

İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA İNGİLTERE- ALMANYA MÜCADELESİNDE KUZEY ATLANTİK MERKEZLİ DENİZ ABLUKASININ STRATEJİK ÖNEMİ

THE STRATEGIC IMPORTANCE OF THE NORTH
ATLANTIC BASED BLOCKADE IN THE STRUGGLE
BETWEEN BRITAIN AND GERMANY DURING THE
SECOND WORLD WAR

Burak ÇINAR*

Makale Bilgisi

Başvuru: 24.07.2020

Kabul: 24.05.2022

Article Info

Received, Jun,24,2020

Accepted: May,24,2022

Öz

Deniz ablukası düşmanı barışa zorlayan bir strateji olup, her iki dünya savaşında da öncelikle İngiltere tarafından Almanya'ya uygulanmıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nın seyri sırasında Almanya, ablukayı İngiltere'ye çevirmeyi başarmıştır. ABD savaşa girdikten Müttefikler ablukayı yeniden Almanya'ya çevirmiş ve bu üstünlük Avrupa'daki savaş sona erene kadar devam etmiştir. Bu çalışmada İkinci Dünya Savaşı'nda Almanya ve İngiltere arasında karşılıklı uygulanan deniz ablukasının başlangıcı, gelişimi ve sonuçları anlatılmakta ve ablukanın stratejik ve teknolojik boyutları analiz edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: İkinci Dünya Savaşı, İngiltere, Almanya, Deniz Ablukası, U-botlar, Erich Raeder, Karl Dönitz.

Abstract

Naval Blockade is a peace enforcer strategy which was used in both of the world wars, previously by Britain against Germany. However in the course of war, the Germans achieved to blockade the British Islands. By the US involvement in the war, the Allies turned the blockade back to Germany, and their superiority continued until the end of war in Europe. In this study; beginning, development and results of naval blockade which was mutually used by Britain and Germany during the Second World

* Doç. Dr. Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi Ve Uluslararası İlişkiler Bölümü, ORCID: 0000-0002-6171-0802, burakcinar@ohu.edu.tr

War is expressed, and strategic and technological dimensions of the blockade is analyzed.

Keywords: *Second World War, Britain, Germany, Naval Blockade, U-boats, Erich Raeder, Karl Dönitz.*

Giriş

Deniz ablukası düşman devletin savaş zamanında kısa sürede teslim olması, barış zamanında ise bir politikayı kabul etmesi için deniz gücü tarafından uygulanan bir zorlama stratejisidir. Tarihte kıyı kentlerin karadan kuşatılmaları sırasında kente deniz yoluyla ikmalin engellenmesi için tamamlayıcı nitelikte kullanılmıştır. Amacı düşmanın hammadde kaynaklarıyla bağlantısını kesmek ve donanmasını limanlarda tutmasını sağlamak olmuştur.¹ İngiliz Kraliyet Deniz Kuvvetleri tarafından stratejinin esas parçası olarak, 18. yüzyılda İngiltere'nin Fransa ile yaptığı savaşlarda bir strateji şeklinde geliştirilerek rötuş edilmiş ve Birinci Dünya Savaşı'nda Almanya'nın yenilmesinde büyük rol oynamıştır.²

Abluka doğrudan ticaret rotalarıyla ilgilidir. Alfred Thayer Mahan; "Deniz kendisini ilk ve en büyük belirgin yol olarak, politik ve sosyal bakış açısından büyük bir yol ve daha iyisi, insanların üzerinde her yöne hareket ettiği geniş bir ortam olarak gösterir, fakat üzerindeki bazı aşınmış yollar kontrol nedenleriyle bazı yolculuk hatlarının diğerlerine tercih edildiğini gösterir. Bu yolculuk hatlarına ticaret rotaları denir ve bunların seçilmesine etki eden nedenler dünya tarihinde aranmalıdır" diyerek, aslında sınırlı olan ticaret rotalarının güvenliğini vurgulamıştır.³ Bernard Brodie ise "Bütün deniz gücü girişimleri -deniz gücünün küçük ve önemsiz bir kullanımı olan kara hedeflerinin denizden bombalanması dışında- üzerinde tüm ikmal malzemelerini ve insan gücünü denizler üzerinden taşıyan yük ve nakliye (ve çıkarma araçları) gemileri gibi ikincil deniz vasıtalarının harekâtını etkilemekten ibaret tek bir amaca yöneliktir" demiştir.⁴ Deniz teknolojilerindeki gelişmeler ve orduların genişlemeleri sayesinde bu ticaret rotalarını kontrol etme girişimleri sonuç vermiş, böylece sadece şehrin değil; bir ülkenin, hatta bir kıtanın denizden kuşatılabildiği görülmüştür. Napolyon

¹ John Keegan (gen. ed), *The Rand McNally Encyclopedia of World War II*, Rand McNally, Chicago 1984, s. 35.

² John Keegan, 1984, *a.g.e.*, s. 35.

³ Alfred Thayer Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1783*, Çev. A. Tunçer Büyükonat, Griffin, İstanbul 2011, s. 49.

⁴ Bernard Brodie, *Yaratılan Deniz Gücünün Stratejisi*, Çev. Yılmaz Dalkanat, Doruk Yayıncılık, İstanbul 2011, s. 14.

Fransa'sının kıtaya hapsi için İngiltere'nin başını çektiği koalisyon, kıta ablukası olarak Fransa'nın kolonilere ulaşmasını denizden engellemeye çalışmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda ise İngiliz Kraliyet Donanması uyguladığı ablukayla Almanya'nın savaş boyunca dünyayla irtibatını kısıtlamayı başarmıştır. Almanlar ise Açık Deniz ve U-bot⁵ filolarını seferber ederek, bu ablukayı delmenin yollarını aramışlardır. Aynı durumun İkinci Dünya Savaşı'nda da devam edeceği düşünülürken, savaş başlarda Birinci Dünya Savaşı'ndakine göre oldukça farklı bir seyir izlemeye başlamıştır.

Bu araştırmada İkinci Dünya Savaşı'nda İngiltere-Almanya mücadelesinin öncülük ettiği Kuzey Atlantik merkezli deniz ablukasının stratejik önemi konu alınmıştır. Araştırmanın ilk bölümünde konuyla ilgili İkinci Dünya Savaşı öncesinde yaşanan gelişmeler ve tarafların durum değerlendirmeleri ele alınmakta, ikinci bölümde de İkinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan Kuzey Atlantik merkezli deniz ablukası üç zaman dilimi içinde incelenmektedir. Ardından gelen üçüncü bölümde ise olayın stratejik ve teknolojik olarak iki boyut içinde analizi yapılmakta ve araştırma sonuca bağlanmaktadır.

İkinci Dünya Savaşı'nda Kuzey Atlantik Merkezli Deniz Ablukasına Giden Yol

Almanya'nın Birinci Dünya Savaşı sonunda teslim olmasında İngilizlerin savaş boyunca Almanlara uyguladıkları deniz ablukasının önemli bir yeri vardır. Almanlar Büyük Amiral Alfred von Tirpitz'in savaştan önce inşa etmeyi başardığı kuvvetli Açık Deniz Filosu ile İngiliz Kraliyet Donanmasına karşı koymaya çalışmış ve bu doğrultuda gelişen büyük bir deniz muharebesi olan Jutland'da İngilizlere ağır kayıplar verdirmeyi başarmışlardı. Bununla birlikte U-botlar da savaş boyunca Müttefik gemilerine ağır kayıplar verdimişlerdi. Ancak bu çabalar Almanların İngiliz ablukasını kırmasını getirmemiş yani stratejik sonuca ulaşacak bir etki tapmamıştı. Bu çözümsüzlük Almanların İki Dünya Savaşı Arası Dönem'de Alman deniz stratejisinin şekillenmesi için hem askerî hem de askerî-siyasi yeni öneriler üzerinde çalışmasına neden olmuştu.

Birinci Dünya Savaşı'nda İngiltere'nin Almanya'ya Uyguladığı Deniz Ablukasının Sonuçları

İngiltere'nin denizlerdeki hâkimiyetinin ilk ve en önemli ayağı Kuzey Atlantik'tir. Kuzey Atlantik'in giriş ve çıkışını kontrol eden stratejik noktalarda sahip olduğu üsler, İngiltere'nin abluka stratejisinin gelişmesinde önemli bir unsurdur. İngiltere bu sayede savaş zamanında kruvazörlerle mesafeli devriye hatları oluşturarak, Almanya'ya ya da tarafsız ülkelere giden

⁵ *Unterseeboot*, denizaltı. Alman denizaltıları için kullanılır.

gemileri durduruyordu. Böylece ambargo konulan ithalat ve ihracat malları kontrol ediliyor ve tarafsız kargolar incelenerek aslı öğreniliyordu. Özellikle de silah ve mühimmat yapımında kullanıldığı için kesin stratejik mal kapsamındaki kauçuk, demir cevheri, pamuk ve nebati yağ kontrol ediliyordu.⁶

Birinci Dünya Savaşı çıktığında İngiliz Kraliyet Donanmasında 21 dretnot, sekiz dretnot öncesi muharebe gemisi, dört muharebe kruvazörü, diğer kruvazörler ve muhriplerden oluşan güçlü bir donanma mevcuttu. Buna karşı sayıları daha fazla olan Alman Açık Deniz Filosu Heligoland Körfezi'nin savunma tertiplerinin gerisinde tutuluyordu⁷ Almanlar İngiltere ile denizlerde dengeyi sağlamak uğruna yıllarca uğraş ve maliyet karşılığında oluşturdukları bu donanmayı, kısa bir sürede kaybetmekten korkuyorlardı. Bu durum savaşın ilk yarısı boyunca devam etti. İki donanma arasında 31 Mayıs-1 Haziran 1916'da yaşanan Jutland Deniz Muharebesi'nde İngiliz kayıpları Alman kayıplarından çok daha ağır oldu.⁸ Buna rağmen stratejik başarı Almanlara hâlâ uzaktı. Öyle ki, bir Amerikan gazetesi bu durumu "Alman Filosu gardiyanına saldırdı. Ama hâlâ hapisanede" diye özetlemiştir.⁹ Gerçekten de önemli başarılarla imza atmasına rağmen, Alman Donanması İngiliz Donanması'nın belini kırmaktan uzak kaldı. Dolayısıyla 1918'de okyanusa hâkim ülkeler olan ABD ve İngiltere dayanırlarken, Almanya'nın pes etmesi pek de şaşırtıcı değildir. Çünkü ikmalin önemli bir bölümü okyanustan sağlanıyordu ve deniz aşırı ticareti engellenen Almanya için savaşı daha fazla sürdürmenin bir anlamı kalmamıştı. Almanlar için bundan sonra yapılması gereken bir yandan savaşın yaralarını sarmak; diğer yandan ise savaş sırasında yapılan hataları analiz ederek, bu doğrultuda saptanan kusurlu stratejileri yenilemek olmalıydı. Ancak savaşın sonunda imzalamak zorunda kaldıkları Versailles Antlaşması, Almanların ne eski ne de yeni bir büyük deniz stratejisi uygulamaya koymalarına olanak tanıyordu.

⁶ John Keegan, 1984, *a.g.e.*, s. 35.

⁷ Bernard Edwards, *Dönitz and the Wolfpacks*, Cassell Military Classics, London 1999, s. 11.

⁸ Jutland'a İngilizler 28 muharebe gemisi, dokuz muharebe kruvazörü, sekiz zırhlı kruvazör ve 106 diğer savaş gemisi; Almanlar ise 16 muharebe gemisi, beş muharebe kruvazörü, altı dretnot öncesi muharebe gemisi ve 72 diğer savaş gemisiyle katılmışlardı. İngilizlerin kaybı üç muharebe kruvazörü, üç zırhlı kruvazör, sekiz muhrip ve 6.094 denizci olurken; Almanların kaybı ise bir muharebe kruvazörü, bir dretnot öncesi muharebe gemisi, dört hafif kruvazör, beş muhrip ve 2.551 denizci olmuştu (R.G. Grant, *Battle at Sea*, Dorling Kindersley Limited, London 2010, s. 265).

⁹ Richard Humble, *Hitler'in Açık Deniz Filosu*, (çev. Tayfun Mater), Baskan Yayınları, İstanbul 1976, s. 255.

Almanların İki Savaş Arası Dönem’de İngiliz Deniz Ablukasını Kırma Planları

Almanya Birinci Dünya Savaşı’nın sonunda teslim olunca, Alman filosunun gemileri İngiltere’nin Scapa Flow Deniz Üssü’ne götürülmüş ve burada bir fırsattan istifade ederek tüm filo kendini batırmıştı. Almanya Versailles Antlaşması’nı imzaladığında ise Alman Donanması’na inanılmaz kısıtlamalar getirilmişti. Savaş gemilerinin çeşitlerine göre sayıları, tonajları ve top namlularının büyüklüklerine getirilen ince yasaklar sayesinde, Tirpitz’in “İngiltere ile boy ölçüşebilecek bir donanma yaratma düşüncesi” resmen sona ermişti.

Bütün bu olumsuzluklara rağmen, önemli bir strateji uzmanı olan yeni Alman Deniz Kuvvetleri Komutanı Büyük Amiral Erich Raeder’in Birinci Dünya Savaşı’nda İngiltere’nin Almanya’ya uyguladığı deniz ablukasının etkilerini ikinci bir savaşta ortadan kaldırmaya yönelik girişimleri, İki Savaş Arası Dönem’de Alman deniz stratejisinin yeniden belirlenmesini sağlamıştır. Almanya’nın aynı sıkıntıları yaşamaması için *Kriegsmarine*’nin¹⁰ ne yapıp edip, İkinci Dünya Savaşı’nın başlarında İngilizlerin uygulayacağı ablukayı mutlaka denizden kırması gerekiyordu. Bunu çok iyi gören Raeder de savaşa doğru vaktinin çoğunu belki de bu sorunun çözümlenmesine ayırmıştı. Raeder’in görevde kaldığı 1928’den 1943’e kadar uygulayacağı yeni açık denizler stratejisinin teorik altyapısını ise önceden Koramiral Wolfgang Wegener hazırlamıştı.

Birinci Dünya Savaşı’nda görev yapan ve savaş sonrasında deniz kuvvetlerinin yeniden inşası için teorik çalışmalarda bulunan Wegener, 1926’da basılan “Dünya Savaşı Stratejisi” başlıklı kitabında “Almanya’nın tekrar büyük bir güç olacaksa kaçınılmaz olarak karşısında Büyük Britanya’yı bulacağını söyleyerek, bunun için Alman devletinin önünde iki yol olduğunu vurguluyordu. Buna göre Almanya hem büyük ve dengeli bir filo inşa etmeli hem de Fransa ve Norveç’teki üslerden de yararlanarak bir ablukayı boşa çıkarmalıydı. Bu yapılamadığı takdirde, Avrupa ticaret yolları üzerinde İngiliz hâkimiyetini nötralize edecek bir ittifaklar sistemi kurmalıydı.¹¹

*Blitzkrieg*¹² gibi yeni teorilere oturtulan çağdaştırılmış kara savaş teknikleri sayesinde Fransa gibi bir ülke hızla istila edilirse, önceki savaşta

¹⁰ *Kriegsmarine*: Alman Deniz Kuvvetleri.

¹¹ Humble, *a.g.e.*, s. 41. Ancak Raeder’in yaptıkları Wegener’in düşünceleriyle çözüm açısından aynıyken, sonuç ya da stratejik hedef olarak farklıydı. Çünkü Raeder İngiltere ile yeniden savaş düşüncesine karşıydı. Bkz: Humble, *a.g.e.*, s. 44-45.

¹² Yıldırım Harbi: Aslında Birinci Dünya Savaşı’na dayanan bir konsept olsa da asıl 1937’de Alman generali Heinz Guderian tarafından teoriye kavuşturulmuş ve Alman savaş doktrini bu

dört seneyi aşan bir zaman zarfında bir türlü ulaşılamayan stratejik hedefe kısa sürede ulaşılmış olurdu. Fransa'nın saf dışı olması ise İngiltere'nin hem Atlantik'te hem de Akdeniz'de yalnız kalması demekti.¹³ Norveç'teki limanlardan yararlanmak için bu ülkeyle ittifak kurulamadığı takdirde, mutlaka kuvvetli bir açık deniz filosu gerekliydi.

Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda İtilaf devletlerine göre zaten az sayıda olan Alman kolonileri de elden çıkınca, kaynakları azalan Almanya Avrupa'ya mecbur edilmişti. İki Savaş Arası Dönem'de dış ticaretin haricinde Avrupa'ya bağımlı kalan Almanya için ablukayı kırmak, hem deniz aşırı ticaretin sürekliliğinin sağlanması hem de yeniden kolonileşmenin önünü açmak demekti. Bununla birlikte, İngiliz deniz gücünün ablukasının kırılması, İngiliz Kraliyet Donanmasının inisiyatifini kaybetmesi anlamını taşıdığından, bu başarıldığı takdirde Almanlar Kuzey Atlantik'te inisiyatifi ele geçirmiş olacaktı. Şüphesiz, böyle bir durumda Alman Ordusu'nun Britanya'ya karşı stratejik saldırı yeteneği ciddi ölçüde artardı.

Ancak Almanlar için asıl çözüm Birinci Dünya Savaşı'nda başarılı olamayan U-bot harekâtının revize edilmesinde yatıyordu.¹⁴ Yeni savaşta şekillenecek U-bot harekâtının teorik altyapısını ise U-bot Filosu Komutanı Tuğamiral Karl Dönitz, henüz savaşın arifesinde geliştirmişti. Dönitz'in "Kurt Sürüsü" taktiğini revize etmesi ve bu taktiğin 1939 Mayıs'ında Biskay Körfezi'nde yapılan manevralarda 15 Tip-VII ve Tip-IX U-botla konvoya karşı başarıyla uygulanması, kısa zamanda bir resmi memorandumla da pekiştirildi. Dönitz 28 Ağustos 1939'da Berlin'deki Alman Deniz Kuvvetleri Yüksek Karargâhına sunduğu memorandumda; içinde daha büyük U-botların da bulunduğu ve seferde sürekli 50 U-botun bulunması şartıyla, 300 U-bottan

konsept üzerine oturtulmuştur. Bu da İkinci Dünya Savaşı'nın ilk iki senesi boyunca ardı sıra Alman zaferlerini getirmiştir.

¹³ İngiltere o dönemde dünyanın en güçlü donanmasına sahipti. Ancak dünya imparatorluğu olması nedeniyle, bu gücün bütün İngiliz sömürgelerini koruyacak büyüklükte olduğu anlamına gelmez. Mesela 1930'larda sürekli artmakta olan Japon riskine karşı pek bir şey yapılamamıştı. Hatta bu risk, 1930'lar sonunda tehdide dönüştüğünde bile Uzakdoğu için ayrılan kuvvetler oldukça sınırlı olmuştu. Bunun nedeni Nazi Almanya'sı tehdidinin önceliği karşısında, İngiliz deniz gücünün Kuzey Atlantik'e angaje olmak zorunda kalmasıydı. Bu durumda Britanya anavatanının korunması ve Fransa ile ikmal ve irtibatın güvenliğinin sağlanması ön plana çıkıyordu.

¹⁴ Birinci Dünya Savaşı'na katılan 373 U-botun 178'i batırılmış, buna karşı U-botlar da yarısı İngiliz olan 5.708 ticari gemi batırmışlardı. Aradaki oran 1:32 gibi asimetrik bir rakamla U-botların lehine olduğu halde, U-bot harekâtı başarıya ulaşmamıştı. Bu durum dünya filosunun 1914-1918 arasında daha fazla gelişmiş olması ve dolayısıyla İtilaf güçlerinin batırılanların yerine yenilerini koymakta fazla zorlanmamalarından kaynaklanmıştı. İngilizlerin kaybı, savaş başındaki İngiliz ticari filosunun üçte birine eşit olsa da 1918'de İngiliz ticari filosu daha da büyümüştü (John Keegan, *Battle at Sea*, Pimlico, London 1993, s. 220).

oluşan bir filonun Britanya'yı mağlup edeceği iddiasında bulunmuştur. Dönitz Atlantik'teki iletişim hatlarını kesen 50 U-botun önceki savaşta yakaladığı oran gibi her birinin ayda üçer gemi batırmasıyla, Britanya'nın Ticari Gemi Filosu'nun yarısının bir yılda yok edileceğini hesaplamıştı.¹⁵ Bu açıkça İngiltere'ye karşı yeni tip bir abluka düşüncesi idi. Ancak Raeder zaten yetersiz olan Açık Deniz Filosunun kaynaklarını Dönitz'in fikri için feda edemezdi. O dönemde Dönitz'in stratejik seviyedeki bu iddiası fazla ciddiye alınmamış olabilir. Yine de bu memorandum İkinci Dünya Savaşı'ndaki U-bot hareketinin taktik altyapısının hazırlanmasını tamamlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nda Kuzey Atlantik Merkezli Deniz Ablukası

1930'larda hâlâ İngiltere'nin gizli silahı olma özelliğini koruduğu için, abluhanın caydırma potansiyeli yüksek görünüyordu.¹⁶ İkinci Dünya Savaşı başladığında İngiltere Almanya'yı yine ilk savaşta gibi Avrupa'ya hapsedmiş görüntüsü veriyordu. 1939'da kullanılan abluka sistemi de önceki savaşta sistemle aynıydı.¹⁷ Nitekim savaşın ilk ayları, Almanların Polonya Seferi ve batıya hareket hazırlıklarının yapıldığı kış bekleyişiyle geçmişti. Ancak bundan sonra savaş, birinci savaşın aksine son derece dinamik bir şekilde ilerlemiştir. Bu dinamizm sadece karada değil, denizde de açığa çıktı ve 1940 baharında Almanların ilk deniz aşırı zaferi olan Norveç'in istilasını getirdi.

Almanya'ya İngiliz-Fransız Deniz Ablukası (Eylül 1939-Haziran 1940)

Almanya'nın İngiliz deniz abluhasını kırabilmesinin iki yolu vardı. Bunlardan birincisi şüphesiz dünyanın en güçlü donanmasına sahip olan İngiliz Kraliyet Donanmasının gücüyle başa çıkacak kuvvetli bir donanmanın oluşturulmasıydı. Ancak Almanların Versailles kısıtlamalarına uymayacağını açıklayarak, rahatça silahlanmaya başlamasının üzerinden sadece yedi sene geçmişti. 1935'te yapılandırılan *Kriegsmarine*'nin bu kadar kısa bir sürede İngilizlerle boy ölçüşebilecek güce erişebilmesi imkânsızdı. Nitekim aynı yıl imzalanan İngiliz-Alman Donanma Antlaşması'na göre, Alman Açık Deniz Filosu sayısal olarak İngiliz filosunun % 35'ini geçemeyecekti. Aynı şekilde Alman U-bot sayısı da en çok İngilizlerin hizmetteki denizaltı sayısının % 45'i kadar olabilecekti. Gerçi Raeder stratejik açıdan İngiliz Donanması'nın asıl kısmının yabancı sularda görev yaptığını ve dolayısıyla bu antlaşmadaki

¹⁵ John Keegan, *Intelligence in War*, Pimlico, London, 2004, s. 257.

¹⁶ Wesley K. Wark, "Naval Intelligence in Peacetime: Britain's Problems in Assessing the German Threat, 1933-39", *The Sixth Symposium of the U.S. Naval Academy*, (gen. ed. Masterson, Daniel M. Naval History), Scholarly Resources Inc, Wilmington 1987, s. 191-205, s. 194.

¹⁷ Keegan, 1984, *a.g.e.*, s. 35.

kısıtlamaya rağmen, modern savaş gemilerinden bir filo oluşturmanın kendilerine yeteceğini düşünüyordu.¹⁸ Nitekim 1941 Mayıs'ında Alman *Bismarck* muharebe gemisinin İngiliz *Hood* muharebe gemisini birkaç dakika içinde batırması, Raeder'in modern savaş gemisinin muharebe üstünlüğünü doğrulamaktadır.

Aslında Raeder'in buradaki düşüncesi, öncelikle donanmanın Birinci Dünya Savaşı öncesinde olduğu gibi dış politika sorunlarının merkezine oturmasını engellemektir.¹⁹ Raeder'in bu çabaları ilk başlarda önemli sonuçlar vermiş ve böylece ortaya "Z Planı" çıkmıştı. Buna göre 1939-1947 arasında altısı süper denilebilecek ve üçü ise hafif cep zırhlısı²⁰ olan 13 muharebe gemisi, 12 muharebe kruvazörü, sekiz uçak gemisi, beş ağır kruvazör, 24 hafif kruvazör, 36 keşif kruvazörü, 70 muhrip, 78 torpidobot ve 249 U-bottan oluşan muazzam ve modern bir yapılanma söz konusuydu.²¹

Ancak Hitler, 1 Eylül 1939'da başlattığı Polonya'nın istilasına İngiliz ve Fransız hükümetlerinin Çekoslovakya'daki gibi göz yumacaklarını sanmıştı. Nitekim Batılı Müttefiklerin Almanlara verdikleri ultimatoma karşılığını bulmayınca, Almanya-Polonya savaşı 3 Eylül'de dünya savaşı mertebesine yükseldi. Böylece Raeder'in kuvvetli bir donanma oluşturma çabaları da suya düştü. Çünkü artık kara, hava ve deniz harekâtlarının kayıplarını örtmek için çok daha fazla kaynak harcanması gerekecekti. Bu durum şüphesiz önceliğe sahip olan kara savaşlarının dışında kalan *Kriegsmarine*'nin güçlenmesini olumsuz etkileyecekti.

Savaş başladığında Raeder'in elindeki filo hedefine çok uzak olup; iki muharebe gemisi, üç cep zırhlısı, bir ağır kruvazör, altı hafif kruvazör, 21 muhrip, 12 torpidobot ve 57 U-bottan ibaretti.²² Dolayısıyla savaşın başlamasından en çok rahatsızlık duyan silahlı kuvvetler branşı komutanı, şüphesiz Raeder olmuştur. Ne de olsa Almanya'yı dünya çapında bir deniz gücü yapacak "Z Planı" suya düşmüştü. Donanmanın durumunu çok iyi bilen

¹⁸ I. C. B. Dear (gen. ed), *The Oxford Companion to World War II*, Oxford University Press, Oxford 2001, s. 373.

¹⁹ Charles S. Thomas, "Erich Raeder and the Coming of the Second World War", *The Seventh Symposium of the U.S. Naval Academy*, (gen. ed. Cogar William E, Naval History), Scholarly Resources Inc, Wilmington 1988, s. 222-239, s. 227.

²⁰ Cep zırhlısı (*Panzerschiffe*): Versailles'teki kısıtlamalara karşı Almanların geçici bir çözüm olarak ürettikleri hafif bir muharebe gemisidir. Kısıtlamalar doğrultusunda 10.000 grostonu geçmeyen ve 280 mm'lik toplara sahip olan bu gemiler savunma kabiliyeti düşük ama saldırı kabiliyeti yüksek muharebe gemileri olarak hizmet veriyorlardı. Cep zırhlılarının üretimi bir mecburiyetten doğmuştu ve eski şansölye Franz von Papen'in programında bunlardan daha fazla sayıda üretilmesi fikrine kesin karşı çıkan Hitler, bunun "en aptalca şeylerden biri" olduğunu söylemişti (Thomas, *a.g.e.*, s. 224).

²¹ Dear, *a.g.e.*, s. 373.

²² Humble, *a.g.e.*, s. 55.

Raeder, 3 Eylül'de "Su üstü kuvvetleri yığıtçe ölmeyi bildiklerini göstermekten fazla bir iş yapamazlar" demiştir.²³

İngiliz Kraliyet Donanması ise savaşın başında kuvvetliydi ama mükemmel değildi. Savaş çıktığında hizmette 12 muharebe gemisi, üç muharebe kruvazörü, yedi uçak gemisi, 15 ağır kruvazör, 49 hafif kruvazör, refakat gemisine çevrilenlerle birlikte toplam 184 muhrip, 38 şalope, sekiz korvet, 42 mayın tarama gemisi, 58 denizaltı, iki monitör, yedi mayın dökme gemisi, 20 nehir gambotu, 72 balıkçı gemisi ve 27 torpidobot ya da gambottan oluşuyordu.²⁴ Bu kuvvet Atlantik, Hint Okyanusu, Pasifik ve Akdeniz'e dağılmış haldeydi.

Almanya'ya abluka ilk zamanlarda olumlu sonuçlar veriyordu. Nitekim İngiliz savaş gemileri Eylül'de 300.000 ton civarında Alman ithal malını ele geçirdiler. İngiliz kruvazörleri de Alman gemilerini takibe koyuldular. Böylece Eylül sonunda 750.000 groston civarındaki 325 Alman gemisi tarafsız limanlara sığınmak zorunda kaldı.²⁵ Almanlar 1940'ın ilk üç ayında 340.000 tonluk ithal malı daha kaybettiler ve 215 Alman gemisi daha tarafsız limanlara sığındı.²⁶

Alman deniz gücünden çok daha üstün olduğu açıkça göze çarpan İngiliz deniz gücünün yetersizliği ise savaşın daha sekizinci ayında başlayan Norveç harekâtı sırasında ortaya çıktı. Bu durum İngilizlerin çok güvendikleri ve denizaşırı imparatorluklarının belkemiği olarak gördükleri deniz gücünün Almanya'ya uygulanan abluka için yetersiz kalabileceğinin işareti oldu. Ancak bu yetersizlik sayı ve kaliteden önce, muhabere ve komuta-kontrol açısından ortaya çıkmıştır. Bu sayede Mahan'ın denizlere hâkim olma konusundaki teorik düşünce yapısının Almanlar tarafından kırılma ihtimali de kendini gösterdi. Almanların Norveç harekâtında girdikleri büyük risk ise büyük çaplı bir aldatmacalar zincirinin ve hava indirme birliklerinin yerinde kullanımı sayesinde giderildi. Almanların yeni düşüncelerle dolu savaş şekillerine karşı, İngiltere'nin her alanda yeniden yapılanmaya gitmesi kaçınılmazdı. Hele 1940 Haziran'ında Fransa'nın ve Norveç'in Alman işgaline uğramalarıyla tamamen yalnız kalmasından sonra...

İngiltere'ye Alman Deniz Ablukası (Temmuz 1940-Mayıs 1943)

Blitzkrieg sayesinde Alman panzer kolordularının atbaşı oldukları yarma grupları, 1940 Mayıs ve Haziran'ında Fransız Ordusu'nu paramparça etmişti. Sayısal olarak Sovyetler Birliği'nden sonra Avrupa'nın en güçlüsü olan

²³ Humble, *a.g.e.*, s. 55.

²⁴ Winston S Churchill, 2. *Dünya Savaşı Hatıraları: Savaşın Alacakaranlık Dönemi 1939-1940*, Çev. Ö. Andaç Uğurlu, Örgün Yayınevi, İstanbul 2004, s. 425-426.

²⁵ Churchill, 2004, *a.g.e.*, s.65.

²⁶ Churchill, 2004 *a.g.e.*, s. 257.

Fransız Ordusu ve müttefikleri İngiliz, Belçika ve Hollanda orduları dinamik ve sistemli Alman taarruzlarına boyun eğmiş ve İngilizler adalarına çekilirken, diğerleri bir buçuk ay içinde parça parça teslim olmuşlardı. Aynı süre zarfında Norveç harekâtı da tamamlanmıştı. 1940 Haziran'ında Vichy Fransa'sı kurulurken, Fransa'nın Atlantik sahilinin tamamı Alman işgaline girmişti. Vichy Fransa'sının haritadaki şekline göz atan biri, bunun açıkça İngiliz ablukasını kırmak için edinilecek üslere bağlı olduğunu görebilir (bkz: Harita 1).

Böylece karadaki stratejik hedefler ele geçirilmiş ve abluka kırılmıştı. Artık Norveç ve Fransa'nın Atlantik limanları tamamen Almanların kontrolüne girmiş ve iş birinci savaştakinin tam tersine dönmüştü. Almanlar bu limanlardan rahatlıkla harekât düzenleyerek, Britanya Adası'nı ablukaya tabi tutabileceklerdi. Şimdi Britanya Adası doğrudan tehdit altındaydı. Nitekim Hitler de 17 Ağustos 1940'ta Britanya'ya topyekûn abluka ilan ederek, U-botlara görüş alanındaki tüm ticari gemileri batırma emrini verdi.²⁷

İngilizler şüphesiz Fransızların böylesine bir hezimet yaşayarak, oldukça erken bir dönemde savaş dışı kalabileceklerini akıllarına getirmemişlerdi. İngiliz Kraliyet Donanmasının U-botlarla tek başına başa çıkabilecek durumda olmadığı da ortadaydı. Aslında İngilizlerin ellerindeki ASDIC cihazı²⁸ ve U-bot filosunun yetersizliği, U-bot tehdidinin İngilizler tarafından öngörülmesini etkileyen faktörler olmuştur.²⁹ Yine de tedbir almada Fransızlara oranla daha öngörülüydüler. Savaşın başladığı gün atanan Donanma Bakanı Winston S. Churchill, U-botlarla mücadelenin hazırlıklarını acilen başlatmıştı. Churchill "Deniz nakliye sisteminde iflas edecek olursak, her şeyimiz iflas etmeye mahkûmdu" demiştir.³⁰ İngiliz istihbaratına göre Almanya yarısı okyanus tipi 60 U-bot'a sahipti ve 1940'ta 100 kadar U-bot daha hizmete girecekti.³¹ Hem konvoylar hem de muharebe filoları için gerekli olan muhrip sayısı ise yetersizdi. İngiliz silahlanma programında 1938'de hiç muhrip kızağa konmamış, 1939'da ise 16 tanesinin yapımına başlanmıştı. 1940'ta tezgâhta toplam 32 muhrip mevcuttu ve bunlardan sadece dokuzu o yıl hizmete girebilecekti. Teknolojik yeniliklerden dolayı bu

²⁷ Keegan, 1984, *a.g.e.*, s. 35.

²⁸ ASDIC (Sonar) ismini 1917'deki Müttefik Denizaltı Tespit Araştırma Komitesi (*Allied Submarine Detection Investigation Committee*)'nden alan ve denizaltıların yerlerini tespit için gemilere monte edilen cihazdır. Bu cihaz 1940'a kadar Almanlardan başarıyla saklanmıştır. Bkz: Keegan, 1984, *a.g.e.*, s. 19.

²⁹ Wark, *a.g.m.*, s. 201.

³⁰ Winston S Churchill, 2. *Dünya Savaşı Hatıraları: Tek Başımıza Mücadele 1940* Çev. Ö. Andaç Uğurlu, Örgün Yayınevi, İstanbul 2005, s. 423.

³¹ Churchill, 2004, *a.g.e.*, s.39.

gemilere eklenecek cihazlar nedeniyle, bunların yapım süreleri daha da uzadı.³² Bunun üzerine yeni tip, daha hızlı üretilebilen, orta ağırlıkta ve hızlı bir sınıf araştırıldı ve böylece korvetler ortaya çıktı. Savaş çıkmak üzereyken, bunlardan 58 adet sipariş edilmişti. 1940'tan sonra ise korvetlerin yerine daha küçük olan fırkateynlerin üretimine geçildi.³³ Ayrıca savaşın başında İngiltere'nin ilk işi en büyük ve en hızlı 86 balıkçı gemisini ASDIC cihazıyla donatmak oldu.³⁴ Böylece konvoyların korunması için bir ölçüde refakatçi sağlanmış oluyordu.

Yine de bu önlemler yetersiz kalmıştır. Nitekim konvoylara refakatçi aktarılması için İngiliz doğu sahillerinden ve Akdeniz'den çekilen kuvvetler, bu bölgelerde İngiliz ablukasının zayıflamasına yol açtı.³⁵ Yüz civarında denizaltıya sahip olan İtalya'nın, Almanya'nın yanında savaşa girebileceğini hesap eden Churchill; 10 Mayıs 1940'ta başbakan olduktan sonra ABD Devletbaşkanı Franklin D. Roosevelt'e 15 Mayıs 1940'ta çektiği ilk telgrafta, acilen 40-50 kadar ödünç muhrip talep etmişti.³⁶ Nitekim İngiliz Kraliyet Donanması, İtalya 10 Haziran 1940'ta savaşa girince sonra acilen Akdeniz'e kuvvet kaydırmak zorunda kaldı. İngilizlerin Kuzey Atlantik'te zayıflamasını kaçırmayan Almanlar da ticari filolara karşı hem savaş gemilerini hem de akıncı gemilerini³⁷ harekete geçirdiler.³⁸

Savaş çıktığında İngiliz ticari gemilerinin tonajı aşağı yukarı 1914'teki kadar olup, 21.000.000 grostonu aşıyordu. Ancak gemilerin ortalama hacimleri arttığı için sayıları daha azdı. Hepsinden ticari amaçlar için yararlanmanın imkânı yoktu. Yardımcı savaş gemilerine ihtiyaç vardı ve eldeki gemilerin en iyilerinden bu şekilde yararlanılması bir zorunluluktur. Denizaşırı asker ve teçhizat nakli için denizaşırı noktalara nakliyat ve yakıt ulaştırmak amacıyla 3.000.000 grostona ihtiyaç duyuluyordu. 1939'daki kayıplar da buna eklendiğinde, 1940'a girilirken İngiltere'nin elinde ticari nakliyatı için 15.500.000 grostonluk gemi kalıyordu.³⁹ Bu da dünyanın her yerine dağılmış durumdaydı.

Kazandıkları avantajlara rağmen, Almanlar için de hâlâ sorunlar vardı. İngiliz hava ve deniz kuvvetlerinin varlığı nedeniyle Alman Açık Deniz

³² Churchill, 2004 *a.g.e.*, s. 107.

³³ Churchill, 2004 *a.g.e.*, s. 109-110.

³⁴ Churchill, 2004 *a.g.e.*, s. 41.

³⁵ Churchill, 2004 *a.g.e.*, s. 44.

³⁶ Churchill, 2005 *a.g.e.*, s. 137.

³⁷ Almanların ticari gemi görüntüsü altında gizledikleri yardımcı kruvazörler. Bkz: <http://www.german-navy.de/kriegsmarine/ships/auxcruiser/index.html> (Erişim Tarihi: 31.01.2013).

³⁸ Churchill, 2005 *a.g.e.*, s. 416-417.

³⁹ Churchill, 2004 *a.g.e.*, s. 23-24.

Filosu'nun Manş Kanalı'ndan geçişleri son derece riskliydi. Dolayısıyla, Fransa'nın batı limanları, Norveç ve Almanya arasında seyretmenin en güvenli yolu; Kuzey Atlantik'in ortasından, İrlanda ve İngiltere'nin açıklarından geçmekti. Bu durum U-botlar fazla için sorun olmamakla birlikte, su üstü taşıtları için sıkıntı arz ediyordu. Nitekim 1941 Mayıs'ında *Bismarck*'ın izlediği rota üzerinde karşılaştığı sorunlar ve sonunda batırılması, bu sorunu su yüzüne çıkaracaktı. Bu durumun ortada olmasına rağmen, önemli Manş adalarını işgal ederek tahkim etmekten öteye gidemeyen Almanlar, savaş boyunca Manş Kanalı'nın güvenliğini tam olarak sağlayamadılar. İngiltere'ye çıkartma hazırlıklarının yapıldığı 1940 yazı boyunca süren Britanya Hava Savaşı'nda *Luftwaffe*'nin ⁴⁰ yenilgisi ise *Kriegsmarine*'nin İngiltere'yi denizden kuşatması için güç kazanmaya itmiştir. Alman Açık Deniz Filosu'nun yetersizliğine rağmen, savaşın başından beri saldırgan bir tutum sergilemekte olması, en azından İngiliz Kraliyet Donanması'nın planlarını altüst etmişti. Yine de Almanlar denizlerde İngilizleri bertaraf edecek kuvvetten yoksundu. Ancak bu durum ablukanın uygulanamayacağı anlamına gelmiyordu.

Bu sırada sayıları az olan ve Raeder'in donanmada ikinci plana ittiği U-botların başarıları hızla yükselmeye başladı. 1939'un son dört ayında toplam 600.000 grostonluk Müttefik gemisi batıran U-botlar, 1940'ta bu skoru 2.300.000'e, 1941'de ise 2.200.000'e taşıdılar. Bu başarılar sayesinde üretimi artırılan U-botlar, 1942'de de 5.800.000 ton gemi batırmayı başardılar.⁴¹ Buna karşı kayıpları 1939'da dokuz, 1940'ta 29, 1941'de 35 ve 1942'de ise 86 oldu.⁴²

Aslında U-botların ilk başarıları Birinci Dünya Savaşı'nın başlarına dayanmaktadır. 5 Eylül 1914'te Yüzbaşı Otto Hersing'in U-21'i, İngiliz HMS *Pathfinder* hafif kruvazörünü tek bir torpille batırduğunda, savaş tarihinde yepyeni bir sayfa açılmıştı.⁴³ Demek ki, 10 adet 12 librelük topa sahip olan 2.940 grostonluk ve £279.000 maliyeti olan bir kruvazör, denizaltından saldıran 837 grostonluk bir U-bot tarafından tek bir torpille batırılabilirdi.⁴⁴ 9 Kasım 1918'de bir torpil isabetiyle batan 16.350 grostonluk HMS *Britannia*

⁴⁰ Alman Hava Kuvvetleri.

⁴¹ http://www.uboot.net/ops/combat_strength.html (Erişim Tarihi: 24.08.2012).

⁴² <http://www.uboot.net/fates/losses> (Erişim Tarihi: 24.08.2012).

⁴³ Edwards, *a.g.e.*, s. 9.

⁴⁴ <http://www.worldwar1.co.uk/light-cruiser/hms-Pathfinder.html> (Erişim Tarihi: 27.06.2020) ve <http://uboot.net/wwi/types/?type=U+19> (Erişim Tarihi: 15.10.2012). Bu dönemde yeni, dev gövdeli, büyük toplarla donatılan dretnotlar olan muharebe gemilerinin her birinin maliyeti ise £2.000.000 civarındaydı. Bkz: Edwards, *a.g.e.*, s. 10.

ve kendisini batıran UB-50 ile yan yana konduğunda, güç açısından ortaya asimetric bir denge çıkmaktadır.⁴⁵

U-botun sihri, özelliğinde gizliydi. Çünkü denizaltında seyretme kabiliyeti deniz savaşlarına üçüncü boyutu getirmişti ve bu sayede kazandığı “hayalet”, yani görünmezlik özelliğini kullanıyordu. U-bot komutanları için hazırlanan sahra talimnamesinde de U-botların en önemli özelliğinin görünmezlik olduğu vurgulanarak, bu sayede düşman hatlarında her tür denizde, hatta düşmanın hâkim olduğu bölgelerde bile görev yapabilecekleri belirtiliyordu.⁴⁶ Hızı, tonajı, mürettebat sayısı, motor kuvveti ve menzili gibi tüm teknik özellikleri diğer savaş gemilerinden az olan bu araç; hayalet özelliği, pusu taktiği ve torpille bütünleştiğinde; en ağır gemileri bile denizin dibine gönderebiliyordu. U-bot bu yönüyle *Stratego* oyununda mareşali alan casus gibiydi. Su yüzeyinde muhriplere yakalandığında ise savunma kapasitesinin ne kadar düşük olduğu ortaya çıkıyor ve tehdit yaşıyordu. Almanlar düşmanın deniz aşırı ticaretini yok etmek için bilhassa bir deniz kuvvetleri silahı olarak geliştirdikleri U-botlar sayesinde, düşmanın deniz kuvvetlerinin üstünlüğüyle başa çıkacaklarına inanıyorlardı.⁴⁷ Aslında bunda haksız da sayılmazlardı. Nitekim U-botlar kısa süre içinde İngiliz ticari gemileri için ciddi bir tehdit oldular. Öyle ki, Churchill “savaş boyunca kendisini gerçekten tek korkutanın U-bot tehdidi olduğunu” söylemiştir.⁴⁸

Brodie denizaltıların stratejik değerini, düşmanın egemen olabileceği denizlerde uzun dönem kullanılarak, bağımsız harekât yapan tek harp gemisi olmasına bağlamakta ve alışılmış su üstü ablukasının denizaltı için pek az anlam ifade ettiğini eklemektedir.⁴⁹ Dolayısıyla U-botlar da stratejik amaçlı kullanılan silahlardı ve asıl hedefleri İngiliz Kraliyet Deniz Kuvvetleri değil, İngiliz Ticari Filosunun tanker ve şilepleriydi. Çünkü U-botlar saldırılarıyla Britanya'nın açık denizlerde bulunan ana lojistik hatlarını incelterek, İngiliz Ordusu'nun kara gücünün manevra kabiliyetini kısıtlayarak ve İngiliz halkının psikolojisini çökerterek, İngiltere'yi savaş dışı bırakmayı hedeflemişlerdi. İşte bu yeni savaş şekli iki dünya savaşında da Kuzey

⁴⁵ http://uboot.net/wwi/ships_hit/953.html (Erişim Tarihi: 15.10.2012) ve <http://uboot.net/wwi/boats/index.html?boat=UB+50> (Erişim Tarihi: 15.10.2012). *Britannia*'dan daha ağır olan, 18.000-22.000 groston arasında dört muharebe gemisi daha U-botlar tarafından batırılmıştı. Ancak U-botların en büyük avları en büyük savaş gemileri olan muharebe gemileri değil, transatlantiklerden çevrilen asker taşıma ve hastane gemileri olmuştu. Bkz: http://uboot.net/wwi/ships_hit/largest.html (Erişim Tarihi: 15.10.2012).

⁴⁶ Alman Deniz Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı, VII/A/291, 1989:88.

⁴⁷ Bu husus Kriegsmarine'nin 1943'te bastırıldığı ve o dönemde gizli olarak U-bot komutanlarına dağıttığı talimnameda özellikle belirtilmiştir. Bkz: Alman Deniz Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı, VII/A/290, 1989:88.

⁴⁸ Churchill, 2005 *a.g.e.*, s. 422.

⁴⁹ Brodie, *a.g.e.*, s. 75.

Atlantik'te yaşanan mücadelenin oyun tarzı olmuştur. Bu da taktik ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda İkinci Dünya Savaşı'ndaki denizden çevreleme stratejisini, yani deniz ablukasını Atlantik Muharebesi'nin⁵⁰ odağına oturtmuştur. Dolayısıyla abluka; U-botlar, DSH,⁵¹ taktikler ve teknolojik gelişmelerle bir bütün olarak ele alınması gereken bir konu olmuştur. Bu doğrultuda savaşın 1940'ta geldiği yerde, İngiliz ablukasını kırmayı başaran Almanya'nın yeni gözbebeği enstrümanları U-botları kullanarak, Britanya'ya abluka uygulayıp uygulayamayacağı sorusu ortaya çıkmıştı.

Aslında bu sorunun yanıtı Birinci Dünya Savaşı istatistiklerinde mevcuttu. 1917 Nisan'ında U-botların başarısı doruğa çıktığında, durum İngiltere için son derece kritik bir hal almıştı. Bu bir ay içinde U-botlar 881.027 tonluk 395 gemi batırmışlardı.⁵² Öyle ki, bu durum İtilaf devletlerini daha kolay ve yoğun koruma sağlanan konvoy sistemini kullanmaya itmişti. Böylece İngilizler bölük pörçük rotalarda seyreden ticari gemileri toparlayarak, refakatçi savaş gemilerinin eşliğinde varış limanlarına hep birlikte göndermeye başlamışlardı. Bu sistem sayesinde 1917 sonuna kadar konvoylardaki gemilerin % 98'i hedef limanlara sağ salim ulaşmışlardı.⁵³

Konvoy sistemi İkinci Dünya Savaşı'nda da uygulandı. Savaşın başından sonuna kadar kalkış ve varış limanlarına göre kodlanan birçok konvoy, Kuzey Atlantik'te birçok yöne asker ve teçhizat taşıdı. Tabii konvoyların odak noktasını İngiliz limanları oluşturuyordu. Özellikle de ABD'den kalkan ticari gemiler İngiltere'ye sürekli silah, yakıt, teçhizat ve erzak taşıyorlardı. İngiltere'den ise cephe ülkeleri olan Sovyetler Birliği'ne⁵⁴ ve Mısır'a, aynı şekilde asker ve malzeme sevk ediliyordu. Bu durum İngiltere'ye karşı kesin zafer amaçlayan Almanya'nın Britanya adasını abluka altına almasını gerektirmiştir. Nitekim Avrupa'nın çoğunu ele geçirmiş olmasına rağmen, Almanya 1941 ve 1942 yıllarında Rusya'da ve Mısır'da bocalamaya başlamıştı. Bununla birlikte İngiliz stratejik bombardıman uçakları da Alman

⁵⁰ Atlantik Muharebesi 1940 Temmuz'undan 1945 Mayıs'ı arasında Atlantik'te dört dönem olarak yaşanmıştır. Bu dönemler genel olarak 1940 Temmuz'u ve 1941 Aralık'ı arasında ABD'nin savaş dışı olduğu dönem, 1942 Ocak'ı ve 1943 Mart'ı arasında U-botların en başarılı olduğu dönem, 1943 Nisan ve Mayıs'ında U-botların ciddi bir yenilgi alarak yeniden donatılmak için geri çekildikleri dönem ve 1943 Haziran'ı ile 1945 Mayıs'ı arasında Müttefiklerin U-botlara karşı geniş bir saldırıya geçtikleri dönem olarak kabul edilmektedir. Bkz: Keegan, 1984 *a.g.e.*, s. 20.

⁵¹ Denizaltı Savunma Harbi

⁵² Edwards, *a.g.e.*, s. 14.

⁵³ Edwards, *a.g.e.*, s. 14.

⁵⁴ 1941 Ağustos'unda başlatılan Kutup Konvoyları, Müttefiklerin Sovyetler Birliği'ne acil yardım ulaştırması için bulunan riskli bir çözümdü. Müttefiklerin Kutup Konvoylarının ilk döneminde verdiği ağır kayıplar ise Alman deniz ablukasının dorukta olduğunu göstermektedir.

şehirlere gece saldırıları düzenleyerek, *Luftwaffe*'nin gücünün bir kısmını Avrupa'nın batı savunmasına ayırmasına neden olmuştu. Hem İngilizlerin her iki cepheye akıttığı ihtiyatın ve malzemenin hem de İngiltere'nin savaş gücünün kesilmesi sadece denizden mümkündü. Alman Açık Deniz Filosunun bu görevin üstesinden gelecek durumda olmadığı aşikârdı. İlk seferinde batırılan dünyanın en güçlü savaş gemisi *Bismarck*'ın kaybı da bunun diğer bir göstergesi olmuştu.

Peki, U-botlarla üretilenden daha fazla Müttefik gemisi batırılrsa, İngiltere savaşı kaybetmez miydi? Mantıken böyle bir durumda İngilizlerin eli kolu bağlanacaktı. 16. yüzyıldan beri öncelik verdiği denizcilik, İngiltere için her şey demektir. İngiliz Ticaret Filosu İngiltere'nin can damarıydı⁵⁵ ve Almanlar da bunu işlemez hale getirmenin İngiltere'ye karşı zafer demek olduğunu çok iyi biliyorlardı. Zaten *Luftwaffe*'nin 1940 yazındaki Britanya Hava Savaşı'nı kaybetmesinden sonra, Britanya Adası'nın dize getirilmesi görevi de sadece *Kriegsmarine*'ye verilebilirdi. Şimdi asıl sorun Açık Deniz Filosu yeterince güçlü olmayan *Kriegsmarine*'nin, kısıtlı U-bot filosuyla özellikle konvoylara neler yapabileceğiydi. Zira 1942'deki talimnamede U-bot komutanlarına açıkça ve sonuna kadar saldırı emrediliyordu:

“Konvoyu gören U-botun en önemli görevi ona saldırmak ve saldırıyı sonuna kadar yinelemek için gayret etmektir. U-botun konvoyu kendi kararıyla atlatma izni yoktur. U-bot geçici olarak saldırıyı kesmek ve dalmak zorunda kalsa bile konvoyun genel rotası istikametinde yeniden temas kurmak için onu aramalı ve saldırıyı yinelemelidir...”⁵⁶ “U-bot refakat kuvvetleri tarafından geçici olarak dalmaya zorlanmış olsa da bu fazla uzun sürmemeli ve pozisyonun elverdiğine göre kısa sürede tekrar yüzeye çıkmalı.”⁵⁷

Aslında konvoy sisteminin kökeni eski çağlara kadar uzanmaktadır. Bunun nedeni tarih boyunca hemen her denizde önemli oranda korsan saldırılarının yaşanması ya da bir devletin savaş sırasında düşmanın ekonomik gücünü denizden yıpratmak istemesidir. Denizaltılar ise eski dönemlerde yoktu ve uzun bir “ilk gelişme” sürecine rağmen, Birinci Dünya Savaşı'na kadar etkin araçlar olamamışlardı. Ancak periskop, jiroskop ve dizel motorunun

⁵⁵ 1939'da 48.000.000 nüfusa sahip olan Britanya'nın 55.000.000 tonluk yıllık ithalatı deniz yoluyla yapılıyordu. İngiliz Ticaret Filosu'nun elinde yaklaşık 20.000.000 grostonluk, okyanusa uygun 5.000 kadar gemi mevcuttu. Bkz: Edwards, *a.g.e.*, s. 17. Dolayısıyla okyanuslar İngiltere'nin hayatı, Kuzey Atlantik ise kalbiydi.

⁵⁶ Alman Deniz Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı, VII/C/310, *U-Boat Commander's Handbook*, Thomas Publications, Gettysburg 1989, s. 92.

⁵⁷ Alman Deniz Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı, VII/C/325, *a.g.e.*, s. 98.

geliştirilmesiyle birlikte taarruz yeteneklerinin olgunlaşması sayesinde⁵⁸ bir stratejinin parçası olabilecek konuma erişmişlerdi.

U-botların 1917'deki başarılarından sonra konvoy sisteminin tekrar denemesi ve bu sayede U-botlara karşı etkili bir koruma yönteminin geliştirilmesi ise Almanları yeni arayışlara itmiştir. İşte bu dönemde Komodor Herman Bauer, U-botların gruplar halinde avlanması önerisini ileri sürmüştü, ancak önerisi kabul edilmemiş ve kendisi de kısa bir süre sonra U-botlar haricinde başka bir birime transfer edilmişti. Bauer'in yerini alan Komodor Andres Michelsen ise onun planını hayata geçirmek istemişti. Ancak bunun için gerekli hazırlıklar 1918 Mayıs'ını bulmuştu ve artık Almanya savaşı kaybetmek üzereydi.⁵⁹ Kısacası plan ölü doğmuştu. Ama bu sadece Birinci Dünya Savaşı için geçerliydi.

İki Dünya Savaşı Arası Dönem'de geliştirilen "Kurt Sürüsü" taktiği, U-bot Filosu'nun İkinci Dünya Savaşı'nın ilk yarısındaki Müttefik konvoylarını ağır kayıplara uğratan bir çözüm yolu olarak ortaya çıkmıştır. İlk günlerdeki konvoylardan SC-7'ye, 18-19 Ekim 1940'ta altı U-bottan oluşan bir kurt sürüsü saldırısı sonucunda konvoy 79.646 tonluk 20 gemi kaybetti. Yavaş ve koruması zayıf olan bu konvoya saldıran U-botlar ise kayıp vermediler. Akabinde, 19-20 Ekim'de HX-79 konvoyuna beş U-bot saldırdı ve bu konvoy da 75.069 tonluk 12 gemi kaybetti. Hızlı konvoy statüsündeki⁶⁰ HX-79 daha iyi korunduğu halde, U-botlar yine kayıp vermeden işlerini görmüşlerdi. Bu dönemde Müttefik gemilerinin mürettebatının tecrübesizliği ve konvoylar için koordineli bir savunma planı bulunmaması, kayıpların bu denli yüksek olmasının önemli nedenlerindendi.⁶¹ Dolayısıyla, bu dönem U-bot sürüleri için oldukça kolay bir dönemdi.

1941'de konvoylardaki Müttefik mürettebatı daha talimli olup, savunma sistemleri de gelişmişti. 1941 Mart'ında beş gün arayla girdikleri mücadeleyi kaybeden en büyük üç U-bot asının kaybedilmesi vakaları, İngilizlerin artık

⁵⁸ Brodie, *a.g.e.*, s. 76.

⁵⁹ Edwards, *a.g.e.*, s. 14. Aslında bu planın Birinci Dünya Savaşı koşullarında uygulanabilirliği, ancak savaşın bir ya da iki yıl uzamasına bağlı görünmektedir. Çünkü o dönemde U-bot Filosu'nun C³ faaliyetlerinin İkinci Dünya Savaşı'ndakiler gibi gelişmiş olmadığını göz ardı etmemek gerekir. Nitekim 8 Mayıs 1918'de dokuz U-bot ile yapılan ilk deneme başarısız olurken, av bölgesinde konvoylar halinde geçiş yapan 293 gemiden sadece üçü batırılabilmiş, buna karşı iki U-bot kaybedilmişti. Bkz: Edwards *a.g.e.*, s. 14.

⁶⁰ Konvoylarda farklı hızlarda birçok çeşit geminin bulunması konvoy hızının en düşük gemilere göre ayarlanmasını mecbur kıldığı için bu durum konvoyları U-botlar için adeta "açık büfe" yapıyordu. Bunu gidermek için "yavaş" ve "hızlı" olan iki konvoy tipi oluşturulsa da bunun sadece bir yere kadar faydası dokunmuştur.

⁶¹ Edwards, *a.g.e.*, s. 47. HX-79'un korunması için refakatçi olarak konvoya iki destroyer, dört korvet, üç trol teknesi ve bir de mayın temizleme gemisi verilmişti. Bkz: Edwards, *a.g.e.*, s. 47.

koordineli bir savunma taktiği geliştirdiklerinin göstergesiydi.⁶² Dolayısıyla, Atlantik Muharebesi'nin gitgide kızışacağı ortadaydı. Almanya'nın bu muharebeyi acilen kazanması gerekiyordu. Ne de olsa savaşın uzaması, Almanya'nın aleyhine olurdu. Dönitz "300 U-botla İngiltere'nin birkaç ayda dizleri üzerine çökertilebileceği" iddiasında erken dönem için haklıydı. Ne var ki, 1941 Şubat'ına gelindiğinde bunun yolunun U-bot üretim programının kontrolüyle olacağını gören Dönitz'in bu konuda Raeder'e sunduğu teklif kabul edilmedi.⁶³ Öte yandan bütün imkânları zorlayan İngilizler de 1941'de 1.200.000 grostonluk yeni deniz taşıtı ürettikleri ki,⁶⁴ bu oran Dönitz'in hedefleri doğrultusunda U-botlar tarafından iki ay içinde batırılacak gemi tonajına eşitti.

Bu arada ABD henüz savaşa girmemişti. Ancak Roosevelt İngilizlere yardım etmek için adeta çırpınıyordu. Roosevelt'in 18 Mart 1941'de Amerikan Güvenlik Bölgesi sınırlarını 26° Batı enlemine kadar genişletmesi de aslında ABD'den çok İngilizlerin lehine olan bir gelişmeydi.⁶⁵ Nitekim bu sayede Amerikan refakatçi gemileri, New York'tan 4.300 km doğudaki İzlanda'ya kadar konvoyları koruyabileceklerdi. Birinci Dünya Savaşı'nda yaptığı hataları tekrarlamak istemeyen Almanya ise ABD'nin savaş dışı kalmasına şimdilik özen gösteriyordu. Böylece U-bot sürülerinin konvoyları avlama bölgesi önemli ölçüde daralmış oluyordu.

Amerikan ve İngiliz donanmaları 1941 Eylül'ünden itibaren Kuzey Atlantik konvoylarını korumak için aktif işbirliği yapmaya başladılar. 4 Eylül'de Amerikan muhribi *Greer* ve U-652 arasında yaşanan manevralar, tam bir köşe kapma mücadelesini andırmaktadır. Karşılıklı ateş açılmasa da ABD bu mücadeleyle U-botlara karşı Kuzey Atlantik Muharebesi'ne dâhil oldu. Nitekim bu sırada bir İngiliz uçağının U-652'ye karşı sualtı bombası bırakması, Amerikan muhribinin İngilizler lehine U-bota karşı avantaj sağladığını ve dolayısıyla Amerikalıların U-botlara karşı İngilizlerle koordineli çalıştığını gösteriyordu. Uçağı fark etmeyen ve saldıranın Amerikan muhribi olduğunu sanan U-652 ise muhribe bir torpil fırlattı, ancak isabet ettiremedi. Her iki taraf zarar görmese de ABD artık Kuzey Atlantik

⁶² Edwards, *a.g.e.*, s. 48-49. Üç büyük as, yani en çok gemi batıran U-bot komutanları Binbaşı Otto Kretschmer, Binbaşı Gunther Prien ve Yüzbaşı Joachim Shepke'ydi. Birlikte avlanmakta olan Kretschmer ve Shepke'nin U-botları batırıldıklarında; Shepke ölmüş, Kretschmer ise esir düşmüştü. Kretschmer'in savaşın en çok tonajlı gemi batıran U-bot komutanı olarak kalması, bundan sonraki dönemde U-bot komutanlarının çoğunun fazla uzun hayatta kalamamasıyla ilişkilendirilebilir. Kretschmer toplamda 273.043 grostonluk 46 gemi batırmıştı. Kaybedilen bu üç as komutanın bir buçuk sene zarfında batırdığı toplam 113 gemi 591.000 grostonu geçiyordu. Bkz: <http://uboat.net/men/aces/top.htm> (Erişim Tarihi: 15.10.2012).

⁶³ Roy Conyers Nesbit, *Ultra versus U-Boats, Pen & Sword Military*, Barnsley 2008, s. 43.

⁶⁴ Max Hastings, *All Hell Let Loose*, HarperPress, London 2011, s. 278.

⁶⁵ Edwards, *a.g.e.*, s. 49.

Muharebesi'ne dâhil olmuştu.⁶⁶ Bundan üç ay kadar sonra ABD'nin savaşa girmesi ise U-botlara Atlantik'te tam bir hareket serbestisi kazandıracaktı. Ne de olsa, ABD'nin savaşa katılmasıyla Amerikan Güvenlik Bölgesi ortadan kalkacak, böylece ABD'nin doğu kıyıları ve Meksika Körfezi av bölgesine dâhil edilecekti.

ABD savaşa 7 Aralık 1941'de, Japonların gerçekleştirdiği Pearl Harbour Baskını ile Pasifik Donanmasına aldığı ağır yarayla girdi. Japonlar baskında istedikleri hedefe tam ulaşamaları da Amerikan Donanmasının sekiz muharebe gemisini saf dışı bırakmışlardı. 10 Aralık'ta ise Japonların Malezya'ya yapacakları çıkartma harekâtını önlemeye giden iki İngiliz muharebe gemisi *Repulse* ve *Prince of Wales* Japonlar tarafından batırıldılar. Bu gelişmeler Japonların Güneydoğu Asya ve Pasifik'te Müttefikleri kolaylıkla oyalayacağı ve hatta üstün geleceği konusunda Hitler ve Ribbentrop üzerinde ikna edici tesir yapmış olmalı ki, Kuzey Atlantik'te ABD ile karşı karşıya gelmeye o zamana kadar sakınan Almanya 12 Aralık'ta ABD'ye savaş ilan etti. Dolayısıyla, Kuzey Atlantik Muharebesi için şimdi yepyeni bir sayfa açılıyordu. Ne de olsa Deniz Kuvvetleri ABD'nin ilk savunma hattı olduğu kadar, ilk taarruz hattıydı da.⁶⁷

Önceliği Pasifik'e veren ABD'nin 1942 yazına kadar oradaki durumu dengeleme mücadelesi Almanlara önemli bir fırsat tanıdı. ABD dünyadaki petrol üretiminin % 70'ine sahipti ve Meksika Körfezi de tanker trafiğinin en yoğun olduğu kesimdi. Bunun yanı sıra Teksas limanlarından Amerikan pamuk mahsulünün % 30'u, önemli oranda kütük, potasyum hidrat ve sülfür ABD'nin doğu kıyısı boyunca kuzey limanlarına taşınıyordu. Durumu iyi bilen Dönitz, hemen "*Paukenschlag* Harekâtı"nı başlattı.⁶⁸ 1942 Ocak'ının ikinci haftasında meyvelerini vermeye başlayan bu harekâtın ilk iki ayı boyunca, Almanlar ABD'nin doğu kıyılarının açıklarında rahatlıkla 350.000 grostonluk gemi batırdılar.⁶⁹ Altı ay kadar süren harekât tamamlandığında, sadece yedi U-botun kaybına karşı 2.000.000 grostonluk 397 gemi batırılmıştı.⁷⁰ 1942 Haziran'ına gelindiğinde ise Alman U-botların sayısı 331'e ulaştı ve bunların 140'ı operasyonel olup, 50'si de seferdeydi.⁷¹ Bu gelişmeler Alman kurmaylarını U-botlarla İngiltere'ye uygulamaya çalıştıkları ablukayı ABD'nin devreye girmesine rağmen devam ettirebileceklerine inandırmış olmalı. Bununla birlikte refakat gemilerinin artırıldığı Atlantik'te, artık her konvoya hepsi de daha iyi cihazlarla donatılmış

⁶⁶ Edwards, *a.g.e.*, s. 49-50.

⁶⁷ Brodie, *a.g.e.*, s. 14.

⁶⁸ Drumbeat (Davul Sesi) Harekâtı.

⁶⁹ Edwards, *a.g.e.*, s. 60.

⁷⁰ <http://uboot.net/ops/drumbeat.htm> (Erişim Tarihi: 15.10.2012).

⁷¹ Keegan, 1993 *a.g.e.*, s. 229.

muhrip ve korvetler veriliyor, hatta bazı konvoylardaki refakatçi sayısı bir muhrip ve dört korvet ortalamasının üstüne çıkıyordu. Buna karşı 1942'nin ikinci yarısında konvoy muharebelerine katılan U-botların sayılarının da 10-20 arası gibi önekilere oranla daha yüksek olduğu görülmektedir.⁷² Sonuçta 1942 boyunca U-botların kurbanı olan gemiler, bir önceki seneye göre % 167 gibi muazzam bir artışla 5.800.000 grostonu bulmuştur.⁷³ Bu arada bir önceki savaşta konvoy sistemini 1917-1918'de kullanmakla birlikte ABD'nin bu konuda bir doktrin geliştirmemesi, İkinci Dünya Savaşı'na girdiğinde 1917'deki tecrübelerine geri dönmelerini getirdi ki,⁷⁴ bu dönemde U-botların artan başarılarında bunun da önemli ölçüde etkisi vardı.

Ancak ABD'nin savaşa girmesi, Kuzey Atlantik'te konvoylar için hava desteğinin muazzam oranda artışını getirdi. Uçaklar da denizaltılar gibi ama onların aksi bir alanda deniz savaşlarına üçüncü boyutu kazandırmışlardı. Bu durum U-botlar için en önemli dezavantajdı. Nitekim konvoylar için en büyük destek uçaklardan geliyordu. Bunun nedeni yüzeyde ya da iyi havalarda yüzeyin biraz altında seyreden U-botların yüksekte daha kolay tespit edilebilmesiydi. Önceleri konvoylara sağlanan hava desteği İngiliz deniz karakol uçaklarının menziliyle sınırlıydı ve dolayısıyla U-botlar da Kuzey Atlantik'in çoğunda geniş bir avlanma bölgesi buluyorlardı. ABD'nin savaşa girmesiyle birlikte B-24 *Liberator* gibi Amerikan uzun menzilli bombardıman uçaklarının deniz karakol tipleri, Atlantik'teki mücadeleyi U-botlar için zorlaştırdılar. Deniz modeli bir miktar su altı bombası taşıyabilen *Liberator*lar sekiz kişilik mürettebata, iyi bir silah donanımına ve 5.955 km menzile sahipti. Dokuz RAF⁷⁵ filosu bu uçaklarla donatıldı.⁷⁶ Buna rağmen konvoyların korumasında başrolü hâlâ muhripler ve korvetler oynuyordu. U-botların en zor avlayabildiği gemiler ise su üstünde onların yaklaşık iki misli hızla seyreden transatlantiklerdi. Bu nedenle askerlerin ve Churchill gibi önemli şahısların savaş boyunca bu tip gemilerde taşındıkları çok görülmüştür.

1941-1942 döneminde U-botların avlanmaları, 1939-1940 dönemine göre daha zorlaşsa da daha fazla sayıda U-bot hizmete girdiği ve bazı teknolojik yeniliklerle bunlar çeşitlendirildikleri için, başarı ibresi hâlâ Almanlardan yanaydı. Ancak Dönitz U-botların Almanya'ya zafer getirmesi için Müttefik gemi inşa kapasitesinin üstünde gemi batırması gerektiğini biliyordu. Müttefik propagandası olarak görülen bilgilere göre Müttefikler 1942'de 8.200.000, 1943'te ise 10.400.000 grostonluk gemi imal kapasitesine sahipti. Alman uzmanlar ise bu sayıyı 5.000.000 groston olarak düzeltmişlerdi ve buna

⁷² <http://uboat.net/ops/convoys/battles.htm> (Erişim Tarihi: 15.10.2012).

⁷³ http://uboat.net/ops/combat_strength.html (Erişim Tarihi: 15.10.2012).

⁷⁴ Keegan, 1984 *a.g.e.*, s. 59.

⁷⁵ Royal Air Force, İngiliz Hava Kuvvetleri.

⁷⁶ Nesbit, 2008 *a.g.e.*, s. 118.

dayanan Dönitz de Hitler'e 1942'de verdiği raporda ayda 400.000-500.000 gemi batırmalarının yeterli olacağını belirtmişti. U-botlar 483.000 aylık ortalama ile bunu sağlamışlardı. Bununla birlikte, 1942 Haziran'ına gelindiğinde ayda 30 yeni U-bot hizmete girer hale gelmişti.⁷⁷

Nitekim 1939'da İngiltere'nin yıllık mal ithalatı 55.000.000 tonken, 1941 Ocak'ında bu miktar yıllık 35.000.000 tona düşmüş, Mart'ta ise 30.000.000 tonun altına inmişti. Yiyecek ithalatı 15.000.000 tonla dibe vurduğu için ülke içinde bazı kısıtlamalara gidilmişti. Churchill anılarında "Haritalar, eğriler, istatistiklerle gösterilen bu biçimsiz ve ölçüsüz tehdittense, tam teşekkül istila girişimini yeğlerdim. Yaşam hatlarımıza yönelik bu ölümcül tehdit bağırsaklarımı kemiriyordu." demiştir.⁷⁸

Churchill'in bu düşünceleri Dönitz'in geliştirdiği ve Raeder tarafından göz ardı edilen teorinin stratejik boyutunun tutarlılığını ortaya koymaktadır. Nitekim İtalyan denizaltı harekâtının etkisizliği üzerine, Dönitz 1941'in ikinci yarısında Akdeniz'e de U-bot göndermek zorunda kaldı. Atlantik'teki etkinliğinin bir ölçüde azalmasına rağmen 1941 Aralık'ında U-botlar ve ticari gemiler arasındaki kayıp oranı 1:13 oldu ve bunun içinde Güney Atlantik'teki oran 1:81 gibi muazzam ölçüde asimetrikti. Artık Almanların gemi batırma hızı İngilizlerin inşa kapasitesinin üstüne çıkmıştı ki, İngiliz Ticari Filosu savaşın başından itibaren 3.000.000 azalmıştı.⁷⁹ Dönitz'in istediği bunun sürekliliğinden başka bir şey değildi.

U-botların başarıları artınca Dönitz'in istediği de gerçekleşmiş ve savaşın başında düşük olan U-botların üretimi peyderpey artırılmıştı. Aslında U-bot kayıpları da artmaya başlamış ve sadece Haziran-Eylül arasında bir önceki sene boyunca verilen kayba ulaşılmıştı.⁸⁰ Kaybedilen U-botların mürettebatı ise Almanların en deneyimli U-bot personeli arasındandı.⁸¹ Yine de Dönitz durumdan memnundu. Ne de olsa karşılıklı istatistikler Almanların denizlerdeki başarısını açıkça ortaya koyuyordu. U-bot Filosu ise 1941 sonunda 236'ya çıkmıştı⁸² ve bu durum İngiltere'yi o kadar kötü bir duruma

⁷⁷ Edwards, *a.g.e.*, s. 74.

⁷⁸ Martin Gilbert, *Churchill*, İstanbul, İş Bankası Yayınları 2011, s. 813.

⁷⁹ Keegan, 1993 *a.g.e.*, s. 228.

⁸⁰ 1941 boyunca toplam 35 U-bot kaybedilirken, 1942 Haziran-Eylül arasındaki bu dört aylık süre zarfında 34 U-bot kaybedilmişti. Bkz: <http://uboat.net/fates/losses/1942.htm> (Erişim Tarihi: 15.10.2012).

⁸¹ Buna paralel İngiliz konvoylarındaki denizcilerin kalitesi de hızla düşmüştü. 1943 Mart'ındaki HX229/SC122 konvoylarındaki refakatçilere verilen 127 subayın sadece 24'ü deneyimli olup, kalanlar ise çoğu 1939'dan önce deniz bile görmemiş ihtiyattı. Bkz: Keegan, 1993 *a.g.e.*, s. 237.

⁸² Keegan, 1993 *a.g.e.*, s. 228.

sokmuştu ki, Almanların İngiltere'ye uyguladıkları abluka sonuç vermeye oldukça yaklaşmıştı.

1942 kapanırken ise 87 U-bot kaybına karşı 1.094 Müttefik gemisi batırılmıştı ve bunların arasında aşırı sayıda İngiliz tankeri de mevcuttu. Böylece İngilizlerin petrol rezervi savaş zamanının en alt düzeyi olan 300.000 tona inmişti ki, bu miktar 1939'dakinin üçte ikisiydi.⁸³ Müttefik yıllık gemi inşa kapasitesi ABD'nin savaşa girmesiyle 7.000.000 grostona ulaşmışsa da 7.750.000 groston gemi batırılmıştı. Böylece U-bot ve ticari gemiler arasındaki kayıp oranı 1:10 gibi yüksek bir seviyede seyretmişti.⁸⁴ Bu başarılarda 1942 Şubat'ında Alman bilim adamlarının İngiliz Kraliyet Donanmasının kullandığı "3 No'lu Şifre"yi kırmış olmasının da etkisi vardı. Böylece kurt sürülerinin intikalleri doğrudan ana hedeflere yapılabiliyordu.⁸⁵

Ancak bu, Dönitz'in istediği sonun başlangıcıydı. Elinde ise 212'si operasyonel, toplam 393 U-bot mevcuttu. Ama bunlardan sadece 100 kadarı Atlantik'i geçmek için üretilen uzun menzilli modellerdi.⁸⁶ Yine 1942'de yeni geliştirilen "Süt İneği" lakaplı birkaç Tip-XIV Tanker U-bot Atlantik'e açılmıştı. Bunlar artık ABD'nin doğu kıyısına kadar yayılan abluhanın sürekliliği için U-botların daha uzun süre harekât alanında kalabilmesi amacıyla geliştirilmişti. Batı Atlantik'teki Müttefik kayıplarındaki artış ise Amerikalıların kendi karasularında etkili bir konvoy sistemi kurmasına kadar devam etti.⁸⁷ 1943'e girilirken, Alman U-bot filosu gücünün tepe noktasına yaklaşmıştı. 30 Ocak'ta Dönitz Büyük Amiralliğe terfi ettirildi ve Raeder'in yerine Deniz Kuvvetleri Komutanı yapıldı. Nitekim 1943'ün ilk dört ayında 325 gemi batırılmıştı ki, başarılı bir yıl olan 1942'nin ilk dört ayındaki skorla baş başa gidiyordu.⁸⁸ Durumun İngiltere için ne kadar kritik olduğunu gören Roosevelt ise Churchill'e elinden gelen en iyi desteği veriyordu. Buna rağmen Amerikan gemi inşa kapasitesi henüz muazzam bir ihtiyacı karşılayacak kadar genişlememişti.⁸⁹

⁸³ Edwards, *a.g.e.*, s. 127.

⁸⁴ Keegan, 1993 *a.g.e.*, s. 230.

⁸⁵ Nesbit *a.g.e.*, s. 85.

⁸⁶ Tip-IX'lar Tip-VII'lere göre daha uzun menzilli olup, silah kapasiteleri de daha fazlaydı. Savaş boyunca U-bot filosunun ana savaş gücünü oluşturan bu iki U-bot sınıfindan 709 Tip-VII ve 159 Tip-IX hizmete girmişti (Gannon, *a.g.e.*, s. 7).

⁸⁷ Bob Whitney, *The U-Boat Peril: A Fight for Survival*, Cassel Military Classics, London 1986, s. 78.

⁸⁸ http://www.uboot.net/allies/merchants/losses_year.html (Erişim Tarihi: 21.12.2012).

⁸⁹ Nesbit, *a.g.e.*, s. 94.

Almanya'ya Amerikan-İngiliz Deniz Ablukası (Haziran 1943-Mayıs 1945)

Biskay Körfezi Fransız batı sahilindeki üslerde bulunan U-botlar sayesinde U-botların Atlantik'teki en önemli çıkış bölgesi haline gelmişti. Biskay'daki U-bot trafiği 1942 Haziran'ında 45 iken, 1943 başlarında 100'e ulaştı ve 1943 ilkbaharında da 150'ye yükselmesi bekleniyordu.⁹⁰ Bu durum Müttefikleri U-botları avlamak için Nisan ve Mayıs boyunca bu bölgede bazı harekâtlar düzenlemesine neden oldu. Biskay'ın çıkışı hava-deniz işbirliğiyle U-botlar için zorlaştırıldı. Harekâttaki en önemli pay uçaklara aitti.⁹¹ Nitekim İngilizler bu görev için bölgeye yakın üslerde toplam 350 uçaklı iki hava grubu konuşlandırmışlardı.⁹²

Mayıs'ta yapılan hava saldırıları nedeniyle, U-botlar bu bölgede motorlarını şarj edebilmek için su üstüne çıkmaya bile zorlanır duruma geldiler. Bunu önceleri geceleri yaparken, 10 cm'lik radar⁹³ ve *Leigh Light* ışılđıyla donatılan bombardıman uçaklarının gece saldırılarına karşı koyamamaları nedeniyle bu işlemi 17 Haziran'da verilen bir emir üzerine gündüz ve her 24 saatte 4-6 saat olarak yapmaya başladılar. Bu durumda saldırı tehlikesi artmakla birlikte, en azından uçaksavarla karşı koyma imkânı vardı.⁹⁴ Bu, bir ölçüde işe yaradı. İngiliz Sahil Komutanlığının Biskay üzerindeki devriye uçuşlarını sıklaştırmasına rağmen, Haziran'dan itibaren gündüz U-botlara alçak irtifadan saldıran uçaklar daha güçlü uçaksavar ateşle karşılaşmaya başladılar. Ancak 1 Mayıs-2 Ağustos arasında Kıyı Komutanlığı düşürülen 57 uçağına karşı 28 U-bot batırdı ki, Dönitz aldığı bu önlemin bir hata olduğunu sonradan kabul etmiştir.⁹⁵ Dönitz ayrıca 12 Haziran'da, daha önce 3-5 U-botluk grupların birlikte çıktıkları Biskay'dan toplu çıkışları yasakladı.⁹⁶ Tek kolay çıkış körfezin güneyindeki İspanyol sularıydı. Ancak bu yolun uzunluğu U-botların görev yerlerine intikallerini geciktiriyordu.

⁹⁰ Michael Gannon, *Black May*, Dell Publishing, New York, 1999, s. 101.

⁹¹ Zaten U-botlara karşı verilen mücadelede en başarılı savaş aracının uçaklar olduğu görülmektedir. Savaş boyunca Atlantik'te batırılan 772 U-botun 305'i kıyılarda üslenen uçaklar tarafından, 28'i hava-deniz ortak faaliyetiyle, 52 U-bot ise RAF'ın liman bombardımanları sayesinde batırılmıştır (Gannon, *a.g.e.*, s. 420).

⁹² Gannon, *a.g.e.*, s. 417.

⁹³ Almanlar bu radarın varlığından ancak 1943 Ekim'inde haberdar olmuşlardı. Bkz: http://www.uboat.net/history/fight_back_order.htm (Erişim Tarihi: 02.01.2013).

⁹⁴ Gannon, *a.g.e.*, s. 416-417.

⁹⁵ Stephen Roskill, *The Navy at War 1939-1945*, Wordsworth Editions, Hertfordshire, 1998, s. 304-305.

⁹⁶ Gannon, *a.g.e.*, s. 416-417.

1943 Mayıs'ı beklenmedik bir şekilde Atlantik Muharebesi'nin dönüm noktası oldu. Alman U-bot Filosu için "Kara Mayıs" diye adlandırılan bu ay içinde 49 Müttefik gemisinin batırılmasına karşı kaybedilen U-bot sayısı 42'yi buldu. 1943 yazında bunu 79 U-bot daha izledi. 1942 boyunca toplamda 86 U-bot batırılmıştı. 1943'te ise bu sayı 243'e, yani yaklaşık üç katına fırladı.⁹⁷ Üretilen 10 tanker U-botun da yedisi kaybedi ki, bu da Atlantik'te U-botların daha uzun süre görev yapma yeteneğini büyük ölçüde ortadan kaldırdı.⁹⁸ Denge bir anda Almanların aleyhine dönmüştü. Dönitz hatıratında 31 Mayıs'ta "Atlantik Muharebesi'ni kaybettik" diye yazmıştır.⁹⁹ Müttefikler dengeyi sağlamakla kalmamış, 1943 Haziran'ından itibaren dengeyi kendi lehlerine hızla bozmuşlardı. Öyle ki, 1943 Temmuz'u ve 1945 Mayıs'ı arasında U-botlar ve Müttefik ticari gemileri arasındaki kayıp oranı 1:2 olarak seyretmiştir.

Fransa'da yeni bir cephe açılması için hazırlanan *Overlord* Harekâtı'nın rahatlıkla yapılabilmesinin iki ön şartı mevcuttu. Bunlar denizde ve havada kesin üstünlük sağlamaktı. Müttefikler 1944'e, Atlantik'e hâkim bir konumda girdiler. 1944 Şubat'ındaki "*Big Week*" sayesinde Almanya Hava Savaşı'nda da kesin üstünlük sağladılar. Müttefik Kuvvetler Başkomutanı Orgeneral David D. Eisenhower'in raporlarına göre, 1944 ilkbaharında Müttefik hava harekâtlarının getirdiği yakıt kıtlığı hem Alman bombardıman kuvvetinin dağılmasına yol açmış hem de U-bot tehdidinin azalmasına etki etmişti.¹⁰⁰ Gerçi yeni torpido donanımları U-botların hassas vuruş kabiliyetini artırdı ve ONS.18 ve ON.202 konvoylarına yapılan saldırılarda kullandıkları T-V anti-destroyer akustik güdümlü torpiller sayesinde U-botlar başarılı oldular.¹⁰¹ Buna rağmen, 16-19 Şubat 1944 arasındaki ONS.29 Konvoyu saldırısı sırasında verdikleri kayıplardan sonra, U-botlar bir daha konvoylara saldırmadılar.¹⁰²

Böylece Normandiya Çıkartması'nın önündeki tek güçlü engel Alman kara gücü kalmıştı. Yine de Eisenhower çıkartma günü olan "D Günü"nde U-bot filosunun elinden geleni her şeyi yapacağını farkındaydı ve harekâta 130 U-botun katılacağını, bir süre sonra da bu sayının takviyeyle 200'e varacağını düşünüyordu.¹⁰³ Ancak Eisenhower'in elindeki raporlarda beklenen U-bot

⁹⁷ <http://www.uboot.net/fates/losses> ve <http://www.uboot.net/fates/losses/1943.htm> (Erişim Tarihi: 21.12.2012).

⁹⁸ Gannon, *a.g.e.*, s. 412.

⁹⁹ Gannon, *a.g.e.*, s. 409.

¹⁰⁰ *The World War II Collection*, The Stationery Office, London 2001, s. 217.

¹⁰¹ Gannon, *a.g.e.*, s. 412.

¹⁰² Gannon, *a.g.e.*, s. 413.

¹⁰³ *The World War II Collection*, *a.g.e.*, s. 219.

harekâtı abartılmıştı. Ama çıkartmayı denizden engelleyebilmek için her ne pahasına olursa olsun birçok U-bot çıkartma filosunu önlemeye gönderildi. Bunun bir intihar görevi olduğunu bilen Dönitz, çıkartmanın yapıldığının ertesi günü olan 7 Haziran'da U-botlara verdiği emirde özetle “çıkartmanın başarıya ulaşması halinde savaş sanayi için hayati öneme sahip büyük bir toprak parçası kaybedeceklerini ve Almanya'nın sanayi bölgelerinin tehdit altına gireceğini, dolayısıyla her U-botun kaybı pahasına sonuna kadar Müttefik gemilerine saldırması gerektiğini” vurgulamıştır.¹⁰⁴ Harekât U-botlar adına bir felaket oldu. U-botların çoğunun Biskay Körfezi'nde toplandığını bilen Müttefiklerin Manş'ın batısında oluşturdukları hat üzerinde RAF¹⁰⁵ Kıyı Komutanlığının hava devriyeleri U-botlara karşı kuş uçurtmadılar. Kötü havanın yardımıyla hattı aşmayı başaran birkaç U-bot ise bir etkinlik sağlayamadı.¹⁰⁶

Bundan sonraki U-bot harekâtları genellikle intihar saldırılarını andırıyordu. 1944 Ağustos'unda 40 U-bot kaybedildi.¹⁰⁷ Fransa kıyıları bir bir Müttefiklerin eline geçti. Normandiya Çıkartması'ndan sonra Atlantik'teki en önemli U-bot üssü olan Brest, uzun süren sokak savaşlarının ardından 18 Eylül'de düştü. Ancak 25 Temmuz'da başlattıkları Kobra Harekâtı ile Fransa'nın doğusuna yönelen Amerikalılar, tüm güçlerini buraya akıttıkları için, diğer önemli U-bot üslerinin olduğu Lorient, St. Nazaire ve Quiberon Bay'i almak için yeterli birlik ayıramadılar. Bu nedenle buralar Almanların kontrolündeki yalıtılmış bölgeler olarak cephe gerisinde kaldılar.¹⁰⁸

Bütün bu olumsuzluklara rağmen, U-bot saldırılarından vazgeçilememesinin önemli bir sebebi vardı. *Kriegsmarine*'ye ulaştırılan *Luftwaffe* kaynaklı bir istihbarata göre; bir U-bot 6.000 grostonluk bir şilep ve 3000 grostonluk bir tanker batırıldığı zaman Müttefikler 42 tank, 155 mm'lik sekiz obüs, 87,6 mm'lik 88 tanksavar topu, 40 mm'lik 40 top, 24 zırhlı araba, 50 otomatik kundaklı makineli tüfek, 5.210 ton cephane, 600 piyade tüfegi, 428 tonluk malzeme, 2.000 ton yiyecek malzemesi ve 1.000 varil benzin kaybediyorlardı. Aynı sonuçları elde etmek için *Luftwaffe*'nin ise 3.000 hava hücumu gerçekleştirmesi gerekiyordu.¹⁰⁹ Zaten artık Almanya'nın hem deniz hem de hava gücü, kara gücüne zaman sağlamak için çabalıyorlardı. Dolayısıyla, zafer için beklenen mucize için *Kriegsmarine*'nin de sonuna kadar dayanması gerekecekti. İngiltere'ye uygulanan abluka ise artık gerilerde

¹⁰⁴ Nesbit, 2001:206

¹⁰⁵ Royal Air Force: İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri.

¹⁰⁶ *The World War II Collection, a.g.e.*, s. 283.

¹⁰⁷ <http://www.uboat.net/fates/losses/1944.htm> (27.06.2020).

¹⁰⁸ *The World War II Collection, a.g.e.*, s. 265.

¹⁰⁹ Jean Noli, *Amiralin Kurtları*, Çev. İtah Eroğlu, Baskan Yayınları, İstanbul 1974, s. 436.

kalmıştı ve Müttefik Donanması Almanya'yı Fransa-Norveç ekseninde hapsedmişti. 1944 sonbaharında düşman hatlarının oldukça gerisinde kalan, Fransa'nın Atlantik sahilindeki Alman deniz üsleri etkisizleşmişlerdi. Dolayısıyla, Atlantik'e yönelik Alman deniz gücü de önemli oranda yeniden Almanya ve Norveç'teki üslerine döndü. Ancak alan daraldığı ve Müttefik hava gücü üstün olduğu için Alman limanları sürekli bombalanıyor, büyük Alman savaş gemileri birer birer batırılıyorlardı. Bunun üzerine donanmanın kalan su üstü savaş gemileri, Sovyet ilerlemesine karşı kara gücüne destek verecek harekâtlar için ağırlıkla Baltık'a kaydırıldı. Böylece Almanların batıdaki deniz ablukasını yeniden kırabilecek tek kuvvet olarak U-bot Filosu kalmıştı. Ancak U-botların Atlantik'e açılmaları artık çok zordu.

Ablukayı yeniden kırabilmek için devrim niteliğinde, yeni bir denizaltıya ihtiyaç vardı. Almanlar bu U-botu zaten Walter Tip-XXI olarak geliştirmişlerdi. Aslında Dönitz bunlar gelene kadar "fedakârlık stratejisi" izleyerek dayanmaya çalışıyordu. Tip-XXI'ler gelince yeniden başarı şansı artacaktı.¹¹⁰ Çünkü üstün savaş yeteneğine sahip olan Tip-XXI'in sualtı hızı da su üstündeki kadar yüksekti ve taşıdığı 23 torpilin 18'ini 20 dakika içinde ateşleyebiliyordu. RAF Bombardıman Komutanlığının Hamburg, Kiel ve Bremen'deki tersaneleri hedef alarak bombalaması, zaten hakkında üretim kararı geciken Tip-XXI'lerin hizmete girmesini daha da geciktirecek şekilde üretimlerini yavaşlatmıştı. Buna bağlı olarak, Baltık'taki denemeler de gecikmişti.

Almanlar çok geç kalmışlardı. Savaş bittiğinde ancak 30-50 kadar Tip-XXI deneme seferlerini tamamlamak üzereydi ve sadece bir tanesi operasyoneldi.¹¹¹ Bu yeni U-botun yeteneklerinin muharebe alanında keşfi, bu yeni kuşak U-bot için mürettebatın eğitimi, U-bot koruganlarında bunlar için yapılacak düzenlemeler ve bir yandan da Almanya'da gitgide yoğunlaşan yakıt kıtlığı gibi nedenler, zaten geliştirilmesi yanlış kararlarla geciktirilen bu denizaltıları savaşa yetiştirememişti. Bununla birlikte Amerikan "Guppy" sınıfıyla birlikte birçok Sovyet denizaltısına örnek olan¹¹² Tip-XXI, İkinci Dünya Savaşı'ndaki denizaltı teknolojisini Soğuk Savaş'a taşıyan U-bot olmuştur.

Kuzey Atlantik Merkezli Deniz Ablukasında Farklılaşan Gelişmeler

Savaş bittiğinde toplamda 21.570.720 grostonluk 5.150 Müttefik ve bağlantısız ülke ticari gemisi batırılmıştı. Denizaltıların bundaki payı 14.687.231 grostonluk 2.828 gemi olup, bunların çoğu U-botlar tarafından

¹¹⁰ Gannon, *a.g.e.*, s. 411.

¹¹¹ Gannon, *a.g.e.*, s. 415.

¹¹² Brodie, *a.g.e.*, s. 79.

batırılmıştır. İngilizlerin kayıpları toplamda 11.455.906 grostonluk 2.714 gemiydi. Kuzey Atlantik'te batırılan Müttefik gemilerinin toplamı ise İngiliz kıyıları ve Kutup bölgesiyle birlikte 3.663 olup, 15.668.331 grostonu bulmuştur.¹¹³ Bu istatistikler Atlantik'teki karşılıklı abluka girişimlerinin getirdiği mücadelenin ne derece çetin geçtiğini çok kısa bir şekilde özetlemektedir.

Almanya ve İngiltere'nin başını çektiği, ancak farklı dönemlerde Fransa ve ABD'nin de müdahil olduğu bu mücadelenin nasıl bir etkiye sahip olduğunu anlamak için konuyu iki farklı boyutta incelemek yararlı olacaktır. Bunlar stratejik boyut ve teknolojik boyut olarak öne çıkmaktadır. Bu kapsamda stratejik boyut çerçevesinde söz konusu ablukaya ana aktörlerin karşılıklı askerî-siyasi kararlarının etkileri incelenirken, teknolojik boyut olarak ise özellikle savaş sırasında deniz savaşları için sürekli geliştirilen araç ve cihazların kullanımlarının abluka üzerinde ne tür değişikliklere neden olduğu ya da olabileceği üzerinde durmak gereklidir.

Stratejik Boyut

Artık yelkenli gemiler çağının gerilerde kalmasıyla deniz savaşları 19. yüzyıldan itibaren yepyeni bir görünüme bürünmüş ve süreklilik kazanan bir gelişme içinde 20. yüzyılın ilk çeyreğini geride bırakmıştı. Bu dönemde uluslar stratejik hedefleri doğrultusunda donanmalarına ciddi oranda bütçeler ayırmaya başlamışlardı ki, bunun şüphesiz Avrupa'daki en önemli uzantısı Almanya ve İngiltere arasındaki yarış olmuştur. İngiltere okyanuslara hâkim yapısıyla sömürgecilikte birinci sıradayken, birliğini 19. yüzyılın ikinci yarısında henüz sağlayan Almanya ise sömürgelere ulaşmak için en büyük rakibi olarak gördüğü İngiltere'nin donanma gücünü dengeleme çabasına girişmiş, ancak bu çaba Birinci Dünya Savaşı sırasında Almanya için stratejik bir sonuç vermemişti.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında büyük oranda etkisizleştirilen Alman Deniz Kuvvetlerinin Hitler'in iktidara gelmesiyle birlikte *Kriegsmarine* adı altında yeniden şekillenmesi, Almanya'nın yeni bir savaşta okyanuslara yönelik yeni stratejilerin peşinde olduğunu gösteriyordu. Nitekim siyasi davranışlarında kıta Avrupa'sına hükmetme çabaları içinde olduğu açıkça gözlenen Nazi Almanya'sı, bunun önemli bir parçası olarak İngiltere'ye karşı deniz gücünü de yeniden ele aldı.¹¹⁴ İngiltere hâlâ donanmayı elindeki gücü

¹¹³ Roskill, *a.g.e.*, s. 447.

¹¹⁴ Alman deniz gücünün kıta Avrupa'sına hâkimiyetine hayati katkısı, Almanya 1942'de Avrupa hâkimiyeti hedefine geçici olarak ulaştığında ortaya çıkmıştır. Nitekim Hitler tarafından İngiltere'den Avrupa'ya gelebilecek tehdide karşı "*Festung Europa!*" (Avrupa Kalesi) sloganıyla batıyı savunma politikası uygulamaya konmuştu. 1942 Ağustos'unda Manş

korumaya yönelik bir araç olarak kullanmaya devam ediyordu. Almanya ise İngiltere ile deniz mücadelesine girmekten çekinen, buna rağmen İngiliz Kraliyet Donanmasına odaklı bir kuvvetlenme öneren deniz subaylarıyla doluydu. Demek ki, istemeseler de eninde sonunda İngiliz deniz gücüyle karşı karşıya kalacakları Almanların bilinçaltında yer etmişti. Bunda aşağılanmanın getirdiği öç alma duygusunun verdiği istekliliğin önemli payı vardır. Dolayısıyla İngiliz Kraliyet Donanmasını perişan edecek zafer Almanya için bir stratejik ihtiyaç olarak görülürken, bunun Alman denizciler için ise öncelikle bir psikolojik zafer ihtiyacı niteliğinde olduğu düşünülebilir. Ancak böyle bir gereksinimi karşılamak için sadece Tirpitz'in yaptığı gibi yeniden donanmayı güçlendirmek yetmezdi. Onun itibarını yüceltmek için kademeli olarak yeni stratejik hedefler göstermek de gerekliydi.

O dönemde Hitler'in antlaşmaların getirdiği kısıtlama duvarını yıkarak Almanya'yı önceden Tirpitz'in kurduğu gibi büyük bir donanmaya yeniden kavuşturma düşüncesi, Alman deniz subayları için adeta bir hediye idi. Açık denizlere yönelik stratejilerin ve muazzam bir donanma programının hazırlanması konusunda Hitler ve Raeder iyi anlaşıyorlardı. Bununla birlikte, Raeder'in Almanya'nın Orta Atlantik'in batısını kontrol etmesi düşüncesiyle Azor Adaları, Kanarya Adaları ve Cape Verde'yi ele geçirmesi talebi, ABD'yi Almanya'ya karşı savaşa sürükleyebileceği düşüncesi nedeniyle Hitler'den dönmüştü.¹¹⁵

Raeder hayalci biri değil, bir stratejistti. Deniz ablukasının kırılması için yüksek riskli ve yüksek bedelli seferlere girişmeye değerdi. Bunun en güzel örneği ise Norveç Seferi'dir. 1940'ta Norveç'in işgali, *Kriegsmarine*'nin kolaylıkla üstesinden gelemeyeceği bir harekât olarak görülmesine rağmen, son derece hesaplı ve riskli bir planlama sayesinde başarılmıştır. Bu işgal ablukanın kırılmasında en büyük paya sahip olmuş ve Fransa Seferi de bunu tamamlamıştı. Dolayısıyla, İzlanda gibi kıtadan uzak ama stratejik önemi yüksek bir adaya bile ikinci ve daha küçük çaplı bir riskli sefer düşünülebilirdi. Nitekim ABD'nin etkisi altına giren bu ada, savaş boyunca Müttefik rotalarını kuzeyden destekleyen çok önemli bir üs vazifesi görmüştür.

Almanlara açık denizlerde abluka uygulama yeteneği kazandıran, başarıları Açık Deniz Filosu'nun yetersizliğini örten U-botlar olmuştur. Denizaltıların yaptıkları aslında ülkelerin Atlantik'te çağlar boyunca

kıyısındaki Dieppe'ye yapılan Müttefik çıkartması ise Almanya'nın İngiltere'ye karşı deniz gücünün en zayıf olduğu bölgeden denenmiş ve başarısız olmuştu.

¹¹⁵ John Keegan, *The Second World War*, Pimlico, London 1997, s. 112. Almanya Japonya'nın Pearl Harbour'a saldırmasından dört gün sonra, 11 Aralık 1941'de, acele ederek ABD'ye savaş ilan etmişti. Buradan anlaşıldığı kadarıyla, Hitler aslında ABD ile Japonya olmadan savaşmak istemiyordu.

Amerikalardan Avrupa'ya yük taşıyan düşman gemilerini korsan maskesi altında batırmalarının daha ileri bir şeklidir. Nitekim Fransız deniz taktisyeni Sebastien-François Bigot de Morogues “Deniz taktikleri esas itibariyle silahlara dayalıdır; bunlar değişirse gemilerin inşasında ve bunların kullanılmasında değişikliklere ve nihai olarak da donanmaların tertiplenmesinde ve yönetiminde değişikliklere neden olur” diye yazmıştı.¹¹⁶ Bununla birlikte, denizaltıların tarihi eski de olsa, kitlesel kullanılmaları Birinci Dünya Savaşı'nı bulmuştu. Kitlesel kullanılmalarının nedeni ise Almanların üstesinden gelemediği İngiliz ablukasını bu yeni silahla kırmak istemesinden başka bir şey değildi. Ancak Almanların ablukayı kırması, 1940 yılında mümkün oldu. Ama bunda U-botlardan önce Fransa ve Norveç'in işgalleriyle elde edilen üslerin payı öncelikliydi. U-botlar ise asıl bundan sonra, İngiltere'ye uygulamaya başladıkları ablukayı tırmandırmada başrolü oynadılar.

Dönitz'in 50'si harekât halindeki, Atlantik'te dolaşabilen 300 U-botun Almanya'ya İngiltere'ye karşı savaşı kazandıracığı düşüncesi, aslında Atlantik Savaşı'nın ikinci yarısının temelini teşkil etmektedir. Bu dönem Raeder'in görevini Dönitz'e terk ettiği ve Dönitz'in de *Kriegsmarine*'yi büyük ölçüde U-botlara indirgediği dönemdir. Dönitz stratejik sonuca ulaşma konusunda haklı çıkmış, ancak onun Atlantik stratejisinin uygulanmasında geç kalınmıştı. Çünkü Almanya bu kuvvete 1942 Temmuz'unda ulaşabildi.¹¹⁷ Bu dönem ABD'nin Pasifik'te Japonları 4-7 Haziran'da durdurduğu Midway Deniz Muharebesi'nden bir ay sonraydı. Dönitz'in hesabında ABD yoktu. Dolayısıyla, Dönitz'in hedefi savaşın ilk yılları için geçerliydi. Raeder ve Dönitz'in doktrin konusunda anlaşamamasının sebebi de savaşın erken başlamış olmasına bağlıydı. Dönitz'in sunduğu memorandum ise Almanya'nın Açık Deniz Filosu'nun hazırlıksızlığını radikal bir çözümle kapatmaktan ibaretti. Ancak Almanya ihtiyacı olan bu çözümü zamanında kabul etmeyerek, hayati bir hata yaptı.

Atlantik Muharebesi'nin kilit gücü şüphesiz ABD olmuştur. ABD'nin öncelikli harekât sahası Pasifik'ti. Eğer ABD 1942 Haziran'ında Midway Deniz Muharebesi'ni kazanmasaydı, Amerikan deniz taşıtları üretiminin Atlantik'e ayıracağı kaynak yetersiz kalacaktı. Bu da Akdeniz ve Avrupa harekât sahalarındaki bütün Müttefik harekâtları sekteye uğratabilirdi. Bu durumda savaş Almanya'nın lehine uzayabilirdi. Bu da Almanların deniz, hava ve kara araç ve malzeme kayıplarını minimize edeceği için Müttefiklerin son derece aleyhine bir durum teşkil ederdi. Bununla birlikte, ABD'nin kısa sürede üretmeye başladığı “*Liberty*” sınıfı şileplerin kitlesel üretimi ve

¹¹⁶ Mahan, *a.g.e.*, s. 37.

¹¹⁷ Keegan, 1997 *a.g.e.*, s. 90.

ABD'nin her iki savaş sahasına birden bunlardan fazla fazla sürmesi, U-botlara karşı verilen kayıpların kapatılmasını sağladı.¹¹⁸

Hitler ataları gibi bir kara savaşçısıydı. Öncelikli görevi kara gücünü yakından desteklemek olan hava kuvvetlerine gerekli önemi veriyordu. Deniz gücüyle ilgili bilgi ve düşünceleri ikinci planda kalıyordu. Ayrıca deniz kuvvetleri en çok kaynak tüketen yapıya sahipti ve yıllarca bir araya getirilen kaynaklar, Tsushima ya da Jutland gibi büyük bir muharebede denizin dibini boylayabilirdi. Hitler Almanların büyük stratejisi Haushoffer'in Avrasyacı çizgisine de sahipti. *Blitzkrieg*'i odağına oturttuğu kara kuvvetleri, Hitler için her şeydi. Ancak savaş İngiltere ile başladığı için bu işte bir tutarsızlık vardı. Belki de o dönemde Fransa'nın kara gücüne karşı kazanılan erken zafer, İngiltere'nin denize bağlı jeostratejik gücünün üstünü örtmüştür.

İkinci Dünya Savaşı'nda Almanya'nın savaştığı ana aktörler olan İngiltere, Sovyetler Birliği ve ABD arasında hangisinin daha öncelikli düşman olduğu görüş açılarına göre farklılık göstermektedir. Dolayısıyla, üç tarafı tamamen denize dayanan Avrupa'nın savunulabilmesi için denizdeki dengenin var olması gerekiyordu. Alman liderler bu tecrübeye yabancıydılar. Dolayısıyla kaynak tahsisinde bir türlü stratejik sonuca ulaşamayan Doğu Cephesi'nin öncelikli olması, en çok *Kriegsmarine*'nin savaş kapasitesini etkilemiştir.

1942-1943'ten önce U-bot üretimine öncelik verilmemişti.¹¹⁹ Almanların kaynak yetersizliği ve Hitler'in deniz savaşlarının önemini anlamaması, Raeder'in Açık Deniz Filosu'nun geliştirilmesindeki ısrarıyla birleştiğinde, Dönitz'in talepleri önünde sağlam bir duvar oluşmuş ve bu duvar Dönitz *Kriegsmarine*'nin başına gelene kadar yıkılmamıştı. Ne var ki, bu atama Stalingrad Muharebesi'nin bitimine denk geldi. Kuzey Afrika'da genişleyen Mihver varlığı da aynı dönemde Libya'nın çoğunu terk etti ve Sicilya'ya yakın Tunus'u mesken tuttu. Tesadüf o ki, Kuzey Afrika Cephesi'nin kapanması ve U-botların "Kara Mayıs"ı da aynı ay içinde vuku buldu. Dolayısıyla, U-bot filosuna kaynak ayrılması için artık çok geçti. 1943 sonbaharında yoğunlaşan Almanya Hava Savaşı nedeniyle kaynaklar hiçbir zaman yeterli olamayacaktı. Nitekim 1939-1943 arasında konvoyları hedefleyen U-botlar, en iyi oldukları bu dönemde bile konvoylardan yavaş olanların % 8'ini, hızlı olanların ise % 4'ünü vurmaya başarabilmişlerdi.¹²⁰ Dolayısıyla, 1943'ten itibaren Almanların Atlantik Muharebesi'ni kazanabilecekleri yönünde bir bahis oynansa, bahis oranındaki paydanın önceki döneme göre asimetrik şekilde artmış olması gerekirdi.

¹¹⁸ Prefabrik üretim olan *Liberty* şilebi kısa sürede ve çok sayıda üretilebiliyordu. *Liberty* 7.000 grostondu ve saatte 20 km hız yapabiliyordu (Edwards, *a.g.e.*, s. 75).

¹¹⁹ Hastings, *a.g.e.*, s. 284.

¹²⁰ Hastings, *a.g.e.*, s. 284.

Almanların tamamen siyasi nedenlerden ötürü donanmayı etkili bir şekilde desteklememeleri de Almanya'nın Atlantik'teki savaşı kazanmalarını önleyen önemli bir başka faktördü. Hem Raeder hem de Dönitz *Kriegsmarine*'yi siyasi olayların dışında tutmayı başardılar. Ancak *Kriegsmarine* bunun bir sonucu olarak *Des Heeres*¹²¹ ve *Luftwaffe*'nin ihtiyaçlarının karşılanmasına öncelik verilmesi gibi bir sorunla karşılaşmıştı. Özellikle de donanmaya bağlı geniş çaplı bir hava gücünün kurulamamış olması, *Luftwaffe*'nin adeta sahibi olan *Reichsmarschall* Herman Göring'in nüfuzundan kaynaklanmıştır. *Luftwaffe*'yi baştan yaratan Göring, uçan her şeyin kendisine ait olduğu düşüncesindeydi. Bu nedenle Raeder ve Göring arasında donanma havacılığının kontrolü üzerine henüz 1937'de başlayan bu çatışmayı Raeder kazanamadı.¹²² 1930'larda *Kriegsmarine*'nin 700 uçağın üzerinde bir hava gücüne sahip olması söz konusuysen, bu hep hayalde kaldı. Savaş sırasında *Luftwaffe*'ye bağlı gelişigüzel, kısa menzilli ve genelde etkin olamayan bir kuvvet deniz gücünü desteklemek amacıyla ayrılmışsa da U-botlara destek vermekten uzak kaldı.¹²³ Göring Raeder'e vaat ettiği, 1942'ye kadar 700 uçaklık 62 filo teklifinin arkasında da durmadı.¹²⁴ Nitekim 1943 başlarında görevden ayrılacağı sürece girildiğinde, Raeder Hitler'den ardınlını ve donanmayı Göring'ten korumasını istemiştir.¹²⁵ Savaşın erken başlamasıyla zaten altüst olan donanma programı, Göring'in kaprisleriyle hava desteğinden de yoksun kalınca, *Kriegsmarine*'nin elindeki kuvveti verimli kullanabilmesi Müttefiklerin Atlantik Savaşı'ndaki faaliyetlerine bağlı olmuştur.

Almanya Avrupa'daki kaynaklar sayesinde 1943 Haziran'ında başlayan ikinci Müttefik ablukasına Birinci Dünya Savaşı'ndakine oranla daha iyi dayanmıştır. Birinci Dünya Savaşı sonlarında Almanya'da patlak veren isyanların benzeri ise 1944 ve 1945'te ciddi yıkımların görüldüğü Almanya'da savaş biterken bile yaşanmamıştır. Bu dönemde savunmaya geçen Alman stratejisinin bir parçası olarak donanmanın rolü de değişmişti. *Kriegsmarine*'nin görevi artık savaşın başında olduğu gibi ablukayı kırmak değildi. Bunun yerine Müttefiklerin harekâtlarını engelleyecek şekilde Müttefik askerlerinin İngiltere'ye, Normandiya'dan sonra ise Fransa ve Belçika'ya birlik ve malzeme akışını kesmekle yükümlüydü.

¹²¹ Alman Kara Kuvvetleri.

¹²² Thomas, *a.g.m.*, s. 230.

¹²³ Gannon, *a.g.e.*, s. 408.

¹²⁴ Humble, *a.g.e.*, s. 41.

¹²⁵ Thomas, *a.g.m.*, s. 230.

Teknolojik Boyut

Görüldüğü gibi, İkinci Dünya Savaşı'na girilirken Almanların deniz stratejisinde izledikleri yöntemleri geliştirmede genel bir başarı göze çarpmaktadır. Her ne kadar Müttefikler Alman Donanmasına 1943 Mayıs'ından itibaren üstünlük sağlamışsa da bu üstünlüğün temelinde yatan sebep teknolojik ilerlemede ve üretimindeki Amerikan faktörüdür. Dolayısıyla konunun teknoloji boyutuyla değerlendirilmesi de stratejik boyutu kadar önem arz etmektedir.

Deniz savaşında asıl yenilen Almanların stratejisi değil, teknolojisi olmuştur. Alman teknolojisinin çıktısı olan deniz taşıtları şüphesiz standartların üstündeydi. Ancak filusunun çoğunu önceki savaş sonunda kaybetmiş olan ve Versailles'in kısıtlamalarından *Kriegsmarine* henüz hazırlık yapmaya başladığında savaşın patlak vermesi, Alman deniz taşıtlarını sayısal açıdan son derece yetersiz kılmıştı. Geç dönemde inşa edilen *Bismarck* ve *Tirpitz* gibi üstün nitelikteki iki muharebe gemisi ise dönemsel stratejik başarılar imza atsalar da¹²⁶ Atlantik'teki savaşın gidişatını değiştirecek stratejik bir etki yaratamadılar.

Savaşa hazırlıksız yakalanan Alman Açık Deniz Filosu'nun yetersizliği, savaş sırasında az maliyetle ve kısa sürede hızla üretilen ve daha etkin olduklarını da kanıtlayan U-botların parlamasına neden oldu. U-botların başarıları özelliklerinde yatıyordu ve bu da teknolojik ilerlemenin önemli bir parçasıydı. U-botlar sayesinde Birinci Dünya Savaşı sonlarında başlayan donanma teknolojileri yarışı da özellikle İkinci Dünya Savaşı'nda hız kazandı.

Kriegsmarine 1943'te U-botların geceleri karşılaştıkları tehditleri sırasıyla; görünerek, ses kaynaklı ya da ASDIC ile tespitle mümkün olduğu belirtiyordu.¹²⁷ Denizaltı tespitinde ASDIC'e sahip savaş gemileri savaş boyunca 246 U-botun batırılmasında doğrudan rol oynarken, 48 U-botun batırılmasına ise destek vermişlerdir.¹²⁸ Ancak ASDIC hava şartlarının kötüleşmesine paralel olarak etkisini yitiriyordu. Çünkü gemilerden yayılan radyo dalgaları, dalgaların yükselmesiyle kesintiye uğrayamaya başlıyordu.¹²⁹ Böylece yüzeydeki bir U-botun muhriplerdeki radarla takibi güçleşiyor ve

¹²⁶ *Bismarck* henüz ilk seferinde batırılmıştı. Ancak batırılana kadar İngilizlerin Kuzey Atlantik'teki Yurt Filosu ve Batı Akdeniz'deki "H" Gücü'nü peşine taktığı için, İngilizlerin aynı dönemde Akdeniz'den Balkanlar'a ya da Girit'e yapabileceği acil bir yardım ihtimalini ortadan kaldırmıştı. *Tirpitz* ise Norveç fiyortlarından ayrılmamasına rağmen, hem Kutup Konvoyları hem de Müttefiklerin Batı Avrupa'ya yönelteceği hareketler için son derece rahatsız edici bir koz olmuştu.

¹²⁷ Alman Deniz Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı, VII/A/198, *a.g.e.*, s. 68.

¹²⁸ Keegan, 1984, *a.g.e.*, s. 19.

¹²⁹ Donald Macintyre, "Science v. U-boat", *War Monthly*, Issue 15, 1975, s. 34-41, s. 36.

yitiriliyordu. Dolayısıyla, U-botlar kötü hava şartlarında daha güvenli bir şekilde avlanma imkânına sahiplerdi. Ama onlar da kötü havalarda konvoya fazla rastlayamıyorlar, rastladıkları konvoylar ise genellikle dağıldıkları için gemilerin tek tek takibi sürü formasyonunu bozuyordu.

Kurt sürülerinin en zayıf noktasını şüphesiz telsiz sistemi oluşturuyordu.¹³⁰ Bunlar telsiz bağlantısı olmadan işlevlerini devam ettiremezlerdi. Telsiz bağlantıları sayesinde radara yakalanmalarının artması ise kurt sürülerinin işlevlerini kaybetmesine yol açmış ve savaşın son döneminde, mevcut teknolojinin yetersizliği nedeniyle Almanlar bu taktikten vazgeçmek zorunda kalmışlardı. Bunda Müttefiklerin DSH için yaptıkları yatırımın büyük rolü vardır. Ne de olsa radyo dalgalarının kaynağını yakalayan radar teknolojisindeki ilerlemeler, U-botların düşüşünde en önemli teknolojik etkiye sahip olmuştur. 1940'ta İngiliz muhriplerinin kullandıkları radar takımları yeni geliştirilmişlerdi ve 50-150 cm dalga boyunda çalışıyorlardı. Bunlar bazı muhriplere monte edilmişlerdi. Ne var ki, bu cihazlar U-botların yerini belirlemek için yetersiz kalıyordu.¹³¹ Dolayısıyla bu dönemde U-bot tespiti ancak çıplak gözle yapılabiliyordu. Bu arada Fransızların 16 cm'lik radar üzerindeki araştırmalarının belgelerindeki veriler, Almanların Fransa'yı işgali sırasında imha edilmeden önce İngilizlere aktarılmıştı.¹³²

U-botlara hayati darbenin indirilmesi desimetrik radarın geliştirilmesiyle olmuş ve bunlarla birlikte daha iyi ışıldaklarla donatılan uzun menzilli uçaklar, motorlarını şarj için gece su yüzüne çıkan U-botları bile buldukları yerden avlamaya başlamışlardı. U-botların şnorkelle donatılması 1943-44 gibi geç bir tarihi bulmuştu. Ancak 3 cm'lik radarın geliştirilmesiyle şnorkelli U-botlar da kolay av haline gelmişlerdi ki,¹³³ "D" Günü'ndeki U-botlara karşı harekâta bunun etkisi görülmüştür.

İkinci Dünya Savaşı boyunca Alman silah teknolojisi genel olarak diğer ülkelerden ileride seyretmiştir. Ancak teknoloji sarhoşu olan Alman karar alıcılarının dünyadan ileride bulunmalarına rağmen, isabetli teknolojik kararları zamanında almada genellikle başarısızlığa uğradıklarını görüyoruz. Havada ilk askeri jeti zamanında etkili kullanma fırsatını kaçırdıkları gibi, denizaltı teknolojilerinde devrim niteliğinde olan elektro-dizel Walter Tip-XXI U-botun erkenden hizmete sokulmasını da aynı şekilde sağlayamadılar. Savaşın son bir yılı boyunca seri üretilen Tip-XXI'lerin, sualtı hızlarının su

¹³⁰ Keegan, 2004, *a.g.m.*, s. 266.

¹³¹ Macintyre, *a.g.e.*, s. 37.

¹³² Bu radarla U-bot tespiti ilk olarak ancak 17 Mart 1941'de, 1600 metre mesafeden yapılmıştır (Macintyre, *a.g.e.*, s. 37).

¹³³ Gannon, *a.g.e.*, s. 414.

üstü hızları kadar yüksek olmaları sayesinde muhripleri ve korvetleri rahatlıkla atlatarak konvoylara sızabilecekleri savaşın son anında ispatlanmıştı.¹³⁴ Öyle ki, Tip-XXI'lerin savaş yeteneklerinin üstünlüğü refakat gemilerini de tehdit edebilecek düzeydeydi. Şnorkel ve hassas radar karşısı yeni cihazlar artık standart donanım olarak Tip-XXI'in sualtı seferlerinde çok daha uzun süreli sualtı seyir imkânı sağlıyordu. Dolayısıyla, uçaklara karşı da azami koruma sağlanmıştı. Torpil atışları için gerekli teknik bilgileri hesaplayan elektronik cihazlar ise hedeflerin vurulması için kesinlik ve zaman kazandırır nitelikteydi. Böylece "Kurt Sürüsü" filoları yeniden ve daha kuvvetli bir şekilde oluşturulabilecekti. Ancak savaşın bitişi, Tip-XXI'in muharebe tecrübelerini tamamen kısıtlamıştır.¹³⁵

Sonuç

Tarihte uzun süredir var olan deniz ablukası, İkinci Dünya Savaşı'nda da önemini korumuştur. Bununla birlikte, Atlantik'teki mücadele önemli bir değişikliklerle genişlemiş ve bu doğrultuda deniz savaşında adeta bir devrim yaşanmıştır. Almanya Müttefik zaferini engelleyememişse de deniz ablukasının sadece açık deniz filolarıyla değil, denizaltı filolarıyla da uygulanabileceğini ispatlamıştır. Bunun en önemli kanıtı, savaştan sonra ABD'ye karşı SSCB'nin denizaltı üretimine verdiği önemde açıkça görülmektedir.

Müttefik donanmasının Alman U-bot filolarını yenmesi ise aslında Almanya'nın stratejik ve teknolojik karar alma hatalarından¹³⁶ kaynaklanmış olup, bu da U-bot Filosu'nun başarısını gölgelemiştir. Hâlbuki Alman U-bot harekâtının 1943 Mayıs'ına kadar İngiltere'yi ne derece zorladığı ortadadır. Harekâtın başarıya ulaşmaması ise ABD'nin savaşa girmesiyle Müttefiklerin dengeyi sağlaması sayesinde olmuştur. Dolayısıyla, Almanya'nın U-bot Filosu ile kendisinden daha üstün güce sahip olan İngiliz Kraliyet Donanmasını etkisiz bırakarak, İngiliz Ticari Filosu'na gerekli ölümcül darbeleri vurduğu ortadadır. Başka bir deyişle, Almanya İngiltere'nin kendisine uyguladığı ablukayı kırmakla kalmamış, U-botlarla ablukayı

¹³⁴ Noli, *a.g.e.*, s. 489-491.

¹³⁵ Konuyla ilgili olarak bkz: Noli, *a.g.e.*, s. 437.

¹³⁶ Stratejik hatalar burada iki şekilde gruplandırılabilir. Birincisi Almanya'nın ABD'ye savaş ilan etmesidir. ABD'nin Pasifik'teki deniz gücü ciddi bir darbe yemişken, kısa vadede Almanya ve Japonya ile aynı anda savaşması olanaksız görülmüyordu. Amerikan Donanmasının toparlanması 1943'e kadar sürmüştü, bu dönemdeki eksikliğini Japonya'nın fazla genişlemesinden doğan coğrafi avantaj ve denize yönelik hava gücü ile dengelemeyi başarmıştır. İkincisi ise Doğu Cephesi ile alakalı olup, Sovyetler Birliği'ne savaş açmasından ziyade Rusya'da yürütülen genel harekâtlarda yapılan stratejik hatalar üzerinedir.

İngiltere'ye geri çevirmeyi başarmıştır. İngiltere'nin bu ablukayı ancak ABD'nin Atlantik'e doğrudan katılımıyla kırabildiğini görüyoruz.

Almanya'ya uygulanan deniz ablukası ABD'nin savaşa girmesinden bir buçuk sene sonra, 1943 Mayıs'ında U-bot harekâtının başarısızlığa uğramasıyla yeniden ve Atlantik genelindeki oldukça geniş bir bölgede tesis edilmiştir. Bu strateji Orta ve Kuzey Atlantik boyunca ABD'den İngiltere'ye, ardından da Batı Avrupa kıyılarına doğru bir sene boyunca gitgide daralan bir abluka çemberi şeklinde gelişmiştir. Almanya'nın İngiltere'ye uygulamakta olduğu deniz ablukası ise hemen ortadan kalkmamış, bu daralmayla birlikte gitgide zayıflayarak kısa bir süre daha devam etmiştir.

Almanlar Açık Deniz Filosu'nun ağır kayıplara uğramasını istememişlerdi. Ama gemilerin tek başlarına görev yapmaları da saldırı etkinliği açısından verimli olmuyordu. Genellikle muharebe gemilerinden en çok iki ya da üçü bir araya getirilerek, bir görev gücü oluşturuluyordu. Nitekim İngiltere'ye karşı *Bismarck* ve *Tirpitz* gibi üstün gemilerin kullanımları da gerektiği gibi olamamıştır. Bu iki geminin birlikte görev yapması beklenirken, inşası ve mürettebat eğitimi erken tamamlanan *Bismarck* alelacele göreve yollanmış ve erken gelen önemli başarılarına rağmen, bu ilk görevini tamamlayamamıştı. *Bismarck*'ın akıbetinin gölgelediği ikizi *Tirpitz* ise Norveç fiyortlarından fazla ayrılmadığı için yeterince etkin olamamıştır. Ablukanın kırılması ve karşı ablukanın uygulanmasında etkisiz kalan Alman Açık Deniz Filosu, verim açısından U-bot Filosu ile tam bir tezat teşkil etmiştir.

Kaynakça

- Alman Deniz Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı, U-Boat Commander's Handbook, Thomas Publications, Gettysburg 1989.
- Brodie, B., Yaratılan Deniz Gücünün Stratejisi, Çev. Yılmaz Dalkanat, Doruk Yayıncılık, İstanbul, 2011.
- Churchill, W. S., 2. Dünya Savaşı Hatıraları: Savaşın Alacakaranlık Dönemi 1939-1940, Çev. Ö. Andaç Uğurlu, Örgün Yayınevi, İstanbul 2004.
- Churchill, W. S., 2. Dünya Savaşı Hatıraları: Tek Başımıza Mücadele 1940, Çev. Ö. Andaç Uğurlu, Örgün Yayınevi, İstanbul 2005.
- Dear, I. C. B. (gen. ed), The Oxford Companion to World War II, Oxford University Press, Oxford 2001.
- Edwards, B., Dönitz and the Wolfpacks, Cassell Military Classics, London 1999.
- Gannon, M., Black May, Dell Publishing, New York 1999.

- Gilbert, M., Churchill, İş Bankası Yayınları, İstanbul 2011.
- Grant, R.G., *Battle at Sea*, Dorling Kindersley Limited, London 2010.
- Hastings, M., *All Hell Let Loose*, HarperPress, London 2011.
- <http://www.german-navy.de/kriegsmarine/ships/auxcruiser/index.html> (Erişim Tarihi: 31.01.2013).
- <http://www.uboaat.net> (Erişim Tarihi: 24.08.2012).
- <http://www.worldwar1.co.uk/light-cruiser/hms-Pathfinder.html> (Erişim Tarihi: 27.06.2020).
- <https://www.britannica.com/event/Vichy-France> (Erişim Tarihi:01.07.2020).
- Humble, R., *Hitler'in Açık Deniz Filosu*, Çev. Tayfun Mater, Baskan Yayınları, İstanbul 1976.
- Keegan, J. (gen. ed), *The Rand McNally Encyclopedia of World War II*, Rand McNally, Chicago 1984.
- Keegan, J., *Battle at Sea*, Pimlico, London 1993.
- Keegan, J., *Intelligence in War*, Pimlico, London 2004.
- Keegan, J., *The Second World War*, Pimlico, London 1997.
- Macintyre, D., "Science v. U-boat", *War Monthly*, Issue 15, 1975, s. 34-41.
- Mahan, A. T., *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1783*, (çev. A. Tunçer Büyükonat), Griffin, İstanbul 2011.
- Nesbit, R. C., *Ultra versus U-Boats*, Pen & Sword Military, Barnsley 2008.
- Noli, J., *Amiralin Kurtları*, Çev. İtah Eroğlu, Baskan Yayınları, İstanbul 1974.
- Pallud, J. P., "U-boat Bases in France", *After the Battle*, No:55, 1987, s. 1-46.
- Roskill, S., *The Navy at War 1939-1945*, Wordsworth Editions, Hertfordshire 1998.
- The World War II Collection*, The Stationery Office, London 2001.
- Thomas, C., "Erich Raeder and the Coming of the Second World War", *The Seventh Symposium of the U.S. Naval Academy*, (gen. ed. Cogar William E, *Naval History*), Scholarly Resources Inc, Wilmington 1988.
- Wark, W. K., "Naval Intelligence in Peacetime: Britain's Problems in Assessing the German Threat, 1933-39", *The Sixth Symposium of the U.S. Naval Academy*, (gen. ed. Masterson, Daniel M. *Naval History*), Scholarly Resources Inc, Wilmington 1987.
- Whitney, B., *The U-Boat Peril: A Fight for Survival*, Cassel Military Classics, London 1986.
- Wragg, D., *Plan Z The Nazi Bid for Naval Dominance*, Pen & Sword, Barnsley 2008.

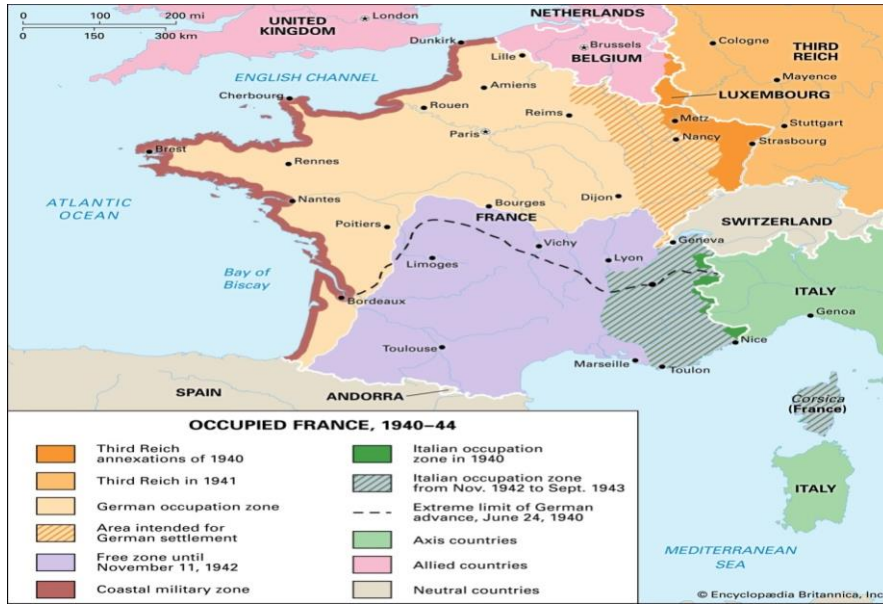
EklerTablo 1: İkinci Dünya Savaşı Öncesinde Alman-İngiliz Donanma Güçleri¹³⁷

Tür	Almanya 1933	İngiltere 1933	Almanya 1939	İngiltere 1939
Muharebe Gemisi	0	12	3 (cep zırhlısı)	12
Muharebe Kruvazörü	0	3	2	3
Kruvazör	5	52	8 (2'si ağır)	62
Uçak Gemisi	0	6	0	7
Muhrip	14	150	22	159
Torpidobot	12	0	12	11
Denizaltı	0	52	57 (26'sı okyanus tipi)	54
Mayın Döşeme Gemisi	0	1	0	1
Refakat Gemisi	0	34	8	38

Tablo 2: İkinci Dünya Savaşı'nda U-Botlar Tarafından Batırılan Müttefik Gemisi¹³⁸

Yıl	Batırılan Gemi (groston)
1939	600.000
1940	2.300.000
1941	2.200.000
1942	5.800.000
1943	2.300.000
1944	600.000
1945	200.000
Toplam	14.000.000

¹³⁷ Wark, *a.g.m.*, s. 193.¹³⁸ http://www.uboat.net/ops/combat_strength.html (Erişim Tarihi: 23.08.2012).

Harita 1: Fransa'nın Almanya'nın İşgaline Giren Batı Sahili¹³⁹

¹³⁹ <https://www.britannica.com/event/Vichy-France> (Erişim Tarihi:01.07.2020).