

Eskişehir Cer Atölyesi Cumhuriyetin kuvvet üssü...

DEMİRYOLCULUĞUN NÜVESİ (*)

Kurtuluş Savaşı sırasında Eskişehir'deki Cer Atölyesi'nde yapılan üretim, kritik önemdeydi. İlk olarak topların kamaları üretildi. Bir dönem Ankara'ya taşınmak zorunda kaldı. Cumhuriyetin kurulmasının ardından Eskişehir'in sembolü oldu.

Demiryolculuk konusunda birçok ilklerin gerçekleştirildiği yer olan Cer Atölyesi Cumhuriyetin ilk ağır sanayi tesisi olarak da gösterildi. Buharlı ve dizel-elektrikli lokomotif üreten Cer Atölyesi, günümüzde Tülomsaş adı ve yabancı lisansıyla üretimini sürdürüyor.

Mahmut KİPER

Metalurji Mühendisi

USİAD Sanayi ve Teknoloji Politikaları Çalışma Grubu

mahmut.kiper@gmail.com - bilgi@usiad.net

Osmanlı döneminde, Almanlar tarafından Anadolu-Bağdat demiryolunun işletmesi için 'Anadolu-Osmanlı Kumpanyası' oluşturulurken 1894 yılında Eskişehir'de küçük çaplı bir bakım ve revizyon atölyesi de kurulur. Burası 1919'da Birinci Dünya Savaşı'nın galiplerinden İngiltere'nin kontrolüne geçen demiryollarının önemli üslerinden biri olur. O günlerde Anadolu'da önce ulusal direniş, ardından da ulusal kurtuluş hareketi de örgütlenmektedir. 20 Mart 1920'de Kuvayı Milliye birlikleri Eskişehir'i kurtarır. Tesis de milli güçlerin eline geçer. Kumpanyanın ismi de değiştirilir ve büyük görevler yapacağı yeni ismini alır: 'Eskişehir Cer Atölyesi'. O günler zor günlerdir. Ray döşemek, vagon, lokomotif onarmak için kurulmuş atölyeden başka görevler de istenir.

Aydın Engin, Türk Tarih Vakfı Yayını olan Çarklardan Çiplere isimli kitaptaki 'Eskişehir Cer Atölyesi'nden TÛLOMSAŞ'a başlıklı öyküsünde Eskişehir Cer Atölyesi'nin önemini anlatmaya böyle başlar ve bu öyküde, tesisin hem milli mücadele ve hem de daha sonraları cumhuriyet için önemini anlatır. Eskişehir Cer Atölyesi'yle başlayan bu işletmenin öyküsünü onun yazdıklarından aktarmaya devam edelim.

KURTULUŞ SAVAŞI'NDA CER ATÖLYESİ

Garp Cephesi Komutanı Miralay İsmet anlatıyor; 'Elimizde yedi adet on beşlik top vardı. Bunları muhtelif depolarda terk edilmiş olarak bulduk. Lakin işe yaramadan, sadece boru olarak duruyorlardı. Çünkü kamaları alınmıştı. Eskişehir Cer Atölyesi'nde kamaları yapıldı. Sakarya Meydan Muharebesi'nde ve Büyük Taarruz'da kullanıldı.' İsmet Paşa'nın eksik bıraktığı detayları Eskişehir Cer Atölyesi ustalarından Ahmet Akar tamamlıyor; '...İmalat-ı Harbiye'den (Askeri Fabrikalar) iki genç subay geldi, torbalarından işçi tulumlarını çıkardılar ve şahmerdanın başına geçtiler.'

Ve vagon aksları bu şahmerdanla dövülür, sonra torna tezgâhında oyulur, böylece kamalar üretilir, kamalar toplara takılır ve Eskişehir Ovası'nda ilk denemeler yapılır. Ahmet Akar, denemenin sonucunu o günlerin heyecanıyla şöyle açıklar; 'Eskişehir Ovası'nda top salvoları yankılanırken göz yaşlarımız sel gibi aktı, mükâfatımız sevinç gözyaşları oldu'.

(*) Cumhuriyet Strateji Temmuz 2008

İş yoluna girer, top kamaları için seri üretime geçilir. Ancak ilerleyen Yunan kuvvetleri 20 Temmuz 1921'de Eskişehir'e girer, Eskişehir Cer Atölyesi bir kez daha yabancı ellere geçer. Ama o şahmerdan, torna tezgâhları, vagon aksları ve tabii ustalar çoktan Ankara'nın yolunu tutmuşlardır. Onlara atölye diye Ankara'da Süvari Kışlası'nda yer gösterilir. İlk iş ahırlardaki at pisliklerinin temizlenip yerlerin düzeltilmesi olur. Ardından itinayla şahmerdan, torna tezgâhları ve diğer alet edevat yerleştirilir. Ve kapıya elle yazılmış bir tabela asarlar: 'Eskişehir Cer Atölyesi'.

KURTULUŞTAN SONRA

Eskişehir Cer Atölyesi, yuvasına 2 Eylül 1922'de geri döner ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğü'ne bağlanır ve genç Cumhuriyetin en büyük atılımı için çalışmaya başlar. Yani yurdu demir ağılarla örmek yolundaki büyük çabanın baş aktörlerinden olur.

1925'te 500 dönüme ulaşan bir arsa üzerinde art arda atölyeler kurulmaya başlanır. Vagon ve özellikle lokomotif montajı yapacak 'montajhane', buharlı lokomotifler için kazan üretecek 'kazanhane', dişli ve tekerlek üretimi için 'çarkhane', köprü, makas, kantar, yol güvenliği için araç gereç üretecek atölyeler, hepsi iki yıl içinde kurulur ve faaliyete geçer.

Bu tesisi önemli kılan diğer bir özelliği de Cumhuriyet'in ilk ve uzun bir dönem tek ağır sanayi kuruluşu olmasıdır. O yıllarda ortaokul ve lise kitaplarında Eskişehir Cer Atölyesi için ağır sanayi tesisimiz ifadesi kullanılmaktadır.

Pek çok atılımda O'nun payı ve alın teri vardır. Cer atölyesi çalışanları da gurur duyarlar yaptıkları ile.

Aydın Engin'in öyküsünde Emekli Cer İşçisi Sabri Altınkap o döneme şöyle tanıklık etmektedir;

'Bak efendi, şu parmağı görüyor musun, 26 yaşımdan beri bükülmez. Nedendir bilir misin? Erzincan'ın Mercan kasabasında Nene Hatun mevkiindeki çelik demiryolu köprüsünde perçin çakarken kırıldı. Kaynadı ama böyle kaldı. O yıllar memleketin dört bir yanına saldıılar bizi. Eskişehir Cer dedin mi duracaksın. Bu kumpanyanın ustasının, çırağının, müdürünün ve mühendisinin elinden gelmeyen yoktur. Memleketin demiryollarının her bir santiminde alın terimiz var bizim.'

CER ATÖLYESİ ESKİŞEHİR'İ ATEŞLİYOR

1930'a gelindiğinde Anadolu demiryolu ağı doğu-batı ve kuzey-güney ekseninde örülürken kurtuluş savaşından bir harabe olarak çıkmış Eskişehir'de Cer Atölyesi odaklı sosyal ve kültürel bir değişim yaşanmaktadır.

Demir Spor Kulübü kurulmuş, çalışanların aileleri bisiklet, voleybol, güreş, futbol, eskrim, tenis gibi sporlarla tanışmıştır. Fabrikanın toplantı evi bir kültür sitesidir. Ünlü 'Kumpanya Mızıkası ve Musiki' takımı yani Fabrika Badosu önce yerel müzisyenlerle amatörce işe başlamış, Ankara'dan çağırılan öğretmenlerle takviye edilmiş ve Cumhuriyet balolarıyla başlayan ve açık hava konserleriyle devam eden bandonun ünü giderek yayılmıştır.

Eskişehir Cer Atölyesi Cumhuriyet tarihinde pek çok ilk ve unutulmaz yaratmıştır. Bunlardan biri de 'Çıracılık Okulu'dur. Bu okulda, sadece fabrika çalışanlarının çocukları değil, özellikle ıssız, ara istasyonlarda çalışan demir yolcuların bu nedenle eğitim olanaklarından yararlanamayan çocuklarının eğitilmesi hedeflenmiş ve bu çocuklar yatılı 'talebe pansiyonları'nda ilkokula başlamış ve daha sonra çıracılık okuluna devam etmişlerdir. Bu çocuklara daha ilkokulda öğretilmeye başlanan Almanca dersi

ile ıraklık okulunu bitiren ğrencilerin Almanya'da teknik okullarda eğitilmesi hedeflenmiş ancak İkinci Dünya Savaşı nedeniyle proje gerçekleşememiştir.

Cer atölyesi, ilk işçi sendikasının kurulduğu işletmelerdendir aynı zamanda.

TATLI REKABET

Eskişehir Cer Atölyesi sadece ray döşeme, elik köprü, vagon ve lokomotif onarımı ile yetinmemiş, Cumhuriyetin gelişiminde önemli pek çok tesisin kuruluşunda da büyük pay sahibi olmuştur. O günlerde Cumhuriyetin kurumları arasında tatlı bir rekabet vardır. O rekabet son dönemlerde çokça yaşadığımız memleket değerlerini satma, yıkma, yok etme üzerine değil, tersine, kurma, var etme üzerinedir.

Kurumda uzun yıllar İdare Müdürlüğü yapmış Ahmet Sevük vnle şunları anlatır;

'Karabük Demir elik'tekiler Karakaya Barajı'nın demir işlerini, Tuzla tersanesini, işte köprüleri filan yaptık diye övünürler. İyi de daha Karabük'n adı bile yokken bu işleri kim yaptı? Biz her şeyi yaparız. Kumpanya dedin mi duracaksın. Bak eskiden bir kız istedin diyelim. Sorarlar 'nerede çalışıyorsun'? Kumpanya dedin mi kızını aldın demektir. İtibarı çok yüksekti. şimdi de yüksektir. Bakma sen fabrikayı aylak oturttuklarına...'

Sık sık ismini değiştirseler de bu tesis hep önemli ve hatırlanacak işler yapmıştır

CER ATÖLYESİ'NDEN TLOMSAAş'A

1958'de Eskişehir Cer Atölyesi, Eskişehir Demiryolu Fabrikası olur.

Buharlı lokomotif dönemi kapanırken fabrika da değişime uyar. 1967'de ilk dizel manevra lokomotifi üretilir. 1970'de ise dizel-elektrikli lokomotive geçilirken adı bir kez daha değişir ve Eskişehir Lokomotif ve Motor sanayi Müessesesi (ELMS) olur. 1970'de yapılan Motor Döküm ve Kimyasal İşlemler Fabrikalarına 1971'de Bakım ve Yardımcı retim, Elektrik, Dişli Takım ve Kalıp Fabrikaları eklenir. Fabrika teknolojik değişime de ayak uydurmaya çabalamaktadır. 1976'da dizel lokomotif üretiminde yerli üretim payı yüzde 77'lere çıkmıştır. 1984'de General Motors (GM) ile dizel elektrikli lokomotif üretimini için lisans anlaşması yapılır ve üç yıl içinde 7 GM lisanslı lokomotif üretilir.

1986'da fabrikanın ismi yeniden değişir ve bugün bilinen ismini alır: Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.ř. (TLOMSAAş).

1988'de de Toshiba lisansı ile 5 elektrikli lokomotif devreye sokulur.

Evet, Eskişehir Cer Atölyesi ile başlayıp bugün TLOMSAAş olarak devam eden, demiryollarının kuvvet merkezi bu tesiste pek çok ilk ve yeni şeyler yapılmıştır. Bu tesis ülkenin mühendislik birikiminin oluşumunda ve bu birikimle neler yapılacağının test edilmesinde de birçok özel işe imza atmıştır.

1951 yılında Türkiye'de ilk mekanik kantar imalatı, lisans veya know-how alınmaksızın bu Atölyede gerçekleştirilir.

Yıl 1957, Gençlik Parkı bir bayram yeridir. Her şeyi ile Eskişehir Cer Atölyesi'nde üretilen iki küçük buharlı lokomotif, "Mehmetçik" ve "Efe", hem Ankara'yı, hem de Eskişehir'i sevince boğar. 1750 metrekairelik bir gzerghta, Havuzbaşı ve Esmen adı verilen istasyonlar arasında 20 km /saat hızla gidip gelen ve bugün belli bir yaştaki Ankaralıların mutlulukla ve çocukluk heyecanlarıyla hatırlayacağı 35 ton yük kapasiteli iki küçük buharlı lokomotif bir yandan o çocukların sevinçlerini, bir yandan Eskişehir Cer Atölyesi'nin gururunu ve büyük lokomotifleri de üretebilmenin umudunu taşır.

Lokomotiflerden her biri yaklaşık 50.000 liraya mal olmuştur ve her parçası fabrikada imal edilmiş tamamı Türk yapısı lokomotiflerdir.

'CER'E ADANAN ÖMÜRLER

Bu iki küçük trenden yıllar önce, bu emektar ve üretken demiryolu atölyesinde buharlı lokomotifin "kalbi" sayılan "buhar kazanı" üretimi de başarılmıştır. Bu atölyede üretilen ilk buhar kazanının çeliğine alınırın terini katmış 1911 doğumlu emekli "cer" işçisi Sabri Altınkap, 1994 yılında 83 yaşında iken kendisiyle konuşan gazeteciye o günlerin heyecanını ve gururunu şu sözlerle anlatır:

"Efendi, buhar kazanı bu, buhar kazanı! Yani makinenin [lokomotifin] kalbi! 'Cer' ne demektir bilir misin? 'Cer' kuvvet [lokomotifin çekiş, çekme gücü] demektir. Cer Atölyesi'nde 'cer'in kendisini yapacağız şimdi anlayacağın. Ben on altı yaşındayım efendi o sıra (1927). Kazan lafı duyuldu ya mahallede, [Eskişehir'in eski kent merkezi] Odunpazarı'nın arkasında oturuyoruz o sıra, yetişkin usta muamelesi yapılır oldu bana. Buhar kazanı bu efendi! Üstünde Grup (Krupp) yazmıyor, Tüsen (Thyssen) yazmıyor, 'Cer' yazıyor Cer!"

Cer "kuvvet" demektir, ama aynı zamanda onu yapan fabrikanın ismidir. O isim aynı zamanda başarabilmenin gücü demektir, cumhuriyet demektir, bağımsızlık demektir ve geleceğe umutla bakabilmek demektir o kuşağın gözünde.

İLK LOKOMOTİF 'KARAKURT'

1961 yılına gelindiğinde ise, Türk işçi ve mühendislerinin şeref anıtı fabrikada istim tutar. Bu, 1915 beygir gücünde, 97 ton ağırlığında, 70 km/saat hız yapabilen ilk Türk buharlı lokomotifidir ve adı 'Karakurt'tur.

1923'de 8000 metrekare olan kapalı alan, 1984'e gelindiğinde 174.000 metrekareye ulaşır. Bugün TÜLOMSAŞ çeşitli tipte lokomotif, demiryolu bakım aracı, bocili yük vagonu, çeşitli tipte dizel motor, alternatör, cer motoru, çelik ve pik döküm üretim kapasitesiyle Türk ağır sanayinin lokomotifi olarak hizmet vermektedir. 2007 sonu itibariyle, 700'ün üzerinde çeşitli tipte lokomotif ve 8000'e yakın çeşitli tipte bocili yük vagonu üretimi gerçekleştirilmiştir. Bunların onarımları ile diğer demiryolu araç ve gereçlerinin üretim ve onarımları da yapılmaktadır.

Ancak, birçok ilki gerçekleştiren bu tesis ana alanı olan lokomotif üretiminde önce Alman ve Fransız lisansı ile üretimini gerçekleştirir, son zamanlarda ise ABD ve Japon firmalarından aldığı lisanslarla elektrikli lokomotif üretimine yönelir. Oysa bu tesisin -pek çok diğer örnekte olduğu gibi birikiminden yeterince yararlanabiliyor muyuz? Sorusunu belki de çok uzun zaman önce sormamız gerekirdi.

TREN GERİ GİDİYOR

Aykut Göker 1 Haziran 2007 tarihli Cumhuriyet Bilim Teknoloji Dergisi'nde yukarıdaki soruyu sorar ve bu konuda şöyle yakını; '...Sonuçta, TÜLOMSAŞ'ın bugün geldiği noktayı -ki bu Türkiye'nin geldiği noktadır- ancak 2000'li yıllarda uyanıp hızlı tren işine başlamamız ve Türkiye'nin ilk hızlı trenini İspanyol CAF firmasına sipariş etmemizden daha iyi hiçbir şey anlatamaz.

Genç Cumhuriyet'in yokluk yıllarında, demiryollarında, son derece bilinçli bir atılım politikası uygulayabilen o siyasî kadroları ya da 1960'larda gözlerini kırpmadan imalat yeteneklerinin sınırlarını zorlayabilen, Eskişehir'deki Demiryolu Fabrikası'nın o teknik kadrolarını yetiştirebilen bir ülke, demiryolu ulaşımında niçin bu duruma düştü, sorusunun yanıtını da vermek zorundayız.'

Gerçekten de, 1961 yılında yapılan ilk Türk buharlı lokomotifi Karakurt, gene aynı yıl gene bu fabrikanın atölyesinde tasarlanıp hayat bulan ve Türk mühendislik birikiminin geldiği noktayı tüm dünyaya gösteren başka bir ilki, ilk Türk Otomobili 'Devrim'i, Cumhuriyet Bayramı törenleri için Ankara'ya taşıma onurunu da yaşayacaktır.

Türk mühendis ve ustalarının kendilerine imkân tanınsa neleri başarabileceği ve yaratabileceğinin en önemli bir delilidir 'Devrim'.

Evet, ilk ve hem de her şeyiyle 'Türk Malı' bu otomobil, istense Cumhuriyet döneminde yaratılan birikimle neler yapılabileceğinin; ama bu birikimin ve yaratıcı gücün nasıl harcadığının önemli bir tanığıdır. Bu günleri anlamak için 'Devrim'in öyküsü, almasını bilene pek çok ders verir.



Eskişehir Cer Atölyesi'nde üretilen lokomotifin raya indirme töreni..