

1942 ATILAY DENİZALTI FACİASI

Özgür Türkoğlu¹

Öz

Türk donanması yaklaşık bin yıllık tarihi boyunca amaca yönelik olmak üzere çok çeşitli deniz araçlarından faydalanmıştır. Modern anlamda ilk olarak 16. yy'da üretimi yapılan ve kullanıma sokulan denizaltıların Türk deniz gücüne dahil oluşu 19. yy'da mümkün olmuştur. Cumhuriyet dönemi Türk Deniz Kuvvetlerinin inşa sürecinde hızlı bir şekilde denizaltılara sahip olunmuş ve denizaltılar yurt savunması gücü oluşturmasının yanı sıra farklı görevleri de icra etmişlerdir. Bir denizaltı yapısı ve tasarımı sayesinde birçok görevi yerine getirebilmektedir. Bunlardan biri de deniz altında bulunan herhangi bir sistemin veya cihazın faaliyet kontrolüdür. İkinci Dünya Savaşı yıllarında Atılay denizaltısı, Alman ve Sovyet savaşının devam ettiği 1942 yılında Çanakkale Boğazının giriş kısmına döşenen kablolu ikaz hattının faaliyet kontrolünü yapmak üzere görev yerine intikal etmiştir. Ancak görevin icrası sırasında mayına çarparak batmıştır. Çalışmamızda 39 denizci personelimizin şehit olduğu bu elim kazanın öncesi, nedenleri ve sonrası Türk dış politikası bağlamında ele alınmıştır. Ayrıca denizaltı tarihi, Türk denizaltı tarihi, Atatürk'ün donanma politikası çerçevesinde denizaltılara verdiği öneme değinilmiştir.

Anahtar Kelimeler

Atılay
İkinci Dünya Savaşı
Montrö
Türk Denizaltı Tarihi

Makale Hakkında

Araştırma Makalesi

Gönderim Tarihi : 21.04.2021
Kabul Tarihi : 12.05.2021
E-Yayın Tarihi : 30.05.2021

1942 ATILAY SUBMARINE DISASTER

Abstract

Turkish Navy has benefited from many varieties of marine vehicles regarding its aims almost throughout a thousand years of its history. It was not until the 19th century that submarines, which was produced and used in the 16th century in a modern way, was included into Turkish Navy. In the process of constructing Turkish Republic Navy many submarines were possessed and these submarines did different tasks in addition to founding the country defence power. A submarine is able to perform many tasks thanks to its design and construction. One of these is to check any system or device under the sea. During the years of World War II, Atılay submarine conveyed to the Dardanelles Strait in order to check the cable warning line which was laid on the floor of the sea but it sunk due to a mine while doing the duty. In this study, we discussed the background, aftermath and the reasons of this tragic accident in which 39 sailor died in the context of Turkish foreign. Furthermore, we mentioned the history of submarines, Turkish submarine's history and importance which Atatürk gave to submarines as a part of navy policy.

Keywords

Atılay
The Second World War
Montreux
Turkish Submarine History

Article Info

Research Article
Received : 04.21.2021
Accepted : 05.12.2021
Online Published : 05.30.2021

Kaynakça Gösterimi: Türkoğlu, Ö. (2021). "1942 Atılay Denizaltı Faciası". *Toplum, Ekonomi ve Yönetim Dergisi*, 2 (1), 88-111.

Citation Information: Türkoğlu, Ö. (2021). "1942 Atılay Submarine Disaster". *Journal of Society, Economics and Management*, 2 (1), 88-111.

GİRİŞ

3 Eylül 1939 tarihinde Hitler Almanya'sının Polonya'yı işgal etmesiyle ortaya çıkacak olan topyekûn bir dünya savaşını hiç kimse öngörmemişti.² Bu tarihten 25 sene evvel Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan Almanya yine o dönemde olduğu gibi ekonomik olarak yükselişe geçmiş, dünya piyasalarını ele geçirmiş, diğer büyük Avrupa devletlerinin dikkatlerini üzerine çekmeye başlamıştı. Birinci Dünya Savaşı sonunda yenik düşen Osmanlı Devleti Sevr Antlaşması'nı, Almanya'ya ise Versailles Antlaşması'nı

² Savaşın tetiğini çeken Adolf Hitler de bir dünya savaşının olacağını düşünmüyordu. Hitler, Britanya ve Fransa'nın, Almanya ile ateşin içine atılmayacaklarını, bu iki ülkenin ablukadan öte gidemeyeceklerini söylemişti. (Ataöv, 2008: 97).

imzalamak zorunda kalmıştı.³ Sevr'i kabul etmeyen Türk halkı, Mustafa Kemal önderliğinde Ulusal Kurtuluş Mücadelesi başlatmış ve demokratik Türkiye Cumhuriyeti'nin temellerini atmıştı. Ancak aynı sonuç Almanya için de geçerli olmadı. Savaş sonunda komünist bir ihtilal patlak vermiş fakat bu girişim Sosyal Demokrat Parti tarafından önlenmiş ve yeni bir Federal Cumhuriyet kurulmuştu. Yaşanan ekonomik buhran, Versailles hükümleri, istikrarsız koalisyon hükümetleri sonunda Nasyonal Sosyalist Alman İşçi Partisi yükselişe geçti. 29 Temmuz 1921'de partinin başına geçen Adolf Hitler tarafından belirlenen ilkeler ışığında Versailles hükümlerinin ortadan kaldırılacağı öncelikler arasına konuldu. Ülkesinin içinde bulunduğu durumdan faydalanan Hitler, Nasyonal Sosyalist felsefesi söylemleriyle dikkatleri üzerine çekmişti. 5 Mart 1933 tarihinde yapılan seçimlerde de iktidara geçmeyi başarmıştı. Bir önceki döneme göre ekonomik durumları düzelten, işsizliği azaltan ve silahlanma konusunda hamleler yapan Hitler, nihayet 1935'te Versailles Antlaşması hükümlerini ortadan kaldırdığını ilan etti. Önce Avusturya'yı ve Çekoslovakya'yı ilhak etti. Ardından Polonya'ya saldırdı. Sovyetler Birliği ile saldırmazlık paktı imzalayan Almanya İngiltere ve Fransa için gerçek bir tehdit haline gelmişti. Kendini namlunun ucunda hisseden İngiltere bu zamana kadar yürüttüğü Yatıştırma Politikasını terk etti. 8 Eylül 1939'da Almanya'ya savaş ilan eden İngiltere altı yıl sürecek olan bir dünya harbini başlatmış oldu.

İkinci Dünya Savaşı'na giden süreçte Türkiye, Millî Mücadele sonunda imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile ulusal sınırlarını çizdikten sonra benimsediği 'Yurtta Barış, Dünyada Barış' ilkesini sürdürmüştür. Bu politikaya göre başta komşu ülkeler olmak üzere tüm dünya halkları ile iyi geçinmenin yanı sıra, ülke menfaati doğrultusunda siyasi, ticari antlaşmalar imzalanmış, olası bir savaşta kendisini ateşe atacak düzenlemelerden uzak durulmuştur. Söz konusu ilkelere göre Türk Ordusu da buna göre dizayn edilmeye çalışılmıştır. Yine izlenen politikaya göre Türkiye savaşın başlamasından üç yıl önce imzaladığı Montrö Boğazlar Sözleşmesi'yle⁴ Boğazlarda hakimiyetini elde etmiştir. Tıpkı Birinci Dünya Savaşı'nda olduğu gibi nazik konumda olan Boğazların korunması için donanmada düşük maliyetli ve savunma yönü ağır basan denizaltılar tercih edilmiştir. 1933'ten beri dış ticaret ortağı olan Almanya ile denizaltı antlaşmasına gidilmiş, yapılan antlaşmaya göre ikisi Almanya'da, diğer ikisi de Türkiye'de olmak üzere dört adet denizaltı üretilmiştir. Bu dört denizaltıdan biri olan Atılay, 1939'de kızağa konmuş ve Türk Donanmasına katılmıştır.⁵

Savaşın acımasız ve çok şiddetli bir hal aldığı 1940 yılında Almanya, Sovyetler Birliği ile imzaladığı saldırmazlık paktını ortadan kaldırmış ve eski müttefikine savaş ilan etmişti. Leningrad Cephesi'nden

³ 28 Haziran 1919'da imzalanan antlaşmayla Almanya, Alsace-Lorraine'i ve Saar Bölgesini Fransa'ya, Batı Prusya'nın büyük bir kısmını Lehistan'a, Eupen, Malmedy ve Monschaou'nun bir kısmını da Belçika'ya verdi. Danzig serbest şehir oldu. Zorunlu askerlik kaldırıldı. Alman donanması müttefiklere teslim edildi. Her çeşit silah ve denizaltı üretimi yasaklandı. On yıl süreyle Almanya; Fransa, Belçika ve İtalya'ya kömür verecekti. Ayrıca savaşta zarar görenlere tazminat ödeyecekti. (Uçarol, 2013: 659-660).

⁴ Antlaşmaya göre barış zamanında ve Türkiye'nin katılmadığı savaş halinde, ticaret gemileri boğazlardan geçecektir. Savaş zamanında Türkiye savaşı ise Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri düşmana yardım etmemek koşuluyla geçebilecektir. Savaş gemilerinin Boğazlardan geçmeleri için Türk hükümetine diploması yoluyla ön bildirimde bulunulacaktır. Savaş zamanında Türkiye savaşı değilse savaş gemileri belirli koşullar içinde Boğazlardan geçebilecekti. Bununla birlikte savaşı herhangi bir devletin savaş gemileri Boğazlardan geçmeleri yasak olacaktı. Türkiye Boğazlar bölgesini askerileştirebilecekti. (Caşın, 2017: 80-81).

⁵ Almanlar ile koordine ve işbirliği ile inşa olunan Ay sınıfı denizaltı Atılay Cumhuriyet Donanmasının bu tarihlerde sahip olduğu altıncı denizaltıdır. Diğerleri; Birinci İnönü, İkinci İnönü, Sakarya, Dumlupınar ve Gür denizaltılarıdır. (Metel, 1969: 151-155).

işgale başlayan Almanya, Kiev, Minsk gibi şehirleri ele geçirmiş ve Moskova'nın 20 km. yakınına kadar gelmişti. Bu süreçte İngiltere ve Sovyet Rusya'nın, Almanya'ya Boğazlar üzerinden silah ve lojistik geçişe izin verdiği suçlamalarına maruz kalan Türkiye karşılık olarak yaptığı açıklamalarla bu devletleri tatmin edememişti. İngiltere'nin teklifi üzerine Çanakkale Boğazı giriş kısmına ikaz hattı (loop hattı) döşenmesine karar verilmiş ve iki ülkenin ortak çalışmasıyla söz konusu hat Boğaza yerleştirilmiştir. Bakım-onarımı ve komutası Türk Donanmasında olan hat, Boğazlardan olası izinsiz geçişleri bildirecek, böylece Boğazların hakimiyeti ve Türkiye'nin tarafsızlık politikası 'garantilenecekti'.⁶

Çanakkale Boğazı'nın giriş kısmında, 80 m. derinliğe döşenen kabloların uçları her iki yakada irtibatlanmak üzere dizayn edilmişti. Bu sistemin muntazaman faaliyet kontrolünün yapılması gerekiyordu. Kabloların kontrolü için Atılay denizaltısı görevlendirildi. Harp etmek, keşif yapmak ve tarassut görevlerinin yanı sıra bu tip faaliyetleri de yerine getirebilen denizaltılar donanmamızda mevcuttu ve o tarihte altı adet denizaltımız bulunuyordu. Görevin icrası için teknik yönden en uygun olan Atılay denizaltısı aldığı emirle o tarihte bulunduğu Gölcük Donanma Komutanlığından hareket etmiş ve 14 Temmuz 1942 tarihinde loop hattının kontrolü için Morto Koyu'na intikal etmiş ve dalış yapmıştı. Ancak seyir esnasında çok elim verici bir olay gerçekleşmiş, Atılay denizaltısı 39 personeli ile birlikte batmıştır.⁷

1. Donanmanın Gizli Silahı Denizaltılar

Suyun altında birtakım görevleri yerine getirmek ve uzun mesafeler kat etmek için tasarlanmış gemilere denizaltı diyoruz. Araştırma veya ticari maksatlar için de kullanılmakta olan denizaltılar, günümüze kadar çoğunlukla torpido ve füze gibi silahlar taşıyıp, hedefe fırlatmak ve onu tahrip etmek için geliştirilmişlerdir (Obe Rn, 2001:2). Torpidolar fırlatıldıktan sonra süratle ilerleyen ve hedeflerine yaklaştıklarında patlamaya programlanmış bombalardır. Torpidoya yakalanan geminin kurtulma şansı neredeyse yok gibidir, geminin batması mukadderdir. Bazı denizaltılar torpidonun yanı sıra füze de taşıyabilirler. Bunlar karada binlerce kilometre uzaklıktaki hedefi vurabilmektedirler (Firth, 2012:46).

Denizaltı gemisi tüm bunların yanında iyi bir istihbarat toplayıcısıdır. Düşman karasularına sessizce girebilir, sahile yerleşerek askerî harekât bilgilerini toplar ve elektronik haberleşmeyi takip edebilir. Yalnız başına çalışan denizaltı, donanmanın operasyonlarında çok önemli rol oynar. Denizaltıyı tespit etmek, edilse bile izini sürmek çok zordur. Çok nadir radyo frekansı kullanır. Yerinin tespitine imkân verecek aktif radar ya da sonar yayını yapmaz. Bu durum özellikle dizel-elektrik motorlu denizaltılar için çok önemlidir. Çünkü dizel-motorlu denizaltılar, nükleer denizaltılarına nispeten daha yavaştır. Belirli aralıklarla bataryalarını şarj etmek zorunda olan bu tip denizaltılar aynı zamanda gürültülü çalışırlar (Goldrick, 2020:5).

Nükleer denizaltılar denizin derinliklerinde sonsuza kadar seyir yapabilirler. Haberleşme uydular

⁶ Türkiye Boğazlar ile ilgili sorumluluklarını tam bir tarafsızlıkla yapmasına karşın bu bölge tüm savaşanlar tarafından Türkiye'ye baskı unsuru olarak kullanılmıştır. Bu nedenle Türkiye, özellikle İngiltere ve Sovyetler Birliği'nin tehdit ve baskılarına maruz kalmıştır. Politik konjonktür ile bağlantılı olarak manevra alanı dar olan Türkiye, Boğazlara döşenmesi önerilen kablo hattını kabul etmek zorunda kalmıştır. (Hergüner, 2011: 354).

⁷ Kazada şehit olan askerlerimizin rütbe, isim ve soy isimleri için bkz. Ek-4. (Metel, 1960: 283).

aracılığıyla sağlanır. Ayrıca denizaltı daldığında fark edilmesini önlemek amacıyla düşük frekanslı radyo dalgaları kullanır (Obe Rn, 2001:18). Günümüzün denizaltıları suyun altında hareket etmelerini kolaylaştıracak şekilde yapılmış iki kat tekne, ana dalma sarnıçları, gemiyi aşağı ve yukarı hareket ettirecek ufki dümenler ve gemiyi suda itecek bir sevk sistemine sahip olacak biçimde tasarlanmıştır. Denizaltının hacmi mümkün olduğunca küçük olmalıdır. Dipteki deniz basıncıyla, atmosfer basıncı arasında dayanabilmesi geminin hacmiyle orantılıdır (Firth, 2012:10). Denizaltının basınca dayanıklılığı derinliklere dalma mesafesini etkiler. Dalış yaptığı andan itibaren mürettebatın hayatı tamamen denizaltındaki elektronik sisteme bağlıdır. Mürettebatın komutanı denizaltının beyni olarak kabul edilen santralden emirlerini verir. Hidrolikle aşağı ve yukarı hareket ettirilen periskop santralde bulunur. Periskop komutanın adeta gözleridir ve daima başında bir görevli bulunur (Burcher ve Rydill, 1994:72). Denizaltı daldıktan sonra artık yüzeyden hava temin etmesi mümkün değildir. Oksijen geminin içinde üretilir. Gaz temizleyici kimyasal ile ortamdaki karbondioksit temizlenir. Acil durumlarda dışarı çıkmak veya içeri girmek için serbest çıkış bölmesi de denilen suya çıkış odası kullanılır. Üst kapak açılmadan önce bu odanın suyla dolması gerekmektedir. Bu halde oda içerisindeki basınçla, deniz basıncı eşit hale gelir (Firth, 2012:15).

Denizaltının motoru makine dairesinde bulunur. Motor pervanelere güç verir, bataryaları şarj eder. Bu mürettebat için her zaman temiz hava, ışık ve ısının her zaman hazır olması demektir (Burcher ve Rydill, 1994:118). Çoğu denizaltının penceresi yoktur. Mürettebat pasif sonar tekniği ile etrafı dinler. Zor duruma düşen bir denizaltı su yüzeyine şamandıra gönderir. Şamandıradan acil durum sinyali yayılır. Herhangi bir engele takılmış ya da tabana oturmuş denizaltıya yardım gelmesi mümkün görünmüyorsa, beklemeye vakit yoktur ve mürettebatın yapacağı tek şey gemiyi acilen terk etmektir (Firth, 2012: 62).

Askeri uygulamaların yanında sivil alanda da denizaltılardan azami derecede faydalanılmaktadır. Bunlara; mayın tarama, arama-kurtarma, köprü ayağı kontrolleri, arkeolojik çalışmalar, korozyon ve katodik ölçümler, belgesel çekimi, su altına herhangi bir maksatla yerleştirilmiş bir cihaz veya sistemin faaliyet kontrolü örnek olarak gösterilebilir. Günümüzde bu tür icraatların ifasında, insan hayatını riske etmemek maksadıyla insansız denizaltıları tercih edilmektedir (Canlı&vd., 2015: 4). Rov (Remoted Operated Vehicles) olarak bilinen insansız denizaltıları ana gemideki veya bir başka denizaltıdaki operatör tarafından yönlendirilirler (Firth, 2012:50).

1.1. Denizaltıların Tarihsel Gelişimi

Suyun altında seyahat etmek, uçmak kadar insanoğlunun merakını celbetmiştir. Efsaneye göre ilk defa suyun altında bir araçla dalış yapan Büyük İskender'dir (M.Ö.332). Tyre yakınlarında dalgıç çanı adı verilen denizaltı ile okyanusa dalış yapmıştır. Diğer bir söylence de Leonardo da Vinci'nin keçi derisine sarılı, ahşaptan yapılmış ve itme kuvveti sağlanan denizaltı botunu icat ettiği üzerinedir (Clancy, 1993:70). Suyun altında hizmet veren ilk deniz aracı Odyssey, 1620'de üretilmiştir. Her tarafı kapalı, kürekli kayık olan Odyssey'e yerleştirilen bir hava borusuyla, içinde bulunan mürettebat beş metre derinlikte nefes alabilmişti (Firth, 2012:68). Modern anlamda ilk denizaltıyı tasarlayan kişi, marangoz ve silah yapımcısı William Bourne'dür. Inventions And Devices adlı kitabında denizaltı botlarından bahseden Bourne, su geçirmez gövde, denge tankları ve denizin suyunu bu tanklardan yüzeye gönderecek yöntem

geliştirmişti. Buna göre botun kenarlarında bulunan deliklerden girecek olan su, fiçı ve fiçı içerisindeki deri torbaları dolduracak ve teknenin suyun altına dalmasını sağlayacaktı. Su yüzeyine çıkmak içinse su ile dolu torbalar boşaltılacaktı. Bourne içerdeki havayı tazelemek için bir boru da önermişti (Preston, 1998:7).

Askeri maksatlı ilk denizaltı dizaynını Hollandalı fizikçi Cornelrus Von Drebbel yapmıştır (Clancy, 1993: 71). 1624'te iki örneğini göstermek için İngiltere'ye giden Drebbel'in Kral James'i denizaltıda seyahat etmek için ikna ettiği söylenir (Preston, 1998: 7). İlk olarak savaşta kullanılan Turtle adlı denizaltının tasarımı ise David Bushell'e aittir. Turtle 1776'da New York Limanı'nda ilk saldırısını gerçekleştirmiştir.⁸

Amerikalı mühendis Robert Fulton denizaltıyı daha da ileri taşıdı. Su altında kol gücüyle hareket ettirilen pervane ile ilerleyen denizaltı, torpido da fırlatabiliyordu. Fulton fikrini Hollanda'ya ve İngiltere'ye götürdü ama buralarda aradığını bulamamıştı. Nihayet Napolyon'la anlaşmaya varan Fulton ilk denizaltısı Nautilus'i üretti (1800). Bu yeni denizaltı, Turtle'dan daha büyüktü; demir iskelet üzerine silindirik piriç gövdeli şekliyle üç mürettebat taşıyabiliyordu (Preston, 1998: 9). Nautilus'in bir diğer farkı da hedef geminin altında seyir yapabilmesiydi. Taşıdığı bombayı seyir halindeyken gemiye yapıştırıyordu. Bu olağanüstü başarıdan etkilenen Fransızlar, İngilizlerin beğenmediği denizaltıyı yine İngilizlere karşı kullanmak için satın almışlardı (Clancy, 1993:84).

Denizaltı tarihinde tam anlamıyla başarı elde eden denizaltı The CSS Hunley'dir. 1863'te üretilen Hunley, Konfedere Ordusu'nda görevli subay Horace Hunley tarafından tasarlanmıştır. Hunley sekiz mürettebat tarafından bir dümenle hareket ettirilebiliyordu. Burun kısmında monteli mayın ya da torpido bulunan denizaltı, hedefine yaklaşarak taşıdığı patlayıcıyı temas ettirip patlatıyordu. 1864'te yaptığı saldırıda USS Housatonic adlı gemiyi batırmak isterken kendisi de batmış ve içindeki sekiz mürettebat hayatını kaybetmiştir (Obe Rn, 2001:9).

1880'de İrlandalı göçmen John Holland ilk kullanışlı denizaltısını Amerika Donanması için yapmıştır. Donanmanın yaptığı yarışmayı kazanan Holland imzaladığı kontratın ardından USS Holland adlı denizaltıyı teslim etmiştir. Holland denizaltısı kendinden ilerleyebilen torpidoya sahipti. Bataryalı elektrik motoru ve gelişmiş gövdesi bulunuyordu. Sekiz adet bu gemiden alan Amerika'nın ardından, ilginç bir şekilde İngiltere de Royal Navy için satın almıştı (Clancy, 1993:85).

Denizaltıların tam bir savaş aracına dönüştüğü dönem olan Birinci Dünya Savaşı; dizel motorlu, gelişmiş torpido, periskop ve kablosuz teknolojilerin kullanıldığı bir çatışma alanı olmuştur (Hersing, 2007:8). Denizaltılara rağbet artmış, Avrupa'nın büyük devletleri donanmalarına bu teknolojiyi hızla entegre etmiştir. İngiltere önemli lojistik maddelerinin tedariki ve ulaşımını deniz aşırı taşımacılığıyla yapıyordu (Hart, 2014:98). Savaşın başladığı aylarda Alman Unterseeboat (U-boats)'lar Kuzey denizinde birçok İngiliz gemisini batırmıştı (Clancy, 1993: 100). Savaş boyunca İtilaf ve İttifak orduları özellikle

⁸ Amerikan Bağımsızlık Savaşı'nda gerçekleşen bu saldırıda hedef gemi HMS Eagle'in ahşap teknesine matkapla sabitlenen bir mayın yerleştirilecekti. Ancak geminin alt kısmı metal plaka ile kaplıydı. Görev başarısızlıkla sonuçlandı. (Clancy, 1993: 77).

Çanakkale’de olmak üzere birbirlerine çok sayıda deniz aracı kaybı verdirdiler.⁹ Yine Alman denizaltıları da birçok İngiliz ticaret gemisini batırmıştı. Birinci Dünya Savaşı’na Amerika’nın dahil olmasına sebep olacak olay yolcu gemisi Lusitania’nın, Alman denizaltı U-18 tarafından batırılması olacaktır.

Birinci Dünya Savaşı’nda denizaltılar o kadar önem kazandılar ki, bu gizli tehdite karşı ASW (Anti-Submarine Warfare) geliştirildi. İki dünya savaşı arası dönemde denizaltıların gelişimi istikrarlı bir şekilde devam etmiştir. Amerika ve İngiltere uzun menzilli filolarına yoğunlaşırken, Japonya, Rusya ve İtalya kıyı savunması için denizaltılar geliştirdiler. Nihayetinde denizaltılar kendini kanıtlamış, dikkatleri üzerine çekmişti. Çok önemli görevleri yerine getirebiliyor ve savaşın gidişatını etkileyebiliyordu. Nitekim Adolf Hitler iktidara gelince yüzyılın bu gözde silahının Versailles’e aykırı olmak üzere üretimine izin vermiştir. 2.Dünya Savaşı da tıpkı bir önceki gibi denizaltıların gelişimine gayret vermiştir. Manyetik gövdeli torpidolar, sonarlı ve hatta radarlı denizaltılar üretilmiştir. U-boat’ların başarıları, savaş dönemi Türkiye’sinin bu silahı temin etmedeki politikasını büyük ölçüde etkileyecektir (Clancy, 1993:96-98).

2. Osmanlı’nın İlk Denizaltıları: Abdülhamid ve Abdülmecid

Osmanlı Devleti’nin silah olarak sahip olduğu denizaltılar Sultan 2. Abdülhamid döneminde rastlar. 31 Ağustos 1876’da tahta çıkan Osmanlı’nın 34. Padişahı 2. Abdülhamid saltanatının ilk yılında Balkan sorunlarıyla karşılaşmıştı. Rusya’nın kışkırtmasıyla Bosna-Hersek ve Bulgarlar isyan etmiş, Sırbistan ve Karadağ Osmanlı Devleti’ne saldırmıştı. Bu isyanların bastırılmasıyla Rusya, 24 Nisan 1877’de Osmanlı’ya karşı harekete geçmiş ve 93 Harbi denilen savaş sonunda iki ülke arasında Aystefanos Antlaşması imzalanmıştır (Sakaoğlu, 2017: 450). 93 Harbi sırasında Osmanlı Donanması nicelik bakımından ihtişamlı olsa da teknik bakımdan eksikti. Lojistik destek bakımından da yetersizliğini kanıtlayan donanma beklenen etkinliği sağlayamamıştı (Sancar, 2006:251).

Rusya karşısında yaşanan bozgunun ardından ordunun kusurlarını irdeleyen Padişah, donanmanın savaş sırasında torpil ve mayından hareket kabiliyetinin kısıtlandığını görmüştü. Nitekim yaşananlar aynı savunma stratejisini benimsemeye Padişah’ta etkili olacaktır (Georgeon, 2006: 285-286). Mali durumu göz önüne alarak küçük, modern ve çok yönlü gemilerden oluşan bir donanma kurmak isteyen 2. Abdülhamid önceliği torpidobot, gambot ve denizaltı türü gemilere vermiştir.

Tüm bu gelişmeler yaşanırken İngiliz mühendis George William Garret, İsveçli silah fabrikatörü Thorsten Wilhelm, Nordenfelt ile anlaşarak 1885 yılında Nordenfelt-I adlı denizaltıyı inşa etmiştir. Bu geminin tanıtımını yapmak ve tecrübelerini göstermek için iyi bir pazar teşkil eden Osmanlı Bahriyesine bir mektup gönderen Mr. Nordenfelt tecrübenin izlenmesi için bir subay gönderilmesini talep etmiştir (BOA, Y.MTV. 18/63). 11 sayfadan oluşan mektupta denizaltının teknik özellikleri de bulunuyordu (Mercan, 2015:7-8). Nordenfelt’in daveti üzerine Bahriye Nazırı Hasan Paşa söz konusu tecrübeye bir subayın teşrif etmesi masraflı olacağından, o sırada Londra Sefareti’nde görevli ataşenavalın Kopenhag civarındaki Sound’ta yapılacak tecrübeye hazır bulunmasını uygun görmüştür (BOA, Y.MTV. 18/63). Ancak Hasan Paşa, Berlin’de bulunan ve tecrübeli bir asker olan Binbaşı Halil Bey’i tercih ederek,

⁹ İngilizlerin devasa gemileri; HMS Triumph ve Majestic Alman denizaltıların marifetiyle batmışlardı. Osmanlı Devleti’nin donanmasına ait Mesudiye zırhlısı da İngiliz B-11 denizaltısı tarafından batırılmıştır. Fransız ve İngiliz denizaltıları yolcu taşıyan vapurları ve hastaneleri de vurmaktan çekinmemişlerdir. (Eyicil, 2008: 349-350).

Landskrona’da yapılacak tecrübeye katılmasına karar vermiştir (BOA, Y.MTV. 20/99). Emri alan Halil Bey, kendisi ile birlikte 39 yabancı temsilci 1885 yılının Kasım ayında Nordenfelt-I denizaltısının dalış ve seyir tecrübelerini izlemiştir. Beş gün süren izlenim sonunda Halil Bey denizaltı hakkında rapor hazırlamış ve el ile çizdiği denizaltının resmi ile birlikte Padişah’a teslim etmiştir. Raporla göre tahtelbahirin (denizaltının) sürati düşük, performansı ise istikrarsızdı. Ayrıca denge sorunu bulunuyordu. Geliştirilmeye ve tadile ihtiyacı vardı (BOA, Y.MTV. 20/99).

Rapor sonunda Osmanlı Hükümeti’nin denizaltı gemisine yaklaşımı temkinli olmuştu. Ancak aynı denizaltı Yunan Kraliyet Bahriyesi tarafından 1886’da satın alınınca işler değişmişti. Osmanlı Devleti de bu konunun araştırılması için tahkikatta bulunmuştur (Metel, 1960: 11). Yunanistan’ın denizaltıya sahip olması, Osmanlı Devleti’ni de harekete geçirmiş ve Nordenfelt firmasıyla görüşülerek derhal denizaltı siparişi verilmiştir. Her birinin değeri 11.000 Sterlin olan iki adet denizaltı donanmada kullanılmak üzere mübayaaya edilmiştir (BOA, Y.PRK.ASK. 44/60). Satın alınan denizaltılar, yapılan anlaşmaya göre iki buçuk ay gibi sürede bitecek ve montaj işlemi Haliç’te bulunan Taşkızak Tersanesi’nde tamamlanacaktı (Mercan, 2015: 12-13). Gemilerin parası Sultan’ın şahsi hazinesinden finanse edilmiştir. Nordenfelt-II ve Nordenfelt-III’e sahip olan Osmanlı Devleti¹⁰, denizaltıya sahip ülkeler arasında yerini almıştı (Metel, 1960:12).

Satın alınan denizaltıların montaj işlemi Taşkızak Tersanesi’nde başlamış ve William Garret de çalışmalara iştirak etmiştir. Ancak işçilerin maaşlarının ödenmemesi, bazı parçaların yerli üretimle yapılmak zorunda kalınması, Garrett’in işinin başında sürekli olarak durmaması gibi nedenlerden dolayı montaj işlemi gecikmiştir (Metel, 1960:14-15). Bu sıralarda Yunanistan’la her an bir savaş çıkması söz konusu olduğundan, montajın bir an evvel tamamlanması ve işin gece-gündüz çalışılarak bitirilmesi için Padişah tarafından irade verilmiştir (BOA, Y.MTV. 21/190). Denizaltıların montajının bitirilmesi için tüm gayretler sarf edilmiş ve nihayet bunlardan biri (Abdülhamid) 6 Eylül 1886’da diğeri ise (Abdülmeceid) 4 Ağustos 1887’de denize indirilmiştir (Metel, 1960:17).

Abdülhamid ve Abdülmeceid denizaltıları; Haliç’te, Sarayburnu ve Üsküdar açıklarında dalış tecrübelerinde bulunmuşlar, tatbikat atışları yapmışlardır. Denizaltıların bazı teknik sorunları olsa da yapılan tatbikatlarda başarılı sonuçlar alıyorlardı. 1888 yılında Sarayburnu’nda yapılan bir tatbikatta hedef olarak belirlenen vapuru vurmışlar ve bu durum halk ve yabancı konuklar tarafından ilgiyle izlenmişti.

Osmanlı Devleti’nin sahip olduğu bu ilk denizaltılar, yapılan tatbikatların ardından Haliç’teki Valide Kızaklarına çekildiler. Gemilerin çıkışı hatta halk tarafından seyredilmesi bile yasaklandı. Bir daha kullanılmayan denizaltılar Sütlüce Limanı’nda çürümeye terk edildiler (Sancar, 2006:254-255).

3. Atatürk Dönemi Türk Donanması

Osmanlı İmparatorluğu İttihat ve Terakki Fırkasının marifetiyle 29 Ekim 1914 tarihinde Almanya ve Avusturya ile ittifak antlaşması imzalamıştır. Antlaşmaya göre tarafsız olan Osmanlı Devleti, 11 Ağustos

¹⁰ Nordenfelt-II ve Nordenfelt-III denizaltıları, Nordenfelt-I’e göre daha büyük, torpido atma kapasiteleri daha fazlaydı ve daha süratliydi. (Langensiepen ve Güleryüz, 2000: 50).

1914'te Akdeniz'den gelen Almanların Goeben ve Breslau zırhlılarının Çanakkale Boğazı'nı geçmeleriyle bu zırhlıları satın aldığı ilan etmiştir. Enver Paşa'nın emri ile 23 Ekim'de Yavuz ve Midilli adlarını almış olan gemiler Odessa ve Sivastopol'u bombardıman etmiş ve Türkiye, Birinci Dünya Savaşı'na dahil olmuştur. Farklı cephelerde dört senelik mücadeleden ve mağlubiyet emareleri belirdikten sonra, 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi, ardından 10 Ağustos 1920'de de Sevr Antlaşması imzalanmıştır. Sevr Antlaşması ile Osmanlı'nın hayati noktalarına el konulmuş ve iş yapamayacak hale getirilmiştir. Ülkenin parçalandığının farkına varan Mustafa Kemal 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıkmış ve Kurtuluş Savaşı'nı başlatmıştır (Eroğlu, 2010:59-61).

Kurtuluş Savaşı'nda kara savaşlarından başka, deniz olaylarında da elimizden tüm olanakların alındığı ve imkansızlıklar içinde canla başla mücadele ettiğimiz görülür (Sancar, 2006: 308). Kurtuluş Savaşı'nın ilk harp gemileri Aydın Reis ve Preveze gambotlarıdır. Bu iki gambot milli kuvvetlere katılmış ve aynı zamanda yanlarına motorlu ve yelkenli teknelerin de katılmasıyla bir grup teşkil etmişlerdir (Metel, 1966: 28-30). Bunlardan başka Yunan gemilerinden müsadere edilenler olmuş ve Rusya'nın da yardımlarıyla toplamda 26 adet deniz aracına sahip olunmuştur (Büyüktuğrul, 1969:4).

Anadolu kıyılarında ve Rusya'da deniz teşekkülleri oluşturulmuş, Trabzon, Ereğli, Samsun, Batum, Amasra gibi şehirlerde Bahriye Komutanlıkları vücuda getirilmiştir. Büyük bir özveriyle mücadele veren Türk deniz gücü ve denizcileri, düşman kuvvetlerine büyük zayıat vermese de sağladığı lojistik destek ve istihbarat sayesinde Kurtuluş Savaşı'nda minimum zayıat verilmesine katkıları olmuştur (Sancar, 2006:26-28).

Kurtuluş Savaşı destanının ardından Mustafa Kemal, Türkiye'yi bir deniz gücüne kavuşturmak için vakit geçirmeden planlarını uygulamaya koymuştur. Lozan Barış Antlaşması'nın ardından Haliç'e bağlanmış olan gemiler hemen bakıma alınmış ve faal hale getirilmişlerdir. Hamidiye Kruvazörü bunlardan biridir. Mustafa Kemal Hamidiye ve Karadeniz'in limanlarını da ziyaret etmiştir (Kurter, 1984: 15-16). Çalışmalara hızla devam edilmiş ve 30 Aralık 1924'te Büyük Millet Meclisi'nden geçen tasarı ile Bahriye Vekaleti kurulmuştur. 1927 yılında Hollanda'ya iki adet denizaltı (I. ve II. İnönü), 1928 yılında İtalya'ya dört muhrip (Adatepe, Tınaztepe, Kocatepe, Zafer), iki denizaltı (Sakarya, Dumlupınar) ve üç adet hücumbot (Doğan, Martı, Denizkuşu) siparişi verilmiştir (Büyüktuğrul, 1969: 106-110). Aynı yıl Bahriye Mektebi; Deniz Lisesi ve Deniz Harp Okulu şeklinde iki kısma ayrılmıştır. 2 Kasım 1930 tarihinde Deniz Harp Akademisi eğitim ve öğretim faaliyetlerine başlamıştır. Donanma, İstanbul'dan İzmit'e taşınmış, Haliç'te bulunan tesis ve ekipman Gölcük'e getirilerek, Gölcük Tersanesi'nin temelleri atılmıştır (Gürdeniz ve Yüceliş, 2006:6-8).

1930'ların ortasına kadar Türk donanma politikasını şekillendiren amiller büyük ölçüde kurumsal ve siyasal gelişmeler olmuştur. Ancak Avrupa ve Akdeniz'deki değişen güç dengesi, bu tarihe kadar yürütülen iç güvenlik ve rejimin korunması prensibinin istikametini değiştirmiştir. Mussolini, Mart 1934'te yaptığı konuşma ile Türkiye'yi tehdit etmişti. 1935 tarihinde İngiltere ile Almanya arasında imzalanan deniz antlaşması, Versailles Antlaşması'nın Almanya'ya uyguladığı donanma kısıtlamasını da kaldırıyordu. İtalya'nın Ekim 1935'te Habeşistan'a saldırmasıyla Boğazların silahlandırılması ve Türk Devleti hakimiyetine geçmesi, Türk dış politikasının önceliği haline gelmiştir (Güvenç ve Barlas,

2014:199-202). Nihayet Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalandı. Ancak Atatürk deniz kuvvetlerini yeterli görmüyordu. Boğazların güvenliği yaklaşmakta olan dünya savaşında, ülkenin güvenliği adına ehemmiyet arz ediyordu. Atatürk 1 Kasım 1935 tarihli meclis konuşmasında Almanlarla birlikte, Alman ve Türk tersanelerinde denizaltı yapımına başlanacağını belirtmişti. Aynı zamanda İngiltere'ye yeni gemiler sipariş edilecekti (Kurter, 1984:199-200). Donanma geliştirilirken mali yönden de makul hareket etmek gerekiyordu. Haziran 1936'da yapılan deniz ihalesini kazananın Almanya olması bu bakımdan anlaşılır bir durumdur, zira Alman denizaltıları hem daha ucuzdu ve halihazırda Türk Donanmasında Alman subaylar görev yapıyorlardı. Alman tipi eğitim sistemi nüfuzunu koruyordu (Güvenç ve Barlas, 2014:245-247).

3.1. Atılay Kızağa İndiriliyor

Yapılan ihaleyi Almanya'nın kazanmasının ardından, Germania Werft I. V. S. firmasına dört adet denizaltı siparişi verildi. Bu denizaltıların ikisi Almanya'da, diğer ikisi de Hasköy Taşkızak Tersanesi'nde üretilecekti. 11 Kasım 1936 tarihinde, Ankara İkinci Noterliği'nde, Türkiye adına Milli Müdafaa Vekili Kazım Özalp ile müteahhit firmalardan Hollanda'nın Lahey şehrinde bulunan N. V. Ingenieurskantoor Voor Scheepsbouw adına Vagner ve Almanya'nın Essen şehrindeki Ferrostaal Aktiengesellschaft firması adına Verner Sulc mukaveleyi imzalamıştır. Mukaveleye göre Almanya'da yapılacak denizaltılar 20-30 ay sonunda teslim edilecek, Türkiye'de üretilecek denizaltılar ise 40-42 ayda kızağa indirilecekti. Keza Türkiye'de inşa edilecek denizaltılarda çalışacak işçilerin en az yüzde yetmiş beşi Türk olacaktı (Metel, 1960:58).

Anlaşmanın imzalanmasının ardından hızla denizaltıların yapımına başlanmıştır. Almanya'da inşa edilen iki denizaltı, Saldıray ve Batıray 10 Şubat 1937'de kızağa konmuşlardır¹¹. Ay sınıfı denizaltılardan Türkiye'de üretilen Yıldıray 9 Eylül 1937'de, Atılay¹² ise 14 Ağustos 1937 tarihinde kızağa indirilmiştir (Cumhuriyet Donanması, 2000:44-45). Türk Donanmasının güçlenmesinde önemli katkılar sağlayacak bu dört adet denizaltıların isimlerini Atatürk bizzat koymuştur. (Atatürk'ün kendi el yazısıyla verdiği talimat için bkz. Ek-3) 19 Ocak 1938 tarihli talimatta, Başbakan Celal Bayar'a denizaltıların isimlerini belirtmiş ve anlamlarını izah etmiştir (BCA, 30-10-0-0, 62/418).

Türkiye'de üretimi tamamlanan Atılay denizaltısının kızağa konma işlemi Haliç Tersanesi'nde yapılmıştır. (Atılay'ın ayrıntılı teknik bilgileri için bkz. Ek-1) 19 Mayıs 1939'da saat: 12:00'de yapılan resmî törende başta Ordu Müfettişi Fahrettin Altay olmak üzere, Harp Akademisi Kumandanı Ali Fuad Erden, Vali Lütfi Kırdar ve eşi, Donanma Komutanı Şükrü Okan ve eşi ve yabancı misafirler bulunmuşlardır. Okunan İstiklal Marşı'nın ardından Amiral Şükrü Okan ve General Fahrettin Altay konuşma yapmışlardır. Bayan Okan da kısa bir konuşmada bulunmuş ve ardından "Atılay sana

¹¹ Batıray denizaltısı Almanya tarafından Türkiye'ye teslim edilmemiştir. 2.Dünya Savaşı'nda Alman Donanmasının ihtiyacı olduğu gerekçesiyle, Hitler'in emriyle teslimi yapılmayan Batıray, Alman bayrağıyla savaşa sokulmuş ve 3 Mayıs 1945'te düşmana teslim olmamak için Kiel açıklarında kendisini batırmıştır. 2.Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Yıldıray denizaltısının tamamlanması Alman mühendislerinin Türkiye'yi terk etmesinden ötürü akim kalmıştır. Yıldıray'ın iki motoru da verilmemiştir. 1940'ta Gölcük Tersanesi'ne getirilen Yıldıray, 1944'te hizmete girebilmiştir (Metel, 1960: 60-62).

¹² Su üstünde saatte 20 mil gidebilen Atılay 80 metre boy ve 6,64 metre genişliğindeydi. 80 metre derinliğe dalabilen denizaltının periskop umku 14,3 metre idi. 62 personelin görev yapabildiği denizaltı dizel-motora sahipti (Metel, 1960: 158).

muvaffakiyetler dilerim” demiş, geminin baş tarafına konmuş olan şampanya şişesini geminin gövdesine vurarak kırmıştır. Tören dönemin basınında büyük yankı bulmuş ve manşetlere yansımıştır. (Ulus, 19.05.1939: 1; Tan, 19.05.1939; Cumhuriyet, 19.05.1939:1).

4. İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye

İkinci Dünya Savaşı'nın nedenlerini daha ayrıntılı ortaya koymak gerekirse; bilindiği üzere Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda imzalanan antlaşmalara bakmak gerekir. Versailles Antlaşması o kadar ağır ve acımasızdı ki bu durumun halk nezdinde tepki yaratması kaçınılmazdı (Artuç, 2003:10-12). Ortaya çıkan koşullar milliyetçilik duygularını çığ gibi büyüttü. Önce Kaiser'i tahttan indiren Almanlar, Cumhuriyetçi bir anayasayı yürürlüğe koydular. Seçimlerde nispi temsil, kadınlara seçme hakkı verilmesi, federal düzenlemeler, Cumhurbaşkanlığı kararnameleriyle iç yapıda yapılan reformlar durumu bir nebze düzeltse de 1920'li yılların başında Adolf Hitler Alman sağını yeniden diriltmişti (Ataöv, 2008:28). Nasyonal Sosyalist Partisi'nin başındaki Hitler popüler politika ve söylemleriyle aşama aşama iktidara geldi. Nihayet Cumhurbaşkanı Hindenburg'un ölümüyle bu makamı da ele geçiren 'Führer' ülkenin tek adamı olmuştu (Yıldız, 2019:15-17).

Almanya'nın başlattığı savaş kısa sürede Avrupa'ya yayılmıştı. Sovyetler Birliği ile saldırmazlık paktı imzalayan Almanya, Polonya'ya saldırmasından bir yıl sonra Paris'i işgal etti. Neredeyse tüm Avrupa dahil, Kuzey Afrika'ya kadar sıçrayan ve daha sonra Sovyet topraklarına sirayet edecek olan bu korkunç savaşta Türkiye ateşten çember arasında kalmıştı. Ancak Türkiye ne olursa olsun bu savaşa katılmayacak ve tek cümle ile 'savaş dışı kalma' politikasını sürdürecektir (Artuç, 2003:22).

Türkiye'nin izlediği tarafsızlık politikasının kapsamı dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ve onun en güvendiği isimler arasında olan Dışişleri Bakanı Numan Menemencioğlu'ya dayanıyordu. İnönü'nün dış ilişkilerde benimsediği prensip 'ölçülülüktü'. Daha en başta yapılacak bir hata ülkeyi ateşe atmak olacaktır. Bunun da telafisi mümkün değildi. Türkiye'yi savaşa çekmek için Almanya ve İngiltere çok çaba sarf ediyordu. Ülke savunması için ordu her zaman hazırda ancak koşulların olgunlaşması gerekiyordu. Öncelik yurt savunması olmak üzere, devlet menfaatlerini korumak ve tarafsız kalmak; aceleci ve atak eylemlerden uzak durmak demektir (Weisband, 2002:20-25).

Almanya'nın 23 Ağustos 1939'da Sovyetler ile imzaladığı Saldırmazlık Paktı'nın ardından zor duruma düşen Türkiye, 19 Ekim 1939'da İngiltere ve Fransa ile İttifak Antlaşması imzalamıştır. 1941 yılına gelindiğinde Türkiye, Almanya ile Saldırmazlık Paktı imzalayacak ve krom ticareti için antlaşmaya varacaktır (Hale, 2003: 85-88). Bu tarihte Almanya'nın Sovyetler ile olan ilişkileri tersine dönmüş ve Almanya, Barbarossa Harekâtı ile müttefikine saldırmıştı. Bu olay Türkiye'yi bir ölçüde rahatlatmış ve her iki ülkeye karşı tarafsızlığını ilan etmiştir (Artuç, 2003:220).

Almanya'nın Leningrad'ta başlattığı saldırıyla ilerleyen Nazi Ordusu, Moskova'nın 20 km. yakınlarına kadar gelmiş ancak burada Kızılordu tarafından durdurularak Stalingrad'a yönelmiştir. Almanya başta önemli şehirler elde etmişti. Savaşın seyri ilk başlarda Almanya lehine ilerliyordu. Bu süreçte İngiltere ve Rusya, Türkiye'yi Almanya'ya yardım etmekle suçluyordu. İddialara göre Türkiye, Boğazlardan Alman gemilerinin ve denizaltıların geçişine izin veriyordu. Ancak bu iddialar tamamen asılsızdı. Çünkü

Almanya, Rusya'ya karşı çoğunlukla kara ve hava savaşı uygulamaktaydı. Kara savaşlarına yönelik lojistik destek Tuna Nehri üzerinden sağlanmaktaydı. Ayrıca hava nakliyatı ile de ikmal imkânı mevcuttu. Türkiye suçlamaları şiddetle reddetmiş ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni harfiyen uyguladığını duyurmuştu. Ancak verilen cevaplar iddia sahibi ülkeleri tatmin etmemişti. Diplomatik baskılarını ve suçlamalarını artıran İngiltere, Türkiye'ye Çanakkale Boğazı'nın girişine loop hattı döşenmesi teklifinde bulunmuştur. Bundaki amaç; Boğazlardan izinsiz geçecek herhangi bir gemiyi veya denizaltıyı tespit etmek ve önüne geçmektir. İngiltere'nin önerisi Türkiye tarafından kabul edilmiş ve hattın döşenmesine karar verilmiştir. 1941 yılının Temmuz ayı içinde yapılan ortak çalışma ile Çanakkale Boğazı'nın giriş kısmına; deniz tabanına loop hattı döşendi. Komutası Türk Donanma Komutanlığına ait olacak, sistemin periyodik bakım ve kontrollerini de Türkiye yapacaktı (Hergüner, 2011:311).

4.1. Atılay Göreve Çağrılıyor

Tüm şiddetiyle devam eden İkinci Dünya Savaşı'nın 1941 ve 1942 yıllarındaki ağırlık merkezi Doğu ve Kuzey Afrika cepheleri olmuştur. Almanya'nın başlattığı Doğu Cephesi savaşlarında, Kiev ve Minsk gibi şehirler bombalanmış ve Sovyetler Birliği topraklarının yüzde kırkını kaybetmişti. Aynı tarihte Mihver Kuvvetler, El-Alameyn'de yenilmişlerdi (Oran, 2008: 309).

Türkiye bu süreçte tarafsızlık politikasını uygulamasının yanı sıra Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni de sıkı sıkıya uyguluyor ve Boğazın girişine döşenen ikaz sistemi loop hattını da faaliyette tutuyordu. Aradan bir yıl gibi bir zaman geçmişti ve sistemin yıllık periyodik kontrolünün yapılması gerekmektedir. Hattın kontrolünün yapılması denizaltı gemisiyle mümkündür. Bunun için görevin yapılması için envanterdeki Atılay denizaltısına, Genelkurmay Başkanlığı tarafından bölgeye intikal emri verildi (Metel, 1960: 271). Dönemin Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak'ın imzasıyla çekilen telgraf emrine göre, looplar ve kablolarla bağlı cihazlar kontrol edilecek, bu işlem için viping işlemi¹³ yapılmış bir denizaltı seçilecek, kontrol dalmış vaziyette icra edilecek ve görev karasularımız dahilinde icra edilecekti. Seçilen denizaltı dalmış vaziyette looplar üzerinden geçerek hattın ikaz verip vermediğini tespit edecekti (Hergüner, 2011:300).

Alınan emir üzerine o sırada Gölcük Tersanesi'nde bulunan Atılay derhal göreve tahsis edilmiş ve vakit kaybetmeden 13 Temmuz 1942'de hareket ederek İstanbul Fenerbahçe'ye ulaşmıştır. Burada yeniden viping işlemine tabi tutulan Atılay bir gün sonra; 14 Temmuz'da Çanakkale'ye varmak üzere hareket etmiştir (Metel, 1960: 272). Atılay aynı gün saat 06:25'te Çanakkale Limanı'na demirlemiş ve bu durum Liman Reisi tarafından Milli Müdafaa Vekaletine bildirilmiştir (BCA, 30-10-0-0, 62/419.). Görülüyor ki tüm bu işlemler çok hızlı bir şekilde yapılmış ve süreç aceleye getirilmiştir (Hünalp, 1978:96).

4.2. Görevin İcrasında Acı Son

Atılay'ın komutanı Binbaşı Sadi Gürcan¹⁴ ve beraberindeki 39 personel görev yerlerine intikal

¹³ Denizaltının manyetik alanının sıfıra indirilmesi işlemidir. (Metel, 1960: 271).

¹⁴ Sadettin Gürcan 1904'te İstanbul'da doğdu. 1924'te Teğmen olarak donanmaya katıldı. 1940'ta Binbaşı rütbesine yükseldi. Atılay kazasında şehit olduğunda yeni evli idi. (Şener, 2020: 172).

ettikten sonra, icra edilecek tecrübenin esaslarını Çanakkale Deniz Komutanından alarak hazırlıklarına başlamışlardır. (Metel, 1960:275). Buna göre Atılay, loopların üzerinden iki defa geçecekti. Bir ucu Anadolu Yakası'na, diğer ucu Avrupa Yakası'na irtibatlı olan kablolar istasyonlara bağlı idiler. İstasyonlarda görevli personel, kablolarla belirli mesafede geçecek denizaltının fark edilmesini sağlayacak, sinyali aldıklarında derhal Çanakkale Deniz Komutanlığı'na haber verecekti. Kablo hattı 80 metre derinliğine döşenmişti. Denizin aynı derinlik eğrilerine göre yerleştirilen altı adet kablo bulunuyordu. Hattın üzerinden ilk geçiş periskop umkunda; 14 metre, ikinci geçiş ise daha derinden; 30-40 metrede yapılacaktı. Böylece tüm kabloların görevini yapıp yapmadığı belirlenmiş olacaktı (Şener, 2020:50-52).

Binbaşı Sadi Gürcan emri tebellüğ ettikten sonra saat 14:30'da Atılay denizaltısına gelerek personele emrin mahiyetini tebliğ etti. Planlandığı şekilde aynı saatte dalış emri verdi. Morto Kıyısı'nda dalış yapan Atılay görev seyrine başlamış oldu. (Atılay'ın görev seyri için bkz. Ek-2) Arkasında ise emniyet görevi yapan Kartal isimli römork bulunuyordu. Bu bot Atılay'ı izlemekle görevlendirilmişti (Hergüner, 2011: 310). Atılay periskop umkundan çıktıktan sonra kuzeye yönelmişti. Kıyıda ve kuzeyde yeteri kadar seyir yaptıktan sonra saat 16:05'te 40 metre derinliğe dalarak batı yönüne doğru seyrini sürdürdü¹⁵. Buldukları derinlik hatların kontrolü için yeterliydi. Gemi komutanı ve diğer mürettebat temkinli hareket ediyorlardı zira bu bölgede Birinci Dünya Savaşından kalma mayın tehlikesi bulunuyordu. Almanya'nın da bu bölgelere uçaktan paraşütle mayın döşediği şayiaları dolaşıyordu. Tüm bunları göz önünde bulundurarak Batı yönüne devam ederken, saat 17:00'de tüm denizaltıyı sarsan büyük bir patlama duyuldu. Duruma reaksiyon gösteren mürettebat yaptığı kontrolde makine dairesinin sancak tarafında bir mayına temas edildiğini, dairenin sağ tarafındaki iki ana kemere, iki metre yüksekliğinde ve bir metre genişliğinde bir yarık açıldığını fark etmişti (Şener, 2020: 131). Patlamayla birlikte makine dairesinde görevli tüm personel hayatını kaybetmişti. Yarıktan içeri hızla su dolmuştu. Patlamanın ilk etkisiyle 15 şehit bulunuyordu. Atılay omurgasının üzerine, 65-70 metre denizin tabanına oturmuştu. Kalan 24 denizci yaşam bölgesine geçtiler ve taban oturmuş denizaltıyı çıkarmak için harekete geçtiler (Metel, 1960: 280). Yapılması gereken ilk şey yüze çıkmak için sarnıçlara su vermektir. Mürettebat, denizaltı komutanı Bnb. Gürcan'ın emriyle, sağlı sollu toplam 12 adet sarnıca hava vermek için hava tüplerini boşalttı. Ön kısımda açılan sekiz adet sarnıç havayla dolmuş, gövde az da olsa zeminden kıpırdamıştı. İki sarnıca daha hava verildi ve ön kısım biraz daha yükselmişti. Gemi dik duruma gelmişti. Biraz daha hava basıldı ancak bu gayret de denizaltının yukarı çıkmasına kâfi gelmedi. Bu esnada battı şamandırası deniz sathına gönderilmişti (Şener, 2020: 150-160). Arkada kalan kurtarma römorku Atılay'ı takip edememiş ve Seddülbahir civarında kalmıştı (Hergüner, 2020:312). Tüm gayretlere rağmen başarılı olunamadı. Denizaltının içerisinde bulunan oksijen zamanla tükenmişti. Santral dairesinde bulunan 24 asker şehit oldular (Metel, 1960:273).

Atılay'ın belirlenen saatte dönmemesi ve battı şamandırasının ancak saat 20:30 sularında tespit edilmesi üzerine istasyon komutanı Fahir Karayel hemen harekete geçerek emrindeki diğer subaylarla birlikte 3 ve 5 no'lu gümrük motorlarına binmişler ve Atılay'ı aramaya koyulmuşlardır. Denizaltı ile telefon yoluyla da irtibat kurulmaya çalışılmış fakat muvaffak olunamamıştı (Büyüktuğrul, 1969:656).

¹⁵ Atılay'ın su altında yaptığı seyrin krokisi için bkz. (Metel, 1960: 276).

Durum ilgili tüm birimlere bildirilmiş ve Atılay'ın tahlisi için gerekli emirler Müdafaa Vekaleti tarafından verilerek eldeki bütün imkanlar seferber edilmişti (BCA, 30-10-0-0, 62/419). Su altı arama cihazı; Sultanhisar Muhribi, üç adet gambot; Burakreis, Aydınreis, Kemalreis, kurtarma gemisi; Alemdar ve diğer gemiler, Kavak, Çanak, Turgutalp bölgeye sevk edildiler. Arama-kurtarma çalışmalarına İngiltere donanmasından gemiler de katılmışlardı. Atılay'ı bulmak için dip ve ıgırıp taramaları yapılmış ancak bir sonuca ulaşılamamıştı. Bölge derin ve akıntılıydı (Hergüner, 2020:312). Iğırıp çalışmaları esnasında dipte bulan anenli mayına temas edilmiş ve patlama yaşanmıştı (BCA, 30-10-0-0, 171/186). Neyse ki bu olayda ölen ya da yaralanan olmadı. Beş gün sürdürülen arama çalışmalarından hiçbir sonuç alınamamıştı. 21 Temmuz günü arama faaliyetleri sona erdirildi (BCA, 30-10-0-0, 62/419). Atılay'ın enkazı bulunamadığı gibi şehit olan 39 askerimizin naaşlarına da ulaşılamamıştı.¹⁶

5. Atılay Neden Battı?

Atılay denizaltısının batışı, donanmamızın kaza sonucu kaybı bakımından ilki olmuştur. Bu kazadan önce, 1928 senesinde İkinci İnönü denizaltısı Erdek'te eğitim dalışında, dümen arızasından ötürü deniz dibine saplanmış neyse ki; Binbaşı Lütfi Kerman komutasındaki denizaltı satıha çıkmayı başarmıştı. Kazada can kaybı veya hasar meydana gelmemişti. İkinci olarak, Birinci İnönü denizaltısı ise Çanakkale'de alarm dalışında yine dümen arızası nedeniyle dibe oturmuş ve sarnıç tahliyeleriyle satıha çıkabilmişti. 1935'te İkinci İnönü, Erdek'te tatbikat dalışında periskopu zarar görmüş, aynı yıl Dumlupınar, Haydarpaşa yakınlarında dümen arızası yapmış ve Fenerbahçe tarafından gelen İtalyan tankeri ile çarpışarak hafif hasar almıştı (Metel, 1960:273). Donanma tarihimizde ilk olarak can kaybı verdiğimiz Atılay denizaltı kazası bu bakımdan çok büyük teessür uyandırmıştır. Atılay'ın tam olarak neden battığı bilinmese de yapılan tahkikatlar ve tahminler kazanın nedenini ortaya koymaktadır.

Atılay'ın batmasının ve 6 subay, 17 astsubay, 16 er olmak üzere toplam 39 denizcimizin şehit olmasının nedeni resmi olarak yapılan açıklamaya göre; Birinci Dünya Savaşı'ndan kalma anenli mayındı (BCA, 30-10-0-0, 62/419). Zira Atılay'ın ani bir şekilde batması ve hiçbir şekilde tedbir alınamaması için büyük bir yara alması gerekiyordu. Buna ancak mayın sebep olabilirdi. Bu sahada daha önce mayın temizleme işi yapılmıştı. Çanakkale Cephesi'nde etkin bir şekilde mayınlardan faydalanılmıştı. Hem İtilaf Kuvvetleri hem de Osmanlı ve müttefik Almanya bölgeye mayın döşemişti. Dolayısıyla kuvvetle muhtemel Atılay'ın batışının müsebbibi mayın olmalıydı. Atılay'ın kontrolünü yapacağı loop hattının iki numaralı kablosunun bir kısmı kıyıdan üç mil mesafedeydi. Kablonun üzerinden geçmek üzere seyreden Atılay, güçlü bir akıntı sebebiyle mayının bulunduğu bölgeye sürüklenmişti. Akıntının sebebi ise Karadeniz'e boşalan Tuna, Don, Dinyester gibi birçok nehrin bu kapalı denizin tek çıkışı olan Boğazlardan Ege Denizi'ne geçmesidir. Akıntının yanı sıra oluşan tuzluluk oranındaki farklılık da denizaltının seyrini etkileyen önemli bir faktördür (Şener, 2020: 125).

Kazanın vuku bulmasıyla ilgili başka bir görüş de Atılay'ın teknik yetersizliği veya personelinin eğitim zafiyetidir. Bunun nedeni geminin uzun süredir Haliç'te bakımda kalması ve havuzdan çıkalı henüz bir hafta olmasıdır. Dolayısıyla mürettebatta gemiye herhangi bir intibaksızlık olabilirdi (Hünalp,

¹⁶ Atılay'ın enkazı kazadan 50 yıl sonra, 1992'de araştırmacı, Rahmi Koç Müzesi Yöneticisi Selçuk Kolay ve ekibi tarafından bulunmuştur. Enkazın bulunması öyküsü için bkz. www.Trarsiv.com/149356. (12.01.2021)

1978:96). Ancak bu tahmin geçerli görünmüyor. Çünkü denizaltıları da diğer tüm cihazlar veya gemiler gibi periyodik bakıma girerler. Ancak bu süre personelde eğitim ve intibak zaafiyetine sebep olmaz. Ayrıca görevin özelliği bakımından viping işleminin yapıldığı en uygun ve en yeni denizaltı Atılay idi. Geminin komutanı ve mürettebatı bu ve bunun gibi sahalarda müteaddit dalışlar yapmışlardı ve mesleklerinde bilgi ve tecrübe sahibiydiler (Metel, 1960:275)

Kazadan kurtulan Er Ahmet Bağdat¹⁷ 1995 yılında gazeteye verdiği röportajda, Atılay'ın mayına çarpmış olamayacağını söylemiştir. Ahmet Bağdat'a göre denizaltı mayına çarpmış olsaydı denizin yüzeyinde yağ ve mazot olurdu. Ancak Boğaz'daki akıntı nedeniyle mazot veya yağın deniz yüzeyinde uzun süre kalması imkânsız görünüyor. (Milliyet, 09.06.1995:22).

6. Kazanın Basına Yansıması

Atılay'ın battığı haberi kazadan ancak beş gün sonra, 19 Temmuz tarihinden itibaren gazetelerde yer almıştır. Dönemin önde gelen gazetelerinden İkdam haberi manşetten vermişti. Gazeteye göre kazanın sebebi bilinmiyordu. Ancak denizaltı eğitim dalışında batmıştı. Haberde olaydan duyulan derin üzüntü dile getirilmişti (İkdam, 19.07.1942: 1). Aynı tarihli Tan gazetesi olayı 'Müessif Bir Hadise' başlığı ile manşetine taşımıştı. Gazete kaza ile ilgili bilgiyi Başvekaletten edinmişti. Edinilen bilgiye göre kazanın nedeni seyir esnasında meydana gelen kaza idi (Tan, 19.07.1942:1). Ancak görülüyor ki denizaltının o tarihlerde mayına çarpma ihtimali basınla henüz paylaşılmamıştı. Cumhuriyet gazetesindeki köşe yazısında konuya değinen Abidin Daver, makalesinde Atılay'ın üretim tarihçesinden bahsetmiş, denizaltı hakkında teknik bilgiler vermiş ve donanma açısından öneminden bahsetmiştir. Denizcilik bilgisi oldukça geniş olan Daver, kazanın nedeninin bilinmediğini ve gerekli tetkikatın yapılmasını dile getiriyordu" geçen sene Refah battı, bu sene de denizaltımız Atılay; Saraçoğlu'nu göreve çağırıyoruz" diyordu (Cumhuriyet, 19.07.1942:1).

Atılay faciasının sebebi ve kazada şehit olan 39 mürettebatın isimleri ise kazadan 15 gün sonra Başvekalet tarafından basına bildirilmiştir. Resmi tebliğe göre 6 subay, 17 astsubay ve 16 er olmak üzere 39 asker şehit olmuştur. Şehitlerin ailelerine kanuni yardımların yapılacağı da basında yer almıştır (Son Posta, 29.07.1942: 1; Vakit, 29.07.1942: 1; Ulus, 29.07.1942:1).

Aradan 53 yıl geçti ve kazadan kurtulan Er Ahmet Bağdat ile röportaj yapılmıştı. Daha önce de bahsedildiği üzere kumanya almaya gönderilen Ahmet Bağdat göreve katılamamıştı. Bağdat yıllar geçmesine rağmen şehit olan arkadaşı Hasan Ekinci'nin kendisine emanet ettiği 2,5 lirayı hala saklıyordu. Ahmet Bağdat dolabının anahtarını da hala sakladığını, "denizaltı çıkartılırsa yepyeni takım elbisesini ve sürmene bıçaklarını alacağını" söylemişti (Milliyet, 09.06.1995:22).

Atılay şehitleri için 21 Temmuz 1942'de, Çanakkale'de anma töreni yapıldı. Şehirdeki tüm müesseseler ve ticarethaneler kapanmış ve binlerce vatandaşın katılımıyla şehitlerimiz anılmıştır. Cumhuriyet Meydanı'nda yapılan anma törenlerinin ardından denize çelenk atılmıştır (Bugün, 21.07.1942:1). 28 Temmuz'da ise Gölcük Yavuz Zırhlısında anma törenleri yapılmıştır. Donanma Komutanı Şükrü Okan'ın

¹⁷ Ahmet Bağdat, Atılay'ın Komutanı Binbaşı Saadettin Gürcan tarafından kumanya almak üzere çarşıya gönderilmişti. Ancak kendisi dönmeden dalış emri alan Atılay seyre çıkınca Ahmet Bağdat göreve katılamamıştı (Milliyet, 09.06.1995: 22).

da iştirak ettiği ve konuşma yaptığı törende üç dakikalık saygı duruşunun ardından denize çelenkler atılmış, 12 er havaya 3 el ateş etmiş ve tören sona ermiştir (Haber, 28.07.1942:3).

7. Gitti de Gelmeyiverdi

Türk sanat müziği sanatçısı Hamiyet Yüceses'in¹⁸ eşi Elektrik Teknisyeni Astsubay Başçavuş Fethi Yüceses de Atılay'da şehit olanlar arasında idi. Sanatçı şehit olan eşinin ve şehit olanların anısına yıllarca okuduğu Uşşak makamında ve Dede Efendi bestesi olan "Gitti de Gelmeyiverdi" şarkısını yıllarca ağlayarak okumuştur (Hergüner, 2011:310). Hafızalara kazınan şarkının sözleri şöyledir;

*"Gitti de gelmeyiverdi
Gözlerim yollarda kaldı
Hele nazlım nerde kaldı
Ne zaman ne zaman gelir
Gel a nazlım lahuri şallım
Sağı solu dolaşalım
Ne zaman ne zaman gelir"*¹⁹

Fethi Astsubay şehit olmadan önce 3-4 ay arayla hamile kalan Hamiyet Hanım ve kardeşi Hayriye Hanım'a "Kimin çocuğu daha erken ve erkek doğarsa ona denizaltının adını vereceğim" der. Hayriye Hanım daha erken doğum yapar. Ancak isim koyma işini Fethi Bey yapamaz. Yine de Fethi Astsubay'ın baldızının oğluna Atılay ismi verilir. Hamiyet Hanım'ın oğluna da Hasan ismi verilir. Atılay Durak, Milliyet gazetesine verdiği röportajda "Teyzem kocasının ölümünden sonra çok yas tuttu sonraki evliliklerinde asla o kadar mutlu olamadığını söylerdi" demiştir (Sabah, 15.07.2009:3).

SONUÇ

Cumhuriyet Donanmasını güçlendirmek maksadıyla Almanlarla yapılan iş birliği neticesinde inşa edilen Ay sınıfı denizaltılardan Atılay, Osmanlı döneminden beri, 50 yıl sonra ülke topraklarında üretilen ikinci denizaltımızdır. 19 Mayıs 1939'da denize indirilen Atılay tarafsızlığımızı koruduğumuz İkinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Boğazı girişine İngiltere ile birlikte yapılan ortak çalışma ile deniz dibine döşenen loop hattının kontrolü için görev emri almış fakat aldığı emri yerine getirirken mayına çarparak batmıştır. Kazada 39 askerimiz şehit olmuştur. 1936'da Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile hakimiyetini kazandığımız Boğazların üzerinde tam olarak egemen olduğumuzu söyleyemiyoruz çünkü savaş süresince; özellikle 1941 yılında Almanya'nın Sovyetlere saldırdığı dönemde İngiltere ve Rusya'nın baskılarına maruz kalınmış ve Çanakkale Boğazı'na izinsiz gemilerin geçişini önlemek maksatlı kontrol kablo hattı döşenmiştir. Bakımı ve testleri de Türk Donanmasına bırakılan hat söz konusu ülkeleri Türkiye'nin tarafsızlığı konusunda tatmin edecekti. Görevi icra eden başta denizaltı komutanı ve mürettebatı bu

¹⁸ Hamiyet Yüceses 1915 yılında İstanbul, Fatih'te doğdu. Henüz çocuk yaşta tüccar olan babasının işlerinin ters gitmesinden ötürü okulu yarım bırakarak sahnelere çıktı. Safiye Ayla ile birlikte gazinolarda çalıştı. Tanınmış bir sanatçı iken Deniz Astsubay Fethi Yüceses ile tanıştı. Birbirlerine âşık olan çift 1940 yılında evlendiler. Hamiyet Yüceses 10 Temmuz 1996'da hayat gözlerini yummuştur. (www.emekliastsubaylar.org/yazarlar/item/1483), (19.04.2021).

¹⁹ Beste: Dede Efendi, Güfte: Dede Efendi, Makam: Uşşak, Usul: Aksak (www.edebiyatevi.com/240767_atilay-hamiyet-yuceses) (20.04.2021).emekliastsubaylar.org/yazarlar/item/1483), (19.04.2021).

bölgede mayın olduğu malumatını almışlardı. Zira Alman Deniz Atışesi mayınlarla ilgili bilgiyi Türk Genelkurmaylığına bildirmişti. Bu bilgi Donanma Komutanlığına da iletilmişti. Ancak tüm bu ikazlar kazayı önlemeye yetmedi. Kazadan sonra arama kurtarma faaliyetleri; ıgırıp tarama çalışmaları yapıldıysa da Atılay'a ulaşamadı. Battı Şamandırması kopmuştu. Yapılan incelemelerde Atılay'ın 80 metre derinlikte dibe oturduğu tespit edilmişti. Bu derinliğe inebilmeyi sağlayacak ekipman donanmada bulunmuyordu. Tarama çalışmaları esnasında yaşanan birkaç mayına tesadüf neticesinde de patlamalar yaşanmış ve Atılay'ın da yine bölgede bulunan mayına çarpmış olabileceği sonucuna ulaşılmıştı. Atılay belirlenen sınırların dışına boğazdaki güçlü akıntı sebebiyle çıkmıştı ve mayına çarpmıştı. Ancak Atılay'ın başka bir ülkenin denizaltısı tarafından vurulma ihtimali üzerinde hiç durulmamıştır. Bu durum mümkündür çünkü halihazırda savaş devam ediyordu ve bölgede savaşa dahil olan devletlerin denizaltıları cirit atıyordu. Ancak bu ihtimal 1992 yılında yapılan kurtarma çalışmasıyla elde edilen bulgular neticesinde ortadan kalkmıştır.

Donanmamızın ilk göz ağırlarından Atılay denizaltısının enkazının denizin dibinde tam 50 yıl sonra tespit edilmesi de tartışılması gereken ayrı bir meseledir. Kaza elbette ki büyük üzüntü yaratmıştı. Ancak basında 1-2 kez yer alması ve günümüze kadar unutulmaya yüz tutması da işin başka bir boyutudur. Donanma tarihinde akademik olarak ele alınmayışı düşündürücüdür. Atılay kazasının ardından Deniz Müsteşarlığı şehit yakınlarına yetim maaşının bağlanacağını ve tazminat ödeneceğini bildirmiştir. Kazayı hatırlatması bakımından Gölcük'te **Deniz Şehitleri Anıtı** yapılmıştır. Bu anıtın bir kanadı 4 Nisan 1953'te batan Dumlupınar denizaltısını, diğer kanadı da Atılay'ı temsil etmektedir. 2006 yılında Gelibolu'da ziyarete açılan **Şehit Denizaltıcılar Anıtı** ise Atılay dahil, Refah ve Dumlupınar denizaltı facialarında şehit olan askerler için inşa edilmiştir. Fakat bu anıt bakımsızlık ve ilgisizlik içindedir. Ayrıca Atılay'ın batış tarihi de 17 Temmuz olarak anıt üzerinde yazılmıştır. Bu tarihin 14 Temmuz olarak düzeltilmesi gerekmektedir. Atılay'ı anmak için 1970'li yıllarda Amasra'da yapılan **Atılay Şehitler Çeşmesi**'nin yerinde ise şu an mısır tezgâhı bulunmaktadır. Bu durum da düzeltilmesi gereken ayıptır. Atılay'ın enkazı halen Çanakkale'den 5-7 km. uzaklıkta, Marmara Denizi'nin 70 m. derinliğindedir ve içindeki şehit naaşlarıyla birlikte oradan çıkarılmayı beklemektedir. Atatürk'ün adını verdiği Cumhuriyet Donanması'nın gözde denizaltısı Atılay'ı ve yaşanan kazada şehit olan ve elimizde sadece beraber çekildiği fotoğrafları kalan (bkz. **Ek-5**) 39 denizci askerimizi rahmetle anıyoruz. Vatan size minnettardır.

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Bu çalışmada içerisinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, çalışmanın özgün olduğunu, bildiririm. Aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Yazarların Makaleye Katkı Oranları

Bu çalışma tek yazar tarafından hazırlanarak ortaya konulmuştur.

Çıkar Beyanı

Bu çalışmada yazarlar arasında çıkar çatışması durumu yaşanmamıştır.

KAYNAKÇA

- Artuç, İ. (2003). *İkinci Dünya Savaşı*. İstanbul: Kastaş Yayınları.
- Ataöv, T. (2008). *2.Dünya Savaşı*. İstanbul: İleri Yayınları.
- Atılay'ın Enkazı Kazadan 50 Yıl Sonra, 1992'de Araştırmacı, Rahmi Koç Müzesi Yöneticisi Selçuk Kolay ve Ekibi Tarafından Bulundu. (1992). <https://www.trtarsiv.com/149356> (12.01.2021).
- Atılay-Hamiyet Yüceses-Abdülhak Hamit Tarhan ve Makber. (2020, 6 Ekim). <https://www.edebiyatevi.com/> (20.04.2021).
- Bugün gazetesi (21.07.1942).
- Burcher, R. ve L. Rydill (1994). *Concept in Submarine Design*. London: Cambridge University Press.
- Büyüktuğrul, A. (1969). *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Canlı, G. A., vd. (2015). "Dünyada ve Ülkemizde İnsansız Sualtı Araçları". *GİDB Dergisi*, 4, 44-75.
- Caşın, M. (2017). "Askeri ve Stratejik Açından Montreux'ün Dünü ve Geleceği". *Public and Private International Bulletin*, 1 (37), 51-112.
- Clancy, T. (2003). *Submarine*. Newyork: The Berkley Publishing Group.
- Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri. (2002). Ankara: Karargâh Basımevi.
Cumhuriyet Gazetesi (19.05.1939), (19.07.1942).
- Eroğlu, H. (2010). *Türk İnkılap Tarihi*. Ankara: Savaş Yayınevi.
- Eyicil, A. (2008). "Çanakkale Savaşları". *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8 (1), 317-370.
- Firth, A. (2012). *Denizaltılar*. İstanbul: Korza Yayınları.
- Georgeon, F. (2012). *Sultan Abdülhamit*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Goldrick, J. (2020). "What exactly do submarines do?". *Special Report Submarines, Australian Stratejic Policy*, 5-8.
- Gürdeniz, C. ve E. Yüceliş (2006). *Cumhuriyet Donanması 1923-2000*. İstanbul: Seyir Hidrografi Daire Başkanlığı.
- Güvenç, S. ve D. Barlas (2014). *Türkiye'nin Akdemiz Siyaseti (1923-1939) Orta Büyüklükte Devlet Diplomasisi ve Deniz Gücünün Sırları*. İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları.
- Haber gazetesi (28.07.1943).
- Hale, W. (2003). *Türk Dış Politikası 1774-2000*. İstanbul: Mozaik Yayınları.
- Hart Liddel, B. (2014). *Birinci Dünya Savaşı Tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Hergüner, M. (2011). *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*. İstanbul: Kastaş Yayınları.

- Hersing, O. (2007). *Çanakkale Denizaltı Savaşı*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Hünel, A. (1978). ‘‘Ertuğrul, Refah, Atılay ve Dumlupınar Faciaları’’. *Hayat Tarih Mecmuası*, 1, 91-95.
- İkdam gazetesi (19.07.1942).
- Kurter, A. (1984). ‘‘Atatürk ve Türk Denizciliği’’. *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, 1 (1). 5-15.
- Langensiepen, B. ve A. Gülerüz (2000). *1828-1923 Osmanlı Donanması* İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Mercan, E. (2015). ‘‘Osmanlı Bahriyesinde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid’’. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 15, 163-184.
- Metel, R. (1960). *Türk Denizaltıcılık Tarihi*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Metel, R. (1969). *Atatürk ve Donanma*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Milliyet gazetesi (09.06.1995).
- Obe Rn, Tall, J. (2001). *Denizaltılar*, İstanbul: Alkim Yayınevi.
- Oran, B. (2009). *Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar Cilt:1*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Preston, A. (1998). *Submarine Warfare An Illustrated History*, London: Brown Books Ltd.
- Sabah gazetesi (15.07.2009).
- Sadakoğlu, M.C. (2016, 14 Temmuz). Gitti De Gelmeyiverdi (Atılay Şehitleri Anısına), <https://www.emekliasubaylar.org/> (19.04.2021).
- Sakaoğlu, N. (2017). *Bu Mülkün Sultanları*. İstanbul: Alfa Yayınları.
- Sancar, E. (2006). *21.yy. Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Son Posta gazetesi (29.07.1942).
- Şener, K. (2020). *Atılay 1942*. İzmir: Metro Matbaacılık San. ve Tic. Ltd. Şti.
- T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30-10-0-0, 171/186.
- T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30-10-0-0, 62/418.
- T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30-10-0-0, 62/419.
- T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Mütenevvi Evrakı, 18/63.
- T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Mütenevvi Evrakı, 20/99.
- T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Mütenevvi Evrakı, 21/190.
- T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Perakende Askeri Maruzat, 44/60.
- Tan gazetesi (19.07.1942).
- Uçarol, R. (2012) *Siyasi Tarih (1789-2012)*. İstanbul: DER Yayınları.

Ulus gazetesi (19.05.1939), (29.07.1942).

Vakit gazetesi (29.07.1942).

Weisband, E. (2002). 2. Dünya Savaşı ve Türkiye. İstanbul: İleri Yayınları.

Yıldız, Ö. (2019). 'II. Dünya Savaşına Genel Bir Bakış'. *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6 (12), 62-75.

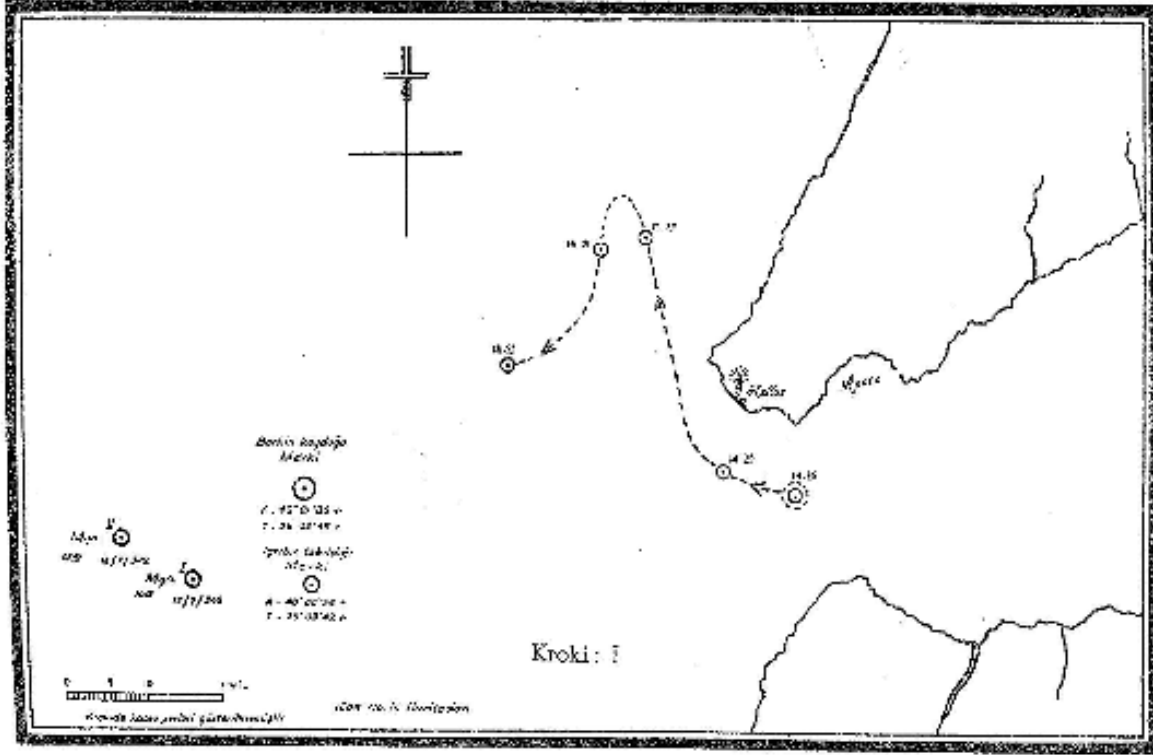
EK-1



ATILAY DENİZALTI GEMİSİ

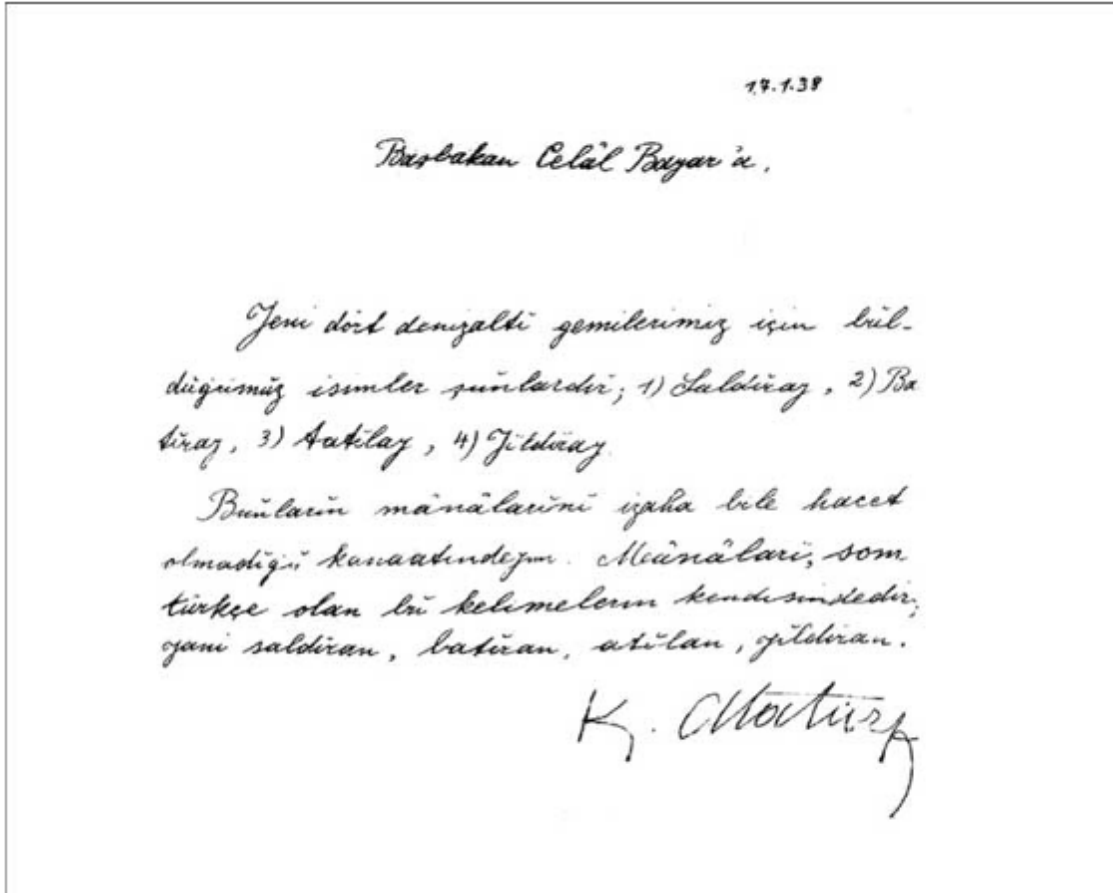
İnşa yeri	İstanbul Valide Kızakları
Kızağa konma tarihi	14/Ağustos/1937
Denize inme tarihi	19/Mayıs/1939
Donanmaya iltilhak tarihi	1940
Boy	80 metre
Geniřlięi	6,64 metre
Mukavim tekne kutru	4,40 metre
Çektięi su	4,10 metre
Su üstü tonajı	942,11 ton
Su altı tonajı	1228 ton
Periskop umku	14,3 metre
Garanti umku	80 metre
Su üstü azami sürati	20 mil
Dizellerin markası	Burmeister And Wain
Beygir kuvveti ve evsafı	2400 H. P. 2 zamanlı
Batarya adedi	62 x 2
Başta torpido tüyblü	4
Başta yedek torpido yatağı	4
Kıçta torpido tüyblü	2
Kıçta yedek torpido yatağı	2
Topları	1 aded 10,5 luk 2 aded 2 cm. lik
Subay kadrosu	7
Astsubay kadrosu	25
Er kadrosu	30
Kadrodan çıkış tarihi	14/Temmuz/1942 de su altında mayına çarparak batmıştır.

EK-2



Atlay Yarımadası. Geminin bu alanda yaptığı seyir

EK-3 Atatürk'ün Denizaltıların Adlandırılması İçin Celal Bayar'a Verdiği Talimat



EK-4

ATILAY DENİZALTI GEMİSİNDE ŞEHİD OLAN
SUBAY, ASTSUBAY VE ERLER

Binbaşı		Sadi Gürcan	Kumandan
Kıdemli Yüzbaşı		Ahmet Törün	Baş Çatıcı
Yüzbaşı		Sebatî Taşöz	İkinci Kumandan
Yüzbaşı		Adnan Erül	İkinci Çatıcı
Teğmen		Rauf Baykal	Staj, Civ. Vrd. Subayı
Makine	Gedikli Subayı	Ahmed Atakan	Sicil No. 159
Güverte	Başgedikli	Hakkı Tezcanı	» » 339-306
Makine	Başgedikli	Ziya Lodos	» » 341-10
Makine	Başgedikli	Necmi Sunal	» » 941-15
Telsizci	Başgedikli	Masum Şen	» » 929-2030
Makine	Başgedikli	Tahsin Dönmez	» » 929-2062
Elektrikli	Başçavuş	Fethi Yüceses	» » 930-2097
Torpidocu	Başçavuş	Hüseyin Coşkun	» » 932-2094
Makine	Üstçavuş	Celâl Dincer	» » 934-2006
Makine	Üstçavuş	Selâhaddin Nartman	» » 934-2025
Elektrikli	Gedikli Çavuş	İsmail Toğay	» » 936-2035
Güverte	Gedikli Çavuş	Nurettin Güneng	» » 936-5019
Elektrikli	Gedikli Çavuş	Sabahattin Yarıo	» » 936-5027
Makine	Gedikli Onbaşı	Kemâl Dağayan	» » 938-5008
Elektrikli	Gedikli Onbaşı	Agâh Perina	» » 941-5022
Telsizci	Gedikli Onbaşı	İsmet İskil	» » 941-5026
Makine	Gedikli Onbaşı	Ali Rıza Baykuş	» » 941-5032
Güverte	Gedikli Onbaşı	Hasan Şentuna	» » 941-5081
Güverte Onbaşı	Befri	Dilşet Çakal	» » 939-1376
Güverte Onbaşı	Vakıfkebiri	Temel Yenigül	» » 941-1516
Makine Onbaşı	Vakıfkebiri	Cemâl Bahar	» » 939-1923
Makine Onbaşı	Oflu	Mehmed Çilhoroz	» » 939/1942
Makine Onbaşı	Burhaniyeli	Mustafa Özbek	» » 941/1326
Güverte Er	Kandıralı	Eyüp Kaçmaz	» » 940/294
Güverte Er	Erdekli	Hasan Güneş	» » 941/311
Güverte Er	Rizeli	İbrahim Erbaş	» » 941/1490
Güverte Er	Rizeli	Enver Karser	» » 941/3676
Güverte Er	Tekirdağlı	İsmail Yılmaz	» » 941/4182
Güverte Er	Ayanıklı	İlyas Ünal	» » 941/4320
Güverte Er	Tirebolulu	Halil Küçük	» » 941/4348
Makine Er	Gebzeli	Hüseyin Gençer	» » 940/222
Makine Er	Görelili	Mehmed	» » 941/3304
Makine Er	Bartınlı	Halil Ekinçi	» » 941/4265
Makine Er	Sürmeneji	Temel Küçükkoşlu	» » 941/1445

EK-5



ATILAY DENİZALTI GEMİSİ PERSONELİNİN MART 1942 TARİHİNDE BİRLİKTE ÇEKTİRDİKLERİ SON FOTOĞRAF

EXTENDED ABSTRACT

The Second World War, which is one of the most horrible war in the history, began after Germany occupied Poland in September 3, 1939. Expanding throughout nearly all Europe territories, the war also occurred in two continents; Asia and Africa. Trapped in an ordeal, Turkey followed a policy of impartiality and never took part in this war. Turkey had adopted the principle ‘Peace at home, peace in the world’ and affiliated good relations with its neighbour countries since Turkish Independence War. Turkey also continued to develop its navy power as well as its land army based on defence of the homeland. Several military contracts were signed between Turkey and other countries regarding Atatürk’s orders and some ships such as submarines were incorporated to Turkish Navy. In 1936, a contract was signed with Germany for four submarines construction. According to the deal, two of them would have been produced in Germany and the others would have been produced in Turkey. After the contract was signed, Atılay and Yıldırım were constructed in Turkey and the others; Batıray and Saldırım were constructed in Germany (1939). All four submarines’ names were given by Atatürk. Three years before this event, in 1936, Turkey gained the sovereignty of the Straits by signing Montreux Straits Contract. By this contract, which became compulsory due to some military and politic improvements in the critical period, Turkey was able to deploy Turkish military power and had the area under the control. In 1940 Germany attacked Soviet Union. Upon this case Turkey, under Soviet Threat, eased somewhat and then made a non-aggression pact with Germany. Furthermore, Turkey had a chromium trade with Germany. Germany’s battle supremacy and militancy caused England and Soviet Union to press and threat Turkey for assisting and supporting Germany and permitting German submarines and other ships to convey through the Straits.

But the mentioned claims were impossible to be true because Turkey firmly fulfilled the conditions of Montreux Traits Contract. Germany also could support its army by both air transportation and by Tuna River. England, in spite of all explanation made by Turkey, did not become convinced and offered Turkey to lay down a warning line (loop line) under the sea of Dardanelles Trait. Turkey admitted the deal and the loop line was placed on the floor by the efforts of two countries in 1941. Totally six cables were laid down and one tip of the cables was connected to European side and the other one was connected to Asian side. Thanks to this system unauthorized submarines or some other transit would have been prevented. It was Turkish Navy's responsibility to do the operational check and periodical maintenance of the loop line. After one year, an operational check had to be done and this job could only have been done by a submarine. Atılay submarine, in Gölcük Shipyard at that time, was appointed for the duty. Atılay was the most suitable submarine because it just completed the periodical maintenance and viping process. Additionally the commander of Atılay (Major Sadi Gürcan) and the other crews were the experienced ones and did many submarine diversions in the zone before. Atılay immediately departed after taking the order by Turkish General Staff and arrived in Fenerbahçe Shipyard in İstanbul. Here, another viping process was done again. Without wasting time, Atılay departed from Fenerbahçe to Çanakkale Trait. Commander Gürcan took the order from Çanakkale Navy Commandership. Atılay dived into the sea in Morto Bay at 14:05. The first hours of the cruise were decent. Atılay dived 14.5 meters and headed for the North. After a while she dived almost 30-40 metres and turned to the East. Around 17:00s, a powerfull explosion was heard and the submarine was shaken strongly. Atılay hit a mine and a big hole formed on its body. Initially 24 crews died at once in the machine room. The submarine sat on the sea floor and couldn't move. The commander Major Gürcan declared emergency and ordered the crews to activate the cisterns. The forward cisterns were activated and nose of the submarine moved up a bit but it was not adequate. The other aft cisterns were activated as well. Unfortunately, despite the efforts, submarine could not reach the sea surface. The telephone cable line was broken off, that's why the communication was impossible. A sunken buoy was sent to the surface but the cable of the buoy got torn and the saving trailer couldn't follow and discover it. Several hours passed but all the efforts didn't work. Oxygen ran out in the submarine. The other 14 crews in the living room died, as well. As Atılay didn't return at the planned time, Turkis Navy took the action immediately and some saving ships and crews dispatched to the zone. English ships also joined the team. They tried to reach and rescue Atılay 5 days along. During a scanning operation, an equipment under the sea hit a mine and an explotion happened but fortunately no one died or injured. In July 21, all searching and rescue efforts ended. Why Atılay sank was not known but she must have hit a mine according to the estimates. The wreck and 39 bodies were left under the sea. This tragic accident made the headlines and caused big sadness in the country. Atılay hit a mine due to a strong flow in the trait. One of the line cables was 3 miles far from the side and Atılay had to move away and pass over this cable. While doing this, it drifted and hit an antenna mine which had been left during First World War. It became possible to find the wreck of Atılay after 50 years, in 1992. It was found by the Manager of Rahmi Koç Museum Selçuk Kolay and his team. It is still laying down on its place with the martyrs. It is planned to take out and make a submarine museum in İzmir.