

Cer Atelyeleri



Prof. Dr. Zafer Koylu
Eskişehir Osmangazi
Üniversitesi
Fen - Edebiyat Fakültesi
Tarih Bölümü

Osmanlı Hükümeti, dünyada demiryolu girişiminin artmasıyla, Haydarpaşa'yı Bağdat'a bağlamayı, dolayısı ile Hindistan'ı Avrupa ile birleştirecek olan hattın İstanbul'dan geçirilmesini planlamıştır

XVIII. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere'de ortaya çıkan Sanayi Devrimi, iktisatçı-düşünür J. Schumpeter'in yeni teknolojik keşiflerin yarattığı etkiler bağlamında söylediği gerçeği doğruluyor, "yaratıcı yıkıcılık" yapıyordu. İngiltere'de buhar gücünün makineye uyarlanmasının ardından meydana gelen Sanayi Devrimi, 1815'den sonra batı devletlerinde büyük bir heyecanla art arda buluş ve icatların yapıldığı yeni bir dönem başlatmıştır. Böylece sanayileşen ülkelerde kısa zamanda çok ve ucuz mâmul madde üretilmiştir. Ancak Osmanlı Devleti bu gelişime ayak uydurmakta çok gecikmiş ve daha çok ipekli, pamuklu ve yünlü dokumayla yapılan sanayi işlerinin takibi lonca adı verilen kurumca izlenmiştir. Lonca, nerede hangi iş koluna ne kadar ihtiyaç var, satılan malların kalitesi, miktarı ve fiyatının ne olacağı gibi konularda belirleyici rol oynayan bir esnaf koludur. Bu sektörde Osmanlı loncalarının modern imalat tekniklerini benimsemekteki isteksizlikleri ve bunu becerememeleri, Osmanlı'nın tek taraflı olarak korumacı gümrük vergisi engelleri koymasına engel olan kapitülasyon tarzı anlaşmalarla daha da ağırlaşmıştır.

Osmanlı Hükümeti, dünyada demiryolu girişiminin artmasıyla, Haydarpaşa'yı Bağdat'a bağlamayı, dolayısı ile Hindistan'ı Avrupa ile birleştirecek olan hattın İstanbul'dan geçirilmesini planlamıştır. Bu süreçte özellikle Almanya'nın büyük devletlerarasında yer almak, Osmanlı toprakları üzerinde demiryolu inşa ederek nüfuz kurmak düşüncesi de etkili olmuştur.

XIX. yüzyıl sonlarında 1886 yılı içinde bu çerçevede, Anadolu-Bağdat hattının Marmara Denizi havzasına isabet eden Haydarpaşa-İzmit kısmı inşa edilerek hizmete açılır.

8 Ekim 1888 tarihli fermanla bu hattın İzmit-Ankara kısmının inşaat ve işletme imtiyazı Anadolu Osmanlı Şimendifer Kumpanyası'na verilir.15



Eskişehir Cer Atölyesi
TİTE Arşivi, FK. 70, G. 23, B. 23, 3001.

Şubat 1893 tarihinde aldığı diğer bir imtiyazla Alman sermayesi ile kurulan aynı kumpanya Eskişehir-Konya, Alayunt-Kütahya kısımlarını inşa ederek işletmeye açar. 31 Ağustos 1893 yılında Eskişehir'den Konya'ya doğru başlayan inşaat, 29 Temmuz 1896 yılında Konya'ya varır.

Yüzyılın başında tarım alanında Eskişehir ve çevresinde önemli bir gelişme kaydedilmiş olmasına rağmen sanayinin varlığından söz etmek olanaksızdır. Henüz ne değirmenler un fabrikasına ne de tuğla harmanları kiremit fabrikasına dönüşmemişti. Lületaş çıkarılması, işlenmesi ve pazara sunulması da aile işletmesi olmaktan öte gide-memişti. İhracat ise büyük tüccarın elinde idi.

1894 yılında bu çalışmalar sırasında Almanlar tarafından Anadolu-Bağdat demiryolu ile ilgili olarak buharlı lokomotif ve vagon tamiri ihtiyacını karşılamak üzere Eskişehir'de Anadolu-Osmanlı Kumpanyası adı verilen küçük bir atölye kurulur.

1919'da Anadolu'nun işgali sırasında İngilizlerin eline geçen Anadolu-Osmanlı Kumpanyası 20 Mart



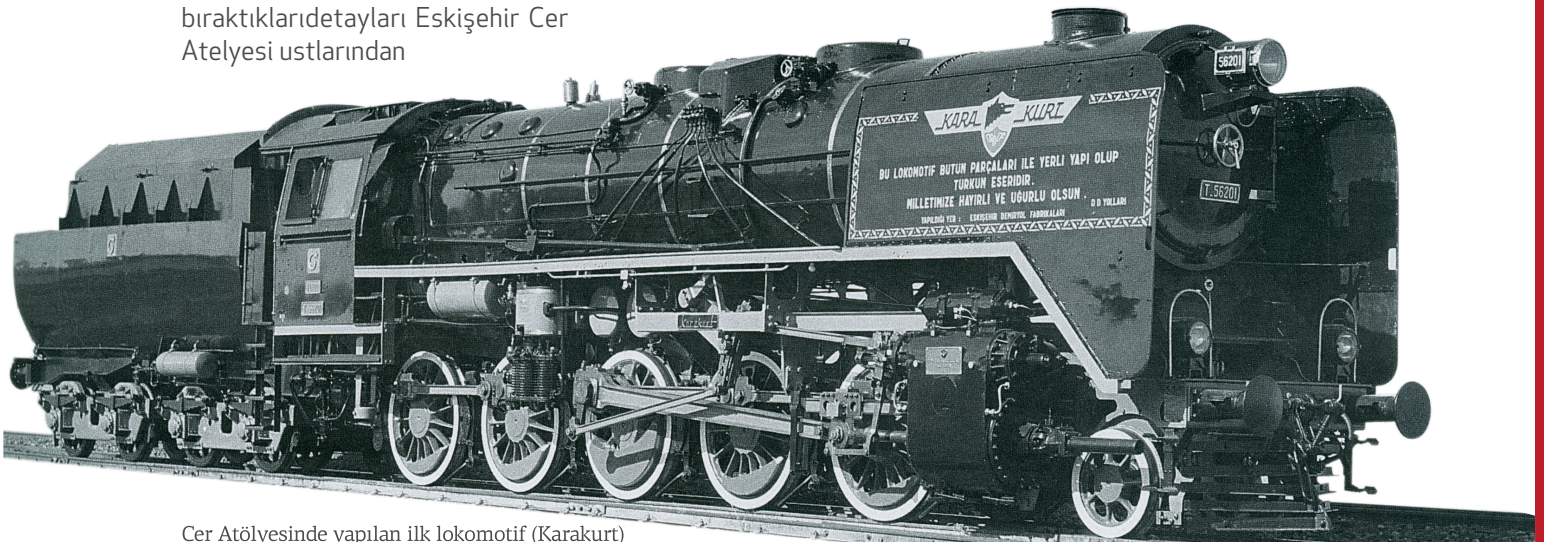
1920'de Kuvayı-Millîye tarafından geri alınır ve adı Eskişehir Cer Atölyesi olarak değiştirilen küçük atölye ulusal güçlerin elinde işgal ordularına karşı büyük bir koz olur. Çünkü o kaotik günlerde Cer Atölyesi, savaş malzemelerinin tamir ve bakımını üstlendi. Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa yaşanan gelişmeleri şöyle anlatmakta: "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 ustlarından

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,

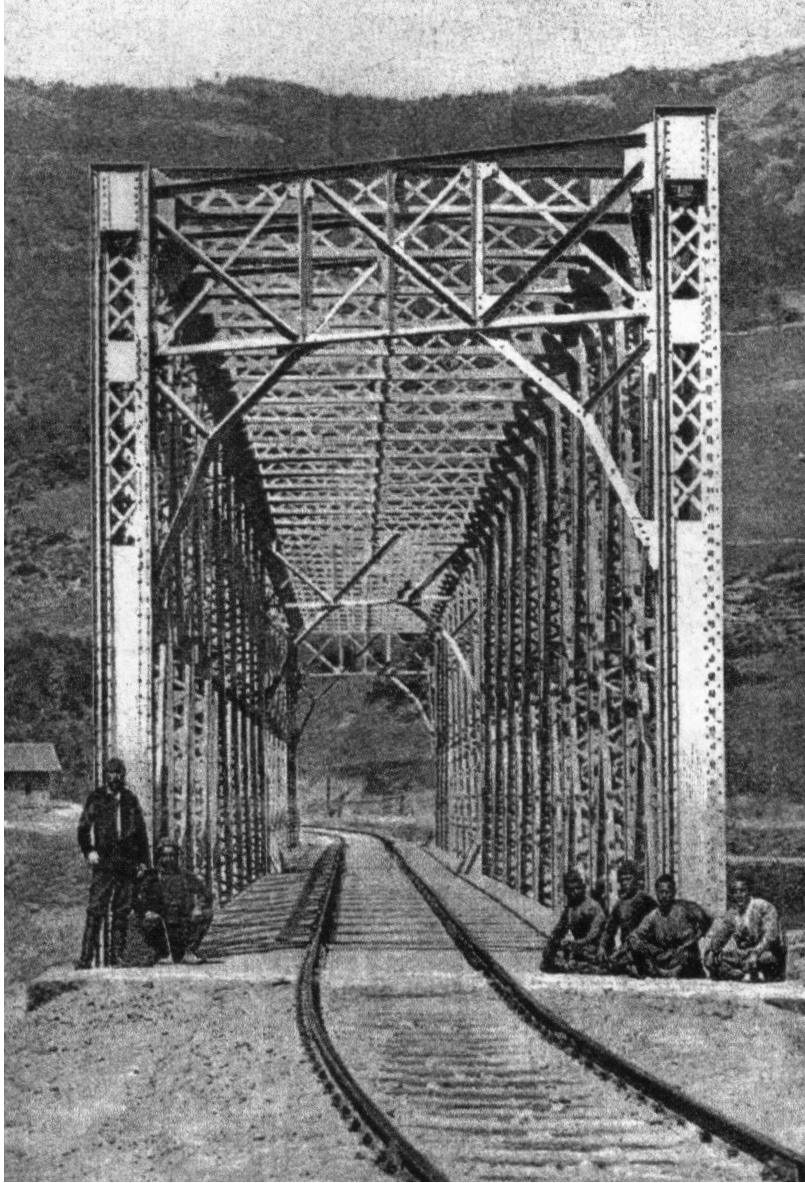
Eskişehir Cer Atelyesi bir kez daha yabancı ellere geçer. Ama o şahmerdan, torna tezgahları, vagon aksları ve tabii ustalar çoktan Ankara'nın yolunu tutmuşlardır. Onlara atelye diye Ankara'da Süvari kışlasında yer gösterilir. İlk iş ahırlardaki at pisliklerinin temizlenip yerlerin düzeltilmesi olur. Ardından itinayla şahmerdan, torna tezgahları ve diğer alet edevat yerleştirilir. Ve Kapıya elle yazılmış bir tabela asarlar: 'Eskişehir Cer Atelyesi'.

20 Temmuz 1920'de Yunanlıların eline geçen Atölye, 2 Eylül 1922'de bir daha el değiştirmemek üzere geri alınır ve yeni Türkiye'de çağdaş teknolojiye girişin başlangıcı olarak, tarıma dayalı ekonomiden teknolojiye dayalı ekonomiye doğru ilk adımın atılmasını sağlar.

Cer Atelyeleri,
yurdu demir
ağlarla örmek
yolundaki
büyük çabanın
başaktörlerinden
olur



Cer Atölyesinde yapılan ilk lokomotif (Karakurt)
TÜLOMSAŞ



Ankara'dan gelen demiryolu hattı
Kurtuluş ve Aydınlanma Eskişehir arşiv belgeleriyle - 2009

Eskişehir Cer Atelyesi, 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. Zaten Cumhuriyet yönetimlerinin en büyük özlemi demiryollarına kavuşmaktır. 1924'ün Mart ayında konuşan Reisi Cumhuriyet Mustafa Kemal Paşa, şu sözleriyle açığa vurmuştur.

"Memlekette her vasıta ile bir karış fazla şimendifer vücuda getirmek, fakat vaziyet her ne olursa olsun bir

gün geri kalmamak düsturu (ilkesi) milletin hakiki ihtiyacına mutabaktır (uygundur).

Bu amaca ulaşmada Cer Atölyesi de önemli bir işlev üstlenmiştir. Yeni ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda 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. Ayrıca bir de Çırak Mektebi oluşturularak bu geniş teşkilat içerisinde yerini alır. Kurulan Cer Atölyesi çok sayıda Eskişehirliye iş alanı açmış, buradan yetişen gençler daha sonra yeni kurulan fabrikalarda yetişmiş eleman olarak çalışmışlardır.

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.

1930'un 30 Ağustos'unda Sivas'a ulaşan demiryolunun önünde konuşan Başvekil İsmet Paşa'nın sözleri ise Mustafa Kemal Paşa'nın ki ile aynıdır: "Bana Şimendifer de esas politikamın ne olacağını sordukları zaman ' bir karış fazla şimendifer demiştim. Bence şimendifer politikası her şeyden evvel yeni inşaa politikası idi."

Bu yıllarda 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 Musukı' takımı yani Fabrika Bando'su 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.

İkinci Dünya Savaşı'nın en buhranlı dönemlerinde bir çok insan askere alınınca, ülkenin demiryollarının en çok ihtiyaç duyduğu bu zor günleri misyonuna yaraşır biçimde atlatmak için Cer Atölyesinde bir

seferberlik başlatılır. Önce askere alınan işçilerin yerine altı aylık kurslarla yeni işçiler eğitilir. Yetişmiş insan gücü eğitimi 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.

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



Kurtuluş savaşında demiryolu onarımında çalışan köylüler
Eski Bir Şehrin Hikayesi / Doç. Dr. Zafer Koylu - 2015

küçük buharlı lokomotif bir yandan o çocukların sevinçlerini, bir yandan Eskişehir Cer Atölyesinin gururunu ve büyük lokomotifleri de üretebilenin umudunu taşır.

1958’de Eskişehir Cer Atelyesi, Eskişehir Demiryolu Fabrikası olur.

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.

1961 yılında yapılan ilk Türk buharlı lokomotif 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 tanınsa neleri

başarabileceği ve yaratabileceğinin en önemli bir delilidir ‘Devrim’.

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 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).

Kaynaklar

- Ayla Efe, Eskişehir Demiryolu, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir: 1998. (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)
- Orhan Kurmuş, Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi, Ankara: Savaş Yayınları 1982.
- Murat Özyüksek, Anadolu ve Bağdat Demir Yolları, İstanbul: Arba Yayınları 1988.
- Edward Mead Earle, Bağdat Demiryolu Savaşı, İstanbul: Kaynak Yayınları 1983.
- Cumhuriyet’in 15. Yılında Eskişehir, C.H.P Eskişehir İl Yönetim Kurulu Yayınları, İstanbul: 1938.
- Zafer Koylu, Esaretten Özgürlüğe 423 Gün,
- Zafer Koylu, “XX. Yüzyılın Başlarında Eskişehir”, Atatürk Araştırma Dergisi, S. 71, C. XXIV, Ankara: Temmuz 2008.
- Zafer Koylu-Melis Birgün, Eski bir Şehrin Hikayesi, Eskişehir Ticaret Odası Yayınları, Şehir ve Kültür -8, Eskişehir: 2015.
- İhsan Güneş-K.Yakut, Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Eskişehir, Eskişehir 2007.
- Bilsay Kuruç, Mustafa Kemal Dönemi’nde Ekonomi, Büyük Devletler ve Türkiye, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 362, İstanbul: Sena Ofset 2011.
- 50 Yılda Türk Sanayi, 1923-1973.
- Donald Quataert, Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), Yurt Yayınları: Ankara 1987.
- Aydın Engin, “Eskişehir Cer Atelyesi’nden Tülomsaş’a” 75 Yılda Çarklardan Chiplere, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları 1999.
- https://www.metalurji.org.tr/dergi/dergi166/d166_2326.pdf
- <https://www.tulomsas.com.tr/tulomsas-kurumsal/2/>