

II. DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA İZMİR'DE ULAŞIM

Müslime GÜNEŞ*

Makale Geliő Tarihi: Haziran 2022

Makale Kabul Tarihi: Haziran 2022

Öz

Ulaştırma sektörü kent içi ve kent dışı mekanları birbirine bağlamakla kalmayıp, ekonomik kaynakların değerlendirilmesi, sosyal aktivitelerin sağlanması ve hızlandırılması, ekonomik ve kentsel büyüme açısından büyük önem arz eder. Cumhuriyet hükümetleri ekonomik ve sosyal kalkınmanın sağlanması açısından karayolu, demiryolu, havayolu denizyolu gibi sistemlerden meydana gelen ulaştırma hizmetleri ve bayındırlık faaliyetlerine önem vermiŐler, Osmanlı Devleti'nin ihmal ettiği Anadolu'yu her alanda kalkındırarak büyük atılımlar gerçekleŐtirmişlerdir. Bu gelişmelerin açıkça gözlemlenebildiği büyük bir liman kenti özelliğine sahip olan İzmir, arka planında yer alan büyük bir tarımsal ve ekonomik potansiyeli açısından da Cumhuriyetin en önemli kentlerinden biri olmuştur. Ulaştırma alanında gerçekleştirilen atılımlar İzmir 'in bu potansiyelinin değerlendirilmesinde ve geliştirilmesinde önem arz eder. Cumhuriyetin ilk yıllarında İzmir'de kent içi ulaőtım araçları ile kent dışı ulaőtım ise evre illere yönelik ana tren hatları ile ve diğer Şirketlere bağlı vapurlar aracılığıyla yürütülmüştür. Bu alıŐma II. Dünya Savaşı yıllarında İzmir 'de ulaőtım hizmetlerinin ne Şekilde iŐlediėini ortaya koymayı amalamaktadır.

Anahtar Kelimeler: II. Dünya Savaşı, İzmir, Ulaőtım.

Transportation in İzmir During the II. World War Years

Abstract

The transportation sector not only connects inner-city and extra-urban spaces, but also plays an important role in utilizing economic resources, providing and accelerating social activities, and economic and urban growth. Governments of the Republic gave importance to transportation services and public works activities consisting of systems such as road, railway, airway, seaway in order to ensure economic and social development, and they made great strides to develop Anatolia, which was neglected by the Ottoman Empire, in every field. It is a large port city where these developments can be clearly observed. İzmir has become one of the most important cities of the Republic in terms of its great agricultural and economic potential in its background. The breakthroughs made in the field of transportation are important in the evaluation and development of this potential of İzmir. In the first years of the Republic, urban transportation vehicles and extra-

* Dr. Öğretim Üyesi, Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Sosyal Bilimler ve Türke Eğitimi Bölümü, e posta mgunes@adu.edu.tr.

urban transportation were carried out by main train lines for the surrounding cities and by ferries affiliated to other companies. This study aims to reveal how the transportation services worked in Izmir during the World War II years.

Key Words: World War II, Izmir, Transportation.

GİRİŞ

Kentleşmenin ve kentlerde nüfus artışının sonucunda toplu taşımanın ortaya çıkışı 17.yüzyıla kadar uzanmaktadır. 19. yy. başta kentlerin nüfus artışına paralel gelişen belediye kuruluş süreçleri ve kent içi ulaşım yöntemlerine yönelik arayışları da beraberinde getirmiştir. Cumhuriyet Türkiye'si Osmanlı Devletinden miktar ve kalite bakımından yetersiz bir ulaştırma sistemi devralmıştır. Karayollarının önemli bir kısmı da önce Balkan Savaşları ve ardından da Birinci Dünya Savaşı'nın getirdiği mağlubiyetler sonucunda kaybedilen topraklarda kalmıştır. Demiryollarının büyük bir kısmı da yabancı sermayenin elinde olduğundan Türkiye Cumhuriyeti ilk yıllarından itibaren ulaştırma politikasına özel bir önem vermek zorunda kalmıştır.¹ Cumhuriyetin kuruluş döneminde oluşturulan ulaştırma sistemi, Türkiye'yi Osmanlı'nın son zamanlarında olduğu gibi, dış pazarlarla buluşturmaktan çok, iç pazar bütünlüğünü geliştirmeye yönelik olmuştur. Bu nedenle, önceki yıllarda ulaşım kapalı olan yerlerin ulaşımına açılmasında özellikle demiryolu yatırımlarına öncelik verilmiştir. Ancak 1930-1940 dönemindeki sanayi hamlesiyile birlikte yoğunluk kazanan demiryollaşma, sonraki yıllarda temel ürünlerin üretimine ve sanayileşmeye verilen ağırlığın azalmasıyla birlikte görece önemini yitirmiştir.²

Kurtuluş ve Kuruluş'un kenti olan İzmir, Cumhuriyet hükümetlerinin her alanda gösterdikleri kalkınma faaliyetleri sonucu kısa sürede büyümüş, İzmir ili ile çevre kasaba ve köy türü yerleşmeler arasındaki ulaşım ve benzeri sorunların çözülmesi, İzmir'in nüfusunun kısa sürede artmasına yol açmıştır.³ Cumhuriyet döneminde kentin büyümesini, bölgenin üretim

¹ Filiz Çolak, "Atatürk Döneminde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış", **Turkish Studies- International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic**, Volume 8/2, Ankara 2013, s. 345-364.

² Muhteşem Kaynak, "Ulaştırma Sektörünün Gelişimi", Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, C.15, I. Baskı, İstanbul 1996, s.1422.

³ Müslime Şen, **II. Dünya Savaşı Yıllarında İzmir'in Sosyoekonomik ve Kültürel Hayatı**, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir 1998.

yapısı, ulaşım güçleri gibi faktörler etkilemiştir. Bu büyümeyi Cumhuriyet Hükümetlerinin sosyal ve ekonomik politikaları da etkilemiştir. İstanbul başta olmak üzere İzmir ve Cumhuriyet'in kuruluşu sonrasında Ankara ve Bursa gibi kentlerde de kent içi ulaşımın sağlanması amacıyla toplu taşıma hizmetleri vermeye başlanmıştır.⁴ Ulaştırma, gereksinmelerin karşılanabilmesi için, kişilerin ve malların, uygun ve ekonomik biçimde yer değiştirmesini olası kılan bir hizmettir. II. Dünya Savaşının yol açtığı tüm olumsuzluklara karşın, ulaşım hizmetlerinin ne oranda gerçekleştirildiği ve İzmir halkının bu olanaklardan ne ölçüde yararlanabildiği önemlidir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında İzmir'de kent içi ulaşım elektrikli tramvaylar, otomobil ve otobüsler, körfez şirketi vapurları ile kent dışı ulaşım ise çevre illere yönelik ana tren hatları ile ve diğer şirketlere bağlı vapurlar aracılığıyla yürütülmüştür. Bunlardan elektrikli tramvaylar hükümet binası önündeki parktan başlayıp Güzelyalı'da biter, atlı tramvaylar da aynı şekilde hükümet binası önündeki Kordon'dan başlayan Alsancak istasyonunda son bulurdu. Körfez Şirketi vapurları ise Konak İskelesinden başlayıp biri Karataş, Salhane, Karantina, Göztepe, Güzelyalı iskelelerini izler, diğeri; Pasaport ve Alsancak İskelesinden Karşıyaka'ya ulaşırdı. 1930'lu yıllarda otobüs seferleri ise Güzelyalı, Basmene, Bornova, Alsancak, Karşıyaka semtlerine kadardı. Kent dışı ulaşımında İzmir'i çevreye bağlayan iki demiryolu hattı vardır. Biri İzmir Kasaba ve Temdidi,⁵ diğeri Aydın'a, Denizli'ye işleyen hatlardı.⁶ İzmir Belediyesi'nin II. Dünya Savaşı yıllarında yapmış olduğu önemli hizmetler arasında savaş arifesinde kurulmuş olan santral garajın bazı tesisatının tamamlanmaya çalışması önemli bir hizmettir. Açıldığı yıldan itibaren kent içi ulaşımında İzmir'in 100 yıllık ihtiyacını karşılayacak kapasitede olduğundan bahsedilen ve 30 bin metreyi kapsayan geniş bir saha üzerinde kurulan⁷ garaj belediye için de önemli bir gelir kaynağı olmuştur.⁸ İzmir'i çevre yerleşkelere bağlayacak olan ve yapımı önceki yıllarda başlamış olan Selçuk-Arapçı yolu, Arapçı-Selçuk- Efes yolu Vali Sabri Öney tarafından 1942 yılında açıldı.⁹1923-

⁴Özcan Erdoğan, "Günümüzde Belediyelerin Sürdürülebilir Kent içi Ulaşım ile İlgili Görev ve Sorumlulukları", **Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi**, S.44(2016), s.1

⁵ İzmir-Kasaba ve Temdidi: 1 Haziran 1934'te 2487 sayılı kanunla Devlet Demiryollarına ilhak edilmiştir. Bkz, F. Çolak, agm, s. 345-364

⁶ **İzmir Panoraması**, İzmir 1934, s. 12.

⁷ Kadri Kaner, "Örnek Olacak Bir Müessesese", **Belediyeler Dergisi**, 76 (Aralık 1941), s. 12.

⁸ **Riyaset Raporu (1942)**, s. 18.

⁹ Serap Tabak, **Osmanlı'dan Cumhuriyete İzmir'de Mülki İdare ve İdareciler (1867-1950)**, Konya 2016, s.196.

1950 yılları arasında bölgedeki demiryolu ulaşımının da desteklenmesi, mal taşıma ve nüfusun ulaşılabilirliğinde hızlı bir artışın görülmesine yol açmıştır.¹⁰

a. Otobüs Hizmetleri

Kent içi ulaşımında otobüslerin önemli bir yeri vardır. Bu alanda düzenli bir otobüs seferi kurmayı başaran kişi Behçet Uz olmuştur¹¹. Kent içi ulaşımında büyük rolü olan otobüsler 1930'lu yıllarda görülmeye başlamış, 1935 yılında Kordon tramvaylarının ulaşımından kaldırılmasıyla birlikte 1936 yılında otobüs işletmeciliği görevini belediye üstlenmiş ve sonraki yıllarda belediye bundan önemli ölçüde gelir elde etmiştir¹². İlk otobüsler Karşıyaka ile İzmir arasında özel kişilerce işletilmeye başlandı.¹³ 1939 yılında kentte Konak'tan başlayarak Alsancak, Eşrefpaşa, Tepecik, Mersinli, Turan, Bayraklı, Karşıyaka, Bornova ve Buca semtlerine giden düzenli otobüs seferleri vardır. Güzelyalı ve Üçkuyular'dan Konak'a kadar da 6 kilometrelik bir kısımda elektrikli tramvay işletiliyordu. Şehrin Basmane İstasyonundan Bornova'ya ve Karşıyaka'ya ve Alsancak istasyonundan Buca'ya giden banliyö trenleri vardı. Denizbank'a ait vapurlar da Karşıyaka ile İzmir arasında seferler yapıyorlardı. Karşıyaka'da Alaybey, Bostanlı ve Soğukkuyu'da işleyen atlı tramvaylar da ulaşımında önemli bir yer tutuyordu¹⁴. Ayrıca ticaret açısından önemli bir yeri olan kamyonlar da önemli bir yer tutuyordu¹⁵. Ulvi Olgaç, Belediyenin savaş öncesinde *"23 otobüs ve trambüsü 257.870 Liraya aldığını, bu otobüslerin belediyeye günde 800-900 Lira gelir getirdiğini ve şehrin bu otobüslerle modern bir hale sokulduğunu, halkın da rahata kavuştuğunu"* belirtmektedir¹⁶. II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte ortaya çıkan ithalat zorlukları nedeniyle yedek parça sorununun ortaya çıkması ve mazot sıkıntısı buna eklenince savaş yıllarında ulaşım hizmetlerinde aksamalar yaşanmıştır. Yedek parçasızlık yüzünden işletilemeyen 12

¹⁰ Mümtaz Peker, "Cumhuriyet Döneminde İzmir Nüfusu", **Üç İzmir**, İstanbul 1992, s. 283-284.

¹¹ Ülker Baykan Seymen, "1930-1946 Tek Parti Belediyeciliği, İzmir: Behçet Uz Örneği", **Türk Belediyeciliğinde 60 Yıl**, Ankara Büyükşehir Belediyesi Metropol A.Ş., Ankara, 1990, 169.

¹² Fazıl Baskın, **Eski ve Yeni Devirlerde İzmir Belediyesi**, İzmir 1941, s. 31.

¹³ Sadık Kurt, **İzmir'de Kamusal Hizmetler, (1850-1950)**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, İzmir 2012, s.71.

¹⁴ **İŞİPR (1939)**, s. 13.

¹⁵ **a.g.r.**, s. 13.

¹⁶ Ulvi Olgaç, **Güzel İzmir Ne İdi Ne Oldu**, İzmir 1939, s. 102.

otobüsü servise çıkarabilmek için bakanlıklar nezdinde girişimde bulunan belediye, Türk-Alman Ticaret Antlaşması'ndan da yararlanarak belediyeye ayrılan kontenjanla Almanya'dan yedek parça ihtiyacının karşılanması yoluna gitti. 23 Mart 1943'te yapılan mukavele ile 12.5.1943'ten itibaren geçerli olmak üzere 8 ay içinde bu parçaların 90.698 liralık kısmı belediyeye teslim edilmiştir¹⁷. Gelişen Türk-Sovyet dostluğu çerçevesinde de SSCB Müdafaa Komiseri Vorosilof tarafından İzmir Belediyesine bir otobüs hediye edilmiştir¹⁸.

II. Dünya Savaşı yıllarında tamamen ulaşım hizmetlerinden yoksun olan Halkapınar ve çevresinin de bu hizmetten yararlanabilmesi için Konak-Alsancak arasında işleyen otobüslerden bazıları günün belirli zamanlarında buraya seferler yapmıştır¹⁹. Ancak savaşın giderek yaşamı olumsuz etkilemesi sonucu daha da artan lastik, mazot ve yedek parça sıkıntısı nedeniyle kentlinin çeşitli hatlarına işleyen otobüs seferlerinde, belirli saatlerde azaltma yapılmıştır²⁰. Hatta ticari taksilerde de mazot eksikliğinden dolayı taksi sayısı azaltılırken pek çok taksi şoförü de İzmir'den ayrılmıştır²¹. Bu nedenle, kent içi ulaşımında İstanbul ve Ankara'ya örnek olan İzmir, 1942 yılından itibaren bu alanda bu kentlerden geri kalmaya başlamıştır²². Giderek artan sorunlar karşısında bazı durak yerleri de kaldırılarak, araçların sık sık durmasından kaynaklanabilecek makinelerin eskimesi gibi sorunlar giderilmeye çalışılmıştır²³. Belediye ayrıca otobüs sayılarını da azaltma yoluna giderken²⁴, bu durum en çok halkın şikayetine neden olmuştur. Savaşın sonlarına yaklaşıldığında ise 42 otobüsten sözü edilen sebeplerden dolayı ancak 14 otobüs işler halde bulunmaktaydı²⁵. 1944 yılında Amerika'dan Ford kamyonlardan 30 tanesinin İzmir'e getirilmesi için iki firma aracılığıyla girişimlerde bulunulmuş²⁶, 1945 yılında iki partide 76.985 Liraya alınan 10 Ford kamyonundan onu da otobüse çevrilmiştir. Bu şekilde 1944 yılında

17 T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Dosya no: 105/125, Karar Sayısı: 2/19921; **Riyaset raporu (1943)**, s. 20-21.

18 G. Jaeschke **Türkiye Kronolojisi (1938-1945)**, Tarihsiz, s. 20; **Anadolu**, 2 Teşrin Sani 1939.

19 **Yeni Asır**, 12 2. Teşrin 1940;

20 "Otobüs Seferlerinde Yeni Tahditler", **Anadolu**, 3 Temmuz 1942.

21 **Anadolu**, 1 Nisan 1941.

22 **Anadolu**, 10 Eylül 1942.

23 **Yeni Asır**, 22 I. Teşrin 1942.

24 **Başbakanlık İstatistik. Umum Müdürlüğü İstatistik Yıllığı.**, C. 16 (1947), s. 558.

25 **Riyaset Raporu (1945)**, s. 27.

26 **Ticaret**, 13 I. Teşrin 1944.

kaldırılmak zorunda kalınan Bayraklı-Karşıyaka ile Alsancak-Halkapınar hatlarını yeniden kurmak mümkün olabilmıştır²⁷.

II. Dünya Savaşı Yıllarında İzmir Otobüslerinin Çalışmaları²⁸

Yıllar	Araba Sayısı	Günde Ortalama Kullanılan Araba	Naklonunan Yolcu	Gayri Safi Gelir	Gider	Aylıklı ve Hizmetlilerin Maaşları (Lira)
1941	42	30	7.686.960	459.946	339.102	117.020
1942	42	20	9.302.478	539.974	458.767	117.239
1943	42	20	11.950.095	648.096	591.610	179.353
1944	42	18	10.848.496	540.622	276.125	128.053
1945	42	22	11.405.830	98.094	559.161	287.148

İzmir Belediyesi savaşın sona ermesiyle birlikte Amerika'dan otobüs sipariş etmiştir. Kentin bu alanda daha iyi hizmete kavuşması ise ancak savaşın sona ermesinden sonra mümkün olmuştur.

b. Tramvaylar

Tramvaylar I. Dünya Savaşına kadarki dönemde kent içi yolcu taşımacılığının önemli bir kısmını karşılıyordu. Osmanlı imparatorluğunda İstanbul, İzmir, Selanik, Konya Şam Beyrut ve Bağdat'ta bulunuyordu. Atlı tramvaylar yirminci yüzyıl başlarından başlayarak elektrikliye dönüştürülmüştür. İzmir'de ilk tramvaylar 1880 yılında Konak Rıhtım üzerinde işletilmeye başlandı, 1932 yılından sonra tramvay arabalarının ulaşım sorununu çözmede yetersiz kalması üzerine önce taksi dolmuşlar ardından otobüsler yolcu taşımaya devam ederken, tramvaylar da 1935 yılına kadar bu hizmeti verdi.²⁹ İzmir Belediyesi'nin 1939 yılında aldığı bir kararla Karşıyaka hattında çalışan tramvayların da kademeli olarak kaldırılmasına karar verildi ve yerlerine otobüs hizmetleri genişletildi³⁰. II. Dünya Savaşının başlangıç döneminde Soğukuyu Caddesinde tramvay hattı kaldırılarak Mareşal Voroşilof tarafından İzmir Belediyesine bağışlanan otobüsler bu hat üzerinde hizmete sokuldu. Sırasıyla 1940

²⁷Riyaset Raporu (1945), s. 28.

²⁸ Bşb. İst. Umum. Müd. İstat. Yıl., C. 16 (1947), Ankara 1948, s. 558.

²⁹ S. Kurt age, s.57.

³⁰ İzmir Şehir Belediye Meclisi Zabıtları, (1932-1947), No.25, (1939), s.53.

yılında Naldöken hattının kaldırılmasının ardından Karşıyaka Tramvayı da 1947 yılında tarihe karıştı.³¹

c Vapur Hizmetleri

Ülkemizde buharlı gemi ile deniz ulaşımına 1827 yılında başlandı.19.yüzyılın son çeyreğine girildiğinde İzmir ve çevre yerleşim birimlerinde nüfusun artmasına karşın, karayolu bağlantısının yeterince kurulamaması üzerine deniz yolu taşımacılığı önem kazandı. Cumhuriyet öncesi dönemde İzmir Körfezinde genellikle küçük vapurlar işletilmiştir.1925-1934 yıllarında İzmir Körfezinde yolcu ve eşya taşımacılığı kamu ağırlıklı bir anonim şirket olan İzmir Liman ve Körfez İşleri İhisarı Türk Anonim Şirketince yerine getirilmiştir.³²İzmir'de şehir içi deniz ulaşımında Körfez vapurları ve İzmir Liman Şirketi'nin vapurları kullanılmıştır. Karşıyaka, Karantina, Karataş, İzmir arasındaki ulaşım, İnciraltı plajının halka açık bir eğlence yerine dönüştürülmesiyle birlikte Karşıyaka-İnciraltı ve Konak-İnciraltı hatları da eklenmiştir³³.II. Dünya Savaşı'nın giderek artan ekonomik baskısı, kömür ve mazot yokluğu otobüs seferlerinde olduğu gibi, bu kez bütün hatlardaki vapur seferlerini de olumsuz yönde etkilemiştir. Bu nedenle Karşıyaka seferlerinin sınırlandırılması yoluna gidilmiştir³⁴. Bu sıkıntılara bir de vapur yetersizliği de eklenmiştir.

İzmir'in şehirlerarası ve uluslararası ulaşımında ve ticaretinde yararlanan vapur seferleri ise savaşın gelişimine paralel olarak değişikliğe uğramıştır. 1930-1935 yılları arasında İzmir limanından yararlanan gemi sayısında azalma görülürken, bu sayı 1938 yılına kadar önemli ölçüde artmıştır³⁵. Savaşın başlamasından iki hafta sonra ise, uluslararası durum nedeniyle Devlet Denizyollarının vapur seferleri durdurulmuştur. Ayrıca İzmir, Edremit, Ayvalık ve İmroz arasında seferler sınırlandırılmıştır. Akdeniz limanları arasındaki vapur seferlerinin kesilmesi³⁶ ise en çok ithalat ve ihracatı olumsuz yönde etkilemiştir³⁷. İzmir'in deniz trafiği 17 Eylül'de açılabilmiştir³⁸. Geçici bir düzelme olmuşsa da savaşın giderek

³¹ age, s.28-30.

³² S. Kurt, age, s.69.

³³ **Anadolu**, 7 Temmuz 1940.

³⁴ **Ticaret**, 1 Nisan 1943.

³⁵ **İstat.Yıl.**, C. 11, s. 531.

³⁶ **Anadolu**, 12 Eylül 1939.

³⁷ **Anadolu**, 20 Kanuni Evvel 1939.

³⁸ G. Jaeschke, **a.g.e.**, s. 17.

şiddetlenmesi sonucunda Akdeniz ve Ege Denizi arasındaki yolculuklar ve nakliye işleri güçlüklerle yapılabile hale gelmiştir³⁹. 1942 yılında ise İzmir-İstanbul arasındaki vapur seferleri, ulaşımın tehlikeli olup olmamasına ve karartma uygulamalarına uygun olarak düzenlenmiştir⁴⁰. Bu seferler kademeli olarak 1944 Eylül'ünde başlatılırken, bu hat arasındaki deniz yolculuğu karartma işlemlerinin zorunlu sonucu 36 saatten 46 saate çıkarılmış, bu uygulama ile Akdeniz'de yalnız gündüzleri seferlere devam edilmiştir⁴¹.

1944 yılında Girit ve Rodos'tan başka bütün Yunan adalarında bulunan Almanların buralardan çıkarılmasından ve bölgenin güvenlik altına alınmasından sonra Ege Denizi'ndeki ulaşım ve nakliyatta gözle görülür bir canlanma olmuştur. Hatta adalardaki Yunan halkına yiyecek yardımı yapılması için düzenlenen seferlere gece de izin verilmiştir. Ege Denizi'nde İzmir'e kadar olan mesafede, Akdeniz'de ise yalnız Kaş ile İskenderun arasındaki posta vapurları dahil, her türlü ulaşımın yapılabilmesi mümkün olmuştur⁴². Akdeniz yolunun güvenliğe kavuşmasıyla birlikte yabancı devletlerle olan ticari ilişkilerde de bir artış görülmektedir⁴³. İstanbul, Ankara ve İzmir Ticaret Odaları konu üzerinde durarak ithalat ve ihracatın gelişmesi için vapur seferlerinin sıklaştırılması için ilgili vekâletlerden yardım istemişlerdir⁴⁴. II. Dünya Savaşı yıllarında ve sonrasında Devlet Deniz Yolları İşletmesi'nin İzmir Limanı için vermiş olduğu yolcu sayısı, navlunu ve yolcu başına ortalama mil aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

İzmir'de Devlet Denizyolları İşletmesinin Faaliyeti⁴⁵

Yolcular						
Hatlar	1942	1943	1944	1945	1946	1947
Yolcu Sayısı (1000)	174	205	131	213	187	213

39 a.g.e., s. 18.

40 **Yeni Asır**, 30 Eylül 1942.

41 **Yeni Asır**, 29 Eylül 1944.

42 **Ticaret**, 3 I. Teşrin 1944.

43 **Ticaret**, 15 Ağustos 1945.

44 **Anadolu**, 22 Temmuz 1945.

45 **Kaynak: Bşb. İstat. Um. Müd. İstat. Yıl.**, C. 16 (1947), Ankara 1948, s. 562.

Navlun Tutarı (1000 Lira)	597	924	642	983	879	951
Yolcu Başına Ortalama Mesafe (Mil)	181	191	189	187	195	199

d. Hava Yolu Taşımacılığı

1939 yılına kadar ki dönem içinde, hava ulaştırma faaliyetlerinin ihtiyaçlarının karşılayacak hiçbir meydan inşa edilmemiş, sivil ihtiyaçları için askeri meydanlardan faydalanmıştır. Bu durum, 1939'dan sonra da uzun zaman devam etmiştir.⁴⁶ İzmir'in havayolu ulaşımında Cumaovası'nda 1940 yılında açılan havaalanı 1960'lara kadar yeterli gelmiştir⁴⁷48. 1944 yılında Fuar nedeniyle artan yolcu ulaşımını kolaylaştırmak amacıyla günde iki kez Ankara ve İstanbul'dan İzmir'e uçak seferleri başlatılmıştır. Normal zamanlarda ise haftanın yalnız beş gününde İzmir-Ankara-İstanbul arasında birer uçağın çalışması kararlaştırılmıştır⁴⁹.

e. Demiryolu Hizmetleri

Ülke savunmasını, sosyoekonomik ve kültürel kalkınmayı akılcı bir ulaşım politikasıyla çözümlenebileceğini düşünen Türkiye Cumhuriyeti Hükümetlerinin programında demiryolu ulaşımı önemli bir yer tutmaktadır.⁵⁰ İzmir kentinin biçimlenmesinde, Türkiye'nin ilk demiryolu bağlantılarını oluşturan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolu hattının kurulması oldukça önemlidir. Son derece zengin bir tarımsal ard bölgeyi liman kenti olan İzmir'e bağlayan demiryolları, kentin büyümesinde de etkili olmuştur. İzmir'in banliyöleri (çevre yerleşmeleri) Buca, Gazimir, Seydiköy'ün yanı sıra Bornova ve Karşıyaka'nın da tren bağlantısı vardı. Buca ve Seydiköy şubelerine Aydın Demiryolu Kumpanyasına ait trenler Bornova şubesi ve Karşıyaka hattına da Kasaba (ve Temdidi) Demiryolu Kumpanyası trenleri işlerdi.⁵¹

İzmir'de önceleri kısmen sayfiye ve mesire yerleri, kısmen de bağımsız tarımsal yerleşmeler olarak bilinen Bornova, Buca, Şirinyer,

⁴⁶ F. Çolak, agm, s.360.

⁴⁷ Mübeccel Kıray, **Örgütlemeyen Kent İzmir'de İş Hayatının Yapısı ve Yerleşme Düzeni**, Sosyal Bilimler Derneği Yayınları, Ankara 1972, s. 66-67

⁴⁹ **Yeni Asır**, 12 Ağustos 1944; 4 Mayıs 1945.

⁵⁰ F. Çolak, agm, s.351.

⁵¹ S. Kurt, age, s.48.

Seydiköy ve Karşıyaka gibi yerler, demiryollarının yapımından sonra yavaş yavaş günlük gidilip gelinen yerleşim birimlerine dönüşmüştür. İzmir'in gelişmesinde büyük rol oynayan Kasaba Demiryolu işletmesi 1934'te, Aydın Demiryolu İşletmesi de 1935'te satın alınarak devletleştirilmiş,⁵² bu alandaki hizmetlerine sonraki yıllarda da devam etmişlerdir. II. Dünya Savaşı yıllarında demir yolları önemli görevler üstlenmiş, bu nedenle artan talebi karşılamak için yeni vagonlar temin edilememiştir.⁵³ İzmir'in hemen çevresinde demiryolu hizmetlerinin yaygınlaşmasıyla kent oldukça önemli bir gelişme kaydetmiş, Anadolu'da ilk kez rastlanılan "merkez-şehir-banliyö" ve "çalışma-oturma" alanları ikililiği ortaya çıkmıştır.⁵⁴

5. ESHOT Müdürlüğü'nün Kurulması

ESHOT Müdürlüğü'nün kurulmasından önce İzmir'de kamu hizmetlerinin yerine getirilmesi görevini özel şirketler yerine getirmişlerdir. Havagazı ve su fabrikaları ve tesisleri oldukça uzun bir geçmişe sahip olup, bu işletmeler kurulurken, şehrin o zamanki ihtiyacına göre teşkilatlanmışlardır. Cumhuriyet idaresi bunları satın aldığı zaman ise pek çoğu ihtiyaca cevap veremez köhne bir halde bulunuyordu⁵⁵. Daima şikâyet konusu olan bu şirketlerin belediyeye intikalinden sonra hizmet alanları genişlemiştir. Bunlar, 1945 yılında ESHOT Müdürlüğü adıyla tek çatı altında toplanmasından önce birbirinden ayrı bütçeli idareler şeklinde yönetilmiştir. Tek çatı altında toplanması belediye meclisi tarafından kararlaştırılmış⁵⁶ olan işletmelerin tek elden yönetilmesi kente geniş hizmetin götürülmesinde etkili olmuştur. Otobüs, havagazı işletmeleri için alınan önlemlerin yanı sıra Karşıyaka Tramvay İdaresi de aynı teşkilata alınmıştır⁵⁷. ESHOT Genel Müdürlüğü'nün kurulmasıyla birlikte bu kurum giderek İzmir'e önemli hizmetlerde bulunan kurumlardan biri haline gelmiştir.

SONUÇ

⁵² age, s.56.

⁵³ Gönül Güneş, II. Dünya Savaşı Yıllarında Ankara'da Şehir İçi ve Şehirler Arası Ulaşım, **Ankara Araştırmaları Dergisi n Journal of Ankara Studies**, 1(1), 66-74, Haziran/June 2013, s.70.

⁵⁴ Mübeccel Belik Kiray, **Örgütlemeyen Kent**, Ankara 1972, s.46

⁵⁵ H. Rüştü Öktem, "Su, Elektrik, Havagazı", **Anadolu**, 16 Temmuz 1945.

⁵⁶ M. Tuncer, "OHSET Halkçı Bir Belediyecilik Tezahürü Olmalı", **Yeni Asır**, 18 2. Teşrin 1944.

⁵⁷ **Anadolu**, 2 Kanuni Sani 1945.

Kentleşmenin ve kentlerde nüfus artışının sonucuna bağlı olarak toplu taşımının ortaya çıkışı ve beraberinde belediye kuruluş süreçlerinin gelişmesi, kent içi ulaşım yöntemlerine yönelik gelişmeleri de hızlandırdı. Bu hızlı gelişmelerin en iyi gözlemlenebildiği kentlerden biri olan İzmir'in Cumhuriyet döneminde büyümesini, bölgenin üretim yapısı ve ulaşım güçleri gibi faktörler etkilemiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında ve II. Dünya Savaşı yıllarında, İzmir'de kent içi ulaşım elektrikli tramvaylar, otomobil ve otobüsler, körfez şirketi vapurları ile kent dışı ulaşım ise çevre illere yönelik ana tren hatları ile ve vapurlar aracılığıyla yürütülmüştür. 1944 yılında Girit ve Rodos'tan başka Yunan adalarında bulunan Almanların buralardan çıkarılmasından ve bölgenin güvenlik altına alınmasından sonra Ege Denizi'ndeki ulaşım ve nakliyatta gözle görülür bir canlanma olmuştur. İzmir'in hemen çevresinde demiryolu hizmetlerinin yaygınlaşmasıyla kent oldukça önemli bir gelişme kaydetmiş, Anadolu'da ilk kez rastlanılan "merkez-şehir-banliyö" ve "çalışma-oturma" alanları ikililiği ortaya çıkmıştır. Belediye hizmetlerinin ESHOT olarak tek çatı altında toplanması sonucu otobüs hizmetleri dahil çeşitli işletmelerin tek elden yönetilmesi kente geniş hizmetin götürülmesinde etkili olmuştur. Savaşın yarattığı maddi olanaksızlıklara rağmen gerçekleştirilmeye çalışılan ulaştırma hizmetleri, belediyeleri de etkisi altına alan, 1950'li yıllar sonrasında gelişen uluslararası ve ulusal ulaşım politikaları sonucunda toplu taşıma hizmetlerinde değişime yol açmıştır.

KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ

T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Dosya no: 105/125, Karar Sayısı: 2/19921.

İSTATİSTİK YILLIKLARI

Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü İstatistik Yıllığı C. 16 (1947)
Ankara.

Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü İstatistik Yıllığı C. 1 (1939-1940)
Ankara.

RİYASET RAPORLARI

Riyaset Raporu (1945).

Riyaset Raporu (1942).

Riyaset Raporu (1943).

Riyaset Raporu (1941-1945).

Riyaset Raporu (1939-1945)

İŞİPR (1939)

İzmir Belediyesi ve Müesseseleri Varidat ve Masraf Bütçeleri (1942, 1944, 1945), İzmir.

İzmir Şehir Belediye Meclisi Zabıtları, (1932-1947), No.25, (1939).

GAZETE VE DERGİLER

Anadolu.

Yeni asır.

Ticaret.

Belediyeler Dergisi, 76 (Aralık 1941).

KİTAP ve MAKALELER

Baskın, Fazıl **Eski ve Yeni Devirlerde İzmir Belediyesi**, İzmir 1941.

Çolak, Filiz "Atatürk Döneminde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış", Turkish Studies- International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, Volume 8/2, Ankara 2013.

Erdoğan, Özcan "Günümüzde Belediyelerin Sürdürülebilir Kent içi Ulaşım ile İlgili Görev ve Sorumlulukları", Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi, S.44(2016).

Güneş, Gönül, II. Dünya Savaşı Yıllarında Ankara'da Şehir İçi ve Şehirler Arası Ulaşım, Ankara Araştırmaları Dergisi n Journal of Ankara Studies, 1(1), 66-74, Haziran/June 2013.

İzmir Panoraması, İzmir 1934.

Jaeschke, Gothard, **Türkiye Kronolojisi (1938-1945)**, Tarihsiz.

- Kaner, Kadri “Örnek Olacak Bir Müessese”, **Belediyeler Dergisi**, 76 (Aralık 1941).
- Kıray, Mübeccel, **Örgütlemeyen Kent İzmir'de İş Hayatının Yapısı ve Yerleşme Düzeni**, Sosyal Bilimler Derneği Yayınları, Ankara 1972.
- Sadık Kurt, İzmir'de Kamusal Hizmetler, (1850-1950), İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, Birinci Basım, İzmir 2012.
- Kaynak, Muhteşem “Ulaştırma Sektörünün Gelişimi”, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, C.15, I. Baskı, İstanbul 1996.
- Olgaç Ulvi, Güzel İzmir Ne İdi Ne Oldu, İzmir 1939.
- Peker, Mümtaz “Cumhuriyet Döneminde İzmir Nüfusu”, **Üç İzmir**, İstanbul 1992.
- Seymen, Ülker Baykan “**1930-1946 Tek Parti Belediyeciliği, İzmir: Behçet Uz Örneği**”, Türk Belediyeciliğinde 60 Yıl, Ankara Büyükşehir Belediyesi Metropol A.Ş., Ankara, 1990
- Şen, Müslime, II. Dünya Savaşı Yıllarında İzmir'in Sosyoekonomik ve Kültürel Hayatı, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir 1998.
- Tabak, Serap Osmanlı'dan Cumhuriyete İzmir'de Mülki İdare ve İdareciler (1867-1950), Konya 2016.