

## CUMHURİYET DEMİRYOLU'NUN KUVVET ÜSSÜ: ESKİŞEHİR CER ATELYESİ

■ Mahmut KİPER

Metalurji Mühendisi

Osmanlı döneminde, Almanlar tarafından Anadolu-Bağdat demiryolunun işletmesi için 'Anadolu-Osmanlı Kumpanyası' oluşturulurken 1894 yılında Eskişehir'de küçük çaplı bir bakım ve revizyon atelyesi de kurulur. Burası 1919'da 1. 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 Atelyesi'.

O günler zor günlerdir. Ray döşemek, vagon, lokomotif onarmak için kurulmuş atölyeden başka görevler de istenir.

### Eskişehir ovasında yankılanan top salvoları

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

Garp Cephesi Komutanı Miralay İsmet anlatıyor; 'Elimizde yedi adet 15'lik top vardı. Bunları muhtelif depolarda terk edilmiş olarak bulduk. Lakin işe yaramadan, sadece boru olarak duruyorlardı çünkü kamaları alınmıştı. Eskişehir Cer atelyesinde kamaları yapıldı. Sakarya Meydan Muharebesi ve Büyük Taaruzda kullanıldı...'

İsmet Paşa'nın eksik bıraktıkları detayları Eskişehir Cer Atelyesi ustalarından Ahmet Akar tamamlıyor;

'... İmalat-ı Harbiye (Askeri Fabrikalar) den iki genç subay geldi, torbalarından işçi tulumlarını çıkardılar ve şahmerdanın başına geçtiler...'

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

İş yoluna girer, top kamaları için seri üretime geçilir. Ancak ilerleyen Yunan kuvvetleri 20 Temmuz 1921'de Eskişehir'e girer, Eskişehir Cer Atelyesi bir kez daha yabancı ellere geçer. Ama o şahmerdan, torna tezgahları, vagon aksları ve tabii ustalar çoktan Ankara'nın yolunu tutmuşlardır. Onlara atelye diye Ankara'da Süvari kışlasında yer gösterilir.

İlk iş ahırlardaki at pisliklerinin temizlenip yerlerin düzeltilmesi olur. Ardından itinayla şahmerdan, torna tezgahları ve diğer alet edevat yerleştirilir.

Ve Kapıya elle yazılmış bir tabela asarlar: 'Eskişehir Cer Atelyesi'.

Eskişehir Cer Atelyesi, 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. Yurdu demirağlarla örmek yolundaki büyük çabanın başaktörlerinden olur.

1925'te 500 dönüme ulaşan bir arsa üzerinde ard arda atölyeler kurulmaya başlanır. Vagon ve özellikle lokomotif montajı yapacak 'montajhane', buharlı lokomotifler için kazan üretecek 'kazanhanesi', 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 Atelyesi için ağır sanayi tesisimiz ifadesi kullanılmaktadır.

**Ray döşemek, vagon, lokomotif  
onarmak için kurulmuş atölyeden**

**başka görevler de istenir.**



### Cumhuriyetin İlk Yıllarında Cer Atelyesi (Kaynak: TÜLOMSAŞ Web Sitesi)

#### Eskişehir Cer dedin mi duracaksın...

Pek çok atılımda O'nun payı ve alinteri vardır. Cer atelyesi çalışanları da gurur duyarlar yaptıkları ile.

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

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

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

Demirspor kulübü kurulmuş, çalışanların aileleri bisiklet, voleybol, güreş, futbol, eskrim, tenis gibi sporlarla tanışmıştır. Fabrikanın toplantı evi bir kültür sitesidir. Ünlü 'Kumpanya Mızıkası ve Musukisi' takımı yani Fabrika Bandosu 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 Atelyesi Cumhuriyet tarihinde pek çok ilk ve unutulmaz yaratmıştır. Bunlardan biri de 'Çıraklık Okulu'dur. Bu okulda, sadece fabrika çalışanlarının çocukları değil, özellikle ıssız, ara istasyonlarda çalışan demiryolcuların bu nedenle eğitim olanaklarından yararlanamayan çocuklarının eğitilmesi hedeflenmiş ve bu çocuklar yatılı 'talebe pansiyonları'nda ilkokula başlamış ve daha sonra çıraklık okuluna devam etmişlerdir. Bu çocuklara daha ilkokulda öğretilmeye başlanan Almanca

dersi ile çıraklık okulunu bitiren öğrencilerin Almanya'da teknik okullarda eğitilmesi hedeflenmiş ancak 2. Dünya Savaşı nedeniyle proje gerçekleştirilememiştir.

TÜLOMSAŞ'ın web sitesindeki tarihçe bölümünde, 2. Dünya Savaşı'nın tüm zorluklarına rağmen bu dönemde Cer Atölyesi'nde bir seferberlik başlatıldığı anlatılıyor. Bu seferberlikle önce askere alınan işçilerin yerine altı aylık kurslarla yeni işçiler eğitilir. Yetmiş insan gücü eğitimini sürekli kılabilmek için gündüzlü ve yatılı Çırak Sanat Okulları açılır. Atölyede kalan bir avuç uzman işçi bir yandan demiryollarına ve orduya eksiksiz bir destek sağlarken, bir yandan yeni işçi ve çıraklara öğretmenlik yapar, diğer yandan da henüz hiçbir sanayinin olmadığı ülkemizde seferberliğin zor koşullarının doğurduğu güçlükleri aşabilmek için yeni projeler peşinde koşar. Bu insanüstü özverinin sonucunda daha önce yapılmayan birçok makine parçalarının, hatta takımların imalatı gerçekleştirilir. Yine bu dönemde, Cer Atölyesi bünyesinde kurulan "Kaynak Evi" aynı zamanda Türkiye'de dünya standartlarında kaynakçı yetiştiren bir merkez olur.

1946 yılında II.Dünya Savaşı sona erip seferberlik kaldırılınca geri dönen işçilerle birlikte artan üretim kapasitesi ile Cer Atölyesi, adı hâlâ atölye olsa da bir fabrika gibi çalışmaya başlar. Artan enerji ihtiyacını karşılamak için kurulan kuvvet santrali Eskişehir'in bazı bölümlerini de karanlıktan kurtarır.

Cer atelyesi, ilk işçi sendikasının kurulduğu işletmelerdendir aynı zamanda.

Eskişehir Cer Atelyesi sadece ray döşeme, çelik 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 kurumlarını satma, yıkma, yok etme üzerine değil, tersine, kurma, var etme üzerinedir. Kurumda uzun yıllar İdare Müdürlüğü yapmış Ahmet Sevük övünçle şunları anlatır;

'Karabük Demir Çelik'tekiler Karakaya Barajı'nın demir işlerini, Tuzla tersanesini, işte köprüleri filan yaptık diye övünürler. İyi de daha Karabük'ün 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 kızı aldın demektir. İtibarı çok yüksekti...'

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

### Eskişehir Cer Atölyesi'nden TÜLOMSAŞ'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 lokomotide 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 Üretim, Elektrik, Dişli Takım ve Kalıp Fabrikaları eklenir. Fabrika teknolojik değişime de ayak uydurmaya çabalamaktadır. 1976'da dizel lokomotif üretiminde yerli üretimin payı %77'lere çıkmıştır. 1984'de General Motors (GM) ile dizel elektrikli lokomotif üretimi 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.Ş. (TÜLOMSAŞ).

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

Evet, Eskişehir Cer Atölyesi ile başlayıp bugün TÜLOMSAŞ 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 yapılacağına test edilmesinde de bir çok özel işe imza atmıştır.



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

## 1984'de General Motors (GM) ile

### dizel elektrikli lokomotif üretimi için

### lisans anlaşması yapılmıştır.

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 Atölyesinde üretilen iki küçük buharlı lokomotif, "Mehmetçik" ve "Efe", hem Ankara'yı, hem de Eskişehir'i sevince boğar. 1750 m2'lik bir güzergahta, Havuzbaşı ve Esmen adı verilen istasyonlar arasında 20 km /saat hızla gidip gelen ve bugün belli bir yaştaki Ankara'lıların mutlulukla ve çocukluk heyecanlarıyla hatırlayacağı 35 ton yük kapasiteli iki küçük buharlı lokomotif bir yandan o çocukların sevinçlerini, bir yandan Eskişehir Cer Atölyesinin 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.

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 alınmış 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 Atölyesinde '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.

### Fabrikanın şeref anıtı KARAKURT Lokomotifi

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



### İlk Türk Buharlı Lokomotifi 'Karakurt' Raylarda

1923'de 8000 m<sup>2</sup> olan kapalı alan, 1984'e gelindiğinde 174.000 m<sup>2</sup>'ye ulaşır.

Bugün TÜLOMSAŞ çeşitli tipte lokomotif, demiryolu bakım aracı, bojjili yük vagonu, çeşitli tipte dizel motor, alternatör, cer motoru, çelik ve pik döküm üretim kapasitesiyle Türk ağır sanayiinin lokomotifi olarak hizmet vermektedir. 2007 sonu itibarıyla, 700'ün üzerinde çeşitli tipte lokomotif ve 8000'e yakın çeşitli tipte bojjili yük vagonu üretimi gerçekleştirilmiştir. Bunların onarımları ile diğer demiryolu araç ve gereçlerinin üretim ve onarımları da yapılmaktadır.

Ancak, bir çok 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

**'Cer' ne demektir bilir misin? 'Cer'**

**kuvvet [lokomotifin çekiş, çekme**

**gücü] demektir. Aynı zamanda onu**

**yapan fabrikanın ismidir.**

olduğu gibi – birikiminden yeterince yararlanabiliyor muyuz? sorusunu belki de çok uzun zaman önce sormamız gerekirdi.

Aykut Göker 1 Haziran 2007 tarihli Cumhuriyet Bilim Teknoloji Dergisi'nde yukarıdaki soruyu sorar ve bu konuda şöyle yakınır;

'...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 imkan tanırsa neleri başarabileceği ve yaratabileceğinin en önemli bir delilidir 'Devrim'.

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

Bu günlere gelince...TÜLOMSAŞ'ın web sitesinde kurumun misyonu lokomotif, motor ve metro araçları imal etmek , vizyonu da konusunda uzman bir kuruluş olarak bir dünya markası haline gelmek şeklinde belirtiliyor. Son dönemlerde ülkemiz için kritik bazı üretimler konusunda bu kuruluşta önemli çabalar gözleniyor. Misyon ve vizyon ifadelerinde yer verilen hususlar ülkemiz için çok kritik ve önemli hususlar. TÜLOMSAŞ'ın tarihinden gelen gücü, birikimi ve inancıyla bu alanlarda başarılı olması sadece bu kurum için değil Türkiye için de çok önemli bir eşğin aşılması anlamını taşıyor.