

Atılay Denizaltısı

II. Dünya Savaşı öncesinde, dünya genelinde birçok ülke hızla silahlanmaya yöneliyor ve savunma sanayisini güçlendirmek için büyük çabalar sarf ediyordu. Türkiye de bu süreçte savaş teknolojisini yakından takip ederek askerî yeteneklerini artırmaya yönelik çalışmalar yapıyordu. Bu çalışmalardan biri de denizaltı (tahte'lbahir) yapımıydı. Türk hükûmeti, deniz kuvvetlerini güçlendirmek amacıyla denizaltı temin etmeye yönelik adımlar atmıştı. 1928 yılında, Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri (ABD) arasında denizaltı siparişi konusunda diplomatik yazışmalar başlamıştı.

Bu sürecin devamında, 7 Mart 1931 tarihli Bahri Protokolü'nde, Türk hükûmeti mevcut donanma kuvvetlerine altı denizaltı ekleme kararını resmen beyan etmiştir. Bu hedef doğrultusunda, 1933'e gelindiğinde, Türkiye, denizaltı yapımı konusunda çeşitli ülkelerle temaslarını sürdürmüştür. Rusya Hariciye Komiseri Vekili Kırstinski'ye bu konuda sözlü olarak bilgi verilmiş ve Türkiye'nin denizaltı yapımı konusundaki niyetleri Rusya'ya iletilmiştir (1934). Aynı yıl, Fransa'da bulunan Le Havre'deki Augustin Normand Bahri İnşaat Anonim Şirketi, Türk hükûmetinin denizaltı siparişleri vermeye hazırlandığını öğrenmiş ve bu talepleri karşılayabileceklerini belirtmiştir. Fransız şirket, sipariş edilecek gemilerin özelliklerini öğrenmek üzere Türkiye ile temaslarını yoğunlaştırmıştır.

Bu süreçte, Japonya ile de benzer ilişkiler geliştirilmiştir. Japonya'daki Kawasaki Dockyard Limited Şirketi ile temas sağlanmış ve Türk hükûmetinin denizaltı gemisi satın alma niyetinde olduğu Japon yetkililere iletilmiştir. Türk tüccarlarından Avundukzade Servet Bey, Türk hükûmetinin bu konudaki niyetini Tokyo Türk Elçiliği aracılığıyla Japon yetkililere aktarmış ve bu doğrultuda bilgi talep edilmiştir. Japon şirket, talep edilen gemilerle ilgili detaylı bilgi sağlayarak Türkiye'ye gerekli dokümanları iletmıştır.

Bu dönemde Türkiye, denizaltı yapımı konusunda yalnızca Rusya ve Japonya ile değil, Kanada, Birleşik Krallık ve Fransa gibi ülkelerle de temaslarını sürdürmüştür. Bu ülkelerden gelecek teklifleri değerlendiren Türkiye, denizaltı projelerinin hem teknik hem de siyasi boyutlarını dikkate alarak çalışmalarını sürdürmüştür. Nihayetinde, farklı ülkelere donanma için çeşitli siparişler verilmiştir.

Bu adımlar, Türkiye'nin savunma kapasitesini modernize etme çabasının bir parçası olarak hem askerî hem de diplomatik alanda stratejik bir denge gözetildiğini ortaya koymaktadır. Denizaltı arayışları, Türkiye'nin uluslararası arenada askerî yeteneklerini artırma ve savunma sanayisini geliştirme konusundaki kararlılığını yansıtan önemli bir girişim olmuştur.

1937 yılı, Türkiye'nin denizcilik tarihinde önemli bir dönüm noktası olmuştur. Türk hükûmeti, Almanya'nın önde gelen sanayi kuruluşlarından Krupp Şirketi (Friedrich Krupp AG) ile dört denizaltının inşası için bir ihale anlaşması yapmıştır. Bu anlaşmaya göre, denizaltılardan ikisi Almanya'da, diğer ikisi ise Türkiye'de, Haliç (Kasımpaşa) Tersanesi'nde inşa edilecekti. Bu karar, Türkiye'nin kendi savunma sanayisini geliştirme çabalarının bir parçası olarak modern bir tersanenin kurulmasını da hedeflemiştir. Ağustos 1937'de, Haliç Tersanesi'nde Türkiye'nin ilk denizaltısı olan Atılay'ın inşasına başlanmıştır. Bu adım, Türkiye'nin denizcilik tarihinde yeni bir sayfa açmıştır. Atılay'ın bir yıl içinde tamamlanması planlanmış, böylece Türkiye'nin deniz kuvvetlerine önemli bir katkı sağlanması hedeflenmiştir.

Ocak 1938'de, Mustafa Kemal Atatürk, yeni inşa edilen dört denizaltıya bizzat isim vermiştir: Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy. Bu isimler, Atatürk'ün Türkiye'nin askerî gücünü simgeleyen ve denizcilik alanındaki bağımsızlık hedefini vurgulayan bir idealin ifadesidir. Atatürk, bu isimleri özenle Türkçe olarak seçmiş ve her bir ismin taşıdığı anlam

(saldıran, batıran, atılan ve yıldırın) aracılığıyla Türkiye'nin askerî kabiliyetlerini ön plana çıkarmıştır.

Atılay Denizaltısının inşası, dönemin Başvekili İsmet İnönü ve Millî Müdafaa Vekili Kazım Özalp gibi üst düzey yetkililer tarafından büyük önemle vurgulanmıştır. İnşa sürecinin tamamlanmasının ardından, 19 Mayıs 1939'da İstanbul Tersanesi'nde düzenlenen görkemli bir törenle denizaltı denize indirilmiştir. Bu tarih, Türk Millî Mücadelesi'nin ve Cumhuriyet devrimlerinin simgesel başlangıcı olan 19 Mayıs ile özdeşleşerek Türk denizcilik tarihinde önemli bir kilometre taşı olmuştur.

Yaklaşık yarım asır sonra İstanbul Tersanesi, savaş gemisi üretimine geri dönerek büyük ölçüde yerli imkânlarla Atılay Denizaltısını tamamlamış ve bu olay, Türkiye'nin denizcilik kapasitesini yeniden inşa etme sürecinde önemli bir adım olarak kabul edilmiştir. Atılay'ın denize indirilmesi, ulusal bir gurur kaynağı olarak kutlanmış ve "Türk Denizciliğinin Bayramı" olarak anılmıştır. Törene, dönemin askerî ve sivil liderleriyle birlikte Almanya'dan gelen resmî temsilciler de katılmıştır.

Atılay'ın denize indirilmesi sırasında dikkat çeken bir diğer detay ise, geminin adının "Aatılay" olarak yazılmasıdır. 19 Mayıs günü denize indirilen geminin adı "Aatılay" olarak yazılmıştır. Bu ismi bu şekilde Atatürk yazmıştır. Başta iki "A" harfinin yazılma sebebi anlaşılammakla birlikte, tarihî bir vesika olduğu için onun hatırasına hürmet etmek maksadıyla geminin üzerine de Aatılay ismi yazılmıştır.

Atılay Denizaltısının inşası tamamlandıktan sonra yaşanan olaylar, II. Dünya Savaşı'nın yoğunlaştığı bir dönemde Türkiye ile Nazi Almanyası arasında bir diplomatik gerginlik olarak ortaya çıkmıştır. 9 Şubat 1940 tarihinde *Chicago Daily News*'ün dış haberler muhabiri Richard Mowrer tarafından İstanbul'dan bildirilen bir haber, bu gerilimi uluslararası kamuoyuna yansıtmıştır. Habere göre, Türkiye'ye gelen dört Alman denizaltı uzmanı, Atılay Denizaltısını deneme seferi sırasında çalmayı ve denizaltıyı Rusya'ya götürmeyi planlamışlardır.

Olayın gelişimi, Türk yetkililerin Almanların Atılay Denizaltısına taşıdığı şüpheli paketleri fark etmeleriyle başlamıştır. Almanlar, bu paketlerin yedek parçalar içerdiğini iddia etmiş olsa da, Türk yetkililerin bir paketi açması sonucunda içinin yiyeceklerle dolu olduğu ortaya çıkmıştır. Almanların, test sürüşleri sırasında Türklerin Atılay Denizaltısında bulunmaması gerektiğini öne sürmeleri, zaten mevcut olan şüpheleri daha da derinleştirmiştir. Bu şüpheler doğrultusunda, Türk yetkililer, dört Alman uzmanın ülkeden sınır dışı edilmesine ve Haliç Tersanesi'ne askerî muhafız yerleştirilmesine karar vermiştir. Alman uzmanların sınır dışı edilmesi, farklı tarihlerde yabancı basında geniş yer bulmuştur.

Aynı gün, *The Evening Star* gazetesinde yayımlanan bir haber, Türkiye'nin Nazi Almanyası'na karşı aldığı daha geniş kapsamlı tedbirleri ve bu bağlamda ortaya çıkan diplomatik gerilimleri ele almaktadır. Türk hükûmetinin, Yakın Doğu'da geniş çaplı bir Alman sabotaj planını keşfetmesi üzerine, Türkiye'de görev yapan 100 Alman teknisyeni görevden alıp Almanya'ya ait Krupp tersanelerine el koyduğu belirtilmiştir. Habere göre, bu teknisyenlerin Türkiye'nin askerî altyapısında stratejik pozisyonlarda çalıştıkları ve ülkeyi terk etmeleri için kendilerine 48 saat süre tanındığı ifade edilmiştir. Bu tedbirlerin, Türkiye'nin tarafsız kalma çabalarına rağmen, Birleşik Krallık ve Fransa ile artan uyumunun bir göstergesi olarak değerlendirildiği vurgulanmıştır. Ayrıca, Türkiye'nin ilerleyen dönemde diğer Alman mülklerine de el koyabileceği ihtimali öne sürülmüştür.

Yetkililerin, artık hiçbir Alman'ın devlet mülkiyetindeki sanayilerde çalışamayacağını belirttiği ifade edilmiştir. Bunun, işten çıkarılanlara ek olarak birkaç yüz kişiyi daha etkileyeceği düşünülmüştür. Almanya'nın Büyükelçisi Franz von

Papen'in, tersanenin kamulaştırılmasına karşı sert bir protesto yapması talimatı aldığı bildirilmiş, ancak hükûmet çevrelerinden gelen yanıtlarda Türkiye'nin yasal hakları dahilinde hareket ettiği belirtilmiştir. Denizcilerin, Haliç'teki Krupp tersanelerini işgal etmeye devam ettikleri ve burasının, 30 Alman'ın ani sınır dışı edilmelerine kadar Türk donanması için iki denizaltının tamamlanmasını denetledikleri stratejik bir konumda bulunduğu aktarılmıştır.

Türk yetkililer, Krupp tersanelerine el konulmasına ilişkin ayrıntılı bir açıklama yapmaktan kaçınmıştır. Ayrıca, Alman teknisyenlerin sınır dışı edilmesinin "ulusal savunmanın korunması" amacıyla hükûmete verilen özel yetkiler kapsamında gerçekleştirildiğini belirtmişlerdir. Haberin genel bağlamı, Türkiye'nin tarafsız kalma çabalarına rağmen Müttefiklerle daha yakın ilişkiler kurma eğiliminde olduğuna işaret etmektedir.

Gazete yazısında, Berlin'deki yetkililerin Haliç'teki Krupp tersanelerinde bulunan Alman denizcilerin faaliyetleri hakkında değerlendirmede buldukları belirtiliyor. Makalede, bu faaliyetlerin, İstanbul Boğazı'nın stratejik önemi göz önüne alındığında bile Birleşik Krallık ve Fransa için ciddi sonuçlar doğurmasının pek olası olmadığı ifade ediliyor. Ayrıca, Almanya'nın Türkiye'yi birçok açıdan hâlâ bir dost olarak gördüğü ve Almanların bu süreçte kışkırtılmaması gerektiğini vurguladıkları bildiriliyor.

Berlin'den gelen bir başka haberde, Alman yetkililer, Türk hükûmeti ile Türkiye'nin Altın Boynuz'daki (Haliç) Krupp Tersanelerinin yönetimi arasında bir süredir farklılıklar bulunduğunu belirtmiştir. Ayrıca, görevden alınan 100 Alman teknisyen ile çalıştıkları Türk yetkililer arasında da çeşitli anlaşmazlıkların mevcut olduğu bildirilmiştir. Alman yetkililer, birçok ülkede ulusal savunma açısından yabancıların dışlanması yaygın bir uygulama olduğunu vurgulamış ve bu teknisyenlerin özel sözleşmelerle çalıştığını, dolayısıyla bu görevden almaların Alman ve Türk hükûmetleri arasındaki resmî ilişkileri etkilememesi gerektiğini ifade etmişlerdir. Krupp Tersanesi ve Atılay Denizaltısı ile ilgili yaşanan olaylar, yalnızca yabancı basında yer bulmuşken, Türk basınında bu konuda herhangi bir haberin yayımlanmamış olması dikkat çekicidir. Bu durumun, dönemin Türk basınındaki sansür uygulamalarıyla ilişkili olabileceği düşünülmektedir.

Almanya ile yaşanan gerginlikten sonra, aynı yılın temmuz ayında Atılay Denizaltısı için Almanya'nın Burmeister & Wain fabrikasından makine garanti mühendisi Mösyö Jonsborg'un Türkiye'ye gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Ancak, Atılay Denizaltısının inşası sürecinde, Türkiye ile Almanya arasındaki iş birliği, II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte ciddi zorluklarla karşılaşmıştır. Çünkü 11 Haziran 1936 tarihli mukavele uyarınca, ikisi Almanya'da, ikisi İstanbul'da inşa edilmesi planlanan dört denizaltının bedelleri, 1937-1943 vadeli hazine bonoları ile ödenecekti. Fakat savaşın başlamasıyla birlikte Alman hükûmeti, denizaltıların teslimatını geciktirmiş ve bazı gemilerin teslimini iptal etmiştir. Dolayısıyla, İstanbul'da inşa edilen gemilerin tamamlanamaması nedeniyle, Türkiye ile Almanya arasında yapılan mukavelenin tasfiyesi için girişimlerde bulunulmuştur. Bu süreçte, Alman hükûmeti ile 25 Temmuz 1941 tarihinde yapılan anlaşmaya bağlı olarak, Türkiye'ye teslim edilmesi gereken gemilerin bedelleri konusunda çeşitli hesaplaşmalar yapılmış ve bu süreç, T.C. Maliye Vekâleti tarafından titizlikle incelenmiştir. Ancak, bu hesaplaşmaların karmaşıklığı ve savaşın getirdiği belirsizlikler, Türkiye'nin denizaltı projelerinin tamamlanmasını zorlaştırmıştır.

Atılay Denizaltısı, 14 Temmuz 1942'de Çanakkale Boğazı'nda gerçekleştirilen savunma tatbikatına katılmak üzere görevlendirilmiştir. Tatbikat, boğazın savunma tesisatında yenilenen dinleme ve ihbar istasyonlarının test edilmesini amaçlıyordu. Tatbikat kapsamında 80 metre derinliğe dalış yapan Atılay, fakat bir daha yüze çıkamamıştır. Olayların ardından başlatılan kurtarma çalışmaları, çeşitli tarihlerde hazırlanan raporlarla detaylandırılmıştır.

Atılay Denizaltısının kaybolmasının hemen ardından, Müstahkem Mevki Komutanlığı ve Deniz Komutanlığı tarafından

bir soruşturma başlatılmış ve kurtarma çalışmaları hızla organize edilmiştir. Aynı gün hazırlanan rapor, Donanma Komutanlığı aracılığıyla Genelkurmay Başkanlığı'na iletilmiştir. Bu raporda, Atılay'ın Seddülbahir önünde gerçekleştirdiği dalış sırasında, saat 14.00, 15.38 ve 16.55'te denizaltının lupunun (periskop veya gözlem cihazı) hareket ettiğinin gözlemlendiği, ancak daha sonra başka bir hareketin kaydedilmediği belirtilmiştir. Ayrıca raporda, hava ve deniz şartlarının arama çalışmalarını zorlaştırdığı vurgulanmıştır.

14/15 Temmuz gecesi alınan bir telgrafa dayanarak, *Turgutalp* ve *Mecidiye* gibi tahliye gemilerinin yanı sıra diğer destek gemilerinin de bölgeye sevk edildiği belirtilmiştir. Bu süreçte, arama çalışmalarının yoğun bir şekilde sürdürüldüğü, fakat hava ve deniz koşullarının yarattığı zorlukların özellikle vurgulandığı ifade edilmiştir. Atılay'ın telefon şamandırasının kopmuş olduğu ve yerinin markalanarak tespit edildiği, ancak denizaltıya ulaşılamadığı bilgisi verilmiştir.

Raporda, denizaltının bulunduğu mevkinin derinliği ve akıntının şiddeti nedeniyle, mürettebatın kurtarılmasının son derece zor olduğu ve dalgıçların ile kurtarma ekiplerinin başarılı olma ihtimalinin düşük olduğu belirtilmiştir.

16 Temmuz'da hazırlanan bir başka raporda, Atılay'ın battığı bölgede yapılan gözlemler ve müdahaleler detaylandırılmıştır. *Berk* ve 57 numaralı gemilerle denizaltının telefon şamandırası kontrol edilmiş, fakat şiddetli hava koşulları nedeniyle şamandıranın koptuğu belirtilmiştir. Aynı raporda, Kocatepe muhribinin kazanın olduğu bölgeye doğru hareket ettiği ve Midilli yönünden gelen bir Alman uçağının gözlemlendiği kaydedilmiştir. Ayrıca, İngiliz müttefiklerin derin sularda kurtarma operasyonlarının başarısız olabileceğine dair endişeleri de bu raporda yer almıştır. Bu nedenle, İstanbul'dan getirilen çelik ağlarla tarama çalışması yapılacağı bildirilmiştir.

18 Temmuz'da Donanma Komutanlığı tarafından Genelkurmay Başkanlığı'na ve Millî Müdafaa Vekâleti'ne bir rapor gönderilmiştir. Bu raporda, Atılay Denizaltısının battığı bölgeyle ilgili yapılan çalışmaların detayları sunulmaktadır. Bölge, şamandıralarla sınırlandırılmış olup, tarama motorlarıyla yapılan araştırmalar sırasında ıgrip (büyük balık ağı), denizin derinliklerinden kopmuş bir halde tespit edilmiştir. Bu esnada, dipten gelen güçlü bir patlama kaydedilmiştir. Patlama, sadece Atılay Denizaltısının bulunduğu civarda değil, aynı zamanda *Akın*, *Alemdar* ve *Kemalreis* gemilerinde de şiddetli bir şekilde hissedilmiştir.

Devam eden incelemelerde, *Kavak* ve *Çanak* motorlarının ıgrip tellerini yukarı çekerken, tellerden birinin kesildiği ve ağırlıklardan birinin koptuğu gözlemlenmiştir. Bu durum, bölgede kirlenme şeklinde dökülmüş antenli mayınların bulunduğu ve bu mayınlardan birinin Atılay Denizaltısına temas ederek patlamaya neden olduğu ihtimalini güçlendirmektedir.

Sonuç olarak, Denizaltı Filosu Komutanlığı'nın talimatları doğrultusunda arama faaliyetleri çeşitli arama vasıtalarıyla sürdürülmüş ve *Kocatepe* ile *Sultanhisar* gemilerinin de aramalara katılmak üzere saat 22.00'de hareket ettiği rapor edilmiştir. Bu rapor, Atılay Denizaltısının kaybıyla ilgili yapılan çalışmaları ve elde edilen bulguları Genelkurmay Başkanlığı ve Millî Müdafaa Vekâleti'ne sunmakta ve denizaltının kaybına neden olan olayların daha iyi anlaşılmasına yönelik önemli bilgiler sağlamaktadır. Bu belgeler, Atılay Denizaltısının kayboluşuyla ilgili yapılan gözlemler ve sonrasında yürütülen kurtarma çalışmalarının zorluklarını ve detaylarını ortaya koymaktadır.

18 Temmuz'da yapılan resmî soruşturma, Atılay'ın batışına bir mayının neden olmuş olabileceğini ortaya koymuştur. Özellikle, boğaz sahasında döşenmiş olan antenli mayınlardan birinin Atılay'a temas ederek patlamasına ve denizaltının batmasına yol açtığı ihtimali üzerinde durulmuştur. Ancak bu durum, uzun süre kesin olarak teyit

edilememiş ve nihayetinde denizaltının batış nedeni olarak bu açıklama kabul edilmiştir. Arama ve kurtarma çalışmaları soruşturma devam ederken de sürdürülmüş, ancak denizaltının enkazına ulaşmak ve mürettebatı kurtarmak mümkün olmamıştır. Tüm çabalara rağmen denizaltı ve içindeki 39 mürettebat kurtarılamamıştır. 18 Temmuz'dan sonra ulusal gazetelerde Atılay Denizaltısının battığına dair haberler yayımlanmaya başlamıştır. Ancak bu tarihten önce Türk basınında Atılay Denizaltısının batmasıyla ilgili herhangi bir haber bulunmamaktadır. Buna karşılık, bazı yabancı basın organları Atılay Denizaltısının batışını daha önce duyurmuştur. Ayrıca, bazı yabancı basın organları, kazada ölenlerin sayısını, muhtemelen Atılay Denizaltısının toplam mürettebat kapasitesinin 57 kişi olması nedeniyle, yanlış bir şekilde 57 kişi olarak bildirmiştir.

22 Temmuz 1942'de, Atılay Denizaltısının resmen Türk Donanma Kuvvetleri'nden çıkarıldığı ve bu durumun yabancı devletlere bildirilmesine karar verilmiştir. Bu trajik olay, Türkiye'de derin bir üzüntüye yol açmış ve ulusal yas ilan edilmiştir. Olayın hemen ardından, ticarethaneler ve kamuya açık diğer müesseseler kapanmış, Çanakkale Cumhuriyet Meydanı'nda yapılan törene binlerce vatandaş katılmıştır. Denizaltının batışının anısına denize çelenkler bırakılmış ve düzenlenen törenlerde mürettebat için dualar edilmiştir.

Atılay Denizaltısının Almanya'da yapılan eş gemisi Saldıray, Atılay'ın batışından önce hizmete girmiştir. Ancak aynı tarihlerde Haliç Tersanesi'nde inşa edilen diğer eş gemi Yıldıray, II. Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle motorlarının teslim edilememesi sonucu tamamlanamamıştır. Öte yandan, Batıray Denizaltısı Almanya'da inşa edilmiş, ancak Ağustos 1939'da savaşın başlamasına birkaç gün kala Alman deniz kuvvetlerine ilhak edilmiştir. Bu geminin daha sonra batırıldığına dair rivayetler bulunmaktadır. Sonuç olarak, Ay sınıfından yalnızca Saldıray Denizaltısı aktif hizmette kalmış, Yıldıray ise tamamlanamamıştır.

Atılay Denizaltısında şehit olan 39 subay, erbaş ve erin ailelerine devlet tarafından kanuni yardım yapılmasına karar verilmiştir. Ayrıca, Atılay'ın batışının ardından basında geniş çaplı başsağlığı mesajları yayınlanmış ve gazeteler hem olayın detaylarına hem de şehit olan mürettebata geniş yer vermiştir. Bu şehitler arasında, ünlü ses sanatçısı Hamiyet Yüceses'in eşi Astsubay Fethi Yüceses de bulunmaktadır. Atılay'ın batışı yabancı basında da yer bulmuştur. Öte yandan, er Ahmet Bağdat, Atılay Denizaltısının mürettebatı arasında yer almasına rağmen, facianın gerçekleştiği esnada denizaltıda bulunmamaktaydı. Çünkü, Binbaşı Saadettin Gürcan tarafından kumanya temin etmek üzere çarşıya gönderilmişti. Ancak, Ahmet Bağdat çarşıdan geri dönmeden önce Atılay'a dalış emri verilmiş ve denizaltı sefere çıkmış olduğundan, Bağdat bu göreve katılamamıştır.

Atılay Denizaltısının enkazı, 1992 yılında Rahmi Koç Müzesi Müdürü Selçuk Kolay ve ekibi tarafından bulunmuştur. Bu keşif, denizaltının ve mürettebatının tam yerinin tespit edilmesini sağlamış ve bu alandaki belirsizliklere son vermiştir. Rahmi Koç Sanayi Müzeciliği ve Kültür Vakfı'nın girişimleriyle, Atılay Denizaltısının batma nedeninin I. Dünya Savaşı'ndan kalma bir mayın olduğu kesin olarak belirlenmiştir. Bugün, Atılay Denizaltısı, 39 şehidiyle birlikte Çanakkale açıklarında ebedi istirahatine devam etmektedir.

ATILAY DENİZALTISINDA ŞEHİT OLAN DENİZCİLER

5 Subay

Adı	Rütbe	Görev
Sadettin Gürcan	Güverte Binbaşı	Komutan
Sebatî Taşöz	Güverte Yüzbaşı	2. Komutan
Rauf Baykal	Güverte Teğmen	Stajyer
Ahmed Türün	Makine Yüzbaşı	Başçarkçı

Adnan Erül

18 Erbaş

Adı

Ahmet Atakan
Hakkı Tezcanlı
Nurettin Güvenç
Ziya Lodos
Tahsin Dönmez
Salâhattin Nartman
Necmettin Sunal
Cemalettin Dinçer
Fethi Yüceses
İsmail Tugay
Sabahattin Yarol
Hüseyin Coşkun
Kamil Dağasan
Masun Şen
Hasan Şentuna
Ali Rıza Baykuş
Agâh Pirinay
İsmail İşgil

16 Er

Adı

Mehmet Dilşat
Hasan Cemal
Salih Mehmet
Adem Hüseyin
Emin Eyüp
Ahmet Hasan
Hüseyin İbrahim
Osman Mustafa
Mustafa Temel
Ali Rıza Enver
Şaban Halil
İsmail İlyas
Cemil İsmail
Halil Mehmet
Hüseyin Halil
Temel Yenigün

Makine Yüzbaşı

Rütbe

Makine Gedikli Subay
Güverte Baş Gedikli
Güverte Gedikli Çavuş
Makine Baş Gedikli
Makine Baş Gedikli
Makine Gedikli Üstçavuş
Elektrikçi Baş Gedikli
Makine Gedikli Üstçavuş
Elektrikçi Gedikli Başçavuş
Elektrikçi Gedikli Çavuş
Elektrikçi Gedikli Çavuş
Torpido Başçavuşu
Torpido Başçavuşu
Telsiz Baş Gedikli
Güverte Gedikli Onbaşı
Makine Gedikli Onbaşı
Elektrikçi Gedikli Onbaşı
Telsiz Gedikli Onbaşı

Rütbe

Güverte Onbaşı
Makine Onbaşı
Makine Onbaşı
Güverte Er
Güverte Er
Güverte Er
Güverte Er
Güverte Er
Makine Er
Makine Er
Güverte Er
Güverte Er
Güverte Er
Güverte Er
Güverte Er
Makine Er
Makine Er
Makine Er

İkinci Çarkçı

Şehir

İstanbul
İstanbul
Elâzığ
Karagümrük
İstanbul
İstanbul
Eyüp
İstanbul
Ankara
Balıkesir
Kocaeli
Alaşehir
Aksaray
Trabzon
İstanbul
Sivas
İstanbul
İstanbul

Şehir

Samsun
Vakfikebir
Of
Gebze
Kandıra
Erdek
Rize
Burhaniye
Sürmene
Sinop
Tirebolu
Ayancık
Tekirdağ
Görece
Bartın
Vakfikebir

KAYNAKÇA

Tuğba ERAY BİBER

ARŞİVLER

Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi (TDA)

TDA, 525; 38041-154681-36 (23.04.1934).

TDA, 571; 34835-137583-140 (02.10.1933).

TDA, 534; 37355-150061-16 (19.08.1941).

TDA, 571; 67815-297050-14 (13.05.1934).

TDA, 571; 67815-297050-11 (21.05.1934).

TDA, 525; 38041-154681-36 (23.04.1934).

TDA, 571; 67815-297050-12 (23.05.1934).

TDA, 543; 44745-215337-4 (06.10.1934).

TDA, 543; 44745-215337-3 (11.11.1934).

TDA, 543; 44745-215338-8 (20.11.1934).

TDA, 543; 44745-215338-6 (20.11.1934).

TDA, 543; 44747-215607-7 (02.01.1935).

TDA, 534; 37136-149092-12 (28.11.1938).

TDA, 566; 250-2155-23 (01.03.1937).

TDA, 502; 23166-101365-1 (31.12.1936).

TDA, 502; 23166-101365-4 (27.11.1936).

TDA, 502; 23166-101365-3 (22.11.1936).

TDA, 502; 23166-101365-4 (27.11.1936).

TDA, 502; 23166-101347-4 (07.05.1929).

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA, 30-10-0-0; 137-983-4 (16.07.1941).

BCA, 30-10-0-0; 62-418-5 (19.01.1938).

BCA, 30-10-0-0; 62-418-20 (16.07.1940).

BCA, 30-10-0-0; 171-186-4 (18.07.1942).

BCA, 30-10-0-0; 62-419-18 (13.08.1942).

BCA, 30-10-0-0; 62-419-16 (17.07.1942).

Zabıt Ceridesi

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, C 3, Dördünce Devre, T.B.M.M. Matbaası, Ankara 1931.

Gazeteler

Aberdeen Evening Express (İskoçya/Birleşik Krallık)

“Turkey Has Made Ready For Anything”, **Aberdeen Evening Express**, 7 March 1941, p. 2.

Aberdeen Press and Journal (İskoçya/Birleşik Krallık)

“Loss of Turkish Submarine”, **Aberdeen Press and Journal**, 20 July 1942, p. 4.

Akşam (Türkiye)

“Atılay Denizaltısı 38 Mürettebatıyla Battı”, **Akşam**, N 8529, 19 Temmuz 1942, s. 1.

Birmingham Daily Gazette (Birleşik Krallık)

“Turkish Submarine Lost”, **Birmingham Daily Gazette**, 20 July 1942, p. 1.

Bradford Observer (Birleşik Krallık)

“Turkey Loses Submarine”, **Bradford Observer**, 20 July 1942, p. 1.

Bugün (Türkiye)

“Atılay Denizaltımız Battı”, **Bugün**, N 578, 19 Temmuz 1942, s. 1.

Cumhuriyet (Türkiye)

“İlk Denizaltı Gemimiz, Dün Haliç Tersanesinde Büyük Merasim Yapıldı”, **Cumhuriyet**, S 4761, 15 Ağustos 1937, s. 1-7.

Abidin Yaver, “«Atılay» Denizaltı Gemimiz Bugün Denize İndiriliyor”, **Cumhuriyet**, S 5393, 19 Mayıs 1939, s. 1-8.

“«Atılay» Denizaltı Gemimiz Dün Törenle Halice İndirildi”, **Cumhuriyet**, S 5394, 20 Mayıs 1939, s. 1-9.

Abidin Yaver, “Donanmamızın Acı Kaybı”, **Cumhuriyet**, S 6438, 19 Temmuz 1942, s. 1.

“Çanakkalede Hazin Bir Tören”, **Cumhuriyet**, S 6439, 20 Temmuz 1942, s. 1.

“Atılayın Aziz Şehidleri”, **Cumhuriyet**, S 6448, 29 Temmuz 1942, s. 1-3.

“Atılay Şehidlerimizi Unutmayalım”, **Cumhuriyet**, S 93076 Temmuz 1950, s. 2.

Dundee Evening Telegraph (İskoçya/Birleşik Krallık)

“First Turkish-Built Submarine”, **Dundee Evening Telegraph**, 29 May 1939, p. 1.

Edmonton Journal (Kanada)

“Turkish ‘Sub’ Sunk; Ship Is Torpedoed”, **Edmonton Journal**, 18 July 1942, p. 12.

Evening Star (Washington D. C./ABD)

“Turks Seek to Rescue Crew of Sunken Sub”, **Evening Star**, 17 July 1942, p. A-8.

Richard Mowrer, “Plot to Steal Turkish U-Boat Charged to Expelled Germans”, **Evening Star**, 09 February 1940, p. 1.

“Turks Charge Vast Sabotage Plot to Nazis”, **Evening Star**, 09 February 1940, p. 1.

Haber (Türkiye)

“Denizaltı Gemimizin İnşasına Başlandı”, **Haber**, S 2005, 14 Ağustos 1937, s. 1-7.

“Atılay Bugün Denize İndirildi”, **Haber**, S 2608, Haber, 19 Mayıs 1939, s. 1-4.

“Donanmamızın Acı Kaybı Hakkında”, **Haber**, S 3727, 19 Temmuz 1942, s. 1.

“Çanakkalede “Atılay”la Beraber Sulara Gömülen Aziz Şehitlerimizin Hâtıraları Takdis Edildi”, **Haber**, S 3723, 20 Temmuz 1942, s. 1.

İkdam (Türkiye)

“Atılay Denizaltımız Yarın Denize İndiriliyor”, **İkdam**, S 124, 18 Mayıs 1939, s. 2.

Milliyet (Türkiye)

Önay Yılmaz, “38 Denizcinin Sırrı”, **Milliyet**, 9 Haziran 1995, s. 1-22.

Taner Dedeoğlu, “İzinli Çıktım Kurtuldum”, **Milliyet**, 9 Haziran 1995, s. 22.

Newcastle Journal (Newcastle/Birleşik Krallık)

“No One Can Frighten The Turk”, **Newcastle Journal**, 14 March 1941, p. 4.

Nottingham Journal (Nottingham/Birleşik Krallık)

“Turkey Dismisses Twenty German Engineers”, **Nottingham Journal**, 9 February 1940, p. 1.

“Turkish Submarine Lost”, **Nottingham Journal**, 20 July 1942, p. 1.

Son Telgraf (Türkiye)

“Atılay Saat 12’de Denize İndirildi”, **Son Telgraf**, S 289, 19 Mayıs 1939, s. 1-6.

“Atılay Ay Sınıfı Denizaltımızın İl Yapılanı İdi”, **Son Telgraf**, 19 Temmuz 1942, s. 1.

“Atılay Şehitleri İçin Çanakkalede Yapılan Hazin Tören”, **Son Telgraf**, 20 Temmuz 1942, s. 1.

Spokane Daily Chronicle (Washington/ABD)

“Turkish Sub Sunk”, **Spokane Daily Chronicle**, 18 July 1942, p. 2.

Tan (Türkiye)

“Atılay Bugün Denize İndiriliyor”, **Tan**, No. 13640, 19 Mayıs 1939, s. 2.

“Atılay Merasimle Denize İndirildi”, **Tan**, No. 1365, 20 Mayıs 1939, s. 1-10.

“Müessif Bir Hadise Atılay Denizaltı Gemimiz Battı”, **Tan**, No. 2485, 19 Temmuz 1942, s. 1.

“Atılay’da Şehit Düşen Denizciler”, **Tan**, No. 2487, 21 Temmuz 1942, s. 1.

“Atılayda Şehit Düşen Denizcilerimiz”, **Tan**, No. 2495, 29 Temmuz 1942, s. 1-2.

Tasviri Efkâr (Türkiye)

“Çok Acı Bir Haber”, **Tasviri Efkâr**, S 5118, 19 Temmuz 1942, s. 1.

“Atılay Şehitlerinin Tam Listesi”, **Tasviri Efkâr**, S 5128, 29 Temmuz 1942, s. 1-3.

The Evening Chronicle (Newcastle/Birleşik Krallık))

“Marines Occupy Istanbul Shipyard”, **The Evening Chronicle**, 9 February 1940, p. 1.

The Lancashire Daily Post (Birleşik Krallık)

“German Technicians’ Quick Departure From Turkey”, **The Lancashire Daily Post**, 9 February 1940, p. 1.

The New York Times (ABD)

“Turks List 38 Dead in Submarine”, **The New York Times**, 19 July 1942, p. 5.

The Sunday Star (Washington, D.C./ABD)

“Turkish Submarine Lost With Entire Crew of 57”, **The Sunday Star**, 19 July 1942, p. 1.

The Uganda Herald (Uganda/Birleşik Krallık)

“German Technicians To Leave Turkey”, **The Uganda Herald**, 14 February 1940, p. 4.

The Wilmington Morning Star (Kuzey Karolina/ABD)

“Sunmarine Lost”, **The Wilmington Morning Star**, 19 July 1942, p. 11.

Toledo Blade (Ohio/ABD)

“Turkish Submarine Reported Lost”, **Toledo Blade**, 17 July 1942, p. 2.

Ulus (Türkiye)

“Türkiye’de Tezgaha Konan İlk Denizaltı Gemimiz”, **Ulus**, No. 5765, 15 Ağustos 1937, s. 1-5.

“Atılay Denize İndiriliyor”, **Ulus**, 19 Mayıs 1939, s. 3.

“Müthiş Bir Facia”, **Ulus**, 19 Temmuz 1942, s. 1.

“Atılay’da Şehit Olanlar İçin”, **Ulus**, 21 Temmuz 1942, s. 1.

“Hazin Liste Atılay Denizaltımızda Şehit Denizcilerimizin Adlarını Neşrediyoruz”, **Ulus**, 29 Temmuz 1942, s. 1.

Vakit (Türkiye)

“Atılay Denizaltımız Çanakkalede Battı”, **Vakit**, 19 Temmuz 1942, s. 1.

“39 Şehidin Ailelerine Yardım Edilecek”, **Vakit**, 29 Temmuz 1942, s. 1.

İnternet Kaynakları

“Atılay Denizaltısı 39 Şehidiyle 76 Yıldır Çanakkale’nin Derinliklerinde Yatıyor”, **TRTHABER**, <https://www.trthaber.com/haber/yasam/pat-pat-ile-kitap-seferberligi-baslattilar-375085.html> (Erişim Tarihi: 21 Şubat 2024)

“Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi”, **Türkiye Cumhuriyeti Millî Savunma Bakanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı**, <https://www.dzkk.tsk.tr/ArsivAskeriTarih/icerik/deniz-kuvvetleri-komutanligi-tarihcesi> (Erişim Tarihi: 23.03.2024)

“Ege’de Transatlantik Avı”, **Milliyet**, <https://www.milliyet.com.tr/pembenar/egede-transatlantik-avi-5361031> (Erişim

Tarihi: 20.02.2024)

“Mavi Tutku Atılay Denizaltı Gemisi”, **TRT Belgesel**, <https://www.youtube.com/watch?v=mXKeWM2XrmQ> (Erişim Tarihi: 18.01.2024)

Önay Yılmaz, “Birinci Dünya Savaşı’nın İlk Denizaltısı Bulundu”, **Milliyet**, <https://www.milliyet.com.tr/the-others/birinci-dunya-savasinin-ilk-denizaltisi-bulundu-5265874> (Erişim Tarihi: 20.02.2024)

29/03/2025 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/atilay-denizaltisi/?pdf=7541> adresinden erişilmiştir