder. Böyle olduğu halde amale hukukunun tabtı emniyete alınmamış olmasını esfle söylememek mümkün olur mu? Bilemiyoruz kardeşlerimizin nazarı dikkatini celb etti mi? Gazetelerimizin birkaç gün evvelki nüshalarında işçilerin haklarına dair birbirini takip eden fıkralar vardı. Bu fıkralarda Göztepe Tramvaylarında çalıştırılan işçilerin 12 saatten fazla çalıştırıldıkları zikr edilerek nazarı dikkati celb ediliyordu. Aradan birkaç hafta geçtiği halde icra eylediğimiz tabkikat neticesinde anlıyoruz ki bu fıkralarla alakadar kimseler yokmuş! Evvelki gün tesadüf ettiğimiz pek terbiyeli bir işçi kardeş elimize bir kâğıt uzattı. Bu kâğıtta deniliyor ki Babri Baba’dan Hükümet önüne inen Tramvaya birisi binmiş, siz bu adama bilet kesmemişsiniz, binaenaleyh vazifenize nihayet verdik. Sizin gibi adamı kullanamayız. Sabah akşam tramvayların ne kadar çok yolcularla dolduğunu biliyoruz. Bu kalabalık arasında her hangi bir adamın tramvayda biletsiz kalabilmesi muteber ad olamaz... Hususıyla bu kalabalık arasında bir de tramvaydan tramvaya aktarmalar olub dururken, farz edelim ki bir adamın bu hengâmede bilet kesmemiş olması bir kusurdur. Bu kusurun cezası derhal vazifesine nihayet vermek mi olur. Biz bu meseleyi maksadımızın ifadesine hadim olsun diye kayd ediyoruz. Yukarıda demek istedik ki işçinin hukuku emin değildir. Sonra işçilerin hayatı ötekinin berikinin dudakları arasından çıkacak kelimenin manasına bağlıdır. Filhakika işte şu zikr ettiğimiz hadiseler ki ehyem canlıdır. Bu sözlerimizin pek açık misali olmuyor mu? İşçiler sabah saat 6’da işe başlıyorlar gece 11’de bitiriyorlar. Bir adam bu kadar uzun saat çalışmaya nasıl tahammül eder? Bu insanları endişe-i mağışatdan (dirlük, geçinme) istifade ederek bu kadar uzun saat çalıştırmak tedricen ifna (yok etmek) eylemek demek değil midir? 6’da başlayan iş gecenin 11’inde bitam buluyor ki 17 saat demektir. Rica ederiz; dünyanın hangi memleketinde insanların 17 saat çalıştırılmalarına müsaade edilir.

Hemen her noktada hal böyledir. Memleketimizde derd mağışatı umumiyedir. İhtiyacat şediddir. Hemen herkes bu derdden bu ihtiyaçların şiddetinden azami istifadeye koyulur. Ve istifade de ediyor. Sonra biz sükkât ediyoruz. Takım takım zavalluların ezilmesine seyirci vaziyetinde bakıyoruz. Yazıktır ve günabtır. Harbi Umumi esnasında insanlar ekmek diye kıvranırken biz birçok muhterisin un ve buğday ticareti yapmasına müsaade ettik. Kim bilir bu müsaademiz bize bin kaç nüfusa mal oldu. Yani bu müsaadeden dolayı kaç hayat terki hayat etti? Gıdasızlıktan öldü gitti. Şimdi de herkes amele istihdamında bilakaydu şart serbest bırakıyoruz. Denecek ki yoktur. Ağır işleri işçiler kabul etmesinler. Düşünelim ki memlekette iş azdır. Derdi mağışat büyüktür. İhtiyacat ölçüsüdür. Bu münasebetle herkes en ağır işlere katlanmakta mecbur oluyor. Böyle olduğu halde şu sözler var denilemez;

Muhakkak ki günde 17 saat çalışmak az gıda almak üç-beş saat uyumak her halde insanı tedricen soldurur. Bu hakikate itiraz edemeyiz. Böyle iken nasıl olur da biz insanların 8 saatten fazla çalıştırılmasını boş görebiliriz. İstirham ediyoruz. Hükümet bu amele işini hal etmeli ve amele hukukunu tabtı emniyete almalıdır. Biz kuvvei insanlara muhtacıız. Teksiri nüfusa muhtacıız. Servete, saadete muhtacıız. Hâlbuki asıl kuvvei, teksiri nüfus hadim olması, servetin, saadetin tezaüdine medar bulunması iktiza eden avamil ki işçilerden ibarettir. Daima eziliyor kuvvet gidiyor. İşçiler daima yorgun ve yorula yorula bitmeye mahkûm bir vaziyette olduktan sonra pek de servetten, kuvvetten, saadetten, teksiri nüfustan vesaireden bahşeylemek doğru olmaz. Sanırız, işçinin kolu vücudu kuvvetli olmalıdır. Bu da hakkınun, emeğinin tabtı emniyete alınması ile mümkündür.

Artık bu hakikat karşısında diyecek söz kalmaz. Tekrar rica ediyoruz. Hükümet bu meseleyi hal etsin. Vatan ve milletin yüzü böyle güler.”

Sonuç olarak incelediğimiz dönem süresince, en yaygın taşıma türlerinden biri olan karayolu taşımacılığında önemli gelişmelerin yaşandığı gözlenebilir. Ancak kara yolu ulaştırmasında meydana gelen gelişmelerin, aktarmasız taşıma, hava koşullarından diğer taşıma vasıtalarına göre daha az etkilenme, maliyeti azaltan elastik yapısından istifade gibi doğasında mevcut olan avantajlarından yeterince istifade etmeyi desteklemeye yetmediği ortaya çıkmaktadır.

KAYNAKÇA

I- Gazeteler

Ahenk

Türkiye İktisad Mecmuası

Yeni Asır

II- Kitaplar

1923 *Senesi İzmir Vilayeti İstatistiği*, II, Yayına Hazırlayan: Erkan Serçe, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür yay., 1.baskı, İzmir, Ağustos 2001.

ALTINOLUK, Cemal Tahir, *Atatürk Dönemi Maliye Politikasında 1924–1928 Bütçeleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1997.

ARIKAN, Zeki, *İzmir Basınından Seçmeler 1923–1938*, II/1, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür yay., 1. Baskı, İzmir, Ocak 2003.

AYBARS, Ergün, *Atatürk, Çağdaşlaşma ve Laik Demokrasi*, İleri Kitabevi yay., 1.baskı, İzmir, 1994.

BORATAV, Korkut, *Türkiye İktisat Tarihi (1908–2002)*, İmge Kitabevi, 7.baskı, Ankara, Ekim 2003.

ÇAVDAR, Tevfik, *Milli Mücadele Başlarken Sayularla Manzara-i Umumiye*, Milliyet yay., Baha Matbaası, Mart 1971.

ÇELİK, Bilgin, *Cumhuriyet Döneminde Aydın'ın Sosyo-Ekonomik, Kültürel Yapısı (1923–1950)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 1996.

- ÇETİN, Türkan, *Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Köylü Politikası (1923–1950)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1997.
- DURGUN, Bülent, *Atatürk Döneminde İzmir Ekonomisi 1923–1938*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2006.
- DURŞUN, M. Kamil, *İzmir Hatıraları*, Hazırlayan: Ünal Şenel, Akademi Kitapevi, İzmir, 1994.
- ELDEM, Vedat, *Harp ve Müteke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi*, T.T. K. yay., Ankara, 1994.
- GÖKSU, Emel, *1929 Dünya Ekonomik Buzunu Yıllarında İzmir ve Suç Coğrafyası*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür yay., 1.baskı, İzmir, 2003.
- GÜNDEM, Naci, *Günler Boyunca*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür yay., 2. baskı, İzmir, 2002.
- GÜVENDİK, Hakkı, *Türk İstiklal Harbi II (Batı Cephesi 1’ inci Kısım) (15 Mayıs–4 Eylül 1919)*, Gen. Kur. basımevi, Ankara, 1963.
- İNAN, Afet, *İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat–4 Mart 1923)*, T.T.K. yay., 2.baskı, Ankara, 1989.
- İstatistik Göstergeler 1923–1998*, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, Ocak 2001 (1948 fiyatlarıyla);
- İstatistik Yıllığı 1935–1936*, İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, Dereli Basımevi, İzmir, 1937.
- İzmir Rehberi*, İzmir ve Havalisi Asarîatika Muhipleri Cemiyeti, Resimli Ay Matbaası, İstanbul, 1934.
- İzmir Vilayeti 1929–1930 İstatistik Yıllığı*, İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, Bilgi Matbaası, İzmir, 1930.
- İzmir Vilayeti 1930–1931 İstatistik Yıllığı*, İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, Marifet Matbaası, İzmir, 1931.
- İzmir Vilayeti 1932–1933 İstatistik Yıllığı*, İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, Bilgi Matbaası, İzmir, 1934.
- İzmir Vilayeti Salnamesi 1927–1928*, İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, Bilgi Matbaası, İzmir, 1929.
- KAYGUSUZ, Bezmi Nusret, *Bir Roman Gibi*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür yay., 2.baskı, İzmir, Ekim 2002.
- KEPENEK, Yakup, Nurhan YENTÜRK, *Türkiye Ekonomisi*, Remzi Kitabevi, 6.baskı, İstanbul, 1994.
- KEYDER, Çağlar, *Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923–1929)*, Tarih Vakfı Yurt yay., 2.baskı, İstanbul, Eylül 1993.

- KURT, Sadık, *İzmir'de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar (1850–1950)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1994.
- LÜTFİ, M. Ziya, *İzmir Mıntıkası Ticaret ve İktisadiyatı*, İtimat yay., İzmir, 1929.
- MÜDERRİSOĞLU, Alptekin, *Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi*, T.C. Ziraat Bankası yay., Ankara, 1998.
- NADİR, Cemal, *Ticari ve İktisadi İzmir Rehberi 1926*, Yayına Hazırlayan: Sabri Yetkin, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür yay., İzmir, Ağustos 2002.
- NEZİHİ, Raif, *İzmir'in Tarihi*, Hazırlayan: Erol Üyepazarcı, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür yay., 1.baskı, İzmir, Ekim 2001.
- SERÇE, Erkan, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye (1868–1945)*, Dokuz Eylül yay., İzmir, Ocak 1998.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı *Cumhuriyetin 70. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme*, Ankara, 1993.
- TEZEL, Yahya Sezai, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt yay., 3.baskı, İstanbul, Kasım 1994.
- TÖKİN, İsmail Hüsrev, *Türkiye'de Köy İktisadiyatı*, Şefik Matbaası, 2.baskı, İstanbul, 1990.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri III'ncü Cilt 7nci Kısım Osmanlı İmparatorluğu Kara Kuvvetleri'nin İdari Faaliyetleri ve Lojistik (1299-1913)*, Genelkurmay basımevi, Ankara, 1995.
- WOODS, H. Colonel, *Economic Conditions in Turkey 1932*, His Majesty's Stationery Office, London, 1932.
- WOODS, H. Colonel, *Report on the Economic Conditions in Turkey 1924*, His Majesty's Stationery Office, London, 1925.
- WOODS, H. Colonel, *Report on the Economic Conditions in Turkey 1927*, His Majesty's Stationery Office, London, 1927.
- YAZMAN, M. Ögüt, *Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi*, TİSA Matbaacılık, Ankara, 1974.

III- Makaleler

- AYSAN, Mustafa A., “Atatürk'ün Ekonomik Görüşü”, *Atatürk Yolu*, Atatürk Araştırma Merkezi yay, 2. Baskı, T. T. K. yay., Ankara, 1987.
- ÇETİN, Türkan, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Köy Sorununa Bakış: Köy Kanununun Çıkarılması”, *CTTAD.*, II/4–5 (1994–1995).
- EGE, Şahabettin, “Eski İzmir'den Anılar”, *Demokrat İzmir*, 18 Mart 1976.
- MEARS, E. G., “Transportation and Communication”, (*A politico-economico interpretation, 1908–1923 inclusive with selected chapters by representative authorities*), Eliot Grinnell Mears, the Macmillan Company, New York, December 1924.

- PEKER, Mümtaz, “İzmir’in Nüfusunun Gelişimi”, *ÇTTAD.* , I/3 (1993)
- SARC, Ömer Celal, “Atatürk Döneminde Türkiye Ekonomisi ve İktisat Politikaları”, *Çağdaş Düşüncenin Işığında Atatürk*, Dr. Nejat Eczacıbaşı Vakfı yay., İstanbul, 1983.
- SEYMEN, Ülker Baykan, “Tek Parti Dönemi Belediyeciliğinde Behçet Uz Örneği”, *Üç İzmir*, Yapı Kredi yay., İstanbul, Aralık 1992.
- ÜLKEN, Yüksel, “İzmir İktisat Kongresi ve Ekonomide Yön Arayışları”, *1885–1985 Türk Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, 21–23 Kasım 1985.