

Beyaz Tren

Beyaz Tren, Yürüyen Köşk gibi doğrudan **Atatürk**'le özdeşleştirilen Cumhuriyet dönemi objelerinden biridir. Beyaz Treni ele alan çalışmalar fazla olmamakla birlikte yapılan sınırlı sayıdaki değerlendirme ve araştırmaların proje olarak üniversite düzeyine hatta yarışmalar üzerinden lise seviyesine kadar inmesi/yansıması Atatürk'ün kullandığı trene duyulan ilginin göstergelerindedir. Öte yandan Atatürk'ün yolculuklarında deniz ve kara vasıtalarını tercih etmesi, gelecekteki önem ve konumunu dile getirmesine rağmen başta uçak olmak üzere hava ulaşım araçlarına binmemiş olması da kullandığı treni ilgi odağı haline getirmektedir.

Mustafa Kemal Paşa'nın yolculuklarında demiryollarının yadsınamayacak bir payı vardı. Nitekim 1924 itibarıyla Reis-i Cumhur Mustafa Kemal Paşa'nın seyahatleri için kumpanyalardan özel tren kiralanmasına yönelik yazışmalarla karşılaşabilmektedir. Daha sonra onun devlet ileri gelenleriyle birlikte **yurt içi yolculukları**nda kullanması için Almanya'daki Wegmann&CO, Cassel şirketine bir vagon siparişi verildiği görülmektedir. 1927 yılında tamamlanan bu vagon, yolcu treninin sonuna bağlanarak kullanılmaktaydı.

Beş kişilik kapasitesi olan vagon 21.82 m. uzunluğunda ve 41.2 ton ağırlığındaydı. Bir salon, toplantı odası, kompartıman, yatak odası banyo ve tuvaletten oluşan özel vagon dinamoyla aydınlatılarak buharla ısıtılıyordu. Gereken hallerde vagonun arkasındaki balkona benzeyen küçük alana çıkarak Mustafa Kemal Paşa halkla temas sağlayabiliyordu. Merdivenleri katlanarak kaldırılabilen vagonun seyir amaçlı planlanan pencereleri oldukça genişti.

Bu vagon, Atatürk'ün vefatının ardından İzmir'de Basmane Garı'nda korunmuştur. 1990'da restorasyon geçirdikten sonra bir süre İzmir-Çamlık arasındaki buharlı tren turlarındaki günübirlik gezilerde hizmet vermişti. Sonra aslına uygun olarak tümüyle yeniden elden geçirildi. Beyaz Tren hakkında başarılı yazılar kaleme almış Eser Tutel'in hatırlattığı gibi 2 no'lu servis vagonu olarak kayıtlı 5001 numaralı vagon, özetle Atatürk'ün ilk vagonu, 9 Eylül 2000 tarihinde Alsancak Garı'nın karşısındaki park sahasına yerleştirilecek ve 2000'lerin başlarından itibaren bahsi geçen park sahasında ziyaretçilerini ağırlayacaktı.

1927'de inşa edilen bahsi geçen tek vagonun yeterli gelmemesi nedeniyle 1930'lu yılların ortalarında yine bir Alman şirketine, Breslau'da LHV Linke Hofmann-Werke fabrikasına bu kez özel tren siparişi verilmişti. Bu arada Reisi cumhur Atatürk ve maiyetleri için Alman sanayi konsorsiyumuna ısmarlanan özel trenin sabit ve sabit olmayan eşyalarla birlikte kontenjane bakılmaksızın ülkeye sokulması için 25 Aralık 1934 tarihli kararname çıkarılmıştı. Trenin tesliminden önce hem trenin döşenmesi, mefruşatı hem de kontrolü için Almanya'ya görevliler gönderilmesi ihmal edilmemişti. 19 Temmuz 1935 tarihinde Haydarpaşa'ya gelen biri furgon (eşya taşıyan kapalı vagon) dokuz vagonlu tren, pencerelerin altına kadar koyu lacivert, üst tarafı ise beyaz boyalı olduğundan Beyaz Tren diye adlandırılmıştı.

Beyaz Tren, uzun kalışlar ihtimali gözetilerek dönemin en modern ve teknik yenilikleriyle donatılmıştı. 20 Temmuz 1935 tarihli *Akşam* ve *Tan* gazetelerinde aktarılan bilgilere göre her bir vagonu 21 m. olan trende telefon da bulunmaktaydı. Aslında ilk beş vagon 21 m. kalanlar biraz daha kısaydı. Nitekim günümüzde müze niteliğine sahip Atatürk Vagonu, TCDD'nin verileriyle uzunluğu 14,8 metre ve darası 46,3 tondur. Atatürk'ün vagonundaki Siemens telefona bağlı deri kaplı defter sayesinde dokuz vagonluk trenin bölümleri hakkında detaylı bilgilere ulaşılabilmektedir. Buna göre Beyaz Tren'in planı şöyleydi:

I numaralı vagon salon: Sahanlık (telefon numarası: 97), cumhurbaşkanı salonu (telefon numarası: 98), başyaver

salonu (telefon numarası: 99).

II numaralı vagon salon: Başbakan yatak salonu (telefon numarası: 1), Salon (telefon numarası: 2).

III numaralı vagon salon: Yaverlik dairesi (telefon numarası:3), yaverlik salonu (telefon numarası: 5), yaverlik koridoru (telefon numarası: 7), genel sekreterlik (umumi katiplik-telefon numarası: 96), büro (telefon numarası: 6).

IV numaralı yataklı vagon: Devlet Demiryolları Umum Müdürü (telefon numarası: 4).

V numaralı yataklı vagon: Koridor.

VI numaralı yataklı vagon: Koridor.

VII-VIII numaralı vagonlar: Polis ve asker.

IX numaralı vagon: Furgondan oluşan plana sahipti.

Vagonlarda kontrol kutusunun üstünde "Vestibül, Salon, Yatak Odası, Banyo, Hanımlara mahsus salon, Maiyet kompartımanı, Maiyet apteshanesi" yazılıydı.

Atatürk'ün ısıtma ve havalandırma düzeneği içeren özel vagonunun giriş kısmında (baş tarafında) Tutel'in hobi odası olarak tanımladığı iki hasır koltukla satranç takımı ve sedef kakma bir tavlanın göze çarptığı küçük bölüm bulunmaktadır. Buradan ses geçirmez çelik, çift kanatlı ahşap kapıdan toplantı salonuna geçilmektedir. İç duvarlar Kafkasya cevizi, tavan da açık renk abanozla kaplanmıştı. Salon koltuklar, dört köşe masa ve radyo ile elektrikle çalışan pikaptan oluşan müzik setiyle donanmıştı.

Salondan koridora çıkıldığında bu bölüm, ilk kompartıman Atatürk'ün özel yatak odası olacak şekilde biri büyük diğeri küçük iki yatak odasıyla aradaki banyodan ibarettir. Banyo, klozet, bide, lavabo ve lavabonun üstünde baş yıkamak için sabit bir duş bulunacak şekilde düzenlenmişti. Klozetin kapağı, arkasındaki bir kol sayesinde el değmeden mekanik olarak kaldırılıbiliyordu.

Banyodan küçük odaya geçilmektedir. Küçük odada tuvalet masasının kapağı kaldırıldığında altındaki ayna ön plana çıkmaktadır. Odanın diğer eşyaları, gardırop, açıldığında çift kişilik yatağa dönüşen kanep ve ufak çekmeceli komodindir.

Yemek vagonunun sekiz metre uzunluğunda salonu bulunuyordu. Salondaki masa toplamda 16 kişiyi ağırlayabilecek potansiyele sahipti. Başyaver ve genel sekreter için tahsis edilmiş vagona yatak yerine dört divan vardı. Ayrıca personel için ayrı bir kompartımandan başka tuvaletler ve yıkanma bölmeleriyle



Akşam 20 Temmuz 1935 (No 6017)



Popüler Tarih, S.28 2002

mutfak ve bir de buzdolabı içeren kiler vardı. Bu vagona lavabolu kompartımanlardan başka büro bölümleriyle küçük bir salon yer alıyordu.

İki bölümden oluşan yemek salonuna mutfaktan başka görevlilerin yemek yiyebilmeleri için masalar konulmuştu. Sonraki iki vagona görevliler için içi deri kaplı sekiz kompartıman bulunuyordu. Her kompartımandaki ikişer kanepeler, geceleri arkalıkları kaldırılarak dört kuşete dönüştürülebiliyordu. Bu vagonların iki başında tuvaletleri vardı.

Beyaz Treni, dizel lokomotif bulunmadığından buharlı lokomotifler, genellikle iki lokomotif çekiyordu. Lokomotiflerle tren sürekli bakımlı ve harekete hazır tutulurdu. Haydarpaşa'dan hareket ettiğinde İstanbul'daki personel, Ankara'dan hareket ettiğinde başkentten personeli görev yapıyordu. Tren personeli deneyimli, işinin ehli, saygılı ve görgülü insanlardı.

Atatürk döneminde Beyaz Tren'in güvenliğine büyük önem verilirdi. Görevliler, Atatürk'ün geçeceği hat üstündeki gar ve istasyonların kasalarındaki o ayın parolasını, mühürlü zarfları açarak öğrenirler; gerektiğinde sadece parolayı söyleyen görevlilerin trene yaklaşmasına izin verilirdi. Trenin furgonunda da kullanıma hazır seyyar telgraf ve telefon makineleri bulundurulurdu.

Atatürk'ün (ve onunla birlikteki devlet maiyetinin) 1935 yılından itibaren Beyaz Tren'le gerçekleştirdiği seyahatlerin sayısı oldukça sınırlıdır. Nitekim son uzun yurtiçi yolculuklarından birini vefatından yaklaşık bir yıl önce Kayseri-Sivas-Diyarbakır-Elazığ-Malatya-Adana-Mersin şehirlerine gerçekleştirmişti. Dönüşte Konya'da durmadan Afyon ve Eskişehir üzerinden Ankara'ya ulaşmıştı. 1938 Mayıs ayında Mersin-Tarsus-Adana gezisini gerçekleştirmişti. İstanbul'a da Beyaz Tren'le gelmişti. Hatta Beyaz Tren, Atatürk döneminde Türkiye'nin yabancı konuklarının ağırlandığında rol oynamıştı. Atatürk, İngiltere Kralı VIII. Edward ile Madam Simpson, Viyana'ya giderlerken onlara Beyaz Tren'i tahsis etmişti. Tren, Emir Abdullah gibi isimlerin ağırlandığında da kullanılmıştı. En önemlisi, Atatürk ebedi yolculuğuna Beyaz Tren ile uğurlanmış; naaşı Dolmabahçe Sarayı'ndan çıkartılarak



Popüler Tarih, S.28 2002.



Popüler Tarih, S.28 2002

Yavuz Zirhlisiyla İzmit'e taşındığında buradan Ankara'ya Beyaz Tren'le getirilmişti.

Beyaz Tren, Atatürk'ten sonra da kullanılmıştı. Cumhurbaşkanlık treni olarak kullanılmasından dolayı 1944 yazında telsiz telefon montajının yapılması gündeme gelmişti. 1950 yılına kadar seyahatlerini Beyaz Tren vasıtasıyla gerçekleştiren **İnönü**, **Churchill** ile meşhur görüşmesini 1943 başlarında Adana-Yenice istasyonunda bu trende yapmıştı. İnönü döneminde Beyaz Tren'in Atatürk döneminden farklı olarak zenginlik ve şatafatın sembolü haline dönüştüğü, bu eleştirilerde muhaliflerin ön planda olduğu değerlendirilmektedir. Demokrat Parti döneminde İnönü'nün Beyaz Treni kullanması eleştirilmiş; propaganda konusu yapılmıştı. İnönü, bu eleştirileri TBMM'de cevaplandıracaktı. Daha çok kamuoyu düzlemine yayılan bu yaklaşım ve eleştirileri, kuşkusuz İnönü döneminin özellikle savaş atmosferi, olağanüstü gelişmelerin yarattığı koşullar ve yaşanan yoklukla travmayı gözeterek yorumlamak gerekmektedir. Bununla birlikte Beyaz Tren, Demokrat Parti döneminde Yunan Kralı I. Paul ile Kraliçe Frederika ve Kral Faysal'ın ziyaretleri gibi çeşitli örneklerde görülebileceği üzere yabancı devlet yetkililerinin Türkiye seyahatleri sırasında yer yer de kullanılmakla beraber pek ilgi ve itibar görmediğinden yavaş yavaş kaderine terk edilmişti.



Popüler Tarih, S.28 2002

Kayıtsızlığa bağlı olarak zamanla Beyaz Tren'den geriye fazla bir parça kalmadığı, eşyalarının da kaybolduğu değerlendirilmektedir. Sonraki yıllara kalan parçalardan biri Yenice'de İnönü-Churchill görüşmesinin gerçekleştiği vagonur. Avukat Sudi Abaç, görüşmenin gerçekleştiği bu vagonu aramış ve onu harabe halde Konya'da bulmuştur. Sudi Abaç'ın çabalarıyla vagon kurtarılmış; Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından aslına uygun şekilde restorasyonu Sivas'ta gerçekleştirilerek 1991'den itibaren Yenice İstasyonu'nda sergilenmeye başlanmıştır.

Trenin geriye kalan diğer ve en önemli özgün parçası, Atatürk'ün yatak odası, banyosu ve toplantı salonunun bulunduğu özel vagonuydu. 1964 yılında Ankara'daki Atatürk Müzesi'ne teslim edilen vagon, Ankara Garı'nda 1 no'lu peronun yanı başında



İnönü-Churchill Görüşmesinin Gerçekleştiği Vagon <https://www.haberler.com/>

sundurma altında korumaya alınmıştır. Bu tarihten itibaren Ankara Garı'nda sergilenen vagon, Kültür Bakanlığı Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü tarafından "Atatürk'e ait korunması gerekli kültür varlığı" olarak tescillenmiştir. Künyesini taşıyan plakada LHV LINKE HOFMANN-WERKE, BRESLAU, 1935 yazmaktadır.

Atatürk'ün Beyaz Treni dönemin konjonktürü içinde yaklaşıldığında öncelikle demiryollarına verilen önemin göstergesiydi. Diğer yandan halka ulaşmanın kuşkusuz etkin kanallarından biri olmasına koşut olarak halka dönük yönetim modelinin araç ve sembollerindedir. Günümüzde gerek 1927'de inşa edilen vagon ve gerekse Atatürk'ün özel vagonu, Beyaz Vagon olarak adlandırılmaktadır.



Yenice İstasyonundaki İnönü-Churchill görüşmesinin gerçekleştiği vagon
<https://www.haberler.com/>

Eminalp MALKOÇ

KAYNAKÇA

Başkanlık Cumhuriyet Arşivi

BCA, 30.10.0.0/02.09.07, Tarih:03.04.1924

BCA, 30.18.1.2/48.66.7, Tarih:02.10.1934.

BCA, 30.18.1.2/50.89.4, Tarih:25.12.1934.

BCA, 30.18.1.2/54.35.14, Tarih:08.05.1935.

BCA, 30.18.1.2/55.45.18, Tarih:03.06.1935.

BCA, 30.18.1.2/106.59.3, Tarih:09.08.1944.

Sürelî Yayınlar

Akşam, 20 Temmuz 1935 (No:6017).

Akşam, 7 Eylül 1936 (6426).

Akşam, 8 Eylül 1936 (6427).

Cumhuriyet, 7 Eylül 1936 (4425).

Cumhuriyet, 8 Eylül 1936 (4426).

Cumhuriyet, 9 Eylül 1936 (4427).

Tan, 20 Temmuz 1935 (No:89-3392).

Kitap, Makale ve Tezler

Atatürk'ün Yanı Başında, Çankaya Köşkü Kütüphanecisi Nuri Ulusu'nun Hatırları, Der.: Mustafa Kemal Ulusu, Doğan Kitap, İstanbul 2008.

AYHAN, İsmail, **Demokrat Parti Dönemi'nde Türkiye'yi Ziyaret Eden Devlet Başkanları ve Bu Ziyaretlerin Türk Basınına Yansımaları**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Diyarbakır 2014.

BOZKURT, İbrahim, "Atatürk'ün Mersin Ziyaretleri", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, S.61/2017, s. 79-110.

DOĞANER, Yasemin, "Millet Liderini Uğurluyor", **Atatürk Dergisi**, S.4/4, 2005, s.45-64.

GRANDA, Cemal, **Atatürk'ün Uşağının Gizli Defteri**, 2. bs., Kent Kitap, Ankara 2008.

İsmet İnönü'nün TBMM'deki Konuşmaları 1920-1973, C.2 (1939-1960), TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, Ankara 1993.

KOCATÜRK, Utkan, **Kaynakçalı Atatürk Günlüğü**, 2. bs., Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2007.

KÜRKÇÜ, S.S., DENİZ, E.N., AYHAN, G.B., KAVŞUT, B., TOPRAK, M., **Atatürk'ün Beyaz Treni ve Üç Döneme Yayılan Hikayesi**, (HIST200 Final Projesi), Bilkent Üniversitesi, Ankara 2018-2019.

ÖNDER, Mehmet, **Atatürk'ün Yurt Gezileri**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1998.

PAKÖZLÜ, Tuğçe, "İzmir Yarınlara Ulaşıyor", **İzmir Liselerarası Tarih Yarışması**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, İzmir 2003, s.213-223.

TUTEL, Eser, "Atatürk'ü Ankara'dan Halkına Ulaştıran Beyaz Tren", **Bütün Dünya 2000**, Başkent Üniversitesi Kültür Yayını, S.4 (Nisan)/2002, s.37-44.

TUTEL, Eser, "Beyaz Tren'de Kısa Yolculuk: Atatürk'ün Vagonu", **Popüler Tarih**, S.28/2002, s.50-55.

İnternet Siteleri:

<https://www.tcdd.gov.tr/sayfa/aturk-vagonu> (Erişim Tarihi: 31.07.2021)

www.haberler.com/inonu-churchill-yenice-baris-gorusmesi-nin-76-yil-11693574-haber/ (Erişim Tarihi: 07.08.2021)

Ruhan Çelebi, "Atatürk'ün Trenleri", <http://kentvedemiryolu.com/aturk-trenleri/> (Erişim Tarihi: 07.08.2021)

21/11/2024 tarihinde <https://aturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/beyaz-tren/?pdf=3752> adresinden erişilmiştir