



**T.C.
YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**

**İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI ATLANTİK DENİZ MUHAREBELERİNDE
DENİZALTININ ROLÜ**

Deniz AYTAN

**Danışman
Doç. Dr. Mesut Hakkı CAŞIN**

**Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü
Yüksek Lisans Programı**



**T.C.
YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**

**İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI ATLANTİK DENİZ MUHAREBELERİNDE
DENİZALTININ ROLÜ**

Deniz AYTAN

**Danışman
Doç. Dr. Mesut Hakkı CAŞIN**

**Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü
Yüksek Lisans Programı**

İSTANBUL, 2007

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

KISALTMA LİSTESİ.....	III
ŞEKİL LİSTESİ.....	IV
ÖNSÖZ	V
ABSTRACT.....	VI
ÖZET.....	VII
1. GİRİŞ.....	1
2. DENİZALTI CİLİĞİN TARİHÇESİ.....	7
3. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ATLANTİK DENİZALTI MUHAREBELERİ.....	21
3.1.CORONEL VE FALKLAND SAVAŞLARI.....	21
3.2.JUTLAND DENİZ MUHAREBESİ.....	25
3.3.U-BOTLARIN HARKATI.....	26
3.4.ALMAN AKINCI TİCARET GEMİLERİNİN HAREKATI.....	32
3.5.ALMAN AÇIK DENİZ FİLOSUNUN TESLİMİ VE İNTİHARI.....	32
4. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI ATLANTİK DENİZALTI MUHAREBELERİ.....	34
4.1.ALMAN DONANMASI VE STRATEJİSİ.....	34
4.2.İNGİLİZ DONANMASI VE STRATEJİSİ.....	42
4.3.1939 YILI DENİZALTI HAREKATI.....	45
4.3.1.Yolcu Gemisi Athenia'nın Batırılması.....	45
4.3.2.Alman Denizaltı Harekatının Başlaması.....	48
4.3.3.Scapa Flow Baskını.....	57
4.3.4.Scapa Flow Baskınının Sonuçları.....	60
4.3.5.Müttefiklerin Harekatı.....	62
4.3.6.1939 Yılı Sonlarında Hareket Tarzları.....	66
4.4.1940 YILI DENİZALTI HAREKATI.....	80
4.4.1.1940 Yılı Başında Müttefik Harekatı.....	80
4.4.2.1940 Yılı Başında Alman Harekatı.....	89
4.4.3.Norveç Harekatı.....	95
4.4.4.Alman Akıncı Şileplerinin Harekatı.....	97
4.4.5.Batı Taarruzunda Deniz Harekatı.....	102
4.4.6.1940 Yılında Atlantik'de Alman Denizaltı Harekatı.....	110
4.4.7.Admiral Scheer Cep Muharebe Gemisinin Harekatı.....	119
4.4.8.Manş Denizi'nde Muhrip Muharebesi.....	124
4.4.9.Admiral Hipper Ağır Kruvazörünün Harekatı.....	127
4.5.1941 YILI DENİZALTI HAREKATI.....	128
4.5.1.1941 Yılı Başında Almanya'nın Yeni Harekat Planları.....	128
4.5.2.Scharnhorst ve Gneisenau Gemilerinin Harekatı.....	130
4.5.3.1941 Yılında Atlantik'de Alman Denizaltı Harekatı.....	132
4.5.4.Alman Akıncı Şileplerinin 1941 Yılı Harekatı.....	137
4.5.5.Kutup Konvoyları.....	140

4.5.6.İngilizlerin Vaagsö Harekatı.....	152
4.5.7.1941 Yılı Mayın Harekatı.....	155
4.5.8.1941 Yılı Baltık Harekatı.....	157
4.6.1942 YILI DENİZALTI HAREKATI.....	163
4.6.1.1942 Yılı Başında Müttefik Stratejisi.....	163
4.6.2.Brest'deki Alman Gemilerinin Anavatana Dönüşü.....	169
4.6.3.Alman Akıncı Şilelerinin 1942 Yılı Harekatı.....	176
4.6.4.1942 Yılında Atlantik'de Alman Denizaltı Harekatı.....	178
4.6.5.Washigton-II Konferansı.....	196
4.6.6.1942 Yılında Kutup Konvoyları.....	198
4.6.7.1942 Yılı Baltık Harekatı.....	221
4.7.1943 YILI DENİZALTI HAREKATI.....	223
4.7.1.Alman Deniz Kuvvetlerinde Buhran.....	223
4.7.2.Casablanca Konferansı.....	229
4.7.3.1943 Yılı Mayıs Ayı Sonuna Kadar Alman Denizaltı Harekatı.....	230
4.7.4.Washington Konferansı (Trident).....	237
4.7.5.1943 Yılı Haziran Ayından İtibaren Alman Denizaltı Harekatı.....	239
4.7.6.I nci Quebec Konferansı.....	252
4.7.7.1943 Yılı Suüstü Harekatı.....	253
4.7.8.Scharnhorst'un Batırılışı 26 Aralık 1943.....	265
4.7.9.Kahire ve Tahran Konferansları.....	267
4.7.10.1943 Yılı Baltık Harekatı.....	269
4.8.1944 YILI DENİZALTI HAREKATI.....	271
4.8.1.Almanya'da İstilaya Karşı Hazırlıklar.....	271
4.8.2.Müttefik Çıkarmasına Karşı Alman Savunmasının Teşkili.....	275
4.8.3.Müttefiklerin Harekat Öncesi Hazırlıkları.....	279
4.8.4.Cossac ve Overlord Harekat Planları.....	285
4.8.5.Normandiya Çıkarması.....	293
4.8.6.Almanların Karşı Koyması.....	297
4.8.7.Kıyıbaşında Tutunma ve Kıyıbaşının Genişletilmesi.....	300
4.8.8.U-Botların Kullanılması.....	303
4.8.9.Normandiya Çıkarmasından Alınan Dersler Ve Sonuçlar.....	305
4.8.10.II nci Quebec Konferansı.....	307
4.8.11.1944 Yılında Alman Denizaltı Harekatı.....	308
4.8.12.Tirpitz Muharebe Gemisinin Harekatı Ve Sonu.....	315
4.8.13.1944 Yılı Baltık Harekatı.....	320
4.9.1945 YILI DENİZALTI HAREKATI.....	323
4.9.1.Denizde Son Harekat.....	323
4.9.2.Yalta Konferansı.....	325
4.9.3.1945 Yılı Denizaltı Harekatı.....	326
4.9.4.Almanya'nın Teslimi.....	327

5.SONUÇLAR.....329

KAYNAKLAR.....335

ÖZGEÇMİŞ.....343

KISALTMA LİSTESİ

A.g.e.	: Adı geçen eser
A.g.m.	: Adı geçen makale
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ASDIC	: Allied Submarine Detector Investigation Committee
ASW	: Anti Submarine Warfare
COSSAC	: Combined Staff Supreme Allied Command
NATO	: North Atlantic Treaty Organization
NSDAP	: Nasional Sosyalist Alman İşçi Partisi
OKW	: Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı
SHAEF	: Müttefik Seferi Kuvvetler Yüksek Karargahı
s.	: Sayfa
Yzb	: Yüzbaşı

ŞEKİL LİSTESİ

- Şekil 2.1 : William Bourne'un Denizaltı Tasarımı (1578)
Şekil 2.2 : David Bushnel'in "Turtle" Denizaltısı (1776)
Şekil 2.3 : James M. Clintock'un "Pioneer" Denizaltısı (1861)
Şekil 2.4 : Ivan Fyodorovich Alexandrovsky'nin Denizaltısı (1863)
Şekil 2.5 : Josuah H. L. Tuck'ın Denizaltısı (1884)
Şekil 2.6 : Simon Lake'in "Argonaut-I" Denizaltısı (1897)
- Şekil 3.1 : Büyük Amiral Raeder
Şekil 3.2 : U-Botlar Limanda (Fransa)
Şekil 3.3 : Alman U-Boatların Müttefikler Tarafından Paylaşımı
Şekil 3.4 : Avustralya AE-2 Denizaltısı
- Şekil 4.1 : Scapa Flow Baskını Seyir Rotası
Şekil 4.2 : Atlantik'de Denizaltılar Tarafından Batırılan Ticaret Gemileri 3 Eylül 1939 – 9 Nisan 1940
Şekil 4.3 : 1940 – 1941'de Atlantik Konvoy Rotaları
Şekil 4.4 : Alman Akıncı Şilelerinin Harekatı
Şekil 4.5 : HX-79 Konvoyu Seyir Rotası
Şekil 4.6 : Atlantik'de Denizaltılar Tarafından Batırılan Ticaret Gemileri 10 Nisan 1940 – 17 Mart 1941
Şekil 4.7 : Cerberus Harekatı
Şekil 4.8 : Atlantik'de Denizaltılar Tarafından Batırılan Ticaret Gemileri 7 Aralık 1941 – 31 Temmuz 1942
Şekil 4.9 : PQ – 17 Konvoyu Seyir Rotası 3-5 Temmuz 1942
Şekil 4.10 : Overlord Harekatı Seyir Rotaları 6 Haziran 1944

ÖNSÖZ

Tez çalışmamda Dünya'nın kaderini değiştiren; İkinci Dünya Savaşı'nın en önemli deniz muharebesinde stratejik bir silah olan denizaltının oynadığı rolü anlatmaya çalıştım. Birinci bölümde; denizaltı gemisinin geçen yüz yıllar içerisinde icat edilmesini ve bu icadın zamanla bir silah haline dönüşmesini anlattım. İkinci bölümde ise denizaltının Birinci Dünya Savaşı'nda giderek önem kazanmasını ve savaşın stratejisine etken bir silah haline dönüşmeye başlamasını anlattım. Üçüncü bölümde Almanların Birinci Dünya Savaşı'ndan çıkarmış oldukları dersleri en etkili bir şekilde kullanarak denizaltı silahına verdikleri önemi, denizaltı silahının imkan ve kabiliyetlerini ve savaşın gidişatına olan etkisini anlattım. Dördüncü ve son bölümde ise denizaltının günümüz stratejisine etkisi ve Atlantik Denizaltı Muharebeleri'nden Türk Deniz Kuvvetleri için hareket açısından çıkarılabilecek kriterler ve alınabilecek dersleri irdelemeye çalıştım.

Çalışmam süresince bana büyük destekleri bulunan ve her fırsatta bana yol gösteren Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü müdürü E. Orgeneral Edip BAŞER'e, zorlandığım anlarda göstermiş olduğu yardım ve yakınlığı unutamayacağım hocam Doç. Dr. Tülay Alim BARAN'a, başta konu seçimimden itibaren bana tüm çalışmam boyunca gerek duyduğum ilgi ve desteği sağlayan, her zaman kendime örnek aldığım danışmanım Doç. Dr. Mesut Hakkı CAŞIN'a teşekkürlerimi arz ederim.

Ayrıca çalışmam süresince bana her türlü desteği sağlayan TCG PREVEZE personeline, yabancı dilde kaynak konusunda bana sürekli destek sağlayan teyzem Gülnur AKTURAN'a, Deniz Tarih Arşivi Müdürlüğü personeline, manevi desteğini hiç eksik etmeyen sevgili aileme ve çalışmam süresince bana yardım eden arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım.

Deniz AYTAN

Karadeniz Ereğli, Zonguldak

03 Ekim 2007

ABSTRACT

During the Second World War, Germany preferred to build submarines instead of surface ships. When the war began Germany had 57 submarines in action. In the first year of the war Germany had built 100 submarines, in the second year of the war had built 200 submarines in German construction yards. In the beginning of 1943 Germany and Italy had over than 485 submarines.

Allied had lost 4786 ships in 68 months during 1939–45. 2775 ships of 4786 had sunk by submarines. Submarines had reached 40 ships in monthly average.

But increasing in technical events allied hunt submarines more easier. The invention of radar and sonar systems brought the end of submarines glorious days. Germany had lost more than 781 and Italy had lost more than 85 submarines. Monthly average was 13 submarine.

In Atlantic, 75.000 vessels had protected by guard ships and 574 vessel had sunk by U-Boats during the Second World War. It means 131 ships had reached her harbour but 1 ship had sunk by submarine attack in convoy protection.

During the Second World War submarine had proved itself. Since the war, submarine became a weapon instead of a ship. A strategic weapon. After the ballistic missiles invention, it became the most wanted weapon in the world.

ÖZET

Almanya, İkinci Dünya Savaşı süresince Suüstü Harbinden ziyade denizaltı yapımına ağırlık vermiştir. Harp başladığında Almanya'nın elinde etkin durumda 57 denizaltı vardı. Harbin ilk yılı içinde, Alman tersanelerinde 100 adet, ikinci yılında ise 200 adet denizaltı inşa edilmişti. 1943 yılı başında Almanların elindeki denizaltı sayısı 68 adedi İtalyanlarda olmak üzere 485'in üzerindeydi.

1939–45 yılları arasındaki 68 aylık mücadele sonunda, İngiliz, müttefik ve tarafsız olmak üzere batan 21 milyon ton tutarındaki 4786 gemiden 2775 tanesi denizaltılar tarafından imha edilmişti. Denizaltıların sağladıkları bu hasılatla harbin aylık kayıp ortalaması 40 adetti.

Ancak müttefik donanmasının teknolojik alandaki ivmeli çalışmaları Denizaltıların sonunu hazırlamıştır. Radar ve sonarın bulunması Denizaltıların eskisi kadar sürpriz bir silah olarak kullanılamamasına sebebiyet vermiştir. Bu da tezimizin önemli tespitlerinden olup, savaş süresince 781'in üzerinde Alman, 85'in üzerinde İtalyan denizaltısı imha edilmiştir. Aylık ortalama 13 adettir.

Bütün harp boyunca, Atlantik içinde ve bu okyanusu kateden rotalarda, İngiliz kontrolü altındaki konvoylarda 75.000 ticaret gemisine refakat gayreti tahsis edilmiş, bu konvoyların içinden 574 gemi denizaltı hücumları sonucunda batırılmıştır. Konvoy gemilerinden her 131 tanesi varış limanına salimen intikal ederken 1 tanesi denizaltı hücumları ile batırılmıştır.

İkinci Dünya Savaşı süresince denizaltı kendini kanıtladı. Denizaltı gemisi savaştan sonra denizaltı silahı olarak kabul gördü. Stratejik bir silah oldu. Balistik füzelerin ortaya çıkmasından sonra ise dünyada aranan en önemli silah haline geldi.

1. GİRİŞ

İkinci Dünya Harbinin en önemli kısmı ve Deniz Savaşlarının kırılma noktası olan Atlantik Deniz Muharebeleri, Alman Deniz Gücünün, İngiliz Deniz Gücüne üstünlüğünü ispatlamaya çalışması ile şekillenmiş, kimilerine göre Hitler'in akıl almaz fikirleri ve aceleciliği, kimilerine göre ise Amerika Birleşik Devletlerinin savaşa girmesi sonucu Almanların savaşı kaybetmesi ile son bulmuştur.

Deniz harp tarihinin en uzun süreli ve en büyük savaşı olarak Atlantik Deniz muharebeleri bir tepe noktası olarak sayılabilir. Avrupa'dan, Kuzey Amerika'ya uzanan büyük dairede bir düzineden fazla ülkenin mensubu, deniz ulaşım hatlarının kontrolü için kanlı bir savaş içindeydiler. Altı yıl süren savaşın asli oyuncularını, Müttefik ülke ticaret gemileri ile onları savunan gemi ve uçaklarla Alman denizaltıları idi. Denizdeki kanlı savaş, korkunç bir sanayi seferberliği, sonsuz teknolojik ve bilimsel araştırma ile yoğun istihbarat toplama faaliyeti ve eğitim ile yönlendirildi. "Atlantik Savaşı" olarak adlandırılan savaş, denizdeki makinelerle insanoğlunu şaşırtıcı ve karmaşık bir işbirliği içine itti.¹ Atlantik Savaşı ayrıca; savaşan ülkelerin Deniz Kuvvetleri ile onları destekleyen sosyal, politik ve ekonomik organizasyonların, daha önce hiç görülmedik ölçüde bütünleşmesini ve koordinasyon içinde çalışmasını sağladı.

Atlantik Savaşı özellikle Müttefikler için sürpriz olarak gelişti. 1917-1918'deki U-Bot hareketından sonra bir daha hiçbir ülkenin dünyanın denizci güçlerine karşı kayıtsız şartsız denizaltı hareketi icra etme riskini göze alamayacağı yönünde yaygın bir kanı vardı. Her durumda, konvoy hareketinin uygulamaya konulması ve İngilizler tarafından yeni geliştirilen "Sonar" veya "ASDIC" (Allied Submarine Dedector Investigation Committee) (1917 yılında kurulan ve sonar çalışmalarını destekleyen bu komitenin adı İngilizler tarafından kullanılan cihaza verilmiştir) adı verilen su altı ses tespit cihazı ile denizaltı savaşının geçmişte kaldığı düşünülüyordu.²

Kraliyet Deniz Kuvvetleri Savunma Komitesi 1936'daki yorumunda şöyle diyordu; "Denizaltı ile mücadele ASDIC'in keşfi ile son derece basitleşti. Bu alet, denizaltının

¹ Ronald Spector, *At War At Sea*, (Çev. Sinan Topuz), Washington 2005, s. 180.

² Samuel Eliot Morison, *Atlantik Savaşı 1939-1943*, (Çev. Osman Nuri Gündoğan), İstanbul 1951, s. 225.

kuvveti olan gizliliğini elinden almaktadır.” Aynı şekilde, sakin sularda tatbikat yapan ABD bahriyesi de, taarruz etmek için periskop derinliğine yükselecek denizaltının tespitinin kolay olacağını değerlendiriyordu. Amerikan denizaltı komutanlarına düşmana saldırmak için 30 metrede kalmaları, nihai hücum için periskoplarını değil sonarlarını kullanmaları gerektiği söyleniyordu (Daha sonraki savaş tecrübeleri böyle sesli taarruzların tamamen etkisiz olduğunu kanıtlamıştı).

Topçuluk ve atış kontrol usulleri muharebelerle geçen yılları işgal eden temel tartışma konularıydı. 1935 yılında İngiliz Deniz Kuvvetlerinde 1029 yüzbaşidan sadece on biri ve 972 binbaşidan on altısı denizaltı savunma harbinde uzmanlaşmışlardı.³ Mezun olduktan sonra hiç denizaltı savunma harbi eğitimi görmemiş ve yüzbaşı rütbesine kadar yükselmiş subaylar vardı.

Hitler’in Almanya’da yönetimi ele geçirmesini müteakiben tekrar silahlanmaya başlayan Almanya da, büyük gemi ve toplarla ilgileniyordu. 32.000 tonluk muharebe kruvazörleri Scharnhorst ve Gneisenau ile iki süper muharebe gemisi Bismarck ve Tirpitz tamamlanmış veya 1940’a kadar tamamlanmaları planlanmıştı. Hitler ayrıca Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Erich Raeder tarafından hazırlanan “Z Planı”nı onaylamıştı. Plan, 1948’e kadar on ikiden fazla muharebe gemisi ve kruvazörün inşasının tamamlanmasını öngörüyordu. İngiliz meslektaşları gibi Alman planlayıcılar da, U-Botların 1917-1918’deki faaliyetlerinden hareketle deniz altılarının tek başlarına harbin kaderini etkileyemeyeceğini düşünüyorlardı. Açık Deniz Filosunun fırsatları bekleyerek uygun bir zamanda saldırı düşüncesi de işe yaramaz olduğunu ispat etmişti.

Alman amiralleri gelecek savaşta “Z Donanmasını” ikinci bir Jutland’da değil, İngilizlerin deniz ticaret yollarına saldırmak için; denizaltıları, kruvazörleri ve uçakları da bu donanmayı desteklemek üzere kullanmayı düşünüyorlardı.

Bu öngörüü paylaşmayan bir subay vardı. I. Dünya Savaşı’nın denizaltı Komutanı, savaş başında Denizaltı Filosu Komutanı olan Tuğamiral Karl Dönitz. Dönitz, konvoy harekatı, sonar ve uçaklara rağmen, U-Botların hala savaşın kazanılmasına yardım edebileceğine inanıyordu. 1938–1939 Kışında yapılan harp oyunlarına dayanarak 300

³ R. Spector, *a.g.e.*, s. 181.

denizaltı ile İngiltere'ye karşı girişilecek bir deniz savaşından zaferle çıkılabileceğine inanıyordu. Dönitz, botların merkezi bir mevkiden yönlendirilerek konvoylara gruplar halinde saldırmaları halinde, başarılı olacaklarını öne sürüyordu. Hitler ile Reader, Dönitz'in argümanlarını ikna edici bulmamıştı. Reader uzak mesafelerde düşmanla mücadele edebilecek bir donanma kurma planlarına devam etti. Hitler deniz silah sınırlaması anlaşmasına aykırı şekilde büyük rakamlarla U-Bot inşa ederek İngilizleri direkt kendine düşman etmek istemiyordu. Hitler ayrıca, Reader ve Dönitz'e sürekli olarak 1944'den evvel İngilizlerle savaş olmayacağını söylüyordu. 1939'da savaş başladığında Dönitz'in elinde 57 denizaltı vardı ve bunların sadece 24'ü okyanusa çıkabiliyordu.

Savaşın başlangıcında U-Botlar İngiliz ticaret gemilerine karşı vasat seviyede başarılar elde etmişlerdi. Okyanusa açılabilen denizaltı miktarının sınırlı olması nedeniyle her hangi bir zamanda Atlantik'te devriyede olan U-Bot sayısı altı-yediyi geçmezdi. Daha da kötüsü Alman torpidoları doğru düzgün çalışmıyordu. Bazıları patlamıyor, bazıları hedefin altında geçip gidiyordu. Açılan soruşturma askeri mahkeme ile sonuçlanmış ve Torpido Departmanından bazı subaylar infaz edilmişti. 1942 sonlarına kadar tüm Alman torpidoları hala düzeltilememişti.⁴

II nci Dünya Savaşı'nın başlarında İngiliz gemi kaybı çok ciddi rakamlara çıkmassa da, konvoy sistemi nedeni ile gemiler daha seyrek denize açılıyordu. Sonuç olarak İngiliz ithalatı %25 düşmüştü. Yine de denizde savaşın başlangıcı İngiliz ve Alman amirallerin beklentisi doğrultusunda gelişti. Aslında, 1939 yılında suüstü kuvvetleri ve mayınlar U-Botların iki katı Müttefik gemisi batırmayı başarmıştı. En dramatik U-Bot başarısı önce savaş gemilerine karşı sağlandı. Eylül'de Yüzbaşı Otto Schuhart komutasındaki U-29 İngiliz uçak gemisi Courageous'u batırdı. Sonraki ay da, Yüzbaşı Gunther Prien, Scapa Flow'daki savunma hatlarından sızarak muharebe gemisi Ark Royal'ı batırmayı başardı. Almanlar Schuhart ve Prien'in ustalıklarını alkışlıyor, İngilizler ise 1940'da savaşın başlangıcından daha fazla ithalat yapabildiklerinden amaçlarını gerçekleştirmiş olmanın sevincini yaşıyorlardı. Yeni gemi yapım teknolojileri ve gemi alımları işe yarıyordu.

⁴ G. Hessler, *The U-Boat War*, New York 1990, s. 101.

1940'da Almanya'nın Fransa'yı işgal etmesi, karada olduğu gibi denizde de çok şeyi değiştirdi. Fransa'nın işgali Almanlara neredeyse hiçbir kısıtlamayla karşılaşmaksızın Atlantik'e çıkma imkanı kazandırdı. İşgal tehdidi ile karşı karşıya kalan İngiltere, büyük miktarlarda destroyer ve eskort gemisini muhtemel bir işgale karşı koyabilmek için anavatan sularında tutmak zorunda kaldı.

Sonuç olarak, Haziran ve Temmuz aylarında okyanus geçen konvoyların bir veya ikiden fazla eskortu olduğu zamanlar çok nadirdi. Dönitz'in ise, çok önemli bir avantajı vardı. Biscay Körfezi'nde Fransa'da Brest, Forient, St. Nazaire, La Pallice ve Bordeaux'da yeni üslere sahipti. Bu üsler denizaltıların, Wilhelmshaven ve Kiel'den Atlantik'e çıkmaları için kullanmaları gereken 450 millik tehlikeli intikali gereksiz kılıyordu. İlave olarak da, "B-Dienst" olarak adlandırılan Alman Muhabere İstihbarat Gemisi, İngiliz Deniz Kuvvetlerinin kodlarının büyük kısmını ve ticaret gemileri arasında kullanılan telsiz kodlarını çözmeyi başarmıştı.

Yeni tespit edilen bilgileri kullanarak Dönitz denizaltılarını konvoylara karşı gruplar halinde kullanmaya başlamış ve taktiğine "Kurt Sürüsü Taktiği" adı vermişti. Yeni gruplandırmaya rağmen, 1940'da denizaltılar tarafından batırılan gemilerin çoğunluğunu denizaltıların münferiden yaptıkları saldırılar oluşturuyordu. Bu şartlar altında on altıdan fazla olmayan denizaltı grupları tecrübeli ve gözü kara denizaltı komutanları emrinde başarılar kazanmaya başladılar. U-Botlara kurban olan müttefik ve tarafsız ülke gemi miktarı ayda 80.000 tondan, Haziran ayında 375.000 tona çıktı. Temmuz, Ağustos, Eylül ve Ekim aylarının ortalaması 230.000 tondur. Alman denizaltıları konvoylara karşı hareket icra ederken genellikle gece ve saathtan taarruz ediyorlardı ve bu hareket tarzları ASDIC'in faydasını azaltıyordu. U-Botların alçak silueti ve koyu renkleri gece görülmelerini neredeyse imkansız hale getiriyordu. Denizaltıların radar sinyallerini çok az yansıtan alçak güvertesi ve diğer ekoların görülmelerini engelleyen diğer deniz yansımaları nedeniyle, ilkel radarlarla U-Botların görülmeleri neredeyse imkansız hale geliyordu. Saathtaki denizaltılar genellikle destroyerler hariç çoğu eskort gemisinden daha hızlıydı ve kendilerini takip edenlerden daha hızlı gidebiliyorlardı.⁵

⁵ Michael Gunton, *Submarines At War*, New York 2003, s. 169.

Denizaltı tehdidine çözüm arayan Başbakan Winston Churchill, halen tarafsız olan ABD'nin desteğini arayarak Kuzey Amerika ve Batı Çin'deki İngiliz üslerini kullanma hakkına karşılık I nci Dünya Savaşı'ndan kalma elli destroyeri İngiltere ve Kanada'ya transfer ettirdi. ABD'de Roosevelt'in tekrar başkan seçilmesiyle, Kasım 1940'da, İngiltere ile ABD arasında gizli personel, teknik ve istihbarat ilişkileri başladı. ABD Başkanı ayrıca Kongre'den İngiltere'ye, bir yardım; diğer adıyla ödünç verme planı geçirdi. Teknik olarak hala tarafsız olan Amerika, İngiltere'ye savaş için gerekli olan her desteği sağlamaya başlamıştı. ABD ve İngiltere arasındaki askeri temaslar 1941 Şubat ve Mart aylarında Washington'da yapılan ve ABC-1 olarak adlandırılan görüşmelerle zirveye çıkmıştı. Bu görüşmelerde düşmanın nasıl yenilgiye uğratılacağına stratejisi ve bu stratejiyi uygularken ortaya konulacak işbirliğinin esasları kararlaştırılmıştı. ABC-1 sonuçlarına istinaden ABD, ticaret gemilerini konvoy ile Atlantik'ten geçirme hazırlık ve planlamalarına başlamıştı.

Müttefiklerin Atlantik'te yapmış oldukları deniz nakliyatının engellenmesi ise çalışmanın özetinde de belirtildiği üzere Almanların deniz stratejisinin temelini oluşturmaktaydı. Almanların iki cephede savaşa girmesi ile durumları daha da zora girmiş ve Normandiya çıkarması ile gerileme ve yıkım başlamıştı.

Amerika Birleşik Devletlerinin 1937 yılında senatosunun kabul ettiği Tarafsızlık Kanununun mürekkebi kurumadan Avrupa işlerine karışmaya başlaması, şüphesiz en çok İngilizleri sevindirmişti. Churchill'in de bir konuşmasında belirttiği üzere İngilizlerin savaş süresince temel politikalarından birisi de Amerika Birleşik Devletlerini savaşa sokmaya çalışmak olmuştur. Bunun sonucu olarak da Normandiya Çıkarması ile birlikte Amerika Birleşik Devletlerinin Avrupa macerası başlamış oluyordu. Bundan sonra Avrupa'nın izleyeceği politikalarda Amerika Birleşik Devletleri de olacaktı. Çalışmanın ortaya çıkardığı önemli sonuçlardan birisi de budur.

Bu tez çalışması; devletlerin elinde bulundurdukları deniz gücünün ne kadar önemli olduğunu vurgulamak, Atlantik Deniz Muharebeleri'nden denizaltı harbi stratejisi hakkında çıkarılabilecek sonuçları tespit ederek ne şekilde faydalanılması gerektiğini belirtmek ve bu alanda yapılacak çalışmalara yardımcı bir kaynak olması maksadıyla hazırlanmıştır.

Birinci bölümde; denizaltı gemisinin geçen yüz yıllar içerisinde icat edilmesi ve bu icadın zamanla bir silah haline dönüşmesini anlatılmıştır. İkinci bölümde ise denizaltının Birinci Dünya Savaşı'nda giderek önem kazanması ve savaşın stratejisine etken bir silah haline dönüşmeye başlaması anlatılmıştır. Üçüncü bölümde Almanların Birinci Dünya Savaşı'ndan çıkarmış oldukları dersleri en etkili bir şekilde kullanarak denizaltı silahına verdikleri önemi, denizaltı silahının imkan ve kabiliyetlerini ve savaşın gidişatına olan etkisi anlatılmıştır. Dördüncü ve son bölümde ise denizaltının günümüz stratejisine etkisi ve Atlantik Denizaltı Muharebeleri'nden Türk Deniz Kuvvetleri için hareket açısından çıkarılabilecek kriterler ve alınabilecek dersler irdelenmeye çalışılmıştır.

Kaynak araştırması sürecinde Yeditepe Üniversitesi ve Bahçeşehir Üniversitesi kütüphaneleri etkin olarak kullanılmış, diğer Türk ve Yabancı Üniversitelerin kütüphaneleri katalogları detaylı olarak taranarak gerekli bölümler ilgili üniversiden çıktı olarak alınmıştır. Ayrıca Deniz Tarih Arşivi Müdürlüğü bünyesinde bulunan askeri tarih dokümanları incelenerek çalışmaya katkı sağlayacak kısımlar alınmıştır. Mevcut tez çalışmasının konuya ilgi duyan araştırmacılara yol gösterici olacağı değerlendirilmektedir.

Ayrıca denizaltının günümüzdeki kullanım konsepti ve denizaltının uluslararası platformda sahip olduğu stratejik etkinin tez çalışmasının sonuçları dahilinde irdeleneceği değerlendirilmektedir.

2. DENİZALTI CİLİĞİN TARİHÇESİ

Denizlerin altına inmek, deniz içi ve deniz dibi nimetlerinden yararlanmak düşüncesinin insan hayal gücünü uğraştıran binlerce yıllık bir geçmişi vardır. Denizlerin gizleyici ve örtücü niteliğinden yararlanmayı hedefleyen denizaltı gemilerinin Deniz Kuvvetlerine bir vurucu güç unsuru olarak katılması fikri, Büyük İskender zamanlarına kadar dayanır.⁶

Aristo yazdığı *Problemata*'da, Büyük İskender'in M.Ö. 332 yılında Tyre şehrinin (şu anki Lübnan'da) alınmasında kendisine 7 ay direnen bu denizci ve muharip insanları yenebilmek için fiç şeklindeki su altı silahlarından istifade ettiğini yazmaktadır.

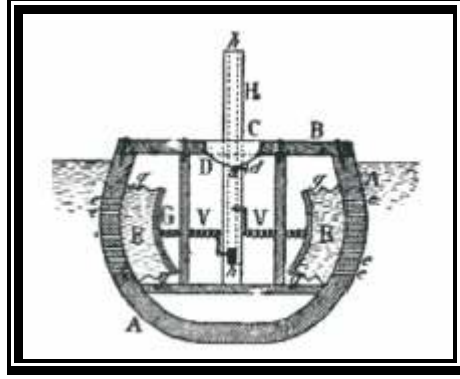
M.Ö. 200 yıllarında ise Çinlilerin, sualtında ilerleyebilen bir ilkel denizaltı yaptığından bahsedilmektedir. Bu çalışmaların geliştirilmesi çok uzun zaman almış ve denizaltılar ile ilgili çalışmalar 12 nci yüzyılda hız kazanmıştır. Arap tarihçi Bahaeddin, 1150 tarihinde Ptolemais (Akka)'nın kuşatmasında dalınabilen bir cihazla şehre girildiğinden bahsetmiştir.

Gerçek anlamdaki denizaltı tasarımları 15 nci yüzyılda başlamıştır. 1465'te Konrad Kyeser'in Almanya'da, 1531'de Guglielmo De Lorena'nın (dalış çanı kullanarak su altında 1 saat kalan ilk kişi) İtalya'da Nemi gölünde yaptıkları denemeler ile su altında kalmayı başardıkları bilinmektedir.

Denizaltı tasarımlarının yanında 1500'lü yıllarda Leonardo Da Vinci, ilk bilinen Scuba'yı tasarlamış, fakat bu tasarımı hayata geçirememiştir. Deniz altında seyredebilecek bir tekne düşüncesini 1578'de İngiliz matematikçi William Bourne geliştirmiştir.⁷ Tasarımı, tamamı deri kaplı ve kürekle hareket edebilen kayak biçimindedir. Ancak, bu düşüncesini gerçekleştirilememiştir.

⁶ Emin Yakıtıl, "Dünya'da ve Türkiye'de İlk Denizaltı Gemileri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 539 (1988), 8–14.

⁷ Chris Woodford, *Ships And Submarines (History Of Invension)*, Washington 2004, s. 8.



Şekil 2.1: William Bourne'un Denizaltı Tasarımı (1578)

Kaynak: Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *Sessiz ve Derinden*, İstanbul 2006, s. 9.

Denizaltı tasarımlarının hız kazanmaya başladığı 17 nci yüzyılın başlarında, İngiltere'de 1603 tarihinde saray mucidi olarak Kral I. James'in hizmetine giren Hollandalı Cornelis Drebbel, dalıp çıkabilen bir araç geliştirmiştir.⁸ Bu çalışmasına aldığı destek ile 1620–1624 yılları arasında üç denizaltı imal etmiş ve Thames nehrinde 5 metre derinlikte başarılı denemeler yapmıştır. Bu tekne denizaltıcılıkta oldukça ileri atılmış bir adım olmuştur. Çünkü bundan öncekiler sadece oldukları yerde dalıp çıkmakta yetiniyorlar, seyir yapamıyorlardı.

İngilizler gibi Fransızlar da 17 nci yüzyılda denizaltılar ile ilgilenmeye başlamıştır. 1634'de Fransız rahip Marin Mersenne, denizaltı gemisinin ilk teorisini oluşturmuştur. Bu teoriye göre denizaltı; bakır gövdeli, basınca dayanıklı ve şekli iki ucu sivri silindirik biçimde olmalıydı.

Bugüne kadar elde edilen deneyimler ışığında ilk denizaltı denebilecek yapıdaki tekne; 1653 yılında Fransız De Son'un yaptığı tasarımıdır.⁹ Ağaçtan imal edilmiş, yarı dalmış, ortasından bir mekanizma ile bağlantılı kürekle giden ve "Yüzen Koçbaşı" diye nitelendirilen, 24 metre boyunda "Rotterdam Boat" adındaki bu denizaltı, İngiliz kanalındaki günlük seyirlerinde mahmuzlayıp gövdelerini delerek gemi batırmıştır.

⁸ Cyril Field, *The Story Of The Submarine*, London 1908, s. 26.

⁹ E. Yakıtıl, *a.g.m.*, s. 9.

Denizaltı tasarım ve gelişmeleri İngiliz ve Fransızların dışında diğer ülkelerde de yavaş yavaş gelişmeye başlamıştır. 1680’de İtalyan Giovanni Alfonso Borelli, hacim-ağırlık ilişkisini incelediği, ağaç ve deriden imal bir tekne yapmıştır.

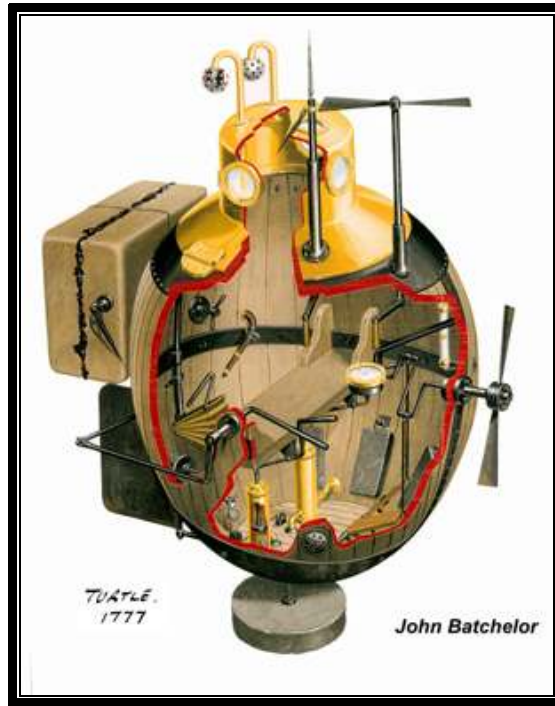
1689–1696 Yılları arasında matematik profesörü Denis Papin, düdüklü tencere benzeri 2 denizaltı yapmıştır. Bu denizaltılar, tulumbanın bastığı hava ile iç basınçla dıştaki su basıncını dengeliyor ve içeri su alıp tahliye etmeyi ayarlayabiliyordu. Bu şekilde yüzebilirliğini ayarladığı tekne satıhta yelken, dalışta kürek ile gidiyordu.

Dünya denizaltıcılık tarihinde önemli bir yere sahip olan Türk denizaltıcılığının başlaması 18. yüzyılın başlarına rastlamaktadır. Tarihimizde eldeki kaynaklara göre bilinen ilk ve neticesi başarılı olan dalış denemesi; Padişah III. Ahmed’in çocukları için yapılan sünnet şenliklerinde görülmüştür. 1719 yılının son baharında, Haliç’te sandal sefası yapanlar mavi sulardan bir timsahın çıkmasıyla paniğe kapılmıştı. Kollarıyla küreklere asılanlar bir an önce kıyıya ulaşma çabasında iken, sahilde toplanan İstanbullular korku içinde birbirlerine bu ilk defa karşılaştıkları canavarı gösteriyorlardı. Timsah şeklindeki bu tekne, tersane koyundan çıkarak tersanenin bahçesinde otağını kuran padişahın önüne gelerek daldı ve bir müddet sonra, padişahın çocuklarıyla oturduğu kasrın önünde yeniden su üstüne çıktı. Halk, bu timsah şeklindeki teknenin açılan ağzından 5 çenginin başlarında pilav ve zerde tepsileri ile çıkışını şaşkınlıkla izledi. Tüm bu olup bitenlerin mucidi olan sarayın baş mimarı İbrahim Efendi, sünnet düğününün dillere destan olması ve yüzyıllar sonra da konuşulması için timsah şeklinde bir denizaltı yapmayı düşünmüştü.¹⁰

Denizaltı gemisinin deneysel bir araç olmaktan çıkarak, bir harp silah araç ve gereci olarak sualtından bir suüstü gemisine hücumu ise, ilk olarak Amerika kolonisinin İngiltere’den kopmasına mani olmak üzere İngilizlerin Amerika limanlarını ablukaya aldıkları sırada gerçekleşmiştir. Abluka, bağımsızlıkları için çarpışan Amerikalıları çok müşkül bir duruma sokmuş, ticaret ve dışarıdan gelecek yardım sekteye uğratmıştır. Amerikalılar, İngilizler ile mücadele edecek yeterli deniz kuvvetine sahip olmadıklarından, abluka gemilerine deniz altından hücum etmeyi düşünmüşlerdir.

¹⁰ Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *Sessiz ve Derinden*, İstanbul 2006, s. 33.

David Bushnel isimli bir Yale öğrencisi, sonradan “Turtle” adını alan teknenin 4 sayfa olan planlarını hazırlamıştır.¹¹ Bu tasarımda, denizaltı; dalmak için sarnıçlarına su alıyor, satha çıkmak için pompa ile bu suyu atıyordu. Denizaltının dengesini sağlayan ve aynı zamanda acil durumlarda atılabilen kurşun ağırlıklar mevcuttu. “Turtle” prensip itibarı ile bir denizaltının vasıflarına sahip ilk tekne olmuştur. Ezra Lee adlı bir Astsubay bu tekne ile 1776 yılında New York Limanı’ni abluka altına alan HMS Eagle Firkateynine denizaltı ile hücum etmiş, ancak, delicisi sac destekli karınayı delemediği ve dolayısıyla 68 kg’lık zaman ayarlı bombayı yerleştiremediği için başarısız olmuştur.¹²



Şekil 2.2: David Bushnel’in “Turtle” Denizaltısı (1776)

Kaynak: Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *Sessiz ve Derinden*, İstanbul 2006, s. 11.

1797 Yılında İngiltere’ye direnen Amerika’nın, donanma için yüklü miktarda paralar harcamasına karşı olan, Robert Fulton’un, Amerika gibi ülkelerin donanmalarını ucuz yoldan karşı tarafın gücüyle eşitlemek ideali ile düşüncelerini, gizliliği ve tahrip gücünün yüksek olduğuna inandığı denizaltı gemisi üzerine yoğunlaştırdığı ve sonunda bir denizaltı geliştirdiği bilinmektedir. Bu çalışmalarını aynı yıl İngiltere ile ciddi sorunları olan Fransa’ya giderek, destek vereceğine inandığı Fransa Denizcilik Bakanı’na tanıtmış,

¹¹ Deniz Harp Akademisi Tedrisat Notlarından, *II. Dünya Harbinde Denizaltı Harekatı*, İstanbul 1959, s. 1.

¹² Edward Horton, *The Illustrated History Of The Submarine*, New York 1974, s. 11.

fakat tanıtım sonrasında istediği destek, savaş kurallarının böyle bir silahı kapsamadığı ve bunu kullanan tarafların, kuralların dışına çıkıp tırmanan bir yıkıcılığa neden olacağı gerekçesiyle geri çevrilmiştir.

Üç yıl sonra 1 nci Konsul'u kuran Napoleon Bonaparte zamanında Fulton, denizaltısını tanıtmak için tekrar girişimde bulunmuş, bu defa kendisine parasal ödülle beraber maddi destek de verilmiştir. Bunun üzerine 1801 yılında demir iskelet üzerine bakır kılıf geçirilmesi suretiyle "Nautilus"u inşa etmiştir. Tasarımında itici güç olarak, satıhta rüzgar (toplanıp yatabilen bir direği ile yelkeni vardı), dalışta pervaneyi döndürmek için kol gücünü düşünmüştür. Bu gemi tüplere depoladığı sıkıştırılmış hava yardımıyla da 5 saat su altında kalabilmekteydi. Fulton bir gösteride; "Nautilus"un çektiği ve avını elektrik şoku ile öldüren Torpedofish'ten esinlenerek torpedo adını verdiği ama günümüz deyimiyile "Deniz Mayını" sayılabilecek, içi kara barut dolu, kancalı bir bomba ile eski bir balıkçı gemisini batırmıştır.¹³ Bu başarılı gösteriye rağmen bu silahın savaş kuralları içindeki kullanılışı yönünden kuşkuya düşen Fransızlar desteklerini geri çekmişlerdir. Bu sefer Fulton, çalışmaları ile İngiliz hükümetine gitmiştir. Onlara da başarılı bir gösteri yapmasına rağmen Başbakan Pitt, bu denizaltı tasarımına pek ilgi göstermemiştir.

Bu gelişmelerden sonra 1806 yılında Amerika'ya dönen Fulton, Mute adını verdiği buharla yürütülen büyük bir denizaltı yapmıştır.¹⁴ 80 Feet boyundaki denizaltıyı Waterloo Muharebesinin başladığı gün denize indirmiş, ancak 1815 yılında ölünce çalışmaları terk edilmek zorunda kalınmıştır.

1850 Yılında Alman Wilhelm Bauer'in inşa ettiği ilk denizaltı aracı "Brandtaucher-Le Plongeur Marin-Fire Diver" 26 feet uzunluğunda sactan yapılmıştı. Bu denizaltı, 55 feet derinlikte batınca teknede bulunan iki personel; tekne içine su alıp denizaltının iç-dış basıncını eşitlemiş, bölmenin üstünde sıkışan basınçlı havadan nefes alıp, denizaltının kaportasını açarak hava kabarcıkları hızında, devamlı hava üfleyerek yüzeye çıkmışlardı. Bu olay, Alman hükümetinin bu konuyla olan ilgisini yitirmesine neden olmuştur.

¹³ Enver Aksoy, "Başlangıçtan Bugüne Denizaltı Harbinin Stratejik Etkilerinin Değerlendirilmesi", *Deniz Harp Akademisi Deniz Kuvvetleri Stratejisi Yöntem Ve Araçları Panel Bildirileri*, İstanbul 2002, s. 239–246.

¹⁴ E. Horton, *a.g.e.*, s.19.

1861’de Güneyli hükümet; savaş gemisi “Privateers”e bir hareket düzenlemeye karar verdi. New Orleans Şirketler İşbirliği’nin Başkanı zengin yün tüccarı - avukat Horace Hunley’in onayı ile James Mc Clintock, 7 metrelik bir dümenci ve iki pervaneci personeli olan “Pioneer” tasarımını inşa etti. Yaptığı bu tasarımla 1862 Mart’ında Pontchartrain gölünde beraberinde çektiği yüzen bir bomba ile bir mavnayı havaya uçurmuştur.¹⁵



Şekil 2.3: James M. Clintock’un “Pioneer” Denizaltısı (1861)

Kaynak: Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *Sessiz ve Derinden*, İstanbul 2006, s. 12.

1861 Yılında, Birleşik Devletler Donanması ilk denizaltısını almak üzere Brutus De Villeroi ile kontrat imzaladı. 15 Metre boyunda ve 16 kişinin elle çevirdiği 1 metre çapında kranka bağlı pervane ile ilerleyen “Alligator” adındaki bu denizaltı, dalgıçlar vasıtasıyla hedefe hareket düzenleyebiliyordu. Denizaltı 13 Haziran 1862’de hizmete girmiş, 1863’te de fırtınada batmıştır.

1862’de Güney Carolina’da Charleston Limanı’nı savunan Konfederasyon ordusu Komutanı General Pierre Gustave Toutant Beauregard’ın emriyle Yzb. Francis D. Lee; Charleston’da Southern Torpedo Boat Company’de “David” adını verdiği, 6 metre boyunda, 1,5 metre eninde ve su üstünde az bir bölümü görünen, yarı dalmış bir denizaltı tasarlamıştır. Buharla yürütülen David’in silahı, suya paralel bir şekilde denizaltının pruvasına sabitlenmiş gönderin ucundaki 61 kiloluk çarpma ile patlayan bir bomba idi.

¹⁵ Farnham Bishop, *The Story Of The Submarine*, New York 1949, s. 63.

Denizaltı, 5 Kasım 1863 günü Kuzeylilerin bordaları demir saclarla kaplı “Newironside” gemisine hücum etmiş, bordaya değince patlayan bomba gemide az bir hasar yaratmış, ancak, patlamanın şoku ile oluşan dalga denizaltının içine dolunca, 4 kişilik mürettebat gemiyi terk etmek zorunda kalmış ve kaptan dahil iki kişi esir düşmüştür. Diğer iki kişi ise denizaltıyı çalıştırmayı başarıp kaçmıştır. Daha sonra geliştirilen hücumlar Kuzeylilerin gemilerine hasar verememiş, fakat bu durum Kuzeylilerin geceleri daha tedirgin geçirmelerini sağlamıştır.¹⁶

1863'te Fransız mühendis Simon Bourgeois ve makinesini yapan Charles Brun; sıkıştırılmış havayı, “The Plongeur”un pervanesini döndürmede ve dalma sarnıçlarına alınan suyun basınçla dışarı atılmasında kullanmışlardır. Denizaltının denemeleri 4 yıl boyunca sürmüş, ancak, kabulü için yeterli performansı gösterememiştir.

1863'te Hunley başkanlığındaki Güneyli Şirketler Birliği, hareketını Alabama'daki Mobil Körfezi'ne kaydirdi ve oradaki hareketlar için bir denizaltı yaptırdı. Mc Clinton da elle çevrilen krank yerine elektrik motorunu koymayı denedi, ama başarılı olamadı. “American Diver” adını verdikleri bu denizaltı, Mobile Körfezi'nde fırtınalı bir havada batmıştır.¹⁷

“The Hunley” denizaltısı, Horace L. Hunley'in tasarımıydı. 1863 Yılında Alabama-Mobile'de, Baxter Watson, James Mc Clintock ve H. Hunley'in ortak olduğu demir atölyesinde inşa edilen bu denizaltı acilen trenle Kuzeylilerin ablukası altındaki Charleston'a gönderilmiştir. 25 Feet uzunluğunda ve 4 feet genişliğindeki insan gücü (8 pervaneci, 1 dümenci) ile çalışan ve 4 knot sürati olan denizaltı, ilk iki denemesinde batmış ve mürettebat ölmüştür. Bu kazalara rağmen teknesine inanan Horace Hunley, son bir deneme için General P. G. T. Beaugard'ı ikna etmiş, ancak, denizaltının batması sonucu adamları ile birlikte ölmüştür. Hunley'in inşasında bulunan Teğmen George Dixon başkanlığında denizaltı bir kere daha dipten çıkarılarak bir deneme daha yapmak için General'e gidilmiştir. Artık kötü şöhrete sahip denizaltıdan usanan General Beaugard ile uzun tartışmalar yapılmış, sonunda Dixon; General'in önerisi olan, denizaltının David gibi 7 metrelik çam ağacından gönderli bomba ile birlikte satıhtan hareket yapmasını kabul

¹⁶ E. Yakıtal, *a.g.m.*, s. 10.

¹⁷ E. Horton, *a.g.e.*, s. 27.

ederek anlaşmıştır. 17 Şubat 1864’de Hunley harekate başlamış, pruvasında mahmuz gibi bağlı gönderin ucundaki bombayı; Güney Carolina’da Charleston Limanı’nda 6 kilometre açıkta demirli Haustonic korvetinin sancak kış omuzluğuna saptamış, bombanın tetiğine bağlı ipi salarak tornistanla açılmış ve ipi çekip korveti batırmıştır. Tarihe ilk başarılı saldırıyı gerçekleştiren denizaltı olarak geçen Hunley’in, patlama anında yeteri kadar uzakta bulunamadığı için şok dalgasından etkilenerek battığı sanılmaktadır.¹⁸

Bu dönemde Ruslar da artık bu çılgın denizaltı tasarımı yarışına soyunmaya başlamışlardır. 1863 Baharında Rus Ivan Fyodorovich Alexandrovsky, İngiltere ziyareti sırasında gördüğü buhar makineli gemilerin ilhamıyla tasarladığı denizaltının planlarını Çarlık Rus Donanması Bilim Bölümü’ne göstermiş, ancak reddedilmiştir. 1864’te geliştirdiği tasarımı bu defa kabul ettirmeyi başarmış, buharlı ve 365 ton olan denizaltının inşasına başlanmış, ilk tecrübesi 19 Haziran 1866’da yapılmıştır. Tecrübelerin başarılı olmasına rağmen otoritelerin desteğini alamayıp deney aşamasında kalan denizaltı, Rus yapımı ilk denizaltı olarak anılmaktadır.



Şekil 2.4: Ivan Fyodorovich Alexandrovsky’nin Denizaltısı (1863)

Kaynak: Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *Sessiz ve Derinden*, İstanbul 2006, s. 14.

Yine 1863 yılında bir kaç Amerikan Denizaltı şirketi yatırımcısı kongreye bir denizaltı teklifi götürmüştür. Fakat Abraham Lincoln bu teklifleri reddetmiş, buna rağmen Amerika’da çalışmalara devam edilmiştir. Tamamlanması 1866’ya, savaştan sonraya ertelenen Scovel Meriam ve Oliver Halstead’ın “Intelligent Whale” adı verilen denizaltıları ise 1869’da denize indirilmiştir. 10 Kişilik mürettebatı olan, el ile çalışan şaftından 4 knot

¹⁸ E. Horton, *a.g.e.*, s. 28.

sürat elde edilen bu botun tecrübeleri iyi netice vermediğinden kullanılmaya uygun olmadığı kararı alınmıştır.¹⁹

1874’de İrlandalı John Philip Holland, ABD Deniz Kuvvetleri’ne 3,3 metrelik pedallarla pervanesi döndürülen ilk denizaltı çizimlerini yollamış, ancak, denizaltının küçük olması ve esas amacına hizmet etmemesi nedeni ile bu çizimlerle pek ilgilenilmemiştir. Bu olay üzerine 1878’de Holland, İrlanda devrimcilerinin bir kolu olan Fenian’ların sponsorluğunda, tasarladığı “Holland I” Albany City Iron Works-New York’ta inşa etmiştir.²⁰

1881’de Holland, parası İrlanda Fenian Kardeşlik Örgütü tarafından verilen “Fenian Ram” ismini verdiği makineli tüfeği olan 10 metre boyunda ve 19 ton ağırlığındaki denizaltıyı Delameter Iron Company-NewYork’ta denize indirmiştir.²¹ “Holland II” olarak da bilinen ve 15 metre derinliğe dalabilen bu denizaltının denemeleri 2 yıl sürmüştür. 1883’te Fenianlar illegal ilan edilince denizaltılar çalınmış ve Holland’da bir daha bu örgüt ile çalışmamıştır.

1883’te Holland ve arkadaşları, Hind-i Çin bölgesinde icra olunan savaşta Fransa’ya denizaltı satmak üzere Nautilus Submarine Boat Company’i kurmuşlardır. “Zalinski Boat” adını verdikleri “Hybrid Camera Lucida” olarak adlandırılan ilkel bir periskop ile donatılmış ilk örnek denizaltıyı yapmışlardır. Ancak, denizaltı 1885’te denize indirilirken hasar görmüş, onarımını müteakip denemeleri esnasında savaş bitince, Fransa denizaltıyı almaktan vazgeçmiş ve şirket de iflas etmiştir.

1885’te Claude Goubet’in Paris’te yapıp Cherbourg’ta denediği; 5 metre boyunda, 1 metre eninde, 1 ton ağırlığındaki Laurent-Cély bataryalı denizaltısı “Goubet-I” bir adet torpido (bu torpido daha çok mayın sayılırdı) atma kabiliyetine sahipti. Hedefe sabitlenen mayının emniyetli mesafeye gidilip kablosu vasıtasıyla elektrik akımı ile patlatılması düşünülmüştü. Geminin denge problemi çözülemediğinden proje başarısız olmuştur.

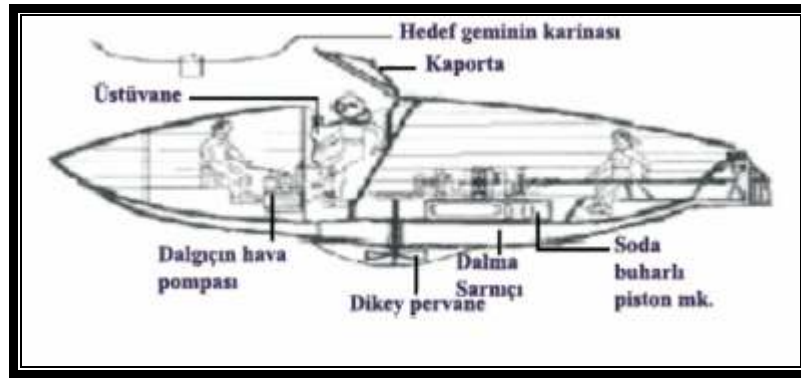
¹⁹ Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 14.

²⁰ E. Horton, *a.g.e.*, s. 32.

²¹ E. Horton, *a.g.e.*, s. 32.

Amerikalı Josuah H. L. Tuck'ın, 24 Nisan 1884'te patentini aldığı denizaltısı, hava bölmesinin (üstüvane) planlandığı ilk denizaltıdır. Düşüncesi; dikey pervanesinin de yardımıyla hedef gemisinin altına gelip denizaltının içinden pompalanarak sağlanan solunum havası ile hava bölmesinden çıkan bir dalgıç vasıtasıyla bombayı geminin omurgasına yerleştirmeyi öngören bir hareket icra etmektir. 1884'teki denemelerinde umduğu sonucu alamayınca bu bölmeyi kaldırdı, 1885'te ise itici gücü değiştirdi.

1886 Yılında, Ash & Campbell'in İngiltere Tilbury'de inşa edip denedikleri; 20 metre boyunda, 2,5 metre eninde 50 tonluk "Nautilus"un özelliği; batarya ve elektrik motorunun başarıyla kullanıldığı ilk denizaltı olmasıydı. Her iki bordasındaki 5'er silindiri içeri çekmek suretiyle geminin hacmini azaltarak dalıyorlar, silindirleri dışarı itip hacmi artırarak satha çıkıyorlardı. Denizaltı, elektrik ile tahrik ediliyor ve su sızmaz bölmesinden bir dalgıcın çıkması, tekrar yerine dönmesi mümkün olabiliyordu.²²



Şekil 2.5: Josuah H. L. Tuck'ın Denizaltısı (1884)

Kaynak: Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *Sessiz ve Derinden*, İstanbul 2006, s. 15.

1885 Yılında İsveç'te çalışmalarına başlanan ve makine gücü ile çalışan ilk denizaltı olan "Nordenfält"de, tasarımcıların büyük çabalarına rağmen derinlik kontrolü sağlanamamıştı. Dalma ve sıcak su sarnıçlarının büyüklüğü dolayısıyla personel için çok az bir hacim kalmıştı. Bu serbest hacimdeki havanın ise 65° C° kadar ısınması ve kazandan gelen duman nedeniyle oluşan sağlıksız ortam, personelin sualtında kalış süresini kısaltmıştı. Buna rağmen Nordenfält sebat etmiş ve 1890'da tasarımlarını Almanlara satmıştı. Almanlar, bu tasarımla inşa ettikleri ve "WI" ve "WII" ismini verdikleri botlarda

²² Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 15.

başarısız olmuşlardır.²³ 1888’de İspanya’da genç bir deniz subayı Yzb. Peral, Arsenal De La Carraca (Cadiz) Tersanesi’nde; 22 metre boyunda, 3 metre eninde, sualtında 2 adet 30 HP gücünde elektrik motoru ile tahrik edilen modern anlamda tasarladığı “Peral” denizaltısını inşa etmiştir. Denizaltının torpido denemelerinde 3 Whitehead torpidosu başarıyla ateşlenmiş olmasına rağmen; Cristóbal Colón harp gemisine hücum gösterisi esnasında kulesinin uzaktan görülmesi ve valf arızasına odaklanan teknik heyetin olumsuz raporu nedeni ile bu denizaltının seri inşa safhasına geçilememiştir.

İspanya’daki bu çalışmalar sırasında Fransa’da da denizaltı tasarımları üzerinde dikkate değer çalışma ve gelişmeler olmuştur. Bunlardan; 1885’te Claude Goubet’in, “Goubet-I” 1888’de Fransa Deniz Kuvvetleri için Mühendis Dupuy De Lome tarafından tasarlanan ve Gustave Zede’nin inşa ettiği “Gymnote” 60 feet (18 metre) uzunluğunda olan bu gemi elektrik ile yürütülüyordu. Anısına 1863’te yapılan ve tatbikatta demirli gemiyi torpido ile batıran “Güstav Zede” ve uluslararası bir yarışmayı kazanan Maxime Laubeuf’ün “Narval” denizaltı tasarımındaki gelişmelere yönelik dikkate değer çalışmalar arasında sayılabilir. Bu botların deneyimlerinden alınan dersler, geleceğe ışık tutmuştur. Bilhassa Laubeuf isimli bir mühendisin geliştirdiği Narval ismi verilen denizaltı ile büyük aşama kaydedilmiştir.²⁴ Denizaltı projesi ile ilgili olarak 1896’da Fransa Deniz Bakanlığı tarafından bir yarışma düzenlenmiştir. 29 Tasarımın katıldığı yarışmayı 1899 yılında denize indirilen Narval kazanmıştır. Narval’ın getirdiği yeniliklerin başında sualtında ve sualtında iki ayrı güç sistemini kullanması sayılabilir. Narval, dalma ve yakıt sarnıçlarının yerleştirilebilmesi için çift tekneli inşa edilen ilk denizaltıdır. Zayıf yanı buharlı sisteme sahip olması idi. Narval 1900 yılında Fransız Deniz Kuvvetleri’nde hizmete girmiş iki tekneli modern denizaltıların atası olmuştur.

1888’de Gustave Zede’nin Toulon yakınlarında Arsenal of Mourillon’da inşasına başladığı, Gymnote 20 Eylül’de denize indirilmiş, 17 Kasım’da denemelere başlanmıştır. 20 Metre boyunda ve 30 ton ağırlığında olan Gymnote’un, 400 amper/saat enerji veren ve dalışta Yüzbaşı Krebs’in tasarımı 55 HP gücündeki tek elektrik motoruyla 8 knots hıza ulaştırılan 540 adet 17,5 kiloluk Alkalin çinko potasyum pilleri sahilde şarj edilebiliyordu.

²³ Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 16.

²⁴ E. Aksoy, *a.g.m.*, s. 239.

Satış menzili 10 knots ile 45 mil, 6 knots ile 118 mildi.²⁵ 1911'e kadar olan süreç boyunca daha gelişmiş pil gruplarını deneyen ve ciddi kazalar atlatan Gymnote, bir gösteride hiç görünmeden Jaurequiberry ismindeki eski bir savaş gemisini batırmıştır.

1893 Haziran'ında, Fransa'nın büyük Gustave Zede denizaltısı denize indirilmiştir. 1890 yılında Fransa hükümetinin Denizcilik Bakanı M. Barbey, Gustave Zede'nin asistanı Ramazotti'den büyük bir denizaltının inşasını istedi. Toulon'da Mourllion tersanesinde "Sirene" adı ile denizaltının inşasına başlanmış, ancak, Gymnote'un tasarımcısı Gustave Zede ölünce anısına ismi değiştirilmiştir. 76 Adet çemberin oluşturduğu silindirik iskeletin üstüne korozyona dayanıklı metal plakaların kaplanması ile 53 metre boyunda ve 4 metre enindeki gövde meydana getirilmiştir. 266 Ton ağırlığındaki bu gemi, tek pervane şaftı üzerindeki iki elektrik motoru vasıtasıyla seyredabiliyordu. 720 Adet pilden oluşan 130 ton ağırlığındaki bataryası, 1800 amper 300 volt üretebiliyordu. Periskobu ve pruvada 1 torpido kovani bulunmaktaydı. Makinesi 360 HP gücünde olan bu denizaltı Fransız denizaltıcılığının başlangıcını oluşturmaktadır.

1893 yılında ABD'nin denizaltıya olan ilgisi artmıştır. Açılan 200.000 Dolar ödüllü yarışmaya Simon Lake, Philip Holland ve George C. Baker katılmışlardır. Yarışmayı Philip Holland kazanmıştır.²⁶ Ancak, bu denizaltının inşası 1895'e kadar geciktirilmiştir. Bunun nedeni ise Baker'ın politik tutumundan kaynaklanmıştır. Baker, denizaltısının, "Holland"ın tasarımının inşasına geçilmeden denenmesini istiyordu. Baker'ın denizaltısı buharlıydı. Boyu 16 metre, genişliği 3 metre ve deplasmanı 20 ton olan bu gemi, 12 metreye dalabiliyordu. Dalışta kullandığı elektrik motoru, satıhta bir dişli ile jeneratör fonksiyonuna sahip oluyordu ve bataryayı şarj edebiliyordu. Pervanelerin yeri geminin her iki bordasının ortasındaydı ve 4 yöne dönebiliyordu.

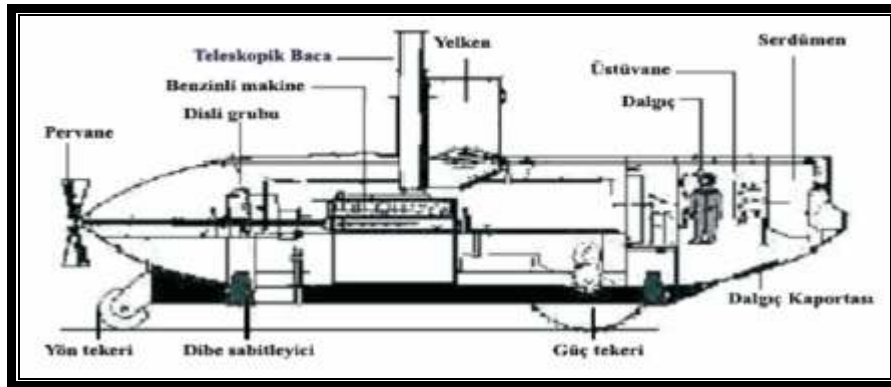
Holland'ın en büyük rakibi olan Simon Lake adındaki mühendis de, deniz dibinde uçakların iniş takımları üzerine yürüdüğü gibi tekerlekler ile yürütülebilen ve esas olarak işinin sualtı kablolarını kesmek, mayın manialarını taramak olan "Argonaut Jr." isimli benzin motorlu ve su üstünde kalan uzun bacalı bir denizaltı tasarlamıştır. Onun tasarımı da tekerlekleri yüzünden kabul görmemiştir. Lake, tasarımını geliştirmiş ve "Argonaut-I"

²⁵ E. Horton, *a.g.e.*, s. 36.

²⁶ F. Bishop, *a.g.e.*, s. 67.

adını verdiği bu denizaltıyı 1897’de Baltimore’da denize indirmiştir. 12 Metre boyunda ve 3 metre enindeki bu geminin personeli 4 kişiydi. Denizaltı 30 HP gücünde benzinli motora sahip olup, 1898’de Chesapeake Körfezi’nde, dalışta ve satıhta 2000 mil seyir yapmıştır.²⁷ 1899’da bunu geliştirmiş ve “Argonaut-II”yi inşa etmiştir.

ABD Deniz Kuvvetleri, yarışmayı kazanan Holland’ın 28 metre boyunda ve 168 ton ağırlığında satıhta buhar gücü, dalışta elektrik gücüyle giden tasarımı “Plunger”dan (Holland V) iki adet inşa edilmesi için Holland’ın şirketi “Holland Torpedo Boat Company of New Jersey” ile her biri için 175.000 dolara anlaşılmıştır. Satıhta tam yolla 180 mil, ekonomik süratle 1000 mil giden geminin bataryaları 10 saat süreyle 6 knots sürat yaptıracak gücü sağlıyordu. Ancak, bu gemi, buhar makinesinin yaydığı ısı sorunu yüzünden başarısız olmuştur.²⁸ İnşasının da gecikmeli başlayıp yavaş ilerlemesi ve fazla düzeltme gerektirmesi nedeniyle proje iptal edilmiştir.



Şekil 2.6: Simon Lake’in “Argonaut-I” Denizaltısı (1897)

Kaynak: Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *Sessiz ve Derinden*, İstanbul 2006, s. 18.

1897’de Rudolph Diesel başarılı bir dizayn ile dizel makinesini inşa etmiş ve bu makine sonraki 6 yıl içinde bir denizaltıya monte edilmiştir.

1899 Yılında Fransız bahriyesi için Cherbourg’da iki adet denizaltı denize indirilmiştir. Bu gemiler çift tekneli denizaltı mucidi mühendis M. Max Laubeuf tarafından tasarlanmış olup çift tekneli ilk denizaltı gemileridir. Bu denizaltılar 116 feet uzunluğunda,

²⁷ Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 18.

²⁸ E. Horton, *a.g.e.*, s. 51.

250 HP gücünde makineye sahip, sualtında akümülatör ile seyir yapan ve 4 adet de Whitehead torpidosu taşıyabilen, zamanın en gelişmiş denizaltısı niteliğini taşımışlardır.²⁹

Denizaltılar ile ilgili çalışmalar, 19 ncu yüzyılın ortalarından itibaren, proje ve inşa olarak büyük bir aşama kaydetmiştir. Yüzyılın sonuna gelindiğinde denizaltılar, şimdiki görünümlerine bürünmeye ve esas amacına uygun olarak görev almaya başlamışlardır. Denizaltılar artık göllerde veya nehir ağzlarında krallara, imparatorlara veya hükümet görevlilerine gösteri yapmaktan çıkmış, açık denizlerde görev yapacak şekilde dizayn edilmeye başlamışlardır. 19 ncu yüzyılın sonunda denizaltının önemli bir stratejik güç olduğunu anlayan ülkeler, bu silahın yapımında ve geliştirilmesinde birbiriyle kıyasıya bir yarış ve rekabete girişmişlerdir. 20 nci yüzyılın başından itibaren denizaltıların boyutları büyümeye, seyir ve silah sistemleri mükemmel bir hale gelmeye başlamıştır.³⁰

I. Dünya Savaşı'ndan önceki savaşlarda taraflar, denizaltı gemilerine olan güvensizlikleri nedeni ile bu silah kullanmamışlardır. I. Dünya Savaşı'nda ise, denizaltı silahı ilk deneyimini geçirmiş, yarattığı baskın ve sürpriz tesiri ile etkinliğini ortaya koymuştur. İki büyük dünya harbi arasında denizaltıların dizaynı, ortaya çıkan taktik ihtiyaçların giderilmesine yönelik olmuş, taktik ihtiyaçların karşılanması ise teknolojik yeniliklere paralel olarak sağlanmıştır.

²⁹ C. Field, *a.g.e.*, s. 97.

³⁰ Süreyya Denizeri, "Ticaret Denizaltı Gemisi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 460 (1968), s. 85–88.

3. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ATLANTİK DENİZALTI MUHAREBELERİ

1888 yılında İkinci Alman Devleti'ne yeni Kayzer olan II. Wilhelm; “Bizim geleceğimiz denizlerde yatıyor. Trident bizim elimizde olmalıdır.” diyor ve Kontinental bir strateji değil, Maritim bir Strateji yani denizci bir strateji uygulayacağını ilan ediyordu.³¹

Bu stratejinin uygulama aracı olarak da, yapılacak ilk işin; güçlü bir Deniz Kuvvetine sahip olmak, olduğunun da bilincindeydi. Bu bilinç içinde olarak hem yepyeni bir Deniz Kuvveti yaratacak hem de bu Kuvvete komuta edecek güçlü bir komutan arayışı içine girmişti. Kayzer II. Wilhelm, Amiral Alfred von Tirpitz'in şahsında her iki niteliği de kişiliğinde toplayan bir lider bulmuş ve 1897'de onu Donanma Bakanı olarak atamıştı. 1900 yılında Amiral Von Tirpitz tarafından üç yıllık yoğun bir çalışma sonunda hazırlanan “Donanma Kanunu” Alman Meclisi tarafından kabul edilmiştir.

Ama Japonya'nın galibiyetiyle sonuçlanan 1904–1905 Rus-Japon Savaşı'ndan alınan dersler denizciliğe yepyeni boyutlar kazandırmış, çağdaş Deniz Kuvvetinin özelliklerinin nasıl olması lazım geldiğini göstermişti. Bu dersler; gemi tiplerine ve onların donanım ve donatımlarına da yeni boyutlar kazandırmış tabiiyle deniz stratejisine ve taktiğine de yenilikler getirmişti.

Bu dersler de dikkate alınarak inşa edilen ilk gemi; İngilizlerin “HMS Dreadnought” Muharebe Gemisi olmuştu. Bir bakıma da Deniz Harp Tarihine “Drednotlar Yarışı” olarak geçen I. Dünya Savaşı öncesi Donanma yarışını başlatmış oldu.³²

3.1. CORONEL VE FALKLAND SAVAŞLARI

Uzakdoğu'daki Çin'den kiralanmış Alman üssü Tsingtao'da konuşlu Koramiral Graff Von. Spee komutasındaki Alman “Doğu Asya Filosu”, 20 cm.lik toplarla donatılmış Scharnhorst, Gneisau Muharebe Gemileri ile 10,5'luk toplarla donatılmış Liepzig,

³¹ Çetinkaya Apatay, *Atlantik'de Olup Bitenler*, İstanbul 2006, s. 3.

³² Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 4.

Nürnberg ve Emden Kruvazörlerinden oluşuyordu. Savaşın başlamasıyla beraber bu kuvvet, Güney Amerika'yı dolaşarak Atlantik'e doğru yol almaya başlamıştı. Aynı sınıftan Dresden Kruvazörünün de Güney Atlantik'te bu Filoya katılması planlanmıştı.

1 Kasım 1914 günü Güney Amerika'nın doğusunda ve yine Pasifik'te Coronel Adaları civarında, bu bölgedeki İngiliz görev birliği ile yapılan savaşta; HMS Good Hope Muharebe Gemisi ile HMS Monmouth Kruvazörü batırılmış, HMS Glasgow Kruvazörü ile Silahlı Yolcu Gemisi Otranto kaçıp kurtulabilmişlerdi.³³ Bu kolay zafer, Alman Açık Deniz Filosu'na cesaret vermişti. Bu cesareten alınan güçle de, Atlantik'e girdikten sonra, Güneybatı Atlantik'teki İngiliz gemilerinin kömür ikmal ve muhabere üssü olarak kullandıkları Doğu Falkland Adası'nın doğusundaki Port Stanley Deniz Üssü'nü de tahrip ederek gitmek istediler. Ama Almanların bilmedikleri bir şey vardı. O da İngiliz Anavatan Filosundan ayrılan HMS Invincible ve HMS Inflexible gibi süper Drednotların da içinde buldukları güçlü bir Deniz Birliği'nin kendilerini arayıp, bulmak ve imha etmek üzere Güney Atlantik'e kaydırıldığı ve halen Falkland'ın Port Stanley deniz üssünde ikmal yapmakta oldukları idi.

Bu sürpriz karşılaşma Alman Filosunun süratle adadan uzaklaşmasına neden olmuştu. Ama takipten kurtulmaları mümkün olmadı. Falkland Adaları'nın güneyinde açık denizde yapılan ve Deniz Harp Tarihi'ne "Birinci Falkland Deniz Savaşı" olarak geçen deniz savaşı sonunda Amiral Graf Von Spee'nin Doğu Asya Filosu'nun, birisi hariç tüm gemileri İngilizler tarafından batırılmış, savaş alanından kaçıp kurtulabilen Dresden Kruvazörü de 14 Aralık 1914 günü sığındığı tarafsız Şili'nin Pasifik'teki bir adasında İngilizler tarafından yakalanıp, liman içine girilerek batırılmıştır.³⁴

Bu savaştan sonra, Alman Doğu Asya Filosu'ndan sadece tonaj savaşı yapmak üzere Hint Okyanusu'nda bırakılan Emden Kruvazörü hayatta kalmıştı. Emden Kruvazörü yaklaşık üç ay süren hareketi boyunca 30.000 mil yol almış, 23 Müttefik Ticaret Gemisini batırılmış ve 14 Müttefik Savaş Gemisini de peşine takmıştı. I. Dünya Savaşı'nın Akıncı Kruvazörü, "Yalnız Kurt Efsanesi"nin kahramanı Emden Kruvazörü de 9 Kasım 1914 günü kendisinden çok daha güçlü Avustralya'nın HMAS Sidney Ağır Kruvazörü

³³ T. C.W. Blanning, *History Of Modern Europe*, London 1998, s. 145.

³⁴ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 13.

tarafından Keeling Adası yakınlarında sıkıştırılmış ve çaresizlikten baştankara etmiş ve savaş dışı kalmıştır.³⁵

Atlantik'in ortasında, 13 Eylül 1914'te İngiliz Silahlı Ticaret Gemisi Carmania, aynı nitelikteki Alman Silahlı Ticaret Gemisi Cap Trafalgar ile karşılaşmıştır. İki Silahlı Ticaret Gemisi arasında çok şiddetli bir çatışma olmuş ve bu çatışma sonunda her iki gemi de kaderlerine terk edilmiş olarak hareketten sakıt kalmıştır. Ama Alman gemisinin batmaktan kurtulamamasına karşın, İngiliz gemisi yangınlarını söndürebilmiş, yaralarını sarabilmiş ve Cebelitarık'a kadar ulaşabilmiştir.

Alman Ağır Kruvazörü Karlsruhe; Brezilya'nın Atlantik'teki en doğu ucu olan Pernambuco Burnu'nun kuzey tarafındaki karakol sahasında toplam tonajları 76.000'i bulan 11 Müttefik ticaret gemisini batırdıktan sonra 4 Kasım 1914 günü sebebi bilinmeyen bir iç patlama sonucu batmıştır. Çin'den kiralanmış uzakdoğudaki Alman üssü Tsingtao da boşluktan yararlanan bir İngiliz-Japon Müşterek Kuvveti tarafından işgal edilmiştir.

Son olarak da; Köningsberg Kruvazörü, Doğu Afrika'daki Madagaskar Kanalı kuzeyinde, Dar-es Salam'ın güneyindeki Rufuji Nehri Deltasında, bölgeye gönderilen bir İngiliz Deniz Görev Birliği tarafından sıkıştırılmış ve 11 Temmuz 1915 günü de batırılmıştır. Böylece de; Birinci Dünya Savaşı'nın daha birinci yılı dolmadan Açık denizler, Ağustos 1914'te savaş başladığında, göze çarpan bütün Alman Suüstü Akıncı gemilerinden temizlenmiştir.

Artık İngilizler'in deniz aşırı İmparatorluk topraklarını korumak için Anavatan Filosu'ndan, o günlerde kullanılan ismiyle "Grand Fleet"ten kuvvet ayırmasına gerek kalmamıştır. Bundan sonra olacaklar ise Alman Açık Deniz Filosu ile İngiliz Grand Fleet'in, Jade Körfezindeki Wilhelmshaven'dan, Orkney Adasındaki Scapa Flow'a kadar uzanan Kuzey Denizi sularında olacaktı. Suüstü hareketi açısından hareket alanı tekti ve sadece bu denizdi. Bu hareket alanında da Almanların birkaç vur-kaç çıkışının dışında pek bir gelişme olmuyordu.

³⁵ Sermet Gökdeniz, *İkinci Dünya Harbinde Deniz Savaşları*, İstanbul 1958, s. 76.

Tümamiral V. Hipper'in Savaş Kruvazörlerinin Doğu İngiliz sahillerini top ateşi ile taciz ve tahrip etmesi gibi çabaları dahi, uzak abluka uygulayan İngiliz Savaş Gemilerini Kuzey Denizi'nin güneyine çekmeye yetmiyordu.³⁶ İngilizlerin bu üs ve liman bombardımanlarına karşı yaptıkları tek şey; büyük bir propaganda ile Almanlara "Scarborough'un Bebek Katilleri" lekesini sürmesi ve dünya kamuoyunu onların bombaladıkları üs ve limanlarda, Scarborough'ta olduğu gibi bebekler dahil sivil halkı öldürmeleri olayının propagandasını yapmaları, dünya kamuoyunu onların aleyhlerine çevirmeye gayret etmeleri olmuştu.³⁷

Savaşın ikinci yılının ilk ayında, 24 Ocak 1914 günü Amiral Hipper'in Filosu; İngilizlerin Sir David Beatty komutasındaki Kruvazör Filosu'na Kuzey Denizi'nin Doggerbank sığıklarında yakalandı. Kısa bir çatışmanın ardından, İngilizler muhabere yanlışlıkları yüzünden ellerine geçmiş olan fırsattan yararlanamadılar. Amiral Hipper'in kuvvetini ellerinden kaçırdılar. Bu harekatta Amiral Hipper'in Kurmay Başkanı daha sonraki yıllarda, İkinci Dünya Savaşı öncesi ve içindeki yıllarda adından sıkça söz edilecek olan Büyük Amiral Erich Raeder idi.



Şekil 3.1: Büyük Amiral Raeder

³⁶ Anthony Liversey, *Great Battles Of World War I*, New Jersey 2003, s. 344.

³⁷ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 33.

3.2. JUTLAND DENİZ MUHAREBESİ

Savaşın üçüncü yılında Mayıs 1916'da Alman Açık Deniz Filosu, İngiltere sahilllerinde Sunderland kıyılarının bombardımanını planlamıştı. Plan gereği, Amiral Hipper'in Kruvazörleri keşif hareketi yapacaklar, onları takip için güneye inecek olan İngiliz Kuvvetleri de, Amiral Sheer'in Açık Deniz Filosu'nun tuzağına düşecekti. Plan basit ve uygulanması kolaydı. Ama ne var ki! İngilizler bu planı öğrenmişlerdi. Ancak öğrendiklerini Almanlar bilmiyorlardı. Durumları bir bakıma "Ava giden avlanır"a benziyordu.³⁸

Grand Fleet Komutanı Amiral Jellico, durumu öğrenir öğrenmez, bütün gücüyle güneye inmeğe karar vermişti. 31 Mayıs 1916 günü, Jutland Yarımadası'nın hemen batısında Skagerrak yakınlarında meydana gelen çatışma, Birinci Dünya Savaşı'nın en büyük deniz savaşı olmuştu. Ama bu savaşta iki tarafta umduklarını bulamamıştı. Bu deniz savaşı; İngiliz Kraliyet Donanmasının Grand Fleet'i için tam bir hayal kırıklığı, Alman Açık Deniz Filosu için ise zor bir kurtuluş olmuştu.

Amiral Sheer, Amiral Jellico'nun ustaca manevralarından iki kez kurtulmayı başarmış, geceleyin yolunu kesen Grant Fleet'in yanından geçerek limana dönebilmişti. Bu savaşta Amiral Sheer: 1 Savaş Kruvazörü, 1 Drednot öncesi Savaş gemisi, 4 Kruvazör, 5 Muhrip ve Torpidoboat kaybetmişti.

Buna karşın Amiral Jellico: 3 Savaş Kruvazörü (HMS Queen Mary, HMS Invincible ve HMS Indefatigable Savaş Kruvazörlerini) 3 Zırhlı Kruvazör, 8 Muhrip ve Torpidoboat kaybetmişlerdi. Savaş, kağıt üzerinde taktik olarak değerlendirildiğinde zafer, Amiral Sheer'indi. Zira Amiral Jellico'ya daha fazla zayıat verdirmişti. Onun için Skagerrak Destanı, Alman Açık Deniz Filosu'nun kendisinden daha çok yaşayacaktı.³⁹

Ama Jutland Deniz Savaşı, Alman Açık Deniz Filosu için stratejik bir yenilgi olarak kalacaktır. Amacına ulaşamamış, İngiliz Grant Fleet'e, Filonun faaliyetlerini

³⁸ S. Spector, *a.g.e.*, s. 60.

³⁹ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 33.

etkileyecek ölçüde zayıf veridirememiş, Kuzey Denizi'nde İngiliz ablukasını kıramamıştı.⁴⁰

3.3. U-BOTLARIN HAREKATI

Alman denizcilerinin Jutland Savaşı'nı izleyen günlerdeki tek tesellileri, U-Botların kendilerinden beklenmeyen şekilde ve olağanüstü olarak nitelenebilecek başarılarıydı. Bu başarılar; İngiliz tarihçilerinin sonradan belirttikleri gibi, Nisan 1917'de Amerika Birleşik Devletleri savaşa girdiği günlerde, İngiltere'deki savaş stoklarını bir haftalık düzeye indirecek kadar büyük olmuştu.⁴¹

Gerçekten de o güne kadar hiçbir savaşta denenmemiş, başta İngiltere olmak üzere pek çok denizci devlet tarafından savaş gemisi olarak bile kabul edilmemiş olan denizaltıların ve onların müstesna temsilcileri Alman U-Bot'larının savaşın başından itibaren elde ettikleri başarılar dikkatleri üzerlerine çekmelerine neden olmuştu. Almanya'nın denizaltı harbine öncelik vermesinin en önemli nedeni dünyadaki en büyük deniz kuvvetine sahip olan İngiltere ile suüstü unsurları kullanarak galibiyet şansı olmadığını bilmesi idi. U-Botların erken başarılarından birincisi 22 Eylül 1914 günü Hollanda sahilleri açıklarında karakol yapan U-9 Alman Denizaltısının bir saat içinde İngilizlerin 12.000'er tonluk HMS Aboukir, HMS Cressy ve HMS Hague Kruvazörlerini batırması, ikincisi 15 Ekim 1914 günü de Aberdeen açıklarında HMS Hawke Kruvazörünü de aynı U-Botun batırması ve üçüncüsü de 20 Ekim 1914 günü Norveç açıklarında batırılan "Glitra" isimli ticaret gemisinin bir U-Bot tarafından batırılmasıdır ki; bu gemi Denizaltıların tonaj harbindeki ilk kurbanları olarak Deniz Harp Tarihi'ne geçti.⁴²

⁴⁰ Von Hase, *Kiel And Jutland*, 1995, s. 55.

⁴¹ John Terraine, *The U-Boat Wars 1916-1945*, New York 1989, s. 52.

⁴² Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 34.



Şekil 3.2: U-Botlar Limanda (Fransa)

Bu olay; aynı zamanda Almanların Birinci Dünya Savaşı süresince yaptıkları tonaj harbinde batırdıkları ilk ticaret gemisi olacaktır. Aslında Birinci Dünya Savaşı'nın başladığı günlerde, uzun yıllar süren uğraşı, çaba ve deneyimlerden sonra, nihayet Denizaltılar bu savaşta uygun bir suüstü ve sualtı yürütme sistemini sağlayan dizellere ve güvenilir bir silah olan Torpidolara sahip olarak göreve hazırdır. Ancak ne derece başarılı olabilecekleri ve ne gibi tesirler yaratabilecekleri konusunda şüphe ve tereddütler var olmuştur. Nasıl kullanılabilecekleri hususu da tam olarak saptanamamıştır.

Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki savaşlarda 1904–05 Rus - Japon Savaşı'nda her iki tarafın, Osmanlı-İtalya Savaşı'nda da her iki tarafın, 1912–13 Balkan Savaşı'nda hem Yunanistan'ın hem de Osmanlı İmparatorluğu'nun envanterler üzerinde Denizaltılara sahip olmalarına karşın, hiçbir ülke tarafından kullanılamamışlardı. Hiçbir ülke Denizaltılarının azami 48 saatten fazla denizaltında kalabileceğine inanmamış ve bu yüzden de Denizaltılara karşı bir keşif, tespit ve imha silahı üzerinde de durulmamıştı. Haliyle bu durum Denizaltıların gizlilik ve baskın vasıflarından yararlanılarak başarılı olabilmeleri için uygun bir ortam yaratmıştı.

Başlangıçta Denizaltılar, üs, liman ve sahilleri abluka eden, güçlü Deniz Kuvvetleri'ne sahip ülkelerin Savaş Gemileri'ne karşı bir tehdit ve tehlike unsuru olarak değil ama kendilerini ve ülke gemilerini savunmak ana fikri ile bir savunma silahı olarak geliştirilmişlerdi. Ama kullanılma konseptlerini mevcut durum ve olaylar tayin edecekti.⁴³

⁴³ A. Kadir Yazar, *İkinci Dünya Harbinde Atlantik Denizaltı Muharebeleri*, Ankara 1948, s. 148.

Birinci Dünya Savaşı'nın ilk günlerinde İngiltere keşif maksatlarıyla, Almanya ise; Kuzey Denizi'nde İngiltere'nin uyguladığı ablukayı kırmak maksadıyla Denizaltılarını kullanmışlardır. Ama U-9 Alman Denizaltısının üç İngiliz Kruvazörü'nü batırması ve HMS Birmingham Muharebe Gemisi'nin de U-15 Alman Denizaltısını mahmuzlayarak batırması, Denizaltı ve Denizaltı Savunma Harekatı açılarından geleceğe yön veren olaylar olmuşlardır.

Daha sonraki günlerde de, kısa süreli de olsa önce İngiliz Anavatan Filosu'nun ana üssü olan Scapa Flow'da U-Botların görülmeleri, İngilizler tarafında tedirginlik yaratmış, sinir bozucu bir hava oluşturmuştur. Bu hava ve başarısız da olsa Alman U-Botlarının Scapa Flow üssüne girme girişimleri İngiliz Anavatan Filosu'nu tedirgin etmiş, değişik yerlerde dağınık olarak üslenmek durumunda bırakmıştır. Bu da U-Botların kazandırdıkları stratejik değerde bir başarı olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı'nın devamı süresince gerek Denizaltı dizaynlarında, donanım ve donatım esasları ile kullanılma konseptlerinde gerek Müttefiklerin Denizaltı Savunma Harbi sistemleri, donanım ve donatımlarında gelişmeler olmuş ve büyük çoğunlukla da uygulanmışlardı. Hatta Denizaltılar bir ticari araç olarak, kamuoyu oluşturmağa yönelik siyasi baskı unsuru olarak da kullanılmışlardı.⁴⁴

Savaşın uzaması, kara harekatı açısından Batı Cephesi'nde kilitlenmesi ve uzun süreli bir yıpratma savaşı mahiyetini alması üzerine, Denizaltı Harekatı tümüyle tek düze bir harekata dönüşmüş ve tonaj savaşı mahiyetine bürünmüştü. Savaşın uzamasından en fazla yararlanan ülke de geniş yeraltı, yerüstü servet ve kolaylıklarıyla sanayi ürünlerine sahip olan Amerika Birleşik Devletleri olmuştu.⁴⁵ Amerikan sanayicileri, özellikle silah sanayine sahip olan sanayiciler gerek İngiltere ve Müttefiklerine gerek Almanya'ya harp silah ve aracı satmaktan çok memnundu. Ancak İngiltere'nin Almanya'ya giden ticaret gemilerine karşı uyguladığı ekonomik ambargo ve abluka, İngiliz ve Amerikan çıkarlarının çatışmaya başlamasına neden olmuştur. Fakat İngiltere ve Müttefiklerinin kayıpları ve gereksinimleri o kadar büyüktü ki, tek başlarına Amerikan sanayi ürünlerini alabiliyorlardı. Almanya pazarının kaybının etkisi hafifliyor olması çatışma nedenini

⁴⁴ R. H. Gibson – Maurice Prendergast, *The Germans Submarine Warfare*, London 1931, s. 334.

⁴⁵ Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükseliş Ve Çöküşleri*, İstanbul 2005, s. 349.

ortadan kaldırıyordu. ABD'nin tarafsız görünüm altında fakat İngiltere ve Müttefikleri tarafının tüm desteğini sağlayan bu tutumu; 7 Mayıs 1915 günü İrlanda'nın güneyinde içinde 159 Amerikan vatandaşının da bulunduğu Lusitania Transatlantiği'nin U-20 Alman Denizaltısı tarafından batırılışının yarattığı kamuoyu oluşmasıyla, 1917 Nisanı'nda savaşa girişine kadar sürdü. Artık Amerika da savaşan taraflardan birisi olmuştu. Artık Atlantik tam bir savaş alanına dönüşecekti.⁴⁶

Savaşın daha ilk yılı dolmadan açık denizler, İngiltere ve Müttefikleri tarafından bütün Alman suüstü akıncı gemilerinden temizlendiği için Atlantik Savaşı'nda Almanya'nın tek gücü, bu savaşta ilk kez kullanılan U-Botlar olmuştu. Almanya Birinci Dünya Savaşı'nın 718'i savaş içinde sipariş edilen 911 Denizaltı ile sürdürmek istemişti. Ancak bunlardan 400'den fazlasının siparişi iptal edilmek durumunda kalmış veya inşaları tamamlanamamıştı. Geriye kalan 385 Denizaltıdan 178'i savaş içinde kaybedilmiştir. Bu kayıplarına karşın U-Botlar, 11,5 milyon tonun üzerinde gemi batırmışlar, ayrıca 7,5 milyon tona yakın gemiyi de hasara uğratmışlar veya yaralamışlardı. Sadece İngiltere'nin 2000'nin üzerinde gemisi ve 14.000'in üzerinde denizcisi U-Botların hareketi sonucu kaybolmuştu. Bu zarar ve kayıpların etkisi o kadar büyüktür ki, 1917 Nisanında İngiltere hemen hemen açlık ve kıtlıktan savaşı kaybetmenin eşiğine kadar gelmişti.⁴⁷

U-Botların batırdıkları bu miktar, savaşta Alman Savaş Gemileri tarafından batırılan Müttefik gemilerin yüzde doksanını oluşturuyordu. U-Botlar Birinci Dünya Savaşında bir savaş aracı ve silahı olarak denizde dolaşan her geminin korkulu rüyası olmuş, değerlerini kanıtlamışlardı. Savaş başladığında İngiltere'nin elinde 77, Fransa'nın elinde 45'i hizmette 25'i inşa halinde toplam 70 denizaltı, Rusya'nın elinde 28, İtalya'nın elinde 18 faal denizaltı olmasına karşın, Almanya'nın elinde 29'u hizmette ve 24'ü inşa halinde toplam 53 U-Bot vardı.

Savaş içinde inşa edilen U-Botlar da bazı dizayn değişiklikleri ve gelişmeleri yapılmışsa da, U-Bot Dizaynları esasta aynı kalmış, "U-Mittel" adı verilen dizayn savaşın büyük yükünü çekmiştir. 11 Kasım 1918 günü Almanlar ile Müttefikler arasında

⁴⁶ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 45.

⁴⁷ Robert M Grant, *U-Boat Intelligence*, Archer 1969, s. 11-12.

imzalanan antlaşmaya, Alman Denizaltılarının belirlenecek limanlarda teslim edilmeleri birinci şart olarak konulmuştu.

Buna göre; 20 Kasım 1918 ile Ocak 1919 arasında U-Botların, İngiltere'nin Doğu sahillerindeki Harwich Limanında, Karadeniz'de Rusların Sivastopol Üssünde veya tarafsız bir limanda teslim olmaları, Alman limanlarında kalanların da hareketten sakıt hale getirilmeleri istenmişti. Toplam olarak teslim olan 178 U-Botun savaşın galibi ülkeler arasında bölüşümü aşağıdaki tabloda olduğu gibidir. En büyük payı alan da, U-Botlardan en fazla zarar gören İngiltere olmuştu.

ÜLKE	ALDIĞI U-BOT SAYISI
İngiltere	105
Fransa	46
Japonya	7
İtalya	10
Amerika Birleşik Devletleri	6
Belçika	2

Şekil 3.3: Alman U-Boatların Müttefikler Tarafından Paylaşımı

(Kaynak: William Oliver Stevens, *A History Of Sea Power*, New York 1942, s. 309)

Galip ülkeler derhal kendilerine çok pahalıya mal olmuş bu U-Boatlar üzerinde çalışmalar yapmışlar ve kendi dizaynlarını geliştirmeye başlamışlardı. Sonra da aralarındaki antlaşma gereğince savaş tazminatı olarak aldıkları U-Boatları 1922/1923 yıllarında söküp parçalamışlardı.

Burada değinilmesi gereken bir denizaltı hareketi de Çanakkale Deniz Muharebeleri'nde Türk savunmasının gerisine sarkmayı başarıp Türk deniz ikmal hatlarını bir süreliğine kontrol altına alarak İtilaf devletlerinin kara hareketinde ilerlemelerini sağlayan Avustralya donanmasına ait AE-2 denizaltısının hareketidir.⁴⁸

⁴⁸ Otto Hersing, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, (Çev. Bülent Erdemoğlu), İstanbul 2007, s. 52.

Anzaklar'ın (Avustralya-Yeni Zelanda birlikleri) Gelibolu'ya çıktıkları 25 Nisan 1915 tarihinde, Yüzbaşı Dacre Stoker komutasındaki AE-2 Avustralya denizaltısı, Gelibolu'nun Türk ikmal yollarını arkadan vurup, yarma göreviyle yola koyuldu. İngiliz ve Fransız denizaltılarının felakete uğradıkları sularda, tehlikeli akıntıları ve mayınları göğüsleyerek, Türk batarya ateşinden kurtuldu ve mevzilerin arkasına geçebildi. Türk gemilerine hücum etti, hatta bir Türk gemisini de batırmayı başardı.⁴⁹

Anzak birliklerinin çıkarma yerlerinde 8 ay kalabilmelerinin başlıca rolünü, AE-2 denizaltısı oynadı. Kaptan Rıza komutasındaki Sultanhisar tarafından batırılmaya kadar, İngiliz ve Fransız birlikleri için bu büyük moral kaynağı teşkil etti.

AE-2 denizaltısı, beş günlük başarılı hareketi sonunda 30 Nisan 1915 tarihinde Türk donanmasına ait Sultanhisar Torpidobotu tarafından Çanakkale Boğazı Karabiga açıklarında batırıldı.⁵⁰



Şekil 3.4: Avustralya AE-2 Denizaltısı

Kaynak: Otto Hersing, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, (Çev. Bülent Erdemoğlu), İstanbul 2007, s. 91.

⁴⁹ O. Hersing, *a.g.e.*, s. 106.

⁵⁰ O. Hersing, *a.g.e.*, s. 110.

3.4. ALMAN AKINCI TİCARET GEMİLERİNİN HAREKATI

Almanların; U-Boatların hareketından sonra başarılı oldukları bir başka hareket da, ticaret gemilerini silahlandırarak, ticaret gemisi görünümü ve hüviyeti içinde fakat bir Yardımcı Kruvazör gibi kullandıkları Akıncı Ticaret Gemilerinin hareketi olmuştur.

Akıncı Ticaret Gemilerden Mowe, Kasım 1916'da çıktığı ve 4 ay süren seyrinde 12.200 ton tutarında Müttefik gemisi batırmış, 24 Müttefik savaş gemisini de peşine takmıştı.⁵¹ Wolf, Kasım 1916'da çıktığı ve 15 ay süren seyri boyunca Hint Okyanusu ticaret yollarına mayın dökmüş ve 120.000 ton tutarında gemi batırmıştı.

Sedde Yelkenli Akıncı Ticaret Gemisi, atılğan Komutanı Kont Felix Von Luckner'in komutasında 21 Aralık 1916'da sefere çıkmış ve 2 Ağustos 1917 günü Güney Pasifik'te bir mercan atolünde karaya oturana kadar 18.000 ton tutarında 16 gemi batırmıştı. Emden'in Komutanı Albay Müller gibi, Kont Luckner de batırdığı gemilerin personeline, uluslararası kurallara uygun davranışları nedeniyle İngilizler tarafından madalya ile ödüllendirilmişti.

Bu üç Akıncı Ticaret Gemisi, Alman Açık Deniz Filosu'nun Kuzey Denizi'nde abluka altında, hareketsiz kalmasına karşın, güçlerine oranla Müttefiklere çok daha fazla zarar verdirmişlerdi.

3.5. ALMAN AÇIK DENİZ FİLOSUNUN TESLİMİ VE İNTİHARI

Müttefiklerle yapılan ve Birinci Dünya Savaşı'nı sona erdiren Ateşkes Antlaşması hükümlerine göre; Alman Açık Deniz Filosu İngiliz sularına doğru seyredecek ve İngiliz Anavatan Filosu'na teslim olacak ve Scapa Flow'da da demirleyecekti. Bu hükümler aynen uygulandı. 21 Haziran 1918 günü Ateşkes Antlaşmasının bitiş ve "Versay Barış

⁵¹ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 45.

Antlaşması”nın deniz hükümlerinin uygulanmaya başlanacağı gündü. Alman gemileri hala Scapa Flow’da esarete ve demirli idi.

O gün Saat: 10.20’de Açık Deniz Filosunu Scapa Flow’a esarete götüren Amiral Reuter’in Sancak Gemisi “Frederick Der Gross” önce “Paragraf-11 Teyit” mesajını çekmiş, sonra da saat 11.20’de de “Durum-Z” mesajını çekmişti. Alman denizcileri bu mesajların anlamını çok iyi biliyorlardı; Bu mesajlar sırasıyla Açık Deniz Filosu’nun Scapa Flow’da intihar etme kararının hazırlık ve icra emirleriydi.

Filonun korunmasından sorumlu olan İngiliz Amirali Fermentle denizde bir eğitime katılmış, durumdan ancak gemiler intihar ettikten sonra, saat 12.20’de haberdar olabilmişti. Ama artık vakit çok geçmiş, olan olmuş, iş işten geçmişti. 16 Büyük Alman Gemisinden 15’i intihar etmiş ve Scapa Flow’un serin sularına gömülmüştü. 16 ncı gemi olan Baden Kruvazörü’nün intihar ettiği yerde su derinliği az olduğundan tümüyle sulara gömülememişti.

Scapa Flow Körfezi’ndeki İngiliz Karakol gemilerinin, gemiden gemiye koşturarak ve rastgele ateş etmeleri sonucu da 10 Alman denizcisi yaşamını yitirmişti. Açık Deniz Filosu’nun personeli, son savaşlarını son gün kazanmışlardı.⁵² Artık Filo gemileri Müttefikler arasında taksim edilemeyecekti. Scapa Flow intiharı Alman Donanması için bir meydan okuma gelecek için umut olacaktı. Alman Ulusunun belleğinden de Scapa Flow ismi kolay kolay silinmeyecekti. Olumlu olarak anılması da ancak U-47’nin Scapa Flow Baskınından sonra olacaktı. Bu baskın, moral açısından da bu kadar önemli idi.

Alman Açık Deniz Filosu Scapa Flow olayı ile ismine sürülen teslimiyet lekesini silmişti. Gemilerin intiharı, Alman Açık Deniz Filo ruhunun ölmediğini göstermişti.

⁵² Brian Tunstall, *Denizde Dünya Harbi*, (Çev. Adnan Aykut), İstanbul 1947, s. 98.

4. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI ATLANTİK DENİZALTI MUHAREBELERİ

4.1. ALMAN DONANMASI VE STRATEJİSİ

Birinci Dünya Savaşı'nda İngiltere, Anavatan Filosunu Scapa Flow'da üslendirmek ve Dover Boğazını da kontrol altında bulundurmak suretiyle Almanya'ya uzak abluka uygulamış ve istediği neticeye ulaşmıştı.⁵³ Hayati menfaati olarak deniz ulaştırma yollarını kontrol altında tutmayı başaran İngiltere bu sonucu; kuvvet ve coğrafi üstünlüğü iyi kullanarak elde etmişti. Diğer yönden İskandinavya Yarımadasına yönelik bir tek deniz ulaştırma yolu hariç tutulduğunda, İngiltere'nin bütün deniz ulaştırma yollarının abluka sahasının dışında kalması, tespit edilmiş savunma kavramının uygulanmasını kolaylaştırmıştı.

Bundan başka Norveç, Danimarka ve Hollanda'nın bu abluka içinde bulunmaları İngiltere'nin Almanya'ya komşu bu ülkelere giden deniz ulaştırma yollarını da kontrol altında bulundurmaya olanak sağladığından, İngiltere'nin Almanya'ya uyguladığı denizde ekonomik harp daha da etkili olmuştu.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıcında, dünyanın ikinci büyük donanmasına sahip olan Almanya'nın Kuzey Denizi güneyindeki Alman körfezinde açık deniz filosunu tutup, İngiliz Anavatan Filosunu yıpratma çabasına girişmesi hata idi.⁵⁴ Çıkan fırsatlardan istifade ederek İngiliz Anavatan Filosuna vurulacak darbeler istenilen hedefe ulaşmaya yeterli gelmeyecekti. Esas hedef İngiltere'nin Atlantik'teki deniz ulaştırmasına darbeler vurmak olmalıydı. İşte bu türlü istenilen netice alınamadığından nihayet 1916 yılının Şubat ayında bilinen kayıtsız-şartsız denizaltı harbini icraya mecbur oldu.

İngiliz deniz ulaştırmasına darbeler vurulması sonucu İngiltere'nin dize getirilebileceği fikri çok geç kabul edilip işe başlanmış olması Almanya'nın mağlubiyetine

⁵³ Erdoğan Dümen, *Atlantik Harbi Cilt: 1*, İstanbul 1990, s. 17.

⁵⁴ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 17.

mani olamadı ise de Alman stratejistleri ile Deniz Kuvvetleri komuta kademelerindeki idarecilere gelecek bir harp için faydalı dersler verdi.

Bu suretle savaştan sonra yapılan Versailles (Versay) Barış Anlaşması sonucunda Almanya, 1920 yılına az miktarda savaş gemisi fakat çok şeyler öğrenmiş olarak girdi.

1925 yılında Albay Otto Groos “Büyük Harbin Işığı Altında Deniz Harbi Dersleri” adında bir eser yayınladı. Eserinde Albay Groos, iki önemli nokta üzerinde durmakta idi. Birincisi; Manş Kanalı üstünlüğünü ele geçirecek Almanya’nın, İngiltere’nin coğrafi durum üstünlüğünü bir dereceye kadar ortadan kaldıracabileceği, ikincisi ise; Alman Açık Deniz Filosu’nun İngiliz Anavatan Filosu üzerinde kazanacağı, seri halindeki küçük zaferlerin İngiltere’yi mağlup edebileceği idi.⁵⁵

Bundan bir yıl kadar sonra 1926’da Tümamiral Wolfgang Wegener tarafından “Büyük Harbin Deniz Sevkulceysi” adında yeni küçük bir kitap yayınlandı. Bu kitap ilk yayınlandığında gizli olup yalnız Alman deniz subaylarının okuması için hazırlanmış bir muhtıra mahiyetinde idi.

Daha önceden Alman deniz stratejistleri, mağlubiyetlerini isabetli nedenlerle açıklamaya gayret göstermişler ve neticede “Almanya, denizde bütün dünya donanmalarının birleşimi çok kuvvetli bir koalisyonla karşılaştığı için mağlup olmuştu. Hatasız hareket ettikleri ve metodlarını geliştirdikleri takdirde yeni bir mücadele ile zafer kazanmak mümkündür.” fikri ortaya çıkmıştı.

Ancak Amiral Wegener’in tezinin üzerine inşa edildiği fikir ise: “Eğer Almanya tekrar büyük bir güç olacaksa karşısında mutlaka Büyük Britanya’yı bulacaktır. Dolayısıyla Almanya’nın önünde seçilebilecek iki yol vardır. Almanya büyük dengeli bir filo inşa etmeli ve bu filo ile Fransa ve Norveç’teki üslerden faydalanarak bir İngiliz ablukasını boşa çıkarmalıdır. Eğer Almanya bunu yapamaz ise, Avrupa deniz ulaştırma yolları üzerinde İngiltere’nin deniz ulaştırma yolları üzerindeki hakimiyetini ortadan kaldıracak bir ittifaklar sistemi kurmalıdır.” idi.

⁵⁵ Afif Tuğrul, *İkinci Dünya Harbinin Stratejisi*, İstanbul 1956, s. 45.

Amiral Wegener; gerek deniz kuvveti ve gerekse coğrafi durum bakımından çok üstün vaziyette olan İngiltere'nin karşısında Amiral Tirpitz'in riske nazariyesinin tatbik kabiliyetinden yoksun olduğunu ileri sürerek, Birinci Dünya Savaşındaki Alman Deniz Stratejisini yetersiz buluyor ve “İngiltere ne hata yapmış olursa olsun uyguladığı deniz stratejisi ana hatları ile çok doğrudur.” diyordu.

İngiltere'nin, kendi deniz ulaştırma yollarını kontrol edip korurken, aynı zamanda Almanya'nın deniz ulaştırmasına mani olduğunu söylüyor ve bu nedenle de Heligoland Körfezi'ni ölü bir denizin ölü bir köşesi olarak tanımlıyordu.⁵⁶

Amiral Wegener'e göre; eğer Alman Açık Deniz Filosu Norveç üs ve limanlarında konuşlandırılıysaydı, hem bu bölgedeki tarafsız deniz ulaştırmasını kontrol altında tutabilir ve hem de bu hareket alanındaki İngiliz deniz ulaştırmasına taarruz imkanına sahip olabilirdi. Bu yapılamadığı içindir ki; İngilizler Birinci Dünya Harbinde Danimarka sahillerine kadar sokularak taarruzi mayın maniaları tesisine olanak bulmuşlardı.

Amiral Wegener, Alman Açık Deniz Filosu için anavatan dışında ileri üsler temin edilmesini “Coğrafi Taarruz” olarak kabul ediyor ve bunda başarılı olunduğu takdirde İngiltere'nin uygulayacağı ablukanın tesirsiz ve yetersiz olacağını savunuyordu.

Amiral Wegener'in Alman deniz stratejisine ilişkin ileri sürdüğü bu düşüncelerin doğru veya yanlış olduğu tartışılabilir. Ancak Birinci Dünya Harbi sonrası Alman Deniz Kuvvetleri için çok kıymetli fikirler ortaya attığı ve zamanla kabul gördüğü bir gerçektir.

Amiral Wegener; Almanya'nın Norveç'in kuzey Burnunda Fransa'nın Biskay körfezinin nihayetine kadar bütün sahil kesiminin Almanya'nın kontrolü altında bulunmasını söylediği gibi biraz daha da ileri giderek; “Donanma için düşünülecek şey öncelikle stratejik noktaların zapt edilip kullanılmasıdır. Alman deniz ticaretinin idamesi ve İngiliz deniz ulaştırmasının engellenmesi için müstakbel bir harpte Atlantik'de stratejik noktaları elde etmek zorundayız.” demektedir.

⁵⁶ Şeref Karapınar, *Yabancı Deniz Harp Tarihi*, İstanbul 1952, s. 45.

Amiral Wegener, aynı zamanda İngiliz deniz ulaştırmasını çökertmek, ortadan kaldırmak için suüstü akıncı gruplarının kullanılmasının uygun olduğunu ileri sürüyordu.⁵⁷

Bu düşünce ve önerileri ile Amiral Wegener, Coğrafi avantajlara sahip zayıf deniz kuvvetlerinin deniz ulaştırması uğruna yapılacak mücadeleyi kazanabilecekleri doktrinini ilk defa ortaya koyan ilk stratejist oldu.⁵⁸

İlk önceleri Amiral Wegener'in görüşleri uygulama olanağından yoksun diye reddedildi. Bununla beraber Amiral'in Okyanus Donanması kurma önerisi Amiral Zenker'in yönetiminin son yıllarında kabul gördü ve görüşleri benimsenmeye başladı.

Değişik cepheli ve esrarengiz bir ruha sahip olan Hitler, batılı devletlerle harp etmeden Avrupa kıtasında Alman hegemonyasının tesis edebileceği düşüncesinde ve yine aynı şekilde, her türlü hal ve şartta hasımlarını süratle mağlup edebileceği kompleksi içinde idi.⁵⁹

İşçi gücünü topyekün seferber ederek ve silah imalatını azami seviyeye yükselterek Fransa'ya tekaddüm edebileceğini, İngiltere'nin ise uzun yıllardan sonra kendisine yetişebileceğini hesap ediyor, Almanya'nın kudreti arttıkça Fransa ve İngiltere'nin bir mücadeleye teşebbüslerine ihtimal vermiyordu.

Yeniden silahlanma, Ren ve Avusturya'nın işgali, Çekoslovakya'nın tasfiye edilmesi gibi ilk başarılar Hitler'in politikasını parlak bir şekilde teyit etti.

Neurath, Schacht ve silah endüstrisi bakanı General Thomas gibi Hitler'e ihtiyatlı olmasını önerenler ikinci planda bırakıldılar ve çekildiler.

Hitler, ortaya koyduğu politikasını şahsi görüşlerine dayanan ekonomik bir strateji ile desteklemekte idi. Bu strateji: Silah, mühimmat ve ikmal maddesi stoklarının süratle artırılmasını hedef tutuyor, mevcut sanayinin azami kapasitede çalıştırılması esas alınarak

⁵⁷ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 75.

⁵⁸ J. M. Roberts, *20 nci Yüzyıl Tarihi*, Ankara 2003, s. 176.

⁵⁹ P. Kennedy, *a.g.e.*, s. 345.

müstakbel ihtiyaçları karşılamak değil, halihazır ihtiyaçların teminini ön planda tutuyordu. Bu nedenle General Thomas bu politikaya “*Genişliğine Silahlanma*” ismini veriyor ve “*Derinliğine Silahlanma*” deyimini kullanan Hitler’e karşı çıkıyor, imalat potansiyeline oldukça uzun vadeli bir harbe göre yön verilmesinde ısrar ediyordu. Birçok yüksek şahsiyetler tarafından desteklenen General Thomas, harbi 1950 yılına kadar geciktirmek ve hatta harpten tamamıyla kaçınmak düşüncesinde idi.⁶⁰

Alman Deniz Kuvvetleri Komutanlığı da bu fikri daima desteklemekte idi. Hatta Büyükamiral Raeder Hitler’den, 1945 yılından önce hiçbir mücadelenin açılmayacağına dair teminat almış bulunuyordu.

İkinci Dünya Harbine Almanya; Deniz Kuvvetleri ile İngiltere’ye karşı iktisadi harp yapmayı düşünerek girdi. Hitler tarafından 10 Mayıs 1939’da verilmiş olan direktifte şu ifadelere rastlıyoruz:

“Alman Deniz Kuvvetleri, İngiliz ve Fransız deniz ulaştırma taarruz için tedbirlerini alacaktır. Dışişleri ile koordine sağlayarak ilerde vukua gelmesi muhtemel gelişmeleri dikkate alarak, bu ulaştırmaya taarruz meselesinin askeri ve hukuki taraflarını inceleyecektir.

İngiltere ile muhtemel bir harpte, birkaç abluka yarıcı gemimizin yapacağı hareket hariç, memleket dışı ticaret münasebetlerimizin devam ettirileceği ümit edilemez. Bu suretle bizim deniz ulaştırmamız Baltık Denizi ile Kuzey Denizinin kıyı kısmına münhasır kalır.”

Hitler, 22 Ağustos 1939 günü büyük askeri şefleri Berghof’da bir konferansa davet etti. Büyükamiral Raeder, Göring, Keitel ve Alman Kara Kuvvetlerinin bütün komutanları bu toplantıda hazır bulundular. Hitler özet olarak; Avrupa kıtasında Alman hegemonyasını tesis etmek maksadıyla tecavüz politikasının uygulayacağını ancak Batılı devletlerin

⁶⁰ Gerhard L. Weinber, *A World At Arms*, Cambridge 1994, s. 145.

Almanya'ya müdahale etmeyeceklerini, İngiltere'nin harp arzusunda bulunmadığını açıkladı ve Deniz Kuvvetlerinin kullanma stratejisini şu şekilde belirtti.⁶¹

“Deniz ulaştırmasına taarruz konusunda Alman Deniz Kuvvetleri bütün gayretini İngiltere'ye yöneltecektir. Bu tesiri artırmak için birçok bölgeler Tehlikeli Saha olarak ilan edilecektir. Bunların nereleri olacağı ve hudutlarını Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bildirecektir. Düşmanların Baltık Denizi'ne girmesine meydan verilmeyecektir. Bu denize giriş boğazlarının mayınla kapatılıp kapatılmayacağına Deniz Kuvvetleri Komutanlığı karar verecektir. İngiltere'ye karşı yapılacak harekatta Hava Kuvvetleri düşmanın deniz ulaştırmasına taarruzlar yapılmasını dikkate alacaktır

İngiliz harp gemileri topluluğuna ve bilhassa büyük gemiler ile uçak gemilerine karşı, uygun hiçbir hücum fırsatı kaçırılmayacaktır. İngiltere Adaları kıyılarına karşı taarruzi hareketler hazırlanacak fakat az kuvvetler kullanılacak ve böylece az zayıat vermek düşüncesiyle yarı kalacak başarılarından kaçınılacaktır.”

İki savaş arasında deniz strateji uzmanlarının görüş ve önerilerinin etkisi altında kalan Alman Deniz Kuvvetleri Komutanlığı da müstakbel Deniz Stratejisini şu şekilde ortaya koydu:

“Müstakbel bir harpte yeterli sayıda ve tipte harp gemisine sahip olunamayacağı için zaferi, hasım deniz kuvvetlerinin imhasında aramak bir hayaldir, boş bir çabadır.

İngiltere ancak deniz ulaştırmasına taarruz edilip öldürücü darbeler indirilmek suretiyle mağlup edilebilir. Bu mücadele bilhassa suüstü vurucu grupları ve hava kuvveti ile desteklenen denizaltı kuvveti tarafından yürütülmelidir.

Son derece elverişsiz olan coğrafi durumu düzeltmek için Alman körfezi dışında yabancı ülkelerde üsler işgal etmek faydalı ve hatta gereklidir.”

⁶¹ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 99.

Bu stratejinin ışığı altında Büyükamiral Raeder, 1939 yılı Şubat ayında yeni bir donanma programı hazırladı. Devam etmekte olan inşaat programının Ek'i olan bu yeni inşaat programının 1947 yılında tamamlanması tahmin edilmekte idi.

Büyükamiral Raeder aynı zamanda müstakbel bir harpte, Baltık Denizi'ne hakim olmak ve Kuzey Denizi'ne İngiliz Donanmasının büyük bir kısmını angaje etmek maksadıyla, Almanya sularında kuvvetli bir birlik bulundurmaya ve yine çok kuvvetli kuruluşa sahip denizaltı ve suüstü vurucu grupları ile Atlantik'de mücadele yapılmasını tasarlamakta idi.

Amiral Rusya'nın istilasına karşı olduğu gibi, mücadelede Akdeniz hareket alanının oynayacağı önemli rolü de idrak etmiş bulunuyordu. Ancak; inşa etmek istediği Donanma programı; tetkik edildiğinde, bu kuvvetin beklenen görevleri tam manasıyla başaracak kıfayette olmayacağı görülebilir. Diğer yönden harbin çok daha erken başlatılmış olması ve stratejiye uygun deniz harp silah ve araçlarına sahip olmadan harekate katılmak mecburiyetinde kalınışı neticeye tesir etmişti. Diğer taraftan Büyükamiral'in vücuda getirmek istediği denizaltı filosu, suüstü filosundan hacim itibariyle beş veya altı defa daha zayıftı.⁶²

1936 yılından beri Denizaltı filotillası komodoru Albay Dönitz; yazılı ve sözlü önerilerle Deniz Kuvvetleri Komutanlığına durmadan başvurmuş, savaş çıkarsa ancak üçyüz denizaltıya sahip bir filo ile denizde başarı sağlanabileceğini savunmuştu. Bu fikrini her fırsatta açıklayan Albay Dönitz'i ne Büyükamiral Raeder, ne Göring ve ne de Hitler bir türlü anlamamış, deniz ulaştırması harbi için denizaltıların en müessir gemi olduklarına inanmamışlardı.

Halbuki Denizaltı kuvveti komutanı Dönitz, denizaltı inşaatının diğer bütün inşaatı nazarında bir üstünlüğü olmasını arzu etmekte idi. Hadiselerin akışı Dönitz'in haklı olduğunu ispat etti.

⁶² David Thomas, *The Battle At Sea*, London 1975, s. 179.

Eylül 1939’da Alman Deniz Kuvvetleri, Alman Silahlı Kuvvetlerinin en zayıf bir parçası idi ve Deniz Kuvvetleri Strateji içinde kendi stratejisini uygulamaktan yoksun idi.

Başlangıçta Alman stratejisi kara hareketına dönük bulunuyordu. Bu nedenle Alman şefleri büyük eleştirilere maruz kaldılar. Fakat görüşlerini değiştirebilmek imkansız idi. Alman generalleri deniz üstünlüğünün önemini takdir edemediklerinden, güçlükleri sınıflandırmaya ve kara meselesini daima deniz meselesinden önce halletmeye meyilli idiler.⁶³

Hakikatte Alman stratejisi tam manasıyla hazırlıksızdı. Bu nedenle Almanların 1940 yılı Temmuz ayı durumu büyük tesadüflerin yardımı ile elde edebildikleri söylenebilir.

Birçok düşüncelerin etkisi altında kalan Alman Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İkinci Dünya Harbine aşağıdaki şekilde bir strateji tespit ederek girdi:

“Batıda harbin İngiltere ve Fransa tarafından açılması beklenecek ve bu suretle üstünlük batılılara bırakılacak.

Baltık denizinde tam hakimiyet sağlanuncaya kadar gereken yerler mayınlanacak.

İngiliz deniz ulaştırmasına taarruz edilecek, bilhassa büyük gemilerle uçak gemileri hedef alınacak.

Taarruzi harekate teşebbüs edilecek, bu hareket mayın dökme ve kıyı bombardımanı şeklinde olacak.”

Harbin devamı süresince uygulanan ve sık sık değiştirilen Alman deniz stratejisi hedefi iyi tespit edilmemiş bir strateji olup, mevcut ve gelişen durumlara uydurulmaya çalışılan bir strateji idi. Hitler, bir nutkunda açıkça belirttiği gibi, yüksek komuta

⁶³ Paul G. Halpern, *Naval History Of World War I*, Annapolis 1994, s. 233.

makamlarının tavsiye önerilerinden ziyade kendi hislerine tabi olarak harbin sevk ve idaresi hakkında kararlar vermiş ve bu kararların yüzde doksanında büyük riskleri göze almıştı.⁶⁴

Herşeyi planlı, programlı ve yüksek bir disiplin anlayışı içinde yapan Alman silahlı kuvvetleri ilk defa olarak İkinci Dünya Harbinde keyfi sevk ve idare edilmiştir. Tabidir ki Alman deniz kuvvetleri de bu arada kendine düşen payı almıştır.

Alman yüksek sevk ve idaresi, bu harp için uzun vadeli bir strateji saptayıp, buna bağlı bir harp planı hazırlamamıştı. Hitler'in düşünceleri ve görüşleri bu çeşit bir planın yapılmasına engel olmuş ve Fransa mağlup olunca İngiltere'nin harbe devam edemeyeceğini tahmin eden Hitler'in asıl neticenin batı cephesinde alınacağına katiyetle inanması sonucu her üç kuvvetin harp planları buna göre hazırlanmıştı.

İkinci Dünya Savaşı süresince Almanya deniz harbinde büyük hatalar yaptı. Deniz harbinin sevk ve idaresinde hataların en büyüğü seçilen hedefin ve buna bağımlı harp doktrininin değişmesi lazım geldiği zamanların iyi takdir edilememesi, geç kalınması ve yeterli tedbirlerin alınmaması olmuştur.⁶⁵

4.2. İNGİLİZ DONANMASI VE STRATEJİSİ

Birinci Dünya harbini müteakip alınmış çeşitli tedbirler karşısında; nüfusu son yıllarda süratle artan, ithalat yapmadan halkını ne beslemeye, ne giydirmeye ve ne de savunmasını hazırlamaya imkan vermeyen ekonomik durumun arz ettiği büyük tehlike olmasaydı İngiltere'nin stratejik durumu yine de müsait olarak görülebilirdi.

Bu bakımdan İngiltere ithalatını normal seviyede tutmak ve hatta artırmak mecburiyetinde idi. Bu nedenle müstakbel bir harbin ilk gününden itibaren Deniz ulaştırmasını emniyet altında bulundurması zarureti vardı.⁶⁶

⁶⁴ David Miller, *Great Battles Of World War II*, New York 1998, s. 232.

⁶⁵ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 55.

⁶⁶ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 23.

Alman Deniz Kuvvetlerinin harekate hazır durumda limanda bekleyen birkaç bin tonluk suüstü korsan gemileri veya denizaltı gemileri, İngiliz Deniz Kuvvetlerini, deniz ulaştırmasının emniyetini sağlamak için bir milyon tonluk harp gemisi kullanmaya mecbur ediyor ve bu nedenle de İngiltere askeri potansiyelinin büyük bir kısmını Deniz Kuvvetlerine, Deniz ulaştırmasının emniyetine tahsis etmiş oluyordu.⁶⁷

İngiltere, Birinci Dünya Savaşını müteakip 1936 yılından itibaren yeniden silahlanmaya başlamış bulunuyordu. Pek tabii olarak İngiltere, yeniden silahlanma gayretinin büyük bir kısmını donanmaya ve donanma da büyük muharebe gemisi inşaatına tahsis etmişti. İnşaat programında öncelik verilen muharebe gemilerinin inşaatı büyük münakaşalara neden olmuştu. Askeri ve sivil şahsiyetlerin büyük bir kısmı, bu suretle para sarfedileceği yerde Hava Kuvvetlerinin takviye edilmesi kanısında idiler.⁶⁸ Çünkü bu hal tarzı yeniden silahlanmanın daha seri bir şekilde başarılmasını mümkün kılacak ve büyük muharebe gemileri esasen hava kuvvetlerinin darbelerine mukavemet edemeyeceklerdi.

Bu fikirlere Amirallik Birinci Lordu Chatfield aşağıdaki görüşlerle karşı çıkmakta idi:

“Şayet müstakbel bir harp, muharebe gemilerinin gereksiz olduğunu ortaya koyacak olursa, bunların inşaatları için paramızı israf etmiş olacağız, ancak bu gemileri inşa etmezsek ve harpte lüzumlu oldukları belirirse o zaman belki de bütün imparatorluğu kaybetmiş olacağız.”

Bu fikirlerin büyük bir kıymeti vardı. Ancak tespit edilen deniz stratejisinin uygun gördüğü silahlanma gayretinin büyük bir kusuru Fransa'nın mağlubiyetinden sonra hedefine ulaşabildi.

İngiliz Amirallik dairesi deniz kuvvetlerinin zayıf taraflarını genellikle aşağıdaki şekilde belirlemekte idi:⁶⁹

⁶⁷ Geoffrey Bennet, *Naval Battles Of World War II*, Yorkshire 2004, s. 45.

⁶⁸ Arthur Hezlet, *Aircraft And Sea Power*, New York 1970, s. 138.

⁶⁹ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 24.

“Büyük Britanya himaye gemisi inşaatını terk etmiştir. En kısa zamanda bu tip gemilere sahip olma yolları aranıp bulunmalıdır. Büyük deniz kuvvetine rağmen denizaltı harbine ait hazırlıklar yetersizdir. Bazı gemilerin Asdic cihazları ile teçhiz edilmesi yeterli değildir.

Müstakbel bir mücadelenin açılmasını müteakip, imkan nispetinde ticaret gemileri silahlandırılmalıdır.

Konvoy teşkili ilk kademedede hayata geçirilmeli, konvoyların sevk ve idaresi ile ilgili mevcut talimatlar gözden geçirilip geliştirilmelidir.

Büyük gemilerin gece muharebe esasları yeniden düzenlenmelidir. Donanma Hava Kuvveti kurulmalıdır.”

1939 yılında İngiliz Amirallik dairesinin stratejik fikri savunma idi. Birinci Dünya Harbinde olduğu gibi stratejik savunmada kalmak gerekli görülüyordu. Çok kısa olarak ifade edilirse; kabul edilen strateji:

“İngiliz deniz ulaştırmasının serbestisini sağlamak ve Büyük Britanya'yı bir istilaya karşı himaye etmek.”

1939 yılında Amirallik Birinci Lordluk makamını işgal eden W. Churchill, boşuna yere Amirallik Karargahına Taarruzi bir ruh vermeye çalıştıysa da diğer deniz Lordları Kara ve Hava Kuvvetlerinin kifayetsiz oluşlarının kendilerine ihtiyatlı hareketi empoze ettiği kanaatinde idiler. Netice olarak Amirallik dairesi uygulanacak stratejiyi aşağıdaki şekilde tespit etti:⁷⁰

“Müstakbel bir harpte, daha çok insan hayatına mal olan kara muharebelerinin yükünü müttefiklere verilecek, Deniz Harekatı bizzat idare edilecektir.

⁷⁰ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 24.

Düşmanı yıpratarak sulha mecbur edilmesi yoluna gidilecektir.

Deniz muharebesi aranmayacak, fakat bundan kaçınılmayacak, bunun için daima hazır bulunulacaktır.

Kuzey Denizi'nde kuvvetli bulunmak, Manş Denizi'nde hakimiyet temin ve idame etmek, kendi ulaştırmamızı korumak ve düşman ulaştırmasına taarruz etmek, düşman suüstü korsan gemilerini yakalayıp imha etmek, Akdeniz'de Fransa ile iş birliği yapmak ve diğer denizlerdeki Fransız menfaatlerini de korumak, Amerika Birleşik Devletlerini bir müttefik olarak harbe sokmaya çalışmak esastır.”

4.3. 1939 YILI DENİZALTI HAREKATI

4.3.1. Yolcu Gemisi Athenia'nın Batırılması

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığının zahiren olsun La Haye Sözleşmesine riayet edilmesi hususundaki bütün tedbirlerine rağmen, İngiliz yolcu gemisi, uyarı olmaksızın 3 Eylül 1939 akşamı, İngiltere'nin Almanya'ya harp ilan edişinden dokuz saat sonra U-30 Alman denizaltısı (Komutan Yzb. Fritz-Julius Lemp) tarafından Hebrides adalarının 200 mil kadar batısında batırıldı.⁷¹

Gemi Liverpool'dan aldığı 1400 kadar yolcu ve yükle himayesiz olarak Montreal'e gitmekte idi. Torpido isabeti alan gemi hemen batmadı. S.O.S. işaretini alan civardaki gemiler hemen yardıma koştular. İlk yardıma gelen Norveç bandıralı Knute Netson yük gemisi oldu.

Müteakiben HMS Electra ve HMS Escort muhripleri ile İsveç bandıralı Southem Cross yardıma geldi. Ertesi gün saat 10.40'da Athenia batıncaya kadar 1300 kişi kurtarıldı. 100 kişi hayatını kaybetti.

⁷¹ Kansu Şarman, *Adamlı Torpidolar Edip Şehsuvaroğlu'nun II. Dünya Savaşı Anıları*, İstanbul 2002, s. 79.

Athenia'nın batırılışı ile harbin son gününe kadar devam edecek olan taciz edici, yıpratıcı ve monoton Atlantik muharebeleri başlamış oldu.

Bütün Alman denizaltılarına harbi; yürürlükteki anlaşmalara uygun olarak yürütmeleri emri verilmişti. Denizaltılar: himayesiz ticaret gemilerini, bu gemilerin mürettebatı filikalara binerek hayatlarını kurtarabilecekleri takdirde batıracaklardı.⁷²

Amiral Dönitz daha sonra anlaşma hükümlerine niçin güçlükle uyabildiklerini şu şekilde ifade etti:

“İngiliz ticaret gemileri, Alman denizaltılarının mevcudiyetini telsizle bildiriyorlardı. Ayrıca silahlı ve kamuflle edilmiş bulunan bu gemiler karşısında denizaltıların avlanmak tehlikesi mevcuttu. Böyle bir durumda havada uçakların görülmesi çok daha müşkül bir durum yaratıyordu.”

İngiliz radyosu B.B.C. Athenia'nın bir denizaltı tarafından batırıldığını duyurduğunda Büyükamiral Raeder ve Hitler hayretler içinde kaldılar. Onlara göre, vermiş oldukları bir emrin bu suretle dinlenmemiş bulunması imkansız görünüyordu.

Alman deniz kurmayı, geminin battığı hakkındaki İngiliz raporlarına önceleri pek inanmadı. Denizaltı gemileri telsiz sükuneti uyguladıklarından olayın şu sıralarda anlaşılmasına imkan yoktu. Ancak, Albay Dönitz'in kurmayı, bu olaydan bir Alman denizaltı gemisinin sorumlu olabileceğini düşünmüştü.

Olay üzerine Hitler, Alman deniz kurmayının önerisi üzerine, Almanya'nın sorumluluğunu inkar edip, Almanya'ya karşı uydurma hikayeler icat etmekle Admiralti birinci lordu olan Mr. Churchill'i sorumlu tutmaya karar verdi.

Nazi Partisinin resmi yayın organı olan Volkischer-Bedbacher yine Hitler'in emri üzerine Mr. Churchill'i ithama başladı. Bu ithamlar arasında: “Eğer Athenia hakikaten torpidolanarak batırıldı ise bu bir İngiliz denizaltısı tarafından yapılmıştır.”, “Mr.

⁷² Nathan Miller, *War At Sea A Naval History Of World War II*, New York 1995, s. 19.

Churcill'in gemiye bir bomba koydurmuş olması muhtemeldir. Böylelikle Amerika Birleşik Devletleri'nin Almanya'ya karşı harbe girmesi zorlanmış olacaktır." şeklinde ifadeler kullanıldı.⁷³

U-30 denizaltı gemisi Kiel üssüne döndüğünde nihayet olay aydınlığa kavuştu. Bu denizaltının Athenia'yı batırdığı sabit oldu. Yzb. F. J. Lemp rıhtıma aborda olurken filo komutanı Albay Dönitz rıhtımda bekliyordu. Filo komutanı derhal denizaltıya girip komutan ile gizli bir görüşme yaptı. Komutan Lemp: Verilmiş olan emirlere karşı itaatsizlik ettiğini bildiğini, fakat bunun kendisi için ilk harp görevi olduğunu ve ani olarak harp ilan karşısında son derece heyecanlandığını ve torpidoyu atmadan birkaç saat önce kapalı zarfı açmış olduğunu, Athenia'nın ışıklarının maskelenmiş olarak zigzag rotalarda seyrettiğini ve bu hususun da kendisini şüpheye düşürdüğünü ifade etti.

Albay Dönitz'in emri ile geminin seyir jurnalinde değişiklik yapıldı ve bu olay ile bilgiler yok edildi.

Yzb. Lemp şiddetli şekilde takdir edildi, kendisine ve arkadaşlarına son derece ketum olmalarına dair emir verildi. Gemi subaylarından pek azı hakikati öğrenebildiler, hatta Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı Karargahında görevli subaylardan pek çoğu bile olaydan çok zaman sonra U-30'un bu hatasını öğrenebildiler.

1940 yılı sonbaharında U-30 denizaltısının personeli serbest bırakıldı. Yzb. Lemp müteakip görevlerinde U-30 ile 77.907 ton tutarında 15 gemi batırdı. 1941 yılında U-110 denizaltısı komutanlığına getirildi. Mart-Mayıs 1941 arasında üç gemi daha batıran Yzb. Lemp 9 Mayıs 1941 günü Kuzey Atlantik'de Aubrietia, Bulldog ve Broadway refakat gemilerinin koordineli hücumu sonucu U-110 ile birlikte battı.⁷⁴

Athenia olayından sonra İngiltere, uluslararası hükümlere aykırı da olsa faydalı olacağına inandıkları bütün savunma tedbirlerini almak serbestisini elde etmiş bulunuyordu.

⁷³ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Harekatı Hakkında Führer Konferansları 1939*, (Çev. Faik Taluy – Cavit Bengisu), İstanbul 1949, s. 17.

⁷⁴ N. Miller, *a.g.e.*, s. 185.

4 Eylül 1939 günü, bütün denizaltı gemilerine aşağıdaki emir verildi:

*“Führer’in emriyle, himaye altında olsalar dahi, hiçbir suretle yolcu gemilerine karşı hareket yapılmayacaktır.”*⁷⁵

Sonunda kayıtsız-şartsız denizaltı harbi emri verilinceye kadar, bu emir tedricen değiştirildi.

4.3.2. Alman Denizaltı Harekatının Başlaması

Denizaltı filosu, operasyonel harp sevk ve idare bakımından, deniz harbi sevk ve idare makamına direkt olarak bağlıydı. Ancak Kuzey Denizde denizaltı bulundurduğu durumlarda, denizaltı filosu komutanlığı Kuzey Denizi deniz harbi idaresinden en üst makama sorumlu Batı Deniz Grup Komutanlığının emirlerine göre de hareketi düzenlemekten sorumlu bulunuyordu.

Denizaltı Filosu Komutanlığınca harbin başında düşman durumu değerlendirilirken ilk önceleri İngiltere’ye yönelen ticaret gemilerinin büyük kısmının yalnız başlarına tek tek seyredecekleri kabul edildi. Çünkü bir konvoy sistemi zamanla ve yavaş yavaş uygulamaya konulabilirdi. İngiltere’ye bilhassa bitaraf devletlerin ticaret gemilerinin yoğun bir şekilde gelişi beklenmeliydi. İngiltere Kuzey Denizde İngiltere limanları açığında denizaltılara karşı bir karakol tesis edebilirdi. Bu karakolda en etkili neticeyi hava kuvvetlerinin sağlayabileceği kesin idi. Bilhassa kıyı şeridinde, limanlar önünde ve deniz ulaştırmasının düğüm noktalarında hafif suüstü kuvvetlerinin de denizaltı karakolları tesis edecekleri beklenmeli idi.

Teşkil edilecek konvoylar da direkt olarak muhrip, refakat gemisi, korvet, silahlandırılmış balıkçı gemileri ve sahile yakın konuşlandırılmış hava kuvveti ile himaye edilebilirlerdi.

⁷⁵ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1939*, s. 18.

Alman denizaltıları ticaret harbini, denizde müsadere esasları kanunu esaslarına göre yapacaklardı. Yani bir ticaret gemisi, silahlı olsun olmasın, denizaltılar veya bir suüstü harp gemisi tarafından ilk önce durdurulup muayene edilecek, Deniz Müsadere Kanunu gereğince; milliyeti ve taşıdığı yük batırılmasına izin veriyorsa, ilk önce denizaltı, ticaret gemisi mürettebatını emniyete alacaktı.⁷⁶

Denizde Müsadere Kanununun bazı maddeleri yine denizaltı harbi ile ilgili bulunuyordu. Bu maddelere göre; harp gemileri veya uçaklar tarafından himaye edilen ticaret gemileri, denizaltı harbine katılan veya denizaltı gemisinin gemide arama yapmasına direnen ticaret gemileri, nakliye gemileri; düşman deniz kuvvetlerinde görev aldıklarından ve silahlı olduklarından aynen harp gemileri gibi muamele göreceklerdi.

Bütün bu hususları göz önüne alan Alman denizaltı filosu komutanı Albay Dönitz, harbin başında denizaltı hareket emirlerini Denizde Müsadere Kanunu esaslarına uygun olarak verdi. Kabul edilen düşman durumu ve Deniz Müsadere Kanununun ortaya koyduğu tahditler, çok az sayıdaki denizaltıyı en başarılı tarzda kullanmayı gerektiriyordu. İşte bu maksatla; tek başına seyreden gemilere hücum için denizaltılara İngiltere ve İrlanda batısında tek tek karakol sahaları verildi. Karakol sahaları sahil yakınlarından batıya doğru uzaklarda tesis edildi. Yani, denizaltılar imkan dahilinde karada üslenmiş uçakların tesis edebileceği hava karakolundan serbest bulunuyorlardı.

Kuzey Denizde de, aynı esaslar çerçevesinde, bilhassa bitaraf deniz ulaştırmasının yakalanması için denizaltılar konuşlandırıldı. Bitaraf deniz ulaştırması daha ziyade İskandinav ülkelerinden İngiltere'ye yönelenlerdi.

Daha harbin başında Athenia yolcu gemisinin batırılması üzerine Hitler'in emri ile 4 Eylül 1939 akşamı bütün denizaltı gemilerine: Führer'in emri gereğince başlangıçta konvoy dahilinde olan yolcu gemilerine hücum edilmemesi emrinin verilmesi denizaltı harbini biraz olsun zorlaştırdı Bu emirle yolcu gemilerine, özel bir muamele yapılmaya

⁷⁶ Saim Besbelli, "Almanlara Göre İkinci Dünya Harbinin Denizaltı Hareketleri", *Donanma Dergisi*, 404 (1953), s. 40.

başlandı. Ama konvoy dahilinde seyredecek yolcu gemilerinin batırılmasına uygulanan hukuk müsaade ediyordu.⁷⁷

Yine bu arada bütün Fransız gemileri için son derece müsamahalı bir emir verildi. 3 Eylül 1939 tarihli bu emirde denizaltılara “*Fransa saat 17.00’den itibaren Almanya ile harp halindedir. Başlangıçta ticaret gemilerine sadece savunma maksatları için hücum edilmesi*” bildirildi.⁷⁸ Fakat 6 Eylül 1939 tarihinde bu emre ek olarak yine başka bir emir daha verildi ki bu emirde, Fransız bandıralı gemilerin durdurulmaması, Fransa ile yeni olayların ortaya çıkmasından kaçınılması emrediliyordu.

Bu suretle Fransız gemilerine bitaraf gemilerden daha müsamahakar muamele edilmeye başlandı. Denizde Müsadere Kanunu esaslarına uyularak durdurulacak, aranacak ve şayet harp maksatlarına uygun yük tespiti halinde batırılacaktı.

Alman denizaltı komutanları 6 Eylül 1939 tarihli emir gereğince gördükleri her geminin Fransız olup, olmadığını kesin olarak anlamak ve Fransız ise durdurmamak mecburiyetinde idiler. Bu emrin icrası çok güç olup, bilhassa geceleri imkansızdı.

Bu ve bunun gibi emirler denizaltı harbini çok tehdit ettiği gibi denizaltı komutanlarına gözetleme ve her hareketlerine büyük sorumluluk yükliyordu. Ayrıca, ekseri durumlarda denizaltının emniyetini de ciddi şekilde tehlikeye sokuyordu. Gündüzleri denizaltı, gördüğü hedefleri kesin olarak teşhis edebilmek için lüzumundan çok fazla periskop göstermek mecburiyetinde kalıyordu. Geceleyin de denizaltı hedeflerini ayırt edebilmek için tehlikeli denebilecek yakın mesafeye sokuluyor ve karşısındaki teknenin hareket halinde olmasından durum kısa zamanda atış için uygun olmayan bir şekil alıyordu.

Çıkardığı bu şekil emirlerden Hitler’in muhasamata başlama mesuliyetini Batılılara bırakma arzusu bariz bir şekilde anlaşılıyordu. Hitler, harp ilan etmesine rağmen, harbin Fransa sahnesine yayılmasının önlenebileceğine de inanıyordu. Bu ümidin ortadan

⁷⁷ Ahmet Kesre, *Deniz Harbi Kaideleri*, İstanbul 1965, s. 54.

⁷⁸ Muzaffer Elaldi, *Büyükamiral Karl Dönitz’in Hatıratı*, İstanbul 1976, s. 44.

kalkmasından sonra, Eylül ayı sonlarında Fransız gemileri için verilen tahditlerden vazgeçildi.

Genellikle ticaret gemileri geceleri ışıklarını karartarak tıpkı harp gemileri gibi seyrediyorlardı. Denizaltı için gece görünen bir karartının yardımcı kruvazör mü yoksa bir ticaret gemisi mi olduğuna karar vermek çok güçtü. Denizaltının iyice anlayabilmesi için karartının oldukça yakınına sokulması icap ediyordu. Gemiye durdurmak için mors veya ışıldağını kullanması ise ticaret gemisine denizaltının durumunu yakın mesafeden tamamen göstermiş oluyordu. Karşısındaki gemi silahlı bir gemiye ait ise denizaltı, düşman topçusunun baskın ateşiyle imha olmayı hesaplamalıydı.⁷⁹

Harbin ilk günlerinde denizaltılar Kuzey Atlantik’de, Hebrides adaları batısında ve Gaskonya Körfezinde kendilerine verilen emirler çerçevesinde harekate başladı.

Yzb. F. J. Lemp 45 derece 29 dakika kuzey ve 09 derece 45 dakika batı mevkiinde 5 Eylül 1939 günü saat 08.15’de İngiliz ticaret gemisi Bosnia’yı, 6 Eylül günü yine bu mevki civarında Rio Claro gemisini batırdı. Yzb. Lemp su üstünden hücum geliştiriyor, önce top ateşi açıp müteakiben torpidolarını kullanıyordu.

U-48 komutanı Yzb. Herbert Schultze ilk hedefini 5 Eylül 1939 günü öğleden sonra yakaladı. Takriben 6000 tonluk gemi BE-64.73 karesinde bulunuyor ve bandıra taşımıyordu. Komutan Schultze satıhtan topla hücumu karar verdi. Bu ticaret gemisi İngiliz Royal Sceptre idi. Neticede bu gemi de torpidolanarak batırıldı.

Athenia, Bosnia, Rio Claro ve Royal Sceptre’nin batırılmasından sonra bütün İngiliz gemileri bir denizaltının hücumuna uğradıklarında SOS yerine SSS işareti vermeye başladılar. Bu “*Bir denizaltının hücumuna uğradım, yardım ediniz.*” anlamına geliyordu.

6 Eylül 1939 tarihinde ilk defa olarak bir denizaltı gemisi (U-38) gördüğü bir ticaret gemisinin topçu ateşine maruz kaldı. Olaydan iki hafta sonra İngiliz istihbarat

⁷⁹ S. Besbelli, *a.g.m.*, s. 42.

şubesi haberi yayarak bunu bir ticaret gemisinin düşman denizaltısını defetmesi şeklinde başarılı bir örnek olarak gösterdi.

14 Eylül 1939 günü güvertesinde kırk iki adet Swordfish ve on adet Skua uçağı taşıyan HMS Ark Royal, denizaltı savunma hareketi için bulunduğu Nouvelle Hebrides açıklarında Yzb. G. Glattes'in komutasındaki U-39 denizaltısının hücumuna uğradı. Komutan manyetik ateşlemeli üç torpido attı. Bu torpidolar gemi yakınında erken infilak ettiler.⁸⁰ Erken infilakın hasıl ettiği su sütunları uçak gemisine refakat eden HMS Faulknor, HMS Foxhound ve HMS Firedrake muhripleri tarafından tespit edilince muhripler denizaltı arama ve avlama hareketına başladı. U-39 batırıldı ve personeli kurtarıldı. Yine aynı gün aynı bölgede bulunan U-30 denizaltısı HMS Ark Royal'den havalanan Skua uçaklarının hücumuna uğradı. Uçaklara makineli tüfekleri ile ateş açan denizaltı, onların attığı bombalardan sakınarak dalmayı başardı.⁸¹

17 Eylül günü saat 18.00 sularında Yzb. Otto Schuhart komutasındaki U-29, diğer bir denizaltıdan bölgesinde bir konvoyun seyretmekte olduğu mesajını aldı. Periskobuna tam bir daire yaptıran komutan kendisine yaklaşmakta olan bir uçak gemisi karartısı ile karşılaştı. İki saate yakın bir manevradan sonra U-29 çok uygun bir atış mevkiini yakalamıştı. Bu HMS Courageolis uçak gemisi idi. Gemi dört muhrip himayesinde denizaltı karakol görevinde bulunuyordu. Bu sırada iki muhribi bir denizaltıyı aramak maksadıyla refakatten ayrılmış sadece iki muhrip refakatte kalmıştı. Akşam alacakaranlığında uçak gemisi, havadaki uçakların inmesi için rüzgar üstüne dönmüş ve sabit bir rota izlemekte idi.

U-29 saat 19.50'de 3000 metre mesafeden üç torpido attı. İki torpido gemiye isabet ederek infilak etti. On beş dakika içinde gemi sulara gömüldü. Gemi komutanı Yzb. Schuhart hedefinin adını bilmiyordu. Ertesi gün BBC'den hedefinin ne olduğunu öğrenebildi. HMS Courageous'un komutanı Albay W. T. Makeig-Jones dahil 518 kişi hayatını kaybetti.⁸² Denizaltıya karşı refakatteki iki muhribin icra ettiği arama ve avlama

⁸⁰ B. H. Liddel Hart, *II. Dünya Savaşı Tarihi 1*, (Çev. Kerim Bağrıaçık), İstanbul 1998, s. 394.

⁸¹ A. Hezlet, *a.g.e.*, s. 139.

⁸² N. Miller, *a.g.e.*, s. 40.

harekatı neticesiz kaldı. Zira komutan Schuhart emirler hilafına gemisini hemen 80 metre derinliğe almıştı.

HMS Ark Royal'e hücum ve müteakiben de HMS Courageous uçak gemisinin batırılması üzerine İngiliz Amirallik Dairesi denizaltı savunma hareketinde uçak gemilerinin kullanılması prensibinden derhal vazgeçti. Çok kıymetli uçak gemilerinin bu göreve yeterli himaye kuvveti bulunmadan gönderilmesi son derece rizikolu idi ve onları derhal Atlantik'den geri çekince bu davranış Alman denizaltılarının ticaret harbine geniş ölçüde kolaylık sağladı.⁸³

Filo Komutanı Albay Dönitz İngilizlerin Asdic kullandıklarını bildiğinden sualtından hücum eden denizaltıların hedeflerinin 3000 metre içine girmeden hücum geliştirmelerini emretmişti.

20 Eylül'de Binbaşı Johannes Franz'ın komuta ettiği U-27 personeli ile birlikte İngilizlerin eline geçti. Ancak bu gemi o zamana kadar Davara ve Rudyard Kipling gemilerini batırması, fakat HMS Fortune ve HMS Forester'den kurtulamamıştı.

Eylül 1939 ayı denizaltı harekatı bakımından fazlasıyla şiddetli geçti. Schuhart'ın U-29'u, Ewerth'in U-26'sı, Dresky'nin U-33'ü ve Schepke'nin U-3'ü Saint George kanalı ile Gaskonya Körfezinde önemli miktarlara varan tonajda gemi batırdılar. Eylül ayında 153.879 ton tutarında 41 adet ticaret gemisi batırıldı. Bu durumu İngiliz Amirallik Dairesi, hareket sahalarında fazla miktarda denizaltı bulunduğu şeklinde kıymetlendirdi.

Beklenen konvoylara kayıtsız-şartsız hücumda daha barış devresinde elde edilmiş tecrübelerden faydalanıldı. Harbin ilk aylarında birçok denizaltı ile gruplar teşkil edilerek sulh zamanında tecrübe edilmiş bir taktik denenmeye başlandı. İkinci ve altıncı filotilla komodorları teşkil edilen grupların başında denize çıktılar. Uyguladıkları grup taktiği "Rudel Taktik" idi. İngiltere'nin ticaret gemilerini konvoylar teşkil ederek seyrettirmesi karşısında denizaltıların çok geniş bir saha dahiline teker teker dağıtılması düşünüldü.

⁸³ N. Miller, *a.g.e.*, s. 40.

Hedef konvoyları yakalamak ve elde mevcut denizaltı gemilerini konsantre ederek, konvoyu imha etmekte.

Geniş bir sahada konvoyların bulunması güç bir mesele olduğundan deniz ulaştırmasının düğüm noktaları civarında taarruzi bölgelerin seçilmesi gerekli idi. Bu nedenle Saint Georger Kanalı kuzey ve güney girişlerine, İngiltere adalarının güney batısındaki BE Bölgesine ve Gaskonya Körfezine denizaltı grupları sevk edildi. Yine bu arada bazı denizaltılar da müstakil olarak harekatta bulunacaklardı.

Eylül 1939 ayında düşman ticaret gemilerinin silahlandırılmamış olması ve himayeden de yoksun bulunmaları nedeniyle, hareket sahalarında pek fazla sayıda denizaltı bulunmamasına rağmen hareket başarılı olmuş gemi/tonaj grafiği 41/153.879'a ulaşmıştı.

Ekim 1939 ayında bu başarının tekrarlanması şüpheli görülüyordu ve yine beklenen yeni görevler neticesinde başarının yılsonuna kadar azalabileceği Albay Dönitz tarafından kıymetlendirilmekte idi. Ekim 1939 ayı beklenenin tersine başarılı hareketla başladı. Bnb. Werner Hartman komutasındaki U-37'nin hareketi son derece süratli o kadar da başarılı idi. 8 Ekim 1939 günü Norveç Shetland Adaları arasında seyreden 1000 tonluk İsveç bandıralı Vistula'yı top ateşi ile batıran U-37, 12 Ekim'de İrlanda'nın güney batısında bulunuyordu ve burada 4810 tonluk Yunan bandıralı Aris'i batırdı. 15 Ekim'de Gaskonco Körfezinde 5000 tonluk Fransız bandıralı Vermont yük gemisi Bnb. Harman'ın kurbanları arasına katıldı.

Güneye inmeye devam eden ve Gibraltar'dan Akdeniz'e girmeyi planlayan Bnb. Harman 17 Ekim'de 10.184 tonluk İngiliz Yorkshire yük gemisini de batırdı.

Gibraltar Boğazından kolaylıkla Akdeniz'e geçen U-37, 24 Ekim 1939'da İngiliz bandıralı Menin Ridge, Ledbury ve Tafna gemilerini batırdı. Bu gemilerin her biri 4000'er tonluktu.

Torpidosu biten ve üsse dönmekte olan U-37 Brest'in 200 mil kadar açığında Yunan bandıralı Thrasyvoulos gemisini batırdı. Bu cephe görevinde U-37, Akdeniz'e girene kadar 35.000 ton tutarında sekiz gemi batırmış bulunuyordu.⁸⁴

İngiltere adalarının güney batısındaki BE Bölgesinin gemi trafiği bakımından zengin olduğu Filo Komutanı Albay Dönitz tarafından kıymetlendirildiğinden, Yzb. Herbert Sohler komutasındaki U-46, Yzb. Herbert Schultze komutasındaki U-48, Yzb. Alexander Gelhaar komutasındaki U-45 ve Yzb. Rolf Dau komutasındaki U-42 bu bölgeye sevk edildiler.⁸⁵

Büyük ve modern Fransız bandıralı petrol gemisi Emile Miguet, 19,400 ton benzin yükü ile 12 Ekim 1939 akşamı BE Bölgesi içinde Yzb. Herbert Schultze'nin komutasındaki U-48'in önüne düştü ve derhal batırıldı. Emile Miguet; Jamaika'dan hareket ettikten sonra konvoydan ayrılmış ve FN Surcouf'un himayesinde alçak süratle seyretmekte idi. U-48 ertesi gün muhtelif cins malzeme ile yüklü 6903 tonluk yine Fransız bandıralı Louisiane ile temas sağladı. Bu gemi Portsmouth'dan hareket ettikten sonra konvoydan ayrıldığı esnada Land'e End açıklarında seyrederken U-48'in top ateşi ile batırıldı ve SSS işaretini vermeyi başardı.⁸⁶

İki saat sonra U-48, İngiliz bandıralı Heronspool gemisini de top ateşi ile batırmış bulunuyordu. 14 Ekim 1939 günü U-48, İngiliz bandıralı Sneaton gemisini de batırınca, kırk sekiz saatlik hareket sonunda toplam 30.000 ton tutarında gemi batırmış oluyordu.

Fransız bandıralı Louisiane'ın verdiği SSS işareti üzerine bölgeye gelen HMS Ilex ve HMS Igomen muhripleri denizdeki mürettebatı kurtardı ve bu iki muhrip müteakiben denizaltı arama hareketına girişti.

14 Ekim 1939 günü Yzb. Alexander Gelhaar komutasındaki U-45, İngiliz bandıralı Lochavon gemisini ve müteakiben de KJF-3 konvoyundan yeni ayrılmış 10.108 tonluk Fransız yolcu gemisi Bretagne'yi BE Bölgesi içinde batırdı.

⁸⁴ Donald Macintyre, *The Battle Of The Atlantic*, London 1956, s. 86.

⁸⁵ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 55.

⁸⁶ David Westwood, *The U-Boat War*, London 2005, s. 72.

Bölgede batan gemilerin devamlı SSS işaretini alan HMS Ilex ve HMS Igome, bölgede yaptıkları aramada U-42 ile temas sağladılar. Su bombası hücumu sonucu arka balast tankları çatlayan gemi ciddi hasara uğradığından satha fırladı. Kısa bir süre sonra batan gemiden kurtulan olmadı.

Harbin başından beri başarılı hareket icra eden U-42 komutanı Yzb. Rolf Dau bu defa İngilizler tarafından avlanmıştı.⁸⁷

U-27, Güney İrlanda'da bazı balıkçı gemilerini batırdıktan sonra 19 Eylül gecesi Habrides adaları açıklarında denizaltı arama ve avlama hareketi icra eden muhriplerin arasına düştü ve mevki tespit edildi. Asdic cihazı ile yeri tespit edilen gemi iki saat süre ile su bombası hücumuna uğradı. Yara alan gemi satha çıktı, mürettebatının çoğu kurtarıldı.

Ortaya çıkan torpido arızaları yanı sıra cepheye sevk edilecek denizaltıların hazırlanmasındaki gecikmelerin nedeniyle belirli bölgelere denizaltıların sevkindeki aksama filo komutanını şimdilik uyguladığı bu taktikten vazgeçmesine neden oldu. Amiral Dönitz Ekim ayı sonunda denizaltılarını yeniden teker teker Atlantik'e çıkardı.

Ekim 1939 ayında 135.000 ton tutarında 27 gemi batırılmıştı. Kasım ayında bu miktar 52.000 ton tutarında 21 gemiye indi ve Aralık 1939 ayında 81.000 ton tutarında 25 gemiye yükseldi.⁸⁸

Eylül 1939 ayını takip eden devrelerdeki bu azalmanın nedeni basitti. Filo komutanı Dönitz, hareketin başında da tahmin etmiş olduğu gibi, elindeki denizaltı filosunun ancak üçte birini aynı anda hareket sahalarında bulundurabiliyordu; fakat bu hesap ilk ay söz konusu olmamış ve bütün denizaltılar harekate iştirak ettirilebilmişti.

Bu durumda bunların lojistik ihtiyaçlarını karşılamak için üslerine dönmek zaruretiyle karşılaşmaları, hep aynı zamana rastlayacaktı ve yeterli sayıda denizaltının hareket sahalarında kalmasını temin edecek olan normal çarkın işlemeye başlaması için belli bir sürenin geçmesi gerekecekti.

⁸⁷ Sabri Mengöl, "Büyük Harpte Alman Denizaltı Harekatı", *Deniz Mecmuası*, 340 (1936), s. 210.

⁸⁸ D. Westwood, *a.g.e.*, s. 186.

4.3.3. Scapa Flow Baskını

Harekate hazır denizaltıların yeterli sayıda bulunmaması nedeniyle denizaltılarla sürdürülen ticaret harbi ekim ayında yavaşladı ise de buna mukabil İngiliz Anavatan Filosu'na beklenmedik bir darbenin vurulması gerçekleşti.

Scapa-Flow Ana Üssüne bir düşman denizaltısının girdiğini görmek korkusu, Birinci Dünya Savaşında İngiliz Anavatan Filosu Komutanı olan Amiral Jellico'nun büyük bir endişesi idi. Liman girişlerine birçok engellerin tesisini emretmişti.

İkinci Dünya Savaşının başlangıcında da bu engeller tekrar tesis ve takviye edildi. Üs'se girmeye imkan veren yedi geçit bulunuyordu. Yine bu bölgedeki akıntılar da değişik ve şiddetli idi. Coğrafi faktörler, üs savunmasının lehinde bulunuyordu.

Gemilerin kullandığı geçitler ağ maniaları ile kapandı, çok sıkı bir gözetleme altına alındı. Diğer geçitler ise gemilerle bloklandı.

Böyle bir Üsse bir denizaltının girmesi bütün dünyada çok büyük yankılar yaratabilirdi. Bu hakikaten de çok güç bir hareket idi.

Alman Denizaltı Filo Komutanı Albay Dönitz; Scapa-Flow'a bir denizaltının girmesini harbin başından beri düşünmüştü. Birinci Dünya Harbinde Yzb. Von Henning ile Ütğm. Emsmannın benzer girişimlerinin başarısızlığını hatırlama ve onların karşılaştığı deniz ve seyir problemleri Albay. Dönitz'i bu harekattan biraz olsun uzak bulunduruyordu.

Albay Dönitz'in göz önüne aldığı güçlükler, bilhassa Scapa-Flow bölgesinde mevcut bulunan çok şiddetli akıntılar üzerinde yoğunlaşıyordu. Örneğin; Pentland Firth'de akıntı saatte 10 deniz mili gibi bir rakama yükseliyordu ki bir denizaltının normal bir zaman süresince yapacağı azami sürat 7 deniz mili olabileceğinden buradan bir denizaltının geçmesi güç görünüyordu. Ama bu coğrafi faktörler lehe kullanılabilir ve bir denizaltı dirayetli ve korkusuz bir komutan tarafından bu Üsse sokulabilirdi. Diğer taraftan

Scapa-Flow'a giriş geçitlerinin ağ, mayın, mania ve blok gemileriyle kapatıldığını ve etkili bir şekilde karakol edildiğini de göz önünde bulundurmak gerekli idi.

İngiliz Deniz Kuvvetleri üs savunması hususunda tecrübeli idi ve Anavatan Filosu komutanının alacağı önlemler ile gemilerinin en emin şekilde Üs'de yatmalarını temin edeceğinden şüphe edilmemeliydi.

Albay Dönitz, işin başlangıcında karargahının güvenilir ve olayları son derece dikkatle inceleyen, kararlarında yanılmayan Yzb. Oehrn'e Scapa-Flow baskını hakkında bir ön çalışma yaptırdı. Netice ümit verici idi. Yzb. Oehrn; "*Scapa-Flow'a girebilmek için bir imkanın mevcudiyetine inanıyorum.*" demişti.⁸⁹

Yerinde kararlarıyla Albay Dönitz'in şimdiye kadar takdirini kazanmış bu subayın ön çalışmaları neticesi, komutanın Scapa-Flow meselesini esaslı ve kati şekilde ele almasına neden oldu.⁹⁰

Denizaltı Filosu Komutanlığınca, deniz harbi sevk ve idare karargahından Scapa-Flow için elde mevcut bilgilerin bir değerlendirilmesinin yapılarak gönderilmesi talep edildi. Alınan raporda Scapa-Flow geçitlerinin muhtemelen kapatılmış olduğu belirtiliyordu.

11 Eylül 1939 tarihinde, İkinci Alman Hava Filosu'nun, tamamlayıcı nitelikteki iki hava fotoğrafı Denizaltı Filo Karargahına ulaştı. Bu resimlerin değerlendirilmesi sonucu; hafif ve ağır suüstü gemilerinin Kuzey Flat'da ve Sund'da, Swetha ve Risa arasında buldukları belirlendi.

Daha sonra Orkney adalarına karşı bir harekate iştirak eden U-16 denizaltısı komutanı Yzb. Welner'in; oradaki karakollar, ışıldaklar ve akıntılar hakkındaki raporu yeniden incelendi. Yzb. Welner, raporunun sonunda: "Scapa-Flow'a Hoxa Sund'dan tesadüfen açık bırakılan manialardan girebilmenin imkan dahilinde olabileceğine" işaret ediyordu.

⁸⁹ M. Elaldı, *a.g.e.*, s. 52.

⁹⁰ Muzaffer Elaldı, *a.g.e.*, s. 56.

sahanın güney kısmında Lamp-Holm'a kadar 17 metre genişliğinde, 7 metre derinlikte bir geçit bulunuyordu.

Yine gemi bloklarının kuzey kısmında da küçük bir geçit mevcuttu. Sahilin her iki tarafı meskun değildi. İşte buradan geceleyin med cezir akıntısının olmadığı bir zamanda suüstünden Scapa-Flow'a girmek mümkün olabilirdi.

Bu harekatta en büyük güçlük denizaltı gemisinin çok sıhhatli seyir yapabilmesini başarabilmektir.

Bu hareketin başarı vaad ettiğine inanan Albay Dönitz Scapa-Flow baskınına karar verdi ve bu görevde gerekli askeri niteliklere ve denizcilik kabiliyetine sahip olduğuna inandığı Yzb. Günther Prien'i seçti. Yzb. Günther Prien U-47 komutanı idi.

Yzb. G. Prien, hareketi esaslı şekilde gözden geçirirken, Albay Dönitz bu hareketi planladığını, Deniz Kuvvetleri Komutanı Büyükamiral Raeder'e şifahen bildirdi. Zira planın başarı ile icra edilebilmesi için gizliliğe son derece önem verilmişti.

4.3.4. Scapa Flow Baskının Sonuçları

Scapa Flow başarısı, Hitler'in Alman Deniz Kuvvetleri hakkındaki fikrini fazlasıyla değiştirmiş ve bu kuvvete olan inancını arttırmıştı. Büyükamiral Reader; 16 Ekim 1939 günü, bu harekate ilişkin raporunu Hitler'e sunmuş, bu sunuşunun ardından da Hitler'den, İngiliz ve Fransız Deniz Ulaştırmasına karşı "Kayıtsız-şartsız denizaltı harbi" yapılması hakkında talimatı almıştır.⁹¹

Kayıtsız-şartsız denizaltı harbi konusunda Scapa Flow'dan öncesi ve sonrasında olan gelişmeler şöyledir:

2. Dünya Savaşı'nda U-Botların ilk kurbanı, savaşın ilanından 9 saat sonra, İrlanda'nın batı sahillerinde ve 250 mil mesafede batırılan Athenia isimli İngiliz Transatlantiği olmuştu. Bu olayla, Almanlar 1935'te İngilizlerle imzalamış buldukları

⁹¹ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 65.

antlaşmayı çığnemişler, Eylül 1939 ayında 150.000 ton, Ekim ayında da 140.000 ton gemi Denizaltılar tarafından batırılmış, buna karşın U-Bot kaybı sadece 7 olmuştu.

Bu kayıplara karşın İngiltere, 7 Kasım 1939 günü Almanya'ya karşın abluka ilan etmiş, tarafsız ülkelere de çağrıda bulunarak Alman malı ithal etmemelerini istemiştir. Almanya ile ticaret yapmakta olan ülke ve kuruluşları da kara listelerine alıp, tüm dünyaya ilan etmişlerdir.

Yine bu ekonomik yaptırımların yanında, İngiltere'nin çağrısını dikkate almayan ve yanında yer almayan tarafsızlara karşın da boykot ilan etmişlerdi.

Ekonomik yaptırımların dışında da, 1 Ekim 1939'da bütün İngiliz ticaret gemilerine, tesadüf edecekleri Alman U-Botlarını batırmak emri verilmişti. Nitekim bir İngiliz ticaret gemisini uluslararası hukuk kurallarına göre kontrol etmek isteyen U-38 Denizaltısı, bu geminin top ateşine maruz kalmıştı. Bunun üzerine de Almanlar 17 Ekim 1939'da İngiltere'ye ait her ticaret gemisini batırmak kısacası "Kayıtsız-şartsız denizaltı harbi" yapma kararına gitmişlerdi.

Fakat İngiltere'ye giden tarafsız gemilere karşın nasıl hareket edileceği kararlaştırılmadığından denizaltı harbi 30 Aralık 1939'da Kuzey Denizi'nde durdurulmuştu.

Ardından da 6 Ocak 1940'da Kuzey Denizi'nin kuzey kısmı Harp Sahası olarak ilan edilmişti. Bu sahada rastlanacak her ticaret gemisinin batırılacağı ilan edildiğinden, bu ilan üzerine Amerikalılar bu harp sahasında Amerikan gemilerinin seyrini yasaklamışlardı.

Kuzey Denizi'nde, ticaret harbinin durması neticesi olarak; 3 Eylül 1939'dan Mayıs 1940 tarihine kadar, Müttefik ticaret gemileri ağırlıkla Gaskonya Körfezi açıkları ile İrlanda'nın güneyindeki deniz sahasında U-Botların avı olmuşlardır.⁹² Bundan sonra da 1941 Martı ortalarına kadar, Müttefik kayıpları, İzlanda ile İrlanda arasında ve İrlanda'nın batısında kalan deniz sahasında yoğunlaşacaktır.

⁹² Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 65.

Scapa Flow Baskını'ndan sonra artık İngiliz ve Fransız oldukları kesin olarak teşhis edilen bütün ticaret gemilerine karşı, ihtarsız torpido atılmasına izin verilmişti. Ancak konvoylarda bulunan yolcu gemilerine, uluslararası sözleşmelere uygun olarak batırılacaklarının ihtar edilip, ondan sonra torpido atılması uygulamasına devam edilecekti.

Benzer bir talimat, daha evvel Ekim ayında İngiliz Bahriye Bakanı W.Churcill tarafından da, İngiliz Deniz Kuvvetlerine Kuzey Denizi'nde rastlanacak gemilerin batırılması için verilmişti.

U-47'nin başarısı, Denizaltıcı personelin moraline de büyük ölçüde etkili olmuştu. Başta silahlarına olan güvenleri artmış, saygınlık kazanmışlar, Denizaltı inşa programını gerçekleştirmek için Hitler'inki olmak üzere destek kazanmışlardı. Çok iyi savunulan bir üsse bile, morali yerinde, eğitim standardı yüksek, üstünlük ve inanç sahipleri tarafından baskın yapılmasının başarı şansının olduğunu kanıtlamıştı.

Yine bu hareketin bir sonucu olarak; baskın fikrinin, çok iyi bir planlamayla gerçeğe dönüşmesinde büyük pay sahibi olan Denizaltı Filosu Komutanı Albay Dönitz Amiralliğe terfi ettirilmiş ve Şövalye Nişanı ile ödüllendirilmiştir.

4.3.5. Müttefiklerin Harekatı

Harp başladıktan kısa bir müddet sonra İngilizler, Alman deniz stratejisinin, Birinci Dünya Savaşındaki aynı olduğunu ve İngiliz deniz ulaştırmasını kesmeye yönelik bulunduğunu gördüler. Almanya denizaltı ve suüstü kuvvetleriyle ticaret harbine başlamıştı. Bu nedenle; Alman Deniz Kuvveti unsurlarının her bulunabildiği yerde imhası, İngiliz, müttefik ve tarafsız deniz ulaştırmasının korunması ve Almanya'nın ablukası esas alınmalıydı.⁹³

Alman Deniz Kuvveti unsurlarının imhası için ilk hareket İngiliz Hava Kuvvetlerince gerçekleştirildi. Ancak bu hareket başarılı olmadı. Alman donanmasının esas unsurları, İngiliz ağır bombardıman uçaklarının yetişemeyeceği Baltık denizine

⁹³ Terry Hughes, *The Battle Of The Atlantic*, New York 1977, s. 77.

çekilmişti. İngiliz Hava Kuvvetleri, sivil can ve mal kaybına neden olmamak için ve bazı politik görüşlere de uyarak Alman üslerine gece taarruzları tertiplemediler. Gündüz süresince yapılan taarruzlarda Alman avcı uçaklarının müdahalesi ile karşılaştıklarından oldukça pahalıya mal oldu.

Diğer bir hareket tarzı olarak; Alman Deniz Kuvvetlerinin Kuzey denizine doğru yapacakları herhangi bir çıkış hareketından zamanında haberdar olmak ve denizde yakalayıp taarruzlar tertiplemek öngörülmüştü.

Bu maksatla denizaltı gemileri ile Skagerrak ve Heligoland Körfezi civarında devamlı karakollar tesis edildi. Orkney Adaları ile Norveç arasındaki geniş deniz sahası hava keşifleri ile kontrol altına alındı. Kuzey Batı'da kruvazörler, yardımcı kruvazörlerle takviye edilerek suüstü karakol görevi ile Faroes Adaları ile İzlanda ve ayrıca Danimarka Boğazına konuşlandırıldılar.⁹⁴ Scapa Flow'da konuşlandırılmış olan Anavatan Filosu bütün bu karakollara uzak destek sağladığından herhangi bir düşman gemisinin yolunu kesmek üzere harekate hazır bekletildi.

İngiliz, müttefik ve tarafsız deniz ulaştırmasının korunması konusunda başlangıçta İngiliz limanları civarına bir miktar Avcıbot filotillaları tevcih edildi. Asdic'lerle teçhiz edilmiş bu birlikler büyük başarı elde ettiler. Bu başarı Alman denizaltı gemilerini daha uzaklara sürmeye mecbur ettiğinden bu defa bunları açık denizlerde arayıp bulmak güçleşti.

Harbin başında konvoy sistemine geçiş çalışmaları sıralarında; Avcıbot karakolları dışında muhripler refakatinde üç uçak gemisi denizaltıları arayıp, bulup imha etmek maksadıyla İngiltere adaları etrafına tevcih edildi. Bu hassas gemilerin denizaltı savunma hareketinde kullanılmaları İngiltere'ye pahalıya mal olduğundan uçak gemileri kısa bir süre sonra geriye alındı.

⁹⁴ E. Dümen, *Atlan...1*, s. 67.

Deniz ulaştırmasını korumak maksadıyla başlangıçta trafiğin en yoğun olduğu ve tehlikeli yollarda konvoy sistemi ihdas edildi ve bu sistem yavaş yavaş Atlantik deniz ulaştırma yolları üzerinde yaygınlaştırıldı.

Deniz ulaştırmasının kontrol ve korunması çok geniş kapsamlı bir mesele idi. Zaman, gayret ve sabır istiyordu.

Harp halinde bir ticaret gemisinin limanı terk ediřinden varacaęı limana kadar emniyetle seyrinden İngiliz Amirallik Dairesi sorumlu bulunuyordu. Bu husus için sūratle alınması gerekli bir sūrū tedbir ve halledilmesi gereken birçok problem vardı.

Ticaret gemileri silahlandırılacaktı. Bunun için de daha Önce planlanıp, programlanmış tersane ve atōyelere sevkleri gerekli olduğu gibi monte edilecek silahların ve bu silahların cephanelerinin de buralara acilen getirilmesi gerekli idi.

Dağınık gemileri bir yerde topladıktan sonra muhtelif limanlara konvoyları dūzenlemek, refakat kuvvetlerini tahsis etmek ve yola çıkarmak en başta gelen gōrevdi. Yine bu hizmet ve gōrevlerin yanı sıra tali limanlar bulunacak, Birinci Dūnya Savaşından kalma bazı silahlar elden geçirilecek, paravanlar, gaz maskeleri, bombalar, fūnyeler v.s. son kontrolden geçirildikten sonra dağıtılacaktı. Yine bu arada tahsislerde ve tehizde gōrūlecek aksaklıklar kısa sūrede ortadan kaldırılacağı gibi personel ve bilhassa yedek personel eğitimi de yaptırılacaktı. İşte bu nedenlerle Admiralti'ye bağlı Ticaret Gemilerinin Harbe Hazırlanması Başkanlığı'nın gōrevi çok ağır olduğu kadar da çalışmaları çok çeşitli engellerle dolu idi.

Admiralti, Birinci Dūnya Savařından sonra denizaltı taarruzlarına karřı en etkin çare olarak kabul ettięi konvoy sistemine sūratle geçebildi. 6 Eylūl 1939 gūnūnden itibaren Kuzey Denizi doęu kıyılarında konvoy sistemine geçildi. 7 Eylūl gūnū de ilk Atlantik konvoyları Londra ve Liverpool'dan denize açıldılar.⁹⁵

⁹⁵ W. M. James, *The British Navies In The Second World War*, London 1947, s. 78.

İngiltere'ye yönelen ilk konvoyları 14 Eylül'de Freetown, Halifax ve Nouvelle-Ecosse limanlarından yola çıktı.⁹⁶

Mevcut bütün imkanlar ve vasıtalar bu konvoyların seyirleri devamınca devamlı himaye altında bulundurulmalarına olanak vermiyordu. Refakat gemileri konvoylara, hareketlerinden itibaren 200 mil açığa kadar refakat ediyorlar, bu noktadan itibaren İngiltere'ye yönelen bir konvoyu himayeye alıyorlardı.

Eylül 1939 ayından itibaren; Gibralt-Büyük Britanya (HG konvoyları), Büyük Britanya-Gibralt (OG konvoyları), Halifax-Büyük Britanya (RX konvoyları), Sidney Nouvelle-Ecosse - Büyük Britanya (SC konvoyları), Büyük Britanya-Halifax (ONS ve OB konvoyları), Kingston Jamaika - Büyük Britanya (KJ konvoyları), Büyük Britanya-Freetown Sierra Leone (OS konvoyları), Freetown-Büyük Britanya (SL konvoyları) yolları üzerinde konvoy sistemi uygulamaya konuldu.⁹⁷

Konvoy sisteminin uygulanması gemi zayıtının derhal azalmasını temin etti. İngiltere adaları doğu sahili deniz ulaştırması yolunu kullanan yoğun ulaştırmayı savunma maksadıyla Orkney Adalarından Manş Kanalına kadar uzanan bir mayın maniası tesis edildi.

İngilizlerin Alman Körfezine uyguladıkları uzak abluka pek etkili olamadı. Kuzey-Batı karakolları, Alman deniz ticaretine engel olabilmişse de tarafsız deniz ulaştırmasının Almanya'ya girmesine engel olamıyordu. Bütün tarafsız gemileri denizde aramak ve muayeneye tabi tutarak bir kontrolün tesisi imkansızdı. Muayenenin uygun bir şekilde icrası; tarafsız gemilerin bir İngiliz limanına kontrobant için gelmelerini temin etmekle mümkün olabilirdi. Çeşitli riskleri göze alan İngiliz Hükümeti tarafsız ülkelerin armatörlerine baskı yaparak bu problemi kısmen de olsun çözebildi.

Alman denizaltı gemilerinin tarafsız gemileri de batırmaya başlamaları bu hususta İngiltere'ye büyük bir yardım sağladı. Zira bu nedenlerle tarafsız gemiler kendi arzularıyla İngiliz konvoy sistemine girince gemilerin kontrolünde bir azalma ve kolaylık oldu.

⁹⁶ B. H. Liddel Hart, *II. Dünya Sa... 1*, s. 399.

⁹⁷ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 68.

4.3.6. 1939 Yılı Sonlarında Harekat Tarzları

Graf Spee'nin 22 Kasım 1939 günü St. Helene gemisini batırdığı gün, Büyükamiral Rader, Hitler'e deniz harbinin sevk ve idaresi ile ilgili raporunu sunuyordu.

İsveç karakol gemilerinin Alman gemilerini taciz etmesi Hitler'i fazlasıyla sinirlendirmişti. Belt ve Sund Boğazları güney bölgelerinde Danimarka ve İsveç karasularının kapatılmasını emretti.

Büyükamiral; Muhriplerle Kuzey Denizi'nde icra edilmiş olan mayın hareketinin başarılı olduğunu ve Thames ile. Humber önlerine 540 kadar mayın döküldüğünü, denizaltı gemileri ile İngiltere adaları Doğu ve Batı kıyıları açıklarına dökülen mayınların 150 kadar olduğunu ve mayın hareketine devam edileceğini, uçaklar tarafından da son üç gün içinde, Thames açıklığına 17, Harwick açıklığına 24 ve Humber açıklığına da 36 mayın döküldüğünü açıkladı.

Mayın hareketi detayları ile tartışıldı. Direkt ve Endirekt etkileri görüşüldü. Bu hareketin, düşmanda bir çekingenlik yarattığı gibi, deniz ulaştırmasını sekteye uğrattığı, geciktirdiği ve başka terminal limanlar kullanma zorunluluğu yarattığı, netice de navlunların ve sigorta primlerinin de yükselmesine neden olduğu kabul edildi.

Mayın hareketine mümkün olan şiddette devam edilecekti. Büyükamiral Raeder'in 1 Aralık 1939'da İngiltere adalarının karayelinde bir mayın sahasının ilan edilmesi önerisi Hitler tarafından uygun karşılandı.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, denizaltı harbinin daha fazla şiddetlendirilmesini haklı gösterebilmek için gelecekteki politik ve askeri gelişmeler hakkında bilgi talep ettiğinde Hitler; icra edilecek şiddetli bir denizaltı harbinin düşman ve tarafsız ülkelerin protestolarını artıracığı düşüncesiyle, havalar müsait oluncaya kadar, asla denizaltı harbinin azami dereceye çıkarılmasını uygun bulmadığını, deniz harbinin şiddetlendirilip şiddetlendirilmemesi hususuna, kara hareketinin gelişmesine bağlı olarak karar vereceğini açıkladı.

Graf Spee ve Deutschland'ın avdetleri üzerinde görüldü ve adı Lutzow olarak değiştirilmiş bulunan Deutschland'ın Ocak 1940 ayında tekrar harekate başlaması, teçhizi tamamlanmış olan yardımcı kruvazörlerin harekate en kısa zamanda sevk edilme esasları görüşülüp, Gneisenau ve Scharnhorst muharebe kruvazörlerinin 21–27 Kasım 1939 tarihlerinde icra edecekleri hareketin detayları tespit edildi.

Ekonomik harp konusunda Büyükamiral Raeder'in; *“Danimarka İngiltere'ye gıda maddesi vermektedir. Diğer yönden İngiltere tarafsız ülke gemileriyle taşınmakta olan Alman ticari eşyasına taarruza geçecek olursa İngiltere'nin İskandinav ülkeleri ile Danimarka'ya yaptığı kömür ihracatı kesilmelidir. Almanya-Danimarka Anlaşması feshedilmelidir. Bu suretle sözü geçen memleketlere kömür ihracımız artacak ve bu da İngiltere'nin hareket tarzına kısmen bir mukabele olacaktır”* önerisi Hitler tarafından uygun karşılandı ve Hitler gerektiğinde kendisine danışılmadan bu hususta karar alınabileceğini ifade etti.⁹⁸

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, deniz kuvvetlerinin düşmana nazaran çok zayıf bulunuşundan ötürü, büyük ölçüde Deniz-Hava Kuvvetine ihtiyacı olduğunu ve bugüne kadar yapılan çalışmalardan bir netice alınmadığını ifade ederek Hitler'in yardımcı olmasını rica etti.

Görüşme; Japonya'nın Almanya'ya denizaltı vermesi ve Japonya üslerinden faydalanma, İtalya'dan denizaltı gemisi talebi hususlarının gözden geçirilmesi ile son buldu.

Toplantıyı müteakip Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığınca İskoçya açıklarındaki mayınlı saha emri yayınlandı.

Alman deniz sevk ve idare makamı, 21–27 Kasım 1939 günleri arasında Graf Spee'nin Atlantik'deki hareketini endirekt desteklemek maksadıyla bir hareket planladı. Amiral Marschall komutasında Scharnhorst ve Gneisenau muharebe kruvazörleri, İngiliz

⁹⁸ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1939*, s. 43.

anavatan filosu birlikleri ile bir çatışmaya girmeden Atlantik'e çıkıp müttefik konvoylara taarruzlar tertipleyeceklerdi.

21 Kasım 1939 günü iki muharebe kruvazörü Wilhelmshaven'den denize açıldı. Alman istihbarat teşkilatı bu arada İngiliz anavatan filosuna mensup gemilerin oldukça, dağınık bulunduğunu ve Alman muharebe kruvazörlerine bir tehlike teşkil etmeyecek kadar uzaklıkta bulduklarını değerlendirmişti.

Örneğin; HMS Nelson ve HMS Rodney zırhlıları Clyde Üssünde, HMS Hood ile Fransız muharebe kruvazörü Dunkerque Plymouth'da bulunuyor ve bir kruvazör filosu da Rosyth Üssünde yakıt ikmali yapıyordu. HMS Furious uçak gemisi ile HMS Repulse zırhlısı Nova Scotia'ya intikal ettirilmiş, U-47'nin Scapa-Flow Baskını sonrası İngiliz Anavatan Filosu güneydeki daha emniyetli üslere kaydırılmıştı.⁹⁹

Amiral Marschall, Kuzey Denizindeki kötü hava şartlarından istifade ederek İzlanda ile Orkney Adaları arasındaki karakoldan kolaylıkla sıyrılıp geçebileceğine inanıyordu. Bu karakol hattı yaklaşık olarak bin mil uzunluğunda idi ve eski tip kruvazörler ile yardımcı kruvazörler tarafından kontrol altında bulunduruluyordu.

Alman suüstü birliği için tehlike teşkil edebilecek dört modern kruvazörden HMS Glasgow, Shetland'ın kuzeydoğusunda, HMS Norfolk ile HMS Suffolk Danimarka geçişinde, HMS Newcastle ise Faroes ile İzlanda arasındaydı. İşte bu durumda sadece HMS Newcastle kruvazörü Alman suüstü birliğinin rotası üzerinde bulunuyorsa da çok uzaklardaydı.

Fazlasıyla geniş bir alanın karakol altında bulundurulması için yeterli sayıda kruvazörlere sahip bulunmayan İngiliz Deniz Kuvvetleri, harbin ilanı ile birlikte süratli yolcu gemilerine el atarak bunları silahlandırmış ve yardımcı kruvazör olarak da görev vermişti. Yardımcı kruvazörler ablukayı yarmaya teşebbüs edecek ticaret gemilerine karşı etkili iseler de Alman muharebe kruvazörlerine karşı koymaları beklenemezdi.

⁹⁹ B. H. Liddel Hart, *II. Dünya Sa... 1*, s. 395.

23 Kasım 1939 Perşembe günü saat 15.00 civarında 63 derece 40 dakika kuzey ve 11 derece 29 dakika batı mevkiinde bulunan, süratli yolcu gemisi iken yardımcı kruvazör olarak teçhiz edilip göreve sevk edilen 16.697 tonluk Rawalpindi yardımcı kruvazörü, Scharnhorst'u gördü. Rawalpindi komutanı Albay E. C.Kennedy bu gemiyi Alman cep zırhlısı Deutschland olarak değerlendirdi.

İşıldakla Rawalpindi'ye durmasını emreden Scharnhorst, geminin durup teslim olacağını veya yakındaki buzullar arasına girip kaçmaya çalışacağını tahmin ediyordu. Bu seçeneklerden diğer bir başkası da karşı koymaktı ama bu gemi için ölüme gitmekti.

Rawalpindi ilk başta sis şamandıralarını atıp kaçmaya kalkıştı. İlk ihbar mermisinin çok yakınına düşmesi ve sancak tarafında da diğer bir harp gemisinin belirmesi Rawalpindi'yi şaşırttı. Gelen HMS Newcastle kruvazörü olabilirdi. Ancak yeni gelen geminin görünüşü kaçmaya çalıştığı düşman gemisinin aynı, Amiral Marschall'ın sancak gemisi Gneisenau idi. Rawalpindi komutanı yanıldığını anladığında iki gemi arasında kalmış bulunuyordu.

Scharnhorst üç kez teslim ol çağrısında bulundu. Geminin sancağını indirip teslim olması beklenirken bütün toplarıyla muharebeye girdiği görüldü. İki Alman gemisinin mukabil ateşi altında kalan Rawalpindi, bu mücadeleyi sonuna kadar sürdürdü ve cephaneliğine isabet eden bir mermi sonucu 16.25'de 267 personeli ile infilak ederek battı.¹⁰⁰

Bu çatışmayı müteakip Alman su üstü birliği başkaca bir harekate girişmeden üssüne döndü.

Alman Donanması Aralık 1939 ayında da Kuzey Denizi'nde hareketini sürdürdü. 12 Aralık 1939 gecesi, Köln, Leipzig ve Numberg hafif kruvazörleri refakatteki beş muhrip ile Kuzey Denizi'ni geçerek Tyne açıklarında büyük bir alana mayın döktü. 13 Aralık günü şafak vakti Heligoland Adası civarında karakol görevinde bulunan HMS Salmon denizaltı gemisi geri dönmekte olan Alman suüstü birliği ile temas temin etti ve hücum geliştirdi.

¹⁰⁰ N. Miller, *a.g.e.*, s. 44.

Nurnberg ve Leipzig hafif kruvazörleri torpido isabeti aldı. Her iki kruvazör de limana dönebilmesine rağmen Nurnberg Mayıs 1940, Leipzig ise Aralık 1940 ayına kadar hizmet dışı kaldılar.

Avrupa'nın politik durumu, Aralık ayı sonlarında hala oldukça hassas şeklini muhafaza ediyordu. Tarafsız ülkeler, mümkün olduğu kadar tarafsızlıklarını muhafaza etmeye karar vermiş olmakla beraber, pek rahat durmuyorlar; muharip olanlar da bir genel harbin gereklerini uygulamak istemiyorlardı.

Hitler, Hollanda, Belçika ve Danimarka'nın işgaline ait planları hazırlarken, müttefikler de harp gereksinimleri için, geniş sanayi kaynaklarını organize ediyor ve silah imalatını artırıyorlardı. Bununla beraber, her iki tarafın hazırlıkları hakikatte pek fazla sayılmazdı.

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder, 25 Aralık 1939 günü yüksek rütbeli kurmay subaylarını toplayarak, politik gelişmeler hakkında aşağıdaki yazılı açıklamasını¹⁰¹ yaptı:

“Uluslararası politik durumda ortaya çıkmış olan en önemli olaylar hakkında açıklamada bulunacağım. Yine bu arada batıdaki düşmanlarımızın askeri kuvvetinin bir değerlendirmesini yapıp, genel duruma nazaran Hitler'in kararlarını açıklayacağım. Bu bilgiler yalnız burada bulunanlar içindir. Daha ast makamlara bildirilmeyecektir.

RUSYA: Halen harbe muktedir değildir. Stalin başta kaldığı müddetçe, yapılan anlaşmaya sıkı sıkıya sadık kalacağı şüphesizdir. İngiltere, Türkiye vs. karşı herhangi bir büyük harekate geçmesi de umulamaz. İran'daki Alaka Bölgesini ki bu Acem Körfezidir, genişletmesi muhtemel olup, bu da Alman dış politikası ile desteklenecektir.

¹⁰¹ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1939*, s. 46–48.

Stalin işbaşından uzaklaştırıldığında veya ölümü halinde, Rusya'nın iç politik durumunda bir istikrar ve kuvvetlenme olabildiği takdirde politik durumu değişebilir.

İTALYA: Duçe, Büyük Roma İmparatorluğunu yeniden tesis edebilme olanağına bağlı bulunmaktadır. Almanya'nın askeri durumu daha elverişli bir duruma erişir erişmez, İtalya'nın fiilen Almanya tarafında yer alması beklenmektedir. Duçe ve etrafını sarmış olan Faşistler, bu politikanın yegane güdücülere ve taraftarlarıdır. Bütün bunlara rağmen kral ailesi, etrafındakilerle birlikte bu politikaya karşıdır.

Duçe öldüğü takdirde, İtalya'nın politik durumunun değişmesi ile birlikte Anti Alman olması çok muhtemeldir.

İSKANDİNAV ÜLKELERİ: Bu memleketler halen, Alman Rus baskısı altında tarafsız durumdadırlar. Hakikatte sosyalist parlamenter hükümetler Nasyonel Sosyalizm'in düşmanıdır. Eğer Almanya'nın durumu sarsılacak olursa, bu devletlerin durumunun değişmesi de muhtemeldir.

GÜNEY DOĞU AVRUPA DEVLETLERİ: Rusya'nın baskısı altında tarafsız olan bu devletler, aynı zamanda büyük ölçüde bizimle işbirliği arzusundadırlar. Yugoslavya'nın durumu, İtalya'nın durumu ile açıklığa kavuşmuştur.

HOLLANDA ve BELÇİKA: Flamanlar hariç, halkın batı demokrasilerine olan sempatisi fazladır. Bu devletler, halen Almanya'nın baskısı altında tamamen tarafsızdırlar. Eğer, İngiltere ve Fransa'nın askeri gücü artar ve Almanya sarsılacak olursa, bu devletlerin tarafsızlık durumunun, batı devletleri lehine değişeceğinden şüphe duyulmamaktadır.

BÜYÜK BRİTANYA: Almanya'ya karşı tam bir imha harbine karar vermiştir. Halen yeterli derecede silahlanmış değildir. Henüz ordusunun miktarı az, eğitimi yetersiz ve modern harp silahlarından mahrumdur. Deniz Kuvvetleri,

Birinci Dünya Harbine nispetle bir hayli azalmış olup, ancak denizasıırı deniz ulaştırma yollarının mahdut ölçüde emniyetini sağlayabilecek kadardır. 1941 yılına kadar İngiliz Deniz kuvvetlerinin güçlendirilmesine madden imkan yoktur.

Hava Kuvvetleri, Fransa'nın Hava Kuvvetleri de dahil, taarruz ve savunma bakımından, şimdiki Alman Hava Kuvvetlerinden zayıftır.

FRANSA: Oldukça iyi eğitim görmüş bir ordusu olmakla beraber, modern harbin icaplarına göre teçhiz edilmiş değildir. Top ve cephanesinin çoğunluğu, Birinci Dünya Harbinin malzemesidir. Deniz Kuvvetleri, denizasıırı topraklarının savunulması için, oldukça kuvvetlendirilmiştir.

Sonuç: Her iki batı devletinin, denizasıırı malzeme ile kuvvetini artıracığı muhtemeldir. Silah bakımından, bir veya iki yıl içinde Almanya'ya eşit olabilirler. Halen, askeri bakımdan Almanya belirli surette üstündür. Doğu'da Almanya'nın askeri mecburiyetleri bulunmamaktadır. Elli yıldan beri, ilk defa tek cephele bir harp mümkün olmuştur. Almanya tedafüi durum alacak olursa, yalnız askeri bakımdan değil, aynı zamanda dış politika itibariyle, Almanya'nın durumu ağır ağır bozulacaktır. Zafer, ancak taarruzi hareketle elde edilebilir.

Karar: Batıda taarruzi hareketle ve kanal kıyısındaki Fransız arazisine girmekle, denizaltı, mayın ve hava kuvvetleriyle İngiltere'ye karşı taarruzi harp için elverişli stratejik üsler elde etmeye çalışılacaktır. Alman sınırının batıya sürülmesiyle, Alman sanayii için esas bölüm olan Ruhr savunulabilir. Zafer elde edildikten sonra tarafsızlık meselesinin sözü geçersizdir.

Führer, Almanya'nın deniz harbi konusunda özel takdir ve teşekkürlerini bildirmektedir.”

Bu sıralarda İngiliz'ler, Almanların manyetik mayın kullanmalarına karşı bir misilleme olarak manyetik mayın dökmeye başladılar. Bütün Alman ihracatının kontroband addedilerek müsadere edilmesi kararını açıkladılar.

27 Aralık 1939 günü İngiltere ve 28 Aralık 1939 günü de Fransa bu hususta birer kanun çıkararak durumu bütün dünya kamuoyuna bildirdiler.

Kontrobant evvelce yalnız ithal mallarına uygulanırken bu defa ihracat mallarına da getirilmişti.

Japonya, Hollanda, Belçika, Danimarka ve İsveç bu davranışı protesto edince politik ortamda bir bulanıklık ortaya çıktı.

Uzun zamandan beri İngiltere'nin muhasarası üzerinde gayret sarf eden Büyükamiral Raeder, bunu bir fırsat bilerek değerlendirmek istediye de Hitler müsaade etmedi. Zira Hitler; İngiltere ve Fransa'nın hareket tarzları ile hoşnutsuzluklarını belirten tarafsızları kendi tarafına çekmeye gayret ettiği bu sırada ve daha henüz Hollanda-Belçika'nın istilasına hazır bulunmadığından, tarafsız deniz ulaştırmasına yapılacak gereksiz taarruzlarla işlerin bozulmasını istemedi.

Almanya'nın politik ve stratejik durumu, Aralık 1939 sonlarına doğru daha fazla açıklık kazanmaya başlamıştı. Graf Spee cep muharebe gemisinin kaybı, deniz kuvveti dengesini şiddetle sarstı ise de, bunun, İtalya'nın harbe girmesinden önce uzun sürmeyeceği belli idi. Denizaltı harbi yakında yapılacak olan Hollanda, Belçika ve Norveç hareketından ötürü alan tahditli sürdürülmekte ise de, bilfiil mayın dökülmeksizin mayınlı sahalar ilan edilmesiyle, mayın bahanesiyle zayıf uluslararası hukuk bakımından kamufle edildiğinden, tarafsız gemilere yapılacak denizaltı taarruzlarının belli olmayacağı ümit edildi.

Politik ve askeri stratejik bütün meseleler, 30 Aralık 1939 günkü yılın son toplantısında gözden geçirildi.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder'in Hitler'e arz ettiği rapor şöyle idi:¹⁰²

¹⁰² E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 78.

“Baltık Denizi; Rusya'nın Finlandiya'ya karşı icra ettiği deniz harbi sırasında batan Alman ticaret gemilerinin adedinde bir artma gözlenmiştir. Ancak şimdi Rusya, Alman bandırasına karşı saygı göstermektedir. Alman gemilerinin Lulea'dan maden cevheri taşımaları hakkında bir anlaşmaya varılmıştır.

Tarafsız gemilerin, İsveç karasularını kullanarak İngiltere'ye yaptıkları deniz ulaştırmasının artmış olması, Almanya'nın deniz harbini icrada fazlasıyla güçlük yaratmaktadır. Bu nedenle; İsveç karasularını mayınlama maksadıyla, İsveç hükümeti üzerinde şiddetli bir baskı yapılmalı ve bu suretle Sund geçidi güneyindeki bütün deniz trafiği, müşterek karakolun kontrolü altında bulunan Alman mayın tarlaları geçitlerinden geçirilmelidir.

İskandinavya; Norveç'in İngiltere eline düşmemesi şarttır. Gayri nizami kuvvetler veya gönüllüler kullanarak, İngiltere'nin baskın tarzında Norveç'i istila etme tehlikesi mevcut bulunmaktadır.

Bu bakımdan, hazır ve tetikte bulunmamız gereklidir. Norveç ve hatta muhtemelen İsveç'den ciddi bir mukavemet beklenemez. Norveç yüksek askeri kademelerinin düşünceleri birbirlerinden tamamıyla farklı bulunmaktadır. Bir kısmı, Rusların güçlülüğüne binaen Tromsoe'yi işgal edeceğine inanmakta; diğer bir kısmı da, Norveç'in Almanya ile Rusya arasında taksimi işinin hazırlanmış olduğuna inanmaktadırlar. Kuzey Deniz Yolu; Yardımcı kruvazörler ve cep zırhlıları gibi Alman gemilerinin avdeti bakımından, Moskova'da deniz ataşeleri arasında Kuzey Deniz Yolunun kullanılması hakkında yapılan görüşmeler de bir gelişme kaydedilmiş bulunmaktadır. Sorumluluğu ast makamların yüklenmemesi durumunda, daha üst seviyede görüşmelerin başlatılması ve politik baskı yapılması düşünülmektedir.

Kuzey Denizi'nde Deniz Harbi; İngiltere Adaları doğusu boyunca tesis edilmiş bulunan mayın kuşağı, Aralık 1939 ayında muhrip ve denizaltıların döktüğü mayınlarla genişletilmiştir. Yine bu arada denizaltılarımız, batı kıyıları boyunca tesis edilmiş olan mayın sahalarının genişletilmesine devam etmektedirler.

Tamamen tedafüi bir tedbir olarak; İngilizler, bütün doğu kıyılarını tehlikeli bölge olarak ilan etmiş olup geceleri de sahil fenerlerini söndürmektedirler. Kuzey ve Güneydeki giriş bölgelerinde yoğun bir deniz trafiği düğümü bulunduğundan, denizaltı gemilerinin torpido hücum imkanları son derece elverişli olarak devam etmektedir. Deniz ulaştırmasını güneyde de felce uğratabilmek maksadıyla mayın dökmek gerekmektedir.

Yeni duruma göre aşağıdaki tertipler alınmış bulunmaktadır:

— *Mayın maniaları ile korunan doğu kıyıları iç sularında, himaysiz veya konvoy halinde seyreden ticaret gemilerine, hava kuvvetleri başkomutanlığınca taarruzlar tertiplenecektir.*

— *Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığınca, tarafsız devletlere ilk ihtar yapıldıktan sonra, Downs'a girip çıkan veya buraya demirleyen tarafsız bandıralı gemilere de hava taarruzlarının tertiplenmesi hususu, Hava Kuvvetleri Başkomutanlığından talep edilmiştir. İngiliz Deniz Kuvvetlerinin emir ve kontrolü altında seyreden bu gemilerin bir nevi konvoy halinde oldukları kabul edilmektedir.*

Tarafsız gemilere bir ihtar yapılması zamanı gelmiştir. Muhtemelen en uygun zaman, harbin genel olarak şiddetlendirilmesine başlama zamanı olacaktır.

Mayın hareketimizin yaratmış olduğu etki şu şekildedir: İngiliz ve tarafsız ticaret gemileri büyük kayıplar vermişlerdir. Tarafsız gemilerin cesareti tahmin etmediğimiz üzerinde kırılmış bulunmaktadır. Diğer taraftan İngilizler, batan gemilerle münferit mayınların ortadan kalkmasından faydalanarak muntazam geçit yolları açabilmektedirler. Tarafsız gemi kaptanlarının ifadelerinden; birçok gemi leşlerine rağmen gündüzleri seyrü sefer devam etmektedir. Meydana gelen gediklerin ve tesis edilen geçitlerin kapatılması maksadıyla havadan devamlı surette mayın dökülecektir.

Torpedo hücumları ve suüstü gemileriyle işbirliği maksadıyla, Ocak 1940 ayı içinde fazla miktarda denizaltı gemimiz harekate hazır olacaktır.

Suüstü kuvvetlerimiz Ocak 1940 ayının ikinci yarısından itibaren harekate hazır olacaklardır. Ancak icra edecekleri hareket; Graf Spee ve Deutschland gemilerinin Atlantik'de bulunmayışlarından güç şartlar altında geçecektir.

İki ila üç muharebe kruvazörü, beş ila altı muharebe gemisi ile üç ila dört kruvazörden oluşmuş büyük çapta bir İngiliz kuvveti Kuzeyde toplanmış bulunmaktadır.

Lützow'un tamiri ile ilk yardımcı kruvazörlerin tadili işi Ocak 1940 ayı sonlarında tamamlanacak ve Şubat ayı ortalarında bu gemiler harekate hazır olacaklardır.

İtalya'nın harbe girişi, bir kısım İngiliz Kuvvetlerini Akdeniz'e çekeceğinden, Atlantik'deki hareket durumu lehimize hafifleyecektir. Hava hareketi bakımından düşman Kuzey Denizi'nde büyük bir faaliyet göstermektedir. Donanına, fazlasıyla süratli ve sıhhatli hava keşfine ihtiyaç duyduğundan yeterli sayıda keşif görevi yapacak uçağa gereksinme vardır. Halen bu husustaki görüşmelerde ilerleme kaydedilmiş bulunmaktadır. Radar cihazı maksada uygun olarak geliştirilmiş olup, kıyı savunmasında, düşman taarruzlarını haber veren başlıca vasıta haline gelmiştir.

Denizaltı Harbi; Özel bir deklarasyona gitmeden hareketi şiddetlendirmede yarar olduğunu bundan önceki tecrübelerimiz göstermiştir. Harbin genel olarak şiddetlendirileceği deklere edilecekse bunun detayları ihtiva etmeksizin yapılmasında yarar vardır. Daha önceleri sizin tasvip ettiğiniz esaslar dahilinde harbi şiddetlendirmek için kuvvetlerin hazırlık durumu ve genel politik durum muvacehesinde ne yapmamız gerektiğini tespit edebilmemiz için şimdiden yetki verilmesi zaruridir.

Hitler ile görüşmesini tamamlayan Büyükamiral Raeder, karargahına şu açıklamaları yaptı:

Aşağıda açıklayacağım hususları Hitler onaylamış bulunmaktadır:

— *Başta Yunanistan olmak üzere; İngiltere'ye ticaret gemisi satan veya ödünç veren bütün devletlerin ticaret gemileri, bazı bölgelerdeki tahditler hariç tutulduğunda duruma göre, Amerika tarafından ilan edilen bölgeler içinde, bütün denizaltı gemileri tarafından torpidolanabilir.*

— *Bütün denizaltı gemileri, Amerika tarafından ilan edilmiş olan harp bölgeleri içinde, mayın nedeniyle olduğu iddia edilebileceğinden; örneğin; Bristol kanalında, ihtarsız olarak bütün ticaret gemilerine taarruz edebilirler. Dost ülkeler bundan istisna edilecektir.*

— *Führer, genel olarak harbin şiddetlendirilmesi zamanına kadar, veya taarruzun çok gecikmesi halinde, taarruz yerine ikame edilecek tedbirlere başlanıncaya kadar, İngiltere Harp Kabinesi tarafından verilmiş olan emre cevap verme hakkını muhafaza etmektedir.*

— *Dost devletlere, bundan önceki görüşlere göre muamele edilecektir.*

— *İtalya Hükümeti, emin bir limanın tahsisi için bir öneride bulunmuştur. Ancak Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı, bütün limanların mayınlanmış olmasından ötürü, maalesef bunun mümkün olmayacağı cevabının verilmesini bildirmiştir. .*

Denizaltı ve uçaklarla dökülen mayınların mevkilerini sıhhatle tayin etmek mümkün olmadığından, Alman Hükümeti hiçbir surette garanti verememektedir. İtalyan gemileri İngiliz kılavuzlarından alacakları bilgilere göre seyir yapacaklardır.

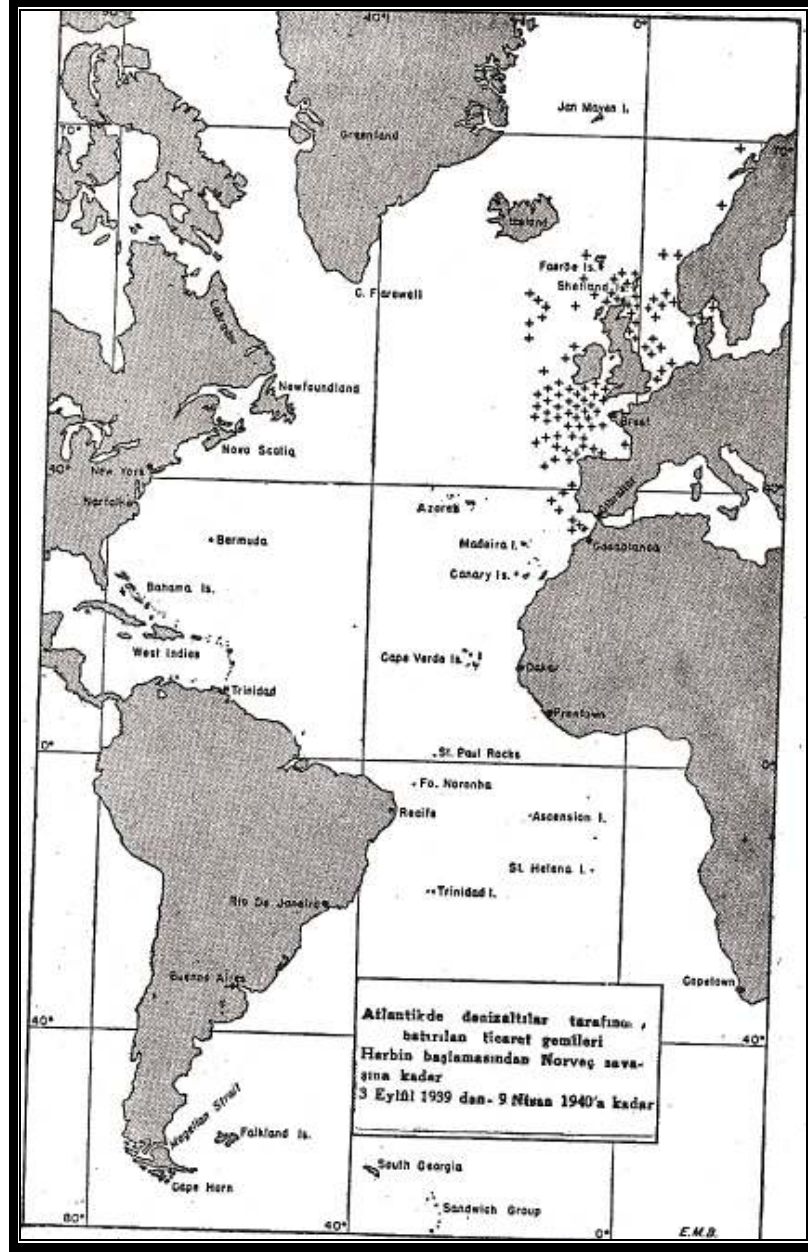
Denizaltı İnşa Programı; Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı Kurmay Başkanı ile 1 Ocak 1942'de şimdikinden 316 fazla denizaltı gemisi sağlayacak olan denizaltı inşa programı üzerinde, yapılan görüşmeler sonuçlanma safhasındadır. Bu husus başta kalay olmak üzere, gelecek yıllar için Deniz Kuvvetlerimize ayrılmış olan madenlerin çekilmesiyle yapılacaktır. Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı Kurmay Başkanı bu hususu teyid ve daha fazla kalay temin edilip edilemeyeceği hakkında, sanayinin esaslı surette araştırılmasını emretmiştir. Bu programın gerçekleşmesine ilişkin karar Mayıs veya Haziran 1940 ayında verilecektir.”

1939 yılı sonunda batılı devletlere karşı yapılmakta olan mücadele, İngiliz ve Fransız deniz ulaştırmasına karşı girişilen Alman taarruzu idi. Bununla beraber, diğer planlar elde bulunmakta ve bu meyanda Belçika, Hollanda ile Danimarka'nın ve Norveç'in istilasısı gibi iki büyük hareket da hazırlanmakta idi.¹⁰³

Hitler; Gizli ismi Sarı Dava (Fall Gelb) olan, Belçika ve Hollanda'nın istilasına ilişkin emrini 9 Ekim 1939'da 6 numaralı direktifi ile vermişti.

Sarı Dava'da Alman Deniz Kuvvetlerinin hissesine düşen görev, devam etmekte olan düşman deniz ulaştırmasına taarruzdan daha ileriye gitmemektedir. Ne Alman açık deniz donanmasının kullanılmasına ait bir hüküm, ne de İngiliz Deniz Kuvvetlerinin hareketına mani olmak teşebbüsü bulunmamaktadır. Bunun nedeni; kısmen Alman Yüksek Sevk ve İdare Makamının sadece kara hareketi olan bu taarruzda, İngiliz ve Fransız Deniz Kuvvetlerinin nasıl bir etkisi olacağını görememesinde; kısmen de bütün Alman Donanmasının, Norveç ve Danimarka'nın istilasısı olan Weseruebung ismi verilen diğer büyük bir hareket için hazırlıkta bulunmasındandır.

¹⁰³ Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi Cilt: 1-2 1914-1995*, Ankara 1997, s. 366.



Şekil 4.2: Atlantik’de Denizaltılar Tarafından Batırılan Ticaret Gemileri
3 Eylül 1939 – 9 Nisan 1940

Kaynak: Samuel Eliot Morison, *Atlantik Savaşı 1939–1943*, (Çev. O. Nuri Gündoğan), İstanbul 1951, s. 40.

4.4. 1940 YILI DENİZALTI HAREKATI

4.4.1. 1940 Yılı Başlarında Müttefik Harekati

1940 Ocak ayında Kuzey Denizinin kuzey kesiminde düşman denizaltı faaliyetinin artmasıyla beraber, Admiralti, İskoçya sularında mümkün olduğu kadar fazla sayıda muhrip ve uçaksavar silahlarıyla teçhiz edilmiş balıkçı gemilerini topladı.

İngiltere adalarının doğusunda; Gemilerin taarruzlardan korunmaları ve düşman gemilerinin doğu kıyıları önlerine mayın dökmelerine mani olmak amacıyla doğu kıyılarının bütün 360 mili devamı boyunca Thames'den Rattray Head'e kadar uzanan bir mayın tarlasının tesisi planlanmış ise de, elde yeterli adette mayın bulunmayışından 23 Aralık 1939 günü Admiralti'nin 2719 sayılı denizcilere ilanı ile bu mayın maniası tesis edilmediği halde mevcudiyeti ilan edilmişti.¹⁰⁴

Ocak 1940 ayı başında düşman gemilerinin mayın manialarına girmelerini önlemek ve tarafsız gemilere bütün doğu İngiltere kıyılarının mayınlanmış olduğu hissini vermek maksadıyla yarım cezir durumunda satıhta görülebilecek şekilde sahte mayın hatlarının tesisi öngörüldü. Gerekli hazırlıkların tamamlanmasını müteakip bu mayın maniası ancak Şubat 1940 ayında tesis edilebildi

Şubat 1940 ayında çoğu H-2 tipinde olmak üzere oldukça fazla sayıda İngiliz mayınları, Dover bölgesinde karaya vurdu. Bu mayınların birçoğu karakol gemileri tarafından yok edildi. Diğer birçok mayınlar da Fransa kıyılarına sürüklendi. Bu olaylar, Dover Üs Komutanlığınca, düşman hareketleri olarak değerlendirildiyse de, Admiralti bu mayınların yanlış döküldüklerini ve koparak da sürüklendiklerini açıkladı.

Admiralti, Mayın arama tarama ve bu mayın dökme görevi üzerinde hassasiyetle durulduğundan Nore ve Dover komutanlıkları faaliyetlerini bu işler üzerinde yoğunlaştırdılar.

¹⁰⁴ W. M. James, *a.g.e.*, s. 103.

Birinci Dünya Harbinde, konvoy sisteminin kıymeti, kesin bir şekilde ortaya çıktığından Eylül 1939 ayı içinde İngiltere doğu kıyılarında Southend'den Methil'e (FN konvoyları) ve Methil'den Southend'e (FS konvoyları) teşkil edilmişti. Başlangıçta konvoy toplanma noktası Orfordness idi. Bu bölge; bir müddet sonra çok tehlikeli görüldüğünden toplanma yeri Swin'e kaydırıldı.

Ocak 1940 ayında İngiltere doğu kıyıları ile İngiliz kanalındaki konvoy sistemine devam edildi. Düşman faaliyetlerinden başka, Ocak ayındaki fırtına ve sisler de normal seyrüsefer hareketlerini bir hayli aksattı. Birçok İngiliz hava alanlarının karla kaplı olması ve sis nedeniyle de konvoyların biraz daha açık denize doğru kaydırılmaları sonucu hava desteği planlandığı şekilde yapılamadı. Tehlikeye çare olmak üzere, gemiler gruplar halinde ve en tehlikeli sahayı gece geçmek suretiyle seyrettirildi.

Gemilerin uçaksavar toplarına sahip olması durumunda ve düşmana ateşle cevap vermeye imkanları bulunduğu zamanlarda, düşman uçakları darbeyi tam yerine indiremiyorlardı. Bu neticeye göre bütün ticaret gemileri ile balıkçı gemilerinin uçaksavar topları ile teçhizine hız verildi.

Düşman hava taarruzları Ocak 1940 ayı başlarına doğru daha da şiddetlenince, gündüz süresince yapılan bağımsız seyirler mümkün olduğu kadar azaltıldı ve yine gündüz süresince gemilerin yalnızca Witby ve Eromer arasında ve Thames mansabında da Aldeburg'a kadar seyrettirilmeleri yoluna gidildi. Bağımsız gemilere, balıkçı gemilerinden emniyet sağlanıncaya kadar FN ve FS konvoyları da dahil olmak üzere mümkün oldukça otuzbeş gemiye kadar gruplar halinde seyretmeleri emredildi.

Şubat. 1940 ayının ilk yarısında, süratsız ve küçük tonajlı gemilerden teşkil edilmiş gemi grupları; gündüzleri seyre devam etmekle beraber, ayın sonlarına doğru düşman mayın dökme gayreti şiddetlendiğinden, seyrüsefere yeniden kısıtlamalar getirildi. Hamber limanının Şubat ayının üçüncü haftasında deniz ulaştırmasına kapatılması, doksan altı gemilik FS konvoyunun günlerce denizde beklemesine ve Lowestoff açıklarında bulunan FN konvoyunun da Thames'e dönmesine neden oldu. Bu konvoy 26 Şubat 1940 tarihine kadar burayı terk edemedi ve düşman da bu ıskarça durumdan faydalanmasını bilemedi.

Mart 1940 ayında durum nispeten daha iyi idi. Konvoylar normal şekilde seyretti ve yalnız bir defa 14 Mart 1940'da havanın kar fırtınalı oluşu FN ve OA konvoylarının Southampton'a gitmesini engelledi.

İngiltere'den Belçika ve Hollanda limanlarına müteveccih seferler; yeni düşman mayın manialarının keşfedilmesi üzerine Mart 1940 ayının ortalarında geçici olarak durduruldu.

Alınanların Norveç ve Danimarka'yı istila ettiği 9 Nisan 1940 tarihine kadar konvoylar normal olarak seyrettiler. 13 Nisan'da, Paris'den alınan ve Hollanda'ya taarruz edilmek üzere olunduğunu belirten bir haber üzerine Admiralti'nin 13 Nisan 1940 gün ve 12.50 saat gruplu emri ile Belçika-Hollanda limanlarına müteveccih seyrüsefer kaçak da olsa tamamıyla durduruldu.

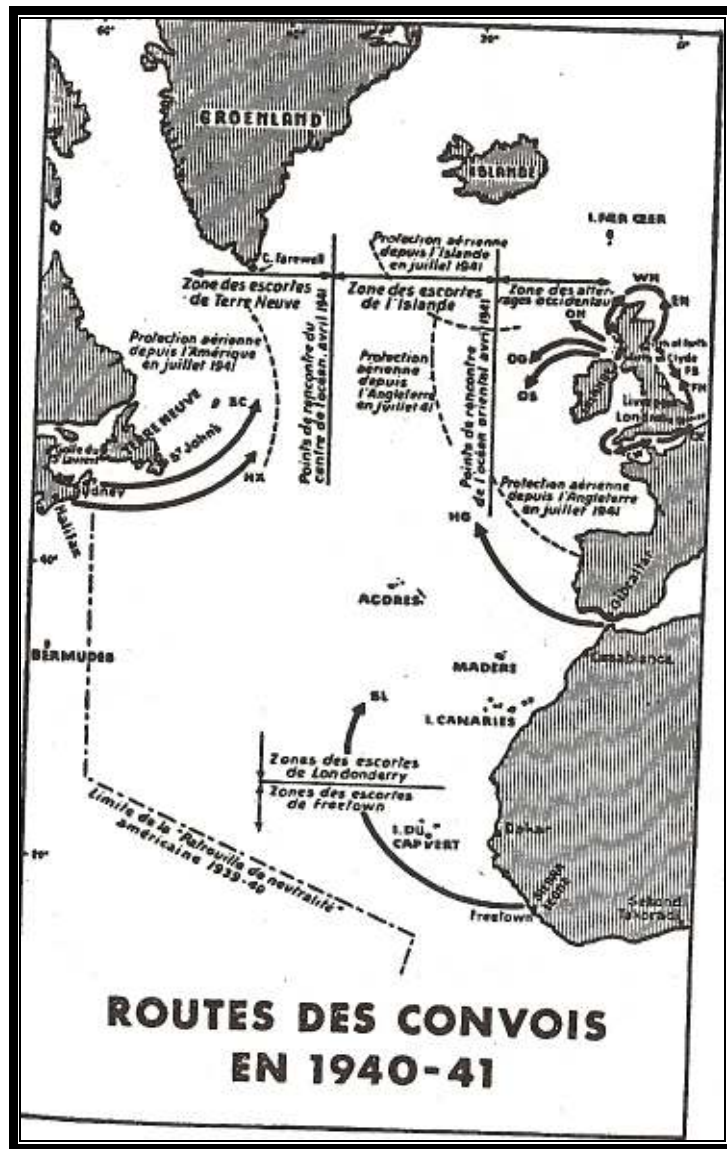
Alınan tertipler sonucu Admiralti, 18 Nisan 1940 gün ve 12.54 saat gruplu mesajı ile kıyı nakliyatı ile yakın kıyı seferlerinin serbest bırakıldığını açıkladı.

Nisan ayının ikinci yarısında, Almanların yeniden mayın dökmeleri deniz ulaştırmasını sekteye uğrattı ise de, mayın tarama faaliyetlerinin etkinliği, herhangi ciddi bir engel ortaya çıkarmadı. Ancak Nisan 1940 ayının son günlerinin devamlı sisli geçmesi, her türlü deniz hareketini büyük çapta etkiledi.

Bu süre zarfında, Norveç ve Danimarka ticaret filosunun akıbeti meçhul olmakla beraber, bunların Almanların eline geçmemesi son derece büyük bir önem taşıyordu. Bu nedenle, tarafsız ülkelere kiralanmış olup, İskandinavya'ya veya Baltık limanlarına sefer yapmayan gemiler hariç, bütün Norveç ve Danimarka bandıralı gemilerin müttefik himayesine alınması veya limanlarda alıkonulması veya İngiltere limanlarına gönderilmesi için Admiralti tarafından 10 Nisan 1940 günü ve 12.00 saat gruplu bir talimat yayınlandı.¹⁰⁵

¹⁰⁵ John Castello, *The Battle Of The Atlantic*, London 1977, s. 122.

Danimarka'daki, Alman kontrolünden ötürü, bütün Danimarka ticaret gemileri fiilen kontrolden çıkmış bulunduğundan, bunların gerektiğinde müsadere edilmeleri ve fakat kaptanlarla mürettebatına düşman muamelesi yapılmaması, bu mürettebatın; müttefikler nezdinde de istihdam yeri bulunduğu Admiralti tarafından aynı gün 16.30 saat gruplu mesajla bildirildi. Buna ek olarak, 12 Nisan 1940 günü denizde bulunan bütün Danimarka ticaret gemisi kaptanlarına bir radyo yayını yapılarak, bunların derhal gemilerini, müttefik himayesi altına sokmaları ve gecikmeden en yakın müttefik limanlarına gitmeleri emredildi.



Şekil 4.3: 1940 – 1941'de Atlantik Konvoy Rotaları

Kaynak: Erdoğan Dümen, *Atlantik Harekatı Cilt:1*, İstanbul 1990, s. 178.

18–23 Nisan 1940 arasında Almanlar tarafından Downs bölgesine paraşütle atılan mayınlar deniz ulaştırmasında bir panik yarattı ve 24 Nisan 1940 günü Downs bölgesi konvoy toplanma yerinde 121 geminin demirli olduğu görüldü. Durum son derece ciddi idi. Bölgeye sevk edilen Mayın arama-tarama gemilerinin olağanüstü çalışmaları ile mayından temizlenmiş bir kanal kısa sürede tesis edildi. Kötü hava şartları devam etmesine rağmen gemiler kısa sürede toplandı ve kuzeye 88 gemi, doğuya 14 gemi, güneye 17 gemi konvoy halinde sevk edildi. Bu başarıda aynı zamanda gemi kaptanları ile konvoy kılavuzlarının maharetinin büyük payı vardı.

Portsmouth Komutanlığının başlıca ve en önemli faaliyeti İngiliz seferi kuvvetinin Fransa'ya salimen nakli idi. Komutanlık bu göreve; 9 Eylül 1939'da başlamıştı. Geçen zaman süresince bu görev ancak bir ikmal ve idame görevi seviyesine kadar düşüyse de, 1 Ocak 1940 gününden itibaren yeniden arttı. W-5 kodunu taşıyan bu planın icrası son derece başarılı oldu ve Birinci Dünya Harbinde olduğu gibi bu görev bir tek asker kaybı verilmeden başarıldı.

Bu harekatta Southampton; le Havre ve Gherbourg'a çıkarılacak personel ile, tekerlekli araçların ve Brest'e gidecek ikmal malzemesinin bindirme ve yükleme limanı idi. İngiliz seferi kuvvetinin cephane ve akaryakıtı Newhaven ve Fawley'den yüklenerek Fecamp, Diep ve le Havre'a nakledildi. Ocak 1940 ayında St. Mala tesisleri lojistik destek malzemesi indirme limanı olarak değiştirildi. Lojistik destek nakliyatının birdenbire artması Littlehampton'un cephane ve akaryakıt yükleme tali limanı olmasını gerekli kıldı.

Harp başladığında Weymouth'da bir kontroband kontrol istasyonu kurulmuştu. Ayrıca Downs'da da bir istasyon faaliyet gösteriyordu. Gemilerin fazlalığından ötürü, Downs aynı zamanda konvoy toplanma bölgesi olarak seçildiğinden kontroband kontrol görevinin yerine getirilmesi imkansız hale gelince Downs'daki istasyon 8 Aralık'da Falmouth'a kaydırılmıştı.

1940 yılı Şubat ayı sonlarına kadar Weymouth'da 141.233 ton tutarında düşman malzemesi müsadere edildi. Mart 1940 ayı içinde, muayene için Weymouth'da kontrole tabi tutulan yirmi bir gemiden on adedi Harp Ekonomisi Bakanlığında alınan talimat

üzerine derhal serbest bırakıldı ve ikisi düşman ihracat kontrolünde olduğundan zapt edildi. Kalan altı gemi tahkikat için alıkonulup, diğer üç geminin bir kısım yükleri müsadere edildi.

Nisan 1940 ayı içinde 77 gemi muayeneye alındı. Bunlardan 12'si arandıktan sonra derhal serbest bırakıldı. Diğerleri tamamen veya kısmen yüklerini bırakmak zorunda kaldılar.

Harbin başlaması ile birlikte kurulmuş olan anavatan komutanlıklarınca, denizaltılara karşı tesis edilmiş karakollara 1940 yılı başlarında da devam edildi.

Şubat 1940 ayında Dower Komutanlığında yeni bir karakol sistemine geçildi. LD adı verilen bu karakol sistemi, üç ayrı karakolu ihtiva ediyordu. Bir muhrip ve iki adet denizaltı avlama gemisi, iki muhrip desteğinde Loop sistemi, beş avlama gemisiyle Loop gerisi karakol olarak tertiplenen bu sistem planlandığı şekilde yürütülemedi. Şubat ayında, kıyı nakliyatının, düşman hava taarruzlarından fazlasıyla zarar görmesi üzerine karakol görevine tevcih edilen gemilerin bir kısmının bu nakliyatın savunmasına tahsis edilmesi karakolların idamesini güçleştirdi. Kifayetli bir denizaltı karakolu idame etmek nadiren mümkün olabildi.

Nisan 1940 ayı ortalarında LD sistemi karakol yerine OC tabir edilen yeni bir sisteme geçildi. Bu, eski LD sistemine benzemekle beraber, karakollar, fena havalarda veya az görüş şartlarında mevki muhafazasını kolaylaştırmak maksadıyla; Dover boğazının karşılıklı yerlerine atılmış, yeni şamandıra hatlarına göre tanzim olunmuştu. Fransız muhriplerinin karakol görevlerine katılması, Dover karakolunda bir rahatlama yarattı, Doğu kıyılarındaki P ve Q karakollarına korvetlerle devam edildi ve Harwich kuvvetlerince desteklendi.

Mayın tarama bütün komutanlıkların en başta gelen görevi idi. Manyetik mayınlarla mücadele etmek üzere; Mayın imha tekneleri (M. D.), Wellington Mayın-Bomba uçakları LL taraması ve kayaklı tarama usulleri denenmekte idi.

Wellington mayın uçaklarının 40 kadem yükseklikten uçarak 10 kulaç derinliğe atılmış manyetik mayınları imha etmesi mümkün olabiliyor ise da arzu edilen kifayette bir mayın taramaya yeterli değildi ve hava şartları uçakların kullanılmasını engelliyordu, nitekim Ocak 1940 ayı sonlarında bu tip uçaklar pek iş göremedi.

Şubat 1940 ayının ilk yarısında doğu kıyıları boyunca mayın tarama faaliyeti daha ziyade Sunk ve Shipwash bölgelerine inhisar etti ve hava şartları müsaade ettikçe gündüzleri mayın tarama faaliyeti kesintisiz sürdürüldü.

Yeterli sayıda mayın arama-tarama gemisinin elde bulunmayışı, mayın karşı tedbirler hareketinin başarılı olmasını engellenmeye devam ediyordu. Yeniden tespit edilen bir mayın tarlasında temiz kanallar açmak, diğer bölgelerden gemi kaydırmalarına neden oluyor ve bu işleri daha da zorlaştırıyor ve karıştırıyordu. Manyetik mayınların yanı sıra eski tip demirli mayınların da kullanılmış olması diğer bir problemdi.

14 Şubat 1940 günü FN konvoyunun üç mil ilersinde bağımsız olarak seyreden bir İtalyan gemisi, Smith Knoll'un 2 mil batı karayelinde bir mayına çarpıp batmakla, Manş kanalında Cromer Knoll ile Outer Dowsing arasına dökülmüş yeni bir mayın maniasını ortaya çıkardı.

Mayın tarama gemilerinin derhal bu bölgeye sevkleri sonucu yarı yarıya riskli mayından temizlenmiş kanalın açılabilmesi sıkışıp kalmış yirmi gemilik konvoyun ilerlemesini mümkün kıldı.

Şubat 1940 ayının ikinci yarısında doğu kıyılarında temiz bir kanal idame etmekte güçlük çekilmekle beraber, düşman taarruzlarında bir azalma olduğundan, Thames girişi açık kaldı. Bu nedenle, mayın tarama gemilerinin büyük bir kısmı Gramer Knoll etrafındaki büyük mayın sahasını temizlemek üzere sevk edilebildi.

Gromer Knoll mayın maniasının varlığı 25 Şubat 1940 günü iki geminin batması ile meydana çıkmıştı. Bu gemiler sıra ile FN 102 ve FS 103 konvoylarında bulunuyorlardı.

Konvoylar Gromer Knoil geçidinden her gün geçiyor ve geçit etrafında fazla sayıda mayının bulunduğu da biliniyordu.

Hava şartları, DWI uçaklarının daima çalışmasına müsait olmamakla beraber, bunlar Şubat ayının ikinci yarısında altı gün kadar uçuş yapabildiler. Bu uçaklar başlıca Thames önlerinde uçarak 22 Şubat günü Sunk fener dubası önlerinde iki mayın imha edebildiler. Bu sürede römorkörlerle yedekte çekilen kayıklar da kullanıldı ve Sunk fener dubası önlerinde sadece bir mayın imha edilebildi.

Gromer Knoll bölgesindeki demirli mayınlar büyük bir tehdit yaratmaya devam ettiğinden Mart 1940 ayı başlarında konvoylar Sheringham sığına doğru batıya kaydırıldı. Doğuya doğru yeni bir kanal taramaya başlayan IV. mayın tarama filotillası, çok ufak bir sahada 10 adet mayın tarayınca durumun korkunçluğu ortaya çıktı.

Bu durum karşısında batı kısmının temizlenmesi ve ikinci bir temiz kanal tesisinden vazgeçildi ve gemilerin daha önce tesis edilmiş kanaldan geçmeleri öngörüldü.

Nisan 1940 ayının ilk yarısında, düşman mayın döküşü, Norveç ve Danimarka'yı işgale hazırlanmasından durakladı. Bu hal İngiliz mayın tarama kuvvetlerini belirli tehlikeli bölgeleri temizlemek üzere toplanmakta serbest bıraktı. South Falls mayın tarlasının temizlenmesine Harwich kuvvetleri tarafından devam edildi ve bu kuvvetler Sunk mayın tarlası arasında LL kablolarını kullanarak 25 mayın patlatmak suretiyle mayından temizlenmiş bir kanal tesis edebildiler.

Nisan 1940 ayının son günlerinde, düşmanın yeniden mayın döktüğü tespit edildiyse de, Anavatan komutanlıkları mayın karşı tedbirler hareketinde oldukça tecrübe kazanmış ve teçhizatları da bir dereceye kadar yeterli duruma getirilmiş olduğundan karşılaştıkları zorluklar önceliklere nazaran az oldu.

1940 yılının Ocak ayından Mart ayına kadar İngilizlerin Atlantik'de deniz ulaştırmasına taarruz eden düşman suüstü gemilerine denizaltıları ile karşı koyma prensibine devam edildi. Uluslararası hukuk kaidelerine sadık kalındığından İngiliz

denizaltılarının başarısı hiç denecek kadar azdı. Bu arada HMS Seahorse, HMS Starfish ve HMS Undine denizaltıları kaybedildi.

Amirallik dairesi denizaltı kullanma prensiplerinde 4 Nisan 1940 günü bir değişiklik yaparak, düşman harp gemilerinden ziyade ticaret gemilerinin hedef kabul edilmesi esasını emretti.

7 Nisan 1940'da, Almanların Norveç'i istila etmeleri açık seçik belli olunca, denizaltı filosu komutanı, Norveç sularında karakol görevinde bulunan on üç denizaltıyı altı denizaltı ile takviye etti. 8 Nisan 1940 günü İngiliz Deniz Kuvvetlerinde görev yapan Polonya denizaltısı Arzel; Almanlar'ın Rio de Janeiro şilebini torpidolayarak batırdı. Şilebin batırılması sonucu Norveç istilasının başlamış olduğu anlaşıldı.¹⁰⁶

9 Nisan 1940 günü İngiliz parlamentosunda; 08 derece 00 dakika doğu boylamının doğusunda rastlanacak bütün Alman ticaret gemilerinin batırılması kararı alındı.¹⁰⁷ Bu kararın denizaltılara ulaştırılması üzerine HMS Sunfish denizaltısı Alman ticaret gemisi Amasis'i batırdı ve birkaç saat sonra da HMS Trudent denizaltısı Karlsruhe kruvazörüne bir torpido hücumu geliştirdi. Ağır yaralanan kruvazör bütün çabalara rağmen kurtarılamadı, personeli refakatteki gemiler tarafından kurtarıldıktan sonra batırıldı.¹⁰⁸

Ertesi gün HMS Spearfish denizaltısı altı saat süren bir su bombası hücumundan kurtulduktan sonra satha çıktı. Şansı her defasında ters giden denizaltı bu defa üzerine gelmekte olan büyük tonajda bir harp gemisi ile karşı karşıya idi. Dalması olanaksızdı, derhal sathıtan bir torpido hücumu geliştirdi.¹⁰⁹ Torpidolar Lutzow cep muharebe gemisinin kıç tarafına isabet etti. Gemi iskeleye yattı ve kontrolden çıktı, Lutzow bir şans eseri bilahare yedeğe alınıp kurtarıldı ve bir yıl süre ile harekattan uzak kaldı.

Almanlar konvoylarını çok kuvvetli refakat kuvvetleri ile emniyete alarak hareketleri gece süresince yapmak yolunu seçtiler. Ancak, 28 Nisan 1940 gününe kadar

¹⁰⁶ N. Miller, *a.g.e.*, s. 56-57.

¹⁰⁷ Afif Büyüktuğrul, *II. Dünya Harbinde Deniz Harp Sanatı*, İstanbul 1964, s. 116.

¹⁰⁸ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 97.

¹⁰⁹ A. Mars, *a.g.e.*, s. 132.

50.000 ton tutarında 14 şilep, bir denizaltı ve bir kruvazör batırıldı, Lutzow cep muharebe gemisi de ağır hasara uğratıldı.

Bu harekatta on yedi İngiliz, üç Fransız ve bir Polonya denizaltısı görev aldı. Harekat sonunda kayıp üç denizaltı idi. Neticede, suüstü kuvvetleri bu harekat alanından çekilerek kontrol denizaltı kuvvetlerine verildi.

İngiliz parlamentosunun her hal ve şartta bitaraf kalma kararı, Alman denizaltı hareketinin benzeri bir harekatı icra edebilme imkanını vermedi.

Diğer yönden Admiralti, Norveç hareketini desteklemek ve emniyete almak amacıyla Almanların, Atlantik'den çok sayıda denizaltı gemisini Kuzey Denizi'ne çekmiş olduklarını çok geç anlayabildi.¹¹⁰

4.4.2. 1940 Yılı Başlarında Alman Harekatı

Çeşitli planlar hazırlandığı sırada, müttefik deniz ulaştırmasına karşı girişilen kayıtsız şartsız denizaltı harbi gelişerek devam etmekteydi. Bitaraf gemiler, mayınların neden olduğu bölgeler müstesna olmak üzere, henüz denizaltı taarruzlarından pek etkili olmuyorlardı. Alman deniz sevk ve idare makamı İngiliz ve Fransız deniz ulaştırmasına indirilen darbelerin yine de yeterli olmadığı kanısındaydı.

Hava Kuvvetleri ile Deniz Kuvvetlerinin bu harekattaki işbirliği yetersizdi.

9 Ocak 1940'da Alman Hava Kuvvetlerince, genel olarak konvoy gemilerine bomba ve makineli tüfek taarruzlarına başlandı. Müttefik ve tarafsız gemilere ayırt edilmeksizin taarruz edildi ve can filikaları ile sallara da ateş açıldığı görüldü. Hava Kuvvetlerinin bu başlangıç harekatı başarılı idi. İngiliz Hava Kuvvetleri önceleri fazla bir himaye yapamadı ve yegane karşı tedbir, zayıf bir uçaksavar savunmasından ibaret kaldı.

¹¹⁰ N. Miller, *a.g.e.*, s. 57.

Ocak 1940 ayının sonlarına doğru Alman Hava Kuvvetlerinin taarruzları hissedilir şekilde şiddetlendi ve neticede dört gemi battı, üç gemi terk edildi, altı gemi ağır hasar, yedi gemi hasar aldı ve üç gemi de karaya oturdu. Mürettebat zayıyatı 87 idi.

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder; 26 Ocak 1940 günü öğleden sonra Hitler ile bir görüşme yaptı. Bu görüşmede Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı Kurmay Başkanı General Jodl da hazır bulundu.

Sözlerinin başında Büyükamiral; İsveç tarafından Sonud'daki İsveç karasularının mayınlanmasını protesto ettiğini ve Norveç'in tutumunun pek de açık olmadığını ifade etti. Kuzey Denizindeki deniz hareketına ilişkin açıklamalarda bulunan Büyükamiral özetle¹¹¹:

“Kuzey Denizinde durum değişmemiştir. Atlantik'den İngiliz Anavatan sularına dönmekte olan muazzam bir deniz kuvveti akını tespit edilmiştir. Anavatan tersanelerinde, pek çok gemi tamirde olup bunların arasında bir denizaltımız tarafından torpidolanan HMS Barham ve İskoçya kıyıları açığında muhtemelen mayın yarası alan HMS Nelson da bulunmaktadır.

Deniz Kuvvetleri Sevk ve İdare makamı; Bergen'den Shetland'a müteveccih konvoylara karşı ağır suüstü kuvvetlerimiz ile taarruzi harekate geçmenin tam zamanı olduğunu ifade etmektedir. Bu suüstü hareketına paralel olarak İngiliz suüstü kuvvetlerine müteveccih yeni bir denizaltı taarruz planı koordineli olarak icra edilecektir. Alman körfezinde, denizaltı savunma harbinde üç başarı kaydedilmiştir.

TerscheHing açıklarında tesis edildiği ilan edilen İngiliz taarruzi mayın maniasının mevki katiyetle tespit edilmiş bulunmaktadır.

Lutzow (Eski Deutschland) Mart 1940 ayı başlarında harekate başlayacak olup, teçhizi tamamlanmış, son hazırlıklarını yapmakta olan yardımcı

¹¹¹ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Harekatı Hakkında Führer Konferansları 1940*, (Çev. Faik Taluy – Cavit Bengisu), İstanbul 1949, s. 4-9.

kruvazörlerden beş adedi Şubat 1940 ayı başı ile Nisan 1940 ortası arasında Güney Atlantik ve Hint Okyanusuna gönderileceklerdir.

Halifax açıkları ile Acem körfezine mayın dökülmesi planlanmış ve hazırlıkları bitirilmiştir.

Düşman deniz ulaştırmasına karşı yapılan harekattan maksat; fazla miktarda düşman ticaret gemisi batırmak değil, uzun bir süre için İngiliz deniz ulaştırmasını devamlı olarak taciz etmek ve açık denizlerde kuvvetli savunma tedbirleri aldırarak düşmanı kuvvet bölmeye (Diversiyona) zorlamak ve bu suretle Anavatan sularındaki kuvvetlerini zayıflatmaktır.

Thames ve Newcastle'a karşı muhriplerle yapılan hareket son derece başarılı olmuştur. Denizaltılar, İngiltere'nin doğu ve güney doğu kıyıları açıklığına mayın dökmüşlerdir. Batı kıyılarında sükunet hüküm sürmektedir. Batı limanlarının öneminden dolayı, buralardaki savunmanın kuvvetli olduğu değerlendirilmiştir.

Falmouth'un güney kıyılarına, Clyde açıklarına, Liverpool açıklarına ve Bristol kanalına mayın dökülmüştür. Plymouth ve Portsmouth kıyılarına da mayın dökülecektir.

İki ila üç denizaltı gemisi; mayın dökmek ve denizaltı harbi yapmak üzere Halifax'a gönderilecektir.

Deniz ulaştırmasına karşı icra edilen denizaltı harbinin şiddetlendirilmesini sağlamak üzere kademeli bir şiddetlendirmeye gidilmiştir. Bu hususta politik hiçbir engel bulunmamaktadır. Prensip olarak İngiltere adaları etrafındaki mahdut bir sahada tarafsızlar da dahil olmak üzere, rastlanacak gemilerin ikaz edilmeden batırılması öngörüldüğünden, adı geçen sahalarda kabahati mayınlara yüklemek mümkün olacağından aşağıdaki yeni planlar hazırlanmıştır;

— İskoçya'nın kuzey doğu kıyılan açığındaki saha 02 derece 00 dakika doğu boylam dairesinin doğusuna doğru uzatılacaktır.

— Bristol kanalı açığındaki saha 13 derece 03 dakika batı boylam dairesi batısına, İrlanda denizini de ihtiva etmek üzere uzatılacaktır.

— İngiliz kanalının kuzey methaline; takriben Dover'den Falmouth Head'e kadar yeni bir saha ilave edilecektir.

Sari Dava Harekatının başlama tarihine kadar kanalın batıdan bloklanması öngörülmektedir."

Büyükamiral Raeder, düşman deniz ulaştırmasına indirilmekte olan darbenin dünya basınında olduğu kadar Almanya içinde de büyük gösterilmesine rağmen, Alman Deniz Kuvvetlerinin bunu yeterli bulmadığını, İngiltere'nin ekonomik boğulmasına hız kazandırabilmek için Kuzey Denzinde ve batı kıyılarında hava kuvvetleri ile işbirliği yapılmasının son derece gerekli olduğu ve herşeyden önce İngiltere Adaları üzerine deniz ve hava harbinin teksif edilmesinde yarar gördüğünü ifade etti.

Bilahare Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığınca bugüne kadar yayımlanmış emirlerde kara stratejisi esasları çerçevesinde deniz harbinin sevk ve idare edilmek istendiğine değinen Büyükamiral, Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığının personel politikasını beğenmediğini, harp silah ve araçları temini ile denizin kara birliklerinin teçhizindeki önceliklerin kabul edilemez olduğunu açıkladı.

İsteklerinde haklı olmakla beraber Hitler'in deniz stratejisini anlamayışı ve derhal karara varıp kati emirler veremeyişi Büyükamiralin planlarını zamanında ve yerinde icra edebilmesine imkan vermiyordu.

Şubat 1940 ayının ilk günlerinde İngiltere'nin teknil doğu kıyıları boyunca yapılan kıyı deniz ulaştırmasına fazla başarılı olmayan bir sıra hava taarruzları tertiplendi. 3 Şubat

1940 günü; dokuz gemilik küçük bir konvoya yapılan hava taarruzlarında sadece bir gemi ciddi hasar aldı.¹¹²

Ocak 1940 ayının başından Şubat ayı ortalarına kadar Amiral Dönitz; altı denizaltı gemisini Atlantik’de ve sekiz denizaltı gemisini de Kuzey Denizi’nde devamlı olarak harekatta bulundurdu. Bu süre zarfında 109.000 ton tutarında 22 gemi batırıldı. Konvoylara karşı denizaltıların hareketi başarılı idi.

1940 Mart başlarında cephede bulunan denizaltı sayısı asgariye düştü. Şubat ayında oldukça fazla adette denizaltı cepheye gönderildiği için bu azalma tabii idi.

Mart ayı ortalarına doğru sekiz denizaltı Atlantik ve altı küçük tonajlı denizaltı da Kuzey Denizi’nde hareket için hazır edilecekti. Amiral Dönitz; Atlantik’de hareket yapacak denizaltıları konvoylara karşı beraber grup hareketi şeklinde. Kuzey Denizi’nde de İskandinavya’dan İngiltere’ye karşı deniz ulaştırmasına münferit hücumlar tertiplenmesi şeklinde kullanmayı düşünmekte idi. Bu maksadın temini için denizaltıları Norveç sahili yakınlarında trafiğin geçit mevkilerinde konuşlandırmayı tasarlamış ve her iki hareket alanında görevlendirilecek denizaltılar için hareket emirlerini de hazırlamıştı.

Planlama bu safhada iken 4 Mart 1940 tarihinde Deniz Sevk ve İdare Makamından, Denizaltı Filo Komutanlığına: “Diğer denizaltıların hareketlerini durdunuz. Halen Kuzey Denizi’nde görevde bulunan denizaltılar ile Norveç sahillerinde hareket yapmayınız. Elde mevcut bütün denizaltılarınızı harekate hazır duruma getiriniz.” emri verildi.¹¹³

5 Mart 1940 günü Berlin’de Amiral Dönitz’e Norveç ve Danimarka’nın aynı zamanda baskın tarzında icra edilecek bir hareketle işgal edileceği bildirildi. Hazırlanmış hareket emrinde şu esaslar yer almıştı: Norveç için çıkarma mevkileri olarak Narvik, Drontheim, Bergen, Egelsund, Kristiansund ve Oslo tefrik edilmiş, bunlardan başka; Stavanger, Kristiansund ve Oslo’ya hava yoluyla birliklerin nakli planlanmıştı.¹¹⁴

¹¹² A. Hezlet, *a.g.e.*, s. 132.

¹¹³ Deniz Harp Akademisi Komutanlığı Tedrisat Notlarından, *II. Dünya Harbinde Denizaltı Harbi*, İstanbul 1959, s. 78.

¹¹⁴ M. Elaldi, *a.g.e.*, s. 59.

Düşmanın da aynı şekilde Norveç'e karşı askeri bir harekate girişebileceği beklenmekte olduğundan taarruzda öncelik alınacak, düşmanın sert tepkisi beklenecek, Norveç ile Almanya arasındaki deniz ulaştırmasının düşman tarafından kesilmeye çalışılacağı hesaba katılacaktı. Bütün hazırlıkların 10 Mart 1940 tarihine kadar bitirilmiş olması, ancak harekate başlama parolasının Baltık Denizinin buz durumuna göre verilmesi öngörülüyordu.

Bu harekatta denizaltılara, düşmanın beklenen mukabil tedbirleri nedeniyle Alman Deniz Kuvvetleri çıkarma limanlarına dahil olduktan sonra deniz tarafından onların emniyetini sağlamak esas görevi, düşmanın mukabil çıkarmasıyla mücadele etmek tali görevi verilmişti.

Amiral Dönitz, bu görevler arasından kendisine üçüncü bir görev çıkardı. Bu; Norveç ile Almanya arasındaki deniz ulaştırmasını kesmeyi deneyecek düşman kuvvetlerine taarruzlar tertiplemekti.¹¹⁵

Filo komutanı; başlangıçta denizaltıları deniz kuvvetlerinin gireceği fiyordların geçit yerlerine konuşlandırarak oralarda sayılarının yeterliliği nisbetinde derinliğine bir savunma tertibatı almayı düşündü. Ağırılık noktasını Narvik olarak kabul etmişti. Zira diğerlerinden değişik durumu ve Almanya'ya demir ihracı dolayısıyla arz ettiği iktisadi ehemmiyeti düşmanın ilk nazarda bir hücumu buraya tertiplemesini icap ettirebilirdi.

Düşmanın mukabil çıkarmasıyla mücadele etmek pek kolay olmayacaktı. Muhtemel çıkarma mevkilerinin çok sayıda olması nazarı itibara alınınca, fiyordların sadece denizaltılarla savunulmasının mümkün olmayacağı ortaya çıktı. Çıkarma mevkilerinin tahminindeki hata, doğru mevkilere zayıf kuvvet tahsisi tehlikesini yaratacaktı. Onun için, bu vazifenin en mantıklı hal çaresi olarak, açık denizde ve tehlikeli mıntıkanın yakınında emre hazır denizaltı grupları bulundurmak şekli düşünüldü. Şayet düşman, çıkarma teşebbüsünün istikameti anlaşılırsa, bu grupları ilerletmek veya kaydırmak suretiyle, maksadın teminine çalışılacaktı.

¹¹⁵ M. Elaldi, *a.g.e.*, s. 60.

Düşmanın denizi geçme safhasında vurulması. her üç maksadın teminine hizmet edecekti. Bu nedenle, denizaltıları aynı zamanda açık denizde düşmanın seyir yolu üzerine birbirine yakın mesafelere ve fakat imkan nisbetinde üslerin yakınına yerleştirmek uygun görüldü.

Çok taraflı vazifenin icrası çok sayıda denizaltıya ihtiyaç gösteriyordu. Baltık Denizinde yapılmakta olan eğitim durduruldu ve altı adet küçük tonajlı denizaltı cephe komutanlığı emrine verildi. Aynı şekilde henüz seyir tecrübeleri yapılmakta olan iki denizaltının tecrübeleri kismeleri, derhal harekate hazır olmaları bildirildi. Netice olarak Norveç Harekatı için on iki Atlantik tipi denizaltı, on üç küçük denizaltı ve altı eğitim denizaltısı hareket hazırlıklarına başladı.

4.4.3. Norveç Harekatı

Almanya coğrafi durumunu düzeltmek ve stratejik ham madde kaynaklarını elde bulundurmak maksadıyla bu harekate girişmiş ve başarılı olmuştu. Ancak Almanya'nın yeterli derecede deniz kuvveti olmadığından bu coğrafi durumun düzeltilmesinden çok fazla faydaları olmadı. Çünkü yalnız iyi bir coğrafi durum, kuvvet zaafını tamamen telafi edemezdi.

Her iki taraf teşebbüste ön almak için yarıştı. Fakat hedef bölgesinin Almanya'ya yakınlığı, teşebbüsün Almanlar tarafında kalmasına olanak verdi. Almanların iyi hazırlandığı ve hava üstünlüğü sayesinde; deniz kontrolü temin etmeden deniz aşırı bir istila yapıldı.¹¹⁶

Almanlar iyi bir baskın yaptılar. Müttefikler niyetlerini Norveç Hükümetine bildirmekle baskın için şart olan gizliliğe riayet etmediler. Müttefikler uluslararası hukuk bakımından haklı idiler fakat netice aleyhlerine oldu. Harp prensiplerinin hukuk kaygısı nedeniyle ihlal edilmesi büyük hata idi.

¹¹⁶ A. Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 179.

Müttefik çıkarmaları daha enerjik ve daha fazla kuvvetle yapılmış olsaydı, Almanlar Batı Cephesinde tesiri görülebilecek büyük bir kuvvet ayırmaya sürüklenebilirlerdi. Müttefikler Norveç çıkarmasına fazla kuvvet ayırmadıklarına göre çıkarmaların bir maksadı yoktu.

Almanların Norveç Harekatı ile Batı Cephesinde giriştikleri taarruzu biraz geç olmakla beraber birleştirmeleri çok doğru ve yerinde idi. Zira müttefikler asıl önemli olan Batı Cephesine dönmeye ve Norveç Harekatından vazgeçmeye mecbur oldular. Çünkü fazla kara kuvvetleri yoktu.

Norveç Harekatının Almanya tarafından zaferle sonuçlanması üzerine; Almanya stratejik taarruz imkanlarını biraz artırdı. İngiltere; Norveç, İsveç, Finlandiya ve Danimarka'dan yaptığı dışalımardan bilhassa madenlerden mahrum kaldı ve bunun aksine Almanya kendi hesabına geniş imkanlar sağladı.¹¹⁷

Almanya kendine hasım bir arazide, yani Norveç'de işgal, hizmet ve inzibat kuvvetleri buldurmaya mecbur kaldığından kuvvet dağılımına uğradı. Almanlara teslim olmayan Norveç Ticaret Filosu büyük kısmı ile İngiltere'ye sığındı. Bu gemiler İngiltere için son derece yararlı oldu. Sınırlı sayıda olmakla beraber, İngiliz Deniz Kuvvetlerine katılan Norveç harp gemileri Anavatan Filosuna yardımcı oldu. Norveç'e sahip olan Almanya karşısında İngiltere'nin Alman kıyılarını uzak abluka altına alması imkanı kalmadı, hiç değilse çok zorlaştı. Aalborg ve Barduflos'a kadar olan sahadaki hava alanlarına sahip Alman Hava Kuvvetleri 200 mil kadar bir menzil kazanarak İskoçya'daki İngiliz Deniz Üslerine kolay taarruzlar tertipleme imkanını kazandı. Kuzey Denizi'ndeki Alman denizaltıları abluka altına alınmaktan kurtuldu.

Rus-Alman Harbinin açılması ile birlikte Norveç'e sahip olmanın önemi biraz daha arttı. Çünkü kutup konvoylarına karşı taarruzlar Norveç Üslerinden istifade ile yapıldı. Norveç başarısı, Girit harekatı için ilerde Almanlara cesaret verecek ve iyi bir örnek teşkil edecekti.

¹¹⁷ A. Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 183..

Müttefiklerin Norveç'deki başarısızlığı İngiliz kamuoyunda geniş bir tepki yarattı ve 10 Mayıs 1940 günü İngiliz Başbakanı Mr. Chamberlain istifa etti.

4.4.4. Alman Akıncı Şilelerinin Harekatı

İkinci Dünya Harbinin başlaması ile birlikte “Z” planının gerçekleştirilmesi olarak dışı olunca, Alman Deniz Sevk ve İdare Makamı seçilmiş şilelerin silahlı akıncılara dönüştürülmesi çalışmalarına hemen başladı. Büyükamiral Raeder, bu gemilerin İngiliz Donanmasının dengesini, büyük harp gemilerinin bozduğu gibi bozabileceğini ümit ediyordu. Kısa zamanda umutlarında haklı olduğunu da gördü.

Tamamıyla değişikliğe uğratılmış bu akıncı şilepler olağanüstü gemilerdi. Gemiler süratlerine göre değil, denize dayanıklılıklarına göre seçilmiş ve teçhiz edilmişlerdi. Bunlar görünüşte tanınması zor ve tuhaf gemiler olmakla beraber suüstü aksamaları da değişebilir karakterde idi.¹¹⁸

Akıncı şilelerin sadece sahte bandıra ve isim taşıması yeterli değildi. Uzayıp kısalan direkler, her an değişebilir baca adedi, sahte üst güverte yapıları ve yükler, yolcu taşıyan şilep havasını kuvvetlendirebilmek için mürettebata kadın elbiseleri giydirmek gibi değişmelere uygun gemilerdi.

Diğer yönden bu gemilerin en büyük özellikleri de her birinin bir kruvazör kadar öldürücü silahlara sahip olmalarıydı. Bu şilepler daha ziyade bir saldırı için teçhiz edildi. Altı ila sekiz adet 15 cm.lik toptan başka, çeşitli adette ağır ve hafif makineli tüfekleri, torpido kovanları, mayınları ve hatta bir ila iki adet keşif uçakları bile vardı.

İngiliz Amirallik Dairesi bu gemiler için; “*Klasik harp gemilerinden daha büyük kaygı olmaktadır.*” şeklinde bir değerlendirme yaptı.¹¹⁹

¹¹⁸ M. Milner, *a.g.e.*, s. 46.

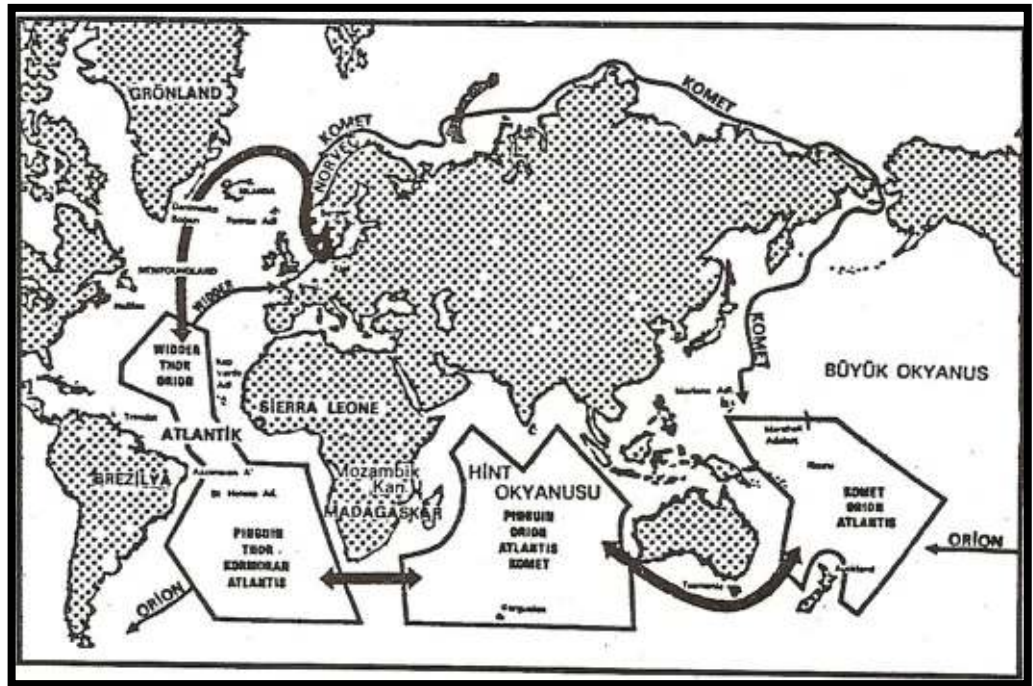
¹¹⁹ W. M. James, *a.g.e.*, s. 100.

Tanınmaları ve izlenmeleri hakikaten zor olan bu gemiler toplam olarak daha fazla deniz ulaştırma yolları üzerinde hasara neden oldular. Almanya'dan destek görmemelerine rağmen, bu destek dış sularda o kadar iyi yürütüldü ki, bir yıla aşkın seferler yapılabildi.

Örneğin; Orion (İngiliz Amirallik Dairesinin tanımlamasına göre, Akıncı-A) 510 gün, Komet (Akıncı-B) on beş ay denizde kaldı.

Bu gemilerin en meşhuru olan Atlantis; 31 Mart 1940 günü denize açıldı. Orion ise, 6 Nisan 1940 günü onu izledi.

Denize açılış "Fall Weseruebungn" Harekatının bir parçasıydı. İlk görevi Norveç Harekatı sırasında Kuzey Atlantik'de bir gemi batırıp; "Bir cep zırhlısı saldırıyor" diye sahte mesaj göndererek İngiliz Amirallik Dairesinin dikkatini dağıtmak oldu. Daha sonraki günlerde Widder (5 Mayıs 1940), Thor ve Penguin (Haziran 1940 ayı ortaları), Komet (9 Temmuz 1940) denize açıldılar.¹²⁰



Şekil 4.4: Alman Akıncı Şilelerinin Harekatı

Kaynak: Erdoğan Dümen, *Atlantik Harekatı Cilt:1*, İstanbul 1990, s. 141.

¹²⁰ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 139.

Komet, üç buzkıran gemisinin yardımı ile Sibiryaya kıyıları boyunca kuzey-doğu geçidinden geçerek iki aylık bir yolculuk sonucunda Bering Boğazından Pasifik'e geçti.

Bu altı akıncı şilep ilk grup idi. İkinci akıncı şilep grubu da planlanmıştı. İkinci grubun. İlk gemisi olan Kormoron Aralık 1940 ayının ortasında Kuzey Atlantik'e çıktı.

Atlantis, Albay Bernhard Rogge komutasındaydı ve devamlı hareket halinde olmak, birbirinden çok uzak noktalarda beklenmedik şekilde ortaya çıkmak emrini almıştı. Kuzey Atlantik'de on gün kadar seyreden Atlantis, Freetown (Sierra Leona) ve Cape Town (Güney Afrika) arasındaki deniz ulaştırma yolunda şansını denemek üzere güneye kaydı.

Bu bölgede bir Japon şilebi hüviyetine bürünerek 3 Mayıs 1940 günü İngiliz Scientist gemisini batırdı. Hint Okyanusuna doğru seyri sırasında Hollanda yük gemisi hüviyeti ve karakterinde 10 Haziran 1940 günü Norveç tankeri Tirrana'yı batırdı. Bundan sonra Avustralya deniz ulaştırma yolları üzerinde kalmak şartıyla Hint Okyanusunda hareketini sürdürdü. 20 Eylül 1940 günü doğuya gitmeye karar verdiğinde altı aydır denizde bulunuyordu. Bu süre zarfında 66.000 ton tutarında 9 adet gemi batırmıştı. 1940 yılı sonlarında Atlantis, 94.000 ton tutarında 13 gemi batırmış ve Kerguelen Adasına demir atarak ikmal yapıyordu. Ama hareketi daha sonra ermemişti.

6 Nisan 1940 günü denize açılan Orion, Kuzey Atlantik'de 24 Nisan 1940 günü İngiliz şilebi Huxby'yi batırdı. Müteakiben Boynuz Burnundan dönerek Pasifik'e geçti. Pasifik'deki ilk hareketi Auckland (Yeni Zelanda) açıklarında mayın hareketine girişmek oldu. Bu bölgeye 228 mayın döktü. Bu mayınlardan bir tanesi 2.500.000 sterlin değerinde altın taşımakta olan Niagara gemisinin batmasına neden oldu. Bu mayın hareketini müteakip Orion, Avustralya-Panama deniz ulaştırma yoluna yükseldi. Bu arada Norveç şilebi Tropic Star'ı 19 Haziran 1940 günü ele geçirdi. Bu gemi ganimet olarak Fransa'ya doğru yola çıkarıldı. Tropic Star yolda bir İngiliz denizaltısı tarafından durdurulup kontrol edildi.¹²¹ Gemide tutuklu olarak daha önce batırılmış olan İngiliz şilebi Huxby'nin mürettebatına rastlanması, İngiliz Amirallik Dairesine Orion'un Harekatı hakkında ilk kesin bilgiyi verdi.

¹²¹ Edward Young, *One Of Our Submarines*, London 1968, s. 99.

Orion, 20 Ağustos 1940 günü Mercan Denizi'nde şiddetli bir çatışmaya girişerek Tukarina'yı batırdı. İngiliz Amirallik Dairesi, daha evvelce Rio De La Plata Deniz Muharebesine katılmış olan HMS Achilles kruvazörünü akıncı Orion'u yakalamak üzere en son kurbanının bulunduğu bölgeye sevk ettiyse de Orion bu sıralarda Güney Avustralya açıklarında seyretmekteydi.¹²²

Ekim 1940 ayı ortalarında Orion, Japonya'nın elindeki Marshall Adalarına intikal ederek burada diğer bir akıncı gemi olan Komet ile buluştu.

Orion ile Komet bu defa birlikte denize çıkıp, 27 Kasım 1940 günü Rangitane yolcu gemisini batırdılar. Yine bu iki akıncı gemi, 7-8 Aralık 1940 günü fosfat yatakları bulunan Naura Adasına bir taarruz tertipleyip 21.000 ton tutarında dört gemiyi batırdıktan sonra, yeniden ikmal maksadıyla Marshall Adalarına intikal ettiler. 1940 yılı sonunda Orion, 268 günlük seyrini tamamlamış, yeniden yola çıkma hazırlıklarını yapmakta idi.

Alman birinci grup akıncı şileplerinden üçüncüsü olan Widder, Helmuth Von Rückteschell komutasında olarak hareketini Atlantik'de sınırladı. Danimarka Boğazı yoluyla 19 Mayıs 1940 günü Kuzey Atlantik'e geçti. 31 Ekim 1940 günü Brest limanına dönünceye kadar 58.645 ton tutarında on gemi batırdı. Fakat Widder akıncı şilebinin hareketi; kaptan H. Von Rückteschel'in acımasız davranışları nedeniyle lekелendi. Von Rückteschell, kurbanlarını durdurduktan sonra ateş açmaktan zevk alıyor, kıyıda uzakta batırdığı gemilerden kurtulanları ise denizden toplamak zahmetine katlanmıyordu.¹²³ Kaptanın bu davranışları, Alman Deniz Kuvvetlerinin saygı değerliğine leke düşürdü. Von Rückteschell, 1947 yılında savaş suçlusu olarak yargılandı ve hapisanede öldü.

Thor akıncı şilebinin de hareketi sadece Atlantik'i kapsıyordu. Bu geminin hareketi, Alman akıncı şileplerinin yenilmez gücünü inandırıcı bir şekilde ortaya koydu. Harekatının ilk ayında altı gemi batırdıktan sonra Thor, silahlı ticaret kruvazörü Alcantara ile mücadele etti. Alcantara, Rio de la Plata deniz muharebesi galibi ve hala Güney Atlantik grubuna komuta eden H.H. Harwood tarafından gönderilmişti. 28 Temmuz 1940 günü Brezilya

¹²² William Oliver Stevens, *A History Of Sea Power*, New York 1942, s. 431.

¹²³ N. Miller, *a.g.e.*, s. 144.

kıyılarından 600 deniz mili açıklarında Trinidat adaları civarında kısa ve şiddetli bir çatışma oldu.

Thor, Alcantara'dan daha iyi çarpıştığı gibi silahları da üstündü. Alcantara ağır hasara uğradı. Buna karşılık Alınan gemisi çok az hasar aldı ve çok seri borda atışları yapabildiğini gösterdi. Thor gemisi komutanı Otto Kahler bu çatışmadan sonra gemisini Güney Atlantik'e götürerek bir ikmal gemisi ile buluştu ve tamirini yaptırebildi.

Eylül 1940 ayı başlarında Thor, tamirini yapmış, ikmalini tamamlamış olarak yeniden harekate hazırды. Ekim 1940 ayı sonuna kadar iki gemi daha batırdı. Thor, bir kez daha Alcantara harekatı sırasında gösterdiği başarıyı tekrarlamak zorunda kaldı.

Thor, 5 Aralık 1940 günü bir başka ticaret kruvazörü olan Carnarvon Castle ile karşılaştı. İngiliz yardımcı kruvazörüne attığı torpidolar isabet etmedi, fakat onu altı saniye aralıklı top salvoları ile dövdü. Bir saat kadar süren mücadeleden sonra çok ağır hasar alan İngiliz yardımcı kruvazörü geri çekildi. Thor'un harekatı devam etti. Fakat 1940 yılı içinde başka bir gemi avlayamadı. İngiliz yardımcı kruvazörlerine kesin olarak üstünlüğünü ispat etti. Onlarla muharebeye girişen tek Alman gemisiydi.

Alman akıncı şileplerinin ilk grubunun beşinci gemisi olan Pinguin, Thor'u takip ederek 30 Haziran 1940 günü Danimarka Boğazından geçti. O da harekate Atlantik'de başlayarak ilk kurbanını 31 Temmuz 1940 günü batırdı. Hint Okyanusuna intikal eden Pinguin burada 26 Ağustos 1940 gününe kadar altı adet değerli gemi yakalayıp batırdı ve zaptetti. Bunlardan dört tanesi tankerdi. Ele geçirdiği Norveç tankerini, gemi komutanı Felix Krüder, yardımcı mayın dökücü gemi haline soktu. Adını da Passat olarak değiştirdi. Her iki gemi birlikte olarak Avustralya ve Tasmanya limanları açıklarına ve Bass boğazına mayın döktüler. Kasım 1940 ayı başlarında Pinguin ve Passat tekrar batıya dönerek Pinguin'in ilk avlanma sahasına geldiler. Dört gemi daha batırıldı. Bunlardan üçü soğuk hava tertibatlı İngiliz şilepleri idi.

1940 yılı sonları yaklaşırken Pinguin güney Antartika'ya doğru döndü. Bu bölgedeki müttefik balina gemilerini avlamaya niyetliydi. Komet akıncı şilebi Orion ile

birlikte Marshall adalarına döndükten sonra birbirlerinden ayrıldılar. Komet, Nauru adasına 27 Aralık günü yeniden saldırdı. Fosfat fabrikaları ve petrol tanklarını tahrip etti.

Fransa'nın düşüşü, İngiltere'nin istilası tehlikesi ve İtalya'nın 10 Temmuz 1940'da harbe girişi ile şaşkınlığa düştüğünden. Alman akıncı şileplerine karşı 1940 yılında pek bir şey yapılamadı.¹²⁴

Alman akıncı şileplerinin dokuz aylık harekatı son derece başarılıydı.

4.4.5. Batı Taarruzunda Deniz Harekatı

10 Mayıs 1940 günü Alman birlikleri Hollanda, Belçika ve Lüksemburg'u işgale başladı. Ardennes bölgesinde, Meuse nehrini geçip ilerlemeye başladıklarında, Belçika ve Hollanda hükümetlerinin müttefiklerini yardıma çağırması üzerine müttefik birlikler derhal Belçika'ya girdi. Müttefik Kuvvetler Başkomutanı General Gamelin'in planı; Hollanda'da Escaut-Walcheren ve güney Beveland bölgelerinin işgalini ihtiva etmekte idi. Bu karar ancak Mayıs 1940 ayı başında alınmıştı.

Amiral C. Platon emrindeki Escaut harekatını icra edecek kuvvet Dunkerque'den hareket etti. İngiliz Kuvvetleri Rotterdam girişindeki Hook Van Holland adasına gönderilmekteydiler. Alınanların süratle ilerlemeleri, zayıf İngiliz ve Fransız birliklerinin işgal etmiş oldukları noktalarda tutunmalarına imkan vermedi. Amiral C. Platon; şiddetli baskı karşısında götürdüğü birlikleri geri çekme mecburiyeti karşısında kaldı. İngilizler Hook Van Holland adasını çok ağır kayıplar vererek terk etti.

12 Mayıs 1940 günü Hollanda hükümet merkezinin nakline başlandı ve 15 Mayıs'da Hollanda birlikleri teslim oldu. İki kruvazör, denizaltılar ve diğer gemiler limanda kendi kendilerini batırdı fakat Hollanda donanmasına mensup gemilerin büyük

¹²⁴ Romeo Bernotti, *Deniz Muharebeleri Cilt: 1 1939-1941*, (Çev. Afif Tuğrul), İstanbul 1949, s. 118.

kısmı ile ticaret filosu, liman çıkışları Almanlar tarafından mayınlanmış olmasına rağmen İngiltere'ye ulaşmaya muvaffak oldu.¹²⁵

14 Mayıs'da Fransa cephesi Meuse üzerinden yarıldı. 20 Mayıs'da Almanlar Abbeville'e varmış bulunuyorlardı.¹²⁶ Bu arada Belçika kuvvetleri ise bozgun halinde geri çekilmekteydi. Kuzeyde bulunan 1. Müttefik ordular grubunun Fransa ile irtibatı kesildi ve gerisi denize döndü.

21 Mayıs 1940 günü Dunkerque'e yapılan ilk hava taarruzunda Hollanda kara birlikleri ile dolu Pavion isimli yolcu gemisi, Niger tankeri ve Adroit muhribi batırıldı.

Fransa Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Kuzey Harekat Alanı Komutanı Amiral Abrial'a; müttefik ordularla işbirliği yapmak suretiyle Pas de Calais bölgesindeki limanların elde bulundurulmasını emretti. Mayın tarama filotillası ile balıkçı gemilerinden oluşturulmuş yardımcı filotilla ile Albay Urvoy de Portzampark komutasındaki ikinci Fransız filotillası bu bölgede mayınlardan temizlenmiş kanallar açılması ile refakat görevlerinde yoğun bir faaliyet sürdürmekte idi.

Müttefik Kuvvetleri Başkomutanlığına atandırılan General Weygand, 21 Mayıs 1940 günü kuzey harekat alanına geldiğinde Ypres'de Amiral Abrial ile görüştü ve manevra planını açıkladı. Bu manevra planı gereğince bölgedeki limanların elde bulundurulması en fazla önemi olan bir husustu. Amiral Abrial; manevra planında asli rolü olan Flanders limanlarının savunmasını deruhte etti.

Devamlı takviye alan Alman Kuvvetleri, 22 Mayıs 1940'da Boulogne, 23 Mayıs'da Pas de Calais ve 24 Mayıs'da Dunkerque savunma tesislerine taarruz etti. Boulogne limanındaki savunmaya denizden katılan Jaguar, Orage ve Chacal muhripleri liman önünde Alman Hava Kuvvetleri tarafından batırıldı. Leopard, Fronder ve Bourasque hasara uğradı. Boulogne garnizonu 25 Mayıs'da teslim oldu.¹²⁷

¹²⁵ Genel Kurmay Başkanlığı Admiralty Neşriyatı, *Atlantik Muharebesi*, (Çev. Adnan Aykut), İstanbul 1948, s. 15.

¹²⁶ N. Miller, *a.g.e.*, s. 79.

¹²⁷ E. Dümen, *Atlan... I*, s. 150.

Pas de Calais bölgesinde piyade ve denizci İngiliz ve Fransız birlikleri ile savunan ve denizden de İngiliz kruvazör ve muhripleri ile desteklenen General Nichol, 27 Mayıs'a kadar tutunmaya muvaffak oldu. Deniz cephesi komutam Lamberty son ana kadar mücadele ederek muharebe idare yerinde öldü.

Dunkerque bölgesinde Alman ileri hareketına karşı mukavemet 27 Mayıs'dan 28 Mayıs'a kadar devam etti. Bu süre, Dunkerque savunma tertiplerinin düzeltilmesini, topyekün çevirmenin imkansızlaştırılmasını ve müttefik birliklerin de topyekun teslim olmalarını önleyici bir durum oldu. Kuzey orduları ile Fransız ordusunun geri kalan kısmı arasında bile irtibat kurulması için girişilen teşebbüsler hiçbir netice vermedi.

24 Mayıs'dan itibaren İngilizler iki gemi batırarak Bruges ile Zeebrugge arasındaki kanalı tıkadılar. Flander sahillerinde hareket yapan İngiliz Deniz Kuvvetleri, Alman hava taarruzları sonunda HMS Witley ve HMS Wexex muhripleri ile diğer birçok yardımcı gemilerini kaybetti.

19 Mayıs 1940'dan itibaren İngiliz Amirallik Dairesi ve harp konseyi "Dynamo" hareketi ismi altında ve Douvres bölgesi komutanı Amiral Ramsay emrinde olarak, bu bölgede bulunan İngiliz birliklerinin tahliyesi hazırlıklarına başlamıştı. Tahliyenin başlangıcında 50.000 kişiden fazlasının kurtarılabilceği düşünülüyordu. Mümkün olduğu kadar çok sayıda ve çok çeşitli gemi ve vasıtalar tahliyede kullanılmak üzere hazırlanmaya başlandı. Belçika ordusunun teslim olmasını müteakip bütün kuvvetleriyle İngiliz-Fransız kuvvetlerine hücum eden Almanların önünde ümitsiz ve panik halinde bir firar başladı. İngiliz Generali Lord Gort, yanındaki Fransız birliklerine haber vermeden bir yıldırım süratiyle Dunkerque istikametinde ricata başlamıştı.

26 Mayıs 1940 akşamı İngiliz Amirallik Dairesinden verilen bir emir ile "Dynamo" hareketinin icrasına başlandı. Alman Hava Kuvvetlerinin devamlı taarruzları sonucu Dunkerque limanı gemi leşleri ile dolmuş, liman tesisleri de hemen hemen tahrip edilmişti.

Liman ve civarındaki plajlar da Alman Hava Kuvvetlerinin devamlı baskısı altında bulunuyordu.¹²⁸

Denizdeki Flanders bankları ve mayın maniaları Dunkerque ile İngiltere sahilleri arasında direkt rotalar izlenmesine imkan vermemekte idi.

Üç yol mevcuttu. Batıda bulunan normal “Z” yolu, Calais önlerine kadar sahili takip ediyor, bilahare Dover istikametine dönüyordu. 37 deniz mili uzunluğunda olan bu rota üzerinde çok şiddetli Alman hava baskısı bulunduğundan seyrüsefer imkansız hale gelmiş ve bu yol yasaklanmıştı. İkinci yol “Y” yolu idi. 87 deniz mili uzunluğundaki bu rota, mayın tarlalarını iskelede bırakarak poyraz istikametine uzanıyor ve daha sonra da Ramsgate’e yakın olarak mayın tarlalarını tekrar geçiyordu. Almanlar 29 Mayıs’da Nieuport’a ulaşmış olduklarından ve Alman hücumbotlarının da müdahalesi mevcut olduğundan bu yol da kullanılamaz hale gelmişti. Bunun üzerine ortadaki “X” yolu kullanılmaya başlandı. Bu yol sığılıklar üzerinden direkt olarak geçiyor, med ve cezirin her saatinde kullanılamıyor ve iki mayın tarlasının da çok yakınından geçiyordu.

Dunkerque liman içinin ve tesislerinin kullanılamaması nedeniyle kıtaların bindirilmesi liman tarafeynindeki plajlardan yapılmakta idi. Plaj gradyenleri gemileri çok açıklarda demirlemeye mecbur ediyor ve dolayısıyla bindirme yavaş cereyan ediyordu.

Bununla beraber bazı şartlar, müttefiklerin lehine idi. Bunlardan birincisi ve en önemli, İngiliz Hava Kuvvetlerinin bindirme-çekilme bölgesinde hava üstünlüğünü sağlamış olması idi. Diğer yönden havanın kapalı, buna mukabil denizin sakin olması bindirmeyi kolaylaştıran faktörlerdi. Nihayet beklenmeyen bir faktör de müttefiklerin yardımına yetişti. Hitler, Somme bölgesindeki taarruzlara iştirak etmek maksadıyla, Alman panzer tümenlerinin taarruzlarını Dunkerque önünde durdurmuştu.

Dunkerque tahliyesi 29 Mayıs’da başladı ve aynı gün 32.000 kişi tahliye edildi. Müteakip günler sırasıyla; 79.000, 59.000, 61.000, 36.000 ve 3–4 Haziran’da da 43.000 kişi kurtarıldı.¹²⁹

¹²⁸ Richard Seamon, “The Battle Of The Atlantic: September 1939 – May 1943”, *US Naval Institute Proceeding*, Nov 1999, s. 28.

31 Mayıs'da Fransız birliklerinin kitle halinde tahliyesine başlandı. 4 Haziran 1940 günü tahliye hareketini kesmek gerekli oldu. Dunkerque'de son ana kadar savunmaya devam etmekle görevli birlikler ile geride kalmış münferit birlik personelinden ibaret 22.000 kişi Almanlar tarafından esir edildi. Toplam olarak 240.000 İngiliz ve 110.000 Fransız askeri kurtarıldı. Elde edilen netice daha evvelce planlananın çok üstünde idi.

Fakat denizde donanmanın kayıpları çok ağır oldu. İngiliz donanması. HMS Wakeful, HMS Granade, HMS Graffon, HMS Basılısk muhripleri ile muhtelif tipte 30 gemi ile 170 nakliye aracı kaybetti.

Fransız donanmasına mensup Sirocco muhribi bir Alman hücumbotu tarafından, Foudroyant muhribi de uçaklar tarafından batırıldı. Baş tarafından bir bomba isabeti alan Eyclone onarım için gittiği Brest Üssü'nde 18 Haziran 1940 günü kendi kendini batırdı.

Diğer yardımcı gemiler ile ticaret gemilerinin çoğu kaybedildiler. Müttefikler Flanders sahillerini terk etmeden önce limanların son tahribini tamamlamış bulunuyorlardı. İngilizler daha 2 Haziran'dan itibaren Dunkerque limanını bloklamaya teşebbüs ettilerse de tam anlamı ile başarılı olamadılar.

Dunkerque tahliye hareketi, 4 Haziran 1940 günü Amiral Abrial'ın emriyle durduruldu. Zeebrugge ve daha sonra da Ostende limanları İngilizler tarafından bloklandı ve gerekli yerlere mayın döküldü.

İngiliz ve Fransız Kuvvetlerinin bu şekilde ve panik halinde Dunkerque'den ayrılmaları şu sonuçları doğurdu:

Fransa'ya tevcih edilen Alman taarruzları karşısında Fransa tek başına kaldı ve 110.000 kişilik bir kuvveti kullanılamaz hale geldi. İngiltere yakın bir zamanda Fransa'ya ciddi ve fiili bir yardım yapamaz duruma getirildi. Fransa'da gerek askeri ve gerekse sivil idare büyük bir buhran içine sürüklendi. Başkomutan General Weygand, bütün çabalarına rağmen durumu Fransa lehine çeviremedi. Fransız ordusunun morali çok bozuldu, Fransa

¹²⁹ N. Miller, *a.g.e.*, s. 83.

ile İngiltere arasında büyük bir anlaşmazlık baş gösterdi. Askerlerini kurtaran ve adasına çekilen ve Dunkerque felaketinden bir hayli sorumlu olan İngiltere hükümeti harbe devam için Fransa hükümetini sıkıştırmaya başladı.

5 Haziran 1940 günü Alman panzer birlikleri Somme ve Oise'da Aisne kanalı üzerine taarruz ettiler. Fransız kuvvetlerinin mukavemeti ancak üç gün sürebildi ve Almanlar cepheyi yarmaya muvaffak oldu. Bunun üzerine Fransız birlikleri geri çekilmeye başladı. Seine nehrinin Almanlar tarafından geçilmesinden sonra Fransız ordusunun çekilmesi bir bozgun halini aldı ve birçok birlikler yalnız başlarına kaldı. 19 Haziran'da Cherbourg, Rennes, Brest, Nantes ve 21 Haziran'da Lorient çok kolay bir şekilde düştü.

25 Haziran'da Alman birlikleri; Gironde-Angouleme-Clermont Ferrand-Saint Etienne-Annecy hattına vardı. Bu hareket esnasında; Cherbourg askeri valisi olan Amiral Bigot, emrindeki 4-5 bin kişilik bir kuvvetle karadan, Leopard, Savorgnan de Brazza gemilerinin ateş desteği ile Rommel'in zırhlı birliklerine karşı mukavemet etti. Ancak yetersiz kuvvetleri kısa zamanda mağlup oldu. Almanlar 18 Haziran'da Rennes'e vardıklarında Brest limanının tahliyesine ve limanda bulunan gemilerin kendi kendilerini batırmaları ameliyesine başlandı. Bir kısım gemiler ise limanı terk etti.

Amiral Darlan, 17 Haziran 1940'da donanma, filo, üs ve gemi komutanlarına şu emri¹³⁰ verdi:

“Askeri ve idari durum, hükümeti düşmanımız ile şerefli bir barış konuşmasına başlamaya mecbur etmiştir. Durumun gelişme sonucu ne olursa olsun, donanmamızın hiçbir suretle sağlam bir halde düşman eline geçmeyeceğine bahriyemiz emin olmalıdır.”

Brest, 20 Haziran 1940 gecesini Almanlar tarafından zapt edildi.¹³¹ Nantes Saint Nazaire, LDrient ile LDire güneyindeki liman ve üslerde hiçbir mukavemet olmadı. Dunkerque'de çok enerjik olan mukavemet, Cherbourg bölgesinde inatçı bir manzara arz etti. Fakat Brest'de zayıfladı, Lorient ve Loire güneyinde sıfıra vardı.

¹³⁰ W. M. James, *a.g.e.*, s. 167.

¹³¹ S. E. Morison, *a.g.e.*, s. 147.

Liman ve üslerin savunması son derece nazari bir şekilde hazırlanmış ve bu husus aynı zamanda çok fena organize edilmişti. Savunmayı destekleyecek gemilerin hava himayesinden mahrum olmalarına mukabil uçaksavar silahları da kifayetsizdi. Kara bombardımanlarında kullanılacak cephane ise gemilerde son derece mahdut sayıda bulunuyordu. Bunun yanında savunma görevleri ile tahliye görevleri birbirinin içine girmiş, gemiler, hangi görevi icra edeceklerini şaşırılmışlardı.

17 Haziran 1940 tarihli emrinden birkaç gün sonra Amiral Darlan'ın yayınladığı emirde¹³²:

“Lüzum hasıl olursa bütün gemiler ve uçaklar Kuzey Afrika'ya çekileceklerdir. Bunu yapamayanlar, düşman eline düşmek durumuna gelirlerse, personeli tarafından kullanılamaz halde tahrip edilecekler veya batırılacaklardır.”

Fransa hükümeti 24 Haziran 1940'da ateşkes istedi. Ateşkes anlaşması aynı gün imzalandı ve ertesi gün yürürlüğe girdi. Toulon Üssü ve yakın çevresi hariç Fransa'nın işgaline başlandı.

Mütareke esnasında Almanlar, pratikte Okyanusdaki Fransız kıyılarına ulaşmış bulunuyorlardı. Bu sahilin işgalini tanıyan mütareke hükümleri esasen mevcut olan bir durumun gerçekleşmesinden ibaretti. Buna mukabil Fransız müstemlekeleri kurtarılmış, Fransız Fas'ı ile Dakar tarafsız kalmıştı.

Almanların Pirenelerde durmuş olmalarına rağmen, elde ettikleri başarılar, İngiltere'yi buhranlı bir duruma soktu. Alman denizcilerinin hayalleri hakikat olmuştu. Kuzey Burnunda Bayanne'e kadar bütün Avrupa sahillerine sahip bulunuyorlar ve İngiliz adalarını abluka altına almış oluyorlardı. Haziran 1944 ayı, yani Normandiya çıkarmasına kadar hiçbir gemi Pas de Calais boğazını geçemedi.

Alman kara ordusunun Mayıs 1940 tarihindeki seferi, denizaltı filosu karargahı tarafından titizlikle takip edilmişti. Fransa yenilgisinin sağlanması, Kuzey Batı Fransa ile

¹³² W. M. James, *a.g.e.*, s. 171.

Biskay sahillerinin İngiltere'ye karşı yürütülen deniz harbinde denizaltılar için hareket üsleri elde edilmesi demektir. Daha açık bir deyimle Almanya'nın İngiltere karşısında öteden beri arzuladığı ani bir hareketle, stratejik ve gayri müsait coğrafi durumunu tashih etmesi, Kuzey Denizi'nin güney doğu köşesindeki evinden dışarı doğru çıkışını ifade ediyordu. Yani bu durum sayesinde Almanya, İngiltere'ye karşı deniz harbi ile kati neticeyi alacağı denize, Atlantik'e ulaşmış oluyordu.¹³³

Bu suretle İngilizlerin Alman denizaltılarının Atlantik geçiş yollarını kapama tehlikesi de bertaraf edilmiş oluyordu. Zira bu şekilde bir abluka, ancak az derin Kuzey Denizi'nde akla gelebilirdi. Kuzey batı Fransa ve Biskay sahillerinin ele geçirilmesi ile Atlantik'de, İngiliz deniz ulaştırma yollarına olan seyir mesafesi kısalmıştı. 250 tonluk küçük denizaltılar bile Atlantik'deki harekate katılabileceklerdi. Bütün bunlara ilave olarak yeni tamir imkan ve mahalleri elde edilmişti.

Almanya'daki tersaneler, yeni inşa edilecek denizaltılara tahsis edilerek overhol ve tamir yükünden kurtarılmış oldular. Herşey Biskay sahillerinin kazanılması sayesinde mümkün olmuştu ve denizaltı harbi için büyük mana ifade ediyordu.

Stratejik durumun bu şekilde tashih edilmesinden sonra, Alman Deniz Kuvvetlerinin esas vazifesi; elde mevcut bütün vasıtalarla bu durumdan azami istifade sağlayacak deniz harbini İngiltere'ye karşı yürütmek olacaktır.

Fransa'ya karşı mücadelede denizaltılar rol oynayamadı. Kuvvetli şekilde emniyete alınmış İngiltere ile Fransa arasındaki deniz ulaştırması ayrıca İngiliz Kanalındaki mayın tarlaları ile de yan emniyetine alınmıştı. U-13 Komutanı Yzb. M. Schulte, bu nakliyalardan birine yaptığı çok cesurane bir hücumu, denizaltısını kaybetmekle ödemişti.

Fransa ile ateş kesilmesinin hemen ertesi günü, Alman denizaltılarının bütün lojistik ihtiyacını, Fransa'nın Biskay sahillerine götürecektir bir konvoy hazırlandı. Kısa bir süre içinde Biskay Limanları Alman denizaltılarının hizmetine girecek şekilde sokuldu ve 7

¹³³ Cemil Monus, "1939 Eylül – 1941 Haziran Atlantik Muharebesinin Umumi Stratejisi", *Deniz Mecmuası*, 372 (1944), s. 24–29.

Temmuz 1940 günü ilk denizaltı olarak U-30 torpido ve akaryakıt ikmali için Lorient'e girdi. 2 Ağustos 1940'da Lorient Tersanesi denizaltıları tamir edebilecek haldeydi.¹³⁴

29 Ağustos 1940'da Denizaltı Filosu Komutanlığı Karargahı da bilahare Lorient yakınındaki Kernevel'deki esas komuta mahalline yerleşmek üzere Wilhelmshaven civarındaki Senkwarden'den geçici olarak Paris'e nakledildi.

Biskay sahillerindeki hareket avantajları kısa zamanda pratik bir gelişme kaydetti. Zira Lorient'deki denizaltıları tamir eden tersanenin verimi Almanya'daki ambale hale gelmiş tersanelerin çok üstüne yükselmişti. Artık maziye kıyasen, denizde elde mevcut cephe denizaltılarından daha fazlası bulunuyordu. Denizaltıların artan deniz günü sayılarından ayrı olarak hareket bölgelerine gidiş ve dönüş günleri de azalmıştı. 1940 Temmuzundan evvelki zamanlarda denizaltılar Atlantik'e açılmak için Kuzey Denizi'nde ve Kuzey İngiltere'nin etrafında 450 deniz mili uzunluğundaki bir yolu kat etmek mecburiyetinde idiler. Şimdi ise her hareket için, bir haftalık seyir tasarrufu yapılmış oluyordu. Bu nedenledir ki, denizaltılar artık uzun müddetle hareket bölgelerinde seyredebileceklerdi. Yine bu sayede cephe görevindeki toplam denizaltı adedi yükselme kaydetmişti.

4.4.6. 1940 Yılında Atlantik'de Alman Denizaltı Harekatı

Norveç Harekatı sırasında ortaya çıkan torpido krizi Nisan 1940 ayı sonlarında had safhaya ulaştı. Bu hususta 22 Nisan günü Hitler'e sunulan rapor¹³⁵ aşağıdaki gibiydi:

“Manyetik şartlar hüküm sürmekte olduğundan, Kuzey sularda manyetik ateşleme başarılı olamamıştır. Diğer yönden, İngilizlerin bu manyetik füyuelere karşı karşı tedbirler almış olmaları da mümkündür. Bundan başka, mevcut buz şartlarından dolayı denenmemiş bulunan torpidolar geri alınmak suretiyle yerlerine müsademe başlıklı torpidolar verilmişse de, bu torpidolar da hedefin

¹³⁴ Theodore Roscoe, *Submarine Operations In WW II*, Boston 1972, s. 147.

¹³⁵ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1940*, s. 34.

altından geçmişlerdir. Torpido güçlüğü şimdilik hal edilmiş olup Mayıs 1940 ayı başında yeni torpidolar kullanılacaktır.”

Mayıs 1940 ayı başında Atlantik’de sadece iki denizaltı gemisi hareket yapabildi. Mayıs ayı sonuna doğru daha altı denizaltının Atlantik’de göreve başlaması planlandı.

Norveç Harekatı nedeniyle bütün denizaltılar geri çekildiğinden Atlantik’de müttefik deniz ulaştırmasına taarruz harekatı bir duraklama devresine girdi. Alman denizaltıları bu harekatın hitamında topluca bakım ve onarıma alındı. Bu durum tersaneleri ambale etti ve tamirat zamanı da oldukça uzadı.

Yeniden harekate başlayacak olan Alman Denizaltı Harekatı Makamı, Atlantik’de düşman durumu hakkındaki bütün bilgileri yitirmişti.

İlk denizaltı gemisi, 15 Mayıs 1940’da Atlantik’e açıldı. U-37 Harekat Bölgesinde 26 gün kalıp 43.000 ton tutarında gemi batırdıktan sonra 9 Haziran 1940 günü Wilhelmshaven’e geri göndü. Amiral Dönitz, bu başarıdan son derece memnundu. Norveç Harekatı sırasında ortaya çıkan teknik ve psikolojik çöküntü ortadan kalkmış, Atlantik’de müttefik deniz ulaştırmasına taarruz denemesi iyi sonuç vermişti. Atlantik muharebelerinin yeni bir safhası artık başlıyordu ve bu safha çok başarılı olmalıydı.

Çeşitli tarih kitapları Haziran 1940-Haziran 1941 arasında Amiral Dönitz’in sürdürdüğü denizaltı harbine Alman denizaltılarının altın çağı adını verdi. Bu safhada denizaltı harbinin as komutanlarının isimleri sık sık dünya kamuoyuna duyuruldu. Prien (U-47), Schepke (U-100), Gretscher (U-99), Endrass (U-46), Oehr (U-37), Kuhnke (U-28) gibi gemi komutanları Almanya’da büyük şöhret kazandı.¹³⁶

Amiral Dönitz bu safha başında müttefik deniz ulaştırmasının esas trafik bölgesini, emniyete alınma esaslarını çok iyi kıymetlendirip yine bir taktikle işe koyuldu. Bu safhanın

¹³⁶ M. Elaldi, *a.g.e.*, s.85.

ilk üç ayında İngiltere'ye ve tarafsız devletlere ait olmak üzere 747.000 ton tutarında 152 gemi batırıldı.¹³⁷

Büyükamiral Raeder Haziran 1940 ayı içinde Hitler ile 4 ve 20 günleri iki ayrı görüşme yaptı ve raporlarını sundu.

Büyükamiralin ilk toplantıda Hitler'e sunduğu rapor deniz harbinin sevk ve idaresine ilişkin bir rapordur. Bu raporda; genellikle Norveç'e yapılmakta olan lojistik destek nakliyatında karşılaşılan güçlükler ile bunlara karşı düşünülen hal tarzları yer almaktaydı.

Bu raporun 4. maddesinde Büyükamiral; 1 Ocak 1942'de tamamlanması gereken kısaltılmış denizaltı inşa programında, işçi ve malzeme noksanlığından ötürü gecikmelerin ortaya çıktığını açıklıyordu. Bu rapor üzerine Hitler; Fransa istilasının tamamlanmasını müteakip, kara ordusunda terhise gideceğini, yaşlı ve ihtisas sahibi işçileri terhis sonrası deniz ve hava kuvvetleri emrine vereceğini belirtti. Harp Kuvvetleri Yüksek Komutanlığı Kurmay Başkanı da, deniz kuvvetlerinin isteklerine öncelik tanındığını ve taleplerin çok yakında karşılanmış olacağını ifade etti.

20 Haziran 1940 günkü görüşmede ise Fransa ile yakında yapılacak mütareke meselesi, Fransız Deniz Kuvvetlerinin geleceği, Norveç'e yapılmakta olan lojistik destek nakliyatının durumu ile Fransa'nın Brest, Lorient ve Cherbourg üslerinden faydalanma ve denizaltı inşaatı konusunda bilgi teatisinde bulunuldu.¹³⁸

Hitler, Lorient ve Brest'i denizaltı harbi için, Cherbourg'un hücumbotlar için ana üs olarak kullanılmasını düşüncesinde olduğunu açıkladı.

Norveç Harekatı ve Ermel Kanalındaki emniyet görevleri Atlantik'den İngiliz deniz ve hava kuvvetlerinin geri çekilmesini gerektirmişti. Artık denizaltıların münferit seyreden çok sayıda ticaret gemilerine rastlamaları mümkündü. Konvoyların emniyetine tahsis

¹³⁷ N. Miller, *a.g.e.*, s. 101-102.

¹³⁸ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1940*, s. 55.

edilen kuvvetlerde azaltma yapılmıştı. Her seferinde, konvoy emniyetine uçaklar tahsis edilmiyordu.

1940 Haziran ayında esas trafik bölgesi olarak Ermel Kanalının batı çıkış yolu tespit edilince Amiral Dönitz'in zihnindeki soruların en sonuncusu da cevaplandırılmış oldu. Denize çıkan İngiliz konvoyları 1940 yılı Mayıs - Ekim ayları arasında başlangıçta 12 derece batı, daha sonraları 19 derece batı boylamına kadar İngiliz Anavatan Filosu refakat kuvvetleriyle emniyete alınıyordu. Amerika'dan gelen konvoylar, hareket limanlarından itibaren 400 mil mesafeye kadar Kanada Deniz Kuvvetlerine mensup birliklerce korunuyor, geri kalan Atlantik geçiş seyrinde ekseriyetle sadece bir yardımcı kruvazör refakat ediyordu.

Fransa'nın bütün kuzey kıyıları ile Biskay Körfezi kıyıları Almanların eline geçince Amiral Dönitz, denizaltı hareketini Fransa'dan idare etmeye karar verdi. 23 Haziran 1940 günü Lorient Denizaltı Üssünü ziyaret eden Amiral, bu üssü son derece mükemmel buldu. Bu üssün denizaltılarca kullanılması ile 450 millik bir seyir siyasi kazancı mevcuttu. Ayrıca bu üs, denizaltı/gün fonksiyonunda % 23,5'lik bir gelişim sağlıyor ve hava kuvvetlerinin desteğine de imkan bahşediyordu.

Temmuz 1940 ayı başında kısa zamanda denizaltı harbini şiddetlendirmek maksadıyla, Brest ve Lorient'in bir üs olarak kullanılması hususunda yoğun çalışmalar başlatıldı.

25 Temmuz 1940 günü Büyükamiral Raeder'in Hitler ile yaptığı görüşmede Atlantik'de yapılan denizaltı harbinde İtalyanlara işbirliğinde bulunulması hususu da gündeme geldi. Hitler İtalyanlarla işbirliği yapılmasını olumlu karşıladı. Bununla beraber, denizaltı filosu komutanının emrindeki İtalyan denizaltılarının taktik kullanımındaki yetersizlikleri muhtemelen Kuzey Afrika'ya Alman pilotları gönderilmesi isteğine benzer bir durumla neticeleneceğinden Hitler, Alman ve İtalyan denizaltılarının şimdiki halde tamamıyla ayrı komutalar altında bulunmasını istedi. Bunun üzerine, denizaltı hareketinin koordinesine işaret eden Büyükamiral Raeder, Alman Denizaltı Filosu Komutanı emrine girdikleri takdirde İtalyan denizaltılarının, Almanların tecrübelerinden istifade

edeceklerini, her iki filo arasında teşkil edilecek bir irtibat kurmaylığının işbirliğini gayet rahatlıkla sağlayabileceğini ve denizaltı hareketinin sevk ve idaresinde bir meselenin ortaya çıkmayacağını ifade etti.¹³⁹

Hitler, bu görüşü; İtalyaların kendi denizaltılarının ikmalinden sorumlu olmaları şartı ile kabul etti.

31 Temmuz 1940 günü Berghof'da Hitler ile yapılan toplantıda, Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, daha geniş kapsamlı bir denizaltı inşa programı uygulanmasına müsaade talep etti. Çelik ve maden ihtiyacı vardı ve işçi kudreti azlığı şimdiki programın kısıntıya uğramasına neden olmaktaydı. Hitler, Büyükamiralın önerisini uygun karşıladı.

13 Ağustos günü Büyükamiral Raeder, Harp Kuvvetleri Başkomutanlığından; denizaltı, torpido ve torpido tüyübü inşaatı ve imalatının diğer bütün işlerin önüne alınmasını yazılı olarak talep etti. Aksi takdirde denizaltı harbi Ekim ayından itibaren şansa terkedilmiş olacaktı. Bunun nedeni; Lorient'in bir üs olarak kullanılması sonucu olarak fazla torpido sarf edilmesi ve çalışma bakanlığı tarafından bütün gayretlerin sarf edilmesine rağmen istenen işçi adedinin verilmemesi dolayısıyla torpido tüyübü imalatının ağır gitmekte olmasındandı.

Hitler, Büyükamiralın isteklerini dikkat nazarına alarak, meselenin halli için, harp kuvvetleri yüksek komutanlığı kurmay başkanına gerekli emri verdi.

Lorient'deki Kernevel denizaltı Komuta yerinin kendi isteklerine uygun bir duruma getirilmesine değin, hareketi Paris'ten sevk ve idare etmek düşüncesiyle Sengwarden'e dönen Amiral Dönitz, 29 Ağustos 1940 günü Almanya'yı terk ederek Paris'de bulvar Suchet'deki geçici harp karargahına yerleşti. Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığının Fransız Limanlarından Brest, Lorient, La Pallice, Sairit-Nazaire ve Bordeaux'un kullanılması kararını alması üzerine bu bölgelere kuvvet kaydırılmasına ve konuşlandırılmasına başlandı.

¹³⁹ M. Elaldi, *a.g.e.*, s. 116.

Temmuz 1940 ayı ortalarında Amiral Dönitz, G-7 kısa adı ile tanımlanan yeni bir tip torpidoyu hizmete soktu.¹⁴⁰ Bu torpido elektrikli bir tip torpido olup seyir süresince hava kabarcığı çıkarmadığından torpido izi görünmüyordu.

Bu safhada Amiral Dönitz'in uyguladığı taktik; gündüz süresince konvoylarla uzak mesafeden teması muhafaza etmek, diğer denizaltı gemilerini konvoy ilerleme rotası üzerinde toplamak, bir karakol hattı teşkil etmek, gece az süratle ve çok defa yarı dalmış durumda torpido taarruzu icra etmektir. Diğer yönden münferit ticaret gemilerine top ateşi açılması da serbestti.

6 Eylül 1940 günü Büyükamiral Raeder'in Hitler'e sunduğu faaliyet raporunda denizaltı hareketi ile ilgili paragraf¹⁴¹ şöyleydi:

“Trontheim, Lorient ve Bordeaux Üslerinin stratejik durumu; hareket imkanlarımızı fazlasıyla genişletmiş ve kolaylaştırmıştır. Şimdiki halde başlıca hareket sahamız, Manş Kanalının batı kısmı ile İskoçya'nın batı kısmıdır. Lorient ve Anavatandaki üslere istinaden yapılan denizaltı hareketi çok kazançlı olmuştur. Elde edilen neticeler tahminlerimizin üstüne çıkmıştır.

İngiltere Adalarının etrafında bir harp sahası ilan edildiği ve şimdiye kadar yasaklanmış olan, evvelden ikaz edilmeden, bütün hedeflere taarruz edilmesine müsaade edildiği takdirde daha fazla başarıya ulaşmamız beklenmektedir.

Bugüne kadar harekatta bulunan 61 denizaltı gemisinden 28'i veya % 46'sı kaybedilmiştir.

Atlantik'deki denizaltı harbi, İtalya denizaltılarıyla takviye edilecek olup bu nedenle Bordeaux'nun bir denizaltı üssü olarak tevsiine başlanmıştır. Bu hususta İtalyan Deniz Kuvvetleriyle tam mutabakata varılmıştır. Alman Deniz Kuvvetleri, liman bölgesi ve dış suların korunmasından ve İtalyan'ların bulunduğu bölgenin

¹⁴⁰ James F. Calvert, “Hitler's U-Boat War: The Hunters, 1939–1942”, *US Naval Institute Proceeding*, Jun 1997, s. 85.

¹⁴¹ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1940*, s. 86.

dışındaki kısmın savunmasından sorumlu olacaktır. İtalyan Deniz Kuvvetleri sadece kendi liman bölgesini, tesisatını ve havuzlarını himaye edecektir. Emir ve komuta, denizaltı filosu komutanımız Amiral Dönitz'in uhdesinde kalacaktır. Taktik ve operatif meselelerde işbirliği yapmak üzere iki tarafta irtibat subayları bulundurulacaktır.

İlk İtalyan denizaltı gemisi Bordeaux'a vasil olmuştur. Bu anda Atlantik'de üç denizaltı ve yolda da altı gemi bulunmaktadır. Ekim ayı sonundan evvel 36 adet denizaltı Atlantik'e gönderilecektir.”

Atlantik'de denizaltı harbinin başlamasından sonraki durumu Amiral Dönitz şu şekilde ifade etmektedir:¹⁴²

“Eylül 1940 ayı idi. Amerika'dan gelmekte olan bir konvoyun, İngiliz Anavatan Filosu emniyet/refakat birlikleriyle randevu mevki; Alman düşman muharebesini dinleme ve kıymetlendirme servisinde dört gün evvel tespit edildi.

Bu konvoyu 19 derece 50 dakika batı boylamında dört denizaltı ile yakalamayı denedim. Kuzey Doğu istikametinde teşkil edilen karakol hattının en dıştaki gemisi tahmin edildiği gibi konvoyu tespit etti. Bu defa hava şartları işleri bozacak kadar büyüdü. Denizaltılar, sekiz kuvvetindeki rüzgar ve şiddetli denize rağmen 10 Eylül 1940 günü beş ticaret gemisini batırmaya muvaffak oldular.”

20 Eylül 1940 günü U-47 Komutanı Yzb. Prien Kuzey Batı Afrika'dan gelmekte olan konvoylardan birini daha tespit etti ve konvoyu yaklaştığını bildirdi. Denizaltı sevk ve idare karargahı Prien'in temas muhafaza ettiği konvoyu karşı beş denizaltıyı sevk etti.

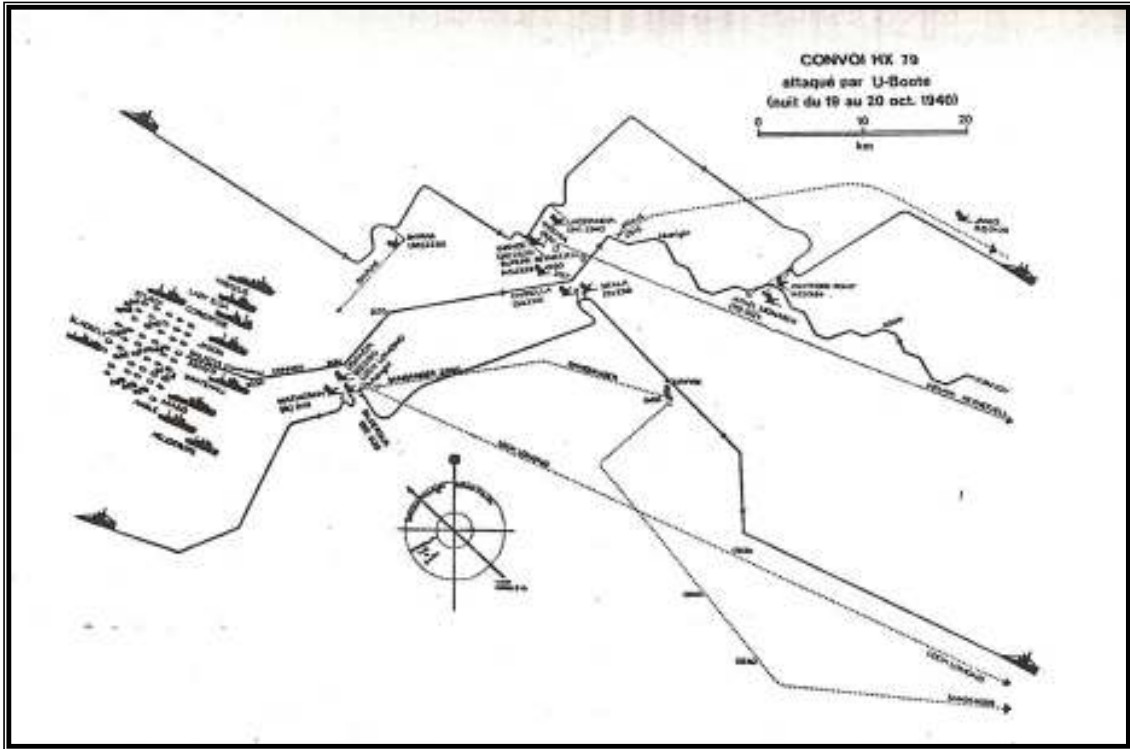
21/22 Eylül gecesi beş geminin hepsi de bu konvoyun gemilerine karşı taarruza geçti. İngiliz Amirallik Dairesinin bildirisine göre bu konvoydan on bir ticaret gemisi

¹⁴² M. Elaldi, *a.g.e.*, s. 84.

batırıldı. Komutan Prien'den gayri diğer gemilerin sınırlı sayıda torpidoya sahip olmaları bu başarıyı tahdit etmişti.

Ekim 1940 ayı ortalarında denizaltılar tarafından daha iki konvoyu başarılı hücumlar geliştirildi. Rockall Bank civarında SC-7 konvoyu U-48 denizaltısı tarafından tespit edildi. Bu bankın doğu ve kuzeyinde bulunmakta olan beş denizaltı gemisi, derhal U-48'in rapor ettiği konvoy üzerine sevk edildi. 18 Ekim 1940 sabahı denizaltılar karakol şeridini teşkil etmiş bulunuyorlardı. Artık maksat hasıl olmuştu. Düşünüldüğü ve tahmin edildiği gibi 18 Ekim öğleden sonra konvoy, karakol şeridinin içine dahil oldu. Geceleyin denizaltılar konvoyu hücumla geçti ve yirmi gemi kısa zamanda batırıldı.

Alman denizaltıları; 19/20 Ekim gecesi HX-79 konvoyunu da yakalayıp sekiz gemi daha batırdılar.¹⁴³



Şekil 4.5: HX-79 Konvoyu Seyir Rotası

Kaynak: Erdoğan Dümen, *Atlantik Harekatı Cilt: 1*, İstanbul 1990, s. 177.

¹⁴³ N. Miller, *a.g.e.*, s. 103.

Ekim 1940 ayı içindeki denizaltı hücumlarındaki başarıyı Amiral Dönitz şu şekilde ifade eder:¹⁴⁴

“1935 yılından beri geliştirilmesine çalıştığımız denizaltı taktiği ve bu hususta eğitim için öngörülen esasların doğruluğunu en son konvoylara karşı yapılan hücumlar ispat etti. Yani; konvoy içersindeki ticaret gemisi konsantrasyonuna karşı denizaltı konsantrasyonu yapmak başarı sağladı. Bu denizaltı konsantrasyonu, Birinci Dünya Harbinden itibaren üzerinde çalışılan muharebe sistem ve vasıtalarının geliştirilmesi sayesinde başarıldı.

Bu şekil hücumlarda olumlu netice elde etmek ancak, bu maksatla esaslı eğitim görmüş komutan ve personel muvacehesinde mümkün oldu. Eğitim ise, geniş eğitim sahalarında uzun zamana ihtiyaç gösterir. Şayet, Baltık Deniz’i düşman tesirinden uzak olarak elimizde bulunmasaydı bu eğitimi biz başaramazdık.

Yine bu taktik, gerekli sayıda denizaltının hareket sahasında mevcut bulunmasıyla icra edilebildi. Denizaltı adedi arttıkça konvoyların yakalanması o derece kolay oldu. Çok sayıda gemiyle bu şekilde hücumlar neticesinde, İngiltere’ye gelmekte olan deniz ulaştırma yollarının serbest olmayacağı iddia edilemez. Zira torpidosu biten bütün gemiler, ikmal için üslerine avdet etmek zorunda kalacaklardı. Fakat harekate tesir eden en mühim faktör komutanların kabiliyetiydi.”

Ekim 1940 ayı sonlarına doğru denizaltı harbinin genel gelişimi şöyleydi: Fena hava şartları hareketi güçleştirmesine rağmen düşmanın batırılan gemileri ve bunların tesirleri bilhassa memnuniyet vericiydi. Atlantik’de harekatta bulunan İtalyan denizaltılarının başarılarının artması beklenmekteydi.¹⁴⁵ Ancak İtalyan denizaltılarının Atlantik’de kullanılmasının yarattığı meseleler de henüz halledilememişti.

Alman denizaltıları tarafından Ekim 1940 ayı sonuna kadar batırılan gemi adedindeki artışın nedenini, konvoylara müşterek hücumların ve bu meyanda grup, diğer

¹⁴⁴ M. Elaldi, *a.g.e.*, s. 85-86.

¹⁴⁵ A. Mars, *a.g.e.*, s. 231.

bir deyimle Kurt Sürüsü taktiğinin Ekim ayında tatbik edilmeye başlamasında aramak lazımdı. İngiliz Amirallik Dairesinin istatistiklerine göre, Eylül 1940 ayında batırılan gemilerin % 70'i su üstünde seyreden denizaltıların gece hücumları sayesinde kaybedildi. Zira Alman denizaltı sevk ve idare makamı, konvoyların en zayıf savunmaya gece sahip olduğunu tespit etmiş ve denizaltıların gece süresince hücum geliştirmelerini emretmişti.¹⁴⁶

Alman denizaltılarının Ekim 1940 ayı sonunda Atlantik'de elde ettikleri başarılar Kasım ayı ortalarında azaldı. Gerekli overhol ve nöbet değiştirmek bakımından bu, kaçınılmaz bir haldi. Ancak bu durumun, İtalyan denizaltılarının Kuzey Atlantik'e sevk edilmeleriyle bir miktar düzeltilmesi de düşünöldü. Fakat İtalyan denizaltılarının başarılarını, eğitim ve tecrübe noksanlıkları bulunmasından dolayı, Alman denizaltıları seviyesinde beklemek olanaksızdı.¹⁴⁷

4.4.7. Admiral Scheer Cep Muharebe Gemisinin Harekatı

İngiltere'nin istilasına ilişkin "Sea Lion" harekatı hazırlık çalışmaları devam ederken 27 Ağustos 1940 günü varılan kararlar arasında, İngiltere'nin doğu kıyılarına yapılacak gösteri çıkarması yanı sıra bazı şaşirtma tedbirlerinin de icrası yer aldı.¹⁴⁸

Bu şaşirtma tedbirleri arasında Cep muharebe gemisi Admiral Scheer'de ticaret harbi yapmak maksadıyla Atlantik'de çıkış yapacaktı. 7 Eylül 1940 günü yapılan diğeri bir toplantıda da gösteriş çıkarmasını hakikiymiş gibi göstermek üzere Hipper kruvazörünün de İzlanda sularında harekat yapması öngöröldü.

Büyükamiral Raeder, 14 Ekim 1940 günü saat 16.00'da Hitler ile yaptığı görüşmede Admiral Scheer cep muharebe gemisinin Atlantik harekatını şöyle arz etti:¹⁴⁹

¹⁴⁶ M. Milner, *a.g.e.*, s. 43.

¹⁴⁷ N. Miller, *a.g.e.*, s. 171.

¹⁴⁸ N. Miller, *a.g.e.*, s. 97.

¹⁴⁹ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1940*, s. 104.

“Admiral Scheer cep muharebe gemisinin hareket tarihi, 23 Ekim 1940 ve bunun ikmal gemisi Nordmark’ın hareket tarihi de 20 Kasım 1940 olarak planlanmıştır.

Admiral Scheer; evvela Kuzey Atlantik’de deniz ulaştırmasına karşı hareket yapacaktır. Harekat Kuzey Atlantik’deki konvoy yollarına göre tasarlanmıştır. Bunların icrası düşmanın durumuna bağlı olacaktır. Deniz ulaştırmasına karşı müteakip hareketin, Kuzey Atlantik ve Güney Atlantik’de yapılması kararlaştırılmıştır.”

Admiral Scheer, Albay T. Kranche komutasında 23 Ekim 1940 günü Brunsbüttel’den denize açıldı. Bir kere daha, İngilizlerin hava keşfi başarısızlığa uğradı. Gemi farkına varılmadan Norveç kıyısı boyunca kuzeye yükseldi ve kötü hava şartlarının yardımı ile Ekim ayının son günü Kuzey Atlantik’e geçti.

Admiral Scheer’in maksadı; Halifax’dan İngiltere’ye müteveccih zayıf himayeli konvoylardan birini yakalayarak imha etmektir. Bu konvoyların hareket ve süreleri hakkında az çok bilgi mevcut olmakla beraber takip ettikleri rotalar hakkında ise bilgi temin edilememiştir.

3 Kasım 1940 günü harekat sahasına intikal eden Admiral Scheer, fena hava şartları nedeniyle keşif uçağını havalandırıp bir keşif yaptıramadı.

5 Kasım 1940 günü iyi hava şartlarından yararlanan gemi uçağını havalandırdı ve ilk temasını sağladı. Bu tek başına seyreden bir İngiliz şilebi Mopandı. Almanların şansına, Mopan suüstü akıncı raporunu veremedi batırıldı. Eğer şilep bu raporu verebilseydi, komutan Krancke, büyük bir ihtimalle hareketinin bir zaferle sonuçlanmasından yoksun kalacaktı.

Aynı günün gecesi Admiral Scheer, HX-84 konvoyu ile temas sağladı. Geminin keşif uçağı konvoyu 88 mil uzakta buldu. Albay Krancke tam yolla konvoyu yaklaşma emrini verdi. Saat 16.30’da konvoyu mensup gemilerin dumanları ufukta görüldü. Admiral

Scheer'in topları konvoyun üzerine tevcih edilirken, bir gemi konvoydan ayrılarak Alman gemisine doğru gelmeye başladı. Görünüş itibariyle bir yolcu gemisine benzeyen bu gemi, İngilizlerin 14.164 gros tonluk Jervis Bay yardımcı kruvazörüdür.

Jervis Bay komutanı Fogarty Fegen, duman perdesi tesis ederek konvoyu örtmeyi ve ileri çıkıp muharebeyi kabul ederek konvoyun dağılmasına zaman kazandırmayı doğru buldu.

Saat 16.42'de Admiral Scheer ateşe başladı. Mücadele 22 dakika sürdü. Bu süre sonunda Jervis Bay battı, ancak konvoyun dağılmasını gerektiren zaman elde edilmişti. Admiral Scheer, karanlık basıp mücadeleye son vermeden beş şilebi batırdı ve üç şilebi de hasara uğrattı.¹⁵⁰

Alman gemisinin bu başarısı, bütün İngiliz konvoy sistemini felce uğrattı. Bir hafta süreyle İngiltere limanlarına hiçbir konvoy ulaşamadı.

Komutan F. Fegen'in mesajı alındığında, Halifax'dan diğer iki konvoy yola çıkmıştı. Bu konvoylar derhal geri döndürüldü. HMS Formidable uçak gemisi, HMS Berwick ve HMS Norfolk kruvazörlerinden oluşan K kuvveti Freetown açıklarına, HMS Hermes uçak gemisi Sainte-Helene açıklarına, HMS Cumberland ve HMS Newcastle kruvazörleri güney Mantik'e derhal sevk edildiler.¹⁵¹ Scapa-Flow'dan HMS Nelson, HMS Rodney kruvazör ve muhripler eşliğinde Danimarka boğazına tevcih edildi. Artık bütün büyük konvoyların refakatine daha fazla sayıda harp gemisi tahsis edilecekti. Bu zaten Almanların harbin başından beri sağlamaya çalıştıkları bir durumdu. İngilizlerin serbest suüstü vurucu gruplarından çekip alacakları gemileri konvoyların refakatine vermeleri, onların hareket serbestisini kısıtladığı gibi kritik zaman ve yerde sıklet merkezi oluşturabilmelerini de güçleştirecekti.

İngiliz Amirallik Dairesi, Admiral Scheer'i yakalamak için daha önce Graf Spee'yi yakalamak üzere tertip edilen şekilde suüstü vurucu grupları teşkil ederek çeşitli bölgelere

¹⁵⁰ B. H. Liddel Hart, *II. Dünya Sa... I*, s. 398.

¹⁵¹ W. O. Stevens, *a.g.e.*, s. 435.

sevk ettiyse de bunlar beş hafta süreyle neticesiz bir arama yaptıktan sonra tekrar eski görevlerine döndü.

Admiral Scheer, konvoya taarruz ettikten sonra Azor adalarının güney batısına indi. 12–16 Kasım günleri Nordmark gemisinden tam ikmalini müteakip daha güneye rota verdi.

25 Kasım 1940 günü Bermuda adasının güney doğusunda Port Hobart, 1 Aralık günü de Sous le Vent adaları 50 mil güneyinde Tribesman gemilerini batırdı. Zik zak rotalarla seyirle bu bölgede bekleyen Admiral Scheer, 14 Aralık günü Ekvatorun biraz güneyinde Nordmark gemisinden yine bütünleme ikmalini yaparak daha da güneye yol verdi

18 Aralık 1940 günü Sierra-Leone ile Brezilya arasındaki konvoy yolunda yiyecek yüklü İngiliz gemisi Duquesa'yı durdurdu. Bu geminin düşman akıncısının taarruzuna uğradığına dair raporu vermesine bilhassa müsaade etti. Bu Atlantik'e çıkmaya hazırlanan Admiral Hipper'in bu çıkış hareketini kolaylaştırmak için yapılmıştı.

Bu sıralarda Büyükamiral Raeder'in Hitler'e sunduğu faaliyet raporunda Admiral Scheer cep muharebe gemisinin hareketi şöyle açıklanıyordu:

Admiral Scheer ile onun ikmal gemisi Nordmark, Ekim ayının son yarısında düşmana görünmeden Kuzey Denizi'ni geçerek İzlanda sularında hareket yapmaya muvaffak olmuşlardır.

5/6 Kasım 1940 gecesi konvoyla temasa geçen Admiral Scheer, konvoya bir baskın hücumu yapmış, İngiliz yardımcı kruvazörü Jervis Bay dahil 85.000 ton tutarında gemi batırmıştır. Bu fevkalade bir başarıdır ve bunun büyük stratejik etkileri olmuştur. Yine bunun, düşman üzerinde husule getirdiği tepki müşahede edilmiştir. Scapa grubu, denize açılmış, diğer suüstü vurucu grupları arama bölgelerine sevk edilmişlerdir. Düşman bütün konvoylarını daha fazla adette gemi ile himaye etme zorunda bırakılmıştır. Admiral Scheer, gerekli ikmalini yapmış olup halen Güney Atlantik'e intikal etmiştir. Düşmanın anavatan sularından çekilmesi ve kuvvetlerini dağıtmış olması Kuzey Atlantik'de bizim yeni suüstü akıncıları ile bir harekate girişmemizi kolaylaştırmıştır.

İngiliz şilebi Duquesa'yı refakate alan Admiral Scheer, 1940'ın Noel günü, akıncı şilep Thor ve diğer iki Alman ikmal gemisi ile 25 derece 00 dakika güne, 13 derece 00 dakika batı boylamında yeni yılı kutlarken bütünleme ikmallerini yaptılar. Duquesa'nın bütün malzemesi alındı ve hemen batırıldı.

Admiral Scheer, 1941 yılının Ocak ayında Hint okyanusuna geçmek üzere Ümit Burnu istikametine yol verdiyse de tekrar kuzeye döndü ve Afrika sahillerine yakın 17 Ocak 1941 günü bir Hollanda tankerini durdurdu. Tanker dolu idi. Bu tankeri zaptederek, Bordeaux'a gönderdi. 20 Ocak günü kurbanı yine Hollanda bandıralı Barneveld gemisiydi. Bu gemi batırıldı ve Admiral Scheer Ümit Burnu'na yol verdi. Şubat 1940 ayının ilk günleri Ümit Burnu'nu döndü. Yeni bir gemi bulamadan bir hafta seyreden Alman akıncı gemisi, Madagaskar ile Afrika kıtası arasındaki Mozambik kanalına kadar yükseldi.

20 ve 21 Şubat günleri üç şilep daha batıran Albay Krancke, son batırdığı şilebin düşman temas raporu vermesine engel olamadı.¹⁵²

Bu sıralarda Hint Okyanusunda bir uçak gemisi, altı ağır kruvazör ve dört hafif kruvazörden oluşturulmuş bir İngiliz suüstü vurucu grubu görev yapmaktaydı. Gruptan ayrılan bir birlik, alınan temas raporu üzerine derhal sevk edildi.

Keşfedildiğini anlayan Albay Krancke daha fazla ticaret harbine devam etmedi ve hemen güney Atlantik'e rota verdi. Bu karar ve hareket tarzı, gemi komutanını ona müteşekkir olan Hitler'den şövalye haçını almaya götürüyordu.

Admiral Scheer son derece dirayetli, bilgili, soğukkanlı ve otoriter komutanının sevk ve idaresinde artık anavatana dönüyordu.

11 Mart 1941 günü denizde motorlarının overolünü tamamlayıp, radar arızasını gideren ve sualtı kaynağı yapan gemi Nordmark ile son randevusunu müteakip 22 Mart 1941'de Halifax hattının tehlikeli bölgesine girdi. Bu bölgede Scharnhorst ile Gneisenau

¹⁵² D. Macintyre, *a.g.e.*, s. 172.

yeni bir operasyon icra ettiklerinden İngiliz harp gemileri ile dolu olması gerekiyordu. Ancak İngiliz suüstü vurucu grupları hala her iki Alman gemisini aramakla meşguldüler ve diğer bölgelere kaymışlardı.

Yine fena hava şartlarından yararlanan Admiral Scheer hiç görünmeden 30 Mart 1941 günü Bergen limanına demir attı. Son beş ayda geminin hiç kullanılmamış tek teçhizatı bu demirdi. Daha sonra güneye seyrederek 1 Nisan: 1941 günü Kiel limanına girdi.

Admiral Scheer'in bu hareketi 147 gün sürdü. Bu gemi, sonradan kendisine bir denizaltı gemisi vasıtasıyla gönderilen bir radar yedek parçasından başka hiçbir şeye ihtiyaç göstermeksizin bu zaman zarfında her türlü ihtiyacı kendi personeli tarafından karşılanmak üzere denizde dolaştı. Geminin bütün lojistik desteği açık denizdeki ikmal gemileri tarafından yapıldı ve akıncı gemilerle de irtibatta bulundu. Bütün bu buluşmalar, telsiz muharebesi vasıtasıyla sağlandı. İkmal esnasında stop etmek, normal seyirlerinde iktisadi sürat kullanmak ve taarruzlarını yüksek süratle yapmak üzere gemi 147 günlük hareketi esnasında 49.419 mil seyir yaptı.¹⁵³

4.4.8. Manş Denizi'nde Muhrip Muharebesi

29 Kasım 1940 günü Albay Lord Louis Mountbatten komutasında beş muhripten oluşan bir İngiliz kuvveti İngiltere'nin güney batısındaki Strat Point ile Lands End burunları arasında karakol görevinde bulunuyordu. Karakoldan maksat; Bu sularda zaman zaman İngiliz deniz ulaştırmasına taarruz eden Alman hafif suüstü kuvvetlerini yakalayıp imha etmektir.¹⁵⁴

Sabaha karşı saat 04.00'e doğru filotilla, karakol hattının batı nihayetine yaklaştığı sırada doğu istikametinde oldukça uzak mesafeden top alevleri görüldü. Komodor gemilerini derhal o istikamete döndürüp 30 mil sürat emretti. 15 dakika sonra top alevleri görünmez oldu. Durum muhakemesi yapan komodor, bir İngiliz gemisine ateş açan

¹⁵³ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 187.

¹⁵⁴ Walter Karig, *Battle Report The Atlantic War*, New York 1946, s. 147.

düşmanın, hücumunu tamamladıktan sonra üssüne dönmekte olduğunu, buna nazaran da düşmanı önlemek veya mümkün olduğu takdirde düşman ile Üssü arasına girmeye karar verdi.

135 rotasına ilerleyen filotilla 05.04'de poyraz istikametinden yeniden top alevleri görünce derhal 045 dereceye ve 090 hat kerterizinde seyre geçti. Bu hat kerterizinden maksat; komodor düşman kerterizinin yıldız'a doğru değişeceğini beklediğinden düşman görüldüğü zaman muhriplerini düşman kerterizine dik bir hat üzerinde bulundurmak istemesi idi.

Saat 05.27'de yıldız istikametinde yanmakta olan bir geminin alevleri görününce; komodor Mountbatten, savaş hareket merkezindeki durum plotu bilgilerine dayanarak düşmanın lodos rotasına seyretmek ihtimali olduğunu kabul etti ve yine düşmanı önlemek maksadıyla bu defa rotayı 340 dereceye alarak esas borda hattı emretti. Kısa bir süre sonra gemiler yekdiğerine nazaran olan nispi kerterizlerini muhafaza ederek rota 310 dereceye değiştirildi.

Çok kısa bir müddet sonra 340 derece istikametinde beş adet geminin mevcut olduğu tespit edildi. Bunlar Almanların Karl Calster sınıfı üç ve Maas sınıfı iki muhribiydi.

Bu anda komodor Mountbatten'ın düşman gemilerine karşı topçu muharebesi mi, yoksa torpido hücumu mu yapacağı hakkında karar vermesi gerekiyordu. Düşmanın rehber gemisinin kerterizi pruvaya doğru değişmekte olduğundan eğer torpido hücumu yapacak ise filotillanın iskeleye gelmesi gerekiyordu. Ama bu takdirde muharebenin başlaması gecikecek ve belki de Alman muhriplerine kaçma olanağı yaratılmış olunacaktı. Aynı rotayı takip ederek düşmana yaklaştığı takdirde hem filotilla muharebe nizamını kısa zamanda alabilecek ve hem de topçu muharebesi zaman kaybedilmeden başlayabilecekti.

İkinci hareket tarzını uygulamaya karar veren komodor aynı istikamette yaklaşmaya başladı. Bu istikamette yaklaşmanın bazı sakıncaları vardı. Mesafe kısaltıkça İngiliz muhrip filotillası düşmanın gerisine sarkacağından torpido hücumu bakımından arzu edilmeyen bir durumda kalacaktı. Diğer yönden komodor; kendi gemilerinin ateş

kavislerini açmak üzere iskeleye döndüğü zaman düşmana müsait bir torpido hedefi olacaktır. İşte bu tehlikeyi de azaltmak maksadıyla düşmanı tam pruvasında bulundurduğu takdirde ise top ateşinin pek etkisi olmayacaktır.

05.43'e kadar 310 derece rotaya devam eden İngiliz filotillası hemen iskeleye bir dönüş yaparak 220 dereceye geldi ve esas pruva hattına geçti. Fakat İngilizler, Alman muhriplerinin gerisinde kalmıştı ve aralarındaki mesafe 1000 yarıya kadar düştüğünden her iki taraf da ateşe başlamıştı.¹⁵⁵

Sancak gemisi HMS Javalin ikinci salvoyu attıktan sonra iskeleye dönerken biri baştan, diğeri kıçtan olmak üzere iki torpido isabeti aldı. İskeleye dönmekte olan hattaki ikinci gemi HMS Jubiter torpidolarını attı ise de isabet ettiremedi. Diğer İngiliz muhripleri, düşmanın çok kıç tarafında kaldıklarından torpido atışı için durumları müsait değildi. Biraz sonra Alman muhripleri kesif bir sis perdesi altında gözden kayboldu. İngiliz muhripleri Almanları Ushant civarına kadar takip ettilerse de temas sağlayamadı.

Bu muharebede Albay Mountbatten'in filotillasının gece muharebeleri için eğitiminin pek yeterli olmadığı anlaşıldı. İngilizler torpido atışı bakımından elverişsiz bir mevki almakla daha başta hatalıydılar.

Sancak gemisinin torpido isabeti almasını müteakip İngiliz filotillası uzun süre emir ve komutadan yoksun kaldı. HMS Kashmir komutanı emir ve komutayı deruhte etmede oldukça geç davrandı. Bu muharebede Alınanların dumansız barut kullandıkları tespit edildi. İngiliz komodorunun mahiyeti belli olmayan bir düşmana yaklaşmakta azami sürati emretmesi maruz görülebilirse de düşmana pruvasından biraz açıkta bir mevkiye yaklaşması doğru olurdu. Bu şekilde yaklaşması ona torpido hücumu için müsait bir mevki kazanmak imkanını verecek, diğer yönden daha alçak süratle seyrederek ve düşmana baskın yapma ihtimalini arttıracaktı.

¹⁵⁵ W. Karig, *a.g.e.*, s. 149.

4.4.9. Admiral Hipper Ağır Kruvazörünün Harekatı

Admiral Hipper ağır kruvazörü Atlantik İngiliz deniz ulaştırmasına taarruz etmek amacıyla; 30 Kasım 1940 günü Brunsbüttel'den denize açıldı. Norveç kıyıları boyunca tespit edilmeden kuzeye yükseldi. İngiliz hava karakollarının havalanamayacağı sisli bir havada Danimarka boğazından 6 Aralık 1940 günü Atlantik'e çıktı.

Admiral Scheer'in aksine Hipper'e tek başına seyreden gemilere değil, konvoylara taarruz emri verilmişti. Batı Atlantik'de sonuç alamayan Admiral Hipper, batı Afrika deniz ulaştırma yolunda hareket yapmak amacıyla doğuya döndü.

Noel gününün arifesinde Finisterre burnunun 700 mil batısında yirmi gemiden oluşmuş WS-5 A konvoyu ile karşılaştı.

Gece konvoyla teması muhafaza eden Admiral Hipper Noel günü şafağında hücum seyrine geçti.

Ancak konvoy HMS Berwick, HMS Bonaventure, HMS Dunedin kruvazörleriyle HMS Furious uçak gemisi tarafından himaye edilmekteydi.

Danimarka boğazından geçerken makinelerindeki arızayı bildirdiğinde kendisine; *"Bu durumda sadece ticaret gemilerine hücum ediniz, düşman deniz kuvvetleri ile bir suüstü muharebesine angaje olmayınız."* emri¹⁵⁶ verildiğinden Admiral Hipper komutanı oldukça çekingendi.

Konvoy himaye kuvvetleriyle kısa süreli bir topçu muharebesine girişen Admiral Hipper, derhal teması kesip kuzey rotasına döndü. İngiliz ablukasını kolaylıkla yaran gemi 27 Aralık 1940 günü Brest limanına girdi.¹⁵⁷

¹⁵⁶ E. Dümen, *Atlan... I*, s. 189.

¹⁵⁷ B. H. Liddel Hart, *II. Dünya Sa... I*, s. 398.

4.5. 1941 YILI DENİZALTI HAREKATI

4.5.1. 1941 Yılı Başında Almanya'nın Yeni Harekat Planları

1940 yılı sonlarına doğru ve 1941 yılı başlarında, Alman Yüksek Sevk ve İdare Makamlığına dört harekat planlanıyordu. İngiltere'nin işgali ertelenmiş olup bu harekatlardan üçü İngiltere'nin işgali durumu ve deniz ulaştırma yollarının kesilmesine ilişkin olup dördüncüsü de Rusya'nın işgali ile ilgiliydi.

Birinci harekatın hedefi; İngiltere'yi Akdeniz'den çıkarmaktı. "Felix" adı verilen bu harekattan niyet; Gibralt'a'nın işgali, Gibralt'a Boğazını kapatmak, Kanarya Adaları ve Yeşilburun Adalarının işgali ve Atlantik kıyısındaki İspanya limanlarını serbestçe kullanabilmektir.¹⁵⁸

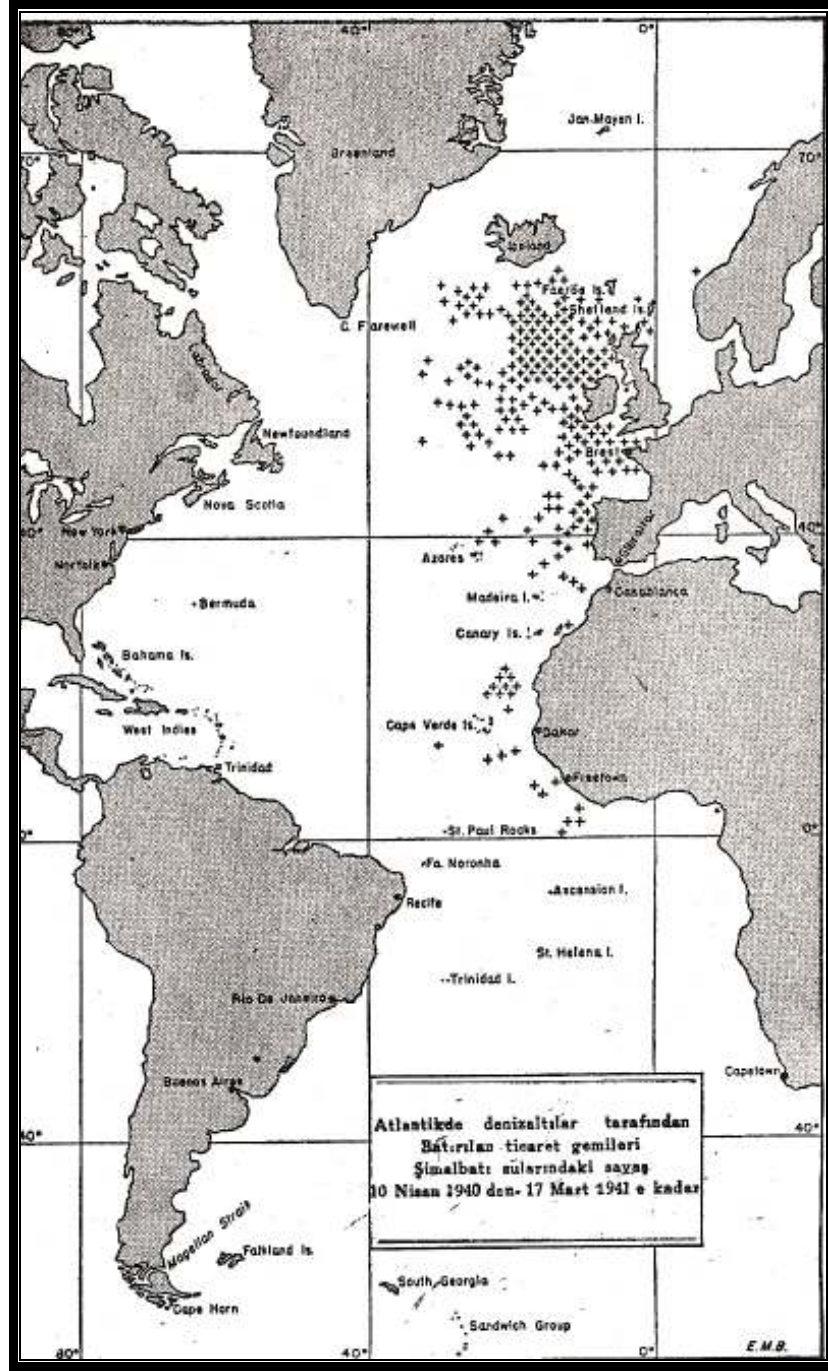
Bu planın icrası için İspanya'nın desteği gerekli idi. Hitler, 1940 yılı sonunda, ciddi bir vaatte bulunmuş olmamasına rağmen İspanya diktatörü Franco'nun destek vereceğini düşünüyordu.

İkinci harekat Atilla; Fransa'nın geri kalan kısımlarının işgali idi.¹⁵⁹ Bu bir yandan Hitler'in Vichy Hükümetiyle yaptığı görüşmeleri desteklemek ve bir yandan da tasarlanmış olan Gibralt'a işgalinin kolaylaşması bakımından gerekliydi. Gibralt'a'nın işgali, Fransa topraklarından büyük ölçüde kuvvet naklini ve daha önemli olarak da Fransız donanmasının kaçırılmasını önlemeyi sağlıyordu.

Hitler stratejik olarak kıymetli tümenlerini Fransa'da bağlamak istemediğinden ve aynı zamanda Gibralt'a'nın ikmal yollarını kesebilecek veya yakında başlayacağı doğu harekatında gerisini tehdit edebilecek tehlikeli kuvvetlere karşı büyük kuvvetler ayıramayacağından, Vichy ile olan ilişkilerinde ağır hareket ediyordu.

¹⁵⁸ Angelo Johino, *Akdeniz'de Konvoy Harbi Cilt: 1*, (Çev. Afif Tuğrul), İstanbul 1957, s. 187.

¹⁵⁹ B. H. Liddel Hart, *II. Dünya Savaşı Tarihi 2*, (Çev. Kerim Bağrıaçık), İstanbul 1998, s. 759.



Şekil 4.6: Atlantik’de Denizaltılar Tarafından Batırılan Ticaret Gemileri
10 Nisan 1940 – 17 Mart 1941

Kaynak: Samuel Eliot Morison, *Atlantik Savaşı 1939–1943*, (Çev. O. Nuri Gündoğan), İstanbul 1951, s. 41.

Üçüncü hareket Marita; Yugoslavya ve Yunanistan'ın işgali idi.¹⁶⁰ Bu hareket öncelikle İtalyanlara yardım ve İngiliz kuvvetlerini Akdeniz'den atmak için planlanmıştı. Bu hareketin ikinci maksadı da, Rusya'yı işgal eden birliklerin güney yanını emniyete almak, hayati bir önemi haiz olan Romanya petrol bölgelerini himaye etmektir.

4.5.2. Scharnhorst Ve Gneisenau Gemilerinin Harekatı

Her iki muharebe kruvazörü filo komutanı Amiral Gunther Lütjens yönetiminde 23 Ocak 1941'de Kiel'den denize açıldı. Ancak İngiliz'ler bu hareket ile ilgili istihbaratı zamanında elde etmiş olduklarından hazırlıklarını yapmış ve iki kruvazörlerini önleme görevine göndermişlerdi.

2 Aralık 1940 günü Amiral Forbes yerine İngiliz Anavatan Filosu Başkomutanlığına Amiral Sir John Tovey getirilmiş ve kendisi İngiliz Amirallik Dairesince de uyarılmıştı. Amiral Tovey, derhal Kuzey Denizi ile Atlantik arasındaki İzlanda-Faeroes Geçidini kontrol altına aldı.

Her iki Alman kruvazörü Büyük Belt Boğazından geçerken tespit edilmiş ve İngiliz Anavatan Filosu da denize çıkmış ve hazırlıklarını tamamlamıştı.

Kötü hava şartları sayesinde İngiliz keşif ve karakol uçaklarınca tespit edilemeyen Scharnhorst ve Gneisenau taciz edilmeden Danimarka Boğazına kadar geldiler. 28 Ocak 1941 sabahı amiral Tovey komutasındaki İngiliz Anavatan Filosunun ileri sürdüğü HMS Naiat kruvazörü tarafından İzlanda-Faeroes Geçidine girerken görülen iki Alman gemisi bu durumda; HMS Nelson, HMS Rodney muharebe gemileriyle HMS Repulse muharebe kruvazöründen oluşan İngiliz Birliği ile muharebe etmek zorunda kalacaktı.

Fakat burada Alman radarları üstün geldi ve Amiral Lütjens durumu radarda hemen kıymetlendirip, üstün bir kuvvetle karşılaşacağı kararına vararak derhal geriye döndü. HMS Naiat kruvazörü teması muhafaza için takibe başladı ise de kötü görüş şartları nedeniyle teması kısa bir süre sonra kaybetti. HMS Renown muharebe gemisi ile birlikte

¹⁶⁰ B. H. L. Hart, *II. Dünya Sa...2*, s. 791.

muhrip filotillası da sahaya geldiyse de Alman gemileri doğu istikametinde süratle uzaklaşmış olduklarından tekrar temas kurulamadı.¹⁶¹ 30 Ocak 1941 tarihinde iki Alman muharebe kruvazörü İzlanda'nın kuzeyinde Norveç'e ait Jan Mayen Adası civarında akaryakıt ikmallerini yapıp, büyük bir Aysberg'in gerisinde maskelenerek 3 Şubat 1941 günü Danimarka Boğazını geçtiler. Scapa Flow'a istinaden yapılan hava keşif raporu her iki Alman gemisinin üslerine avdet ettiklerini bildirdiğinden, İngiliz Anavatan Filosunca alınan önlemler gevşetildi.

8 Şubat 1941 günü Alman gemileri Halifax'dan gelmekte olan bir konvoy ile temasa geçti. Konvoya taarruza hazırlanan Amiral Lütjens bu konvoyun HMS Ramilles muharebe gemisi himayesinde bulunduğunu fark edince bu düşüncesinden vazgeçip batıya döndü.

22 Şubat 1941 günü Scharnhorst ve Gneisenau; Newfoundland Adası St. Jones mevkiinin 500 mil açığında bir konvoydan hemen ayrılmış beş şilebi tespit ederek hemen hücumu geçti. 25.784 ton tutarında beş şilep batırıldı, ancak şileplerden biri düşman temas raporunu vermeye muvaffak oldu.¹⁶²

7 Mart 1941 günü Batı Afrika sularında Yeşilburun'un 350 mil açığında SL-67 Konvoyunu bulan Alman gemileri, bu konvoyun HMS Malaya muharebe gemisi ve muhripler refakatinde seyrettiğini anlayınca hiçbir çatışmaya girmeden geri çekildi. Bu geri çekilişin diğer bir nedeni de 54 gemiden oluşmuş SL-67 Konvoyunun üç Alman denizaltısının hareket sahasına girmesiydi. Alman denizaltıları bu konvoydan beş şilebi batırdı.

Herhangi bir suüstü muharebesinden kaçınmasına ilişkin emir alınış bulunan amiral, yeniden Halifax-İngiltere yolu üzerindeki deniz ulaştırmasını vurmak üzere Kuzey Atlantik'e rota verdi. İngiliz Anavatan Filosundan HMS Rodney, HMS Nelson ve HMS George - V denize çıkmış, her iki Alman muharebe kruvazörünü aramaya başlamış ise de Amiral Lütjens bu hareket sonunda Brest'e döneceğinden oldukça güneyde kalmayı tercih etti. Böylece, hem İngiliz kuvvetlerinden kurtulmuş ve hem de dönüşünü emniyet altına

¹⁶¹ W. O. Stevens, *a.g.e.*, s. 451.

¹⁶² Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 129.

almıştı. 15 ve 16 Mart 1941 günleri Scharnhorst ve Gneisenau İngiltere'den ayrılan konvoylardan dağılmış gemileri buldu. 82.000 ton tutarında on iki gemi batırıldı. Atlantik'deki bütün İngiliz Deniz Kuvvetleri bu bölgeye sevk edildi ise de hiçbir netice alamadılar. Amiral Lütjens aldığı emir gereğince artık geriye dönüyor ve bu dönüşü sırasında da Hipper'in dönüşünü maskeleyerek ve üzerindeki baskıyı kaldırmak görevini de üstleniyordu.

Son derece güzel ve başarılı bir taktik uygulayan Amiral Lütjens son zaferini kazanarak iki gemisi ile 22 Mart 1941 sabahı Brest'e girdi. Amiral Lütjens, Alman Deniz Kuvvetlerinin yetiştirdiği en yetenekli suüstü filosu komutanı olduğunu bu seferinde bütün dünyaya kabul ettirdi.

4.5.3. 1941 Yılında Atlantik'de Alman Denizaltı Harekatı

1941 yılı başlarında yeni tip Alman denizaltıları hizmete girdi. Bu denizaltılar, hafif ve tadil edilmiş klasik denizaltı tipindeydiler. 500 tonluk denizaltılarda beş adet torpido kovani mevcut olup on dört torpido taşıyabiliyor ve 10 mil süratle 1100 mil seyir siasına sahip bulunuyordu. 800 tonluk denizaltılar sekiz torpido kovani ile yirmi dört torpido taşıyabiliyordu. 10 mil süratle seyir siaları da 1500 mil idi.¹⁶³

1941 yılı başlangıcında, Atlantik'de 500 ve 800 tonluk Alman denizaltılarına tahsis edilen bölgenin güneyinde faaliyette bulunmak üzere İtalyanların okyanus tipi denizaltıları Bordeaux Limanına geldi.

Ocak ve Şubat 1941 aylarında kötü giden hava şartları nedeniyle denizaltıların deniz ulaştırmasına yaptıkları taarruzlar sonucu batırılan gemi tonajında azalma oldu.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder, Hitler ile 4 Şubat 1941 günü yaptığı görüşmede denizaltı harekatı ile ilgili özet bilgi sundu¹⁶⁴:

¹⁶³ Carl O. Chuster – Charles Rush, “The U-Boat War In The Atlantic, 1939–1945”, *US Naval Institute Proceeding*, Fall 1990, s. 67

¹⁶⁴ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Harekatı Hakkında Führer Konferansları 1941*, (Çev. Faik Taluy – Cavit Bengisu), İstanbul 1949, s. 16–17.

“Denizaltı gemilerinin büyük başarı sağlayamamaları, özellikle gemi adedinin azlığı, sonra da havaların kötü oluşundandır. Pek yakında denizaltı faaliyetimizin artması beklenebilir. Baltık Denizindeki don olayı nedeniyle denizaltı eğitimi geçici olarak durdurulmuştur. 21 adet denizaltı gemisi önümüzdeki birkaç hafta içinde harekate hazır olacaklardır.

Barbarossa Harekatını desteklemek maksadıyla; İngiltere’ye karşı deniz ve hava harekatı şiddetlendirilmelidir. Harekate iştirak edebilecek denizaltı gemilerinin azlığı ve hava durumundan ötürü, halen, yalnız denizaltı harekatıyla, İngiltere’ye malzeme akışına etkili bir şekilde darbe vurabilmek durumunda değiliz. Bu nedenle, hava kuvvetleri en çok etki yaratabileceği yerlerde yapabileceği taarruzlarla İngiltere’ye darbe indirmeye teşebbüs etmelidir. Bu taarruzlar, belli başlı ithalat limanlarına ve başta gemi tezgahları olmak üzere, deniz üslerindeki tesislere yapılmalı ve bu tesisler uzun zaman kullanılmayacak şekilde hasara uğratılmalıdır.”

Şubat-Mart 1941 aylarında, Alman Donanması da aktif bir şekilde kullanıldı. Yardımcı kruvazörler, denizaltılar ve ağır suüstü gemileri, İngiltere Adalarını abluka etmek gayretiyle, İngiliz deniz ulaştırmasına karşı mücadeleyi sürdürdü.

Mart 1941 ayında 12 denizaltı gemisi daima denizde bulundu ve sistemli bir şekilde yeni metodu Rudel Taktik uyguladı. Bu taktiğin uygulanabilmesi için, İngiltere’ye müteveccih konvoyların mümkün olduğu kadar erken keşfedilmesi çok önemliydi. Amiral Dönitz; *“Bir konvoyu İngiltere sahillerine varışından 24 saat önce keşfetmek hiçbir işe yaramaz.”* diyordu. İşte bu bakımdan batı Atlantik’de keşif hizmeti yine denizaltılar tarafından yürütüldü.

3–13 Mart 1941 günleri arasında denizaltılar tarafından batırılan gemi miktarı takriben 200.000 tona yükseldi. 1941 yılının ilk üç ayı içinde denizaltılar 554.408 ton tutarında 97 gemi batırdı.¹⁶⁵

¹⁶⁵ E. Dümen, *Atlan... 1*, s.

Amiral, düşman gayretlerini dağıtmak maksadıyla, ilkbaharda denizaltılarını Freetown açıklarına gönderdi ve Nisan 1941 ayı sonlarına doğru; düşman karakol gemileri ve gecelerin kısa, aydınlık oluşundan dolayı, kuzeydeki denizaltı hareket sahasını, hemen kuzey kanalının dışındaki bölgeden daha batıya, İzlanda güneyindeki bölgeye sürdü.

İlk Alman denizaltısı 1 Nisan 1941'de Ekvatorun güneyinde görüldü. Bununla beraber Alman denizaltı kuvvetinin büyük kısmı, Kuzey Atlantik'de Amerika ile İngiltere arasındaki deniz ulaştırma yolu üzerine teksif edilmişti.

Nisan ayı içinde, Atlantik'deki denizaltı adedi yavaş yavaş artırıldı. Zayıf da hesaba katıldığında Mayıs ayı başında 37, Haziran ayında 39, Temmuz'da 45 ve Ağustosta da 52 denizaltının hareket bölgelerinde bulunması planlandı.¹⁶⁶

Akdeniz'deki mevcut durum, Doğu Akdeniz'deki İngiliz deniz ulaştırmasına karşı Alman denizaltı gemilerinin hareketini bilhassa cazip hale getirdiği gibi ümitli olacağını da gösterdi.

Denizaltıların, gemi batırmasına ilaveten, kara ordusunun kıyı hareketinde da stratejik etkisi olabileceği değerlendirildi. Alman Deniz Kuvvetleri Sevk ve İdare Makamınca yapılan detaylı çalışmalar; Akdenize denizaltı gönderilmesinin sakıncalarının, faydalarından çok daha ağır bastığını ortaya koydu.

Zira denizaltı harbinin esas hedefi; İngiltere'ye gelen malzemenin yok edilmesiydi. Gemilerin konvoylar halinde toplanması ve düşman hava karakol sahaları nedeniyle, denizaltı hareket sahaları ileri sürülmüş ve denizaltı harbinde denizaltı konsantrasyonunu gerekli kılmıştı.

Mevcut denizaltılardan yarısı denizde olup, hareket sahasına giden ve hareket sahasından dönenler de hesaba katıldığında, ancak on kadar denizaltı hareket sahasındaydı. Bu kadar az sayıda denizaltı gemisi, İngiltere batısı ve Afrika batısı olmak üzere iki ana hareket sahasında ancak tek tük konvoy tespit ve taarruzuna yeterliydi. Bu kuvvetlerin

¹⁶⁶ E. Dümen, *Atlan... 1*, s.

bölünerek Akdeniz'e kaydırılması, Atlantik'de konvoyları yakalamak ve yoketmek şanslarını azaltmak demek olurdu.

Harekat sahasında tabi olacakları şartlar gözönüne alındığında; Akdeniz Harekatı için tecrübeli personelle donatılmış küçük tonajlı denizaltılar düşünüldü. Harekat sahasına gitmek için uzun bir yol geçileceğinden, ilk denizaltı gemisi 7 Mayıs 1941'de ve müteakip denizaltılar da 15 Mayıs'dan evvel Ege ve Doğu Akdeniz'de hazır olamayacaklardı. Diğer yönden denizaltıların overhol ve tamir işlerinin İtalya'da yapılması zorunluydu. Harekat sahasındaki görevler, harekat sahasından İtalya'daki üslere intikal, bakım ve ikmal işlemleri gözönüne alındığında asgari on adet denizaltı gemisine ihtiyaç olduğunu ortaya koydu.

Mevcut durum değerlendirmesinde Doğu Akdeniz'deki denizaltı ihtiyacının karşılanması ancak İtalyan denizaltılarının Atlantik'den çekilip, burada kullanılması ile mümkün olabilirdi.¹⁶⁷

Neticede, Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığınca; İtalyan denizaltılarının Atlantik'den çekilip, Doğu Akdeniz'de büyük bir İtalyan denizaltı kuvvetinin toplanması Hitler'e önerildi. Hitler, Akdeniz'e Alman denizaltısı gönderilmemesi ve İtalyan denizaltı gemilerinin Akdeniz'e çekilmesini kabul etti.

Nisan 1941 ayından itibaren A.B.D. Donanması Batı Atlantik sularında gözetleme ve deniz ulaştırma yolları üzerinde karakol görevine başladı.¹⁶⁸ Mayıs 1941 ayında Amerikan ticaret gemisi Robin Moor bir Alman denizaltısının torpido taarruzuna maruz kaldı. Bunun üzerine 20 Haziran 1941 günü A.B.D. Başkanı Roosevelt, kongrede; bu olayın ihmal edilemeyeceğini ve bunun bir tehdit anlamını taşıdığını beyan etti.

Haziran 1941 ayı içinde U-203 Alman denizaltısı Amerikan Donanmasına mensup Texas muharebe gemisiyle birlikte bir muharebe ilanı edilen bölgede hücum etmek istediye de gemilerin zikzak seyretmesi ve havanın müsait olmamasından hücum geliştiremedi.

¹⁶⁷ Alastair Mars, *British Submarines At War 1939-1945*, Kent 1971, s. 99.

¹⁶⁸ Larry Kimmet – Margeret Regis, *U.S. Submarines In World War II*, Washington 1996, s. 43.

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder, Robin Moor olayında olduğu gibi, bunda da iyi bir tesadüf olduğu fikrindeydi. Olayların karakteri, Amerika Birleşik Devletleri'ne; yapılan ihtarların ciddi olduğunu göstermişti. Hitler, kapalı saha içinde Amerikan harp ve ticaret gemileriyle bir olay çıkmasına meydan verilmemesini istemişti. Ancak, denizaltı gemilerinin karışık ve tehlikeli durumlar yaratmadan görev yapabilmesi için, kapalı saha hakkında onlara açık seçik emirler vermek gerekti. Bir denizaltı gemisi, gündüz ve normal şartlar altında bir Amerikan muharebe gemisi veya kruvazörünü teşhis ederek hücumdan kaçınabilirse de, gece böyle bir garanti verilemezdi.

Haziran 1941 ayı sonunda Almanlar, gerek bakım-onarım ve gerekse intikal seyirleri nedeniyle hareket bölgelerinde ancak 15–20 denizaltı gemisi bulundurabildiler. Temmuz ve Ağustos ayları oldukça sakin geçti. Bununla beraber bu ayların her birinde yüz bin ton tutarında gemi batırıldı.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder; 25 Temmuz 1941 günü Hitler'le yaptığı görüşmede denizaltı harbine ilişkin görüşlerini şöyle ifade etti:¹⁶⁹

“Denizaltı inşaatının mümkün olduğu kadar hızlandırılması gereklidir. Aylık denizaltı inşaatı 28'den aşağı düşürülmemelidir. Üç yüz denizaltı gemisi hedefine, aylık inşaatın 21 gemiye çıkarılması ve zayıat % 5 hesabiyle Temmuz 1943'den evvel varılamayacaktır. Eğer aylık zayıat % 10 olursa, 30 adet denizaltı kaybedilecek demektir ki bu takdirde ayda 9 denizaltı açık kalacaktır.

Şimdiki zayıatımız tutarı olan 42 denizaltı gemisi ortalama % 6 olmaktadır. Buna mukabil 1941 yılı sonunda aylık denizaltı inşaatı ancak 14'e ulaşacaktır. Bu nedenle denizaltı programı için hala çok fazla işçiye ihtiyaç vardır. Şimdilik işçi noksanı 25.000 kadardır. Şimdiye kadar kaybedilen zamanın telafisi mümkün değildir. Bu bakımdan deniz kuvvetlerine gerekli miktarda işçinin temini için Dr. Todt'a talimat verilmesini talep ederim.”

¹⁶⁹ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1941*, s. 38.

Haziran 1941 ayında İngilizler, Atlantik deniz ulaştırma yolu üzerinde daimi refakat birliklerinin teşkilinde başarılı oldular.¹⁷⁰ Ama bu maksada ulaşmak için konvoylardaki himaye kuvvetlerini bir miktar azaltmak mecburiyetinde kaldılar.

Gronland'ın güneyinde sıkı bir eğitime tabi tutulan Alman denizaltıları Ağustos 1941 ayında, hava keşfinden istifade edebildikleri Gibralta deniz ulaştırma yoluna kaydırıldı. Bu ay içinde ikisi refakat gemisi olmak üzere on gemi batırıldı. Eylül 1941 ayı oldukça çetin muharebelere sahne oldu. Batı Atlantik'de faaliyet gösteren on iki Alman denizaltısı Kurt Sürüsü taktiği uygulayarak 64 gemiden oluşan bir müttefik konvoyuna dört gün süre ile hücumlar tertipledi. Bu konvoyun gemilerinden ¼'ü batırıldı. Netice olarak Eylül 1941 ayında Alman denizaltıları 200.000 ton tutarında 53 gemi batırdılar.¹⁷¹

Yılın son aylarında havalar son derece sert geçti. Fena havalar her gün biraz daha şiddetlendi. Bu nedenle konvoya dahil olan gemiler aynı sürati muhafaza edemez olduğundan konvoylarda dağılma ve parçalanmalar had safhaya yükseldi. Refakat gemilerinin de seyirleri güçleştiği gibi Alman denizaltıları da bu fena hava şartlarından etkilendi ve hücumlar oldukça başarısız oldu. Ekim ayında 32, Kasım ayında 12 ve Aralık ayında da 25 gemi batırıldı. Ancak bu yıl müttefiklerin nispi bir başarısı ile kapandı. Çünkü bu süre zarfında dokuz Alman denizaltısı batırılmıştı.

4.5.4. Alman Akıncı Şileplerinin 1941 Yılı Harekatı

Thor akıncı şilebi, 4 Nisan 1941 günü bir yardımcı kruvazör olan Voltaire'i batırdıktan sonra 23 Nisan 1941 günü Biskay körfezine salimen vardı. Müteakiben Manş kanalını geçip 30 Nisan 1941 günü Hamburg limanına girdi. On ay süren harekatı sırasında 83.000 ton tutarında gemi batırmıştı.¹⁷²

Pinguin akıncı şilebi, 1940 yılı sonları yaklaşırken Antarktika'ya müttefik balina avcı gemilerini avlamak için yönelmişti. Antarktika sularında 14 ve 15 Ocak 1941

¹⁷⁰ W. Karig, *a.g.e.*, s. 199.

¹⁷¹ W. O. Stevens, *a.g.e.*, s. 447.

¹⁷² N. Miller, *a.g.e.*, s. 145.

günlerinde iki fabrika gemisi, bir tanker ve on bir balina avcı gemisini ele geçirdi. Bunu müteakip Pinguin yeniden Hint Okyanusuna dönüp harekate başladı.

8 Mayıs 1941 günü Hint Okyanusunda seyretmekte olan Pinguin'in yolu üzerine HMS Cornwall kruvazörü çıktı. Kendisini bir Norveç gemisi olarak tanıtmayı başaramayınca Pinguin ile Cornwall arasında şiddetli bir topçu düellosu başladı. On bir dakika sonra Pinguin infilak ederek havaya uçtu. Komutan Felix Krüder ile birlikte mürettebatın büyük çoğunluğu öldü. Pinguin, akıncı şilepler arasında İngilizlerin ilk batırdığı gemi oldu. On ay süre ile denizde kaldı ve 136.551 ton tutarında 28 gemi batırdı.

Nauru Adasındaki fosfat gemilerine saldırdıktan sonra Marshall Adalarına ikmal yapmak için geri dönen Akıncı şilep Orion, bu defa bakım ve onarıma alındı. Dört haftalık bakımdan çıkan Orion, Almanya'ya güven içinde dönebilen ikinci Akıncı şilep oldu. Komet ile birlikte 57.444 ton tutarında gemi batırdı. Yaşlı bir tekne olan Orion'un bu şekilde açık denizlerde dolaşması ve akın hareketinde bulunması hakikaten bir başarıydı. Orion, 23 Ağustos 1941 günü Bordeaux Limanına salimen girdi.

Komet de güven içinde Almanya'ya dönebilen akıncı şileplerdendi. 18 Ekim 1941 günü Pasifik'ten ayrıldı. Boynuz Burnunda son ganimeti olan Hollanda şilebi Kota Napan ile birlikte 17 Kasım 1941 günü Bordeaux Limanına vardı. Kota Napan, değerli manganez ve kauçuk yüklüydü.

Komet'in Biskay Körfezine girdiği tespit edildiğinden, Almanya'ya intikal seyrinde Manş Kanalında İngiliz Hava Kuvvetlerinin hücumuna uğradıysa da hasara uğramadan 30 Kasım 1941 günü Hamburg Limanına girdi. Komet akıncı şilebi de 15,5 ay denizde kaldı ve 42.959 ton tutarında gemi batırdı.¹⁷³

Hint Okyanusunda harekatta bulunan Karmoran bu hareketinden büyük bir gösterişle geri çekildi. 19 Kasım 1941 günü Hint Okyanusunda Avustralya kruvazörü Sydney ile Avustralya'nın batı kıyısı açıklarında karşılaştı. Olağan sorgu sualden sonra deniz tarihinin en ilginç düellosu cereyan etti.

¹⁷³ N. Miller, *a.g.e.*, s. 142.

Saat 17.25'de Kormoran Komutanı Albay Theodor Detmers, çarpışmak zorunda kalacağını artık anlamıştı. Birden Kormoran'ın top kapakları açıldı ve dikkatsizce Kormoran'a 1800 metreye kadar yaklaşmış olan Sydney'e süratli bir borda ateşi başladı. Birkaç dakika içinde Sydney kruvazörünün köprüüstü bir harabeye döndü. Kormoran'ın yakın mesafeden attığı torpido tam isabet etti.¹⁷⁴ Avustralya kruvazörünün baş taretleri sustu. Fakat kış taretleriyle atışa devam eden Sydney de Kormoran'a hasar verdi. Her iki gemide yangın çıktı, saat 17.45'de Kormoran'ın ana makineleri stop etti. Karşılıklı çatışma 18.30'a kadar sürdü. Her iki gemi de öldürücü yaralar almıştı. Sydney kruvazörü tamamıyla yanan bir harabe halinde muharebe sahasından uzaklaşarak bir müddet sonra battı. Mürettebatından kimse kurtulamadı.

Fakat Kormoran'ın personeli de mayın depolarını tehdit eden yangınla baş edemedi. Gemi komutanı gemiyi terk emri verdi. Kormoran gece yarısı havaya uçtu.¹⁷⁵ 400 kişilik mürettebatından 315 kişi kurtuldu. Kormoran 11,5 ay süren hareketi sırasında 68.274 ton tutarında gemi batırdı.

1941 yılında Atlantis akıncı şilebi, diğerlerine nazaran hareket rekorunu kırdı. Atlantis de Odon gibi dünyanın etrafını dolaştı. 1941 yılı yaz aylarında Hint Okyanusunda ve Avustralya sularında hiçbir kurban bulamadan seksen gün dolaştıktan sonra Boynuz Boğazı yoluyla Atlantik'e çıkmadan önce Norveç şilebi Silvaplane'yı ele geçirdi. 30 Ekim'de Boynuz Burnu'nu dönerek Atlantik'e girdi. Bundan sonra Atlantik'de denizaltı ikmal gemisi görevine başladı. 22 Kasım 1941 günü U-26 denizaltı gemisi Atlantis'ten akaryakıt alırken İngiliz kruvazörü HMS Devonshire akıncıyı buldu. U-26 denizaltısı dalarak uzaklaştı. Atlantis'in yaptığı bütün blöfler netice vermedi. HMS Devonshire devamlı olarak Atlantis'in toplarının menzili dışında bulundu. Karşılaştığı akıncı şilebin Atlantik olduğunu açıklayan mesajı alan HMS Devonshire derhal ateşe başladı. Atlantis buna cevap veremedi. Çünkü HMS Devonshire toplarının menzili dışında bulunuyordu.

Atlantis personeli filikalara binerek gemilerini terketti. Kısa bir müddet sonra Atlantis infilak ederek battı. Atlantis uzun mesafe seyrinde ve suüstü akıncılarının elde

¹⁷⁴ Marc Milner, *Battle Of The Atlantic*, London 2005, s. 26.

¹⁷⁵ N. Miller, *a.g.e.*, s. 166.

ettiği rekor savaşın sonuna kadar kırılmadı. Denizde geçen 20 ayda 145.697 ton tutarında gemi batırdı veya ele geçirdi.¹⁷⁶

Böylece Kasım 1941’de İngilizler açık denizleri suüstü akıncı şileplerden temizlediler. Bu uğraşı Birinci Dünya Harbindekinden çok daha uzun sürdü ve sorun ancak şimdilik çözülmüştü.

4.5.5. Kutup Konvoyları

21 Haziran 1941 günü, Alman Ordusunun Rusya Taarruzu başladı. Büyük Amiral Raeder, Rusya Taarruzundan bir gün önce Hitlerle Atlantik muharebeleri hakkında bir görüşme yaptı. Bu görüşmede Rusya’ya karşı uygulanacak deniz harbine ilişkin ne bir öneri ileri sürüldü ve ne de bir soru soruldu.

Rusya Savaşı iyi devam etmekle beraber, Hitler, Batı Cephesinden olabilecek muhtemel bir İngiliz Taarruzundan endişe duyuyordu. Bu nedenle de 19 Temmuz 1941 günü şu emri verdi.¹⁷⁷

“Batı ve Kuzeyde bulunan her üç sınıfa mensup harp kuvvetleri, Kanal Adaları ve Norveç kıyılarına olabilecek muhtemel bir İngiliz Taarruzunu daima göz önünde tutacaklardır. Batı Cephesinden Norveç’in her tarafına derhal uçak kaldırılması için hazırlık yapılacaktır.”

Rusya istilası sırasında Batı Cephesine yönelik bir taarruza mani olmak hususu, esas itibariyle Alman Deniz Kuvvetlerinin göreviydi.

Büyükamiral Raeder; 25 Temmuz 1941 günü Hitler ile yaptığı görüşmede; Murmansk’ı işgal etmenin önemi üzerinde ısrarla durdu. Bu Limanın işgali hususunda gecikildikçe İngiltere, buraya el atmak için büyük bir fırsat elde edecekti. Hitler bu öneriyi çok iyi karşıladı ve gereken emri vereceğini ifade etti.

¹⁷⁶ N. Miller, *a.g.e.*, s. 141.

¹⁷⁷ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1941*, s. 96.

Almanya-Rusya Harbinin ilk ayında Rusya'nın uğradığı malzeme kaybı, Stalin'i yardım istemeye zorunlu kıldı. Böylece İngiliz Deniz Kuvvetlerinin Atlantik ve Akdeniz'deki görevlerine bir de Arktik katılmış oldu.

Alman denizaltıları yanı sıra Brest'deki kuvvetli suüstü birliği de tehdit teşkil ettiğinden, bu kuvvetin daha denize çıkıp Atlantik ve Kutup konvoylarına taarruzlara başlamadan Brest'de yok edilmeleri İngiliz Amirallik Dairesinde öngörüldü. W. Churchill; Brest'teki filoyu, hava kuvvetleri için bir numaralı hedef olarak belirtti. İngiliz hava bombardımanlarının % 75'i Brest'e yöneltildi ve yılsonuna kadar, bu hedef önceliğini korudu.

24 Temmuz 1941 günü, La Pallice'den Brest'e intikal seyrinde Scharnhorst beş bomba isabeti aldı ve Temmuz ayı başında Brest Limanında bomba isabeti ile yaralanan Prinz Eugen ile havuza alındı.¹⁷⁸

1941 yılının ikinci yarısında İngilizlerin Norveç'deki hedeflere karşı başlattıkları komando akınlarından şüphelenen Hitler, ilerde denizden savunulmadığı takdirde Norveç'in kaybindan endişe duymaya başlayınca Brest'deki gemilerin Norveç'e intikalinin etüd edilmesini emretti.

İngiltere ile Rusya arasında ittifak yapıldıktan sonra birçok meseleler ortaya çıktı. Zira Ruslar silah endüstrisinin büyük bir kısmını Ural Dağlarına nakletmiş olmalarına rağmen Ukrayna'nın kaybı; batı bölgesindeki endüstri kaynaklarının elden çıkmasına neden oldu ve bu da Rusya'nın ikmal meselesini ortaya çıkardı. Genel olarak da Rusya harp silah ve araçları ile ekonomik yönden bir savaşa zaten hazır değildi ve dış yardıma gereksinmesi vardı.

W. Churchill ve F. Roosevelt kurnazca bir karara gittiler. Rusya'ya ne kadar çok yardım yapılabilirse, Almanların batı ve yakındoğudaki gücünü o kadar azaltabileceklerdi.

¹⁷⁸ A. Mars, *a.g.e.*, s. 99.

İkmal malzemesinin Rusya'ya iletilmesi başlı başına bir sorundu. Bu yardım iki yoldan yapılabilirdi; Basra Körfezi ve Kuzey Buz Denizi üzerinden. Yapılan etüdler sonucu müttefik asli ikmal yolu olarak Arktik ve Barents Denizi seçildi. Rusya kıyılarında liman olarak kullanılabilen Murmansk ve Arkangelsk Limanları vardı. Golfstrim akıntıları Murmansk Limanını buzlardan korumakta ise de Arkangelsk Limanının kullanılması kısıtlıydı.

Takip edilecek rota, İzlanda adasının güney veya kuzeyinden geçerek Ayı adasının güney ve kuzeyinden Barents denizi ortalarına kadar yükselecek ve buradan güneye dönerek Murmansk veya Arkangelsk'e inecekti. Bu yol Amerika'dan Rusya'ya yardım için en kısa ancak en tehlikeli yoldu. Yol İzlanda'dan itibaren son derece kötü hava şartları içinde 10–12 gün sürebilecekti.

Kış rotası Alman üslerine çok yakın geçecek olmasına rağmen daima devam eden çok karanlık geceler Alman taarruzlarını güçleştirecekti.

Yaz ortası Norveç sahillere 300 mil kadar mesafeden geçecekti ancak devamlı gündüz süresi Alman keşif ve hava hareketini kolaylaştıracaktı.

İngiliz konvoyları genellikle İskoçya'da Loch Ewe'de teşkil edilecek ve oradan İzlanda adasına geçerek, Amerika'dan gelenlerle birleşip Rusya'ya doğru yola çıkacaktı. İzlanda adasında terminal liman olarak Reyjavik, Hevljord ve Seidisfjord seçildi.

İlk İngiliz konvoyu, 21 Ağustos 1941 günü İskoçya'dan hareket etti. Bundan sonraki konvoylardan dört tanesi de olaysız olarak Rusya limanlarına salimen ulaştı.¹⁷⁹

Kutup konvoyları başlayınca, Almanlar için Murmansk en önemli bir hedef haline geldi. Kuzeydeki deniz ulaştırma yolunun kontrolünü sağlamlaştırmak için Büyükamiral Raeder, Murmansk'a gözlerini daha önceden dikmişti. Kuzey Norveç'deki Alman birlikleri Finlandiya birlikleriyle birlikte Murmansk'ı ele geçirmek için tekrar tekrar saldırdılar ama ele geçiremediler. Ancak liman yakınlarındaki Kirkenes ve Petsamo hava

¹⁷⁹ B. H. Liddel Hart, *II. Dünya Sa... I*, s. 415.

alanlarından sevk edilen Alman Hava Kuvvetleri uçaklarının ağır saldırılarına maruz kaldı.¹⁸⁰

Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı kutup konvoylarına taarruzları başlatmada oldukça gecikti. Hatta 17 Eylül 1941 günü Büyükamiral Raeder, suüstü kuvvetlerinin Norveç'e intikali ile Kutup konvoylarına taarruzlar tertiplenmesi fikrine karşı çıktı. Hitler'in önerisine Büyükamiralin cevabı şöyleydi.¹⁸¹

“Esas itibariyle Brest'de bulunan gemilerin Atlantik'de deniz ulaştırmasına karşı kullanılmaları düşünülmektedir. Muharebe gemilerinin Brest'de uzun müddet kalmalarını farz etmeyiniz. Çünkü bunların yakın bir zamanda İspanya üslerinden faydalanmaları beklenmektedir. Buradan ise, Atlantik muharebelerinde kullanılmaları çok daha faydalı olacaktır. Diğer yönden ağır suüstü gemileri 1942 yılı başından evvel önemli bir hareket için hazır duruma gelemeyeceklerdir.”

Ancak Büyükamiral Raeder oldukça haklı sayılabilirdi. Çünkü Norveç'deki Alman Hava Kuvvetleri oldukça azaltılmış olduğundan deniz hareketi, hava kuvvetleriyle arzu edildiği şekilde desteklenemeyecekti. Ayrıca Alman su üstü kuvvetleri, Kutup konvoylarına taarruz etmek amacıyla hemen Norveç'e intikal edebilecek durumda değildi. 1941 yılının sonbaharında gemiler oldukça dağınıktı. Schamhorst, Gneisenau ve Pring Eugen halen Brest'de bulunuyor, Lutzow'un Almanya'daki onarımı da devam ediyordu. Admiral Scheer, Admiral Hipper ve filonun en önemli gemisi Tirpitz harekate hazır olup Baltık denizinde bulunuyorlardı.

Almanların bu hareket sırasında geç kalmalarına karşılık İngiltere amirallik dairesi daha etkin önlemler aldı. HMS Tigris ve HMS Trident denizaltıları Ağustos 1941 ayında Murmansk'a intikal ettirildi.¹⁸² Eylül 1941 ayının sonunda İngiliz ve Rus denizaltıları Alman deniz ulaştırma yollarını kesti. Böylece Almanlar, kuzeydeki birliklerini Finlandiya üzerinden karadan ikmal etmek zorunda kaldı. Rus Hava Kuvvetleri bir taraftan Alman gemilerine ve üslerine hücumlar tertiplerken, denizaltılar da bilhassa. Norveç fiordlarında

¹⁸⁰ A. Hezlet, *a.g.e.*, s. 224.

¹⁸¹ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1941*, s. 101.

¹⁸² A. Mars, *a.g.e.*, s. 120.

üslenen Alman ikmal gemilerine büyük zayıat verdirdi. Bu arada Alınanlar da kutup konvoylarına ve Murmansk'a hava taarruzları yaparak misilleme hareketinde bulundu.

Kutup konvoylarının rahatlıkla hedeflerine varması sürüp gidemezdi. Almanlar Kasım 1941 ayı ortalarında ancak harekete geçti. Beş muhripten oluşan bir filotilla kuzey sularına sevk edildi ve Barents denizi ile Murmansk yaklaşma yolları üzerinde üç denizaltı ile bir karakol hattı tesis edildi.

Almanların kutup konvoylarına ilk taarruzu, yedi gemiden oluşan ve 8 Aralık 1941'de İzlanda'dan hareket eden FQ-6 konvoyuna karşı tertip edildi.

Murmansk'a giden bu konvoyun refakatinde sadece mayın arama-tarama gemilerinden oluşan bir emniyet kuvveti mevcuttu. Almanların Narvik sınıfı muhriplerinin konvoyu bulup taarruza geçtiklerinde refakat gemileri sis yaparak konvoyla Alman muhripleri arasına girdi. Kendilerine bir tuzak kurulduğunu sanan Alman muhripleri bu küçük refakat kuvvetini zorlamadan geri döndü. Eğer taarruzlarına devam etselerdi FQ-6 konvoyunu imha edebilirdi.

Almanlar; konvoylara taarruz için, konvoyun asıl refakat kuvvetlerinden daha küçük refakat gemilerine devredilmesini bekliyor ve Kola boğazı açıklarında taarruzlarını geliştirmeyi tercih ediyorlardı.

Gece saatlerinin uzaması üzerine konvoylardaki gemi miktarları artırılmaya başladı. PQ-7 konvoyu iki grup halinde farklı tarihlerde denize açıldı. Birinci grup iki tanker, ikinci grup ise dokuz şilepten oluşturulmuştu. PQ-7 / A konvoyu salimen hedefine ulaştı. İkinci grup ise bir gemisi batmış ve bir gemisi de Kala boğazında mayına çarparak yaralanmış olarak terminal limanına girdi.

13 Kasım 1941 günü Büyükamiral Raeder, Hitler ile yaptığı görüşmede; deniz harbine ilişkin görüşlerini ve önerilerini şöyle açıkladı:¹⁸³

¹⁸³ İngiliz Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1941*, s. 116-119.

“Norveç bölgesindeki en önemli görev, ikmal nakliyatını idame etmek ve geliştirmektir. Düşman denizaltı ve hava kuvvetleri tarafından yapılan taarruzlar deniz ulaştırmamızı sekteye uğratmış ve zedelemiştir. Son zamanlarda düşman, mayın dökmeye yönelmiştir. Bu, düşmanın artık hafif su üstü kuvvetleriyle fiordların açığında taarruzi harekate girişmeyeceği şeklinde değerlendirilmiştir.

Halen mevcut hava kuvvetlerimiz, ancak hava ve görüş şartları müsait olduğunda normal konvoy trafiğimize himaye sağlayabilmektedir. Bugüne kadar düşmanın faaliyeti, beklendiği derecede olmamıştır.

Kutup konvoylarına taarruzların tertiplenmesinde denizaltılar hedef seçiminde güçlüklerle karşılaşmaktadırlar. Karlı, fırtınalı ve sisli kış havalarının etkisi büyüktür. Bu hareket bölgesindeki hava keşfinin zayıflığı diğer bir faktördür. Kuvvetli savunma tedbirlerinin yanı sıra, şiddetli akıntılar nedeniyle İokanga körfezinde toplanmış bulunan gemilere taarruz etmek güçtür. Seyir güçlükleri, akıntılar, derinlikler, savunma tertipleri ve dip mayınları nedeniyle de batı kanalına nüfuz edilememiştir.

Şimdiye kadar elde ettiğimiz tecrübeler ve güç şartlar bakımından, denizaltıların Arktik'de yapacakları hareketin fazla bir kıymeti olmayacaktır. Halen. iki denizaltı gemisi burada hareket yapmakta; diğer biri bu bölgeye gitmek üzere yolda ve bir dördüncüsü de anavatana dönmektedir. Mevcut hareket planına göre bu hareket bölgesinde daima üç gemi bulundurulacaktır.

Baltık denizindeki durumda önemli bir değişme yoktur. Deniz ulaştırmamızın devamı bakımından, mayın tarama işi öncelik almıştır. Tallin-Finlandiya arasındaki ulaştırma, plan gereğince devam etmektedir. Tallin'e gelen ikmal hattı, henüz Odensholm adasını işgal etmiş bulunan düşman tarafından tehdit edilmektedir. On kadar Rus denizaltısı halen denizdedir.

Kış bastırmakta olduğundan, gemilerin hareket yapma olanakları azalmaktadır. Mevcudiyeti öğrenilen Rus suüstü gemilerinin artık hareket yapma

imkanları yoktur. Martı kruvazörü ile birkaç muhrip henüz hareket yapacak durumdadırlar. Birkaç gün evvel Juminda barajına kadar gelmek cüretinde bulunan bir Rus grubu kayıplara uğramıştır. Bu hareketin maksadı bilinmemektedir. Bu, Odensholm ve Hangoe'nin tahliyesine hazırlık olabileceği şeklinde değerlendirilmiştir. Jumin da barajı takviye edilmiştir. Şimdi artık donma başlamış olduğundan hücumbotlar geri çekilecektir.

Kanal ve Batı bölgesinde; düşman hava üstünlüğünün mühim derecede fazla olması, deniz ulaştırmamıza ve savunma kuvvetlerimize önemli derecede tesir etmiştir. Uçaklar ve hücumbotlarıyla yapılan taarruzlara ilaveten, düşman geniş ölçüde mayın da dökmektedir. Son zamanlarda Boulogne ve Lorient açıklarına tekrardan mayın dökmüşlerdir. Noksan bulunan refakat kuvvetlerimizin materyal ve personelinden olağanüstü isteklerde bulunulmuştur. Bunun, personel üzerinde yaptığı fiziki ve sinirsel tesiri büyüktür. Şimdiye kadar bütün elverişli kuvvetler kullanılmak suretiyle çok çetin şartlar altında konvoyları himaye etmek ve deniz ulaştırma yollarını açık tutmak mümkün olmuştur.

Ekim 1941 ayı zarfında Batı bölgesinde, tutarı 1.200.000 tonluk 542 gemiden ibaret 139 konvoy himaye edilmiştir. Düşman hava taarruzları esnasında 18 uçak kaybetmiştir. Uğranılan kayıplar ise; iki gemi ile bir mayın tarama gemisi batmış, 16 adet mayın tarama gemisi, motorlu mayın tarayıcı ve gemisi hasara uğramıştır. Bu gibi kayıplar bizim için çoktur.

Son zamanlarda, Atlantik kıyılarından harekate çıkan ve gelen denizaltularımıza karşı artan şekilde hava taarruzları olmaktadır. Denizdeki durumun değiştirilmesi için yegane yol, süratli bir adım atmaya icap ettiren, hava kuvvetlerinin av birliklerinin takviye edilmesidir.

Harekata hazır olduktan sonra Tirpitz, evvelce hazırlanmış plan gereğince, Eylül ayı içinde Drontheim'de gönderilecektir. Durum elverdiği takdirde Norveç kıyıları açığında hareket yapacaktır. Yakıt durumu, düşman durumu ve kendisine

kuzey bölgede olan ihtiyaç dolayısıyla Tirpitz, evvelce düşünüldüğü gibi Atlantik'e gönderilmeyecektir.

Brest'de bulunan gemilerimiz 1942 yılının Şubat ayında harekate başlamak üzere hazırlanmaktadır. Durumun tekrar dikkatle gözden geçirilmesi, Atlantik'de hala kısa süreli hareket yapmanın mümkün olduğunu göstermiştir. Özellikle Gibralta konvoylarına karşı başarı ve stratejik tesir hususunda iyi fırsatlar mevcuttur.

Başlıca güçlükler; hareket için tam bir eğitim yapmak, gemileri selamete kıyı suları haricine çıkarmak ve getirmek, Atlantik'de ikmal sağlamaktır.

İzlanda bölgesine karşı bir yarma hareketinde bulunmak, zor ve tehlikelidir. Brest'deki gemilerin harekate hazır olmalarından sonra, burada bırakılmaları mevcut hava taarruzları neticesinde doğru değildir. Gemilerin Atlantik kıyılarında bulunması sadece, düşmanın konvoylarına daha kuvvetli himaye vermesini temin etmektedir. Yakın bir gelecekte de İspanya limanlarını kullanmamıza olanak yoktur. Pek kritik bulunan yakıt durumumuz geniş bir şekilde etüd edilmiştir. Neticede aşağıdaki neticelere varılmıştır:

Atlantik'deki düşman deniz ulaştırmasına karşı uzun süreli bir harekate teşebbüs edilmeyecektir. Bütün harekate teşebbüs etmek suretiyle, gemilerin muharebe hazırlıkları ve personelin eğitimi sağlanacaktır. .

Bu şartlar sağlandığı zaman, Brest'deki gemilerin, Fransa Atlantik kıyılarının kuzey ve güneyinde, Kuzey-Güney düşman konvoylarına karşı hareket yapıp yapmayacaklarına veya bu gemilerin anavatan sularına veya Norveç bölgesine nakledilip edilmeyeceklerine karar verilecektir. Karar, düşman ve yakıt durumuna bağlıdır.

Ağır suüstü gemilerinin kuzey bölgede konsantre edilmesi, düşmanın, büyük deniz kuvvetlerini İskoçya bölgesine bağlamasına neden olur ve Kutup

konvoylarına ve İzlanda-Faroes bölgesindeki düşman karakol kuvvetlerine taarruzumuzu mümkün kılar. Prinz Eugen kruvazörünü kanal yolu ile anavatana getirmek mümkündür.”

Bu açıklamalar sırasında Hitler; Brest’de bulunan diğer iki muharebe gemisinin de kanal yolu ile anavatana dönmelerindeki şansı öğrenmek istedi. Büyükamiral, böyle bir yarmayı ancak Prinz Eugen’in yapmasının mümkün olduğunu düşündüğünü fakat muharebe gemileri için böyle bir şey düşünmediğini ve şanslı bulmadığını ifade etti.

Müteakiben Büyükamiral Raeder, sözlerine şöyle devam etti:¹⁸⁴

“Admiral Scheer cep muharebe gemisi harekate hazırdır. Deniz kurmaylığı geminin Atlantik ve Hint Okyanusunda kruvazör harbi yapmak üzere denize çıkmasını istemektedir. Geminin denize çıkması İzlanda-Faroes boğazından geçişindeki seyir güçlüklerini tamamen anlamakla beraber, gerek deniz kurmaylığı ve gerekse grup komutanlıkları, düşman deniz ulaştırmasına karşı yapılacak bu hareketin plan gereğince yapılabileceğini tavsiye etmektedirler.

Bu husustaki hazırlıklar ilerlemektedir. Gemi hafta sonunda üssünü terk etmelidir. Bilhassa hali hazır durum içinde, kudretli bir geminin, özellikle Hint Okyanusunda görünmesi pek büyük bir stratejik etki yapacaktır. Bunun bu sularda görünmesi, Orta Doğu’ya gelen deniz ulaştırmasına ve Hint Okyanusundaki faal İngiliz deniz ulaştırmasına tesir edecektir; İngiliz kuvvetlerini bağlayacak; Akdeniz’de etkisini gösterecek ve İngiltere’nin, Hindistan bölgesindeki durumuna tesir edecektir.

Kuzey denizinde ve Norveç kıyıları açığında düşman hava keşfinin yapılamayacağı müsait hava şartlarını beklediğimiz ve denizaltılarımızla hava kuvvetlerimizin doğru raporlarından faydalanabildiğimiz taktirde; bu geminin Atlantik’e bir yarma yapması için çok iyi fırsatlar vardır. Elbetteki, yarma

¹⁸⁴ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1941*, s. 119.

harekatının riski büyüktür; keşfedildiğini zannettiği zaman derhal geri dönmesi hususunda gemiye emir verilecektir.”

Hitler; geminin şu anda kaybedilmesi ihtimalinin prestij bakımından büyük bir kayıp olacağını ve şimdiki halde Norveç'in hayati bir nokta olduğunu mütalaa ettiğinden, Admiral Scheer'in Norveç kıyılarına yani Narvik veya Drontheim'e gönderilmesini istedi.

1941 yılının son toplantısında, Hitler'in fikrinde gittikçe yer eden, Norveç'e yapılacak bir taarruz korkusu açıkça konuşuldu. Bu korku, Hitler'in 1942 yılı stratejisine tamamen hakim olacaktı.

İngilizlerin, 27 Aralık 1941 günü Norveç'de Bergen'e yakın Vaagsö'ye tertipledikleri akın neticesinde; bu ve buna benzer yapılacak akınların; ileri karakol ve bataryaları tahrip etmek, tesadüfi başarılarla deniz ulaştırmasına engel olmak, propaganda yapmak ve itibar kazanmak, deniz ulaştırmasını kesmek ve ablukaya yönelik hareket için köprübaşı tesisi bakımından arazi ve savunma tesislerini keşfetmek maksadıyla yapılabileceği değerlendirildi.

Bu bölgedeki Alman Deniz Kuvvetlerinin yetersizliği; Norveç bölgesindeki düşman hareketlerini defetmek için kuvvetli bir hava kuvveti hazır bulundurmak lüzumunu ortaya koydu.¹⁸⁵

Bu konu ile ilgili olarak Tirpitz'in Drontheim'e gönderilmesi ve nereye tertip edileceği meselesi görüşüldü. Tirpitz'in Drontheim'den; düşmanın durumu, hareket maksatları ile deniz ve hava savunma isteklerine göre hareket yapmasında görüş birliği sağlandı. Tirpitz'in stratejik görevi aşağıdaki şekildeydi:¹⁸⁶

“Kuzey Norveç bölgesine karşı yapılacak düşman hareketini yandan tehdit etmek ve Kutup konvoylarına taarruz etmek suretiyle, Almanya'nın Norveç ve Arktik bölgesindeki varlığını korumak; düşman deniz kuvvetlerini, Akdeniz, Hint Okyanusu veya Pasifik'de hareket yapamayacak şekilde bağlamak.”

¹⁸⁵ A. Hezlet, *a.g.e.*, s. 226.

¹⁸⁶ E. Dümen, *Atlan... I*, s. 231.

Bu görev neticesinde Tirpitz; İngiltere-İzlanda-Beyaz deniz; deniz ulaştırma yolunu kullanan Kutup konvoylarına taarruzlar tertipleyebilir, askeri önemi haiz noktaları bombardıman edebilir ve düşman hareketına müdahale edebilirdi.

Brest'de bulunan Scharnhorst, Gneisenau ve Prinz Eugen'in durumuna sıra geldiğinde; önce deniz kurmaylığının bu gemilere ilişkin raporu okundu. Bu raporda: Gerekli malzemeleri temin edildiğinde gemilerin 1942 yılı başında onarımları bitmiş olacaktır. Gemileri ve personeli hareket için hazırlamak, onlara ameli eğitim ve tecrübe kazandırmak, personele aynı duyguyu vermek ve birbirine karşı olan sadakati geliştirmek hiçbir suretle havuzda ve limanda duran gemilerde elde edilemez.

Bu nedenlerle, muharebe gemileri, harekate gönderilmeden önce, en az birkaç hafta Fransa'nın Atlantik kıyıları açığındaki sularda eğitime gönderilmek zorundadırlar. Bu zaman zarfında bütün emniyet tedbirleri alınmalıdır. Eğitim, ilk önce limanda ve Brest açıklarında, bundan sonra Brest körfezinde ve daha sonra da Fransa'nın batı kıyıları açığında denizde yapılmalıdır.

Gemilerin, Mart 1942'den evvel harekate gönderilmesi bahis konusu olamaz. Harekatın tabiatı, düşman durumunun kıymetlendirilmesine ve akaryakıt durumuna bağlı olacaktır. Durum devamlı olarak değiştiğinden, şu anda harekatın tabiatı hakkında bir karara varmak mümkün değildir. Bu husustaki ihtimaller, İngilizlerin Kuzey-Güney deniz ulaştırmasına taarruz veya kuzey bölgeye göndermektir.

Deniz kurmaylığının fikrinde, bu harekatın başlangıcı en geç olarak Mart veya Nisan 1942'den sonraya bırakılmamalıdır. Çünkü yılın bundan sonraki döneminde hareket şartları daha çok elverişsiz olacak ve yazın bu gibi hareket artık mümkün olmayacaktır. Bu nedenlerle gemilerin hazırlanması için ameli eğitime derhal başlanmalıdır. Aksi takdirde bunlar, gelecek kışa kadar atıl vaziyette kalacaklar ve kendileri hiçbir hareket yapmadan Fransa'nın Atlantik kıyılarında düşman hava taarruzlarına maruz kalacaklardır.

Yukarıda arz edilen eğitim aynı zamanda gemilerin kanal yoluyla Anavatana doğru bir yarma hareketi yapmaları gerektiği takdirde de lüzumlu olacaktır. Bununla beraber, bugünkü bilgilere nazaran böyle bir hareket mümkün değildir. Hafif suüstü ve hava kuvvetleriyle bilhassa seyir güçlüklerinden doğan tehlikeleri hesaba katmadan dahi, risk korkunç olup böyle bir cüret, hem gemilerin hem de personelin kabiliyeti dışında bir iş olacaktır.

Bu seyir yolunu, kendi noksan mayın tarama ve himaye kuvvetlerimizle yeter derecede emniyete almak mümkün değildir. Şimdiye kadar geçen zaman zarfında bu yolu büyük gemiler terk etmişlerdir.

Mayından temizlenmiş dar kanallarda hava taarruzlarından sakınmak mümkün değildir. Mayın tarama gemileri ve mayın imha gemilerini takip ederken sürat azaltılacağından tehlike tahminlerin üstündedir deniliyordu.

Raporu ve söylenenleri dinleyen Hitler: Konuyu şu şekilde bağladı: "İngilizler işe elverişli bir şekilde başlamak üzereyseler, Kuzey Norveç'in çeşitli yerlerine taarruz edeceklerdir. Deniz Kuvvetleri ve Çıkarma Kuvvetleri tam tertip bir taarruz ile bizi oradan atmaya teşebbüs edecekler, mümkün olursa Narvik'i alacaklar ve bu suretle İsveç ve Finlandiya üzerinde baskı yapacaklardır.

Bu, harbin sonucu bakımından büyük önemi haiz olabilir. Bu nedenle Alman Donanması bütün kuvvetini Norveç'in savunması için kullanmalıdır. Bu maksatla bütün muharebe gemileriyle, cep muharebe gemilerini buraya göndermek uygundur. Cep muharebe gemilerini, deniz kurmaylığı her nekadar bu görev için onları bu bölgede kullanmayı uygun mütalaa etmiyorsa da, örneğin kutup konvoylarına taarruz görevinde kullanabilir.

Bu nedenle, gemilerin Bres'den dönmeleri istenen durumdur. Bu ise, en iyi olarak, gemilerin düşmanı tam bir baskına uğratarak kanal vasıtasıyla bir yarma yapmaları suretiyle sağlanabilir. Yani daha evvel hiçbir eğitim hareketi yapmadan ve hareketi mümkün kılan fena havada icra edilmek suretiyle bu mümkündür.

Eğitim maksatlı herhangi bir hareket, özellikle İngilizlerin bundan, istihbarat vasıtasıyla, haberdar edilmiş olmalarından, onları torpido ve bomba taarruzlarını şiddetlendirmeye sevk edecektir ki; bu suretle gemilerimiz kısa zamanda sakatlanacaklardır. Bundan sonra ise bütün şartların elverişli olduğunu farz etsek dahi, yeniden tamire ihtiyaç hasıl olacaktır.

Yegane hareket tarzı, icrasını belli edecek hiçbir ikaz yapmadan bir sürpriz yarma hareketidir.

Kanalı baskın tarzında yarmak gayrı mümkün olduğu takdirde, gemilerin feshi ile top ve mürettebatının Norveç'in takviyesinde kullanılması, en uygun hareket tarzı olacaktır."

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder'in itirazlarını dinlemesine rağmen Hitler, tekraren Norveç'in savunması üzerinde ısrarla durdu. Ancak buradaki durumun aydınlığa kavuşmasına kadar nihai kararını geciktireceğini ifade etti.

Büyükamiral; Hitler'in bu husustaki değişmez görüşlerini öğrendikten sonra, karar vermeden önce bütün meselenin bir kere daha ortaya atılması hususunda müsaade talep etti.

4.5.6. İngilizlerin Vaagsö Harekatı

Vaagsö, Norveç'de Bergen'in takriben 60 mil kadar kuzeyinde en önemli balık ve balıkyağı üretim merkezlerinden biriydi. Balık ve balıkyağı Almanya'da yiyecek maddelerinin önemli bir kısmını teşkil ettiğinden 1941 yılından itibaren bu maddelerin Norveç'den ithaline başlandı. Norveç'den Almanya'ya yapılan ihracat, balıkların tutulma zamanına tabi olduğundan muayyen mevsimlere inhisar ediyordu.

Aralık ayı, balıkyağı istihsal eden fabrikaların en fazla faaliyet gösterdikleri zamana rastladığından bu tarihte büyük miktarda yağ stokları yapılır ve gemilere yüklenmek üzere bekletilirdi.

İngilizler bu ihracata tam anlamı ile mani olmak maksadıyla Vaagsö'deki yağ stokları ile balıkyağı fabrikalarını tahrip etmeye karar verdiler. Bu maksatla yapılacak bir akında ikinci bir hedef olarak limanda bulunan bütün gemileri batırmak ve Quisling Partisine mensup bazı şahısları ele geçirmek de öngörüldü.¹⁸⁷

Ancak bu tali hedefler esas hedefin gerçekleştirilmesine mani olmayacaktı, Liman savunma ile ilgili bilgiler elde edildi. Maloy Adasıyla Rugsundi Adasında birer batarya ayrıca Vaagsö'nün kuzeyindeki mvesund mevkiinde iki sahra topu mevcuttu. Vaagsöfjord çok derin olduğundan burada tedafüi mayın manialarının tesis edilmemiş olması muhtemel görülüyordu.

İngiliz harekatı; karaya asker çıkararak Vaagsö şehrini ele geçirmek ve burada yağ fabrikalarıyla yağ stoklarını tahrip etmek üzere planlandı. Bu çıkarmayı destekleyecek olan Deniz Kuvvetleri destek atışı sona erdikten sonra limanda bulunan gemileri tahrip edecekti. Baskını gerçekleştirmek maksadıyla taarruzun sabah alacakaranlığında yapılması düşünüldü. Çıkarma harekatı, denizden yapılacak topçu ateşi ve bombardıman uçaklarıyla düşman bataryalarına sis bombası atılması suretiyle desteklenecek, gerektiğinde ayrıca Deniz Kuvvetleri tarafından da sis perdeleri tesis edilecekti. Bundan başka Heridla hava alanına Alman uçaklarının bu meydanı kullanmalarına mani olmak maksadıyla Hava Kuvvetleriyle de bir taarruz yapılacak, Sahil Komutanlığına mensup av uçakları bütün harekatı havadan himaye edip destekleyecekti. Alman su üstü kuvvetleri tarafından yapılması muhtemel herhangi bir müdahaleye, denizde bulunacak bir suüstü birliği ile karşı konulacaktı.

Bu plan ve alınan tertiplerden anlaşılacağı üzere Vaagsö akını, tam anlamı ile bir müşterek hareket olarak hazırlandı ve icra edildi.

Bu nedenle, Vaagsö akınına ilişkin hareket planı; İngiliz Anavatan Filosu Başkomutanlığı, Shetland ve Orkney Adaları Bölge Komutanlığı, Sahil Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Stratejik Bombardıman Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve Kara Kuvvetleri Komutanlığının temsil edildiği müşterek hareket karargahında tartışılıp hazırlandı.

¹⁸⁷ A. Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 115.

Vaagsö harekatı için HMS Kenya Muharebe Kruvazörü, HMS Onslow, HMS Orfa ve HMS Oribi muhripleri, HMS Chiddingfold uçaksavar kruvazörü ile HMS Prince Charles ve HMS Prince Leopold çıkarma gemileri tahsis edildi.¹⁸⁸

Harekatın icrasına öngörülen tarihten on gün evvel bu harekate iştirak edecek Kara Kuvvetlerine mensup birlikler sıkı bir tatbikatla eğitime tabi tutuldu. Gayrı meskun bir adaya istinaden hakikate çok yakın bir çıkarma ve çıkarma ile ilgili destek harekatı icra edildi. 27 Aralık 1941 sabahı saat 08.00'de iyi hava şartları içinde taarruz görev grubu Vaagsöfjord açıklarına geldi. Harekat saat 08.30'da başladı ve saat 13.30'a kadar devam etti. En son olarak Vaagsö fiordunu HMS Onslow ve HMS Oribi Muhripleri terk ederken, artık bütün askeri hedefler ele geçirilmiş bulunuyordu. Ulvesund'un doğu sahilindeki fabrika yanmakta olup, Maloy Adasındaki askeri tesisler, kışlalar ve lojistik destek tesislerinden siyah bir duman ile karışık alevler yükselmekteydi. Vaagsö Rıhtımı ile gerisindeki Hinterland bir cehennem görünümündeydi. Yağ fıçları her geçen dakika durumu daha da korkunç hale getiriyordu.

Saat 14.15'de verilen emir gereğince harekat durduruldu. Bütün kara birlikleri tekrardan gemilere bindirilmeye başlandı.

Bu harekat esnasında Alman Hava Kuvvetleri tarafından pek az bir müdahalede bulunuldu. İngiliz Sahil Hava Kuvvetlerine mensup uçaklar son derece başarılı bir harekat icra ederek Alman Hava Kuvvetlerinin harekatını engelledi. Harekatın sonunda Quisling Partisine mensup dokuz kişi yakalandı.

Netice olarak; Vaagsö akını, iyi planlanmış ve üç silahlı kuvvetin mükemmel bir işbirliği sayesinde gerçekleştirildi. Bu husus, askeri harekat ve teşkilatın oluşumunda müşterek harekat merkezleri/karargahlarının değerini bilhassa ortaya koydu. HMS Kenya gemisinde, deniz ve kara görev birliği komutanları birlikte bulundu ve harekatı birlikte sevk ve idare etti. Ancak harekatı sevk ve idare edecek sorumlu iki komutanın ve yardımcılarının aynı gemide bulunması hatalıydı.

¹⁸⁸ W. M. James, *a.g.e.*, s. 106.

4.5.7. 1941 Yılı Mayın Harekatı

1941 yılında, Almanlar akustik mayınları daha sonra da preşer mayınları hizmete koydular. Bu arada hem magnetik, hem akustik ve hem de preşer tipi muhtelif kombine mayınlar geliştirildi.¹⁸⁹

Havadan atılan akustik ve magnetik mayınlar iyi netice verdi. Liman girişleri sık sık kapandı. İngilizler Mart 1941 ayında Almanların döktüğü bu mayınları rahatlıkla taramaya başladı. Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder, 4 Şubat 1941 günü Hitler’le yaptığı görüşmede öncelikle Barbarossa Harekatına ilişkin mayın harekatını aşağıdaki şekilde arzetti:¹⁹⁰

“Kıyı savunmasını desteklemek amacıyla Oeland’dan Memel’e ve İsveç’de Bornholm ile Kolberg’i birleştiren hatlar arasında tedafüi mayın sahaları tesis edilecektir. Baltık Denizine girişi temin eden geçitler mayın ve mania ağları ile kapatılacaktır. Hücumbotlar, denizaltılar v.s. tekneler mayın dökmede kullanılacaktır.

Finlandiya Körfezinin batı methalini kapamak için, Finlandiya’ya istinaden mayın maniaları tesis edilecek olup Finlandiya kuvvetleri de kullanılıp, gerekli mayınlar tarafımızdan verilecektir.

Romanya ve Bulgaristan’a da mayın yardımıda bulunulması öngörülmektedir,

Bir defa, Rus Filosu ortadan kaldırıldıktan sonra, muhtemelen geniş ölçüde mayın temizleme harekatı yapmak gerekecektir.”

İngiltere limanları önüne uçaklarla fazla miktarda mayın dökülmesine rağmen, Londra’ya ulaşan malzeme miktarında fark edilir bir azalma olmadı. Bunun üzerine yeni

¹⁸⁹ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 235.

¹⁹⁰ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1941*, s. 17–24.

tip kombine ateşleme mekanizmalı mayınların en kısa zamanda kullanılmasına ilişkin hazırlıklar hızlandırıldı.

Daha önce varılan mutabakat sonucu, İtalya'ya Alman mayınlarının verilmesi kararlaştırıldığından 700 adet sephiyeli, 650 adet antenli, 590 adet UMA ve 560 adet EMC mayını taktik ve teknik personelle birlikte Mart 1941 ayı ortalarında İtalya'ya gönderildi. İtalyanlar bu mayınları Trablus açığına tedafüi maksatla döktüler.

Havadan dökülen kombine magnetik ve akustik ateşleme sistemindeki mekanizmaya sahip mayınlar Mayıs 1941 ayında hizmete girdi.

Düşmanın yeni prensipler keşfederek bu mayınları temizlemek için yeni usulleri geliştirmesine fırsat vermeden mümkün olduğu kadar fazla kullanılmasına gayret edildi. Liman girişlerine kombine mayın dökmek, İngiliz deniz ulaştırma yollarına karşı yapılan denizaltı, suüstü kuvvetleri ve hava kuvvetleri hareketını takviye etmek bakımından çok etkili oldu. Bundan evvelki ateşleme mekanizmaları göz önünde tutularak, yeni mekanizmaların karışık bir sistem olduğunu tahmin etmek İngilizlerce kolay oldu. Bir yıllık tecrübeler neticesinde İngiltere'nin mukabil tedbirlerinin son derece gelişmiş olduğu düşünüldüğünde; taarruzi mayın hareketıyla, mayın mukabil tedbirler hareketı arasındaki yarışın kesin bir önemi haiz olduğu açıkça görüldü.

Ancak halen taarruzi mayın hareketı Almanya'nın lehineydi. Bununla beraber bu avantajın sadece belirli bir zaman için devam edebileceği kabul ediliyordu. Azami derecede tesir göstermesi bakımından Hava ve Deniz Kuvvetleri İlkbahar sonunda derhal ve bol miktarda mayın dökmeye başladı.

En endişeli devre 1941 yılı yaz ayları olmakla beraber, İngilizlerin mayın karşı tedbirleri hareketı fasılasız devam etti ve mayın temizleme hareketında 60.000'den fazla personel kullandıkları halde yine de istenilen seviyede başarıya ulaşamadı.

Şüphesiz bu şekilde mayınların kullanılması uluslararası kaidelere uyan Müttefiklerin protestolarına neden oldu. 1907 La Haye Antlaşması ticari seyrüsefere mani

olmak için düşman sahil ve liman girişlerine müsademeli mayın dökmeyi yasak etmekteydi. Fakat ticari limanları keza harp gemileri tarafından da kullanılmakta olduğundan ortaya bir mesel e çıkmıştı.

Aynı mantıki düşünceye göre, tarafsız bir ticaret gemisine, İngiltere sahillinde torpido hücumu yapan bir denizaltı gemisi suçluydu. Fakat aynı bölgeye dökülmüş bir mayına çarparak batan bir tarafsız ticaret gemisi için mayını itham etmek mümkün olamazdı. Mevcut hükümler mayın harbinin şiddetini azaltabilecek bir durumda bulunmuyordu;

İngilizler, Almanların bu hareketlerine uçaklarla yavaş yavaş Almanya sularına mayın dökmek suretiyle cevap verdiler. Gittikçe etkili bir şekilde icra edilen İngiliz taarruzi mayın hareketi, Almanya'ya oldukça pahalıya mal oldu.

4.5.8. 1941 Yılı Baltık Harekatı

Alman ordusu 21 Haziran'da Rusya'yı istilaya başladı. Harekata başlanması esas itibariyle beş hafta evvel olmak üzere planlanmış bulunduğu halde, Balkanlardaki hareket nedeniyle tehir edilmişti. Alman tarihçileri, eğer Hitler, Yunanistan'da Yunan ve İngiliz Kuvvetlerine karşı İtalya'yı desteklemek zorunda kalmasaydı Doğu Harekatının çok başka bir cereyan şekli takip etmesi mümkün olacağı fikrindedirler. Harekata, mevsim sonlarında başlanmış olması, Hitler'e, kışın bastırmasından evvel, Alman taarruzunu pekleştirmek bakımından yeterli fırsat vermedi.

Büyükamiral Raeder 10 Haziran 1941 günü öğleden sonra Wolfssechanze karargahında Hitler'le bir görüşme yaptı. Bu görüşmede Amiral, Sovyet gemilerinin İsveç'e enterne edilebilmesi ihtimaline temas edip, Sovyet Deniz Kuvvetlerinin Finlandiya Körfezinden çıkmasına mani olmak maksadıyla Deniz Kuvvetlerinin bütün olanaklarını zorlayarak gerekli önlemleri almış olduğunu ifade etti.¹⁹¹

¹⁹¹ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1941*, s. 95.

Bu toplantıda Hitler, Batı Cephesinden vaki olabilecek bir İngiliz taarruzundan endişe ettiğini ve Batı Cephesine vaki olacak bir taarruza mani olmak hususunun, esas itibarıyla Deniz Kuvvetlerine düştüğünü de bir kere daha tekrarladı.

21 Haziran 1941'de başlayan Alman taarruzu, görünüşe göre Sovyet Baltık Filosu için ani karşılaşılan bir olay oldu. Yüksek Sovyet askeri makamları, Almanların taarruz hazırlıkları hakkında çeşitli yollardan elde ettikleri bilgileri Baltık Filosuna ve diğer askeri makamlara vermemiş de olsalar, kendi bölgelerinde cereyan etmiş olan olaylardan hiç olmazsa durumu kısmen de olsa değerlendirmeleri gerekirdi.¹⁹²

Rusların Petropavlosk Kruvazörünün (Eski Alman Kruvazörü Lützw) hazırlanmasına yardım etmek üzere Leningrad'da bulunmakta olan Amiral Feige ile adedi yetmişe yaklaşan Alman mühendis ve teknisyeni 1941 yılı Mayıs ayında geri alınmıştı. Yine 1941 yılının Mayıs ayı sonundan 15 Haziran 1941 gününe kadar 32.000 Alman askeri bütün teçhizat ve araçlarıyla Baltık Denizi üzerinden Finlandiya'ya nakledilmişti. 12 Haziran 1941'den itibaren Alman Deniz Kuvvetleri, Orta Baltık'daki karakol mevkielelerini almış bulunuyorlardı. Yine 14 Haziran 1941 gününden itibaren Alman ticaret gemilerinin Sovyet Limanlarına girmeleri yasak edilmiş ve bir takım bahaneler yaratılmak suretiyle de, Sovyet ticaret gemilerinin Alman Limanlarından ayrılmaları engellenmişti.

17 Haziran 1941 günü Finlandiya seferberlik ilan etmiş ve ertesi günü Alman Deniz Kuvvetleri Finlandiya karasularına intikal etmişti. Memel - Oland arasında da Wartburg maniaları dökülmüş bulunmaktaydı.

Almanya-Rusya harbinin başlamasından bir gün önce de, Gjedser doğusundaki bölgede Alman ticaret gemilerinin seyrüseferine son verilmiş, gece süresince Nord ve Cobra mayın dökücü grupları tarafından Apolda ve Corbetha mayın maniaları dökülmüştü.

Sovyet Baltık Filosu, Almanlar tarafından oldukça mübalağa edilmişti. Hakikatte bu filo; iki muharebe gemisi, iki ağır kruvazör, bir mayın kruvazörü, yirmiyedi muhrip,

¹⁹² I. S. İsakov, *İkinci Dünya Savaşında Kızıl Donanma*, (Çev. Harp Akademileri Komutanlığı), İstanbul 1948, s. 158.

doksandört denizaltı ve yirmi adet mayın arama tarama gemisiyle çok sayıda yardımcı ve okul gemisinden ibaretti.

Alman Donanması, İngiltere'ye karşı deniz harbini devam ettirmek zorunda bulunduğundan, Sovyet Baltık Filosu'na karşı kısıtlı ölçüde birlikler tefrik etti. Başlangıçta Almanlar, yirmisekiz hücumbotu, beş denizaltı gemisi, altı mayın gemisi, üç adet mayın arama tarama filotillası, balıkçı gemilerinden oluşturulmuş üç adet yardımcı mayın arama tarama filotillası, iki adet refakat ve denizaltı savunma harbi filotillası, üç mania kırıcı gemi ile dört yardımcı mayın gemisini tefrik ettiler. Tahsis edilen uçaklar da, kısmen geçici olarak verilmiş çeşitli tiptendi.

Sovyet Baltık Filosu Komutanlığının 21 Haziran 1941 günü yapmış olduğu durum muhakemesi ve buna ilişkin hareket planı bilinmemekle beraber, bu filoya verilen görev; kıyı savunmasını yapmak ve bu suretle Kızılordu'nun hareket serbestisini sağlamak, bu orduyu bütün durumlarda desteklemektir.

21 Haziran 1941 günü İrben Boğazında Alman hücumbotları gece yaptıkları bir hücumla; bir Sovyet birliğinden iki muhrip ve bir torpidobotu batırdılar. 4 Temmuz 1941 günü KMA-47 Sovyet hücumbotu, şiddetli bir çarpışmadan sonra Alman hücumbotlarının eline geçti.¹⁹³

Temmuz 1941 ayının ilk yarısında, önemli ikmal maddeleri taşımakta olan beş Alman konvoyu Rusların hiçbir müdahalesiyle karşılaşmadan İrben Boğazı yoluyla Riga Körfezine salimen ulaştı.

Sovyet Baltık Filosu daha başlangıçtan itibaren Alman ve Finlandiya Deniz Kuvvetlerine karşı; muhrip, hücumbot, denizaltı, mayın arama ve emniyet gemileri gibi hafif kuvvetlerle, deniz uçakları ve kıyı topçusunu kullandı. İki muharebe gemisi ile Maxim Gorki Kruvazörü; harbin ilk günlerinde kullanıldıktan sonra Kronstadt ve Leningrad'da kalarak, ağır bomba isabetleri almalarından sonra yüzer batarya vazifelerini gördüler. Kirov Kruvazörü Libau'dan Riga'ya getirilerek daha az su çeker bir hale

¹⁹³ E. Dümen, *Atlan... 1*, s. 238.

getirildikten sonra Moonsund yoluyla Reval'a götürüldü. Burada kara birliklerinin yüklenmesini himaye etti ve tekrardan Leningrad'a alındı.

1941 yılı Temmuz ayı içinde Alman Ordusunun Reipus Gölü kenarından kuzeye Narva ve kuzeydoğuya Leningrad yönünden yapmış olduğu taarruz esnasında, sol kanat zayıf düşerek geri kaldı. Düşman mayınlarının kısa sürede temizlenmesi sonucunda, deniz yolu ile yapılan lojistik destek nakliyatı hızlandırıldı ve bu kanatta etkili bir şekilde taarruzi hareket olanağı elde edildi.

Yine Temmuz 1941 ayında Rus kuvvetlerinin Kronstadt Körfezinde karşı karşıya kaldıkları baskı; Finlandiya Körfezi batı sektöründe karşılaştıkları baskıdan çok daha şiddetliydi.

22 Ağustos 1941 günü Hitler'le yapılan toplantıda, Büyükamiral Raeder, Baltık'da Hangoe'nin süratle işgal edilmesinin gereği ve önemi üzerinde durdu.¹⁹⁴ Toplantıya katılanlardan General Jodl, Ladoga Gölündeki hareket sona erdikten sonra Fin kuvvetlerince Hangoe Adasının işgal edilmesinin planlandığını açıkladı.

Ağustos 1941 ayında Sovyet muhrip ve hücumbotlarının Alman konvoyları ile su üstü gemilerine karşı tertipledikleri taarruzlar başarılı olmadı ve 28–29 Ağustos 1941'de Sovyet Baltık Filosu, karadan kuşatılmış olan Reval'den çekilmek zorunda kaldı.

Ağustos 1941'de Almanların tesis etmiş oldukları mayın maniaları nedeniyle Sovyet Baltık Filosunun oniki harp gemisi battı ve altı harp gemisi de hasara uğradı. Bu arada batan ticaret gemisi otuz beş, yaralanan gemi adedi de on birdi.

Eylül 1941 ayında Oezel ve Dagoe'nin Alman kuvvetlerince zaptından sonra Sovyet Baltık Filosuna mensup harp gemileri ile ticaret gemileri Kronstadt'a intikal ettirildi. Bunun üzerine Alman hücumbotları ve motorlu tekneler kullanılarak Kronstadt Körfezini kapamak üzere mayın maniaları tesis edildi. Bu kapama mayın manialarına

¹⁹⁴ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1941*, s. 106.

paralel olarak Ruslar da kruvazör ve muhripleri ile körfezde tedafüi mayın manialarını intikalden önce dökmüş bulunuyorlardı.

Rusya, Hangoe Adası ile olan ulaştırma yolunu açık tutmak gayretindeydi ve Alman-Fin mayın maniaları arasından bir taranmış kanal açmış, bütün gayretiyle bu kanalı açık bulundurmaya çalışmaktaydı.

Eylül 1941 ayında Sovyet Baltık Filosu, Finlandiya Körfezinde bir harekatta bulunmadı.

17 Eylül 1941 günü Büyükamiral Raeder'in Wolfsschanze'de. Hitler'e sunduğu raporda Sovyet Baltık Filosu ile ticaret gemilerine ilişkin şu görüşler¹⁹⁵ yer almaktaydı:

“Sovyet harp ve ticaret gemileri Kronstadt'da toplanmış bulunmaktadırlar. Bu gemilerin bir yarma harekatı yaparak İsveç'e intikalleri mümkün görülmemektedir. Halihazır durumları ile tesis etmiş oldukları baraj maniaları bu kuvvetin limanı terk etmeyeceğini göstermektedir. Ancak böyle bir harekata girişmiş olduklarında aldığımız karşı tedbirler muvacehesinde büyük kayıplara uğrayacaklarını da bilmektedirler. Bununla beraber, böyle tehlikeli bir yarma girişiminde, Baltık'da bulunan kuvvetlerimiz, Sovyet Baltık Filosunun hafif ve süratli birliklerinin kaçıp kurtulmasına tamamıyla mani olamaz. Diğer yönden Baltık'daki bütün Sovyet üslerinin ele geçirilmesi, bu filonun İngiltere'ye doğru bir yarma harekatı yapmasını gayrı mümkün kılar.”

Eylül 1941 ayı içinde Sovyet hücumbotları, Sworbeönünde kara bombardımanı görevinde bulunan bir Alman suüstü birliğine cesurane bir taarruzda bulundularsa da, iki Sovyet hücumbotu batırıldıktan sonra diğerleri geri çekildiler.

Ekim 1941 ayı başından itibaren Sovyet muhrip ve hücumbotları pek nadir olarak harekatta bulundu. Sovyet Baltık Filosunun bütün kuvvetler kullanılmaksızın yapmış olduğu Finlandiya Körfezine hakim olma mücadelesi bu suretle son erdi.¹⁹⁶

¹⁹⁵ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1941*, s. 112.

OKA mayın kruvazörü ve iki muhrip, Kasım 1941 ayında Alman hücumbotları tarafından görülmesine rağmen, hücumbotların konvoy refakatinde olması nedeniyle her iki taraf da bir çatışmaya girmeden uzaklaştılar. Kronstadt-Leningrad kuşatmasından sonra Sovyet muharebe gemileri ve kruvazörleri Almanların karşı hava hücumlarına ve suüstü gemilerinin taarruzlarına hedef oldular. Kasım ayı sonunda Baltık Denzinde donma olayı başladığından Alman hücumbotları harekattan geri çekildi.

Harp başladığında açık denizlerde bulunan Sovyet denizaltıları pek azdı. Bu arada, harekate hazır durumda bulunmayan beş denizaltı gemisi 28 Haziran 1941'de Libau boşaltılmasında tahrip edildi, diğerleri ise Windau ve Riga'ya intikal ettirildi. Hareket edebilen ve fakat görev almaya hazır olmayan denizaltılar da Reval'e nakledildi.¹⁹⁷

Bu intikaller esnasında yedi Sovyet denizaltısı, Alman mayınlarına, çarparak battı, iki tanesi Alman denizaltıları, bir tanesi de Alman hücumbotları tarafından batırıldı.

1941 yılı Temmuz ayının ortasından itibaren Letonya ve Doğu Prusya kıyıları boyunca harekatta bulunan Sovyet denizaltı gemileri başarılı olamadılar ve çok kere de yakalandılar.

Ağustos 1941'de Reval'in kuşatılması ve bu neden ile bütün Sovyet denizaltılarının Kronstadt-Leningrad'a nakledilmeleri mecburiyeti bunların kullanılmasını engelledi.

Ancak Eylül 1941 ortalarından itibaren tekrar harekate başlayan Sovyet denizaltıları, Helsinki, Hangoe ve Brüsterort'a mayın döktüler. Sworbe açığında görevde bulunan Leipzig kruvazörüne başarısız bir torpido hücumunda bulundular. Yirmi altı adet Sovyet denizaltısı kaybedilmesine rağmen başarıları son derece az ve etkisiz oldu.

¹⁹⁶ E. Dümen, *Atlan... I*, s. 239.

¹⁹⁷ I. S. İsakov, *a.g.e.*, s. 201.

4.6. 1942 YILI DENİZALTI HAREKATI

4.6.1. 1942 Yılı Başında Müttefik Stratejisi

A.B.D. Devlet Başkanı Roosevelt ile İngiltere Başbakanı W. Churchill daha 1939 yılı başından beri mektuplaşıyorlar ve gelecekte yapılacak olan işbirliğini hazırlıyorlardı. İki kıt'a arasında uzaktan uzağa yapılan bu bilgi teatisi 10–15 Ağustos 1941 buluşmasını hazırladı. Bütün Atlantik sahasının ciddi bir tehlike altında olması nedeniyle; buluşmanın yeri ve zamanı bütün dünya kamuoyundan gizlenmişti.

Toplantı yapıldıktan sonra bütün Dünya'ya ilan edildi. Bu toplantı sırasında; İngilizler Yunanistan ve Girit adasını terketmişler, Alman orduları Rusya'da Smolensk'i aşmış olup Sivastopol'a yaklaşıyordu. Kuzey Afrika'da her iki taraf da hazırlıklarla meşguldü.

Bu şartlar altında görüşmelerini sürdüren iki devlet adamı 14 Ağustos 1941 günü aşağıdaki hususlarda görüş birliğine vardıklarını açıkladılar:¹⁹⁸

“Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere; arazilerini genişletmek emelinde değillerdir. Bu iki devlet; hiçbir surette ne arazi ve ne de başka bir kazanç aramamaktadırlar.

İki devlet, başka devletlerin de rızası olmadan üçüncü bir devlet aleyhine toprak kazanmasına razı değillerdir. İlgili devletler tarafından kendi rızaları ile yapacakları arazi terki hariç olmak üzere (Bu arzu bir baskı neticesinde olmamak şartı ile) hudutlarda hiçbir değişiklik yapılmayacaktır.

Her iki devlet, bütün milletlerin kendi seçecekleri hükümet şekliyle idare edilmelerini tanımakta; zorla hükümet şekli değiştirilmiş olan milletlerin de eski idare tarzına avdet etmelerini istemektedirler. Her millet kendi hükümet şeklini seçmekte serbesttir.

¹⁹⁸ Erdoğan Dümen, *Atlantik Harekatı Cilt: 2*, İstanbul 1990, s. 1.

Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere; mevcut vaatlerini nazarı dikkate almakla beraber, büyük ve küçük, galip veya mağlup tanımadan dünyanın ekonomik nimetlerini her millete eşit olarak taksim edecek bir hal tarzı bulmaya gayret edeceklerdir.

Her iki devlet; iktisadi, sosyal ve çalışma hususlarında eşitliğe dayanan ve dünya çapında olacak bir işbirliğinin esaslarını hazırlamaya çalışacaklardır.

Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere; Nazi zulmünün kesin olarak ortadan kaldırılmasından sonra, büyük veya küçük bütün milletlerin kendilerine ait hudutlar içinde emniyetle yaşamalarını arzu etmektedirler. Bu bakımdan korku, her türlü tehdit ve tehlikeden uzak bir sulh kurmayı isterler. Bütün dünyaya şamil böyle bir sulh; her devlete, okyanus ve açık denizlerden serbest geçmek fırsat ve imkanlarını hazırlayacaklardır.

Her iki devlet; bütün milletlerin maddi ve manevi nedenlerle kuvvet kullanmaya kalkmamaları kanaatindedirler. Silahlarda genel bir azalma gerçekleştirilmeli ve milletler, müşterek bir emniyet teşkilatı kurmalıdırlar.”

Bu tespit edilmiş olan hususlar Atlantik Beyannamesi adıyla tarihe geçti. Bu beyannamenin yayınlanmasından sonra Sovyet Rusya dahil olmak üzere Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere yanlısı bütün devletlerin temsilcileri Londra’da toplanarak bu beyannamedeki görüşlere katıldıklarını 14 Eylül 1941’de yapılan bir imza töreniyle teyid ettiler.

Atlantik Beyannamesinin bu şekilde kabulü şu hususları ortaya koydu:¹⁹⁹

“Asıl düşman Nazi Almanya’sıdır. Bu nedenle bütün güç, gayret ve kaynaklar onu yenmek uğrunda birleşmeli ve kullanılmalıdır. Bu harbi kazanmak için Sovyet Rusya ile işbirliği yapılmalı ve ona yardım edilmelidir.

¹⁹⁹ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 2.

Hangi taraf kazanırsa kazansın bu zaferi nedeniyle arazi işgalinde bulunmayacak ve ilhak etmeyecektir. Bu girişimleri tanınmayacaktır. Ancak; herhangi bir devlet arzu ederse bir kısım arazisini başka devletlere verecek veya terkedecektir.

Komünizme karşı olan Amerika Birleşik Devletleri, artık komünizmi meşru bir hükümet olarak kabul etmektedir.

Denizlerin serbestisi emniyet altına alınacaktır. Silahların sınırlandırılması hoş ve aynı zamanda boş bir temennidir.”

Genel olarak Atlantik Beyanname si hukuk ilmi bakımından insaniydi. Fakat gerçekleştirilmesi son derece güçtü. Başkan Roosevelt de tıpkı Birinci Dünya Harbinin sonundaki Wilson gibi hayallere kapılmıştı ve bu güçlüklerden en fazla Sovyet Rusya faydalandı.

İkinci Dünya Harbi ilerledikçe bu beyanname geliştirildi ve Japonya ile Amerika Birleşik Devletlerinin harbe girmesinden sonra Birleşmiş Milletler adıyla bir teşkilat meydana getirildi.

Başkan Roosevelt ve W. Churchill; Pearl Harbor baskınından sonra 1941 yılının Aralık ayı sonlarında Washigton’da kurmay başkanlarıyla birlikte buluştu.

Beyaz Saray’da; Roosevelt, W. Churchill ve H. Hopkins, Mihver’in yok edilmesini ve Pasifik güney doğusunun yakın kaderini hazırlamak için günü ve gecenin her saatinde görüşmelerde bulundular. Karşı karşıya bulunulan durum hiç de iç açıcı değildi.

Avrupa’da Almanlar; Leningrad-Kursk-Kharkov-Rostov hattına varmış, Moskova’ya her an darbe vurabilecek mesafeye ulaşmışlardı.

Ancak Ekim 1941’den itibaren, Rus direniş i kendisini hissettirmekte olduğundan Alman cephe komutanları, daha ileriye gidilmemesini Hitler’e teklif etmişlerse de Hitler

bunu kabul etmeyerek Moskova'nın mutlaka zaptedilmesi emrini vermişti. Tekrar taarruza geçen Alman orduları, Rus karşı taarruzu başladığından, 8 Aralık 1941 günü durmak mecburiyetinde kalmışlardı. Herkeste Rusların dayanıp dayanamayacağı şüphesi vardı. Mihver devletler orta Avrupa'ya tamamen hakimdi. Yugoslavya ve Yunanistan (Girit Adası dahil) işgal altında bulunuyordu.

Kuzey Afrika'da Almanlar hava üstünlüğünü sağlamış olup, İngilizlerle batı çölünde savaş halindeydiler. İngilizlerin durumu son derece sıkıştı ve Rommel bir karşı taarruza hazırlanıyordu.

Pasifik'de; Amerika Birleşik Devletleri ile İngiltere ilk muharebelerde yenilmiş ve Japonya güney doğu ile güney batı istikametlerinde taarruza geçmişti.

Japonlar; New Britain'e girmiş, kuzey Luzon ve kuzey Borneo'yu ele geçirmiş, birlikler Neie'e yürümekteydi. Guam adası zaptedilmişti.

Güney Doğu Asya'da; Japonlar, Siam'ın tamamını, Malaya yarımadasının büyük bir kısmını almışlar ve Singapur'a yaklaşmış bulunuyorlardı. Amerika Birleşik Devletleri harbe hazırlanmaya başlamıştı ama savaşabilecek duruma gelmeden evvel geniş çapta bir hazırlık yapması şarttı.

Bütün ortada mevcut problemlere rağmen, Japonya'nın geniş ve esaslı bir şekilde yayılıp, yerleşmesine meydan vermeden durdurulması gerekliydi. İngiltere'nin harbe devam arzusu yaşatılmalı, açık denizlerdeki ulaştırma devam etmeliydi.

Bu durumda hem Japonya'ya ve hem de Almanya'ya karşı kısa zamanda esaslı ve kati neticeyi sağlayacak taarruzlara girişmeyi düşünmenin hiç ümit verici bir şey olmayacağı apaçık ortadaydı. Amerika Birleşik Devletlerinin büyük ölçüde bir taarruza geçebilmesi için de ayların geçmesi lazımdı.

İngiltere'nin Avrupa hareket alanında Almanya'ya karşı mevziini muhafaza ettiği sıralarda, Amerika Birleşik Devletlerinin de Japonya'ya karşı aynı şekilde hareket etmesi

en doğru hareket tarzı olurdu. Ama müttefiklerin bir ara, bir yerde önceliği elde etmesi de şarttı. Yalnız Anglo-Sakson halkı için değil, Sovyet Rusya'nın da kalbine cesaret verecek bir zafere ve bundan başka tarafsız devletlerle, işgal altındaki devletleri, Mihver'e karşı mukavemete teşvik etmeye şiddetle ihtiyaç vardı.

Amerika kamuoyu, Japonlara öncelikle saldırmayı arzuluyordu. Buna mukabil Kurmay Başkanları durum hakkında daha titiz davranıyor ve coğrafi hedef olarak vardıkları karar; Almanya'nın birinci hedef olması şeklinde ortaya çıkıyordu.

Kurmay Başkanlarının düşünce ve görüşleri²⁰⁰ özetle şu şekildeydi:

“Japonya'ya karşı ilk gerekli şey deniz kuvvetiydi. Amerika Birleşik Devletleri Pearl Harbor'da deniz vurucu kuvvetini henüz kayıp etmiş bulunuyordu. Japonya'ya karşı taarruzi bir harekate girişmeden önce çeşitli tip harp gemileri inşa etmek, bundan sonra Pasifik'de emniyetli ikmal yollarına sahip olabilmek için bazı başlangıç hareketinde bulunmak ve düşmana ağır darbeler indirebilmek üzere ileri üsler tesis etmek zorundaydı.

Almanya'ya karşı, İngiltere topraklarında Amerika'nın kara ve hava kuvvetini konuşlandırabilmesi için yeterli üs kolaylıkları mevcuttu. Akdeniz'e kuvvet sevk edildiğinde Almanlara karşı Amerikan harekatı başlayabilirdi. Amerika Birleşik Devletlerine yardımda bulunabilecek müttefikler Avrupa'da bulunduğundan birinci hedef Almanya'nın olması fikri kuvvet kazanıyordu.

Almanlar, Avrupa'nın nispeten yüksek ve ileri bir teşkilata ve teknolojiye sahip bulunan sanayi kapasitesinin verim ve kudretini kolaylıkla kullanmaktaydılar. Japonlarda bu kudret yoktu. Onların ele geçirdikleri yerler, ancak ham maddeye malik yerler olup, sanayi olanak ve yeteneklerinden mahrumdu. Japonların bu kazançlarını harbe yarar bir hale getirebilmeleri için uzun zamana ihtiyaç vardı.

²⁰⁰ E. Dümen, *Atlan...* 2, s. 3-4.

Şu halde; Almanya'nın mağlup edilmesi, müttefiklerin en birinci hedefi olmalı ve bu meyanda Pasifik'de taarruza geçebilmek için yeterli kuvvet toplanıncaya kadar Japonları oyalamalıydılar.

Almanya'nın yenilmesi zaferin anahtarı olacaktı. Bir kere Almanya mağlup edilince; İtalya'nın saf dışı kalması ve Japonya'nın mağlubiyeti onu takip edecekti. Diğer hareket alanlarında müttefiklerin hayati menfaatlerinin korunması için Almanya'ya karşı yapılacak hareketin fazla kuvvetle icrası, müttefiklerin stratejisinin esas prensibi olmalıydı.”

Tarihe Washington-I konferansı veya Arcady konferansı olarak geçen bu görüşmeler sonucu mevcut durum ve olanaklar neticesinde aşağıdaki kararlar²⁰¹ alındı:

Harp silah ve araçlarının yapımı konusunda zafer programını realize etmek. Harp sanayi bölgelerini emniyet altında bulundurmak,

Atlantik ve Pasifik'de gerekli deniz ulaştırma yolları üzerinde emniyeti sağlamak ve bu yollar üzerinde deniz ulaştırmasını idame etmek. Almanya'nın etrafındaki çemberi sıkıştırmak ve tahkim etmek,

Hava bombardımanı, abluka, içerden yıkıcı faaliyetler ve propaganda ile Alman mukavemetini yıpratmak ve çürütmek. Almanya'ya karşı girişilen taarruzi hareketin gelişmesini sağlamak,

Bir taraftan Almanya'yı mağlup etmeye çalışırken diğer taraftan da, Japonya'yı Pasifik'deki harp gayretlerini idame edebilmesi için ona gerekli bulunan stratejik ham maddeleri ihtiva eden yerlerden uzak tutmak, Müttefiklerin hayati menfaatlerini savunmaya yarayan mevzileri elde bulundurmaya devam etmek,

Roosevelt ve W. Churchill; diğer yönden bu konferansta Alman'ları Afrika'da geriden vurmak için 1942 yılında büyük ölçüde bir çıkarma yapılmasına, Ocak 1942 ayı

²⁰¹ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 4.

içinde İngiliz-Amerikan müşterek Kurmay Başkanlarınca çıkarma yeri hakkında bir karara varmak üzere toplanmalarına, deniz hareketi bakımından A.B.D.'nin Pasifik ve Batı Atlantik faaliyetinden sorumlu olmasına, İngiltere'nin ise Doğu Atlantik, Akdeniz ve Hint Okyanusu hareketi ile ilgilenmesine karar verdiler.

Ocak 1942 ayında karargahı Washington'da tesis edilen AngloAmerikan kurmay başkanları komitesi çalışmalarına başladı. Almanya meselesi bir numaralı hedef olarak teyit edildi. Roosevelt; Almanya'yı dize getirmek için her ne kadar Afrika'yı teklif etmişse de, askerler Manş kıyılarını tercih ediyorlardı. Ancak bu hareketin da 1943 yılından evvel yapılmamasında hem fikirdiler.

4.6.2. Brest'deki Alman Gemilerinin Anavatana Dönüşü

İngiliz'lerin 1941 yılı sonlarında Norveç'deki hedeflere karşı yönelttikleri komando saldırıları Hitler'i huzursuz etmeye başladı. 27 Aralık 1941 günü Vaagsö akınından sonra Hitler: *“Eğer İngilizler yaptıkları işin hakkını verirlerse Kuzey Norveç'e birçok noktadan saldıracaklardır. İngilizler deniz ve kara birliklerinin topyekün bir saldırısı ile bizi geri çekilmeye zorlayıp Narvik'i almaya çalışacaklardır. Böylece İsveç ve Finlandiya üzerinde baskı yapabileceklerdir. Bu durumun erişeceğimiz sonuç üzerinde etkisi kabul edilmelidir. Bütün bunlardan dolayı Brest'deki Alman filosu da donanmanın diğer üniteleri gibi Norveç'in savunmasında kullanılacaktır.”* şeklinde düşüncelerini ve kararını açıkladı.²⁰²

Büyükamiral Raeder'in bütün itirazları boşunaydı. Ya gemiler anavatana gelecek yahut topları sökülerek sahil savunması için Norveç'e nakledilecekti.

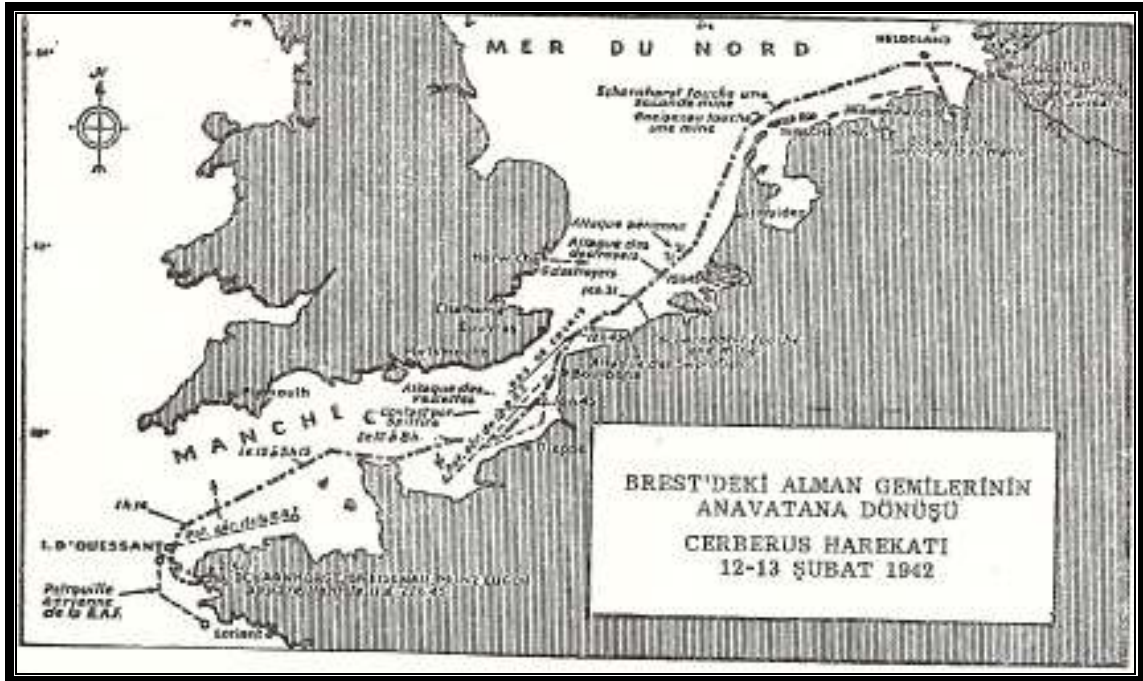
Brest'deki filo, Manş kanalını geçerek anavatana intikal ettirilecekti. Bu fikir de Hitler'indi. Bütün askeri otoritelerin karşı çıkmasına mukabil Hitler'in bu düşüncesinin gerçekten de epeyce dayanağı vardı. Manş kanalı üzerinden Alman sularına dönmek için katedilecek mesafenin en kısa yol olduğuna kimse karşı çıkamazdı. Daha önemlisi Manş kanalı boyunca konuşlanmış Alman Hava Kuvvetleri devamlı bir hava savunması sağlayabilecekti.

²⁰² İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Ha... 1941*, s. 135.

“Cerberus” kısa adıyla tanımlanan bu hareketin icrasında asıl sorumluluk Alman Hava Kuvvetlerindeydi.²⁰³ 1 Ocak 1941 günü Alman Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanı Tümgeneral Hans Jeschonnek ile Alman avcı uçakları komutanı as pilotu Adolf Galland arasında hareket ile ilgili esas görüşme yapıldı. 12 Ocak 1941’de Hitler’in de katıldığı toplantıda; Büyükamiral Raeder, Brest’deki filo komutanı Koramiral Otto Cilliax, Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanı General Jeschonnek ile Galland da bulundu.

Uzun tartışmalardan sonra: Brest’den çıkıştan önce, gemiler mümkün olduğu kadar az hareket edecek, Dover boğazından gündüz geçilecek ve bu nedenle de Brest’den gece hareket edilecek, Manş kanalı kıyısı boyunca Galland’ın avcı uçakları, bütün çabalarını ortaya koyacaklardır, kararına varıldı.

Hitler, bu toplantıyı özetlerken, İngilizlerin gemileri durdurabilecek kadar çabuk tepki gösteremeyeceklerini tahmin ettiğini, Brest’deki filonun kanserli bir hastaya benzediğini, bir ameliyat kabul etmezse kurtulamayacağını, işte bu operasyon için de; Amiral Ciliax ile Galland’ın operatör olarak tayin edildiğini açıkladı.



Şekil 4.7: Cerberus Harekatı

²⁰³ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 167.

Kaynak: Erdoğan Dümen, Atlantik Harekatı Cilt: 2, İstanbul 1990, s. 6.

Manş kanalı geçişi Almanlarca; Yıldırım-Cerberus olarak adlandırıldı. Hava Kuvvetleri için Yıldırım, Donanma için ise Cerberus idi. Bu hareket İkinci Dünya Harbinde Alman askeri yüksek komuta makamının kuvvetler arasında işbirliğini başarabildiği çok az harekattan birisiydi.²⁰⁴

A. Galland bu görev için gündüz av uçağı olarak 250 adet ME-109 ve FW-190 ile şafak ve akşam görev yapacak 30 adet ME-110 gece av uçağı tahsis etti.

Hava durumu bu harekatta son derece önemliydi. Alman uçaklarının hareketini engellemeyecek, fakat İngiliz Hava Kuvvetlerinin hareketini zorlaştıracak kötü bir hava gerekiyordu. Manş kanalındaki gelgit olayının hesaplanması zorunluydu. En sonunda 12 Şubat 1942 günü hareketin başlaması öngörüldü.

Bu karargah çalışmaları süresince gemilerin takip edecekleri rota üzerindeki mayınların büyük bir titizlikle ve gizlilikle taranıp temizlenmesine de başlanmıştı Ancak Almanlar ne kadar gizli bir arama tarama hareketi icra etmekte iseler de İngilizler mayınların temizlendiğini fark etmişlerdi. Derhal İngiliz Hava Kuvvetleriyle mayın gemileri Manş Kanalına ve Fransa'nın kuzey sahillerine muhtelif tip mayınları döşediler.

Eğer Bruno Heinemann muhribi 25 Ocak 1942 günü Brest'e intikal ederken bu mayınlardan birine çarpıp batmamış olsaydı, Almanların yeni dökülen mayınlardan haberi olmayacak ve "Cerberus" hareketi bir facia ile sonuçlanacaktı. Zira Bruno Heinemann'ın battığı mevki Alman harp gemilerinin intikal rotası üzerindeydi. Alman arama-tarama filotillası müteakiben bu bölgede otuza yakın mayın imha etti.

Harekat hazırlığı sırasında düşmanı yanıltmak maksadıyla Alman harp gemileri personeli için bir Fransız firmasına tropik iklime müsait giyim eşyaları sipariş edildi ve gemilerin ana ve yardımcı makineleri için gerekli yağlama yağları yine tropik iklime uygun markalarda gemilere yüklendi. Gemilerin personeli dahil herkes Alman harp gemilerinin Güney Atlantik'e doğru bir harekate sevk edileceği düşüncesine sahipti.

²⁰⁴ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 7.

11 Şubat 1942 günü beklenen hava hücumunu müteakip saat 23.00'de "Cerberus" hareketi başladı. Gece yarısından bir müddet sonra Ushand'ı dönen gemiler 12 Şubat 1942 saat 01.14'de kanal geçiş rotasını aldılar. Saat 05.30'da Alderney'i geçen gemilerin etrafında muhripler ve havada da Alman Hava Kuvvetleri uçakları tarafından her türlü emniyet tedbirleri alınmıştı.

İngiliz Hava Kuvvetlerine mensup uçaklar saat 10.42'de Alman gemilerini tespit etti. Amiral Ciliax, 300 mil kadar İngilizlere görünmeden seyretmiş ve artık Dover boğazına girmek üzere bulunuyordu.

Dover boğazındaki seyir esnasında Alman gemilerine sevk edilen İngiliz hücumbotları başarılı olamadı. Fena hava şartlarına ilaveten Alman gemilerinin yaptıkları yüksek sürat nedeniyle İngiliz hücumbotları torpidolarını uzaktan atıp dönmek zorunda kaldılar.²⁰⁵

Saat 12.45'de torpido taşıyan Swordfish uçaklarının hücumları da başarısızdı. Bütün İngiliz uçakları düşürüldü. Artık Amiral Cillax, dar Dover boğazından çıkıp kuzey denizine giriyordu. Dover boğazında bu olaylar cereyan ederken, Albay Pizey; emrindeki altı muhrip ile West Hinder fener şamandırasının karayelinde evvelce tespit edilen mevkide Alman gemilerinin yolunu kesmeye- hazırlanıyordu. Dover Üs Komutanı Amiralin verdiği durum raporunda; Alman gemilerinin mevcudiyeti ile saat 11.56-12.00 arasında kendi bulunduğu mevkiye ulaşacakları daha evvelce bildirilmişti. .

Başlangıçta Alman gemilerinin sürati 20 mil olarak tahmin edilmişti ve muhriplerin önleme mevkilerini almaları için kendilerine gerekli zamanı veriyordu. Fakat müteakip raporlar; Alman gemilerinin süratini daha yüksek vermeye başlayınca Harwich muhriplerinin durumu kritik hale geldi.

Saat 13.00'de Albay Fizey, düşmanın yolunu kesmek için yegane şansın mayın hatlarından geçmek olduğuna karar verdi. Bu karar aynı zamanda Başkomutanlıkça da tasvip edildi. Hakikatte mayın manialarındaki bir kısım mayınların durumları belli idiye

²⁰⁵ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 169.

de doğu istikametinde hiç taranmamış Alman mayınlarının mevcudiyeti ve bu manialar ile ilgili detaylı bilgilerin bulunmayışı tehlike arz etmekteydi.

HMS Walpole muhribi makine arızası nedeniyle geri gönderilince beş muhrip genel doğu rotasında 28 mil sratla seyre devam ettiler. Saat 14.45 ile 17.00 arasında İngiliz Hava Kuvvetlerine ait uçaklar tarafından Alman gemilerine karşı bomba ve torpido taarruzları icra edildi ise de meteorolojik şartlar nedeniyle bir netice alınamadı. Nore komutanlığı emrindeki on iki muhribe Alman birliğini karşılamak üzere derhal hareketleri emredildi.

Harwich muhripleri saat 15.17'e kadar aramaları sonunda radar teması elde etti. Düşman bu defa sıhhatle tespit edilmişti, ama deniz ve hava şartları muhriplerin seyrini güçleştirmekteydi. Saat 15.43'de Alman muharebe gemileri ryet sahasına girince İngiliz muhripleri torpido hücumu için yarım divizyonlara ayrılıp hücum başlangıç mevkiilerine seyre başladı. Alman muhripleri ise torpido hücumuna karşı gerekli emniyet perdesini çoktan tesis etmişlerdi.

Harwich muhriplerinin torpido hücumundan bir netice alınamadı. Alman gemileri artık İngilizlerin elinden kaçmıştı.

Daver s komutanı hareketi özetlerken, bütün hareket üzerine tesir eden esas faktörün, Alman gemilerinin 12 şubat 1942 günü aydınlıkta tespit edilmemelerindeki başarısızlık olduğuna işaret etti.

Dover boğazını geçtikten sonra saat 16.30'da Scharnhorst bir mayına çarptı.²⁰⁶ Yara önemli değildi, ancak müsademe kazanların emniyet regülatörlerinin sıkışmasına neden olduğundan yarım saatlik bir onarım gerekli oldu,

Amiral Ciliax; Gneisenau ile Prinz Eugen'in yollarına devam etmelerini emrederken kendisi Z-29 muhribine geçti. Daha sonra Herman Sehmann muhribine geçmek zorunda kaldığı sırada Scharnhorst'un arızası giderilmiş 25 mille seyre başlamıştı.

²⁰⁶ A. Mars, *a.g.e.*, s. 122.

Artık hava kararmıştı. Dondurucu soğuğa ve yağmura rağmen muhribin köprüüstünden ayrılmayan Amiral Ciliax hayatından memnundu. Düşman çemberi aşılmıştı ama yine de tehlikeler sona ermemişti.

Gemiler saat 19.35’de Frisian adası açıklarında iken bu defa Gneisenau bir mayına çarptı ama o da onarımını kısa zamanda tamamlayıp yoluna devam etti. Saat 21.34’de Scharnhorst ikinci bir mayın yarası aldı. Bu kez büyük zarar gördü. Scharnhorst’un makinelerinin her ikisi de stop etti ve gemiye 1000 ton kadar su doldu.

Bütün bunlara rağmen, 13 Şubat 1942 sabahı Scharnhorst, Wilhelshaven Gneisenau ile Prinz Eugen de Brusbuttel üssüne girdi.

Cerberus harekatı başarı ile sonuçlanmıştı ama Büyükamiral Raeder’in dediği gibi bu bir taktik başarı, stratejik açıdan da bir kayıptı. Zira bu gemiler Brest’de bırakılmış olsalardı her zaman Atlantik’e çıkma imkanları olacaktı. Harbin başında olduğu gibi İngiliz deniz ulaştırmasına büyük kayıplar verdirebilirler ve İngiliz donanmasını diversiyona uğratabilirlerdi. Halbuki Hitler’in emriyle anavatana getirilen bu üç gemi bir daha beraber denize açılmadılar.

Kiel’de mayın yarasının onarılması için havuza alınan Gneisenau, 25 ile 27 Şubat geceleri yapılan hava hücumlarında birçok isabetler alarak hurdaya sevk edildi.

Prinz Eugen intikali müteakip Hitler’in emri ile derhal Norveç’e tevcih edildi. Ancak, 23 Şubat 1942 sabahı Drontheim limanı açıklarında İngiliz denizaltısı HMS Trident tarafından torpidolandı.²⁰⁷ Kıç tarafı parçalanan Alman ağır kruvazörü harbin sonuna kadar faal hale getirilemedi ve harbin sonunda Amerikalıların hissesine düşen Prinz Eugen, 1948 yılında atom bombası tecrübelerinde Bikini’de hedef görevi aldı.

Scharnhorst ise, altı aylık bir onanını müteakip denize çıktığında 26 Aralık 1943 günü İngiliz anavatan filosu tarafından Norveç’in kuzeyinde batırıldı.

²⁰⁷ A. Mars, *a.g.e.*, s. 102.

Manş geçişinin durdurulamaması, İngiliz Amirallik dairesi ile İngiliz kamuoyunu öfkeye boğdu. Bu hareketin başarısı İngilizleri küçük düşürmüş olabilirdi ancak stratejik avantaj İngilizlerde kalmıştı.

Bir Alman filosu; İngilizlerin deniz kontrolünü tesis ettikleri bir sahadan her türlü saldırıyı boşa çıkararak geçip gitmiş, on iki saat süre ile de İngilizlerin haberi olmadan seyretmişlerdi.

Bu olay üzerine İngiltere'nin ağır başlı gazetesi Times şöyle yazdı:²⁰⁸

“Bu harekati yöneten Amiral Ciliax, Duke of Medina Sidonia'nın başarısızlığa uğradığı yerde başarı kazandı. XVII nci yüzyıldanberi anavatan sularında İngiliz Deniz Kuvvetinin şerefine bu kadar öldürücü bir darbe indirilmedi.”

Bu harekatta şu hususlar göze çarpmaktadır:

Alman gemilerinin manevra prensibine uygun yapacakları bu hareket, hava himayesinin mevcudiyeti halinde mümkündü. Alman hava kuvvetlerince bu görev çok iyi bir şekilde başarıldı ve hareket planlandığı gibi gelişti.

Bu tarihlerde radar henüz yeni bulunmuş ve geliştirilmekteydi. Bazı aksaklıkların çıkması beklenmeli ve kabul edilerek daha ziyade hava karakol ve keşif görevlerine İngilizlerce ağırlık verilmeliydi.

İngiliz Amirallik Dairesinin aldığı tertipler pek yeterli değildi. Manş kanalının doğusunda olduğu kadar batısında da Alman gemilerinin Manş kanalına daha girmeden arayıp bulma ve mani olma yönünden tedbirler alınmalıydı. Batıdaki hareket sahası deniz hareketına daha geniş olanaklar sağladığından bu intikal hareketına daha başlangıçta müdahalede bulunmak gerekliydi. Manş kanalına girebilen bir kuvvet, tehlikenin yüzde

²⁰⁸ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 10.

ellisini atlatmış sayılabılırdi. Nitekim böyle oldu, Manş geçişi Almanlar için başarı, İngilizler için bir yenilgi oldu.

Cerberus hareketının mutlaka kuvvetli bir hava himayesi altında icra edileceği bir gerçek olduğuna göre; Alman suüstü birliğine hücum için çok uyanık bulunmak gerekli olduğu gibi mukabil hava hücumlarının kısa fasıllarla, bunaltıcı derecede kitle halinde yapılması gerekliydi. Gündüz süresince hücumbotları ve muhriplerle yapılan koordineli torpido taarruzlarının nadiren başarı sağladığı bir kere daha kanıtlandı. Japonlar, muhrip torpido taarruzlarını gece yapmayı tercih ederler, böyle eğitilmişlerdir ve her zaman da başarılı olmuşlardır. İngilizlerin tertipledikleri hücumbot ve muhrip torpido taarruzları gece ve birkaç dalga halinde tertiplenseydi başarı vaad ederdi.

Cerberus hareketını müteakip İngiltere’de oluşturan bir askeri komisyon karşı tedbirlerle ilgili soruşturma ve incelemelerini yaparak; deniz ve hava kuvvetleri arasında iyi bir işbirliği ve koordinasyonun bulunmadığı neticesine vardı.

4.6.3. Alman Akıncı Şilelerinin 1942 Yılı Harekatı

1941 yılı başlarında ikinci grubu teşkil eden akıncı şileplerden; Togo Michel ve Stier’in hazırlıkları tamamlanamadığından 1941 yılı içinde denize çıkamamışlardı. 1942 yılı başlarında denize çıkmaları planlanan bu akıncı şileplerin eskisi gibi başarıya ulaşmaları oldukça zordu. Zira durumda üç önemli değişiklik meydana gelmişti. Akıncı şilepler Atlantik’e geçmek için artık Danimarka boğazını kullanamayacaklardı. İngiliz ve Amerikalıların elinde halen akıncı şilepleri avlamak için fazla sayıda kuvvet bulunuyordu. Japonya’nın harbe girmiş olmasından dolayı da akıncı şilepler artık Japonya’nın üs ve limanlarından kolaylıkla faydalanabilirlerdi.

İkinci grubun üç akıncı şilebi Michel, Stier ve yeniden hazırlanan Thor açık deniz hareketına başlamadan önce Manş kanalını geçerek Biskay limanlarına intikal ettiler. Thor akıncı şilebi; 14 Ocak 1942 günü Bordeaux limanından denize açıldı. Pinguin’in müttefik balina avcı filolarına saldırısını tekrarlamak üzere direkt olarak Antartika’ya rota verdi.

Thor, bir ay süre ile bu bölgede dolaşmasına rağmen hiç bir sonuç alamadı, kuzeye doğru yükseldi.

23 Mart 1942 günü Güney Atlantik’de altı haftalık seyrinin ilk kurbanı olarak bir Yunan şilebini derhal batırdı. Beklemenin verdiği hırsla harekate devam eden Thor, Güney Atlantik’de beş gemi daha batırdı ve Hint Okyanusuna geçti. Bütün yaz ayları boyunca bu sularda kalan Thor, hiç yılmadan hareketini sürdürdü ve Kasım 1942 ayı sonlarında Yokohama limanına girdi.²⁰⁹ 30 Ekim 1942 sabahı bu limanda bulunan ikmal gemisi Ukermark’ın bordasında ikmal yaparken birdenbire infilak etti ve bu infilak sonucu Thor tamamıyla yanarak akıncı şilep görevini tamamlamış oldu. Thor bu ikinci hareketinde toplam 56.037 ton tutarında on gemi batırmış oldu.

Kötü bir şöhrete sahip kaptan H. Von Rütteschell komutasındaki Michel akıncı şilebi de 19 Mart 1942 günü La Pallice limanından Atlantik’e açıldı. Bu defa Michel güvertesinde bir de küçük tonajlı hücumbot taşıyordu.

Bu minyatür hücumbotunun iki adet 35 cm.’lik torpido kovanı mevcut olup 37 deniz mili süratle sahipti. Son derece hain kaptan Rütteschell bu hücumbotunu çok etkili bir şekilde kullandı. Dört aylık bir süre içinde Michel, Güney Atlantik’de 56.731 ton tutarında sekiz gemi batırdı. Ekim 1942 ayının sonunda Hint Okyanusuna intikal eden Michel bu sularda da hücumbotunu kullanarak iki şilep batırdı.

Anavatana dönmesi son derece tehlikeli olan akıncı şilebe Japonya’ya dönmesi emri verildiğinde Michel bu ana kadar 87.332 ton tutarında 14 şilep batırmıştı.

Stier akıncı şilebi, 12 Mayıs 1942’de Almanya’dan hareket etti. Manş kanalını geçerken mücadele etmek mecburiyetinde kalan gemi salimen Gironde limanına intikal etti.

²⁰⁹ D. Macintyre, *a.g.e.*, s. 197.

Harekatı Atlantik’de sınırlandırılmış olan Stier, 20 Mayıs 1942 günü Gironde’den denize açıldı. 27 Eylül 1942 gününe kadar 29.406 ton tutarında gemi batıran şilep, bu tarihte yanarak battı.

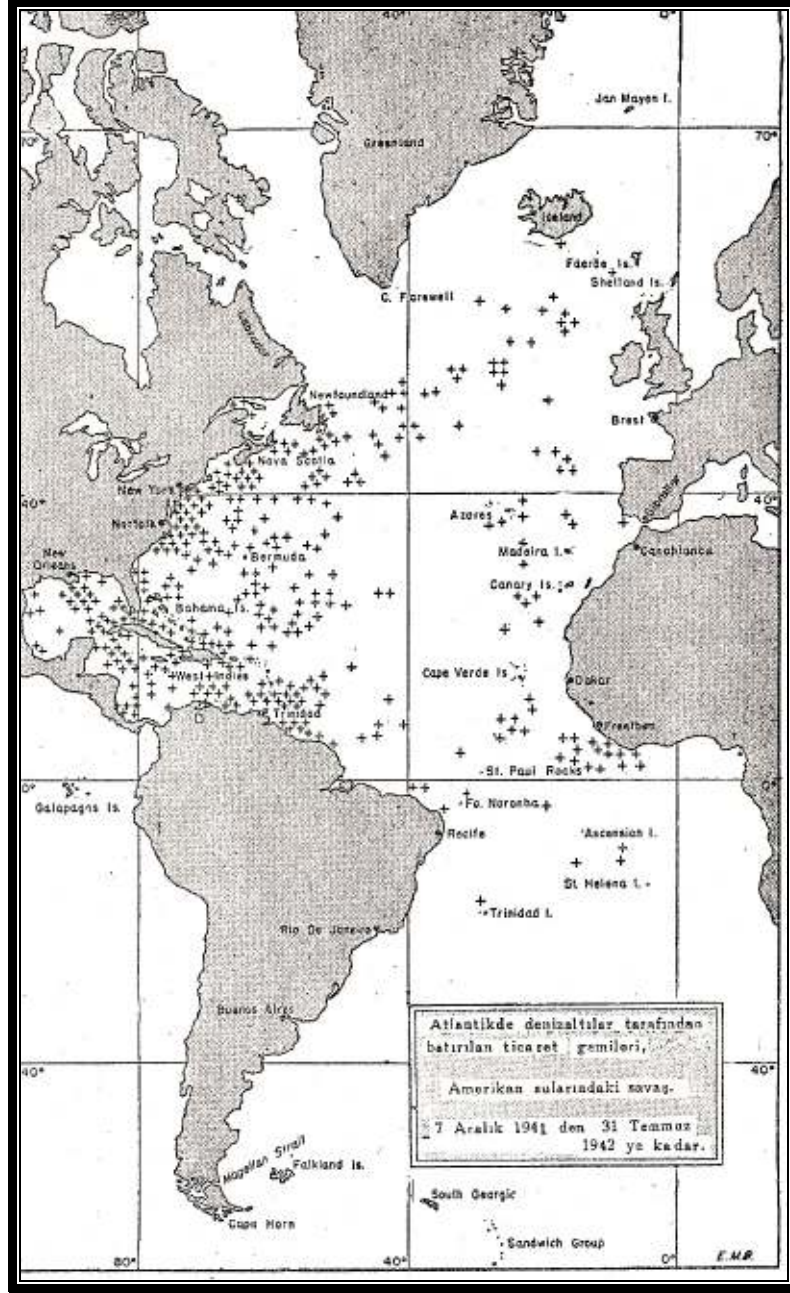
1942 yılının son akıncı şilebi Komet ise 1 Ekim 1942’de başlattığı harekatı 17 Ekim 1942 günü sona erdi. Cherbourg açıklarında İngiliz muhrip ve hücumbotlarının koordineli hücumları sonucu batırıldı.

4.6.4. 1942 Yılında Atlantik’de Alman Denizaltı Harekatı

Her ne kadar suüstü gemileri Atlantik’de etkili bir faaliyet gösteremedilerse de denizaltılar çok dinamik bir kullanma ile deniz ulaştırmasına karşı mücadelelerini sürdürdüler.²¹⁰

1942 yılı başında Almanlar, hepsini harekat bölgelerine yaymak suretiyle şiddetli bir deniz ulaştırma harbi yapabilecek kadar denizaltıya sahip bulunuyorlardı. 1941 yılı süresince denizaltı personeli yeteri kadar tecrübe kazanmış, yeni gemiler de kısa sürede harekata hazır hale getirilmişti. Bu çalışmalar Amiral Dönitz’in talimatına uygun olarak Amiral Friedeburg’un emri altında çok mükemmel bir programa göre gruplar halinde Batı Baltık denizinde yapılmaktaydı. Eğitim esnasında cephede karşılaşılabilecek her husus mümkün olduğu kadar hakikate uygun bir şekilde canlandırılıyordu.

²¹⁰ Homer Hickam, “Torpedoes In The Gulf: Galveston And The U-Boats, 1942–1943”, *US Naval Institute Proceeding*, Jul/Aug 1996, s. 59.



Şekil 4.8: Atlantik’de Denizaltılar Tarafından Batırılan Ticaret Gemileri
7 Aralık 1941 – 31 Temmuz 1942

Kaynak: Samuel Eliot Morison, *Atlantik Savaşı 1939–1943*, (Çev. O. Nuri Gündoğan), İstanbul 1951, s. 139.

Amerika Birleşik Devletlerinin harbe girmiş olması denizaltılara; Amerika sahillerinde faaliyette bulunabilmeleri için hakikaten müsait bir bölge yaratmıştı. Amiral King, Almanların harbe başlar başlamaz, Amerika sahillerinde faaliyette bulunacaklarını önceden tahmin etmişti. Fakat Amiralin karşı karşıya kaldığı güçlükler nedeniyle yeterli

sayıda savunma vasıtaları toplayabilmek olanağı yoktu. 500 tonluk Alman denizaltıları Amerika sularında üç hafta süreyle faaliyette bulunabiliyorlar, 700 tonluk denizaltılar ise Caraibes sularında aynı müddetle dolaşabiliyorlardı.

İngiltere akaryakıt ikmalini Venezüella ve Meksika'dan yaptığına göre Alman denizaltıları için bu sularda çok ilginç hedefler vardı. Japonya'nın harbe girmesi ve hızla ilerlemeleri neticesinde Borneo ve diğer Pasifik bölgeleriyle irtibat kesilmiş, Basra Körfezi deniz ulaştırma yolu da tehdit altına girmişti.

Denizaltıların faaliyetini tahdit eden en önemli faktör, torpido sayılarının mahdut oluşu ile mürettebatın karşı karşıya kaldığı yorgunluktu.

Fakat bu yorgunluk Amerika sularında ve Atlantik'de kuvvetli himayeli konvoylara yapılan taarruzlar sırasında karşılaşılan yorgunluktan çok daha azdı.

Japon taarruzunun beklenmeyen bir şekilde başlamış olması, Amiral Dönitz'e denizaltılarını 1941 yılının Aralık ayında Amerika sularında yoğun bir şekilde buldurmaya imkan vermemişti. Fakat Aralık ayı sonundan itibaren yirmiye yakın denizaltı gemisi buralarda faaliyette bulunmak üzere yola çıkarıldı.

12 Ocak 1942 günü, deniz ulaştırmasının münferit gemilerle yapıldığı Amerika sularında ilk infilak görüldü.²¹¹ Gündüzlerini sualtında istirahat ile geçiren denizaltılar, geceleri Hampton Roads yakınları ile Hatteres Burnu arasında en mükemmel neticeleri alabilecekleri avlar aramakla meşgul oluyorlardı. Torpidoları bittiği zaman toplarını kullanıyorlar ve bilhassa tankerlere taarruz ediyorlardı.

Ocak 1942 ayının ilk 19 gününde Alman denizaltıları 250.000 ton tutarında 39 gemi batırdılar. Bu büyük tehlike karşısında İngiliz Amirallik Dairesi, Amerika Birleşik Devletlerine yirmi dört adet denizaltı avlama gemisi ile on adet korvet teslim etti. Yine bu ay içinde büyük miktarda Alman denizaltıları, beraberlerinde birkaç İtalyan denizaltısı olduğu halde, akaryakıt trafiğine taarruz etmek maksadıyla Caraibes denizinde göründüler.

²¹¹ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 208.

Şubat 1942 ayında bu bölgede 19 adet tanker batırıldı. Müttefik reaksiyonu henüz yeterli derecede değildi. Ocak, Şubat 1942 ayları esnasında denizaltıların Müttefik deniz ulaştırmasına verdiği kayıplar 800.000 ton tutarında 144 gemiye yükseldi. Bu miktarda İngiliz adaları civarında batırılan 200.000 tonu da ilave ettiğimizde netice 1.000.000 tona ulaşıyordu.²¹²

13 Şubat 1942 günü, Brest suüstü birliğinin kanal geçişinden bir gün sonra, Büyükamiral Raeder, Hitler'le dostça ve bir kabul merasimi tarzında bir toplantı yaptı. Alman silahlı kuvvetler yüksek komutanlığı kurmayı bu toplantıda hazır bulunmadı.

Büyükamiral Atlantik'deki denizaltı harbinin sevk ve idaresine ilişkin aşağıdaki bilgileri²¹³ sundu:

“Şimdiki halde Atlantik'deki denizaltı harbinden almış olduğumuz neticeler memnuniyet vericidir. Düşmanın deniz ulaştırmasına mani olma gayretimizin, başta bu göreve tevcih edilen denizaltı adedine bağlı olduğu bir gerçektir. 1942 yılı başından beri W. Churchill, sık sık, canını sıkkan en büyük şeyin gemi tonajı olduğunu ifade etmektedir.

İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri 1942'de yedi milyon ton ticaret gemisi inşa etmektedirler. Bu demektir ki; Almanya, İtalya ve Japonya bu artışı karşılamak için her ay 600.000 ton tutarında gemi batırmak zorundadırlar.

Hint Okyanusunda Japonlar bir kere düşman deniz ulaştırmasına karşı harbe başlarsa bu mümkün olacaktır.

Tahsis edilen ham maddeye göre istihsal ayarlandıktan ve insan gücü, tamir işleriyle yeni gemi inşası arasında yeni baştan organize edildiğinde, işçi adedinde bir değişiklik olmazsa aylık denizaltı inşa miktarımız takriben 19-20'e düşmüş olacaktır. Diğer yönden birçok işçilerin silah altına alınması devam ettiğinden,

²¹² James F. Calvert, *a.g.m.*, s. 91.

²¹³ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Führer Konferansı Cilt: 1*, (Çev. Tahsin Kalafatoğlu), İstanbul 1951, s. 12.

önümüzdeki aylarda bu miktar 16 veya 17'e kadar düşecektir ki, bu hiçbir zaman yeterli değildir ve bu durum karşısında Atlantik'deki denizaltı hareketından bir gelişme beklenmemelidir.”

Mart 1942 ayında Antil denizindeki denizaltı taarruzları zayıfladı. Fakat Amerika Birleşik Devletleri sahillerindeki faaliyet şiddetlendi. 12 Mart 1942 günü akşamı Büyükamiral Raeder, Wolfschanze karargahında Hitler'e sunduğu raporunda; Amerika Birleşik Devletlerinin hazırlıksız bulunmasından faydalanmak üzere denizaltı harbinin son haddine vardığını ve denizaltı kaybının da aylık 2,4 civarında bulunduğunu açıkladı.²¹⁴

Yeni Alman denizaltıları büyük miktarda hizmete girdikleri zaman durum işte bu kadar feciydi. Büyükamiral Raeder'in Hitler'e verdiği bilgilere göre Alman denizaltı filosu; 1 Nisan 1942'de 125 adedi açık deniz ve diğerleri tecrübe ve eğitim denizaltısı olmak üzere 285 denizaltıya sahip bulunuyordu. Hizmette bulunan 125 denizaltı gemisi muhtelif hareket sahalarına şöyle bölünmüşlerdi: Arktik'de ondördü denizde olmak üzere on dokuz, Atlantik'de; kırk beşi Amerika sahillerinde veya kuzey Atlantik'de, iki adedi Güney Atlantik'de ve otuz dördü de Fransız üslerinde olmak üzere seksen bir, Akdeniz'de yedisi denizde olmak üzere yirmi beş tanesi teçhizde olmak üzere Almanya'da. 125 adet denizaltıdan yüzde ellisi denizdeydi. Alman taarruzu bütün ilkbahar müddetince ve yaz mevsiminde de şiddetle devam etti. Amerika sahillerinde başarı çok daha yüksekti. Amiral Dönitz, bu kadarını hiç ümit etmemişti. Bilahare bu bölgedeki Amerikan reaksiyonunun çok geç başlamış olmasına hayret ettiğini söylemişti.²¹⁵

Mart 1942 ayı içinde Alman denizaltıları 524.286 ton tutarında 89, İtalyan denizaltıları 82.000 ton tutarında 19 ve Japon denizaltıları da 101.098 ton tutarında 19 gemi batırdılar.

Bu başarı karşısında Hitler; zaferin, Müttefik gemilerden mümkün olabildiği kadar çok tonajda gemi tahrip edilmesine dayandığını, yine bu durumun düşmanın bütün taarruzi hareketlerini ağırlaştıracağını ve hatta tamamıyla durdurabileceğine inandığını ama şimdiki halde kutup konvoylarına yapılacak taarruzların çok daha önem kazandığını ifade etti.

²¹⁴ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh... 1*, s. 15.

²¹⁵ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 25.

Mart 1942 ayında hiçbir kayba maruz kalmadan İngiltere'ye toplam 450 gemilik 19 konvoy ulaştı. Ancak yaz mevsiminde bu yol ciddi ve tehlikeli bir manzara arzetti.

Denizlerde mücadele devam ettiği sırada birçok yeni gelişmeler de ortaya çıkmaktaydı. Taarruz ve savunma metotları ve tedbirleri gelişme kaydediyordu. Başlangıçta Asdic'lerin ilk tiplerinde atış problemi halledilememişti. Su bombaları çok kere denizaltının gerisine veya ilerisine düşmekteydi. Teknolojik bir gelişme sonucu, Asdic'ler denizaltıların çok sıhhatli sürat ve rotasını ve hatta bulunduğu umku bile vermeye başladı. Diğer yönden su bombası atış problemi de halledilmişti. Ocak 1942'den itibaren bazı refakat gemileri ilk tip Hecog'lar ile teçhiz edildiler. 24 adet roketin kapladığı saha bu devrede 30 x 40 metrelik bir alandı. Hecog mermileri bu devrede de müsademeliydiler. Her müsademe denizaltı için öldürücü oluyordu. Hecog'ların daha küçük tipleri hafif tonajdaki gemilere de monte edildi. Ama Hecog'lar kış taraftan atılan su bombalarının önemini azaltmış değildi.

13 ve 14 Mayıs 1942 günleri Hitler; Wolfsschanze'deki karargahında geniş kapsamlı bir toplantı düzenledi. Bu toplantıda Büyükamiral Raeder, denizaltı filosu komutanı Amiral Dönitz'in aşağıdaki raporunu²¹⁶ okudu:

"1 Mayıs 1942 tarihi ile 124 denizaltı gemisi hareket sahalarında bulunmaktadır. Diğer taraftan eğitim2 gemileri hariç olmak üzere, 114 denizaltı gemisi de göreve hazırlanmak üzere Baltık denizindedir. Yeni bir denizaltı gemisinin, göreve hazırlanması dört ay sürmektedir. Ancak bahsedilen 114 denizaltının göreve hazır hale getirilmesi dört aydan da daha kısa sürmüştür.

Taarruzi denizaltı harbi düşmanın deniz ulaştırmasına karşı yapılan harptir ve Amerikan ile İngiliz gemileri birleştirilmiş bir komuta altında bulundurulduklarından bunların bir tutulması zaruridir.

Bu nedenle biz, en az bir kayba malolacak en çok adette gemi batırmaya çalışmalıyız. Yani, en az denizaltı kaybedeceğimiz zamanı iyi değerlendirmeliyiz.

²¹⁶ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh... 1*, s. 37-40.

Örneğin: Ordumuza karşı yapılacak baskıya mani olmak maksadıyla, Murmansk'a müteveccih kutup konvoylarına azami zayıat verdirmek en önemli görevdir.

Diğer yönden denizaltı harbine ilişkin kararlarımızda, hareketin neye malolduğunu ve olabileceğini de düşünmek gereklidir. Harekatın maliyeti bakımından Amerika bölgelerinde faaliyette bulunmak haklı gösterilebilir. 15 Ocak 1942'den 10 Mayıs 1942 tarihine kadar batırılan gemi adedi 303 veya 2.015.252 tondur. Bununla beraber Amerika bölgelerinde denizaltı hareketinde bulunmak diğer bakımlardan da doğrudur. Biz aynı zamanda düşmanın ticaret gemisi inşa programını da alt üst etmeye çalışıyoruz. Gemi inşa ve diğer müttefik sanayi gayreti akaryakıtı dayanmaktadır. Amerika'nın en önemli petrol sahaları Meksika körfezi civarındadır. Bunun neticesi olarak; Amerikan tankerlerinin büyük bir kısmı petrol bölgelerinden sanayi sahalarına petrol nakletmek üzere sahil deniz ulaştırmasında kullanılmaktadır. 15 Ocak'dan 10 Mayıs 1942 gününe kadar toplam tonajı 927.000 ton tutan 112 tanker batırdık. Batırdığımız her tanker, petrol taşıyan bir geminin azalması demek değildir. Aynı zamanda Amerika gemi inşa programını doğrudan doğruya gerileteceğini de gösterir. Bu nedenle bana öyle geliyor ki; bu Amerikan tankerlerinin tahribi bizim için çok büyük bir önemi haizdir. Amerika hiç olmazsa bir yıl daha petrolünü denizden nakletmek zorundadır.

Düşmanın gemi inşa programı ile denizaltılar tarafından batırma arasında devam eden yarışın hiçbir veçhile ümitsiz olduğunu sanmıyorum. 1942 yılında düşmanın inşa edebileceği toplam tonaj 8.200.000 ve 1943 yılında da 10.400.000 olacaktır. Bu demektir ki; yeni inşaatı alt etmek için her ay takriben 700.000 ton batırmak mecburiyetindeyiz. Ancak bu miktardan fazlasını batırmamız düşman tarafında bir azalma meydana getirecektir. Ama biz şimdiden her ay 700.000 ton batırmalıyız. Bu kelime ile Almanya, İtalya ve Japonya'yı kastediyorum ve denizaltıların, hava kuvvetlerinin, suüstü gemilerinin ve mayınların batıracağı toplam tonajı ifade etmek istiyorum. Bundan başka öne sürülen inşa rakamları düşman propagandası tarafından, inşa programının gayesi olarak açıklanan azami miktarlardır. Uzmanlarımız, düşmanın bu gayeye ulaşabileceğini şüpheli

görmektedirler. 1942 yılında düşmanın ancak 5.000.000 ton kadar yapabileceğini düşünüyorlar.

İstifade temin edildiği müddetçe, denizaltılara Amerika sularında hareket icra ettirmek kararında olduğunu ifade etmek isterim. Denizaltı harbinin aylık neticeleri tarafımdan yakinen takip edilmektedir. Bu her denizaltı tarafından batırılan ortalama gemi adedinin denizde her gün hesap edilmesi anlamını taşımaktadır. Bu günlük ortalama Ocak 1942 ayında 209, Şubat'da 378, Mart'ta 409 ve Nisan ayında da 412 tona ulaşmıştır. Bu rakamlar günlük ortalamanın yavaş yavaş arttığını göstermektedir. Bu nedenlerle Amerika sularında denizaltı harbine devam etmekte haklıyız. .

Günün birinde Amerika sularındaki durum değişecektir. Bugün bile gözlenen herşey, Amerikalıların çok adette gemi batırılmasının önüne geçmek için ciddi gayretler sarf ettiklerini ortaya koymaktadır.

Hava savunması organize edilmiş ve sahil suları açıklarında karakol gemileriyle muhripler kullanılmaya başlanmıştır. Bütün bunlara rağmen, silah ve araçlar tecrübesiz personelle donatılmış olup, halen ciddi bir tehdit oluşturmamaktadırlar.

Amerika sularında deniz ulaştırmasının korunması maksadıyla tertipler artırıldıkça, bu nakliyata karşı mayın kullanmak usulüne de müracaat edilecektir. Günlük deniz ulaştırması fazla olduğu müddetçe denizaltılara torpido silahı vermek ekonomiye daha uygun olduğu için şimdiye kadar mayın kullanılmamıştır. Bununla beraber, beklenmekte olan azalış gözönüne alınarak, Cheseapeake Körfezinin, Deleware Körfezinin ve New York limanının Haziran 1942 ayı ortalarındaki yeni ay karanlığı esnasında mayınlanması planlanmıştır. Önümüzdeki bir kaç gün zarfında mayınlarla teçhiz edilmiş denizaltılar görevleri başına hareket edeceklerdir.

Eğer Amerika bölgesindeki denizaltı hareketimizin faydasızlığı anlaşılırsa, Kuzey Atlantik’de konvoylara karşı çok adette denizaltılarla tekrar harekate başlayacağız.

Bugüne kadar düşmanın yerini bulmak daima bu harbin en zor görevi olmuştur. Daha çok adette kullanılacak denizaltı gemileriyle bu görevin kolay bir hale sokulabileceğine inanmaktayım. Yakın bir İstikbalde elde edeceğimi umduğum pek çok adette denizaltı gemisiyle ve denizde ikmal olanaklarımız sayesinde, şimdi ulaşamadığımız daha uzak sahalardaki deniz ulaştırmasına da taarruzlar tertiplememiz mümkün olacaktır. Denizaltı harbinin imkanları düşünülürken savunma durumu da keza gözönünde bulundurulmalıdır. Şimdiki halde denizaltı kayıplarımız son derece hafiftir. Şüphe yok ki; bir kere konvoylara taarruz başlayınca ve bazı bölgelerdeki savunma şiddetlendirilince, denizaltı kayıplarımız tekrardan yükselecektir.

Bu nedenle, denizaltılarımızı düşmanın denizaltı savunma harbindeki gelişmeleri ile aynı seviyede bulundurmak için elimizin altında bulunan her vasıtaya başvurarak bizim de denizaltı silahımızı geliştirmemiz gerekmektedir.

Denizaltı filomuzun kendi teçhizatlarına güveni vardır ve bunların muharebe kıfayetlerine inanmaktadırlar.”

Amiral Dönitz’in denizaltıları Haziran 1942’de 145, Temmuz’da da 96 ve Ağustos ayında 108 gemi batırdılar. Haziran ayındaki kayıplar adet itibariyle harp aylarının herhangi birindeki kayıpların en ağırı idi. 19 Haziran 1942’de General Marshall; Amiral King’e şunları yazdı:²¹⁷

“Bir veya iki ay daha aynı şekilde kayıplara maruz kalındığı takdirde harp üzerinde kesin bir tesir icra etmek için yeterli derecede İnsan gücünü ve uçağını asli hareket alanlarına nakletmek olanağı ortadan kalkacaktır.”

²¹⁷ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 28.

Alman denizaltılarının, Amerika sahillerinde yoğun faaliyette bulunması nedeniyle Halifax-İngiltere arasındaki deniz ulaştırma yolu biraz olsun rahat nefes almıştı. Bu ulaştırma yolu üzerinde tecrübesiz personelle donatılmış çok az sayıda denizaltı faaliyette bulunmaktaydı. Temmuz 1942'den itibaren Amerika sahillerinde ve Antiller denizinde konvoy sistemi yavaş yavaş organize edilmeye başladı. Bunun üzerine yük gemileri Liverpool'dan Meksika körfezine daima konvoylar halinde sevk edildi. Konvoy sistemi etkili bir sistem olmakla beraber Amerikan havacıları bu sisteme karşı çıkmaktaydılar. Amerika da bu konuda çok münakaşalar yapıldı.

21 Haziran 1942'de Amiral King, General Marshall'a şunları yazdı: *“Refakat, denizaltı tehdidi ile mücadele için yegane vasıta değil, fakat başarı ümidi vaat eden bir keyfiyettir.”* Ağustos ayında görüşlerine müracaat edilen İngiliz Hava Mareşali J. Perte şu şekilde cevap verdi:²¹⁸

“Bilhassa tehdit altında buldukları esnada konvoylar için ani bir himaye gereklidir. En mükemmel metot hasmı aramak ve ona taarruz etmektir. Faal Hava Kuvvetlerinin büyük kısmı denizaltılara direkt taarruzlarda kullanılmalıdır. Gemilerin direkt himayesine ise mümkün olduğu kadar az kuvvet ayrılmalıdır... Tamamıyla tedafii bir strateji büyük çapta gemi tonajı kaybına yol açar.”

Ağustos ayı sonlarında PQ-17 konvoyunun büyük kayıplara uğratılması üzerine PQ-18 konvoyu kutup bölgesinde uzun zaman beklendi. Düşmanın kutup konvoyları ile Kuzey Rusya'ya malzeme sevkine devam etmesi çok muhtemeldi. Bu nedenle aynı yollar üzerine denizaltılar konuşlandırıldı.

Ağustos 1942 ayında, Amerika sularında düşman deniz ulaştırmasının sistemi, Alman Denizaltı Filosu Komutanlığının önceden tahmin ettiği ve hatta daha çabuk ortaya çıkmasını beklediği gibi, büyük değişikliklere uğradı. Amerikalılar doğu sahilleri açıklarında müstakil gemi seyrini terkedip, konvoy sistemini kabul ettiler.²¹⁹ Savunma tedbirleri olarak bilhassa hava kuvveti tahsisine önem verdiler. Bu nedenle, denizaltılar

²¹⁸ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 28.

²¹⁹ Richard Seamon, “Distorting Escort: The Battle Of The Atlantic”, *US Naval Institute Proceeding*, Nov 1999, s. 87.

konvoy dahilinde seyretmemek şartıyla bir çok gemilerin toplandığı bölgelere ve gemilerin yalnız başına seyredecekleri umulan bölgelere sevk edildi.

Harekata hazır hale getirilen yeni denizaltılar, Atlantik'in kuzey ve orta sahalarında denizaltı grupları teşkil ederek konvoylara hücumlara başladılar. Hava himayesinden yoksun konvoylara yapılan denizaltı taarruzları son derece başarılı oldu.

İngiliz uçaklarında üstün nitelikte yeni denizaltı tespit cihazlarının bulunması nedeniyle, İngiltere Adalarına yakın sularda ve Biskay Körfezinde denizaltı kayıplarında artış görüldü. Biskay Körfezinde hava taarruzları sonucu dört denizaltı battı, üçü hasara uğradı. Konvoylara taarruzda dört denizaltı ağır hasar aldı.

Hitler, denizaltıları desteklemek için mümkün olan en iyi uçaklara ihtiyaç duyulduğunu kabul etmesine rağmen, kati hiçbir girişimde bulunmadı.

Denizaltı hareketini müteaddid yerlerde bir anda şiddetlendirmek maksadıyla Natal Geçidine, Capetown açıklarına, beklenen PQ konvoylarına mümkün olan ilk fırsatta hücum etmek için İzlanda'nın kuzeyinde Danimarka Boğazını karakol etmek üzere denizaltılar sevk edildi. Bir kısım denizaltılar Küba, Haiti ve Trinidad'da bırakıldı. İtalyan denizaltılar daha güneyde Brezilya sahillerinde faaliyette bulundular. Malzemenin ve metotların değiştirilmesine rağmen durum müttefikler için yine endişeliydi.

Almanlar daha büyük denizaltılar hazırlamakla meşguldüler. Durum suüstü gemilerinin tutunmasına müsaade etmediği için akaryakıt ikmal denizaltılarının inşasına başlandı.

Ağustos 1942 ayında Almanlar denize 80 denizaltı gemisi indirdiler ve Küba güneybatısı ile Brezilya sahillerinde, Trinidad Bölgesinde şiddetle taarruza geçtiler. Trinidad civarında Güney Amerika'dan Amerika Birleşik Devletlerine gelen boksit nakliyatına, Brezilya Bölgesinde ise yakın doğuya yapılan ve Ümit Burnundan geçen askeri malzeme nakliyatına taarruz ettiler.

İngilizler bu tehlike ile mücadele etmek için Sahil Komutanlığına mensup birlikleri Trinidad, İngiliz ve Hollanda Guyanın'da üslendirdiler.

Almanlar gerek Captown Burnu ve gerekse Hint Okyanusundaki hareket bölgelerini devamlı olarak genişletti ve Hint Okyanusunda bir miktar Japon denizaltısı da Alman denizaltılarına iltihak etti.

Mücadele sahasının bu şekilde genişlemiş olması müttefiklere ağır yükler tahmil etti. Bununla beraber konvoylar için yeniden en tehlikeli yol, denizaltıların taarruzlarını artırmış oldukları Halifax-İngiltere yoluydu. Ağustos 1942 ayında 500.000 ton tutarında 108 gemi batırıldı. Eylül ayında bu miktar 485.000 ton tutarında 98 gemiydi. Eylül 1942 ayının sonunda İzlanda'da üslenen uçakların menzili 800 mile ulaşmış bulunuyordu. Fakat henüz Atlantik'de yine keşif hizmetlerinin sürdürülemediği bir saha mevcuttu. Harekatta bulunan denizaltılarının yarısı Atlantik'de, yüzde yirmisi Antiller Denzinde, geri kalan kısmı ise Arktik, Güney Atlantik ve Hint Okyanusundaydı.

Eylül 1942'de İngilizler Kuzey Atlantik'de faaliyette bulunmak üzere bir uzun menzilli destek grubu teşkil ettiler. Bu grup iki Sloep, dört firkateyn ve dört de eski muhripen müteşekkildi.

En son metotla yetiştirilmiş personel ve en yeni malzeme ile teçhiz edilmiş olan bu gruplar konvoylara müstakil olarak destek ve himaye sağlıyorlardı. En tehlikeli bölgede denizaltıları tespit ve tahriple görevli olan bu grupların hava birlikleriyle devamlı bir irtibatı bulunuyordu.

28 Eylül 1942 Pazartesi günü Reich Meclis Başkanlığı odasında iki saat süreli bir toplantı yapıldı. Bu toplantıya Büyükamiral Raeder, Feld Mareşal Keitel, Amiral Dönitz, Amiral Fuchs, Tümamiral Krancke, Tümamiral Maertens, Tuğamiral Lange, Dz. Albay Fon Puttkamer katıldı. Hitler, denizaltı harbinin şimdiki durumu hakkında bilgi almak istediğini söyleyerek toplantıyı açtı. Son gelişmeler muvacehesinde denizaltı harbinin ne dereceye kadar başarılı olduğu hakkında bir fikir edinmeyi arzu ettiğini söyleyen Hitler, denizaltı gemilerinin başarıları için büyük takdirlerini bildirdi.

Hitler, her ay batırılan düşman ticaret gemisi miktarını, yeni inşaat ile kayıpların yeri doldurulamayacak kadar yüksek olarak devam edeceğine inanıyordu. Düşman tersanelerindeki inşaat artışının, yapılan propaganda ile şişirildiğini kabul ediyor, denize indirilen gemilerin ne teçhiz edilebileceğine ve ne de personelle donatılabileceğine pek ihtimal vermiyordu.

Hitler, yeni gelişmeleri bünyesinde bulunduracak modern denizaltıların yapımı üzerinde ısrarla durdu ve *“Yeni ağır tankları harekate soktuktan sonra durumda büyük değişimler olmuştur. Eğer bu tanklardan daha önce istifade edebilseydik, Kuzey Afrika’da bize kati bir üstünlük sağlayacaklardı. Buna göre son gelişmeleri hareket sahasına intikal ettirelim.”* dedi.²²⁰

Amiral Dönitz söz alarak Atlantik muharebelerini şu şekilde özetledi:²²¹

“Amerika sularında denizaltı harbi yapmak artık yeter derecede fayda temin etmediği için denizaltı harbinin Amerika sahillerinden tekrar geriye, Orta ve Kuzey Atlantik’e alınması zaruri olmuştur. Bununla beraber düşmana başarıyla hücum edebileceğimiz henüz birkaç savunmasız noktalar vardır. Amerikan sahillerine mayın dökmek suretiyle bazı başarılı neticeler elde edilmiştir.

Halen Güney Atlantik’de özellikle Afrika sahillerinde ve Kuzey Atlantik’de konvoylara taarruz olanakları mevcuttur. Buralarda bir değişme olmamıştır.

Halen harekate sevk edilen denizaltılarımızın adedi çoğaldığı için düşmanın yerini bulmak kolay olmaktadır. Konvoylar pek kuvvetli korunmamaktadırlar. Bazı refakat gemileri çevresel bir savunma içinde bulunurken, bazıları da bizzat şilepler arasında yer almaktadırlar.

Buna ilave olarak düşman, muhriplerini konvoydan muayyen bir mesafede perde şeklinde bulundurmak usulünü kabul etmiştir ki; bu da denizaltılarımızın konvoya sokulmalarını pek güçleştirmelidir.

²²⁰ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh... 1*, s. 57.

²²¹ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh... 1*, s. 57-58.

Bütün bunlara rağmen bugün için denizaltılara en büyük tehdit uçakdan gelmektedir. İngiltere Adalarındaki üslerin durumu ve uçakların uçuş menzilleri nedeniyle İngiltere Adaları civarında konvoylara müessir bir taarruz yapma olanağı bulunmaması bizi Orta Atlantiğe doğru sürmüştür. Eğer aynı sistem Amerika sahilleri boyunca tekrarlanırsa bugünkü çok adette denizaltılarla taarruz etme taktiği önemli ölçüde zaafa uğrayacaktır.

Bu hal Hava Kuvvetlerimizin bugüne kadar yaptıklarından çok daha geniş ölçüde denizaltılarımızı desteklemeleri lüzumunu açıkça gösterir. Heinkel-177 uçaklarının menzilleri bugün düşman uçakları tarafından son derece tehdit edilen yurdumuzun sınırlarını aşmaktadır. Bu tipteki uçaklarla işbirliği, düşmanın önceden tespitini mümkün kılar ve denizaltılarımıza karşı hava hücumlarını azaltır.

Konvoylara taarruz katiiyetle ağır denizaltı kayıplarına neden olmamıştır. Kayıplarımız hemen hemen eşit ölçüde muhtelif bölgelere dağılmış bulunmaktadır. Ağır kayıplar daha ziyade Biskay Körfezinde zaman zaman yapılan hava hücumlarından ileri gelmiştir. Denizaltılarımız FUMB cihazları ile teçhiz edildikten sonra kayıplarımız derhal azaldı. Kayıplarımızın son derece arttığı için değil; fakat düşman savunma taktik ve tekniklerindeki gelişmelere rağmen, ilk zamanlardaki kadar başarı elde etmek istediğimiz için denizaltılarımızın ve silahlarımızın teknik bir gelişmeye tabi tutulması üzerinde ısrarla durmak isterim.

Hepsinden daha önemlisi su altındaki süratin artırılması gereğidir. Bu husus yeni Walter denizaltılarıyla temin edilecektir. Sualtında yüksek süratle hareket eden denizaltılar, düşmanın himaye gemilerine rağmen, konvoya atış yapabilecek menzile kolayca girmeye muktedir olacaklardır. Bu keza denizaltıya, kendisini takip eden düşman gemisinden süratle kaçıp kurtulmak kudretini de verecektir.”

Hitler, konuşmasını bitiren Amiral Dönitz'in fikirlerini tamamıyla desteklediğini ve kendi fikrine göre sualtında Yüksek sürate sahip denizaltının büyük bir gelişme olduğunu ve yine bu denizaltının düşman teknolojisi ile taktiğini alt üst edeceğini söyledi.

Bazı notlara göz atan Hitler daha sonra; düşman savunmasının denizaltıları atış menzili dışında tutmasına karşı, himaye gemilerini başarıyla bertaraf edebilecek bir silahın bulunmasının önemli olduğunu kendince büyük bir ehemmiyet atfettiği uzaktan kontrol edilen torpidoların tecrübelerine devam edilmesini, suyun sathında tahrip edilmiş bir denizaltı almeti husule getirme imkanlarının araştırılmasını, bunun için kendisinin suyun sathında patlayarak bir yağ tabakası veya buna benzer bir madde yapan bir nevi tomido düşündüğünü ilave etti. Hitler'in önerilerine cevap vermek için söz alan Büyükamiral Raeder; Akustik Homing torpidoların geliştirilmekte olduğunu ve hali hazır durumun başarı vaad ettiğini, keza yeni kontaksız tabancaların geliştirilmesinde ilerlemeler kaydedildiğini, bu tabancaların torpidolara takılmasıyla torpidoya muazzam bir tahrip gücü vererek insan zayıtını mühim surette artıracığını ve son günlerde N-STOFF paralama barutu ile doldurulmuş mermilerle tecrübeler yapılmış olduğunu açıkladı.

Toplantının sonunda Walter denizaltısı müzakeresi açıldı. Büyükamiral Raeder bu hususta.²²² *“Blohm And Voss Germania tezgahlarına küçük tipte iki bot inşa edilmesi emredilmiştir. Bunlardan büyücek olanı iptidai bir dizayn için Walter firmasına verildi. Küçük tipler tecrübe edilir edilmez, yirmidört bot sipariş edilecektir. Daha fazla miktarda inşa edilip edilmemeleri hakkında iki ay içinde karar verilecektir.”* şeklinde açıklamalarda bulundu.

Hitler, bu planları tamamıyla tasvip ettiğini ve zaman kaybedilmeden faaliyete geçmek lüzumunu bir kere daha tekit etti.

Ekim 1942 ayında İngiliz Amirallik Dairesi, altı adet yük gemisinin yardımcı uçak gemisi haline getirilmesine karar verdi. Keza altı tanker ve uçuş güvertesiyle teçhiz edilecekti. Bu tankerlere ancak eski tip Swordfish uçakları inecekti. Bu gemilerin personeli yine ticaret filosuna mensuptu. Yalnız uçaklardaki personel askerlerdi. Harp süresince bu suretle dörder uçak taşıyan 15 gemi hizmete sokuldu. Bütün bu gemiler Atlantik'de faaliyette bulundu.

²²² İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh... 1*, s. 59–60.

Ekim 1942 ayında müttefik deniz ulaştırması için yeniden fena bir devir oldu. Süratlerine güvenerek müstakil seyreden beş büyük gemi dahil olmak üzere 600.000 ton tutarında 93 gemi batırıldı. Bu kayıpların yüksek oluşu, Müttefiklerin Kuzey Afrika çıkarması nedeniyle himaye gemilerinin büyük bir kısmını geri çekmiş olmalarıyla izah edilebilir. Bundan başka havanın çok kesif sisli oluşu Terre Neuve hava meydanlarının kullanılmasına engel olmuştu.

Kuzey Afrika çıkarmasını müteakip Amiral Dönitz, denizaltılarının büyük bir kısmını derhal Atlantik deniz ulaştırma yolları üzerine teksif etti. Bu esnada Akdeniz'deki faal İtalyan denizaltıları da Cezayir ve Fas sahillerinde faaliyette bulunmaktaydılar. Amiral Dönitz, Torch Harekatı nedeniyle himaye birlikleri asgari hadde indirilmiş olan Amerika ile İngiltere arasındaki konvoylara taarruz etmek maksadıyla takriben 70 denizaltı gemisini elinde bulundurmaktaydı.²²³

Kasım 1942 ayında Amerika ile İngiltere arasında seyreden konvoylardan dört tanesi denizaltıların şiddetli taarruzlarına maruz kaldılar. Konvoylardan biri üç gün devam eden muharebeler sonucu 15 gemisini kaybetti.

Müttefikler, deniz ulaştırmasının savunulması için Londra'da ilgili Bakanlıkların da dahil olduğu bir komite teşkil etmişlerdi. Amirallik Dairesi Birinci Lordu Amiral Pound ile Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanı Hava Mareşali Portal bu komitede müttefikleri temsil etmekteydiler. Denizaltılara karşı mücadele metotlarının koordine edilmesinde çok önemli bir rol oynayan komite ilk toplantısını 4 Kasım günü yaptı. Burada olayların ışığı altında, Fransızların 1914–1918 harbinde teşkil ettiği, “Denizaltı Harbi Genel Sevk ve İdaresi” gibi bir teşkilata yaklaşıldığı görüldü.

1942 yılı Kasım ayı Müttefik deniz ulaştırması için harbin en kötü aylarından biri oldu. 800.000 ton tutarında 134 gemi kaybedildi. Bu miktarın 700.000 ton tutarındaki 117 gemisi denizaltılar tarafından batırıldı. Aynı ay esnasında Mihver de 15 denizaltı kaybetti.

²²³ B. H. L. Hart, *II. Dünya Sa...2*, s. 814.

Müttefiklerin vermiş olduğu kayıtlar, Almanların denizaltı sayısını artırmaya mecbur etti. Fakat verim yükselmüyordu. 1940 yılına nazaran denizaltı inşaatında yüzde 5 oranında bir gerileme başlamıştı.

17 Kasım 1942 günü öğleden sonra Berghof’da Büyükamiral Raeder, Hitler’le bir görüşme yaptı. Büyükamiralin Hitler’e sunduğu hareket durum raporunda denizaltı hareketına ilişkin hususlar²²⁴ şu şekildeydi:

“Kuzey Atlantik’de denizaltı gemisi adedinin 23’den aşağıya düşmesine müsaade edilmeyecektir. Akdeniz’de bulunan 24 denizaltıdan beş tanesi kaybedilmiştir. Bu adet yeniden 24’e çıkarılacaktır. Kuvvetli denizaltı savunma harbi tedbirleri ve hava karakolları nedeniyle Batı Akdeniz hareket alanında şu anda beş ile altı denizaltı hareket yapmaktadır.

Halen elimizde mevcut bazı denizaltıların ihtiyatta tutulması kararlaştırılmıştır. Bugün Atlantik’de 57 denizaltı gemisi ile iki adet denizaltı ikmal gemisi vardır. Harekat alanlarına giden ve Anavatana dönmekte olan 33 denizaltı gemimiz intikal seyrindedirler. Captown açıklarında halen üç denizaltı harekatta bulunmaktadır. Guinea-Free Town Körfezi sahasında dört ve Trinidad açıklarında yedi denizaltı gemisi vardır.

Denizaltıların en mühim kısmını oluşturan 25 tanesi Akdeniz’e doğru gelen ikmal malzemesi gemilerine hücum etmek üzere Gibraltar batısında beklemektedir. Ondört denizaltıdan oluşturulmuş bir grup kutup konvoyları seyir yolu üzerindedir. Bu grup Almanya’dan sevkedilen denizaltılarla takviye edilmiş bulunmaktadır.

Müttefiklerin himaye kuvvetleri zayıf olduğundan kutup konvoylarına yapılan taarruzlar bugünlerde bilhassa başarılı olmaktadır.

Elde mevcut fazla denizaltı ile ki bunlar oniki adettir, bunlarla Azor Adalarıyla İspanya arasındaki sahada ve biraz da Gibraltar’ya doğru kaymış olarak

²²⁴ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh... 1*, s. 65.

düşman deniz ulaştırmasına karşı harekate başlanması öngörülmüştür. Geri kalan denizaltılar ihtiyaca göre derhal kutup konvoylarına taarruzlar tertiplemek üzere Kuzey Atlantik'e sevk edileceklerdir.”

Hitler bu rapor üzerine düşüncelerini şu şekilde açıkladı:²²⁵

“Akdeniz’de ve Gibralta’nın batısında yer alacak denizaltılar için sizinle mutabıkım. Atlantik’de düşman himaye kuvvetlerinin azalmasından mütevellit fırsatlardan faydalanılması gerektiğini düşünmekteyim. Hepsinin üstünde olarak Afrika’daki kıtalarımız üzerinden baskıyı kaldırmak ve bilahare yakındoğuya yapılacak bir ilerlemeyi kolaylaştırmak için Mısır’la ve Ortadoğuya Güney Afrika yoluyla gelen düşman deniz ulaştırmasına karşı şiddetli tedbirlerin alınmasını arzu etmekteyim. Bundan başka Norveç’deki denizaltıların, istila halinde derhal takviyesini gözönünde bulundurunuz. Bütün bunların yanında denizde ikmal yapacak denizaltı tankerlerinin inşasına da bilhassa öncelik ve önem veriniz.”

1942 yılı kışında Müttefikler, konvoyları denizde ikmal etmek maksadıyla akaryakıt tankerlerini faaliyete geçirdiler. Refakat gemilerinin seyir sıralarının düşük oluşu çok ciddi bir engel teşkil etmekteydi. Bu durum seyir esnasında refakat gemilerinin nöbet değiştirmelerine neden oluyor, dolayısıyla da verim düşüyordu. Akaryakıt gemileri fena havalarda ve hatta fırtınalı zarnalarda bile konvoyların denizde ikmalini sağlayacak şekilde geliştirildiler. 140 kadar tanker bu hizmeti denizde görecekte şekilde yeniden teçhiz edildi.

Aralık 1942 ayında, günlerin büyük bir kısmının fena havalı olması nedeniyle Müttefik kayıpları nispeten azaldı. 350.000 ton tutarında 61 gemi kaybedildi. Buna rağmen 1942 yılı, gemi kayıpları bakımından korkunç bir yıldır. Müttefik deniz ulaştırması tamamen denizaltı taarruzları sonucu 6.250.000 ton tutarında gemi kaybetmişti. Bu kayıplar 1943 yılı kayıplarının üç misli fazlaydı. Her iki tarafın da bu mücadele için haklı nedenleri vardı. Bu bakımdan mücadele amansız bir şekilde devam etmekteydi.

²²⁵ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh... 1*, s. 65.

4.6.5. Washington-II Konferansı

Müşterek Genelkurmay temsilcileri 1942 yılının Haziran ayı ortasında Washington'da toplandı. W. Churchill, 21 Haziran 1942 günü Washington'a gelerek görüşmelere katıldı. Bu toplantı sırasında hareket alanlarında karşı karşıya bulunulan durum şöyleydi:²²⁶

Atlantik'de bir taraftan deniz ulaştırmasına taarruz ve bunu korumak için mücadele devam ederken, diğer taraftan Alman işgalindeki Atlantik kıyıları ve limanları bilhassa denizaltılar tarafından üs olarak kullanılmaktaydı. İngiliz Hava Kuvvetleriyle bu bölgelere sık sık taarruzlar tertipleyerek Almanlar baskı altında tutulmaya çalışılıyordu. Amerikan Deniz Kuvvetleri kutup konvoylarında himaye görevine başlamıştı.

Kuzey Afrika'da Rommel emrindeki Mihver kuvvetlerinin büyük taarruzu devam etmekte ve W. Churchill'in Washington'a vardığı gün, Mihver ordusu sekiz aydan beri muhasara altında bulundurdukları Tobruk Limanını ve şehrini zaptetmişti. Her ne kadar İngilizler yaralıları tahliye etmişler ve limanda hiçbir gemi bırakmamış iseler de, 25.000 esir ile pekçok malzeme Mihver'in eline geçmişti. Rommel'in hedefi artık İskenderiye idi.

Pasifik'de Japonların güney istikametindeki yayılmaları şiddetli bir şekilde devam etmekteydi. New Guinea Adası ile Solomon ve Bismarck Adalarını tam kontrol altında tutabilecek pek mühim stratejik bir mevkide bulunan Rabaul Limanı 22 Ocak 1942'de zapt olunmuş, müteakiben Bismarck Adalarının tamamı işgal edilmiş, Cava deniz muharebesinin kaybedilmesiyle de Cava ve Timor Adaları Japonların eline geçmişti.

Mayıs 1942 ayı başında cereyan eden Mercan Denizi muharebesi sonucunda Japonların güney istikametindeki genel taarruzları biraz olsun duraklamış bulunuyor ve Pasifik Harekatı Amerikalıların lehine dönmeye başlıyordu.

Müşterek Genelkurmay temsilcileri çalışmalarını sürdürmekteydiler. Afrika ve Akdeniz üzerinden Almanya'ya doğru ilerlemenin tartışmaları halen de devam etmekteydi.

²²⁶ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 34.

Kuzey Afrika'ya bir çıkarma yapılmasının şayanı kabul olmayacağı, zira bunun sadece 1943 yılında Kıt'a Avrupasındaki hareketi geciktirmeye neden olacağı hususunda uzun tartışmalardan sonra karara varıldı.

Bu sıralarda Avrupa'daki ikinci cephenin açılmasıyla ilgili görüşmelerde bulunmak üzere General Eisenhower de Londra'ya hareket etmiş bulunuyordu.

21 Haziran 1942 günü Washington'a vasıl olan W. Churchill, Almanların Tobruk Limanını zaptettiklerini öğrendiği zaman Mısır'ın maruz kaldığı tehlikeyi oldukça acıklı bir şekilde ortaya koydu ve İngiliz askeri şeflerinin, Normandiya Bölgesine yapılacak bir çıkarma hareketi için vaktin henüz münasip olmadığı fikrinde bulunmadıklarını da ifade etti.

Yine bu sıralarda Sovyet Dışişleri Bakanı Molotov da Washington'u ziyaret ederek, ikinci cephenin süratle açılması konusunda girişimlerde bulunuyordu.

24 Haziran 1942 günü Londra'ya varan General Eisenhower; Avrupa hareket sahnesindeki Amerikan kuvvetlerinin komutasını ele aldı ve etütlere başladı.

General Eisenhower'in yaptığı etüt ve incelemeler de, Manş Kanalını geçmek için yeterli miktarda vasıtanın 1943 yılı yazından evvel İngiltere'de toplanamayacağını da ortaya koydu. Ama bu arada Atlantığın her kıyısında, artık pek yakında birşeyin yapılması lazım geldiği hakkında sesler de yükselmekteydi.

İngilizler, Akdeniz'in hayat hatlarıyla ilgileniyorlardı. Çünkü Rommel artık yakınoğuyu tehdit ediyordu. Bu bakımdan da İngilizler büyük bir endişe içindeydiler. Bundan başka Müttefiklerin nakliye gemileri bakımından durumu çok nazikti ve daha fazla gemi tedarik etmek için her çareye başvurmak gerekiyordu.

Şayet Ortadoğu'ya ve Hindistan'a giden Müttefik konvoyları Ümit Burnundan dolaşacakları yerde Akdeniz'den geçselerdi, Müttefiklerin ayda 200 gemi kadar bir tasarrufları olacaktı.

Bütün bu düşünceler, W. Churehill ile Roosevelt'i; Kuzey Afrika'ya karşı bir hareket yapılmasının yeniden gözden geçirilmesi konusunun Genelkurmay Başkanlarına sorulmasına yöneltti.

Üç hafta süren çetin müzakerelerden sonra nihayet 12 Temmuz 1942'de varılan bir anlaşma ile 1942 yılı kışında Kuzey Afrika'ya karşı Fas (Atlantik) ve Cezayir (Akdeniz) çıkarmalarının icra edilmesi, Kuzey Afrika Harekatı nedeniyle önceden planlanmış Manş Kanalı geçiş hareketinin geciktirilmesi kararına varıldı.²²⁷

4.6.6. 1942 Yılında Kutup Konvoyları

Müttefiklerin Rusya'ya 1941 yılının Ağustosunda yedi gemiden oluşan küçük bir konvoyla başlamış olan yardımını 1942 yılının Ocak ayına kadar önemli surette artmıştı. İngiliz limanlarından ayda en az iki defa konvoylar hareket ediyor ve Hitler, Rusya'ya böyle bir yardımın Doğu Cephesindeki harp üzerinde ciddi bir etki yaratacağını pek anlamıyordu. Ancak 1942 yılının başında Alman Deniz ve Hava Kuvvetleri için kutup konvoyları başta gelen bir hedef önemini kazandı.

1942 yılının Ocak ayında Alman denizaltıları tarafından kutup konvoylarına ilk hücum yapıldı ve iki gemi batırıldı.²²⁸ 12 Ocak 1942 günü Brest'deki Alman suüstü birliğinin Anavatana intikali ile ilgili Hitler'le yapılan toplantıda Tirpitz, Admiral Scheer'in en kısa zamanda, Prinz Eugen'in de Brest'den dönüşünü müteakip Norveç sularına kaydırılması öngörüldü.

Tirpitz Ocak ayı içinde ve Admiral Scheer de Şubat ayının ortalarında Norveç fiordlarına intikal ettirildi.

Almanların suüstü gemileriyle kutup konvoylarını vurmaya başlayacağını her an beklemekte olan İngiliz Amirallik Dairesi, Norveç sularındaki hava keşiflerini sıklaştırdı.

²²⁷ T. Hughes, *a.g.e.*, s. 199.

²²⁸ Genelkurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 15, *1942 Rusya Konvoyları*, İstanbul 1944, s. 26.

Nihayet 22 Şubat 1942 günü öğleden sonra Alman gemileri Bergen civarındaki Grimstad fiordunda tespit edildiler.

O anda, İngiliz Anavatan Filosunun durumu, bu gemilerin kutup konvoylarına yapacakları taarruzi bir hareketi önleyebilecek imkana sahip değildi. Diğer hareket alanlarından yapılan kuvvet talepleri hep Anavatan Filosundan karşılandığından Amiral Tovey'in elinde HMS King George-V muharebe gemisi, HMS Victorious uçak gemisi ve altı adet muhtelif tipte kruvazör kalmıştı. Eğer Almanlar Norveç sularında biraz daha güçlü bir suüstü birliğini toplayabilselerdi kutup konvoylarına ağır darbeler indirebilirlerdi.

Bu arada kutup bölgesi kışının inanılmaz şartlarında Müttefik konvoyları birbirini izledi. PQ-11 ile QP-7 konvoyları, batan bir ve yaralanan bir gemiye karşılık limanlarına salimen intikal etti ve PQ-11 konvoyunun 56 şilebi Şubat 1942 ayının sonunda yükünü Murmansk'a boşalttı.

Amiral Tovey; Norveç'in Aas fiordunda toplanmış bulunan Alman su üstü gemilerinin yakın gelecekte denize çıkacaklarını beklediğinden, Mart ayının başında İzlanda'dan denize çıkacak PQ-12 konvoyu ile Murmansk'dan hareket edecek 15 gemilik dönüş konvoyu QP-8'in Anavatan Filosunca emniyete alınmasını öngördü.

İngiliz Amirallik Dairesince uygun karşılanan öneri üzerine Anavatan Filosu Başkomutanı Amiral gerekli tertip ve tehbirleri kısa sürede aldı.

Amirallik Dairesinden verilen emirde: “*QP ve PQ konvoylarını himaye altına aldığınız müddetçe Alman gemilerinin tahribinin imkan dahiline girebilmesi için tam yetki verilmiştir.*” deniliyordu.²²⁹

Amiral Tovey, 1 Mart 1942 günü Reykjavik'den yola çıkan PQ-12 konvoyu için 6 Mart 1942 günü Jan Mayen Adasının doğusunda ortalama 200 mil mesafesindeki 71 derece 00 dakika kuzey ve 03 derece 00 dakika doğu mevkiinde Koramiral Curties kuvvetleriyle buluşmak üzere hareketi tertiplendi. Buluşmayı temin etmek üzere Koramiral

²²⁹ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 37.

Curties, Reykjavik yakınlarında Hvalfiort'dan 3 Mart, Amiral Tovey de Scapa-Flow'dan 4 Mart günü denize çıktı.

15 adet yük gemisi ile bir tankerden oluşan PQ-12 konvoyu 1 Mart 1942 günü Reykjavik'den hareket etti.

HMS Trident ve HMS Seawolf denizaltı gemileri Drontheim'in kuzey yaklaşma yolları dışında karakol görevinde bulunurken 6 Mart 1942 akşamı denize çıkmış Alman gemilerini tespit ettiler. HMS Seawolf 19.40'da verdiği keşif raporunda Tirpitz muharebe gemisiyle üç muhribin kuzeye doğru çıkmakta olduğunu bildiyordu.²³⁰ Bu keşif raporu doğrudu ve Amiral Ciliax, Murmansk'dan hareket etmiş olan konvoyun önünü kesmeye gidiyordu.

PQ-12 konvoyu 6 Mart akşamı buzlarla karşılaştı ve rotasını poyrazdan keşişlemeye aldı. Ertesi sabah konvoy yine eski rotasını almış bulunuyordu.

Amiral Tovey'in yanında HMS King George-V muharebe gemisi, HMS Victorious uçak gemisinden başka, HMS Duke Of York, HMS Renown ile HMS Berwick kruvazörleri ile dokuz adet muhrip vardı.

Derhal düşman gemilerinin yolunu kesmek üzere genel doğu rotasına yol verdi. Hava ve deniz durumu son derece kötüydü. Denizler konvoyların dağılmasına neden olurken, hava şartları da uçakların havalanmasını engelliyordu.

7 Mart 1942 günü öğleye doğru Tirpitz; PQ-12 ve QP-B konvoylarının çok yakınında, İngiliz Anavatan Filosunun da 90 mil kadar, uzağında bulunuyordu. Ancak Amiral Ciliax bu durumdan habersizdi.

Amiral Ciliax, kuzey istikametinde muhriplerle yaptırdığı aramadan bir netice alamayınca, muhripleri refakatten ayırıp Norveç'e akaryakıt ikmaline gönderdi ve konvoyları tek başına aramaya başladı. 8 Mart 1942 günü süresince hiçbir konvoyla temas

²³⁰ William Guy Carr, *Büyük Harpte İngiliz Denizaltı Gemilerinin Menkıbesi*, (Çev. Hikmet Dağada), İstanbul 1946, s. 129.

sağlayamayan Tirpitz saat 20.00'de Narvik'in Lotofen Adalarının güneyindeki West fiorduna yöneldi.

İngiliz Amirallik Dairesi zapdettiği bir telsiz mesajından Tirpitz'in güneye döndüğünü anlayıp Amiral Tovey'e bildirdiğinde Tirpitz'in yolunu kesmek üzere rota değiştirdi. Bu sıralarda İngiliz Anavatan Filosu Tirpitz'in 200 mil kadar batı istikametindeydi. Yetişmek olanaksızdı, ama ertesi sabah HMS Victorious uçaklarıyla bir hava hücumu tertipleme imkanına sahipti.

9 Mart 1942 sabahı saat 06.40'da altı adet Albaroce keşif uçağını havalandıran HMS Victorious, saat 07.35'de de on iki adet Albaruce torpido-bombardıman uçağını havalandırdı.²³¹ Bu esnada filo Tirpitz'e doğru keşifleme istikametinde ilerliyordu.

Tirpitz keşif uçaklarından biri tarafından saat 08.00'de 67 derece 45 dakika kuzey ve 09 derece 10 dakika doğu boylamında ve filodan 80 mil kadar bir mesafede görüldü. 09.17'de Tirpitz'in üzerine gelen torpido-bombardıman uçakları yoğun bir uçaksavar ateşiyle karşılaşılsalar da 70.100 kadem irtifadan ve Tirpitz'e 1000 yarda mesafeden iskele başomuzluğundan torpidolarını attılar. Gemi geniş bir daire üzerinde iskeleye döndü. İskele kıçomuzlukdan geliştirilen torpido hücumunun neticesi de ilk hücum gibi başarısızdı. Tirpitz'in yüksek süratle yaptığı torpidolardan sakınma manevraları son derece başarılıydı, geri kalan dört uçağın da torpidoları çok yakın mesafeden atılmasına rağmen isabet etmedi.

Bu acı bir başarısızlıktı. Amiral Tovey, Tirpitz'i fiorda intikalden evvel bir muharebeye sokma şansını yitirmişti. Filoya Scapa-Flow'a dönünüz emrini verdi.

Tirpitz, 9 Mart 1942 akşamı Narvik'e girdi ve 12 Mart sabahı buradan hareketle Norveç sahili boyunca seyrederek eski demir yerine döndü. Önünü kesmek üzere sevk edilen muhripler ve denizaltılardan hiçbiri Tirpitz ile temas sağlayamadı.

²³¹ W. M. James, *a.g.e.*, 243.

İngiliz Anavatan Filosu Tirpitz'i denizde yakalamak fırsatını elde etmişse de onu safdışı edememişti.

Büyükamiral Raeder, Tirpitz'in ne kadar zor kurtulduğunu ve kurtulma nedeninin de yüzde doksan hava durumuna bağlı olduğunu biliyordu. Tirpitz'in ilk görevinde Bismarck'ın kaderine ne kadar yaklaştığını da görmüştü.

Tirpitz'in hareketi ile ilgili 12 Mart 1942 günü akşamı Wolfssehanze Karargahında Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder tarafından Hitler'e bir rapor sunuldu.

Hitler, Büyükamiralin bütün önerilerini kabul ettiğini ve Hava Kuvvetleri Başkomutanına gerekli emirleri vereceğini ifade etti.

Alınan ders açıktı; hem keşif ve hem de taarruz görevlerinde Alman Hava Kuvvetlerinin desteği esastı. Bu temin edilmeden suüstü gemilerinin tek başlarına denize çıkmaları hatalı ve çok riskliydi.

Büyükamiral Raeder, Alman uçak gemisi Graf Zeppelin'in mümkün olan en kısa zamanda tamamlanıp filoya katılmasının gerektiğini açıklarken; ayrıca Hitler'i Gneisenau, Europa ve Postdam yolcu gemilerinin ve henüz bitmemiş ağır kruvazör Seydlitz'in yardımcı uçak gemilerine dönüştürülmesine razı etti.²³²

Alman hava gücü kuzeyde hemen artırıldı. Kutup konvoyları için bunalımlı günler başlamak üzereydi. Prinz Eugen kruvazörünün hareketsiz kalmasını karşılayabilmek için, Drontheim civarındaki fiordda bulunan filoya katılmak üzere Admiral Hipper kruvazörü kuzeye tevcih edildi ve 21 Mart 1942 günü buraya intikali sağlandı. Bu intikal PQ-13 ve QP-9 konvoylarının denize açılışı ile aynı zamanda oldu.

Nurmansk'dan denize açılan QP-9 konvoyu hiçbir zayiata uğramadan terminal limanına ulaşabildiyse de PQ-13 konvoyu büyük zorluklarla karşılaştı. Daha başlangıçta 24 Mart 1942 günü çıkan fırtına nedeniyle konvoy dağıldı. Konvoyu tespit eden Alman

²³² İngiltre Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh... 1*, s. 28.

Hava Kuvvetleri uçakları 28 Mart 1942 günü iki şilebi batırdı. Kırkenes'den denize çıkmış bulunan Narvik sınıfı muhripler de konvoydan ayrı düşmüş bir şilebi ertesi sabah erken saatlerde batırdı.

Aynı sabah saat 09.00'da Alman muhripleri, üç İngiliz muhribinden müteşekkil hafif suüstü birliği ile karşılaştı. Muhripler arası yapılan muharebede 2-26 Alman muhribi battı, HMS Eclipse muhribi ağır hasar ve HIM Trinidad muhribi de makine dairesinden bir torpido isabeti aldı.²³³

1 Nisan 1942 günü ondokuz gemilik PQ-13 konvoyundan 14 gemi salimen Nurmansk Limanına ulaşabildi. HMS Trinidad muhribi de dönüş seyrinde Alman Hava Kuvvetleri tarafından batındı.

İngiliz Anavatan Filosu yaz ayları yaklaştıkça Kuzey Atlantik'de düzenlenen hava şartları nedeniyle Alman Hava Kuvvetlerinin konvoyları bulma ve hücum etme şanslarının artacağına inanıyor ve konvoyların 40 güne yakın aralarla denize çıkarılmalarını öneriyordu. Ancak Murmansk'a ne ulaşırsa ulaşsın yeterli görülmediğinden hem konvoyların daha büyütülmesi yanısıra sıklaştırılması fikri galip geldi.

Nisan 1942 ayında programlanan PQ-14 konvoyu oldukça büyüktü. 24 gemiden oluşturulmuş konvoy 8 Nisan 1942 günü denize çıktı ise de Buz Dağlarının normalden daha da güneye kaymış olması nedeniyle 16 gemi yoluna devam edemeyerek geriye döndü. Geri kalan 8 gemiden ibaret konvoy zorlu bir deniz geçişi sonucu bir gemisini kaybetmiş olarak, Murmansk'a ulaşabildi: Murmansk-İzlanda arasında seyreden QP-10 konvoyunun on beş gemisinden dördü Alman denizaltıları tarafından batırıldı.²³⁴

PQ-14 ile QP-10 konvoyları deniz geçiş seyrindeyken Hitler nihayet, Rusya'ya malzeme taşıyan ve gittikçe sayıları ile cesametleri artan kutup konvoylarının kendileri için ne kadar tehlikeli ve imha edilmelerinin de o derece önemli olduğunu ancak anlayabildi.

²³³ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 247.

²³⁴ Genelkumay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 15, *a.g.e.*, s. 50.

Büyükamiral Raeder'in kutup konvoyları ile ilgili brifingini dinleyen Hitler; bundan sonra donanmanın birinci öncelikle hedefinin kutup konvoylarına taarruz ve imha olmasını emretti. Bundan sonra Alman Hava Kuvvetleri uçakları da torpido taşıyacaklardı. Böylece halen mevcut olan pike-bombardıman uçaklarının tehdidine bir de torpido uçaklarının tehlikesi eklenmiş oldu.

26 ve 28 Nisan 1942 günleri denize açılan Murmansk'a müteveccih PQ-15 konvoyunun 25 gemisi ile İzlanda'ya müteveccih QP-II konvoyunun 13 gemisi hem uçakların bu çifte tehdidi, hem Alman denizaltılarının ve hem de Alman suüstü kuvvetlerinin tehdidi altındaydı.

Her iki konvoyun deniz geçiş seyrinde Almanlar şimdiye kadar denedikleri bütün silahlarla taarruzlarını sürdürdüler ancak batırdıkları şilep sayısında bir yükselme olmadı. Torpido uçakları PQ-15 konvoyunun 25 gemisinden sadece üç tanesini batırabildiler. QP-II konvoyuna muhriplerle taarruzlar düzenlendi ve ancak Rus bandıralı bir şilep batırılabilirdi. Refakat kuvvetlerinin müdahalesi sonucu Alman muhripleri geri çekilmek zorunda kaldı. QP-II konvoyu Alman denizaltılarının hücumuna uğradığında refakat görevindeki HMS Edingburg kruvazörü torpido yarası aldı ve 2 Mayıs günü de batırılmak zorunda kalındı.

Her iki konvoyun seyri sırasında darbe yiyenler şilepler değil, fakat refakat kuvvetleriydi.

PQ-16 konvoyu 34 gemi ile Murmansk ve Archangelsk'e müteveccihen, 21 Mayıs 1942 günü denize açıldı. Yine aynı gün QP-12 konvoyu da 14 gemi ile İzlanda ve Glyde'e müteveccihen yola çıkarıldı. Bu konvoylara İngiliz Anavatan Filosu, Alman Hava Kuvvetlerinin müessir menzili dışında destek sağlıyordu ve Alman suüstü vurucu kuvvetleri bu konvoylara taarruza geçtiğinde elbette İngiliz Anavatan Filosu birlikleriyle karşılaşması beklenmekteydi.

Alman acık deniz donanmasından Admiral Scheer ile Lützow bu sıralarda Narvik’de bulunuyor ve Admiral Scheer de daha önce imkan bulunursa büyük suüstü gemilerinin konvoylara neler yapacağını ispatlamış bulunuyordu.

Alman Hava Kuvvetleri bu deniz geçiş seyrinde PQ-16 konvoyunu esas hedef aldı. Bu güne gelinceye kadar hiçbir kutup konvoyu bu derece şiddetli saldırıya maruz kalmamıştı. 27 Mayıs 1942 günü konvoya 108 adet Alman torpido, bombardıman ve pike bombardıman uçakları ile bir taarruz tertiplendi. Refakat kuvvetlerinin etkinliği sayesinde beş gün ve beş gece boyunca devam eden hücumlar sonucu altı gemiden fazla kayıp verilmedi.²³⁵ Bu kayıplar kabul edilebilirdi ancak Alman Hava Kuvvetlerinin Norveç hava alanlarında bir siklet merkezi oluşturması devam ettiğinden tehlike büyüyor, ayrıca Amiral Dönitz’in bu sulara tevcih ettiği on kadar denizaltı tehlikeyi daha da büyük boyutlara ulaştırıyordu.

28 Haziran 1942’de Almanların Kafkaslara ve Volga’ya ulaşmak için yaz taarruzuna başladıklarında Rusya’ya ikmal maddelerinin gönderilmesi daha da acil duruma geldi.

Akdeniz’deki durum düzelme gösterir göstermez derhal büyük bir konvoyun hazırlanarak Rusya’ya müteveccihen yola çıkarılması gerektiğine karar veren Müttefikler karşılaşacakları tehlikeleri de biliyorlardı. Durumu çok iyi bilen ve yakından takip eden Alman Silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı ise Müttefik konvoylarının her ne pahasına olursa olsun Rusya’ya erişmesini önlemeye kararlıydı.

Nitekim Norveç’in kuzeyindeki hava alanlarında 42 adet NE-11 tipi torpido taşıyan bombardıman uçağı, 102 adet JU-88 tipi bombardıman uçağı, 30 adet JU-87 tipi pike bombardıman uçağı konuşlandırmış bulunuyordu. Bunlara ilaveten Focke-Wulf, Kondor ve Bloim Und Voss 138 tipi uçaklardan meydana gelen 74 keşif uçağı da konvoyları bulup izlenmesine tahsis edilmişti. Ayrıca Rusya’ya müteveccih PQ konvoylarına taarruzlar tertipleme maksadıyla Atlantik’de görevli bulunan Alman denizaltılarından bir kısmı da Norveç kuzey sularına intikal ettirilmişti. Müttefik konvoylarını bekleyen tehditler sadece

²³⁵ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 249.

bunlardan ibaret değildi. Alman Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bu defa suüstü gemilerini kullanmaya kararlıydı. Bu maksatla; Lützow cep muharebe gemisi Narvik’de bulunan Admiral Scheer gemisine katılmıştır. Ancak Kuzey Grup Komutanı Amiral Rolf Carls, konvoyların hava desteğini sağlayan İngiliz muharebe gemileriyle uçak gemilerinin devamlı surette keşif uçaklarınca izlenmediği takdirde suüstü kuvvetlerinin kullanılması aleyhindeydi. Zira muharebe gemileriyle cep muharebe gemilerinin 26–28 mil süratleri yanı sıra uçaksavar savunma sistemleri de yetersizdi.²³⁶

Amiral B. Carls; suüstü gemilerinin konvoylara hücumundan evvel, İngiliz muharebe gemileriyle uçak gemilerinin konvoyun yardımına gelemeyecek derecede uzakta olmalarını da kabul etmekteydi. Aynı fikirleri benimseyen Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder, mevcut kuvvetlerle bir taarruz planı hazırladı.

Roesselsprung Planına göre, Alman Hava Kuvvetlerine mensup uçaklar konvoy gemileriyle uçak gemilerine hücum ederken, her iki suüstü hücum grubu, refakat kuvvetleriyle konvoyun dağılan gemilerine son darbeyi indirecekti.

Ancak 15 Haziran 1942 günü yapılan toplantıda Hitler, hazırlanmış olan hareket planını kabul etmedi ve değişiklik emretti. Suüstü hücum grupları taarruz hareketına başlamadan evvel Alman Hava Kuvvetleri uçaklarınca İngiliz Anavatan Filosu uçak gemilerinin nötralize edilmesi gereklidir şeklindeki kararını açıklayan Hitler’in bu kararını değiştiremeyen Büyükamiral, Müttefik konvoyu bulunur bulunmaz Narvik Grubunun hemen kuzeyburnu yakınlarındaki Alten fiorduna geçmesini ve bu arada Drontheim Grubunun da Narvik’e intikalini önerdi.

Bütün bu alınan emniyet tedbirlerine rağmen Hitler, İngiliz anavatan filosunun müdahale edemeyeceğini anladığı zaman harekate başlama emrini kendisinin vereceğini bildirdi. Neticede verilecek emirle her iki grup da denize çıkacak, Kuzey Burnununun 100 mil kuzeyinde buluşarak Ayı Adasının doğusunda konvoya hücum edeceklerdir.

²³⁶ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 42–43.

PQ-17 konvoyu 29 Haziran 1942 günü İzlanda'dan hareket etti. Bu konvoy 34 adet şilep ve tankerden meydana gelmişti. Refakatinde ise İngiliz ve Amerikan gemisi olmak üzere 46 gemi bulunuyordu.²³⁷

Konvoyun yakın refakatinde altı muhrip, dört korvet, iki denizaltı gemisi, iki uçaksavar gemisi, üç mayın arama tarama gemisi ve dört denizaltı avlama gemisi vardı. Yakın destek görevinde HMS London, HMS Norfolk ve HMS Tuccaloosa kruvazörleri ile üç muhrip bulunmaktaydı.

PQ-17 konvoyu, 30 Haziran günü bir, Alman keşif uçağı tarafından tespit ve rapor edildi. 2 Temmuz 1942 günü konvoy taktik komutanı Rusya'daki üs komutanlığından aldığı bir mesaj ile Murmansk limanının Alman uçaklarının akınları sonucu yanmakta olduğunu ve limanın kullanılamaz duruma geldiğini öğrenince Arkangelks'e gitme kararını verdi.

Alman Hava Kuvvetlerinin ilk taarruzu, 3 Temmuz günü icra edildiyse de bu hava hücumu pek başarılı olamadı. Bu arada Taktik komutanın aldığı ikinci bir mesaj da Tirpitz ile Admiral Hipper'in dört muhrip refakatinde Dronheim'den ayrılmış olduklarını bildiriyordu.

Bunun üzerine refakat kuvveti komutanı bu gemilerin üzerine birkaç gemilik küçük bir konvoy sürdü. Bundan maksat, Alman suüstü kuvvetlerini refakat kuvvetinin üzerine çekmekti. Ancak seyir esnasında mevcut olan sis bu taktiği bozdu. Alman suüstü grubu bu küçük konvoyu göremedi. Tirpitz ve Admiral Hipper kuzey yaklaşma rotası sonucu ana konvoy ile Kuzey Burnu arasına düştüler.

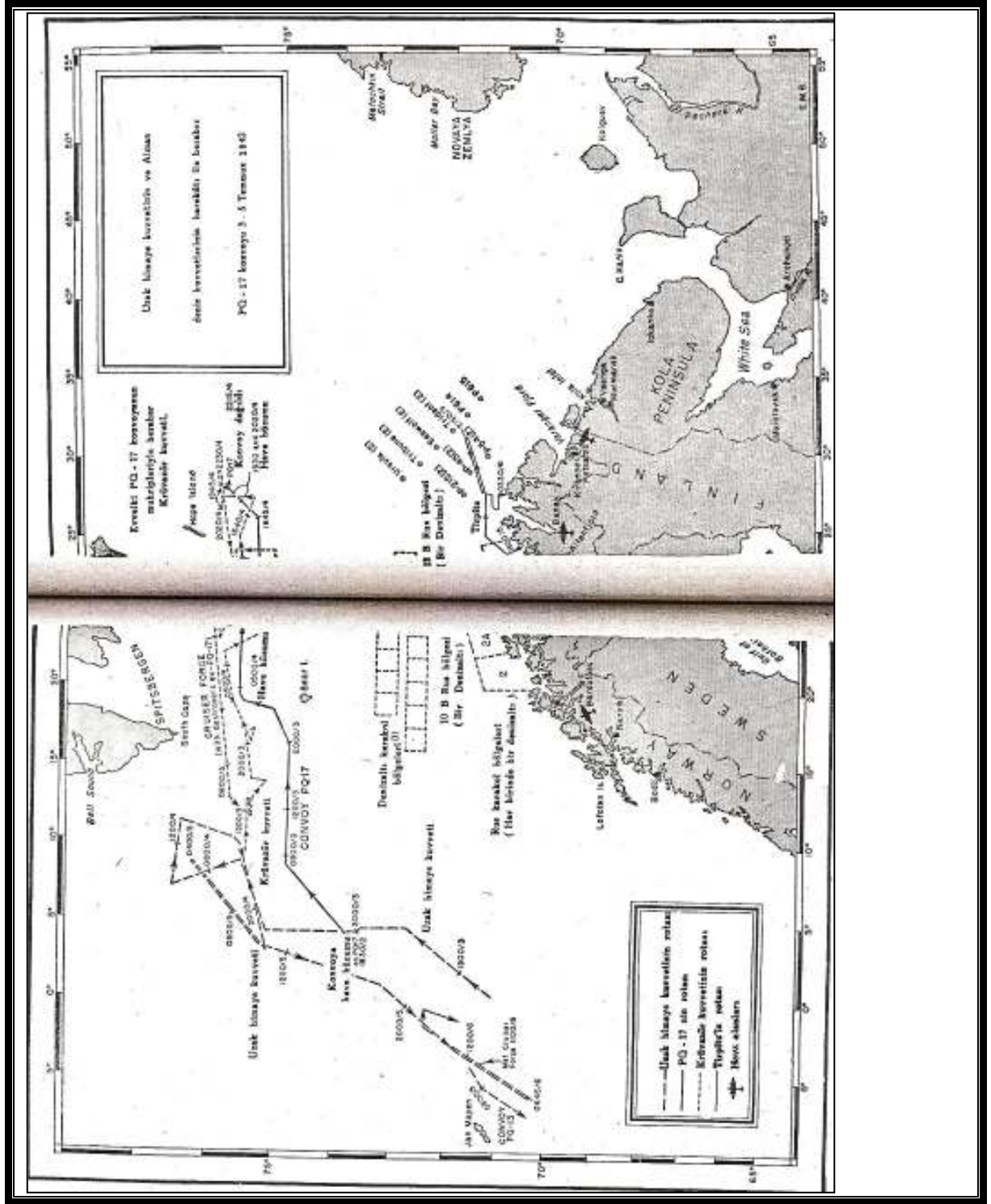
4 Temmuz 1942 günü Alman Hava Kuvvetlerinin taarruzları yeniden başladı. Peşpeşe yapılan iki saldırı sonucu dört gemi kaybedildi ve altı Alman uçağı düşürüldü. Akşam yaklaşırken konvoy Arhangelks rotasında yoluna devam etmekte ve birlik komutanı da limana artık salimen varabileceğinden umutluydu. Moral yine yükseldi ve konvoyun disiplini de yerindeydi.

²³⁷ A. Mars, *a.g.e.*, s. 183.

İngiliz Amirallik Dairesinin bu mesajı vermesinin nedeni, 3 Temmuz'da Tirpitz ve Admiral Hipper ile birkaç muhribin Dtondheim'den ayrıldıklarının istihbar edilmesiydi. Bu gemilerin konvoya taarruzları oldukça güçlü, zira Kuzey Burnu ile Bear adası arasında müttefikler bir denizaltı perdesi tesis etmişlerdi. Diğer yönden Alman gemilerinin konvoya olan mesafesi de 500 mil civarındaydı.

Bu gemiler hakkında detaylı bilgi toplanmadan, diğer bir kaynaktan da Admiral Scheer ve Lützow gemilerinin Altenfjord'a intikal ettikleri öğrenildi. Ancak bu bilgiler hatalıydı ve İngiliz Amirallik Dairesi yanlış istihbarat nedeniyle hatalı kararlar almaktaydı.

Gerçekte 2 Temmuz'da PQ-17 konvoyunun batıdan gelmekte olduğu tespit edildikten sonra Büyükamiral Raeder, harekatı zaten başlatmıştı. Fakat harekat daha başlangıçta sarsıntı geçirdi. Drontheim grubunun dört muhribi liman çıkışında karaya oturdu. Bunun üzerine Admiral Hipper ve Tirpitz Narvik'e sadece bir muhrip ile ulaşabildiler. Ayrıca Lützow'da karaya oturdu. Buna rağmen harekata tefrik edilmiş bulunan gemiler gidecekleri yerlere ulaşabildiler.



Şekil 4.9: PQ – 17 Konvoyu Seyir Rotası 3–5 Temmuz 1942

Kaynak: Samuel Eliot Morison, *Atlantik Savaşı 1939–1943*, (Çev. O. Nuri Gündoğan), İstanbul 1951, s. 194–195.

3 Temmuz günü öğleden sonra İngilizler Tirpitz ve Admiral Hipper'in Drondheim'den denize çıkmış olduklarını öğrendiler. Ancak Narvik üzerindeki İngiliz keşif hareketi devamlı değildi. Bundan dolayı her iki Alman gemisinin kuzeye PQ-17 konvoyuna taarruza gidip gitmediğini anlayamadılar.

Büyükamiral Raeder, Hitler'in istediği gibi, HMS Victorious'u saf dışı edememişti. Fakat harekate başlamak ve Tirpitz ile Admiral Hipper'i Altenfiord'a intikal ettirmek için izin alabilmişti.

5 Temmuz sabahı İngiliz refakat kuvvetlerinin geri çekildiği raporu gelince Hitler, suüstü vurucu gruplarının PQ-17 konvoyuna taarruz etmelerine razı oldu.

Ama alınan mesaj emirleri gereğince konvoy 24 saat evvelden dağıtılmış ve konvoy gemileri teker teker, Alman uçakları ve denizaltıları tarafından avlanmaktaydı. Böylece Alman suüstü kuvvetleri konvoyun 500 mili içine girmeden amaçları olan PQ-17 konvoyunu imha ediyorlardı. Artık konvoyu toplamak imkanı da kalmamıştı.

5 Temmuz gününe kadar Alman uçakları konvoydaki on altı gemiyi kolaylıkla batırdılar. Müteakip günler batırılan gemilerle 10 Temmuz günü toplam zayıat 23 gemiye yükseldi.

PQ-17 konvoyundan arta kalan gemiler Arhangelsk'e 20 Temmuz'da varabildiler.

Bu konvoyun 23 gemisi batırılmıştı. Bunların 10 tanesi denizaltılar tarafından, diğerleri ise Alman Hava Kuvvetlerine mensup uçaklar tarafından yok edilmişlerdi.²³⁸

İngiliz Amirallik Dairesinin konvoyu dağıtmak kararının nedenleri ve sonuçları; sürüp giden bir tartışmaya neden oldu. Karar; İngiliz keşif uçaklarının en önemli anda, Alman harp gemilerinin nerede olduklarını tespit edememeleri nedeniyle alınmıştı. Amirallik Dairesi, Alman gemilerinin en büyük ihtimalle konvoya taarruz etmek üzere denize açıldıklarını varsayarak, bir seri kesin ve açık seçik mesaj göndermişti. Bu mesajlar,

²³⁸ Kenneth G. Wynn, *U-Boat Operations Of The Second World War*, London 1977, s. 145.

tehlikeyi olduğundan büyük göstererek adeta taarruzun hemen başlamak üzere olduğunu ifade ediyordu.

Konvoyun yok edilmesini sağlayan bombardıman uçaklarıyla denizaltılar olmasına rağmen, bunu hazırlayan, Alman donanmasının suüstü gemileriydi. Bir kere daha, bir filonun varolmasının bile stratejik bir güç olduğu ispat edilmişti.

Yine bu arada Alman silahlı Kuvvetler Yüksek Komutanlığı da PQ-17 konvoyunun yok edilşinin gerçek nedenini pek kavrayamamıştı. Bu felaketin asıl nedeni Alman suüstü filosunun taarruz potansiyeliydi. Alman sevk ve idare makamlarınaja, kutup konvoylarının yok edilmesi için suüstü filosunun gerekli olmadığı fikri oldukça yaygındı. Konvoyların sadece denizaltılar ve hava kuvvetleriyle taarruzlar tertiplendiğinde kati olarak imhası mümkündü. Suüstü kuvvetlerinin sadece Rusya'dan dönmekte olan konvoylara Barents denizinde sınırlı saldırılarda bulunmaları yeterliydi.

PQ-17 felaketinden sonra, kutup konvoylarının yaz mevsimi sonuna kadar durdurulması öngörüldü. PQ-17 konvoyunun feci akibetini izleyen günler karşılıklı yakınmalar ve olay üzerindeki yankılar, yavaş yavaş dağıldı. Fakat bir gerçek hiçbir zaman silinmedi. Şimdi ikinci bir kış savaşı için Almanya ile karşı karşıya kalan Rusya, daha çok malzeme gönderilmesi üzerinde ısrarla duruyordu.²³⁹

İngiliz Başbakanı W. Churchill, Anavatan filosu komutanından, öldürücü kuzey rotasını izleyen konvoylar sorununa bir çözüm yolu bulmasını istedi. W. Churchill; kuzey rotasını izleyip buzulların eteklerinden dolaşılacağı yerde daha güneyden bir rota izleyerek başka bir konvoyun yola çıkarılmasını öneriyordu. Konvoy büyük bir cesaretle Norveç sahillerine yakın bir rota izleyerek, eldeki bütün uçak filoları ve refakat uçak gemileri tarafından sağlanacak bir himaye şemsiyesi altında mücadele ederek kendi yolunu açacak, uçaklardan kurulacak bu savunma şemsiyesine ek olarak çok güçlü bir suüstü refakati kanvoyun iki cenahında yer alacaktı.

²³⁹ Genelkurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 15, *a.g.e.*, s. 77.

Ağır kruvazör Scharnhorst, Kruvazör Prinz Eugen ve muhriplerden oluşan bir filo her an Baltık denizinden çıkıp kuzeye gelebilirdi. Neticede hazırlanacak konvoyun direkt bir rota takip etmesi fikrinden vazgeçildi ve hemen konvoy hazırlıkları başladı. Yapılan plana göre PQ-18 konvoyu Rusya'ya giderken önceki konvoylardan geriye sağlam kalabilenlerle teşkil edilecek QP-14 konvoyu da İngiltere'ye geri gönderilecekti. Yaptığı incelemeler ve etüdler sonucu Amiral Tavey, PQ-18 konvoyunu Bear adasını geçtikten sonra ağır harp gemileriyle korumanın yeterli olamayacağı kanısına vardı.

Konvoy Loch Ewe'de ağır ağır hazırlanırken, oldukça hatırı sayılır güçte bir refakat kuvvetiyle, destek görevini ifa edecek bir kuvvet teşkil edildi. Bu kuvvetlerin başına Tümamiral R. L. Burnett getirildi ve Amiral forsu HMS Scylia kruvazörüne toka edildi. Amiral Burnett'in emri altında 16 muhrip vardı ve bu muhripler PQ-18 ile QP-14 konvoylarını ölüm vadisinde, Bear adası batısında ve Barents denizinin batı yakasında koruyacaklardı.²⁴⁰ Toplam olarak 51 parça gemi PQ-18 konvoyunu koruyacak ve konvoyun mücadele ederek kendisine yol açmasını sağlayacaktı. Bütün bu çabalar, planlar; Loch Ewe'de hazırlanmakta olan konvoyun 39 gemisine yolculuklarını tamamlamak olanağını ve QP-14 konvoyunun da dönüşünü garantileyecekti.

Hitler, Norveç'e gidip gelen gemilerin mayın tehlikesi üzerinde ısrarla durdu. Diğer yönden Hitler, Admiral Scheer kruvazörünün Kasım 1942 ayında güney Atlantik'de yapması düşünülen Wunderland hareketini iptal etti.

Bütün hazırlıklarını tamamlayan PQ-18 konvoyu 2 Eylül 1942 günü denize açıldı. Gemiler ağır ağır Loch, Ewe'i terk ederken, konvoy komodoru gemilerini kısa zamanda nizama soktu. Hava koşulları ve düşman imkan verdiği taktirde bu düzen limana varıncaya kadar muhafaza edilecekti. Hareketten altı gün sonra konvoy ve refakat kuvvetleri İzlanda'nın kuzeyine varmış bulunuyorlardı.

PQ-18 denize açıldığında Altenfiord'da bulunan Alman suüstü gemilerinden Admiral Scheer, Admiral Hipper ve hafif kruvazör Köln bekleme durumunda bulunuyorlardı. Almanlar önce doğuya gidip, Bear adasına yaklaşmakta olabilecek QP-14

²⁴⁰ A. Mars. *ag.e.*, s. 183.

konvoyunu vurmayı, İngiliz kuvvetlerini üzerlerine çektikten sonra, onları atlatıp batıya yönelerek PQ-18 konvoyuna taarruz etmeyi planlamışlardı. Ama her nedense Hitler, ağır suüstü gemilerinin boşuna bir tehlikeye atıldığını düşünerek bu plana karşı çıktı.

QP-14 konvoyu hareket etmediği için Almanların tasarı planı sonradan gelişen olayların ışığı altında, Alman Donanması ile Hava Kuvvetlerinin işbirliği yapmadıklarından ortada kaldı. Her iki kuvvet de konvoyun varlığını biliyorlardı ama saldırının yükünü birbirlerinin üzerine atmak istiyorlardı. Ya da ikisi ayrı ayrı taarruz etmeyi arzu ediyorlardı.

Alman Hava Kuvvetlerine mensup keşif uçakları konvoyu 8 Eylül 1942 günü tespit etti. İlk hücum 13 Eylül'de denizaltılardan geldi. Bundan sonra beş gün süreyle şiddetli çarpışmalar cereyan etti. Bir kutup konvoyuna karşı şimdiye kadar görülmemiş şiddette hava ve denizaltı taarruzları düzenlendi.²⁴¹ Fakat bu defa önemli bir fark vardı. Bu konvoy şimdiye kadar denize açılan konvoylar arasında en iyi korunmakta olanıydı.

15 Eylül 1942 günü öğleden sonra Amiral Burnette ve komutasındaki bir kısım muhripler, Ear Adasına yaklaşmakta olan QP-14 konvoyunu korumak üzere PQ-18 konvoyunun refakatinden ayrıldı.

2 Eylül 1942 günü Loch Ewe'den hareket eden 39 gemiden 26'sı hedefine ulaşmış, 13 gemi ise kaybedilmişti. PQ-18 konvoyu planlandığı şekilde kendisine yol açmıştı, ama bu çabalar 13 gemisinin kaybedilmesine neden olmuştu. Bunu yaparken de Almanlar 41 uçak ve dört denizaltı gemisi kaybetmiş bulunuyorlardı.

Bu hareket süresince İngilizleri tek heyecanlandıran olan Tirpitz'in 14-18 Eylül 1942 tarihleri arasında Dronheim'den kaybolması olmuştu.

Rusya'dan dönmekte olan QP-14 konvoyunun 15 gemisinden sadece ikisi kaybedildi. Alman suüstü kuvvetleri PQ-15 konvoyunun seyir süresince denize çıkmamıştı. Diğer yönden bu geçiş sırasında Alman Hava Kuvvetlerinin gücünün eskisi

²⁴¹ D. Westwood, *a.g.e.*, s. 175.

kadar etkili olmadığı da müşahade edildi. Kutup konvoylarının artık talihleri düzelmişti. Zira Akdeniz hareket alanında gelişmekte olan durum, Alman Hava Kuvvetlerinin Norveç’den Güney Avrupa’ya kaydırılmasını gerektirdiğinden, Alman Hava Kuvvetleri Kuzey Atlantik’deki hakimiyetini artık yeniden kuramayacaktı.

PQ-15 konvoyundan sonra Müttefikler kutup konvoylarının hareketini bir süre durdurdu. Her ne olursa olsun, geceleri uzun süren, ne kadar kötü de olsa bir yönden konvoya koruyucu bir perde meydana getirecek olan soğuk kış aylarının beklenmesine karar verildi.

Diğer yönden Avrupa’nın hareket alanlarında gelişen durumlar nedeniyle kutup konvoyları refakatine gemi tahsis etmek çok zordu. İşte bundan dolayı kutup konvoyları Aralık 1942 ayına kadar ertelendi. Fakat bu arada kutup yolunda ufak çapta bir deniz ulaştırması faaliyeti cereyan etti. Ekim ve Aralık 1942 aylarında 13 şilep Rusya’ya doğru yola çıktı. Bunlardan üçü geri döndü, dört tanesi batırıldı, bir tanesi yaralı olmak üzere beş adedi Rusya limanlarına ulaştı.

19 Kasım 1942 günü Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Raeder Hitler’le niatud toplantısını yaptı ve Kuzey Atlantik Harekatını şöyle açıkladı:²⁴²

“Donanmanın faaliyeti; akaryakıt yokluğu nedeniyle durmuştur. Akdenize gönderdiğimiz akaryakıt miktarı artmakta olduğundan şimdiki halde durumda bir düzelme beklenmemektedir.

Tirpitz, Drondheim’de yatmakta olup ana makinelerini elden geçirmektedir. Fakat gemi alacağı bir emir ile derhal denize çıkabilir. Yine burada Nürhberg kruvazörü ile üç muhribimiz buunmaktadır.

Admiral Hipper ile Köln kruvazörleri dört muhrip ile Alta fiordundadır. Prinz Eugen ile Lützow Aralık 1942 ayı başında kuzeye intikal ettirilmek üzere hazırlanmaktadır.

²⁴² İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh... 1*, s. 62-63.

Schamhorst, onarındaki gecikmeler nedeniyle 1943 yılı Ocak ayından önce Norveç’de bulunamayacaktır. Admiral Scheer, Kasım ayı başında Almanya’ya dönmüştür.

Hedeflerimizin değeri cidden sabit olmayınca harekate başlamama kararındayız. QP konvoylarının geçişi, kuvvetli bir himaye altında bulunmayacakları kesin olduğundan, bizim için değerli hedefler teşkil edebilirler ve iyi neticeler elde edilebilir.

Hava keşfi olmadığı için Kuzey Atlantik’de geceleri denizaltılar az etkili olacaklardır. Halen Kuzey Atlantik’e 23 denizaltı tahsis edilmiştir. Bunlardan on tanesi; üçü Jan Mayen, yedisi Bear Adası civarında olmak üzere hareket sahasındadırlar.”

Hitler, akaryakıt durumu bakımından Lützow’un nakledilmesine ve Prinz Eugen’in kalmasını emretti. Schamhorst’un kuzeye kaydırılmasına daha sonra karar vereceğini söyleyerek, hafif suüstü kuvvetlerinin Norveç’e gönderilmesini ve Norveç’de büyük malzeme stokları yapılmasını arzu etti.

Evvelki raporlar Hitler’i, kuzey geceleri esnasında düşmanın Norveç’e istila teşebbüsünde bulunacağı korkusuna sevk ediyordu.

1942’nin kışı geldiğinde bir konvoy hazırlandı. Loch Ewe’de 30 kadar nakliye gemisi toplandığında bu konvoyun iki parti halinde denize çıkarılması öngörüldü. Yine bu sırada Rusya’ya gidecek ve Rusya’dan gelecek konvoyların isimleri JW ve RA olarak değiştirildi.

JW 51 kısa adlı konvoy iki gruba ayrılmıştı. Birinci grup olan JW 51A 16 gemiden meydana geliyordu ve 15 Aralık 1942 günü İskoçya’dan denize açıldı. Büyük bir şans eseri Almanlar tarafından keşfedilmeden konvoy 25 Aralık 1942 günü 100.000 ton harp malzemesiyle Murmansk’a varmayı başardı.²⁴³

²⁴³ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 51.

22 Aralık 1942 günü denize açılan ikinci konvoy JW 51 B'deki 14 gemide 202 tank, 2046 vasıta, 87 avcı ve 33 bombardıman uçağı, 11.500 ton fuel oil, 12.650 ton uçak benzini ve 54.321 ton muhtelif harp malzemesi bulunmaktaydı.

Bir mayın tarayıcısı, iki korvet ve iki silahlı balıkçı trol teknesi tarafından korunmakta olan bu konvoyu İzlanda'nın doğusunda Albay Sherbrooke'un komutasındaki 17 nci muhrip filotillası katıldı. Albay Sherbrooke'un hareket planı çok basitti. Alman suüstü gemilerinin bir taarruz halinde 17 nci filotillaya mensup muhriplerden HMS Achates duman perdesi tesis ederken, HMS Onslow muhribinin peşinden HMS Oribi, Obedient, Obdurate ve Orwell muhripleri düşmana top ve torpidolarla taarruz geliştireceklerdi. Konvoy aksi yöne dönerken mayın tarayıcı, korvet ve trol tekneleri konvoyu azami şekilde yaklaşarak yakından savunacaklardı.

28 Aralık 1942 günü Norveç'in en kuzey ucu North Cape'e yaklaşırken konvoy şiddetli bir fırtınaya yakalandı ve esas rotasından güneye sürüklendi. Bu arada cayro pusulası arızalanan HMS Oribi muhribi ve kötü hava şartlarından dolayı Vizalma Şilebi tipide konvoyu kaybetti.

Kaybolan muhrip ile şilebi aramak için gönderilen Bramöle mayın tarama gemisi ise bir daha geriye dönmedi.

30 Aralık 1942 Çarşamba günü konvoy genel doğu rotasına dönmüş olup Altan fiord'dan 200 deniz mili uzaklıktaydı. O sabah İngiliz Amirallik Dairesi Albay Sherbrooke'a Norveç sahillerindeki Alman telsiz istasyonlarının faaliyetlerinde bir artış olduğunu bildirmişti. Bunu bir uyarı kabul eden filotilla komodoru her ihtimale karşı gemilerin güvertelerini ve toplarını kaplayan buzları temizletip, gemilerini alarm durumuna geçirdi.

Hitler'den gerekli müsaade alınır alınmaz Regenbogen Harekatının başlatılması için Altan fiord'da bekleme durumunda bulunan Amiral Kummetz'e emir verildi:

“Admiral Hipper, Lützow ve altı muhriple derhal Regenbogen Harekatını icraya hazır olunuz. Düşmanla karşılaşıldığında üstün kuvvetlerle çatışmaktan kaçınınız. Aksi halde taktik duruma göre düşmanı imha ediniz.”

Konvoyun tespitini müteakip Admiral Hipper kuzeyden hücum geliştirecek, konvoy perde ve refakat kuvvetini üzerine çekecekti. Güneye döndürülecek konvoy ise aksi yönden yaklaşmakta olan Lützow’un önüne düşecekti.

Saat 17.00’de Alman suüstü vurucu grubu Kaa fiordundan dışarı çıkıp Alten fiord’a seyre başladı.

31 Aralık sabahı saat 02.10’da Alman suüstü vurucu grubu hareket planı gereğince iki gruba ayrıldı. Saat 07.54’de Admiral Hipper’in gözcülerinin tespit ettiği gemiler üzerine, Amiral Kummetz; hazırlık durumundan alarm durumuna geçişi emretti. Ancak ortalığın aydınlanmasına daha bir saat kadar zaman olduğundan, gece karanlığında düşman muhriplerinin yapacağı bir torpedo hücumundan çekinen Amiral; konvoyun sadece muhripler tarafından izlenip rapor edilmesini öngördü.

Şafakla birlikte Barents Denizi muharebesi başlamış oldu.²⁴⁴

Konvoy perdesinden bir korvet saat 08.30’da konvoyun meçhul harp gemileri tarafından izlendiğini tespit ettiyse de Refakat Kuvveti Komutanı Albay Sherbrooke’a rapor etmedi. Müteakiben refakat kuvvetinden HMS Obdurate muhribinin düşmanla temasa geçip, yaklaşması üzerine 09.25’de Alman muhribi ateşe başladı. Albay Sherbrooke, derhal hücum nizamını emretti. Planı gereğince dört İngiliz muhribi konvoyun pupasına tam yolla seyre geçerken bir muhrip de sis ve duman perdesi tesisine başladı.

Bu sırada Admiral Hipper konvoya yaklaşmaktaydı. Hava tamamen aydınlanmış olduğundan, katı karanlıkta Alman muhriplerini İngiliz muhriplerinden ayırt etme güçlüğü karşısında Amiral Kummetz, Admiral Hipper’e ateş müsaadesi vermedi. Admiral Hipper’i de tespit eden Komodor Sherbrooke dört muhribi ile saat 09.29’da derhal bu gemi üzerine

²⁴⁴ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 260.

yöneldi. Hala dost ile düşmanı ayırt edemeyen Amiral, sadece sis ve duman perdesi tesis eden muhribin ateş altına alınmasını emretti. Dört İngiliz muhribinin Admiral Hipper'e torpido hücumu geliştirir şekilde yaptıkları manevra geminin konvoyu yaklaştığını önlemeye başladı. Kısa bir süre sadece Komodor gemisini ateş altında tutabilen ve ağır hasar verdiren Admiral Hipper, diğer muhriplerin torpido hücumundan çekinerek geri döndü.

Güneye döndürülmüş bulunan konvoy Lütow'a yaklaşmaktaydı. Lütow kötü hava şartları nedeniyle bir karışıklığa meydan vermemek maksadıyla öne sürmüş olduğu üç muhribi geri çağırıldı. Böylelikle de konvoyla temas şansını kaybetti. Şiddetli bir fırtına hedef tespitini imkansız hale getirdiğinden kısa bir süre önce Lütow konvoyun çok yakın olarak pruvasından geçtiği halde hiçbir şey göremedi. Halbuki bu sırada konvoy tamamen savunmasızdı. Yakında hiçbir İngiliz harp gemisi olmadığından Alman gemisinin konvoyun tamamını kısa bir sürede imha etmesi işten bile değildi, ama Alman sevk ve idare makamının gemileri tehlikeye atmama, ihtiyatlı olma emri denizdeki komutanların kararlarını etkiliyordu.

Bu fırsatı kaçırdıktan sonra Lütow yarım saat müddetle doğu rotasında seyrederek konvoyu aramaya devam etti. Bu sırada konvoy, Alman suüstü vurucu kuvvetinin gerisinde seyrediyor ancak pruvasındaki Admiral Hipper ve Lütow kısıkağı da kapatıyordu.

Saat 11.15'de her iki Alman gemisi buluştu ve kısıkağı kapandığında konvoy ortalarda yoktu.

Konvoyun geri sarktığını anlayan Amiral Kummetz; Lütow ve Admiral Hipper'in geri dönerek İngiliz muhripleri ile birlikte konvoyu imha etmeye karar verdi.

Mukabil rotaya dönüp aramaya başlayan Alman suüstü vurucu grubu sabah 11.32'de bir ateşle karşılaştı. Bu muhriplerin ateşi değildi. İngiliz Amirallik Dairesi Murmansk konvoylarını Norveç fiordlarında üslenen Alman suüstü gemilerinin muhtemel

hücumlarına karşı korumak için özel bir görev kuvvetini her zaman konvoyların 50 mil kadar uzağında paralel bir rotada seyrettirmekteydi.

Tümamiral Burnett'in komutasındaki HMS Sheffield ve HMS Jamaica kruvazörleri; Albay Sherbrooke'un mesajını alır almaz son süratle konvoy üzerine rota vermişlerdi.

O sabah İngiliz muhribi, üç Alman muhribi ile temasa geçtiğinde Amiral Burnett'in Kuvveti kuzey-batı rotasında seyretmekteydi. Ancak konvoy fırtına nedeniyle güneye sürüklendiğinden konvoyun 60 mil kuzeyinde bulunduğundan Amiral Burnett'in bilgisi yoktu.

Saat 08.58'de HMS Sheffield radarında, 7,5 mil uzaklıkta iki temas tespit etti. Bunlar konvoydan ayrı düşmüş olan Vizalma korveti ile koruduğu bir şilepti.

Saat 09.32'de Alman gemileri hakkında ilk temas raporunu alan Amiral Burnett, genel güney rotasına son süratle seyre başladı. Hava şartları çok kötüydü. Soğuk ve rüzgar kruvazörleri bile köprüüstünde görev yapmaya imkansız kılıyordu. HMS Sheffield'in radarı saat 10.30'da iki Alman gemisini tespit etti.

Amiral Burnett önce yakın hedefi seçtiğinden iki kruvazör Admiral Hipper'e 16.000 yarıdan ateş açtı. HMS Sheffield'in beşinci salvosundan bir mermi Alman kruvazörünün zırh güvertesi altına isabet ederek 3 üncü kazan dairesini tahrip etti. Admiral Hipper'in sürati 23 mile düştü.

Amiral için artık yapılacak birşey yoktu. Alman muhriplerine muharebeyi kesip genel batı istikametinde geri çekilmelerini emrederken, Admiral Hipper ile Lützow'u; Alman muhriplerinin tesis ettiği duman perdesine doğru sürdü.

Muharebe sona ermişti. Admiral Hipper ve Lützow ile beş Alman muhribi Altenfiord'a doğru çekilirken konvoy da toplanıyordu. Bu arada ağır yaralı İngiliz muhribi HMS Achates battı.²⁴⁵

Zafer İngilizlerindi. Çok iyi yönetilen İngiliz kruvazörleri ile muhripleri üstün düşman hücumunu püskürtmüşlerdi. Aslında Amiral Kummetz'in taarruz planı çok iyi hazırlanmıştı. Ancak üstün ateş gücüne rağmen, gemileri tehlikeye atmama emirlerine körü körüne itaat, Almanları muhakkak bir zaferden mahrum etmişti.

Bu başarısızlık Hitler'de, Kuzey Afrika ve Stalingrad Cephelerinde olduğu gibi, Deniz Kuvvetlerinde de işlerin ters gitmekte olduğu kanaatini uyandırdı. Müşterek hareketin neticesi hakkında kendisine bilgi verildiğinde çok kızdı ve başarısızlığa makul bir neden bulamadı.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı İrtibat Subayı olarak Yüksek Karargaha yeni atanmış Tümamiral T. Krancke, öğleden evvel gelişmekte olan hareket hakkında bilgi verdi. Öğle üzeri ise hareketin sona erdiğini bildirdi. Fakat hareket hakkında detaylı bir bilgi yoktu. Hitler ise yeni yıl için sabırsız bir şekilde heran bir deniz zaferi beklemekteydi. Böyle bir zafer haberi onun için, Stalingrad'dan gelen dehşetli haberler karşısında bir nevi teselli ve yeni yıl armağanı olacaktı.

Amiral Kummetz, Norveç'e doğru geri çekilirken düşman tarafından yerinin tespit edilmemesi maksadıyla telsiz sükuneti emrettiğinden, Alman su üstü vurucu kuvvetinin hareketi ve sonucu hakkında hiçbir haber karargahlara ulaşmadı. Yetersiz ve eksik gelen hareket raporları bir ara hareketin başarılı olduğu düşüncesini yarattı. Ertesi sabah da beklenen haber gelmedi.

Bu hususta Hitler ilk haberi İngiliz radyosundan aldı. İngiliz Reuter Ajansı; Müttefik konvoyunun Kuzey Atlantik'de Alman su üstü kuvvetlerinin hücumlarından hasar almadan kurtulduğunu, bir Alman muhribinin batırılıp, diğerinin de yara aldığını bildirdi. Bu haber üzerine Hitler'in öfkesine payan yoktu. Harekatın neticesini beklediği

²⁴⁵ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 261.

sırada gösterdiği sabırsızlık, Hava Kuvvetlerinin esirgenmesini önererek, uçak filolarının büyük gemilerin korunması yolunda israf edilmelerinden acı acı şikayet eden Göring tarafından son haddine varındı. Durumun belirsizliği devam ediyordu. Bunun üzerine Hitler, Deniz Kuvvetleri Başkomutanından, suüstü vurucu grubunun hareket sonuç raporu vermesini emretmesini istedi. Büyükamiral Raeder, emniyet prensibi gereği, telsiz sükunetine devam edilmesinin şart olduğunu söyleyerek bu öneriyi reddetti.

Öğleden sonra, hareket hakkında, acele olarak derlenmiş rapor Hitler'e ulaşınca çok öfkeleni. Sonuna kadar mücadele etmediği için Alman Donanmasını kabahatli buldu ve bu mağlubiyetin Alman açık deniz filosunun sonu demek olduğunu beyan etti.

Hitler geceki toplantıda, büyük gemilerin sökülmesi için bir plan yapılmasını, Büyükamiral Raeder'e bu keyfiyetin bildirilmesini ve derhal karargaha gelmesinin teminini istedi.

Bununla beraber, Başkomutanlık Karargahı Deniz Kurmayı, Hitler'in öfkesi biraz sükunet buluncaya kadar müteakip toplantının tehiri için girişimde bulundu ve 6 Ocak 1943 tarihine kadar da bir toplantı yapılmadı.²⁴⁶

4.6.7. 1942 Yılı Baltık Harekatı

1941 Aralık ayında Findanliya Körfezinin donması, buradaki harekata son verdiği zaman Siskaari, Hochland, Tütters, Lavansaari ve Finlandiya Körfezinin bu adalarının doğusundan Kronstadt-Leningrad'a kadar olan kısmı Sovyetlerin elinde ve Leningrad Akman ve Fin Kıt'aları tarafından güneyden ve kuzeyden kuşatılmış bulunmaktaydı.

Mart-Nisan 1942 aylarında Alman ve Fin kuvvetleri Hochland ve Tütters Adalarını alabildilerse de diğer iki ada Sovyetlerin elinde kaldı. Bu iki ada, Sovyetlerin küçük birliklerine, Baltık Filosuna mensup deniz uçaklarına üs vazifesi görmekte ve Alman-Fin mayın manialarından geçerek batıya çıkmak isteyen denizaltılar için de son sıçrama noktasını teşkil etmekteydi.

²⁴⁶ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 57.

Lavansaari Adasının küçük Sovyet deniz birlikleri için olan önemi; 10 Ekim 1943'de yapılmış olan bir Alman hava keşfinin şu raporunda görülmektedir: 31 hücumbotu, 25 küçük motorbot, 1 mayınbotu, 1 torpidobot, 8 römorkör, 1 yük gemisi, 1 yardımcı gemi, 1 tanker.

Deniz harbinin bu ikinci safhasında Sovyet Baltık Filosu; denizaltılar, hücumbotları ve deniz hava kuvvetleriyle; Alman-Fin harp ve ticaret gemilerine, torpido, hafif su üstü silahları ve taarruzı mayın manialarıyla zarar vermeye teşebbüs etti. Aynı zamanda, karakol gemileri ve küçük birlikler kullanmak suretiyle de Lavansaafi ve Seiskaari Adaları doğusundaki bölgeyi ve buna dayanan kendi tedafii mayın hatlarını emniyete aldı. Alman-Fin mayın manialarını ortadan kaldırmak gayretinde bulundu. Ancak Sovyetler 1942 yılında Alman ve Fin mayın manialarının tesisine engel olamadılar.

1942'de Sovyet denizaltılarının giriştikleri en az otuz yarma hareketinden ancak yirmibiri başarıya ulaştı. Bu girişimler sonucu on Sovyet denizaltısı kayboldu ve yedisi de hasara uğratıldı.²⁴⁷

Harekat bölgelerine varmayı başaran Sovyet denizaltıları, Memelİrben Boğazı bölgesinde ve İsveç kıyılarında rastladıkları tek başına seyreden gemilere ve sonra da konvoylara kısmen suüstünden taarruz edip top ateşiyle, 50.670 ton tutarında 25 gemi batırıp, 35.000 ton tutarında 8 gemiye de hasar verdirdiler.

Sovyet Deniz Hava Kuvveti, 1942 yılında Alman Hava Kuvvetleri tarafından hemen hemen hiç taciz edilmemiş olan hava hakimiyetinden faydalanmayı bildi. Alman-Fin mayın, mayın arama-tarama, nakliye, denizaltı savunma harbi kuvvetleriyle, diğer harp gemilerine bomba, makineli tüfek ve torpido taarruzları yaptı.

Günlük müteaddid hücumlara rağmen 1942 yılında ancak az miktarda harp ve ticaret gemisine hasar verdirip, bazılarında büyük personel kaybına neden oldular. Sovyetlerin bu az başarılarının nedenini kullandıkları taktikde aramak ızdı. Bomba hücumlarını yüksekte yaptılar ve bomba atıcıları da yeter derecede eğitim görmemişlerdi.

²⁴⁷ I. S. İsakov, *a.g.e.*, s. 169.

1941 yılı sonundan beri Kronstadt ve Leningrad'da yatmakta olan muharebe gemileri, kruvazörler, muhripler ve torpidobotlar aldıkları çeşitli isabetlerden sonra kullanılmaya hazır bir duruma getirildilerse de ikmal zorlukları, mazot ve dizel yağı kıtlığı yüzünden kullanılamadılar.

Sovyet hücumbotları 1942 yılında Seiskaari ve Lavansaari Adaları bölgesinde harekatta bulundu. Bunlar kısmen, çıkış yapan denizaltıları desteklemek, kısmen de kendi mayın arama tarama ve ikmal kuvvetlerini himaye amacıyla, Alman manialarındaki karakol gemilerine hücumlar tertipletiler.

1942 yılı Ağustos'unda üç adet Sovyet hücumbotu, iki Alman hücumbotuna taarruz etti. Ancak Sovyet hücumbotları hemen geri çekildi.

Hitler, Leningrad'daki tersaneleri böyle sistemli bir surette bombardımandan sakınmanın kara topçusu için mümkün olduğu halde hava akınları bakımından mümkün olmadığını söyleyerek, tersaneleri ve havuzları zaten Rusların buraları terkederken tüm olarak tahrip edeceklerine inandığını ve yine de bu öneriyi gözönünde bulunduracağını ifade etti.

1942 yılı biterken Lavansaari ve Seiskaari Adaları halen Rusların elinde bulunuyor ve Alman Silahlı Kuvvetleri Yüksek Komutanlığınca buraların 1943 yılı ilkbaharında ele geçirilmesi öngörülüyordu. Yine bu arada Müttefikler havadan geniş ölçüde mayın döktüklerinden Baltık'da Almanlar için büyük bir tehdit oluşturuyordu.

4.7. 1943 YILI DENİZALTI HAREKATI

4.7.1. Alman Deniz Kuvvetlerinde Buhran

Barents denizi muharebesinden sonra hiç beklenmedik şekilde öfkelenen Hitler'in, Alman Deniz Kuvvetleri hakkındaki ifadeleri Büyükamiral Raeder'i son derece üzdü. Büyükamiral yaptığı görüşmede, sakin bir şekilde durumu tam olarak açıklığa kavuşturana kadar müsaade etmesini rica etti. Hitler'in kendisini anlamsız ve gereksiz hezeyanlara

kaptırmış olduğunun farkındaydı ve sakinleşmesi için zamana ihtiyacı olduğunu düşünüyordu.

Büyükamiral Raeder; 6 Ocak 1943 günü Hitler'in Wolfsschanze'deki karargahına gittiğinde Mareşal Göring'in bu olayı nasıl istismar ederek Hitler'i kışkırttığını bilmiyordu.

Toplantıda Hitler, birbuçuk saat Alman Deniz Kuvvetleri hakkında konuştu. Özet olarak aşağıdaki hususlara²⁴⁸ değindi:

“Alman donanması, esas olarak örneğini İngiliz donanmasından almıştır. 1864, 1866 ve 1870–1871 yıllarındaki harpler sırasında da ehemmiyetsiz olmadığını ispatlamıştır. Muhriplerin geliştirilmesinde Alman Deniz Kuvvetlerinin dünya çapında bir rolü olmuş ve bu unutulmamıştır.

Birinci Dünya Harbinde, Alman derizaltıları donanmanın esas unsuru olduklarını ispatlamışlar ve bugün de bunlar aynı ehemmiyette olduklarını göstermiş bulunmaktadır. Bundan böyle de bu gücün birinci öncelikte tutulması şarttır.

Geçen harpte Alman açık deniz donanması kayda değer bir şey yapmamıştır. Bu faaliyetsizlikten Kaiser'i suçlu görmek alışkanlık haline gelmişse de ben bunun hakiki nedenini, Kaiser desteklesin veya desteklemesin, donanmada harpetmeye inanmış ve karar vermiş personelin yokluğunda buluyorum. Bu faaliyetsizliğin bir neticesi olarak kara kuvvetleri devamlı ve şiddetli muharebelerle uğraşırken, geniş ölçüde bir askeri güç limanlarda atıl bir durumda bekledi. Donanmanın isyanı ve kendi kendini batırması da Alman donanmasının itibarını elbetteki yükseltmedi.

Donanma bir muharebeye girişmeden evvel daima kendi gemilerinin adedi üstünlüğü ile personelinin muharebe gücünü düşündü, mukayese yaptı ve çok

²⁴⁸ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Führer Konferansları Cilt: 2*, (Çev. Tahsin Kalafatoğlu), İstanbul 1951, s. 2–3.

dikkatli davrandı. Ordu bu prensibi dikkat nazarına almadı. Führer, bir asker olarak, kuvvetler bir kere muharebeye tutuştuktan sonra, sonuna kadar devam edilmesini bekler.

Bütün muharebe kuvvetlerimizin, bütün personelimizin ve bütün malzememizin harbe katılmasını gerekli kılan bugünkü duruma göre büyük gemilerin demirli olarak tembel tembel yatmasına müsaade edemem. Bu gemiler daimi olarak Hava Kuvvetleriyle beraber birçok da küçük tonajlı harp gemilerinden himaye ve destek istemektedirler. Norveç'in muhtemel bir istila durumunda da durum aynı olacaktır.

Halbuki bu sırada Hava Kuvvetlerimizin istilaya gelen filoya taarruzları kendi gemilerimizi korumaya mecbur olmaktan daha da değerli bulunacaktır. Bu nedenlerle, donanma düşmanı bir köprübaşı kurmaktan menetmek hususunda büyük bir değer taşımayacaktır.

Şimdiye kadar olan deniz muharebelerinin büyük bir kısmını hafif deniz kuvvetlerimiz icra etmiştir. Yine büyük gemiler ne zaman denize açılırsalar, hafif su üstü kuvvetleri onlara her zaman refakat etmek zorunda kalmaktadırlar. Hafif su üstü kuvvetlerini himaye eden büyük gemiler değil, fakat aksine olarak büyük gemileri himaye eden hafif suüstü gemileridir, demek daha doğru bir yaklaşımdır.

Baltık Denizinin mayınlanması nedeniyle, büyük gemilerin hareketleri son derece kısıtlanmıştır. Sahil savunması için bu büyük gemilerden çıkarılacak topların çok etkili olacağı artık gerçektir.

Geniş ölçüde bir istilanın vukuu muhtemel olan yerlere ağır deniz topları tabiye edilirse, bu gibi çıkarmaların önüne geçilmesi mümkündür. Bununla ilgili olarak Kuzey Denizi sahası nazarı itibare alınmamalıdır.”

Führer'in büyük gemilerin hizmetten geri çekilip sökülmesine karar vermiş olması Deniz Kuvvetlerini küçümseme olarak kabul edilmemelidir. Böyle düşünmek ancak, tam

anlamıyla faydalı olmakta devam eden bir muharebe birliğini ortadan kaldırmak arzu edildiği takdirde doğru olabilir. Orduda bunun benzeri bütün süvari tümenleri kaldırılmıştır.

Büyükamiral Raeder, Hitler'in böyle ağır ithamlarda bulunacağını hiç beklemiyordu. Şu anda ortaya atılan görüşlerin doğru ve yanlış yönlerini münakaşaya hazır bulunmuyordu. Birbuçuk saat süren Hitler'in konuşması sırasında Büyükamiral sadece dinledi ve hiç cevap vermedi.

Hitler konuşmasını bitirdiğinde Büyükamiral Raeder kendisiyle özel bir görüşme talep etti.

Hitler ile Deniz Kuvvetleri Başkomutanı arasındaki özel görüşmede Büyükamiral Raeder; 31 Aralıkla 1 Ocak 1943 tarihleri arasındaki muharebede meydana gelen gecikmenin nedenlerini açıklamaya çalıştı. Ancak Hitler'de bir anlayış göremeyen Büyükamiral kelimelerini itinayla seçerek şu şekilde konuşmaya devam etti.²⁴⁹

“Führer'im; konuşmanızda açıkça belirttiğiniz gibi, Deniz Kuvvetlerini sevk ve idare tarzımı tasvip etmediğiniz için istifamın kabulünü dilerim. Güveninize ve desteğinize sahip olmadıkça görevimi istenilen şekilde yürütebilmeme imkan yoktur. Sizin de bildiğiniz gibi 67 yaşına gelmiş bulunuyorum ve sıhhatim de pek iyi olmadığından; daha genç ve enerjik bir amiralin görevimi devralması yerinde olacaktır.”

Büyükamiral Raeder, daha sözlerini bitirmeden Hitler, aralarındaki havayı yumuşatıcı ve olayı yatıştırıcı bir tavır takındı.

“Muhterem sayın Büyükamiral” diye acele ile konuşmaya başlayarak; “Tüm Deniz Kuvvetlerini hiçbir surette küçümsemiyor ve hor görmüyorum. Sözlerim yanlış anlaşılabilir, ancak ben sadece gemilerden söz ettim. Sık sık belirttiğim gibi şahısların yaşı benim için pek mühim değildir. Şu anda sizin görevden ayrılmanız omuzlarımdaki yükü daha da arttıracaktır.” dedi.

²⁴⁹ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 2, s. 4.

Hitler bir ara sustu ve Büyükamiral tekrar söze başladı:

“Diğerlerinin yanındaki bana hitaplarınızdan dolayı bundan sonra Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı görevinde kalamam. Otoritem sarsıldığı gibi eğer büyük gemiler ki açık deniz donanmasıdır hizmet dışı bırakılırsa daha da zayıflayacaktır. 13 Ocak 1943 tarihi sizin iktidara gelişinizin onuncu yıl dönümüdür, bu tarih ayrılmam için uygun olacaktır.” şeklinde sözlerini bitirdi.

Kısa bir süre düşünen Hitler, Büyükamiralin istifasını kabul etti ve Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı için yerine uygun olacağını düşündüğü iki amiralin ismini kendisine bildirmesini istedi.²⁵⁰

Büyükamiral Raeder, yüksek kıymet ve karakterini takdir ettiği, o sıralarda kuzey donanma grubu komutanı olan Amiral Rolf Carls ile denizaltı filosu komutanı Amiral Dönitz'den birini seçmesi için Hitler'e arzettiğinde onun ikinci planda bıraktığı Dönitz'i tercih etti ve 13 Ocak 1943 tarihinde Büyükamiralliğe terfi ettirerek Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığına atadı.

Hitler'in talimatına uyarak Büyükamiral Raeder 15 Ocak 1943 tarihinde büyük gemilerin hizmet dışı bırakılmaları hakkında bir muhtıra hazırladı ve aynı zamanda Deniz Kuvvetlerinin kullanımına dair yazılmış bir de basit rehber takdim etti.

Hitler ile Büyükamiral arasındaki bu sürtüşme, deniz kuvvetinin kullanılmasını Hitler'in anlaması için Amiral Raeder'in yapmış olduğu uzun ve başarısız girişimlere son verdi. Büyükamiral Raeder kuvvetli sevk sahibi bir komutandı ve dengeli bir donanmaya olan ihtiyacı açık olarak görüyordu. O her zaman bir deniz/hava kuvveti teşkil edilmesini ve daha ziyade büyük gemilerin inşa edilmesini istedi. Fakat bu istekleri mütemadiyen Silahlı Kuvvetler Başkomutanlığının Avrupa'ya ait düşünceleriyle, Mareşal Göring'in Hava Kuvvetleri denizde donanına kadar, belki de ondan fazla iş görebilir fikirleriyle karşılaştı.

²⁵⁰ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 266.

Büyükamiral Dönitz'in Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığına getirilmesiyle deniz harbi, Almanya için yeniden özellikle bir denizaltı harbi şeklini aldı ve Büyükamiral Dönitz, bu husustaki ihtisasını ve enerjisini ispat etti. Hitler'in onu tercih edişi isabetli olmuştu.

Yeni Büyükamiralın bilhassa denizaltı personeli üzerinde sonsuz bir prestiji vardı. Personeli ona Aslan ismini vermişti. Her hareket dönüşü bütün komutanları yanına kabul eder ve çok büyük bir bilgiye sahip bulunduğu halde onları dinlemesini bilirdi.

Daima nikbinliğini muhafaza eden Büyükamiral, hemen hemen harbin sonuna kadar zafer ümitlerini bekledi. Mareşal Göring'den, daha fazla istifade etmesini bildi ve Deniz Kuvvetlerine mümkün olan her yardımı sağladı. Bununla beraber bu yardım oldukça yetersizdi. Amiral aynı zamanda silah bakanı Speer'in de en yakın dostuydu. Birbirlerine itimad ederek yaptıkları müşterek çalışmalar çok iyi neticeler verdi.

Büyükamiral Raeder, Deniz Kuvvetleri müfettişliğine atandı.

Artık Hitler'e itimadı kalmadığından ve Amiral Dönitz ile ilişkileri fena olduğundan işgal ettiği makam sadece şerefini kurtarır mahiyette kaldı. Hakikatte görevi sona ermişti. Fakat tarihe, Rusya ile harp etmeyi doğru bulmayan bir şahsiyet olarak geçti.

Büyükamiral Dönitz, 25 Nisan 1892'de doğmuştu. Amiral Raeder'den 16 yaş küçüktü ve birçok amirallerin en genci idi.²⁵¹

Büyükamiralliğe atandığında oldukça kıskançlıklara yol açtı. Amiral Dönitz, komutanlık karargahını Berlin'e nakletti ve denizaltı filosunu da direkt olarak kendine bağladı.

Denizaltı filosu Kurmay Başkanı Godt, Denizaltı Eğitim Komutanı, Frie Deburg ve cep denizaltıları ile hücum silahları Komutanı Heye ile birlikte denizaltı filosunun gücünü artırmaya çalıştı.

²⁵¹ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 65.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığına atanması, denizaltıcılar tarafından coşkunlukla karşılandı. Çünkü denizaltıcılar haklı veya haksız Büyükamiral Raeder tarafından suüstü kuvvetlerine feda edilmiş olduklarından şikayetçiydiler.

Büyükamiral Dönitz göreve başladığında genel durum esasen çok karışıktı.

18 Ocak 1943'de Almanlar Leningrad muhasarasını kaldırmış bulunuyorlardı. 23 Ocak'da 8 nci İngiliz ordusu Tripoli'ye girmişti. Müttefikler Tunus'da takviye edilmekteydi ve son Alman birlikleri Stalingrad'da esir edilmiş bulunuyordu.

Gün geçtikçe Hitler, bütün ümitlerini denizaltı harbine bağladı. Fakat iki ay sonra denizaltı harbi Müttefik hakimiyetine girer göründü. Büyükamiral Dönitz asla ümitlerini kaybetmedi ve hazırlamakta olduğu yeni tip denizaltılara büyük itimad besledi. Zamanla Hitler de, Büyükamiralin ümitlerine daha mutedil bir şekilde iştirak etti.

4.7.2. Casablanca Konferansı

Torche kısa isimli Kuzey Afrika çıkarmasının başarı ile neticelenmesinden sonra, ilk zaferlerinin zevkini çıkarmak ve harbin bundan sonraki sevk ve idare esaslarını görüşmek üzere Roosevelt ve W. Churchill ile General De Guelle, askeri şeflerin de iştirakiyle; Casablanca'da Ampho otelinde Ocak 1943 ayındabir araya geldiler. 1943 yılı Ocak ayında genel olarak Müttefikler bütün cephelerde duruma hakim olmaya başlamışlardı. Yeni durumun bir an önce gözden geçirilmesi ve yeni stratejik kararların alınması gerekliydi.

Toplantı sırasında genel-durum aşağıdaki şekle bürümnüştü: Avrupa'da Alman orduları bütün Fransa'yı işgal etmiş olmakla beraber Doğu cephesinde bir çıkmaza girmişlerdi. 1942–1943 kışı Stalingrad ile Rus-Alman cephesinin dönüm noktasını işaret etmişti. Kafkasya istikametindeki derin Alman girmesi artık temizlenmişti. Almanlar; hala Rostav doğusunda ve Don Nehri boyunca Voronezh'in güneyindeydiler.

Fakat Ruslar da Moskova'nın güney doğusu istikametinde bir hayli ilerlemişlerdi ve artık Moskova tehlikede değildi. Afrika'da Rommel İngilizler tarafından Libya'dan sürülmüştü. Müttefiklerin çıkarmaları, Casablanca, Oran ve Cezayir'de başarıyla icra edilmiş ve Kuzey Batı Afrika'nın büyük bir kısmı Müttefiklerin elindeydi. Bununla beraber Tunus'da şiddetli çarpışmalar devam ediyordu.

Casablanca Konferansında hazır bulunan Müttefik şefler; ulaşılabacak hedefler meyanında denizaltılara karşı mücadelenin birinci derecede önemi haiz olduğu kararına vardılar.

Genel durumun ışığı altında şu hareket tarzları düşünöldü ve kararlar alındı:

Atlantik Harekatı: Öncelikle Atlantik'de hareket yapan Alman denizaltıları karşısında deniz ulaştırmasının emniyeti için şimdiye kadar alınmış olan tedbirlerin daha da artırılmasına öncelik verilecek, bu maksatla; konvoylar daha fazla sayıda karada ve uçak gemilerinde üslendirilmiş uçaklar vasıtasıyla emniyete alınacak, Alman denizaltı üsleri (Öncelikle Fransa'nın kuzey batı üsleri) devamlı olarak bombardımanlarla baskı altında bulundurulacak, Himaye uçak gemileri, muhrip ve bazen de kruvazörlerle takviye edilmiş bağımsız denizaltı arama ve imha grupları teşkil edilip, göreve tevcih edilecek ve Almanların denizaltı eğitim sahaları mayınlanacak.

Avrupa Harekatı: Almanya'ya karşı kayıtsız şartsız teslim olması politikası uygulanacak, Rusya'ya yardım sağlanacak, Nazi Almanyasını yumuşatmak maksadıyla, Almanya'ya yapılan stratejik bombardımanlar artırılacak, Avrupa kara kıtasına Manş kanalı üzerinden bir istila harekatı yapmak için kuvvet hazırlıklarına devam edilecek.²⁵²

4.7.3. 1943 Yılı Mayıs Ayı Sonuna Kadar Alman Denizaltı Harekatı

Ocak 1943'de Kuzey Atlantik'de fasılasız bir şekilde fena havalarda hükünü sürdü. Kısa fasıllarla fırtınalar birbirini takipetti. İzlanda'da üslenen Hava Kuvvetleri de uçamaz hale geldiler. Fakat bu hava şartları denizaltılar için de hakikaten çok zor durumlar yarattı.

²⁵² F. Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 389-390.

Daha güneydeki hava şartlarının oldukça iyi olması denizaltıların faaliyetlerine imkan verdi.

Kuzey Afrika'ya gitmek üzere Trinidad'dan yola çıkan dokuz akaryakıt gemisinden oluşan bir konvoy bir Alman denizaltısı tarafından tespit edildi. Altı gece sonra Amiral Dönitz'in kurt sürüleri, konvoyu Kanarya adaları açıklarında kolaylıkla yakaladı. Hücumlar sonucu bu konvoyun yedi gemisi batındı. Kuzey Atlantik'deki fena hava şartları nedeniyle bu ay içinde Alman denizaltılan ancak 200.000 ton tutarında 37 gemi batırabildiler.

İşte bu devrede denizaltılara karşı kullanılan su bombalannda Minal adı verilen kuvvetli bir infilak maddesi kullanılmaya başlandı. Dalmış bir denizaltının sekiz metre yakınında infilak eden bu su bombaları, denizaltıları derhal batırabiliyordu. Onbeş metre yakınında patladığında ise ciddi bir hasara neden olup denizaltının su sathına çıkmasına yarıyordu.²⁵³

Harp içinde denizaltı inşa tezgahlarına yapılan taarruzlar iyi neticeler vermiş olmasına rağmen, Fransa'daki denizaltı üslerine karşı büyük çapta tertip edilen taarruzlar hiçbir olumlu netice vermemişti. Çünkü Almanlar, en kudretli bombalara dahi dayanıklı beton sığınaklar inşa etmişlerdi. Bu sığınaklar sadece onarımdaki denizaltıları değil, onların atölyelerini de hava taarruzlarına karşı korumaktaydı. Kormeron denizaltı üssüne yapılan hava hücumlarından hiçbir netice alınmamış olmasına rağmen yeniden hava hücumlarının tertiplenmesi bu defa da öngörüldü. Halbuki bombardıman filoları komutanı hava Mareşalı Harris, hava gayretinin dağılacağı ve boşuna bir güç sarfedileceği düşüncesinde olduğundan bu taarruzlara katiyetle taraftar değildi.

Casablanca konferansı sonucu Hava Kuvvetleri yeni bir kuruluşa tabi tutuldu. Uçak miktarlarındaki artışın yanı sıra uzun menzilli uçaklar muvacehesinde Atlantik'de mevcut boşluğun kapatılması mümkün oldu.

²⁵³ Axel Niestle, "Hitler's U-Boat War: The Hunted, 1942-1945", *US Naval Institute Proceeding*, April 1999, s. 101.

Diğer taraftan Atlantik'deki diğer boşluk da konvoyların hava himayesi, Kuzey Atlantik'de faaliyette bulunan uçak gemileri tarafından tamamıyla kapatılmaya çalışıldı.

Büyükamiral Dönitz, 8 Şubat 1943 günü Wolfsschanze'de Hitler'le bir görüşme yaptı. Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, haritalar üzerinde Müttefiklerin hayret edilecek şekilde denizaltıların yerini bulduğunu ve hatta bazı kere gemilerin adedini bile öğrendiklerini açıklayarak söze başladı. Bu, biri ihanet, diğeri de uçaklara monte edilmiş olması muhtemel yeni bir cihazdan ileri gelebilirdi. Düşman, denizaltı gruplarının mevkinin yalnız keşif olanaklarının geliştirilmiş olması nedeniyle öğrenebiliyorsa; bu durumda Büyükamiral Dönitz, denizaltı gruplarını daha geniş bir şekilde dağıtacaktır.²⁵⁴ Gibralt'a müteveccih konvoyları arayıp bulmak artık şansa kalmıştı. Ancak yeterli bir hava keşfi bu konvoyların bulunmasını mümkün kılabilirdi. Bugüne kadar hava keşfi noksanlığı, denizaltılara bu görevde kullanılmaya çalışılmıştı. Büyükamiral Dönitz, değişen ve gelişen durumlar muvacehesinde denizaltı hareketinin hava keşfiyle desteklenmesini istiyordu. Diğer yönden denizaltı kayıpları, personel sıkıntısı da yaratmış ve eskisi gibi titizlikle seçilen denizaltıcı personel politikası da terkedilmişti.

Hitler, Deniz Kuvvetleri Başkomutanının detaylarını can kulağıyla dinledi ve denizaltı filosu için yapılması mümkün olan herşeyi yapacağını kesinlikle ifade etti.

Yine bu toplantıda Büyükamiral Dönitz, büyük gemilerin hizmetten çıkarılmasına ilişkin olan planı Hitler'e takdim etti. Hitler bu plan üzerine, eğer Portekiz'den ithal edilen Molybdenum sevkiyatı duracak olursa, zırh levhaları için gerekli nikel çeliğini tedarik hususunda belki diğer başka gemileri de sökmek gerekeceğini bildirdi ve emrinin beklenmesini söyledi.

1943 yılının Şubatında Büyükamiral Dönitz, hemen hemen bütün denizaltılarını Kuzey Afrika-Büyük Britanya deniz ulaştırma yolu üzerinde topladı. Müttefik konvoyları şiddetli denizaltı taarruzlarına maruz kaldılar. Bu ay içinde kayıplar 360.000 ton tutarında 63 gemiye kadar yükseldi. Yine bu ay içinde Müttefikler bütün hareket sahalarında 20 Alman denizaltısı gemisini batırmaya muvaffak oldular.

²⁵⁴ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 2, s. 5.

26 Şubat 1943 günü Vinnitsa'da Führer karargahında Hitler ile Deniz Kuvvetleri Başkomutanı arasında bir görüşme yapıldı. Çeşitli konulara değinen Büyükamiral Dönitz, denizaltı hareketini şu şekilde özetledi:²⁵⁵

“Şubat 1943 ayı denizaltı hareketi bakımından son derecede verimsiz olmuştur. Denizde hiçbir şeye rastlanmaması nedeniyle 14 gün zarfında bir tek gemi bile batırılamamıştır. Buna üç neden gösterilebilir: Fena hava ve zayıf görüş şartları, muhtemel olarak düşman tarafından denizaltıların buldukları yerin bilinmesi ve bunların hepsinden ziyade tarafımızdan hiçbir hava keşfinin yapılmamış olmasıdır.

Uzun menzilli muhtelif tip keşif uçaklarıyla hangi sahalarda keşif isteklerimizin bulunduğu tespit edilmiş ve ilgililere bildirilmise de bu hususa önem verilmemiştir. Halbuki Mareşal Göring'in bu hususta mutabakatı alınmış bulunmaktadır.”

Mart 1943 ayı, Atlantik muharebelerinin en verimli ayı oldu. Alman denizaltılarının hücumları, gayretlerinin en doruk noktasına yükseldi.

Almanlar Atlantik'de devamlı olarak 112 denizaltı bulundurmayı başardılar. Konvoyların standart deniz ulaştırma yollarını değiştirmeleri, yeni savunma metodları ve vasıtaları kullanmalarına rağmen yoğun denizaltı grupları kayıplarının azaltılmasına yetmedi.

Daha Mart 1943 ayının ilk üç haftası içinde 500.000 ton tutarında gemi kaybedildi. Bu suretle 1942 yılı Kasım ayının rekorunu Alman denizaltıları kırmış oldular. Fakat Mart ayının sonlarına doğru Almanların denizaltı taarruzlarında bir azalma kaydedildi. Kısaca Mart 1943 ayı 627.000 ton tutarında 108 gemi kaybı ile kapandı. 20 Mart 1943 günü İngilizlere göre, Atlantik muharebelerinin en şiddetli günüydü. Çünkü bu tarihten itibaren yine ciddi olmasına rağmen denizaltı tehdidinin harbin neticesinde büyük bir tesiri

²⁵⁵ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 2, s. 8.

olmayacağı dikkat nazarına alınmaktaydı. Nisan ayında oldukça belirli bir düşüş görüldü ve 326.000 ton tutarında 56 gemi batırıldı.²⁵⁶

11 Nisan 1943 günü Berghof'da Hitler ile Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Dönitz bir görüşme yaptılar. Büyükamiralin denizaltı hareketına ilişkin raporu şöyleydi:²⁵⁷

“Şubat 1943 ayında denizaltı zayıyatımız 19'a varmıştır. Mart ayında 15 ve Nisan ayında da bugüne kadar 16 olmuştur. Bu kayıplar oldukça yüksektir. Bu husus aynı zamanda denizaltı harbinin güçlüğünü de göstermektedir. Bununla beraber, ticaret gemisi batırmadaki hedefimizin, düşmanın inşa edebildiğinden daha fazlasını batırmak olduğu da bir hakikattir. Eğer biz bu hedefe varamazsak, düşman malzeme zayıyatından dolayı ciddi bir sıkıntıya girecekse de tonajı azaltmak suretiyle onu ölüme mahkum etmeye muvaffak olamayacağız. Bu nedenle de eğer biz düşmanın inşasına muktedir olduğundan daha fazla gemiyi batıramazsak, korkarım ki, denizaltı harbimiz iflas ile neticelenecektir.

Ayda 100–200 bin ton tutarında gemi ziyatına düşmanın uzunca bir müddet dayanabileceğini hiç sanmıyorum. Bütün olanaklarımızla ve tüm Mihver devletlerinin katkılarıyla denizaltı harbinde her türlü gayreti sarfetmeliyiz. Biraz daha fazla gayret gösterip, düşman ticaret gemilerine karşı hücumlarımızı son noktasına vardıramadığımızdan ötürü, düşmanı mağlup edememiz olmamızı ileri sürerek kendi kendimizi kabahatli göreceğimiz bir durumun meydana gelmesine mani olmalıyız. Bu hedefe doğru yürürken, 1940 yılında bir denizaltının yapmış olduğu işi bugün yapabilmek için daha çok denizaltıya ihtiyaç vardır. Bu nedenle gemi inşa teşgahlarımızın imkanları oranında denizaltı inşa programını da artırmamız lazımdır. O suretle ki; kaybettiğimiz gemilerle, yeni inşa edilenler arasındaki oran pek ters bir durum meydana getirmesin.”

Hitler; denizaltı inşa programının birinci öncelikle realizesine devam edildiğinden bahisle malzeme yetersizliğinin daha geniş bir programı tatbik mevkinde koymaya imkan vermediğini, aylık çelik istihsalinin 2,6 milyon tondan 4 milyon tona çıkarılması

²⁵⁶ E. Dümen, *Atlan...* 2, s. 68.

²⁵⁷ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, Füh... 2, s. 16.

mesalesini birkaç gün içersinde görüşeceğini, bu konuda yapılacak toplantıya bakan Speer, Roechling ve Duisberg firması temsilcileriyle birlikte Büyükamiralın de katılmasını istediğini bildirdi.

Mayıs 1943 ayı sonunda bir Alman denizaltısı Orta Atlantik’de Black Island adındaki bir Amerikan uçak gemisini batırmakla büyük bir başarı elde etti. Fakat bu münferit başarı oldu. Kayıplar azaldıkça Müttefik denizciler cesaretleniyor ve bu durumda Almanların moralini oldukça bozuyordu.

Artık Almanlar aynı inanç ve kararlılıkla taarruz edemiyorlardı. Çok defa korkaklık ve çekingenlik hissini veren şekillerde taarruz geliştirmektedirler. Ama bu görüş bugün dahi eski Alman denizaltıcıları tarafından kabul edilmemektedir. Onlar, Alman denizaltı komutanlarının ve personelinin morallerinin hiçbir zaman bozulmamış olduğunu ifade etmektedirler. Hatta mağlubiyet anında bile harp esnasında kazanılmış olan büyük başarıların hatırası onların başarısızlığa ve cesaretsizliğe düşmelerine mani olmaktadır.²⁵⁸

Gün geçtikçe Atlantik’de denizaltılara karşı alınmakta olan tedbirler daha etkili olmaya başladı. Kuzey Atlantik’de iki uçak gemisiyle beş adet destek grubu devamlı görev yapıyordu.

Audacity refakat uçak gemisinin kaybindan sonra diğer bir refakat uçak gemisi himayesinde ilk konvoy Atlantik’i salimen geçti. Mayıs ayında uçak taşıyan ticaret gemileri de artık servise girmiş bulunuyordu.

İzlanda Adasında üslenen ve uzun menzile sahip bulunan Liberator uçakları; adadan 800 mil mesafeye kadar Atlantik’de devamlı keşifler yapmaktaydılar.

Müttefikler zamanla daha kuvvetli himayeye sahip büyük konvoylar metodunu tatbik etmeye başladı. Nisan 1943 ayında konvoylar 70 gemiden oluşmaktaydı. Mayıs 1943 ayında bu rakam 90 gemiye kadar yükseldi. Bu tip birliklerin sevk ve idaresi hakikaten son derece güçlü. Bu organizasyon mükemmel bir teşkilata, modern bir

²⁵⁸ Paul Kemp, *U-Boats Destroyed: German Submarine Losses In The World Wars*, London 1997, s. 154.

muhabere sistemine ve en başta üstün bir eğitime ihtiyaç gösteriyordu. Ama yine de bu metot refakat gemilerine konsantre edilebilme imkanını sağlamaktaydı.

Gaskonya Bölgesinde gözetleme sahası, gece ve gündüz suüstünden seyreden bir denizaltı gemisini bir buçuk saatte keşfedebilecek şekilde taranmaktaydı. Bu hareket tarzı karşısında Almanlar kullandıkları denizaltı taktiğini hemen değiştirdiler. Çok kudretli, bir uçaksavar topu ile teçhiz edilmiş denizaltılar suüstünden seyre başladı.

Mayıs 1943 ayında İngiliz Sahil Komutanlığı denizaltılara karşı 136 defa taarruzda bulundu. Bu, denizaltılara karşı yapılan taarruzların aylık rekorunu teşkil etmekteydi. Denizaltı uçaksavar silahlarıyla da çok sayıda uçak düşürüldü. Fakat bu ay içindeki denizaltı kayıpları da çok yüksek oldu.

Alman denizaltıları denize açılmak için beton sığınaklardan çıkışları sırasında mayın tarlalarından geçmek ve daha sonra da geçilmez adı verilen ve Hava Kuvvetleri tarafından devamlı olarak gözetlenen 100 mil uzunluğunda bir şeridi de katetmek zorunda kaldı.

Ayrıca suüstü destek gruplarının karakol görevi icra ettiği diğer bir bölgenin de aşılması gerekliydi. Bu suretle Gaskonya Körfezi hakikaten Kuzey Denizi'ni geçiş kadar tehlikeli bir duruma girmiş bulunuyordu. Radar cihazındaki teknolojik gelişme de Müttefiklere çok şeyler vermişti.

Nisan 1943'de Göbels şöyle dedi: "*İngiltere'yi boğmak üzereyiz.*" Bu beyanat, deniz harbinin Müttefikler lehine gelişmeye başladığı bir zamanda verilmişti. Atlantik muharebeleri sona ermiş olmaktan oldukça uzaktı ama denge artık Müttefikler tarafında ağır basıyordu.

Nisan ve Mayıs 1943 aylarında maruz kaldıkları büyük kayıplar nedeniyle Alman denizaltıları Kuzey Atlantik deniz ulaştırma yollarında konvoylara taarruzlardan vazgeçtiler. Karada üslenen hava birliklerinin menzili dışındaki Rio de Janeiro, Freetown ve Mozambik Kanalı bölgelerinde taarruzlarda bulunmakla yetindiler.

4.7.4. Washington Konferansı (Trident)

Müşterek Genelkurmay teşkilatı Casablanca Konferansından sonra da faaliyetlerine devam ederek Afrika'nın Mihver kuvvetlerden temizlenmesinden sonra yapılacak hareket ile ilgili incelemelerde bulundu ve çalışmalarını da son safhaya getirdi. Müşterek Genelkurmay bu arada İtalya'nın istilasının mı yoksa Manş Kanalını geçmek için derhal harekete geçilmesinin mi doğru olacağı konusunu son bir kere daha tartışıp nihai kararı ortaya koymak arzusundaydı.

Bu maksatlarla, 1 Mayıs 1943'de Müşterek Genelkurmay Temsilcileri; Washington'da toplanarak Trident kararlarını aldılar.²⁵⁹ Bu sıralarda Ruslar Vitebsk'e yaklaşmışlar ve Kursk, Rostov ile Azov Denizi'nin tek mil doğu kıyılarını geri almışlardı. Yakında düşecek olan Tunus etrafındaki küçük bir bölge hariç bütün Kuzey Afrika Müttefiklerin eline geçmişti.

Müşterek Genelkurmay; Avrupa'ya girmek için Müttefiklerce gözönünde bulundurulan dört hareket tarzını tartıştı:

Avrupa'yı İtalya ve Balkanlar yoluyla aşağıdan vurmak; bu İngiltere'nin en fazla üzerinde durduğu ve tercih ettiği hareket tarzıydı. Zira bu hareket tarzı, Akdeniz'deki deniz yolunu tehlikeden kurtaracak ve belki de Rusya'yı Balkanlardan uzakta tutacaktı.

Amerikalılar; Almanya'ya girmek için gerek İtalya ve gerekse Balkanlarda dağların teşkil ettiği maniyayı büyük bir engel olarak görüyorlardı. Diğer yönden Amerikalılar; İtalya yoluyla taarruz edilmesini ilerde kendilerine birçok problemler yaratabileceği düşüncesiyle de istemiyorlardı. İtalya düşerse Amerikalıların onlara ekonomik yardımda bulunması ve bilhassa buğday ile kömür verilmesi gerekecekti. Bu da, Amerika'nın halen gereğinden fazla yüklü bulunan deniz ulaştırmasının yükünü daha da artıracaktı. Ancak; Müttefiklerin İtalya yoluyla ilerlemelerinde esaslı bir kazanç vardı. Orada hava alanları elde edilebilir ve alanlardan Almanya'nın stratejik bombardımanı şiddetlepedirilip, hızlandırılabilirdi.

²⁵⁹ F. Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 390.

Diğer bir görüş, Batı Avrupa'ya İngiltere'den tek bir hamle ile saldırmaktı. Üçüncü bir hareket tarzı da, birinci derecedeki hamle İngiltere'den, ikinci derecedeki hamle Fransa'dan olmak üzere ikili bir taarruz ile Almanya'ya saldırmak ki bu hareket tarzını Amerikalılar ortaya atıyor ve ısrar ediyorlardı. Kara muharebelerini Ruslara bırakmak, abluka ve hava bombardımanları görevlerini Amerika ve İngiltere vasıtasıyla yürütmek. Bu düşünce; Amerikalıların Almanya'yı yumuşatmak için stratejik hava bombardımanlarının daha başlayamaması, deniz ulaştırmasındaki kritik durumun devam etmesi ve inandıkları ikinci cephenin Manş Kanalı üzerinden açılmasına halen girilmediği olmasından ileri geliyordu. .

Genelkurmay başkanları mevcut durum ve olanaklar muvacehesinde aşağıdaki kararlarda birleşti:

Atlantik'de denizaltı savunma harbine devam etmek, denizaltı mücadelesinde konvoyların himayesi için gerek hava ve gerekse denizde mühim olan tedbirleri almak, gayretleri tam ve sıkı bir işbirliğiyle sevk ve idare etmek.

Almanya'nın sanayi ve ekonomik durumunu artan bir şekilde tahrip ile Alman halkının moralini bozmak, savaş azmini de kırmak maksadıyla; İngiltere'den yapılan stratejik hava taarruzlarını şiddetlendirmek.

Manş Kanalı'nı geçiş hareketi için (Kuzey Fransa'ya yapılacak çıkarmada kullanılmak üzere) İngiltere'ye yeterli miktarda; şimdilik 29 tümen bir kara kuvvetini toplamak, Avrupa kıtasında müteakip taarruz hareketinin yapılabilmesi için köprübaşı mevzii sağlamak. Harekatın 1 Mayıs 1944'de başlaması öngörüldüğünden hazırlıklara derhal başlamak.

4.7.5. 1943 Yılı Haziran Ayından İtibaren Alman Denizaltı Harekatı

31 Mayıs 1943 günü Büyükamiral Dönitz, Berghorf'da Hitler'le yaptığı görüşmede Atlantik'deki denizaltı harekatına ilişkin durumu şu şekilde açıkladı:²⁶⁰

²⁶⁰ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 2, s. 34–37.

“Düşman Hava Kuvvetlerinin büyük ölçüde artan tehdidi ve baskısı muvacehesinde denizaltı harbinde şimdi karşı karşıya bulunduğumuz buhran ortaya çıkmıştır. İzlanda ile Faroes Adaları arasındaki günlük hava karakolları, beklenmedik seviyede olup son derece etkilidir. Bütün bunlara ilaveten Orta ve Kuzey Atlantik’deki Müttefik konvoyları uçak gemileri refakatinde seyretmekte olup bütün deniz ulaştırma yolları şimdi uçakların himayesine mazhar olmuş bulunmaktadır. Bununla beraber denizaltı gemilerimizi tehdit eden yegane husus düşman uçaklarının varlığı değildir. Esas neden, aynı zamanda suüstü gemileri tarafından da kullanıldığı anlaşılan yeni bir denizaltı tespit cihazıdır ki; şimdi denizaltıların yerini bulabilecek durumdadırlar.

Halen hava bulutlu ve görüş imkanları zayıf olduğu durumlar ile gece süresince denizaltılar sürpriz hücumları yapabilmektedirler. Yeni denizaltı tespit cihazı olmaksızın uçakların geceleyin veya fırtınalı havalarda denizaltılarımızın yerlerini bulmaları olanaksızdır. Denizaltı kayıplarımızın çoğuna uçaklar neden olmaktadır.

8 Mayıs 1943 günü bir konvoya taarruz sırasında birdenbire bastıran keşif sis sırasında hücumda bulunan beş denizaltımız, refakat gemileri tarafından bir baskınla karşı karşıya kalmalarına mukabil başarılı hücumlar icra edebilmişlerdir.

Denizaltı zayıyatımızın yüzde 65’i denizaltılarımız karakol sahalarına intikal seyrindeyken ve karakol sahalarında beklemekteyken vukubulmaktadır. Bizzat konvoya taarruzdaki denizaltı kayıplarımız yüzde 35 civarındadır.

Bir denizaltı gemisi altıdan sekiz haftaya kadar süren hareket süresinin çoğunu intikal seyrinde veya karakol sahasında beklemekle geçirdiğine göre beklenilecek şey ancak bu olabilir. Bu müddet zarfında gece vakti veya fena görüş şartlarında önceden keşfedilmemiş bir düşman tarafından yapılacak ani bir hava hücumunun tehlikesi pek büyüktür.

İşte bu nedenle, bizim denizaltı zayıyatımız geçen ay yüzde 14'den; yüzde 37'e kadar yükselmiştir. Bu kayıplar çok büyüktür. Biz gücümüzü korumak zorundayız, yoksa düşmanın kazancına hizmet etmiş olacağız.

Bütün yukarıda arzettiğim nedenlerden dolayı aşağıda belirtilen tedbirler alınmış bulunmaktadır:

Daha az düşman hava keşfiyle karşılaşacağımızı ümit ederek denizaltılar Kuzey Atlantik'den Azor Adalarının batı sahasına çekilmiştir. Gibraltalığa müteveccih bir konvoy için burada pusu kurulmuş bulunmaktadır. Bununla beraber, bu kadar geniş bir saha dahilinde konvoyun yerini tespit etmek pek güçtür. Daha uzak sahalardaki uçakların modern dinleme cihazlarıyla tamamen teçhiz edilmemiş olduklarını ümit ederek şimdi hazırlanmakta olan denizaltılarla daha uzak sahalarda denizaltı harbi yapacağım. Bununla beraber, yeni ay karanlığında, Kuzey Atlantik'de konvoylara taarruza başlamak kararındayım. Aşağıda arzedeceğim silahlara acilen ihtiyacım vardır:

Kıfayetli bir radar müdahale cihazı şarttır. Bu bir cihazdır ki; radarla teçhiz edilmiş bir uçağın radarının çalışma frenkansını göstererek, denizaltıyı muhtemel bir taarruza karşı ikaz etmektedir. Biz böyle bir cihaza malik değiliz. Hatta düşmanın hangi dalga uzunluğunda bizi bulduğunu bile bilmiyoruz. Bilmediklerimizi öğrenmek için mümkün olan herşey yapılmaktadır.

Böyle bir ihbar cihazı yapıp kullanılmaya başlanıncaya kadar, denizaltılarımızın geceleyin yalnız bir elektrik motoruyla iş görmelerini emrettim. Çünkü; dizel motorlarından hasıl olan gürültünün bertaraf edilmesi, seda vasıtasıyla düşman uçağının keşfedilmesini kolaylaştıracaktır. Denizaltıları hava hücumlarında haberdar kılabilmek için şimdilik bunu tek çare olarak görmekteyim.

Denizaltıların köprüüstüne, dalma ve diğer şartlar altında dik bir vaziyette duracak bir seda keşfedici cihazının konması imkanı olup olmadığı tetkik edilmektedir.

İkinci bir olanak da; düşman radar intişarlarının sıkıştırılması veya dağıtılmasıdır. Denizaltı üzerinde bir intişar sıkıştırıcısının menzili pek mahdut olduğundan, bu hususta henüz bir kolaylık bulunamamıştır.

Bu Haziran ayı başında denizaltılarımız Afrofit adı verilen bir cihazla teçhiz edeceğiz. Bu cihaz; denizaltı kulesinin verdiği ekoyu aynen vermektedir ve düşmanı şaşkırtmak için denizaltı tarafından salı verilmektedir.

Bundan başka Haziran ayında Biskay Körfezine büyük şamandıralar konacaktır ki; bunlar da denizaltının köprüüstü gibi radarlarda bir eko hasıl edecektir. Bundan da düşman uçaklarını yanlış tarafa sevk etmek maksadı güdülmektedir.

Önümüzdeki Temmuz ayında başlamak üzere adedi gittikçe artacak olan dört namlulu makineli tüfekler denizaltılara monte edilecek ve buna göre kuleler yeniden inşa edilecektir. Aynı zamanda muhrip ve refakat gemilerine karşı kullanılacak torpidolar olmadıkça denizaltıların dört namlulu makineli tüfeklerle uçaklara karşı mücadele etmesi o kadar fayda vermeyecektir. Aksi takdirde uçak tarafından sahaya çağrılan suüstü gemisi yine denizaltıyı dalmaya mecbur edecektir.

Ekim 1943 ayına kadar 12 milden fazla sürati olmayan düşman suüstü gemilerine karşı etkili bir şekilde kullanılacak Falken denilen akustik homing torpidoyu muhakkak elde edeceğiz. Süratin böyle 12 mille tahdit edilmesi büyük bir mahzurdur. Bu nedenle de sonbahara kadar Zaunkoenig denilen aleti muharebelerde kullanılabilir bir hale getirmek üzere mümkün olan herşey yapılmalıdır. Bu tipteki bir torpido 18 mile kadar sürati olan bir düşman suüstü gemisine karşı etkili bir surette kullanılabilir. Zaunkoenig torpidosuna kısa sürede sahip olabilmek için nelerin yapılması icap ettiğini Bakan Speer ile görüşeceğim. Bu hususta sizin müsaadenizi talep ederim. Çünkü müsait kış mevsimi başlamadan önce denizaltıların suüstü gemilerine karşı kullanılacak bu tip torpidolarla teçhiz edilmesini kati bir ihtiyaç olarak düşünüyorum.

Limandan ayrılışlarından veya limana dönüşlerinde denizaltularımıza düşman uçaklarının hiçbir müdahaleye maruz kalmaksızın taarruz etmekte oldukları Biskay Körfezine hava taarruzlarının teksif edilmesi gerekmektedir.

Hava Kuvvetlerimizin Biskay Körfezindeki desteği tamamiyle yetersiz bulunmaktadır.

Junkers-88 uçakları kullanılmaya elverişli değildir. Benim fikrime göre ME-410 uçaklarının Biskay Körfezine mümkün olduğu kadar çabuk getirilmesi zaruridir. Bu maksatla üçüncü hava filosunun ve Deniz Kuvvetleri Atlantik Hava Kuvvetleri Komutanlarının isteklerine hak veriyorum.”

Bu arada Büyükamiral Dönitz’in sözünü kesen Hitler; görüşlerini şöyle açıkladı.²⁶¹

“Zaunkoenig torpidosunu faydalanılabilecek bir hale getirmek için mümkün olan herşey yapılacaktır. Diğer bir konu olan Biskay’da düşman hava kuvveyleleriyle mücadelede ME-410 uçaklarının başarılı olacıklarına şüphem vardır. Fakat bu meseleyi tetkik ettireceğim. Benim düşünceme göre Stuka’larla iki motorlu bombardıman uçaklarına fazlasıyla öncelik tanınmış ve dört motorlu uzun menzilli uçakların imalatı ihmal edilmiştir. Şu anda düşmanla mücadele edebilecek uygun nitelikte uçağımız olmadığını kabul etmekteyim. Eğer şimdi, bizde mevcut uçaklarla İngiltere’ye taarruz edecek olursak uçak zayıtımızın yüzde yirmibeş veya otuz arasında olacağını kuvvetle tahmin ediyorum. Bu zayıyata da Almanya’nın gücünün yetmeyeceği bilincindeyim.

Bütün sanayi tesislerimiz şiddetli ve sistemli bir surette taarruza uğramaktadır ve gelecekte yalnız tedafii tedbirlerle bu taarruzları önleyebileceğimizi ümit edemeyiz. Elde uzun menzilli bombardıman uçakları olduğunda; bunların deniz harplerinde mi yoksa İngiltere’ye karşı taarruzlar için mi kullanılmasının uygun olduğuna karar vermek zorunda kalacağımı biliyorum.

²⁶¹ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 2, s. 37-38.

Ancak İngiltere'ye hücumun nihai gayesinin şehirlerimizin ve sanayi merkezlerimizin korunması için olacağını kabul ediyorum.”

Müteakiben Büyükamiral sözlerine şöyle devam etti.²⁶²

“Eğer biz geçen yıl deniz uçaklarına sahip olsaydık, denizaltılarımız şüphesiz daha fazla gemi batırmuş olacaktı. Bunları keşif görevlerine tevcih ederek ve düşman uçaklarına karşı da savunmada kullanarak denizaltı harbini daha fazlasıyla ileriye götürebilirdik. Ben Atlantik'de kullanılan düşman uçaklarının pek çoğunun bizim uçaklarımızdan aşağı nitelikte olduğu inancındayım. Bundan başka, hava kuvvetleri biraz olsun Atlantik hedeflerine tevcih edilebilseydi; tarafımızdan batırılan gemi tonajında bir artma görülebilirdi. Hatta şimdi bile Deniz Kuvvetlerimize bir hava kuvveti vermek için geç kalınmış değildir. Bu durumda uçak personelinin eğitimine şimdiden başlayarak gerekli tertip ve tedbirleri almada yarar görmekteyim.”

Hitler, ifade edilen bu görüşü tamamiyle uygun buldu ve “Öyle görünüyor ki; Atlantik harekatı için uzun menzilli bombardıman uçaklarımızı göndermek şarttır.” diyerek konuşmasını tamamladı.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, denizaltı harbinin geleceğe dönük ihtimallerini şöyle ifade etti.²⁶³

“Şimdiki halde gayretlerimiz teknik bir cihaz tarafından çöktürülmektedir. Ancak buna karşı mukabil tedbirler bulunacaktır. Bununla beraber, denizaltı harbinin yeniden ne dereceye kadar etkili bir hale geleceğini şimdiden söyleyemem. Bizim gayretlerimizin yanı sıra düşmanın suüstü ve havadan denizaltılara karşı savunma vasıtaları gün geçtikçe geliştirilmektedir. Önümüzdeki günlerde birçok belirsizliklerin ve bilinmez nedenlerin meydana çıkması beklenmelidir. 1940 yılında bir denizaltı gemisi günde ortalama olarak 1000 ton tutarında gemi batırma

²⁶² İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 2, s. 37.

²⁶³ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 2, s. 39.

imkanına sahipti, 1942 yılı sonuna doğru bu miktar takriben 200 tona kadar inmiştir.

Bu durum açık olarak düşmanın denizaltılara karşı savunma sistemindeki etkinliğinin artışı ve denizaltularımızın da teknik kıfayetsizliğini göstermektedir. Böyle olmakla beraber artık büyük başarılar mümkün olmasa bile denizaltı harbine katıyetle devam etmenin gerekliliğine inanmaktayım.”

Hitler aşağıdaki sözlerle bu noktada Büyükamiralin konuşmasını kesti ve:²⁶⁴

“Denizaltı harbini gevşetmek diye birşey söz konusu değildir. Atlantik, batıda benim ilk savunma hattımdır ve orada hatta bir savunma muharebesi yapmaya mecbur olsam bile bu, Avrupa sahilinde kendimi savunmak için beklemeye değer niteliktedir. Her ne kadar tarafımızdan verdirilen kayıplar artık büyük değilse de, denizaltı harbimiz nedeniyle faaliyetten alıkonan düşman kuvvetleri pek büyüktür. Denizaltı harbini keserek bu kuvvetleri serbest bırakamam” dedi.

Büyükamiral Dönitz; Hitler’in bu görüşünden faydalanarak denizaltı inşaatının ayda 30’a çıkarılmasını ve hatta mümkünse 40’a yükseltilmesinin çok daha iyi olacağını ifade ederek bu hususta Bakan Speer ile de mutabakata vardığını açıklayarak Hitler’e ayda 40 denizaltı gemisinin inşasını öngören planı ve buna ilişkin emri sundu. Hitler hiç tereddüt etmeden bu emri imzaladı.

Alman denizaltıları Azor Adaları güneyine bir müddet için kaydırıldılarsa da, uçak gemileri refakatindeki suüstü himaye gruplarının bu bölgeye tevcih edilmesi ile konvoylar hiçbir kayba uğramadan deniz geçişlerini tamamladılar. Biskay Körfezindeki mücadele çok şiddetli bir şekilde devam etmekteydi. Sayıca kıfayetsiz olan Alman av uçakları Reafighter’ler ile himayeli Müttefik bombardıman uçaklarının körfezdeki taarruzlarına engel olabilmek için boş yere gayret sarfettiler.

²⁶⁴ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 2, s. 42.

Haziran 1943 ayı ortalarında Alman denizaltılarının taktikleri bir kere daha değiştirildi. Körfezi gruplar halinde geçmeye başladılar. Bu metot uçaksavar silahlarından karşılıklı yardım görmelerini ve av birliklerinin konsantre edilmiş hiyame yapabilmelerini mümkün kılıyor ve düşmanla karşılaşma ihtimallerini asgarı hadde indiriyordu.

15 Haziran 1943 günü Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Dönitz Berghof'da Hitler'le yaptığı görüşmede genellikle Deniz Kuvvetlerinin halen karşı karşıya bulunduğu personel problemlerine değindi. 1942 yılı Nisan ayından itibaren Deniz Kuvvetlerine tertip edilen personelde azaltma yapılmış ve neticede 200.000 kişilik personel açığı ortaya çıkmıştı. Deniz Kuvvetleri sorumluluğuna verilmiş sahil savunması ile bazı bölgelerin hava savunmasının modernize edilmesi, personel zayıyatı, yeni denizaltı ve hafif suüstü kuvvetinin inşası neticesinde personel ihtiyacı gün geçtikçe büyüdü. Subay sıkıntısı çektiğini çeşitli örneklerle izah etmeye çalışan Büyükamiral Dönitz²⁶⁵: “1939 yılı sonbaharında hizmete giren subay namzetleri şimdi denizaltı komutanlarıdır.” deyince Hitler oldukça şaşırıldı ve kendisine ne zamanlarda, ne miktar personel istendiğinin liste halinde verilmesini emretti.

Bilhassa denizaltı personelinin noksanını tamamlamaktan başka Büyükamiral Dönitz'in üç ayrı arzusu daha vardı ama bunları daha sonra Hitler'e sunmayı düşünmüştü.

Bunlardan biri sualtında yüksek süratle seyretmek kabiliyetine sahip yeni bir elektro denizaltı projesi, diğeri denizaltıların uçaksavar silahlarının geliştirilmesi ve sonucusu da İngiltere sahillerine ayda 3000 mayın dökülmesiydi.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı bu fikirlerini 8 Temmuz 1943 günü Wolfsschanze Karargahında yapılan toplantıda Hitler'e arzetti.

Büyükamiral Dönitz son derece memnundu, zira elektro denizaltı başarıyla dizayn edilmişti ve böyle süratli bir denizaltının taktik bakımdan üstünlüğü apaçık belliydi. Bu denizaltının konvoylara süratle yaklaşması ve su sathına çıkmaya mecbur kalmadan yine süratle tehlikeden uzaklaşması mümkün olabileceğinden yeni imkanlar elde edilecekti.

²⁶⁵ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 2, s. 40.

Denizaltıların, sualtında az süratle seyretmesi esasına göre düşmanın geliştirdiği savunma cihaz ve silahlarıyla taktikleri etkisiz hale gelecekti. Konvoyların aşağı yukarı 10 milden ibaret olan sürati pek fazla artırılmayacağı için sualtında 19 millik bir süratin faydaları uzun müddet tesirini gösterecekti.

Elektro denizaltısının dizayn edilmiş olduğunu daha konuşmasının başında Hitler duyunca çok memnun oldu ve bu denizaltının seyir siasi, azami sürati, yeniden imla ihtiyacı, silahları ve dalma derinliği gibi teknik detaylar hakkında sorular sordu. Bu hususları açıklayan Büyükamiral; bu yeni denizaltının hem taarruz ve hem de savunmada önemli avantajlara sahip olduğunu söyleyerek:²⁶⁶

“Azami dalış umkunun fazlalığı ile sualtındaki yüksek sürati; düşman suüstü gemilerinin ve uçaklarının hücumuna uğradığı vakit, elimizde mevcut denizaltılara nazaran daha süratli dalma kudreti vermektedir. Bundan başka, su altı seyir siasının fazlalığı nedeniyle tehlikeli bölgeleri kısa zamanda geçebilecektir. Walther denizaltısıyla mukayese edildiğinde bu denizaltının ilave olarak bataryalarını tekrar imla etmek ve bu suretle denizde kalma müddetini önemli derecede uzatmak üstünlüğü vardır.”

Hitler’in; bu denizaltılardan birincisinin ne zaman tamam olacağı sorusuna cevaben Deniz Kuvvetleri Başkomutanı; bu meseleyi Bakan Speer ile konuştuğunu ve deniz inşaat şubesine bu hususta emir verilmesini talep ettiğini, inşaat şubesi tarafından tespit edilen Kasım 1944 tarihini çok geç bulduğunu ve inşaatın süratlendirilmesi için gereken usul ve vasıtaları Bakan Speer ile müzakere ettiğini ifade etti.

Büyükamiral Dönitz’in Haziran 1943 ayı ortalarına kadar gelişen denizaltı hareketi ile ilgili raporu ise şöyleydi:²⁶⁷

“Denizaltıların Mayıs ayındaki başarısız hareketleri sonucu bunları Kuzey Atlantik’den başka sahalara kaydurdım. Yeni sahalarda denizaltı savunma harbi tedbirleri henüz o kadar kuvvetli ve kifayetli değildir. Bu değişiklik neticesi olarak

²⁶⁶ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 2, s. 43.

²⁶⁷ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 2, s. 45–46.

Haziran ayında birkaç gemi batırılmış fakat Temmuz ayı biraz gelişme göstermeye başlamıştır.

Düşmanın denizaltı savunma harbi gayretlerini denizaltılarımızın Atlantiğe çıkış yollarına, yani; Shetland Boğazına ve Biskay Körfezine tevcih ettiği şimdi tamamiyle anlaşılmiş bulunmaktadır. Bunun neticesi olarak bu bölgelerdeki kayıplarımız halen pek yüksektir. Kayıplarımızın en çoğuna düşmanın Hava Kuvvetleri neden olmuştur. Fakat son zamanlarda himaye gruplarının ve Hava Kuvvetleriyle işbirliği yapan suüstü gemilerinin de bu kayıplara sebebiyet verdikleri bilinmektedir. Bu müşterek düşman hareketına karşı henüz bir savunma teşkilatımız yoktur ve bütün denizaltılar dört namlulu çift kundaklı uçaksavar silahlarıyla teçhiz edilinceye kadar denizaltıların limanlarımızdan ayrılmaları şimdilik geri bırakılmıştır.

Yeni bir radar müdahale cihazıyla yeni torpidolar kullanılmaya hazır bir hale gelinceye kadar Kuzey Atlantik'de konvoylara hücum etmek niyetinde değilim. Bu nedenle, düşman refakat kuvvetlerine karşı kullanılacak torpidoların imalini süratlendirmek hususunda her türlü gayret sarfedilmektedir. Bu torpidolar hizmete girene kadar uzak bölgelere gönderilecek bazı mayınlar müstesna olmak üzere, mayın dökme hareketında denizaltıları kullanmayı düşünmekteyim. Hava Kuvvetlerimizle yaptığım koordine sonucu, Ağustos 1943 ayında düşmana karşı bir sürpriz taarruzda yeni mayınlar kullanılacaktır.

Sizin de belirttiğiniz gibi bu mayınların karaya düşürülmesinden korktuğum için, hava kuvvetleriyle dökülecek mayınlar belki bir mesele yaratabilir. Ancak kendi emrimdeki vasıtalarla ayda sadece 500 mayın dökülebilirim. Bu çok azdır. En az 3000 mayın dökülmelidir ve bu kadar geniş bir hareket için Hava Kuvvetlerinin işbirliğinden vazgeçilemez. Artık merak edici bir hadise olmamakla beraber mayın harbi ile İngilizlere verdirilen büyük kayıpların tahmininde kimse mübalağa edemez ve umumiyetle bu kayıplar ancak bilahare tayin edilebilir.

Bundan başka mayınların kullanılışı bizim için daha az pahalıya malolur, Çünkü Hava Kuvvetlerinin bir düşman şehrine hücumda olduğu gibi, böyle yüksek kayıplar verebileceği farzedilemez. Bu sebepten düşmana en hayati noktasından darbe vurulacağı için, mayın dökme hareketına mümkün olduğu kadar çok uçak ayrılmalıdır. Ağustos ayı sonuna kadar yeterli miktarda mayın hazır olacaktır.”

Deniz Kuvvetleri Başkomutanının bu önerilerini uygun bulan Hitler; mayın dökme hareketında Hava Kuvvetlerinin bu hareketından korktuğunu ve bunların kullanılmasında dikkatli davranılmasını bir kere daha hatırlattı.

Temmuz 1943 ayında Alman denizaltıları Antiller Denizinde, Brezilya sahillerinde ve Freetown ile Takarodi bölgelerinde harekatta bulundular. Bu sıralarda hizmette bulunan denizaltı kruvazörleri Avustralya suları ile Hint Okyanusundaydılar. Temmuz ayında Müttefik kayıpları 224.000 ton tutarında 45 gemiye yükseldi. Fakat Alman Denizaltı Filosu da batırılan gemi sayısından fazla yani 46 denizaltı kaybetti. Biskay Körfezinde batan 19 denizaltı gemisinden 18’i ayın başından itibaren Sahil Komutanlığına bağlı Amerikan Hava Kuvvetlerine mensup uçaklar ile Sahil Komutanlığı birlikleri tarafından batılmıştı.

Konvoy refakatindeki su üstü gemilerine karşı denizaltılar tarafından kullanılması düşünülen torpidolar umulduğundan iki ay önce hizmete girmeye hazır olunca, Büyükamiral Dönitz Ağustos ayı sonunda Kuzey Atlantik’de tekrar denizaltı hareketına başlama kararı aldı.

Ağustos ayı Müttefikler için en müsait bir ay oldu. Almanlar 23 denizaltı kaybetmiş olmalarına rağmen Müttefikler sadece 86.000 ton tutarında 16 gemi kaybettiler. Alman denizaltılarının verimi feci bir şekilde düştü. Büyük bir ikmal denizaltısı da Faroes ile İzlanda arasında batırıldı. Bu aynı cinsden batırılan dördüncü denizaltı gemisiydi. Ağustos ayının ilk haftasında Biskay Körfezinde Hava Kuvvetleriyle 9 denizaltı gemisi batırıldı. Suüstünden geçiş taktiği çok pahalıya mal olmaktaydı. Almanlar bu taktikden de hemen vazgeçtiler. Tekrar gündüz dalmış vaziyette geçmeye ve geceleri de bataryalarını şarj edecek kadar su üstünde bulunmak suretiyle harekate başladılar. Bununla beraber bazı denizaltılar İspanya karasularını takip ederek denize açılmaya gayret etmekteydiler. Bu

yol, İspanyol balıkçı gemileriyle dolu olduğu için radar aramasını güçleştirdiği gibi İngiltere de üslenen hava birliklerinin de oldukça uzağından geçmekteydi.

19 Ağustos 1943 günü Büyükamiral Dönitz; Führer karargahında Hitler'e aşağıdaki raporu sundu:²⁶⁸

“Eylül 1943 ayında Atlantik’de müttefik konvoylarına denizaltılarımızın taarruzları yeniden başlayacaktır. Silahlarda husule gelen gelişmeler bize yeniden muharebe kudreti vermiştir. Mücadelenin şüphesiz pek çetin geçeceğine umuyorum.”

Büyükamiral Dönitz, Atlantik muharebesinin diğer bir devresine başlamak için hazırды. Denizaltıları için üç yeni silaha sahipti. Akustik torpido ve geliştirilmiş uçaksavar topları, iki yeni tip mayın. Bu mayınlardan biri preşer mayın (İstiridyeye), diğeri de A. 105 akustik mayındı.

Mamafih hem denizaltı, hem de mayın hareketi için Hava Kuvvetlerinin desteğine ihtiyaç vardı. Deniz ve Hava Kuvvetleri arasındaki gergin hava, Ağustos ayı sonlarına doğru duruldu. 29 Ağustos günü her iki kuvvet kurmay başkanları arasında yapılan görüşmede anlaşma sağlandı. Seçkin hava pilotlarının deniz keşfinde ve mayın dökmede eğitim görmeleri için planlar hazırlandı.

Büyükamiral Dönitz bu defa da başarılı olmuştu. Hitler taraftarı olması ona bütün engelleri aşmaya imkan veriyordu. Diğer kuvvet komutanları onun icraatına mani olmak hususunda biraz çekingen davranıyorlardı. Örneğin; Mareşal Göring, Büyükamiral Raeder'e yaptığı gibi Hava Kuvvetlerinin büyük kudret ve ehemmiyeti hakkında yaygara koparacak yerde; Büyükamiral Dönitz'le işbirliği yapmaya heveskar görünüyordu.

Almanlar müttefikler için yeni bir sürpriz hazırlamakla meşguldüler. 25 Ağustos'da Biskay körfezinde uçaklardan atılan bir güdümlü mermi Egret karakol gemisini batırmaya ve birçok gemiyi de hasara uğratmaya muvaffak oldu. İsbet alan gemiler bir

²⁶⁸ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 2, s. 76.

destek kuvvetine mensup gemilerdi. Bu sürpriz karşısında destek grupları derhal batıya çekildi. Fakat yeni Alman silahı çok geç olarak hizmete girmişti ve Alman Hava Kuvvetleri de bunları süratle uçaklarında kullanabilecek seviyede hazır değildi.

Almanya'nın müttefiki İtalya 8 Eylül'de teslim oldu. Bu teslim olma durumu bütün İtalyan suüstü filosunun, 31 adet denizaltının ve 300 bin ton tutarında ticaret gemisinin Müttefikler eline geçmesini sağladı.

Butün bunlara rağmen Büyükamiral Dönitz cesaretinden hiçbir şey kaybetmedi. Denizaltılar yeniden Kuzey Atlantik'de kurt sürüsü taarruzlarına başladı. Çok kısa zamanda akustik torpidolar etkili oldu. Fakat kesin bir silah rolünü elbette oynayamadı. Müttefikler derhal Foxer cihazlarını kullanmaya başladılar. Teknik geliştirme çabası ile bu tekniğe karşı koyma çabası durmadan tekrarlandı. Fakat Almanların aldığı darbeler, indirdiklerinden daha ciddi oldu.

Almanların 20 denizaltıdan oluşan gruplar halindeki taarruzları Eylül ve Ekim aylarında oldukça başarılı bir şekilde devam etti. Hava ve Deniz Kuvvetleri tarafından alınan tedbirler, düşman girişimlerine engel olabilecek nitelikteydi. Büyükamiral Dönitz Ekim ayında grup halindeki denizaltı taarruzlarından vazgeçti.

İki yıl süre ile devam eden müzakereler sonucu Ekim ayında Portekiz hükümeti, Müttefik hava birliklerinin Azor adalarına intikallerini kabul etti. Bu karar, denizaltı mücadelesinde Müttefikler lehine bir avantaj sağlamış oldu.

1943 yılının Kasım ayında Alman denizaltıları yeni bir taktiği uygulama girişiminde bulundular. Yine gruplar halinde kalmak şartıyla Orta Atlantik'de gündüzleri dalmış bulunuyorlar, geceleri konvoylara cepheden taarruz için uygun taarruz mevkilerini elde etmeye çalışıyorlardı. Yeniden Gibraltarı İngiltere deniz ulaştırma yolu üzerinde Fransa'da üslenen uzun menzilli hava kuvvetleri uçaklarından aldıkları keşif raporlarına göre taarruzlara başladılar. Fakat bu yeni taktik de başarılı bir sonuç getirmedi. Çünkü Müttefikler hava keşfinden kurtulacak şekilde konvoylarını daha batıdan sevkettiler ve böylece Azor adalarındaki hava birliklerinin de himayesine kavuştular.

Bu arada Büyükamiral Dönitz, durmadan denizaltıların faaliyet bölgelerini ve uyguladıkları taarruz metodlarını değiştirdi. İki oğlu ile damadı da denizaltı filosunda olmasına rağmen Büyükamiral son zamanlarda oldukça sertleşti. Ama genel olarak donanmaya olan itimadını harbin sonuna kadar hiç yitirmedi.

Akustik torpidoların denizaltılarda kullanılmaya başlamasına ve taarruz metodlarında değişiklik yapılmasına rağmen denizaltıların başarısı gün geçtikçe zayıfladı.

Eylül 1943'de 119.000 ton tutarında 20 gemi, Ekim ayında 97.000 ton tutarında 20 gemi, Kasım ayında 67.000 ton tutarında 14 gemi ve Aralık ayında da 87.555 ton tutarında 13 gemi batırılabilir. Buna mukabil Müttefikler bu dört ay içinde 64 Alman denizaltısını batırmayı başardılar.²⁶⁹

19 ve 20 Aralık 1943 günleri Wolfsschanze'deki karargahta Hitler'le görüşen Büyükamiral Dönitz; denizaltı harbinin son durumu hakkında detaylı bir rapor sundu. Bu raporunda, denizaltı hareketinin hava kuvvetlerince yeterince desteklenmediğine değinen Büyükamiral, geliştirilmiş denizaltı gemilerine rağmen 1944 yılında hava keşiflerinden yoksun denizaltı hareketinin etkisiz kalacağını ifade etti.

4.7.6. I nci Quebec Konferansı

Mayıs 1943'de Washington konferansı yapılmış ve Trident kararları alınmıştı ama daha evvelce alınmış Amphibious kararlarından henüz icra edilmemiş olanlar da mevcuttu. 1943 yılının Mayıs ayından itibaren Amerika Birleşik Devletleri; Amphibious kararlarından henüz başlamadıklarıyla yeni alınan Trident kararlarının tatbikine hemen başladı. 10 Ağustos 1943 günü Quebec konferansı düzenlendiğinde Avrupa'da; Almanlar Leningrad'ı ele geçirmek üzere nihai bir gayret göstermişler ve hemen hemen de başarılı olmuşlardı. Ancak diğer cephelerde durumlarını biraz düzeltmiş olan Ruslar Kharkov'u geri almışlardı. Müttefikler; Akdenizde Sicilya adasını zaptetmiş bulunuyorlardı. Müttefik stratejik düşüncesini tatbik sahasına koyabilmek için gerekli olan esas girişimlerin zorunlu olduğu daha önceden anlaşılmıştı.

²⁶⁹ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 80.

Bunlar müşterek kurmayın planlayıcıları tarafından ortaya kondu ve Quebec konferansına sunuldu.

Müşterek Genelkurmay görüşlerini aşağıdaki şekilde oluşturdu ve onayladı:

Batı yarım küresiyle İngiltere adalarının savaş gücünü sağlamak, Amerikan kuvvetlerinin savaş gücünü bütün hareket alanlarına yaymak. Bilhassa denizaltılara karşı bütün deniz ulaştırma yollarının emniyetini mutlak sağlamak ve Mihverin deliiz ulaştırmasını durdurmak, Avrupa'da Mihver'e karşı hava taarruzlarını şiddetlendirmek. Batı Avrupa'da kesin bir istila hareketi icra etmek üzere ve mümkün olur olmaz seçilecek bir yerde azami miktarda harp malzemesi ve kuvvet toplamak, Rusya'ya yardım etmek.

Bu esaslara uyularak, başkanlar Quadrent diye tanımlanan aşağıdaki hareket tarzları üzerinde karara vardılar:

Denizaltılara karşı icra edilmekte olan mücadeleyi şiddetlendirmek, stratejik Hava Kuvvetleriyle Almanya'nın bağrına yapılmakta olan bombardımanları daha da şiddetlendirmek ve İtalya hava alanlarına istinaden de stratejik bombardımanlara başlamak, Kıt'a Avrupası'nın istilası için gerekli kuvvetleri toplamaya devam etmek.

Bu konferansda Manş kanalını geçerek Almanya'ya taarruz etme stratejisi kesin olarak tespit edildi. Bu sırada İngiltere'de yalnız bir Amerikan tümeni bulunmaktaydı. Kuzey Afrika ve İtalya'ya yapılan istila taarruzları, Amerikan şeflerinin 1943 yılında icra edilmesini arzuladıkları Manş kanalı hareketinin gecikmesine neden olmuştu. Bu nedenle de; eldeki kaynaklar yetmediği takdirde, Manş geçiş hareketinde, başka yerlerde mevcut harp silah ve araçlarının bu işte kullanılması alınan kararlar arasındaydı.

Kıt'a Avrupa'sının istilası için gerekli kuvvetlerin toplanmasına ilişkin planlar hazırlanıp oyalanmış, detay planların hazırlanması ile ilgili talimat verilmişti.

4.7.7. 1943 Yılı Suüstü Harekatı

8 Şubat 1943 günü Wolfsschanze karargahında Hitler ile Büyükamiral Dönitz arasında bir toplantı yapıldı. Bu toplantıda Büyükamiral; büyük gemilerin hizmetten çıkarılmalarına ait olan teklif planını arzetti. Hitler'in buna hiçbir itirazı olmadı ama ihtiyaç duyulan nikel çeliğini tedarik hususunda belki daha başka gemileri sökmek zorunda kalılabileceğini söyleyerek, bu konuda daha sonra bir emir verebileceğini açıkladı.

Toplantının neticesi olarak Büyükamiral Dönitz: yeni inşaatın durdurulmasına ve büyük gemilerden birçoğunun hizmetten çıkarılmasına ait bir şema hazırladı. Bu şemaya göre; yalnız Tirpitz, Lütow ve Nurnberg gemileri 1943 yılı Ağustos ayına kadar Norveç sularında ve yalnız Scharnhorst ve Prinz Eugen gemileri de Baltık'da harekatta bulunacaklardı. Prinz Eugen; 1943 yılı Mayıs ayında eğitim gemisine çevrilecek ve Admiral Scheer, Leipzig ve Emden gibi eğitim filosuna katılacaktı.

Fakat aradan üç hafta geçtikten sonra, Büyükamiral Dönitz de büyük gemilerin kıymetini takdir etti ve esas talimatını değiştirmesi için Hitler'in müsaadesini aldı.

26 Şubat 1943 günü Vinnitsa'da Führer'in karargahında Hitler ile Büyükamiral Dönitz'in yapmış olduğu görüşmede suüstü kuvvetine ilişkin olarak şu konuşmalar²⁷⁰ yapıldı:

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı:

“Muharebe edecek bir durumda olmamalarından ötürü büyük gemilerimizi muattal bir halde bırakmaya müsaade etmediğinizi emretmeniz üzerine; Admiral Hipper, Leipzig ve Köln hizmet dışı bırakılacak, kısa bir zaman sonra bunları Schlesien ve Schleswig-Holstein takip edecektir.

Bununla beraber; kutup konvoyları bundan sonra da büyük gemiler için mükemmel bir hedef olmaya devam edecektir. Doğu cephesindeki şiddetli

²⁷⁰ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, Füh... 2, s. 9.

muharebeleri gözönüne alarak son hadde kadar bu imkanlara başvurmanın bir vazife olduğu fikrindeyim. Bu nedenle Norveç'deki kuvvetleri takviye etmek üzere Scharnhorst gemisinin Norveç sularına gönderilmesini lüzumlu bulmaktayım Tirpitz Scharnhorst ve şimdiki halde Lützow gemileri, altı muhriple beraber oldukça kuvvetli bir suüstü hücum birliği teşkil edebilirler.”

Bu düşünceye karşı Hitler; Graf Spee ile başlayarak bir mağlubiyet diğer bir mağlubiyeti takip ettiğinden su üstü gemilerinin bundan böyle harbe iştiraklerine muhalefet etti ve “*Büyük gemiler maziye ait birşeydir. Bu gemileri tekrar harekate sevkettense bunların havi oldukları çelik ve nikel'den faydalanmayı tercih ederim.*” dedi.

Büyükamiral Dönitz'in: “*Gemilerin feda edilmemesi icap edildiği hususunda emredilen kısıtlamalar nedeniyle gemilerin hareketi ciddi bir surette tahdit edilmişti. Bu nedenle denizde bulunan gemi komutanlarının hor görülmemesi gerekir.*” cevabını Hitler kabul etmedi ve “*Bu tarzda komutanların hareket serbestisini kısıtlar mahiyette hiç bir emir vermedim. Düşmanla temas edildiğinde gemiler hiç çekinmeden muharebeye girmeliydiler. Ben artık bu gemilerin tesirlerine değer vermiyorum. Doğu cephesindeki erlerin ne kadar canla başla harp ettiklerini ve hedeflerine ulaşan son 25 gemilik konvoy gibi birçok konvoylarla Rusya'nın mütemediyen kuvvet kazandığını görmenin ne tahammül edilmez bir halolduğunu bilemezsiniz.*” diye sözlerini bitirdi.

Bunun üzerine Deniz Kuvvetleri Başkomutanı iki büyük gemiyi hizmetten çıkarmaktansa imkan hasıl olunca veya uygun hedefler göründükçe onları muharebeye sevketmeyi kendine bir vazife bildiğini söyleyince Hitler bu defa fazla ısrar etmedi ve nihayet Deniz Kuvvetleri Başkomutanı tarafından tavsiye edildiği üzere Scharnhorst gemisinin konvoylara karşı harekatta bulunacak kuvvette iltihak etmesine razı oldu.

Hitler her ne kadar büyük gemi inşaatını tasvip etmiyorsa da muhriplere kadar, muhripler dahil olmak üzere, küçük gemi inşaat programının artırılması hususunda Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, Amiralle tamamen hem fikir olduğunu 11 Nisan 1943 günkü toplantıda belirtti.

Norveç sularında bulunan Tirpitz 1941 yılında hizmete girmişti İlk seferinde Atlantik’de İngilizler tarafından batırılan Bismarck’ın kardeşi idi. Varlığı ile her zaman İngiliz Anavatan filosuna bir tehdit yaratan Tirpitz; 9 Mart 1942 günü Lotofen adaları açıklarında bir İngiliz uçağı tarafından torpidolanmış ve dört ay süre ile onarıma girmişti.

Onarımı müteakip kutup konvoylarına taarruz için tevcih edilen Tirpitz bu defa da 8 Temmuz 1942 günü bir Rus denizaltısı tarafından torpidolanmış ve son derece güç şartlar altında Tromse fiorduna intikal edebilmişti. Burada 14 ay süreyle tamire alınan Tirpitz, Eylül 1943 ayında yeniden hizmete girdi.

Harekat üssü olarak kullandığı bu Tromse fiordunda özel savunma tedbirleri alınmıştı, Mayın maniaları, batık maniaları, ağ maniaları yapılmış, kıyıya yerleştirilen uçaksavar bataryaları ile de hava savunması takviye edilmişti.

Tromse fiordunun en sonunda demirli olmasına rağmen birçok kereler İngiliz Hava Kuvvetlerinin taarruzlarına maruz kaldı. Burada barınak kabil olmadığından Tirpitz, 13 Eylül 1943 günü Alten fiorduna intikal ettirildi.²⁷¹ Denizden yapılacak bir taarruza karşı Tirpitz’i burada korumak için çok sıkı tedbirler alınmıştı. Mayın maniaları, bir balıkçı köyü olan Hammerfest’de Soroy geçidinin ağzını kapatan denizaltı mania ağları, denizde devamlı olarak su üstü karakolu ve etraftaki tepelerde mevzilenmiş uçaksavar bataryaları da muhtemel bir hava taarruzuna karşı Tirpitz’i korumaktaydı.

Soroy geçidinin güney ucundaki Seiland ve Stiernoy adalarının gerisinde Alten fiordu 20 mil uzunluğundaydı. En nihayetinde dar bir boğazdan sonra bir kaya giriliyordu. Bu boğaz, su sathından dibe kadar inen bir çelik ağ ile kapatılmıştı. 1500 tonluk bir denizaltının parçalayamayacağı kadar sağlam tel halatlardan imal edilen bu çelik ağ, devriye botları ve sahil bataryalarıyla korunmakta ve geceleri ışıldaklarla aydınlatılmaktaydı. Bu çelik ağın arkasındaki Kafjord koyu Tirpitz’in demir yeri idi.

İngiliz Amirallik Dairesi, kutup konvoylarının selameti bakımından Tirpitz’in imha edilmesini öngörüyordu. İngiliz Deniz Kuvvetleri, Alman savunma hatları su altından

²⁷¹ A. Mars, *a.g.e.*, s. 183.

aşılabilirdi takdirde, Tirpitz'in karinasına yerleştirilecek infilak maddeleriyle batırılabilirdiğine inanıyordu. Bu görevi ancak bir cep denizaltısı başarabilirdi. Bu denizaltının sığ sulardaki mayın manialarından geçebilmesi için 15–16 metre boyunda ve 1,85-2,00 metre genişliğinde olması, 90 metreye dalabilecek ve denizaltı maina ağlarını parçalayabilecek kadar sağlam olması gerekiyordu. Ayrıca bu cep denizaltısının gerektiğinde 36 saat sualtında kalma olanağının olması da şarttı.²⁷²

1942 yılının Mayıs ayı ortalarında tecrübe edilen iki cep denizaltısı iyi sonuçlar verince Vickers Armstrong şirketine altı adet cep denizaltısı sipariş edildi. Ancak bu projenin gelişmesine paralel olarak İngiliz Deniz Kuvvetleri aynı zamanda personel yetiştirme işine de başladı.

Kısa zamanda cep denizaltılarına personel yetiştirmek için gönüllülerin toplanmasına başlandı. Bu gönüllüler İskoçya'da tamamen yerli halkın tahliye edildiği Bannatyne sahil kasabasına götürülüp, Norveç fiordlarına benzeyen Loch struven bölgesinde X-3 ve X-4 borda numaralarını taşıyan cep denizaltılarında eğitimlerine başlandı.

1943 yılının Ocak ayında altı cep denizaltısı İngiliz Deniz Kuvvetlerine teslim edildi. Bu tekneler denizaltılardan çok gemilerdeki su kazanlarına benziyorlardı. Boyu 15,55 metre olan cep denizaltılarının periskop bölmesinde kısa boylu bir kimsenin ayakta durması mümkündü.²⁷³

İskoçya'nın kuzey batı ucunda, çok haşın şartlar altında sürdürülen çalışmalar sonunda, 1943 yılının yazında cep denizaltıların personeli hazır hale getirildi.

Bu devre zarfında cep denizaltı gemilerini hedeflerine hücum edecek menzile kadar götürme meselesi de halledildi ve muhtelif tecrübelerden sonra en iyi metodun; bunları büyük denizaltılarla yedekte götürmek ve hücum sahasında yedekten bırakmak olduğu kararına varıldı ve bu maksat için her birine ayrı ayrı olmak üzere altı denizaltı gemisi seçildi.

²⁷² A. Mars, *a.g.e.*, s. 188.

²⁷³ W. G. Carr, *a.g.e.*, s. 168.

Loch Cairnbarn'da 1 Eylül 1943 tarihinden itibaren özel emniyet tedbirleri alındı ve bu meyanda izinler de kaldırıldı. Özel müsaadesi olan subay ve personelden başkasına muntıkayı terketmek müsaadesi verilmedi. Bütün gemiler hareket tamamlanıncaya kadar limanda tutuldu.

Bu arada, hareket planının detayları, denizaltı filosu komutanı amiralin kurmay heyeti tarafından hazırlandı. Kış mevsiminin hava şartları bastırmadan evvel hareketi sona erdirmek için taarruzun, karanlık durumu müsait olan en erken tarihte yapılması kararlaştırıldı. Cep denizaltı gemilerinin fiordlar içinde seyirlerini temin edebilmek için biraz olsun ay ışığına gerek vardı ve bunun için de 20–25 Eylül 1943 tarihleri uygun bulundu.

D günü cep denizaltılarının büyük denizaltıların yedeğinde olarak yola çıkacağı gün kabul edilmiş ve kesin olmamakla beraber bu da 20 Eylül 1943 tarihi olarak tespit edilmişti.

Harekat günü düşmanın mevki değiştirmesine karşı, hareket bölgelerine göre muhtelif hareket emirleri hazırlandı. Bunlardan “Funnel” hareketi; Alten fiord'a karşı yapılacak hareket için tertip edildi.

67 ve 69 kuzey enlemleri arasında kalan Narvik sahasındaki harekate “Empire”, 63 ve 65 kuzeyenlemleri arasında kalan Drondheim sahasındaki harekate da “Forced” adı verilmişti.

Hakikatte ise Tirpitz, Altenfiord'da tespit edilerek “Funnel” hareket emri icra edildi.

Öncelikle, demir yerlerinin foto keşfi ve bilhassa ağ savunmasının durumu ve son dakikada da hedeflerin keşfi, başarının esasını teşkil etmekteydi. Altenfiord, İngiltere'de üslenen foto keşif uçaklarının menzili dışında kaldığından, İngiliz foto birliklerinin Murmansk'a üslenmeleri için tertibat alındı ve ön keşifler sağlamak üzere Kuzey Rusya ile İngiltere arasında Mosquito uçaklarıyla sürekli bir keşif hizmeti planlandı ve son dakikada

yapacakları uçuşlar için Spitfire'ler Kala Yarımadasındaki Vaenda'da üslendirildi. Harekat planı şu şekildeydi.²⁷⁴

Altı büyük denizaltı gemisi; yedeklerinde cep denizaltı gemileri olduğu halde Shetland'ın 75 deniz mili batısındaki bir mevkiye varacaklar ve oradan 20 mil aralıklı bir keşif şeridi teşkil ederek takriben Altenfiord'un 150 mil açığında tespit edilmiş mevkilere intikal edeceklerdi. Bundan sonra, harekatı icra edecek olan personel D-3 günü ki bu 17 Eylül 1942 günüydü, cep denizaltılarını buraya kadar getiren personelden teslim alacaklardı.

Her büyük denizaltı gemisine Saray Sound açıklanında ilan edilmiş mayınlı sahanın deniz tarafında bir karakol sahası tahsis edildi. Her büyük denizaltı yedeğindeki cep denizaltısını bıraktıktan sonra burada karakolda kalacaktı.

Cep denizaltıları 20 Eylül 1943 günü hava karardıktan sonra, mayınlı sahadan 2 ila 5 mil uzaklıktaki mevkilere kaydırılacak ve oradan mayınlı sahayı su üstünden geçerek Stjernerund yoluyla gündüz dalmış olarak seyirle Altenfiord'a 21 Eylül'de varmış olacaklardı.

Bütün cep denizaltıları 22 Eylül 1943 sabahı şafak vakti Kaa fiorda gelmiş bulunacaklar ve içeri girerek hücumlarını geliştireceklerdi. Görevin hitamında denizaltıların buluşabilmesi için büyük denizaltıların her birine üçer adet Enfra-Ruj verici ve cep denizaltılarına da özel tipte alıcı cihazlar monte edildi.

30 Ağustos 1943 günü denizaltı ana gemisi HMS Titania, Loch Cairnbarn'a intikal etti ve 48 saat içinde de altı adet denizaltı, denizaltı ana gemisine aborda oldu. Bu denizaltıların hepsi özel yedekleme donanımıyla teçhiz edilmiş bulunuyorlardı.

1-5 Eylül 1943 günleri arasında; yedek çekme ve cep denizaltılarının bulunup kurtarılması eğitimleri yapıldı.

²⁷⁴ A. Mars, *a.g.e.*, s. 191.

11 Eylül günü akşamı cep denizaltılarının hareket personeli büyük denizaltılara alınarak cep denizaltıları seyir personeli ile denize açıldılar.

11 Eylül'den 14 Eylül'e kadar seyir olaysız geçti. Havaaların devamlı olarak güzel gitmesi dolayısıyla seyir tahminlerin üzerinde kolay oldu. Ancak on mil süratle seyreden büyük denizaltıların yedeğindeki cep denizaltıları devamlı 15 metre arasında umk değiştirdiğinden personeli kısa zamanda deniz tuttu.

Beşinci günün başlangıcında, İngiliz Amirallik Dairesinden gelen bir mesajda, Rusya'da üslenen bir İngiliz uçağının çektiği hava fotoğrafına göre Altenfiord'da Tirpitz ile beraber Scharnhorst muharebe kruvazörüyle Lützow ağır kruvazörünün bulunduğu bildirildi. Bu durumda üç cep denizaltısının Tirpitz'e, ikisinin Scharnhorst'a ve birinin de Lützow'a hücum etmesi kararlaştırıldı.

16 Eylül günü yedekleme halatı kopan X-9 cep denizaltısı kayboldu ve müteakiben de makinelerinde meydana gelen bir arıza nedeniyle de X-8 cep denizaltısı batırılmak zorunda kalındı.

20 Eylül taarruz gününün ilk saatlerinde elde kalan dört cep denizaltısının savaş personeli denizaltılarına geçirildi. Ana denizaltılardan ayrılıp Soroy Sound methaline müstakilen yol verdiler. Bütün gece cep denizaltıları suüstünden seyrederek mayın tarlalarını müstakilen geçtiler. Dört cep denizaltısı Altenfiord'a salimen vardı ama X-10 cep denizaltısında meydana gelen makine arızası onun geri dönmesine sebep oldu.

Üç cep denizaltısı Altanfiord'a girdiklerinde sadece Tirpitz'i buldular. Scharnhorst top atışı için başka bir fiord'a intikal etmiş, Lützow ise ana makine onarımı için Almanya'ya geri gönderilmişti.²⁷⁵

Mania ağlarını ilk geçen Yzb. Cameron'un X-6 denizaltısı oldu. Bu sıralarda saat 07.05'di ve ana denizaltıdan ayrılalı 35 saat olmuştu. Kenet mayınlarını Tirpitz'in karinasına yerleştirip geri çekilebilmesi için 55 dakikası vardı.

²⁷⁵ A. Mars, *a.g.e.*, s. 190.

X-6 cep denizaltısı periskop arızası nedeniyle satha çıkmak zorunda kaldı ve Tirpitz'e mesafesi takriben 200 yarda kalan Tirpitz'deki nöbetçiler tarafından görüldü ve hemen daldı.

Tirpitz artık alarm durumuna getirilmişti. Yzb. Cameron kenet mayınlarını karinaya irtibat ettirmeden Tirpitz'in altına deniz dibine bıraktı ve hemen hemen Tirpitz'e aborda olmuş bir vaziyette satha çıktı. X-6 cep denizaltısı personeli Tirpitz personeli tarafından esir alındıysa da gemi komutanı denizaltısını batırmayı başardı. Bu tadise takriben saat. 08.05'de oldu. Bu sırada X-7'de hücumu geçmişti. Yzb. Flace kenet mayınlarından birini Tirpitz'in bacası hizasına ve diğerini de kış taret hizasında karinaya görünmeden yerleştirmeye muvaffak oldu. Ancak bunu müteakip ağlardan sıyrılmak gibi zor bir işle karşılaştı. Buna ilave olarak da cezir başladığından ağların altından, girişte olduğundan daha az bir mesafe kalmış ve zorluk büsbütün artmıştı. Çok geçmeden X-7 cep denizaltısı tekrar ağlara takıldı. Kenet mayınlarının konulduğu noktadan ancak 170 kadem mesafedeydi ve infilak da dakikadan dakikaya yaklaşıyordu. Bir ara ağlardan sıyrıldı ve kendisi 400 yarda mesafedeyken saat 08.30'da infilak vukua geldi. Bu mesafede dahi infilak X-7'yi hareketsiz bırakacak derecede sakatladı. Bir müddet sualtında kalan X-7 satha çıktığında Almanların eline geçti.²⁷⁶

Saat 08.30'da ansızın çok müthiş bir infilak oldu. Koca gemi sudan birkaç kadem yükseldi ve bir tarafına yatarak tekrar doğruldu. Derhal elektrikler söndü, bölme kaportaları sıkıştı ve bazıları açılmaz hale geldi. Bütün donanımlar harap oldu. Karinada hasıl olan yaralardan tekneye girmeye başlayan sular alt bölmeleri tamamen kısa zamanda doldurdu.

Cep denizaltıları Tirpitz'i tamamen imha edememişlerdi ama ağır surette yaralanmasını başarmışlardı.²⁷⁷

X-5 cep denizaltısının oynadığı rol meçhuldü. Hücumdan bir müddet sonra dalgıçlar, Tirpitz'in bir mil kadar uzağında, aşağı yukarı kendisiyle Kaa fiord methali

²⁷⁶ A. Mars, *a.g.e.*, s. 190.

²⁷⁷ A. Mars, *a.g.e.*, s. 193.

arasında bu gemiye ait olması muhtemel olan enkazı buldular. Fakat ne bir insan ve ne de denizaltı donanımına ait herhangi birşey bulunamadı. Geri kalanlardan da eser yoktu.

X-5'in kenet mayınlarını koyduktan sonra satha çıkmak üzereyken mi, yoksa saat 09.00'dan sonra ikinci bir hücum yapmak için ağlardan girmeye çalıştığı bir sırada mı, su bombaları ile tahrip edildiği hususu belki de asla öğrenilemeyecekti.

Büyük denizaltı gemilerinin Lerwick'e dönmesiyle Source Harekatı sona erdi.²⁷⁸ Dört hafta evvel Loch Cairnbarn'dan ayrılan altı küçük cep denizaltı gemisinden hiçbiri elde kalmamıştı. Üçü taarruz esnasında batırılmış, üçü de uzun deniz geçiş seyrinin çeşitli zorluklarına kurban gitmişlerdi.

Taarruzdan bir müddet sonra netice ve detaylar hakkında pek az şey elde edildi. Yavaş yavaş raporlar alınıp birleştirilince, taarruzun şekli meydana çıktı ve Tirpitz'in tekne kısmında, makine bölmelerinde ve silahlarında önemli hasarların meydana geldiği anlaşıldı.

25 Eylül 1943 günü Führer Karargahındaki toplantıda Büyükamiral Dönitz; 22 Eylül 1943 günü İngiliz cep denizaltıları tarafından Tirpitz'e yapılan hücum hakkında rapor verdi ve önceden ne gibi savunma tedbirleri alınmış olduğunu da harita üzerinde izah etti. Büyükamiral eğer mümkün olursa Tirpitz'in tamir için Almanya'ya getirilmesi müsaadesini de Hitler'den kolayca aldı.

19–20 Aralık 1943 günleri yapılan yılın son toplantısında Büyükamiral Dönitz; eğer başarılı bir hareket emniyet altında görünürse; Scharnhorst ile su üstü vurucu birliğinden dört muhribin İngiltere'den Rusya'ya müteveccih ikinci müttefik kutup konvoyuna taarruz edeceğini Hitler'e bildirdi. Amiral bu harekatı azami sayıda denizaltı gemisiyle de destekleyecekti.

25 Aralık 1943 gecesi saat 22.00'de Tümamiral Erich Bey'in forsunu taşıyan Scharnhorst muharebe kruvazörü, Narvik sınıfı beş muhribin refakatinde Norveç'in

²⁷⁸ A. Mars, *a.g.e.*, s. 194.

Altenfiord'undan denize açıldı. Scharnhorst'un rotası üzerinde JW 55 B rumuzlu bir kutup konvoyu bulunuyordu.

İskoçya'dan Murmansk'a müteveccihen hareket eden bu ondokuz gemilik konvoy, 26 Aralık sabahı saat 04.00 sularında Bear Adasının 50 mil kadar güneyinde seyretmekteydi. Ancak Alman Deniz Kuvvetleri bu konvoyun çok iyi bir şekilde korunmakta olduğunu bilmiyordu.²⁷⁹

Koramiral Burnett'in komutasındaki HMS Norfolk kruvazörü ile HMS Belfast ve HMS Sheffield hafif kruvazörleri Murmansk konvoyunu uzaktan izlemekteydiler. Ama asıl tehlike 24 Aralık 1943 gecesi sabaha karşı denize açılan İngiliz Anavatan Filosu Komutanı Oramiral Sir Bruce Fraser'in forsunu taşıyan HMS Duke of York muharebe gemisiydi. O sırada şiddetli bir boraya tutulmuş olan HMS Duke of York ve HMS Jamaica hafif kruvazörü Scharnhorst'un 30 mil kadar güney doğusunda 17 mil süratle seyretmekteydi. .

Alman suüstü gemilerinin JW 55 B kutup konvoyuna taarruz edip kaçmasından endişelenen Amiral Fraser, sürati 24 mile çıkarttı ve konvoy ile Amiral Burnett'in mevkilerini bildirmelerini emretti. Alınan bilgi üzerine İngiliz Amirali konvoya kuzeydoğu yönüne rotasını değiştirmesini emrederken, Amiral Burnett'in de konvoyu daha yakından korumasını bildirdi.

Saat 08.40'da Amiral Burnette'in sancak gemisi HMS Belfast hafif kruvazörü radarında Scharnhorst'u gördü. Düşman gemisi İngiliz kruvazölerinden 17,5 mil, konvoydan ise 30 mil kadar uzaktaydı ve yalnızdı. Alman Amirali Bey, bir taktik hatası yaparak konvoyun yerini tespit etmek ve bulduklarında Scharnhorst üzerine doğru sürmek üzere muhriplerini saat 07.00'de ileri sürdü ve böylelikle de kuvvetini ikiye böldü.²⁸⁰

Radar temasından sonra İngiliz kruvazörleri süratlerini artırdılar. Saat 09.21'de mesafe 13.000 yarıya indi. Bu bölgede güneş saat 11.00'de doğduğundan etraf hala zifiri karanlıktı. Bu nedenle hedefi ışık mermisiyle aydınlatan HMS Norfalk ağır kruvazörü

²⁷⁹ Genelkurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 17, *Scharnhorst'un Batırılışı 22 Aralık 1943*, İstanbul 1944, s. 17.

²⁸⁰ Genelkurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 17, *a.g.e.*, s. 20.

9.800 yarıdan ateş açtı. İkinci ve üçüncü salvolarda iki adet sekiz pusluk mermiyi isabet ettirmeyi başardı. Bunlardan biri Scharnhorst'un iskele tarafındaki üç numaralı uçaksavar topuyla torpido kovanları arasına düştü, ancak büyük bir şans eseri patlamadı. Diğeri ise kruvazörün ön direğini hasara uğrattı ve radar antenini parçaladı.

Scharnhorst HMS Norfolk'un ateşine cevap vermedi ve keşif bir duman perdesi arkasında 30 mil süratle uzaklaşmayı tercih etti.

Amiral Bey, hata üzerine hata yapmaya devam etti. Altenfiord'dan ayrılırken aldığı bir istihbarat raporunda konvoyun refakatinde sadece muhriplerin bulunduğu, büyük harp gemilerinin olmadığı bildirildiğinden, Alman Amirali İngiliz kruvazörleri ile karşılaşınca büyük bir şaşkınlığa uğradı. Herhalde bu şaşkınlığı neticesi düşmanla muharebe etmeyerek uzaklaşma emrini verdi. Zira Scharnhorst İngiliz kruvazörlerini kısa bir zamanda imha edebilecek güçteydi. Amiral Burnett'in filosundaki kruvazörlerden yalnız biri 8 pusluk topluydu. Diğeri ikisi 6 pusluk top taşımaktaydı. Amiral Bey, yüksek sürati sayesinde İngiliz kruvazörlerinin top menzili dışında kalarak 11 pusluk toplarıyla bunları imha edebilirdi. Sonra konvoyu arayıp bulmak için ileri sürdüğü muhriplerinin 5,9 pusluk topları vardı. Bunlar 6 pusluk top taşıyan HMS Belfast ve HMS Sheffield hafif kruvazörleri ile muharebe edebilecek güçteydiler. Amiral Bey, ilk çatışmadan sonra muhriplerini geri çağıracağına, onlara konvoyu aramaya devam etmelerini emrederek yeni bir hata işledi.

Koramiral Burnett yaptığı durum muhakemesi sonucu, Scharnhorst'un arayışından sonra rota değiştirip konvoya taarruz edeceğini kabul ederek konvoya yaklaşmış konvoyun 10 mil kadar ilerisinde mevki alarak düşmanı karşılamaya karar verdi. Konvoy refakatinde bulunan dört muhribi de emrine alan Amiral Burnett konvoyun 10 mil pruvasında kısa zamanda mevkinin ileri seyre başladı.²⁸¹

Amiral Burnett'in durum muhakemesi sonucu verdiği karar hakikaten doğrudu. Zira saat 12.05'de Scharnhorst yeniden İngiliz kruvazörlerinin radarlarında görüldü. Mesafe 28.000 yarıdaydı. Amiral Burnett; muhripleri kruvazörlerin sancak bordasına alıp

²⁸¹ Genelkurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 17, *a.g.e.*, s. 22.

düşman üzerine döndü. Saat 12.21'de Kuzeyburnu Deniz Muharebesinin ikinci safhası başlamak üzereydi.

Scharnhorst ile İngiliz suüstü birliği arasındaki topçu muharebesi tam yirmi dakika sürdü. HMS Norfolk iki isabet almış, bunlardan biri kruvazörün kış taretini çalışamaz hale getirmişti. İngiliz muhripleri kötü hava şartları nedeniyle topçu muharebesi devam ederken torpido hücumuna kalkmadı. Bu defa da Scharnhorst yine süratini artırarak muharebe sahasından uzaklaştı.

İkinci seferinde de İngiliz kruvazörlerini atlatıp da konvoya erişemeyen Amiral Bey, Altanfiord'a dönüş emrini verdi. Ancak seçtiği bu rota kendisini şimdi HMS Duke of York ile HMS Jamaica'nın üzerine götürüyordu.²⁸²

Alman muhripleri bu sıralarda hala konvoyu aramaktaydılar. Saat 13.00'de konvoyun 10 mil yakınından geçtikleri halde bir temas sağlayamadılar. Nihayet saat 14.19'da Amiral Bey, aramayı keserek muhriplerin Altenfiord'a dönmelerini emretti.

Amiral Burnett, önünden 28 mil süratle kaçan Scharnhorst'u 15.000 yarda mesafeden takip etmekteydi. Bir şaft arızası nedeniyle HMS Sheffield geri sarktı. Yaralı HMS Norfolk ile HMS Belfast kruvazörleri radar temasını sürdürüyorlar ve devamlı olarak da Amiral Fraser'e rapor veriyorlardı.

Saat 16.17'de Scharnhorst muharebekruvazörü, HMS Duke of York muharebe gemisinin radarında görüldü. İngilizler doğu, Alman gemisi de güneydoğu rotasında seyrediyordu ve aralarındaki mesafe de süratle kapanmaktaydı.

Saat 16.48'de HMS Duke of York'dan atılan bir ışık mermisinin ışığında Scharnhorst görüldü. Alman muharebe kruvazörünün radarı çalışmadığından HMS Duke of York'un önüne çıktığını farkedememişti.

²⁸² N. Miller, *a.g.e.*, s. 362.

HMS Duke of York saat 16.50'de seri bir ateşe başladı. Kısa sürede A taretinden isabet alan Scharnhorst derhal geri dönüp son sürata kalktı. Yüksek sürati nedeniyle Scharnhorst arayı açmaya başlamıştı.

Bir takip muharebesi başladı ve bu takip muharebesinde HMS Duke of York isabetli atışlarını sürdürdü. Saat 18.20'de Alman kruvazörünün 1 numaralı kazan dairesi devreden çıkınca süratten düşmeye başladı.²⁸³ Saat 18.25'den itibaren İngiliz muhriplerinin koordineli top ve torpido taarruzları başladı. Dört torpido isabeti alan Scharnhorst'un sürati daha da azaldı.

4.7.8. Scharnhorst'un Batırılışı 26 Aralık 1943

Saat 19.01'de 10.000 yarda mesafeden HMS Duke of York muharebe gemisiyle HMS Jamaica hafif kruvazörü yeniden ateşe başladı. Dört bir yanı İngiliz harp gemileriyle çevrilmiş Scharnhorst'ın artık kurtuluş çaresi yoktu. HMS Duke of York, muhriplerin torpido hücumlarına imkan sağlamak bakımından bir ara ateşi kesti. İngiliz muhriplerinin torpido hücumunda 55 torpido atıldı ve bunlardan 11'i isabet ettirildi. Siyah bir duman ve alev kaplamış Scharnhorst sancak tarafına yatmış, ancak beş mil süratle ağır ağır seyrediyordu.

Saat 19.37'de HMS Jamaica kruvazöründen atılan üç torpido sonucu; saat 19.45'de Scharnhorst büyük bir infilakı müteakip alabora olarak sulara gömüldü.²⁸⁴

İngiliz muhripleri denizden sadece 36 kişi kurtarabildi. Scharnhorst ile birlikte 1803 Alman denizcisi sulara gömüldü. Birkaç gün sonra muharebe sahasından Scharnhorst'un battığı mevkiden geçen Oramiral Bruce Fraser, Duke of York'da bir tören tertipledi ve Alman kruvazörü anısına denize bir çelenk attı.²⁸⁵

Bu harekatta göze çarpan başlıca hususlar şunlardır:

²⁸³ Genelkurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 17, *a.g.e.*, s. 32.

²⁸⁴ N. Miller, *a.g.e.*, s. 361.

²⁸⁵ Genelkurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 17, *a.g.e.*, s. 40.

Alman Amiralî emniyet perdesini ihmal ederek tek başına seyretmeyi tercih etti. Tek başına bir muharebe gemisiyle muharebeye tutuşmuş ve muhriplerini yanına toplayamamıştı.

Bu hareket süresince Alman Hava Kuvvetleriyle işbirliği yapmak, yani silahların müşterek tesirinden faydalanmak düşünülmedi. Halbuki Kuzeyburnu Deniz Muharebesi, sahile çok yakın cereyan etti ve Alman Hava Kuvvetlerinin de tesir sahası içinde bulunuyordu.

Her konvoyun refakatinde bir himaye kuvvetinin bulunacağı tabiiydi. Onlar teker teker zayıf olsalar bile, toplu bir halde tek bir gemiye karşı etkili olurlardı.

İngiliz refakat kuvvetlerinin sevk ve idaresi çok mükemmeldi. Refakat kuvvetleri ve hatta uzak destek kuvvetleri bile konvoydan çok uzaklaşmamış, daima konvoyla düşman arasında kalmayı başarmışlardı. Bu hususta radarın mevcudiyeti önemli bir rol oynadı.

Muharebenin başlangıcında HMS Duke of York oldukça uzakta kalmış sayılabılırdi. Eğer Almanlar birkaç gemiyle taarruz etmiş olsalardı veya hareketi Hava Kuvvetleriyle koordineli olarak tertipleyip icra edebilselerdi HMS Duke of York müdahale edene kadar bir hayli iyi netice elde edebilirdi.

İklim şartları ağır olmasına denizaltı-suüstü-hava kuvvetleriyle işbirliği yapmak suretiyle kutup konvoylarına taarruz esasî üzerinde durmak yerinde olurdu, Almanlar bunu ihmal ettiler.

Baskın yapmak isteyen Alman muharebe kruvazörü kendisinden daha kuvvetli bir muharebe gemisiyle karşılaşmak suretiyle bizzat baskına uğradı.

Alman gemisi tek başına olduğuna göre, düşmana ya gün doğarken ve tercihen gün batarken taarruz etmeliydi.

4.7.9 Kahire ve Tahran Konferansları

1943 yılı ilkbaharından bu yana gelişen durumları görüşmek ve müteakiben Tahran Konferansına hazırlık olmak üzere Kasım 1943 ayında Başkan Roosevelt, Churchill ile Çin Cumhurbaşkanı Mareşal Chiang-Kai-Shek'in katıldığı Kahire Konferansı toplandı.²⁸⁶ Bu sıralarda Avrupa'da; Rus-Alman Cephesinin orta kısmındaki Rus taarruzu, batıya doğru bir hayli ilerlemiş, Dnieper Nehrini atlayan Rus kuvvetleri; Kırım'ı tecrit edecek şekilde Rostov'un batısına geçmişti. Ruslar Odessa'ya yaklaşmışlardı.

Mevcut durum ve gelişen hareketin ışığı altında aşağıdaki hareket tarzları düşünüldü ve kararlar alındı:

Atlantik'deki düşman denizaltılarının durumu artık kontrol altına alınmış bulunduğundan, ayrıca özel tedbirler alınmasına gerek yoktur. Harekate mevcut esaslar dahilinde devam edilecek. Azami stratejik üstünlük elde etmek üzere Almanya'nın stratejik hava bombardımanlarına devam edilecek, Kuzey ve Güney Fransa'ya 1944 yılı Mayıs ayında çıkarma hareketi icra edilecek ve bütün cephelerdeki hareket; bu iki çıkarmaya engel olmayacak şekilde icra olunacak.

Sovyet Lideri Stalin, Rus işgali altında bulunmayan bir yere gitmeye yanaşmadığından Kahire Konferansından sonra, Başkan Roosevelt, Churchill ve J. Stalin; 1941 yılında İngiltere ve Rusya tarafından işgal edilmiş olan İran'ın Tahran şehrinde buluştu ve 28 Kasım - 1 Aralık 1943 tarihleri arasında Tahran Konferansı yapıldı.²⁸⁷

Dünyadaki politik ve askeri durum Kahire Konferansındakinin aynıydı. Bu konferansın gündeminde; İkinci Cephenin açılması, Türkiye'nin harbe girmeye zorlanması, İtalyan Donanmasının taksim edilmesi, Polanya sınırlarının tespiti ve kesin zafere kadar birlikte çarpışma gibi konular vardı. Yukarıdaki konulardan en önemlisi İkinci Cephenin açılmasıydı. Stalin, İkinci Cephenin en kısa zamanda açılmasında baskı yapmakta ve bu cephenin Manş Kanalını geçme hareketi şeklinde açılmasını hararetle desteklemekteydi.

²⁸⁶ F. Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 393.

²⁸⁷ F. Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 393.

Diğer yönden J. Stalin; İtalya'da Alman askerleriyle meşgul olan Müttefik kuvvetlerinin hareketini pek hoş görmüyordu. Ama Balkanlar civarında da İngiliz ve Amerikan askerlerinin kullanılmasını kabul etmiyor ve İkinci Cephenin Balkanlardan açılmasına ilişkin İngiliz görüşüne karşı çıkıyordu.

Harbin; milli siyasetin bir aleti olduğunu takdir eden Stalin; hiç şüphe yok ki bu sırada bütün diğer devletleri Balkanların dışında tutarak Rusya'nın Balkanlar hakimiyeti siyasetine medar olmaya çalışıyordu ve bunu da nasıl yapacağını çok iyi biliyordu.

W. Churchill, Tahran Konferansında; İkinci Cephenin Balkanlar üzerinden açılmasında çok ısrar etti. Çünkü Balkanlardan doğru yapılacak bir hareket, Almanya'yı daha kolay mağlup edebileceği gibi Rusya'nın Balkanlar'a sarkmasına ve buradaki emellerine set çekecekti. Türkiye'nin de harbe girmesiyle bu hareket daha da süratle gelişecek ve ikili bir sonuç alınacaktı.

W. Churchill'in düşüncesini gayet iyi anlayan J. Stalin; Başkan Roosevelt'in kendine inancından faydalanarak İngiliz görüşlerine karşı çıktı. İkinci Cephenin Balkanlardan açılması demek, yıllardır düşündükleri Balkanlar'a inmek ve müteakiben Türk Boğazları üzerindeki tarihi emellerinin yok olması demektir. Rusya'nın ayağına, asırlardan beri beklediği hedeflerine ulaşmak için kaçırılmayacak bir fırsat geçmişti. Diğer taraftan Stalin; Türkiye zayıftır, onu harbe sokmak ona yardıma kalkmak demektir. Ona yardıma kalkmak, Müttefik harp potansiyelinin bölünmesi bakımından tehlikelidir. Rusya nasıl olsa Almanlar'a karşı dayanmaktadır. İkinci Cephe Atlantik sahillerinde açıldığında zafere daha çabuk ulaşılacaktır fikrini ileri sürüyordu.

Uzun tartışmalar sonucu Fransa'nın Normandiya sahillerine bir çıkarmanın 1944 yılı Mayıs ayında yapılmasına karar verildi.

W. Churchill'in ısrarı üzerine de Tahran Konferansı dönüşü, Türkiye'nin harbe sokulması konusunun Türkiye ile görüşülmesinde liderler görüş birliğine vardı.

Tahran Konferansı dönüşünde Başkan Roosevelt ve W. Churchill, Türkiye'nin harbe girmesi konusunu görüşmek üzere Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ile 4-6 Aralık 1943'de Kahire'de bir araya geldiler. Müttefikler bu defa harbe girmesi için Türkiye üzerinde gayet ağır baskıda bulundular. İsmet İnönü; Türk Ordusuna gerekli silah ve teçhizat verilirse, 1945 yılının Şubat ayında harbe girebileceğini bildirdi.

4.7.10. 1943 Yılı Baltık Harekatı

Sovyet Baltık Filosunun pasif davranışı 1943 yılında da devam etti. Alman ve Fin mayın manialarının tesisine ve Porkkala ile Reval doğusundaki Baltık kıyısına denizaltı ağı konmasına engel bile olmadı. 1943'de konulan Alman-Fin denizaltı mania ağı ve meydana getirilen denizaltı avlama teşkilatı karşısında Sovyet denizaltıları artık Baltık Denzine çıkamadı. Ağ emniyet gemileri tarafından iki Sovyet denizaltısı batırıldı, üç denizaltı ağır ve dokuz denizaltı da hafif hasara uğratıldı. Sovyet denizaltıları 1943 yılı sonbaharında Finlandiya Körfezi doğusunda karaya ajanlar çıkarmada kullanıldı.²⁸⁸

1943 yılında Sovyet deniz uçakları, Alman-Fin manialarındaki karakol gemilerine karşı saldırılarını şiddetlendirdiler. Bu hareket süresince; daha iyi yetiştirilmiş personel, daha iyi materyal ve kısmen de daha iyi bir taktik kullandıklarından başarıları da o nispette fazla oldu.

Almanların Baltık Mayın Komutanlığının 1943 Ağustos sonu raporuna göre, Sovyetlerin bu şiddetli taarruzları sonucunda, eldeki gemilerin yüzde ellisi uzun süre için kullanılamaz duruma geldi, bilhassa personel kaybı yüksek oldu. Üçüncü Alman Filotillası, 31 Ağustos 1943 tarihli harp ceridesinde bu hususta şunları kaydetti:²⁸⁹

“Düşman, hava hücumlarında inatla hareket etmekte ve başarıları da o nispette olmaktadır. Çok miktarda bomba uçaklarıyla, birbirini kısa mesafeden takip eden dalgalar halinde, muhtelif yönlerden ve av uçaklarıyla müştereken hücum etmektedirler. Bu hal, uçaksavar ateş taksimini çoğaltmakta, dolayısıyla

²⁸⁸ I. S. İsakov, *a.g.e.*, s. 222.

²⁸⁹ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 93.

gemilerin savunma yeterliği azalmakta ve muharebenin uzun sürmesini gerektirmektedir. Bütün düşman uçaklarının def'i için eldeki silahların yetmemesi, bazı uçakların hasara uğramaksızın gemilere yaklaşmalarını mümkün kılmaktadır.”

Alman Mayın Komutanlığının, Fin Körfezindeki Sovyet hava faaliyeti hakkında verdiği rapora göre de 1943 yılının Haziran ayında, 155 uçak 46 hücum yaptı ve 300 bomba attı. Aynı yılın Temmuz’unda 186 uçak 54 hücum yaptı ve 350 bomba attı. Ağustos ayında hava hücumları daha da şiddetlendi. Bu baskı karşısında ve Alman-Fin av teşkilatının yokluğu dolayısıyla Eylül 1943’de manialardaki karakol gemileri gündüzleri geri çekildi Bu suretle, Rus deniz hava silahı, kendi mayın arama birliklerinin harekatta bulunmalarına yol açmayı başardı.

1943 yılı Ağustos ayında Irben Boğazı, Windau, Libau ve Hangö bölgelerindeki iki motorlu torpido uçaklarının gemileri taarruzları gittikçe artan bir şiddette oldu. Sabahın alacakaranlığında yapılan bu taarruzlar, kısa bir zaman sonra gündüz hücumları halini aldı ve bu nedenle de Alman-Fin deniz ulaştırması, tehlikeli bölgeler geceye rastlatılmak suretiyle yeniden tanzim edildi.

Sovyet deniz hava silahı 1943 yılında az miktarda harp gemisi batırabildiyse de yaptıkları müteaddid materyal hasarlarıyla Alman-Fin birliklerinin bazılarının bir süre görev dışı kalmalarını sağladı ve bilhassa büyük personel kayıplarına neden oldu.

Sovyet hafif deniz kuvvetleri 1943 yılı Temmuz ayında Fin’lerin işgalindeki adalardan en doğudaki Someri’yi çıkarma yapmak suretiyle ele geçirmek girişiminde bulundular. Fakat hemen yetişen Fin kuvvetleri duruma hakim olup bu adayı iyi savundular.

Bu suretle Finlandiya Körfezindeki mevzi harbin bu devresi, Sovyet Deniz Kuvvetleri için gerçekten memnuniyet verici oldu ve 1941 yılı Kasım ayındaki durum korundu.

4.8. 1944 YILI DENİZALTI HAREKATI

4.8.1. Almanya'da İstilaya Karşı Hazırlıklar

Müttefiklerin üstün oldukları gerçeğinin Alman Yüksek Komutanlığınca ne zaman kabul edildiği tam olarak belli değildir. Lakin 1944 yılı başlangıcında onlar açık olarak savunma durumuna geçmiş ve sadece zaptedilmiş toprakları elde tutmak yolunu arıyorlardı. Geniş çapta bir taarruzi hareket düşünülemezdi ve bizzat anavatanın tehlikede olduğu meydandaydı.

1943 yılının Aralık ayı sonunda Scharnhorst'un kaybıyla Almanya'nın elinde harekatta bulunacak bir tek harp gemisi Tirpitz kaldı. Alman donanmasının geri kalan diğer harp gemileri, Baltık'da personelin talim ve terbiyesi için kullanılıyordu.

Avrupa'yı istila için kullanılacak Müttefiklerin birleşik donanmalarına etkili bir şekilde karşı koymak için elde mevcut donanmanın pek küçük olduğu bir hakikatti. Başka savunma tedbirleri bulmak gereği vardı.

Norveç'in istila korkusuyla Hitler'in telaşlandığı 1941-1942 Kasım'dan beri Fransa ve Hollanda'nın tam olarak bir istilayı karşılamak üzere öngörülen planlar yavaş yavaş genişletilmiş ve tamamlanmıştı.

Bir istila karşısında Silahlı Kuvvetler Başkomutanlıklarının görev ve sorumlulukları 1942 yılının Şubat ayında Hitler tarafından 40 No.'lu direktif ile bildirilmiş ve bundan sonra Batı Avrupa'nın savunma tertip ve tedbirleri üzerine çeşitli ilave emirler neşredilmişti. Bununla beraber 1944 yılı İlkbaharında bu savunma planları hala gerçekleşmemiş, kağıt üzerinde kalmıştı.

Batı Avrupa'nın savunmasını öngören direktifin, muhtelif şekillerde yorumlanması nedeniyle kuvvetler arası bir çatışma doğmuş ve gün geçtikçe de içinden çıkılmaz bir hal almıştı.

Alman Yüksek Komutanlığının en esaslı meselesi; Avrupa'nın uzun sahil hattı üzerinde Müttefiklerin çıkarma yapmaları en çok ihtimal dahilinde bulunan noktaların tahmin edilmesiydi. Eğer bu tahmini şüphe kalmaksızın yapabilselerdi o zaman mahdut olan kuvvetlerini daha büyük ölçüde yığınak yapmaya muktedir olacaktı. Fakat harbin ilerlemesiyle Alman İstihbaratı gittikçe güvenilmez bir hal almış ve aldıkları birçok istihbarat raporlarından Müttefiklerin niyeti hakkında emniyetli bir netice çıkaramaz olmuştu.

Yine bu arada Hitler'in akıl ve mantığa sığmaz sezışleri, Alman planlarını alt üst etti. Muhtelif zamanlarda; Hollanda, Gironde, Jutland, Biskay körfezi, hatta bir defasında Normandiya kısmı Hitler tarafından tehdit edilen birer saha olarak sayıldı.

Bu istihbarat noksanlığı savunma işini hemen hemen imkansız bir hale koydu ve Alman kuvvetleri o suretle dağıtıldı ki; istilanm ilk günlerinde bunlar Müttefiklere karşı zayıf bir durumda kaldılar.

Bu savunma sisteminde, donanmanın hissesine düşen görev, ordununkine nispetle hem hakikate daha uygun, hem de daha iyi organize edilmişti, fakat gittikçe azalan gemi ve silah istihsalı onları da zor duruma düşürüyor ve planlarının büyük bir kısmı istilanın başlamasına kadar gerekli kaynakların elde edilmesine dayanmış bulunuyordu.

Büyükamiral Dönitz, Müttefiklerin Deniz Kuvvetlerinin derecesini takdir ederek, Alman donanmasında büyük gemileri hizmete sokmanın faydasız bir intihar olacağını anladı. Emri altında bulunan kuvvetlere göre etkili bir savunma yapabileceği ümidine kapıldı. Cep denizaltıları ile hafif suüstü kuvvetleri ve mayın silahı, savunmanın esasıydı. Ancak bütün bu harp silah ve araçlarının yeteri kadar zamanında hazır olması da şarttı.

Geçilebilir kabul edilen sahil hattının uzunluğu, sahil bataryalarının her sahayı örtmesini imkansız kılıyordu. Hitler bu meseleyi muayyen şehir ve limanları Müstahkem ilan etmek suretiyle halletmişti. Bunun anlamı, sahil batarya birlikleri belirli noktalarda yoğunlaştırılacak ve buraları sonuna kadar savunacaktı.

Sahil bataryalarının personeli ordu ve donanma tarafından müştereken karşılandı ve bu organizasyon muharebeye girildiği zaman birçok zorluklara yol açtı.

İstilaya takaddüm eden devre zarfında; kısmen istila fiilen başladığı zaman elde azami denizaltı bulundurmak maksadıyla; kısmen de Müttefiklerin denizaltı savunma harbindeki başarıları denizaltı harbinin gevşetilmesine yol açtı. Bununla beraber yeni denizaltılar inşa edilmekte ve bunlarla; Büyükamiral Dönitz kendi lehine muvazenenin sağlanacağını ummaktaydı.

1-3 Ocak 1944 günlerinde Wolfsschanze karargahında devam eden toplantıda Hitler; çeşitli konular üzerinde müzakereler yaptı ve genellikle bir istilaya karşı alınması gerekli tertip ve tedbirler üzerinde durdu.²⁹⁰

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı bu müzakerelerde; düşmanın karaya çıkma girişimlerini önlemek husunda elde mevcut gemilerin pek başarılı işler yapabileceklerini ümit etmediğini, donanmayı düşman çıkarmalarına karşı bir savunma silahı olarak kullanmaktansa kutup konvoylarına karşı kullanarak çok daha iyi neticeler elde edebileceğini ısrarla ifade etti.

Büyükamiral Dönitz, tesirli bir radar cihazı olmaksızın suüstü gemilerinin bundan sonra artık muharebe edemeyeceklerine de inanmıştı.

19 Ocak 1944 günü sabahı bir başka toplantıda Hitler; daha önce hazırlanmış plan gereğince elli adet cep denizaltı gemisinin, bilhassa düşmanın karaya çıkarma hareketinde bir savunma silahı gibi kullanılacak olan tek kişilik torpidoların inşa ve imalini uygun buldu. Bütün sahil savunma mayınlarının geliştirilip ve bunların kullanılmasına ilişkin planları da onayladı.

Yine aynı gün öğleden sonra Büyükamiral Dönitz; Batı Avrupa'da bir istila hareketına karşı donanma tarafından alınan tedbirlerle ilgili bir rapor sundu.²⁹¹

²⁹⁰ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Führer Konferansları Cilt: 3*, (Çev. Tahsin Kalafatoğlu), İstanbul 1951, s. 6.

²⁹¹ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh... 3*, s. 9.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, kutup sahilinden İspanya'ya kadar olan batı sahasında istifade edilecek donanma ve savunma kuvvetlerini, bunların kullanılış tarzlarını ve gelecekteki mayınlarında kullanılış planlarını genel hatlarıyla açıkladı. Hitler, Manş kanalıyla, Hollanda sahasında kruvazörlerin düşman çıkarmalarına karşı kullanılamıyacağı görüşüne iştirak ettiğini ve yine Skajerak'da kruvazör harbinin mümkün olmadığını açıkladı.

Hitler; Skajerak-Jutland sahasına yapılacak büyük çapta bir çıkarmanın çok fazla etkili olacağını ve Almanya'da paniğe yakın bir heyecan yaratacağını söyleyerek, bu meselenin yeni baştan düşünülmesini ve ilkbaharda dökülmesi planlanmış Skajerak mayın tarlalarının takviyesinin önemini belirtti. Düşmap çıkarmalarına karşı etkili bir savunma silahı olarak Preşer mayınların kullanılmasının mümkün olup olmadığı hakkında bilgi talep etti.

Deniz Kuvvetleri Başkomutanı; küçük tonajlı çıkarma vasıtalarının az su çekmeleri ve büyük gemilerin de mayın mekanizmasını faaliyete geçiremeyecek derecede az süratle seyretmeleri nedeniyle, bu mayınların doğrudan doğruya çıkarma ihtimali bulunan sahil kesimlerinde kullanılmasının mümkün olmadığını, ancak düşman sahili açıklarında kullanılabileceğini ifade etti.

İstilaya ilişkin konuşmaların hitamında Hitler; Gironde'nin güneyindeki bölgeye bir çıkarma imkanından bilhassa endişe duyduğunu belirtti.

Büyükamiral; donanmanın yalnız başına, düşmanın karaya çıkmasını ne önlemek ve ne de püskürtmek kudretinde olmadığını, bununla beraber harekatı geciktirmekle ordu için kesin bir önemi olabilecek zamanın kazanılabileceğini ifade etmek istedi. Büyük tehlikenin kabul edilmesi hakikatini vurgulayarak, gemi komutanlarını gemilerinin ve personelin selametini hiç düşünmeden hareket etmelerini emretti.

Bütün faydalı olabilecek Deniz Kuvvetleri unsurları muharebe sahasında toplanacak ve kendi sahil bataryaları tarafından bombardıman edilmek tehlikesini de göze alacaklardı.

Netice olarak Alman donanmasının istilaya karşı tedbirleri şöyleydi: Çıkarma gemilerine; denizaltılarla, karakol gemileri ve sahil topçusuyla hücum etmek.

Çıkarma safhasında; düşman gemi ve vasıtalarına, cep denizaltıları ve diğer hafif suüstü birlikleriyle hücum tertiplemek. Yeni mayınlarla Avrupa sahillerini korumak. Yine yeni denizaltılarla Atlantik ve kutup konvoylarına karşı yeniden harekate başlayarak Müttefik deniz ulaştırmasını tahrip etmek.

4-6 Mayıs 1944 tarihleri arasında Berghof karargahında yapılan toplantıda, Büyükamiral Dönitz; İngiltere'nin güney sahili boyunca istila hareketinde kullanılması mümkün bindirme ve yükleme limanlarının açığındaki mayın tarlalalarının en modern mayın tipleriyle genişletmeyi düşündüğünü, son geliştirilen preşer mayınların denemeleriden istenilen sonucun alınmaması nedeniyle şimdilik bu tip mayınların kullanılmasının uygun bulunmadığını açıkladı. Hitler'in fikirleri de aynı paraleledeydi.

4.8.2. Müttefik Çıkarmasına Karşı Alman Savunmasının Teşkili

Hitler, 1941 yılından itibaren Atlantik Duvarı denilen tahkimata başlamıştı.²⁹² İstilacıların mutlaka bir limana ihtiyacı olacağı kanaati kesinleşmişti. Önemli limanların savunulmasına bilhassa önem verildi. Buraları birer kale haline getirildi. Yığınak yapıldı. Muhtemel çıkarma bölgeleri de tahkim edildi. Bu maksat için özel kıtalar teşkil edilerek eğitildi. İhtiyat kuvvetlerin yeri, şekli ve hareket imkanları araştırıldı. Tatbikatlar yapılarak birliklerin hazırlık durumları artırıldı. Bu suretle muhtemel çıkarma bölgeleri denizden başlayarak derinliklere doğru tahkimli birer savunma mevzii haline getirildi.

Çıkarma birliklerinin topçu ateşi ile denizde iken zarara uğratılması, kıyıya çıkanların da tahkimli bölgelerden yapılacak atışlar ve karşı taarruzlarla imhası düşünüldü.

Bu tertiplenmeler ve düşüncenin ışığı altında yapılan çalışmalarda Almanya'nın mevcut bütün imkanları kullanıldı. Asıl muharebe hattı olan bu tahkimatta, statik bir

²⁹² Patrick Delaforce, *Smashing The Atlantic Wall*, London 2001, s. 93.

savunma yapılacaktı. Kıyıların zayıf şekilde gözetlenerek, ana kuvvetlerin içerde, derinliklerde bulunması ve oynak muharebeler yapılması fikrine rağbet edilmedi.

Hitler, Feld Mareşal Rundstedt'e; "*Kıyının düşmana teslim edilmeden savunulması ve çıkacak kuvvetlerin derhal imhası*" görevini verdi.²⁹³ Harekat serbestisi kaldırıldı. Derinliklerde savunma hatları tesisine imkan verilmedi.

Müttefik hava hücumları neticesinde iki ayrı fikir ortaya çıktı. Bunlar Felf Mareşal Rundstedt ve Rommel'e alt görüşlerdi.

Alman Silahlı Kuvvetler Başkomutanlığı Feld Mareşal Rundstedt'in görüşlerini benimsedi. Buna göre; tehlikeye maruz kalan bölge, mevcut bütün kuvvetlerin kaydırılması suretiyle istilanın karşılanması esası kabul edildi.

Feld Mareşal Rundstedt'in emrinde iki ordular grubu vardı. En güçlüsü olan B ordular grubuna Feld Mareşal Rommel komuta etmekteydi. G ordular grubu, Orgeneral Blaskowitz emri altında Biskay kıyıları ile Riviera'yı işgal eden 1 nci ve 9 ncu ordulardan ibaretti. Yine bu arada, Fransa'da General Geyr Von Schweppenburg komutasında Batı zırhlı grubu mevcuttu. Toplam olarak batıda 60 Alman tümeni vardı.

1943 yılının sonbaharında Hitler; En geç 1944'de Batı Avrupa'nın istilasını beklediğini Feld Mareşal Rundstedt'e bildirdi. Hitler'e göre çıkarma Pas de Calais civarında yapılacağından savunma siklet merkezinin burada olmasını istedi. Feld Mareşal Von Rundstedt de aynı fikirdeydi. Bu kıyıların İngiltere'ye yakınlığı, Rhen ve Ruhr bölgelerine en yakın istikametlerin başlangıcı oluşu; stratejik önemini artırıyordu. Ayrıca, Müttefikler buradan hem Fransa'ya, hem de Lüksenburg ve Hollanda'ya kısa sürede el atabilirlerdi. Bu bölgenin çıkarma ve nakliye kolaylıkları son derece elverişliydi.

Bu maksatla çıkarmanın en zayıf anında stratejik çevik kuvvetlerle taarruz edilerek Müttefiklerin denize dökülmesi mümkündü.

²⁹³ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 100.

Buna mukabil Feld Mareşal Rommel, Normandiya bölgesi üzerinde ısrar etti.²⁹⁴ Neticede bu bölgede süratle tahkimata girişti. Her vasıttan yararlanmaya gayret etti. Çıkarmanın buraya yapılacağından son derece emindi. Elde mevcut kuvvetlerle kıyının tutulması üzerinde ısrar etti. Kendi hava kuvvetlerinin zayıflığı yanında, Müttefik hava gücünün değerini de bilmekteydi. Ama bütün bunlara rağmen Hitler; tali çıkarma bölgesini Normandiya kıyıları olarak kabul etmekteydi.

Neticede kuvvetlerin tertiplenmesinde hatalı karara varıldı.²⁹⁵ Stratejik ihtiyat olarak üç panzer tümeni kaldı. Bu tümenler Hitler'in kontrolünde ve Paris'in güneybatısında kaldı. Yine bu arada batı cephesinden birtakım birlikler Doğu cephesine kaydırıldı.

Çıkarma yerinin kesin olarak bilinmemesi, hareket planlarına aksetti ve kuvvetler parçalandı.

Harekat öncesi Alman cephesinde önemli bir hareket olmadı. Doğu cephesindeki Rus kuvvetleri ilerlemeye devam etti. İtalya cephesi ise ümit vermekten uzaktı. Zaten bu sıralarda Japonya'da harp gücünü kaybetmişti. Almanya kendi başına ve kendi olanaklarıyla harp etmek zorundaydı. Her ne kadar savunma için bazı tedbirler alınmışsa da, yeterlilik derecesi şüpheliydi. Kaynaklar son haddine kadar kullanılmıştı. Ham madde yetersizliği had safhadaydı. Deniz ve hava gücü, Müttefiklerin güçleriyle baş edecek seviyede değildi.²⁹⁶ Üstelik Alman sevk ve idaresinde kopmalar görülmekteydi.

1944 yılı başlangıcına kadar, malzeme ve nakil vasıtalarının yokluğu nedeniyle, bütün kıyı boyları aynı şekilde savunma imkanına sahip olamadı. Feld Mareşal Rommel 1944 yılı Mart ayında Normandiya kıyılarını yeniden gözden geçirdi ve buraları elinden geldiği kadar takviye etti.

Seine körfezinin kıyı savunma, genel olarak bunkerler hattından ibaretti. Top yerleri, donanma ve hava ateşlerine karşı beton ve çelikle muhafaza edilmişti. Engel

²⁹⁴ David G. Chandler, *Battles And Battlescenes Of World War II*, New York 1989, s. 234.

²⁹⁵ S. Gökdeniz, *a.g.e.*, s. 201.

²⁹⁶ P. Kennedy, *a.g.e.*, s. 434.

sistemleri tamamlanmıştı. Bazı yerlerde de su şişirmeleri yapılmıştı.²⁹⁷ Kıyılara mayınlar döşenmiş ve su altı eşgelleri tesis edilmişti.

Kıyı topları uzun menzilli olup sahra toplarından oluşturulmuştu. Kıyılardan içerele doğru mevzilenmiş sahra topları, kıyıya yanaşacak çıkarma araçlarını batırmayı amaçlıyordu.

Piyade tümenleri kıyılarda, zırhlı tümenler derinliklerde tertiplendi. Zırhlı birlikler topluca kullanılacak şekilde konuşlandırıldı. Kuzey Fransa kıyılarında 147.000 ton çelik, hesabı bilinmeyen mayın kullanıldı, Kıyılarda; bölgesel, bağımsız ve oldukça birbirleriyle irtibatsız muhtelif komutanlıklar tesis edildi. Bu aralarda Hitler'in kendi Genelkurmayına itimadı sarsılmıştı ve idareyi kendi eline almıştı.

Atlantik duvarının inşası ile birlikte Hitler ve kurmayları; Müttefik çıkarmasına karşı iki görüşün etkisi altında kaldı. Birinci görüş Feld Mareşal Rommel'in görüşüydü ve asıl muharebe hattını kıyıdan geçirmek ve her ne pahasına olursa olsun düşmanı karaya ayak bastırmamak esasına dayanıyordu, İkinci görüş Feld Mareşal Rundstedt'in görüşüydü ve kıyıyı zayıf tutmak, eylem kuvvetleri Fransa içinde bulundurmak ve harbi Almanya topraklarına intikal ettirmeden kati neticeli meydan muharebesini Fransa'da yapmak.

Uzun süren görüşmelerden sonra 1944 yılının başında Hitler; Feld Mareşal Rommel'in görüşünü kabul etti.

Bütün Alman generalleri asıl çıkarmanın Pas de Calais bölgesine yapılacağını kabul etmişlerdi. Dolayısıyla Alman savunmasının kuvvet çoğunluğu bu bölgedeydi. Almanların kuvvet çoğunluğu bu bölgede bulundurmasının nedeni; bu bölgenin Rhein ve Ruhr bölgelerine el atacak en kısa istikamet üzerinde bulunuydu.²⁹⁸ Feld Mareşal Rommel'in fikrine uyularak planda azami kuvvetin Seine nehri ile Schelde nehri arasında kıyıya yerleştirilmesi sağlandı. Normandiya ikinci derecede önemli çıkarma bölgesi olarak kabul edildi. Planda yeterli miktarda ihtiyata yer verilmedi. Birkaç SS tümeni ve üç panzer tümeni yeterli görüldü. İhtiyatların bölgesel olarak yerleştirilmesi dikkate alınmadı.

²⁹⁷ P. Delaforce, *a.g.e.*, s. 164.

²⁹⁸ B. Tunstall, *a.g.e.*, s. 143.

Emir-komuta sİlsilesi tam olarak teşekkül ettirilemedi. Feld Mareşal Rommel ve Rundstedt arasında emir komuta ilişkisi tam olarak tayin ve tespit edilmedi. Bu karışıklık uygulamada büyük zararlar doğurdu ve harbin sonucuna dahi tesir etti.

Plana göre savunan kuvvetlerin hava desteğini Speerle'nin hava ordusu sağlayacaktı. Alman Kara Kuvvetlerine her ne pahasına olursa olsun düşmanın karaya çıkmasına engel olma görevi verilmişti.

Almanların çeşitli tümenlerinin bulunuşu, silahların çeşitliliği, müşterek bir komutanlığın ve bunun yetkilerinin belirlenmemiş oluşu en önemli dezavantajlarıydı.

4.8.3. Müttefiklerin Harekat Öncesi Hazırlıkları

Müttefikler ilk kez 1941 yılı Aralık ayında Washington'da yaptıkları Arcadia konferansında Almanya'nın mağlup edilmesi için gayretlerin koordine edilmesi fikrinde birleşip karar aldılar.²⁹⁹ Karara göre; Almanya ablukalarla zayıflatılacak, Müttefik endüstri bölgeleri emniyet altına alınacak, Almanya'ya taarruz etmeden önce Japonya'nın yerinde tespiti sağlanacaktı. Müttefiklerin büyük stratejilerinin esas noktaları şu şekilde belirlendi:

Almanya'nın etrafındaki çemberin sıkıştırılması ve tahkimi, hava bombardımanı, abluka, içerden yıkıcı faaliyet ve propaganda ile Alman mukavemetini yıpratmak ve çürütmek, Almanya'ya karşı girişilen taarruzi hareketin gelişmesine devam etmek.

1941 Şubat ve Mart aylarında Amerika'da kuvvet kurmay başkanları toplanıp, müttefiklerle askeri uzlaşma ve birleşmelerin temel esasları ve usullerini tespit ederek ABC-1 dokümanını hazırladılar. Bu dokümanda belirtilen prensip kararları 1941 yılından 1945 yılının sonuna kadar İngiliz-Amerikan işbirliğinin temelini teşkil etti.

Hitler, Fransa'nın işgalini bitirdiği gün Amerika Birleşik Devletlerinde 3,5 tümenlik bir kara kuvveti ve 17.000 kişilik hava kuvveti vardı. 1941 yılının Temmuz ayında bu kuvvet 34 tümene ulaştı. Müşterek kurmay başkanlığı kurulunca, askeri sevk ve

²⁹⁹ B. H. L. Hart, *II. Dünya Sa...2*, s. 759.

idare ve işbirliğinin temel taşı atıldı.³⁰⁰ Bunlar Washington'da ıyerleşip teşkilatlandılar. Müşterek kurmay başkanlığı kaynakların ve imkanların hareket alanlarına tahsisi ve önceliklerin tespiti sorumluluğunu deruhte etti. Her hareket alanı için sorumlu bir tek komutan tayin edildi. Bu komutan doğrudan doğruya Müşterek Genelkurmay başkanlarına karşı sorumlu tutuldu.

1942 yılının Nisan ayında Londra'da toplanan kurmay başkanları; Japonya'nın tespiti için gerekli tedbirlerin alınmasını, kaynak ve imkanların azamisinin Almanya'nın mağlubiyeti için birleştirilmesini, Avrupa'daki Mihver ordularının; doğrudan doğruya Almanya'nın kalbine yapılacak bir taarruzla edilmesini karar altına alarak devlet başkanlarına teklif ettiler.

1943 yılında Casablanca'da yapılan toplantıda; Manş kanalını geçiş planı görüşüldü.³⁰¹ Harekatın icrası için zamanın erken olduğu, ancak lojistik kaynakları İngiltere'de toplama planına devam edilmesinin zaruri olduğuna, Romanya'daki Ploesti petrol rafinelerinin imhasına, Almanya'ya yapılan stratejik bombardımanların şiddetlendirilmesine karar verildi.

İlk istila planlarını yapmak üzere COSSAC (Combined Staff Supreme Allied Command) Müttefik Müşterek Kuvvetler Komutanlığı Yüksek Karargahı kuruldu.³⁰²

Evrensel stratejik durum tamamen Müttefikler lehine döndüğü zaman Haziran 1943'de Birleşik Kurmay Başkanları Washington'da Trident konferansında buluştular. Bu konferansda; Overlord Harekatını (Normandiya çıkarmasının kısa adı) 1 Mayıs 1944'de yapmaya, Almanya derinliklerine yapılan stratejik bombardıman hareketinin devamına, İngiltere'de yığınaklanmaya süratle devam etmeye, Akdeniz bölgesinden 7 tümenin çekilerek İngiltere'ye getirilmesine ve General Eisenhower emrine verilmesine karar verildi.³⁰³

³⁰⁰ S. Gökdeniz, *a.g.e.*, s. 190.

³⁰¹ T. C. W. Blanning, *a.g.e.*, s. 103.

³⁰² Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 316.

³⁰³ B. H. L. Hart, *II. Dünya Sa...2*, s. 796.

Müttefikler Batı Avrupa'nın tekrar ele geçirilmesi ve Almanya'nın çökertilmesi için stratejik plan ve hazırlıkları gaye noktasına vardiırken, Amerikalılar Avrupa hareketini sevk ve idare edecek stratejik ve lojistik teşkilatı kurmaya başladılar. İngiltere'deki A.B.D. Silahlı Kuvvetleri Karargahı 8 Ocak 1943'de Londra'da teşkil edildi. Diğer taraftan Avrupa Harekat Alanı Komutanlığı 8 Haziran 1942'de kurulmuş ve başına da General D. D. Eisenhower atanmıştı. Kendi aynı zamanda Kuzey Afrika Müttefik kuvvetleri komutanıydı. General Eisenhower bu görevine devam ederken Orgeneral Frank Andrews vekalet etti. Mayıs 1943'de bir uçak kazasında General Andrews ölünce Korgeneral J. Devers komutayı aldı.

1942 yılının Nisan ayındaki Londra konferansında Müttefik kurmay başkanları Bolero adlı lojistik yığınak planı taslağını kabul ettiler.³⁰⁴ Bunun için bir Bolero komitesi kuruldu ve Londra'da faaliyete geçirildi. Bir tane komite de Washington'daydı. Bolero planı dört safhada gelişti.

İlk kademe de 1.000.000 insanın yığınaklanması ve çıkarma tarihinin 1943 olarak kabulü, ikinci kademedeki yığınağın 1.147.000'e çıkartılması ve istila tarihinin aynı kalması esas alındı. Buna göre Amerika'dan her ay 120 gemi yükü malzeme İngiltere'ye gönderilecek ve bunları İngilizler boşaltarak planda öngörülen yerlere taşıyacaktı.

Üçüncü kademe de geçici bir plan uygulandı, zira bu sırada Afrika hareketi önem kazanmış bulunuyordu. Bu kademedeki hazırlıklar ikinci kademe ile çelişkiydi.

Dördüncü kademe de istila tarihinin 1944 yılının ilkbaharı olacağı ve 1.340.000 insanın yığınaklanması ile her ay 150 gemi yükünün boşaltılması esasa bağlandı. 30 Ekim 1943'de esaslarda değişiklik yapılarak personel sayısı 1.460.000'e çıkarıldı.

General Marshall; Bolero Planının önemini şu şekilde ifade etti,³⁰⁵ *“Bu askeri tarihin en muhteşem, muazzam lojistik yığınağıdır. Bu yığınak 270 mil uzunluğunda ilave bir demiryolu inşaatı, 66 milyon feet kare yerleşme sahasına, yüzden fazla lokomotif ve*

³⁰⁴ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 317.

³⁰⁵ P. Delaforce, *a.g.e.*, s. 198.

ikibin vagonun İngiltere'ye taşınmasına ihtiyaç gösteren bir gücün teksifini sağlayan bir yığındır ki; bunun yüzde 39'u İngiltere tarafından sağlanmıştır."

İngilizler Avrupa Kıt'asına yapılacak bir amfibi harekatı 1940 yılından itibaren düşünmeye başladılar. İlk çıkarma gemisi modelini de bu yıl içinde yaptılar. Bu tarihlerde Almanların Avrupa sahillerinde herhangi bir tahkimatı yoktu. Ancak yapılacak bir çıkarmadan sonra İngilizlerin yalnız başlarına Almanlar karşısında başarı şansları münakaşalıydı.

Washington-II toplantısından sonra Birleşik Seferi Kuvvetler Başkomutanı İngiliz Oramirali Sir. B. Ramsey; Müşterek Kuvvetlerin İngiltere'de üslenecikleri bölgeyi tayin etti. İngiltere'nin güneybatı bölgesi amfibi kuvvetlerin ve araçların eğitim alanı oldu. 1 Temmuz 1943 gününe kadar bütün tesisler hazırlandı ve Devon'da Appledore adlı ilk amfibi kuvvet ileri üssü tesis edildi. Seçilen liman ve bölgelere çıkarma gemi ve araçlarının intikali tamamlanır tamamlanmaz, düzenlenmiş plajlarda eğitimlere başlandı.

15 Temmuz 1943'de komutanlara düşecek görevler ve sorumluluklar ile ilgili bir direktif yayınlandı. Avrupa'daki üsler ve çıkarma araçları için yeni bir komutanlık kuruldu. Lancrabeu kısa adlı bu komutanlık İngiltere'deki çıkarma araçlarının komutanlığını deruhte etti.³⁰⁶ Yine bu komutanlık Amerikan çıkarma araçları için uygun barınma ve onarım tesislerini teşkil etti ve bu birliklerin eğitimlerini sağlayacak şekilde organizasyonu kurdu ve koordinasyonu sağladı.

1 Eylül 1943'de Amerikan Tümamirali John Wilkers Comlanrabeu görevine başladı. Kısa bir zaman sonra Overlord-Neptune Harekatı sorumluları da belli oldu.

Dartmouth'daki eski Devon şehri yakınındaki Strat Koyunu kaplayan Slapton Sands bölgesinde Ocak ayından Nisan ayına kadar büyük ölçüde amfibi tatbikatlar icra edildi.

³⁰⁶ Ş. Karapınar, *a.g.e.*, s. 184.

Müttefikler tarafından istilaya kadar toplam 4000 çıkarma aracı inşa edilerek harekate hazırlandı. Ancak çıkarma araçlarının Normandiya sahillerinde barınması için limanlara ihtiyaç vardı, bunun için Müttefikler iki adet suni liman için çok karışık bir teknikle planlama yaptılar. Binlerce duba, sualtı beton kalıpları, hurda gemiler çekilerek saptanan bölgeye getirilmek üzere İngiltere’de hazırlandı. Böylece boyu birkaç kilometreyi bulan mendirekler inşa edilecek, mendirekler içersinde yüzer iskeleler kurulacaktı. Neticede; yedi nakliye gemisiyle otuz kadar çıkarma aracı her türlü hava şartlarında boşaltma yapabilecek, hareket hava şartlarından etkilenmeyecekti.³⁰⁷

Çıkarma öncesi toplam 1.750.000 İngiliz, 1.500.000 Amerikalı, 175.000 imparatorluk, 44.000 gönüllü ile toplam 3,5 milyon insan ile yirmi milyon ton malzeme İngiltere Adasında toplandı.

Müttefiklerin elindeki haritalar eski baskılı olmasından dolayı çıkarma bölgesinin yeniden tetkik edilmesine gerek görüldü. Bu hususla ilgili görevleri gönüllü subaylar üstlendi. Bu gönüllü subaylar, Kasım 1943 ile Ocak 1944 arası geceleri plaj etütleri yaparak Normandiya bölgesinin plaj özelliklerini güncel olarak saptadılar.

15 Nisan 1944’den itibaren Baltık Denizi ve Kiel’den Gaskonya’ ya kadar olan sahillere toplam 7000 adet mayın döküldü. Atlantik’de 1943 ve 1944’de müttefikler tarafından denizaltı harbine fazlasıyla hız verildi. Atlantik deniz kontrolü tamamen ele geçirildi. Amerika’dan İngiltere’ye intikal eden konvoylar 1944 yılından itibaren hemen hemen hiç zayıat vermediler.

Çıkarmanın başarıya ulaşması için Fransa’da özel harp icra etmek maksadıyla Müttefik Komutanlığına bağlı 50 kadar özel harp timi kuruldu. Bu timler bir yıl içinde uçakla Fransa’ya gönderildiler. Bu özel harp timlerine; demiryolu hatlarını, kıyı köprübaşı bölgesine kadar kesmek, düşmanın telli muhabere hatlarına ve araçlarına hasar verdirmek, düşmanın stratejik ihtiyatlarının bölgeye intikalini sekteye uğratmak görevleri verildi.

Haziran 1944 ayı başında Müttefiklerin hazırlık durumu şöyleydi:

³⁰⁷ P. Delaforce, *a.g.e.*, s. 232.

Kara Kuvvetleri; Amerika Birleşik Devletleri, İngiliz, Kanada, Fransız ve Polonya kuvvetlerinden teşekkül ettirilmiş 39 tümen harekate hazırды.

Hava Kuvvetleri; Hava örtüsü, genel destek, hava indirmeleri ve diğer görevler için toplam 12.665 uçak bir araya toplanmış ve harekate hazır hale getirilmişti.

Deniz Kuvvetleri; 6 muharebe gemisi, 3 monitör, 22 kruvazör, 93 muhrip, 312 mayın arama tarama gemisi, 118 refakat gemisi, 80 karakol gemisi, 380 hücumbotu ve avcıbotu olmak üzere 1009 adet harp ve yardımcı gemi ile 625 nakliye gemisi ve 4.266 adet çıkarma vasıtası harekate hazır hale getirilmişti.

Haziran 1944'den önce bütün İngiltere; bir hava üssü, deniz üssü, atölye, depo ve seferberlik kampı görünümüne bürünmüştü. İngiliz ve Kanada askerleri İngiltere'nin güneydoğusunda, Amerikan askerleri ise batı ve güneybatı kesiminde hazırlıklarına devam ediyorlardı. Harekat için; Falmouth, Fowey, Plymouth, Salcombe, Dartmouth, Brixham, Torbay, Portland, Weymouth, Poole-Southampton, Shoreham, Newham ve Harwich Limanları tahsis edilmişti.

Harekate katılacak kuvvetlerin lojistik desteğini sağlamak amacıyla limanlara ilaveten Mulberries-A ve Mulberries-B adları verilen iki prefabrik liman inşa edilmiş, bunlar Manş Denizinden çekilerek getirilecek ve Bayeux'nün kuzeydoğu ile kuzeybatısına yerleştirilecekt.

Harekat alanında, amfibi konvoyların geçeceği bütün deniz sahasını mayından taramak ve temizlemek olanak dışıydı. Bunun için çeşitli bindirme liman ve bölgelerinden harekat edecek konvoyların toplanmasını sağlamak üzere Wright Adasının 18 mil güneydoğusunda, 10 deniz mili çapında bir saha tespit edilip buraya Zebra Sahası adı verildi. Bu sahadan itibaren çıkarma bölgelerine doğru birer mil genişliğinde 10 adet taranmış kanal açılması planlandı ve kuvvet tahsisi yapıldı.

4.8.4. Cossac Ve Overlord Harekat Planları

1942 yılı Ocak ayından itibaren teşkil edilen Müttefik Genelkurmay Başkanları Komitesi, Avrupa istilasına yönelik çalışmalara ilk başlayan müşterek karargahı. Bu yılın sonunda Aralık 1942’de teknik açıdan Avrupa istilasını hazırlama görevi kısa adı Cossac olan Avrupa Yüksek Müttefik Komutanlığı Kurmay Başkanlığına atandınlan İngiliz Generali Sir Frederick E. Morgan’a verildi. Yaklaşık bir yıl süreyle başında bir komutan olmaksızın Müttefik Genelkurmay Başkanları komitesinden aldığı direktiflerin ışığı altında hazırlıklarını sürdüren General Morgan; tarihteki kurmay çalışmalarının en büyüğünü verdi.³⁰⁸

1943 yılı Nisan ayında Fransa’ya yapılacak çıkarma hareketinin kod adı, Overlord olarak tespit edilmiş ve 1 Mayıs 1943 Washington Konferansı kararları neticesinde Manş Kanalı üzerinden Almanya’ya taarruz etmek stratejisi de kesin olarak belirlenmişti.

25 Mayıs 1943’de Müşterek Genelkurmay Başkanları Komitesi tarafından Cossac Karargahında verilen Overlord plan direktifi şöyleydi.³⁰⁹

“Herşey, harekat 1 Mayıs 1944 tarihinde başlayacağına göre hazırlanacaktır. Bu tarihte birinci kademedede ve aynı anda üç tümen ve hemen arkasından çıkarılmak üzere iki tümen için gerekli bütün araçlar hazırlanmış bulunacaktır.

Çıkarma kuvveti ikisi paraşüt tümeni olmak üzere toplam 29 tümen olacaktır. Beş tümen karaya çıkarıldıktan sonra, geriye dönecek vasıtalara derhal yüklenmek üzere; iki piyade tümeni birinci safhayı takviye kuvveti olarak hazır olacak, geri kalan yirmi tümen ise, köprübaşı mevzilerine yerleşmeyi müteakip çıkarılacaktır.

³⁰⁸ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 363.

³⁰⁹ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 109–110.

Çıkarma bölgesi, en kısa zamanda 20 ile 30 tümeni destekleyecek liman tesislerini ihtiva edecek şekilde hazırlanacak, bu liman tesisleri Amerika'dan gelecek olan 3 ila 5 tümeni bir anda çıkarıp desteklemeye olanak verecek nitelikte olacaktır.”

General Morgan verilen direktif çerçevesinde çalışmalarına devam ederek ve 1943 yılı Ağustos ayında Quebec Konferansında öngörülen hususları da dikkate alarak 1943 yılının sonunda Taslak Cossac Planını hazırladı.

Taslak planın bitiminden hemen sonra Kasım 1943 ayında General D. D. Eisenhower, Müttefik Yüksek Komutanlığına, General B. Montgomery; harekate katılacak İngiliz ve Kanada Kara Kuvvetlerinin Komutanlığı da uhdesinde olmak üzere müşterek Kara Kuvvetleri Başkomutanlığına ve İngiliz Amirali Bertham Ramsey; Müttefik Seferi Kuvvet Deniz Kuvvetleri Komutanlığına atandırıldılar. Mareşal Sir Mollory de Müttefik Hava Kuvvetleri Komutanlığına getirildi.

General D. D. Eisenhower ile General Sir B. Montgomery bu sıralarda Kuzey Afrika'da bulunuyorlardı. Her iki General Londra'ya hareketlerinden evvel Kuzey Afrika'da bir görüşme yapabilme fırsatını buldular.

14 Ocak 1944'de Afrika'dan Londra'ya gelen General Eisenhower öncelikle kısa adı Shaef olan Müttefik Denizaşırı Kuvvetler Genel Karargahını kurmaya başladı. Daha önce kurulmuş olan Cossac Karargahı bu dev kuruluşun içinde eritildi ve General Morgan da General Eisenhower'in baş yardımcısı olan General Bedel Smith'den sonra gelen ikinci Kurmay Başkanı olarak çalışmalarına devam etti.

Cossac Planını Başkomutan olarak tetkik eden General Eisenhower; gerekli düzeltmeleri yapmak üzere, çıkarma sırasında Kara Kuvvetlerinin tümüne komuta edecek olan General Montgomery'ye yetki verdi. General Montgomery'in; ilk çıkarma kuvvetlerinin Alman kıyı savunmasını yarmaya yetişmeyeceği, taarruz cephesinin dar olduğu ve kullanılan paraşüt tümenlerinin artırılması gerektiği konularındaki önerilerinde

mutabık kalan General Eisenhower bu hususları Müşterek Genelkurmay Başkanlığı Komitesine teklif olarak götürdü.

Bu durumda; ilk kademedeki tümenlerin sayısı yediye yükseltildiği gibi taarruz tümenlerinin de mevcudu 5.000 kişi kadar artırılmıştı. Böylece yeniden bir tonaj problemi ortaya çıktı. Çünkü gemi ve araç inşaatı, Normandiya Çıkarmasında birinci kademe beş tümen ve Güney Fransa Çıkarmasında da iki tümen çıkarılacağına göre planlanmış ve inşa edilmişti.

General Eisenhower bu durumu biliyordu, fakat o Güney Fransa Çıkarmasını tamamen tali mahiyette telakki ettiğinden oraya sadece bir tümen kadar bir kuvvetin çıkarılması fikrindeydi. Lakin Müşterek Genelkurmay Başkanları; Güney Fransa'daki öneriyi redderek, birinci kademe Normandiya bölgesine yedi tümen, Marsilya-Toulon bölgesine iki tümen çıkartılmasını kabul ettiler ve inşaat programında da bir değişikliği öngördüler.

General Eisenhower tarafından yapılan ve kabul edilen öneriler nedeniyle yeniden hazırlanan tonaj hesabı üzerine; çıkarma tarihi zorunlu olarak geri alındı ve tarih 1 Haziran 1944 olarak belirlendi. Müşterek Genelkurmay Başkanları Komitesi; 1 Şubat 1944 günü; General Eisenhower'ın tüm önerilerini ve çıkarma tarihi olarak 5 Haziran 1944 gününü kabul etti.

Müttefik Seferi Kuvvet Başkomutanlığı Yüksek Karargahı (Shaef) tarafından Şubat 1944'de son şekli saptanan Overlord Planına ilişkin Neptune Deniz Harekat Planı özet olarak şöyleydi.³¹⁰

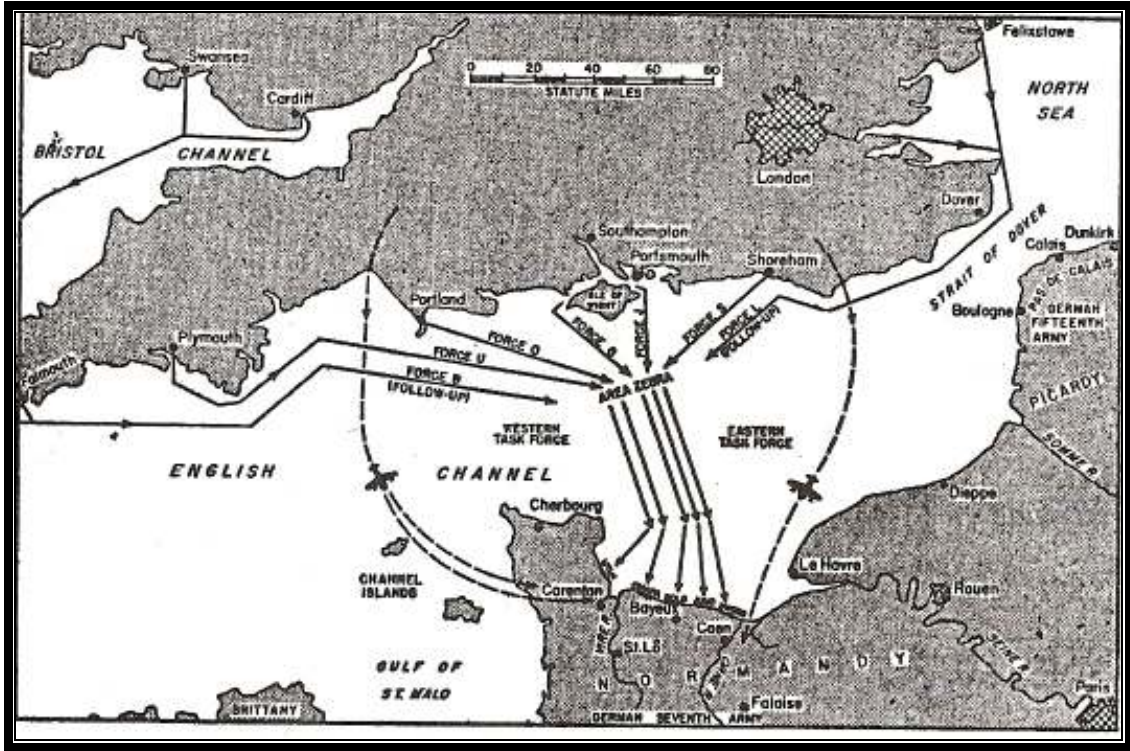
Çıkarma Seine Körfezi güney kıyısındaki; Doğu-Batı yönünde seksen kilometre uzunluktaki beş plaja, üç İngiliz-Kanada ve iki Amerikan tümeni ile yapılacaktır

Çıkarma sahasının iki kanadı ilerisine bir İngiliz ve iki Amerikan paraşüt tümeni, çıkarmadan 4-5 saat önce indirilecektir.

³¹⁰ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 331.

Kıyıya çıkış güneş doğduktan 1,5 saat sonra 06.30'da başlayacaktır. Çıkarmanın ertesi günü (D + 1) takviye kuvveti olarak bir İngiliz ve bir Amerikan tümeni daha çıkarılacaktır.

3,6 Kilometre uzunluğundaki Utah Plajına 5 nci Amerikan Tümeni, 6,3 kilometre uzunluğundaki Omaha plajına 1 nci Amerikan tümeni, 7,4 kilometre uzunluğundaki Gold plajına 50 nci İngiliz ve 8 nci Kanada zırhlı alayları, 3,6 kilometre uzunluğundaki Juno plajına 3 ncü Kanada tümeni ve 2 nci Kanada zırhlı alayı, 3,6 kilometre uzunluğundaki Sword plajına 3 ncü İngiliz tümeni ve 27 nci İngiliz zırhlı alayı birinci kademe de çıkarılacaktır.



Şekil 4.10: Overlord Harekatı Seyir Rotaları 6 Haziran 1944

Kaynak: Erdoğan Dümen, *Atlantik Harekatı Cilt: 2*, İstanbul 1990, s. 117

Bu tümenlerin mevcudu 170.000 kişi, 3000 top, 1500 tank, 1500 çeşitli tipte araç olup, ayrıca plaj ve kıyı tesisleri için 30.000 kişi çıkarılacak, üç paraşüt tümeni ile de ayrıca 23.000 kişi indirilecekti.

Çıkarmanın 35 nci günü; Amerikan, İngiliz, Fransız, Kanada ve Polonya olmak üzere 29 piyade tümeni, 12 zırhlı tümen, 3 paraşüt tümeni olmak üzere 39 tümen, plaj ve diğer idari hizmetleri için 40.000 kişi Normandiya kıyılarına çıkarılmış olacaktır.

Çıkarma günü akşamı kıyıdan 10–14 kilometre derinlikte kıyıbaşı sahasının işgal edilmesi öngörüldü.³¹¹

Amerikan, İngiliz ve Fransız Deniz Kuvvetlerinden 866 harp gemisi bu harekatta görev alacak, ayrıca İngiliz Anavatan Filosu da yardım için harekate hazır halde bulunacaktı.

Bu harekatta uçak gemisi kullanılmayacak, fakat İngiltere adalarındaki 163 hava alanı kullanılarak çıkarma günü 11.700 adet çeşitli uçak: bombardıman, destek, örtü ve gözetleme görevleri de görev alacaktı. Paraşüt tümenleri için 925 adet nakliye uçağı ile 900 planörün kullanılması öngörüldü.

Birinci kademe de çıkarılacak Amerikan tümenleri; Dartmouth, Plymouth, Falmouth Limanlarından, İngiliz ve Kanada Tümenleri Wight Adası, Southampton, Portsmouth ve Newhaven Limanlarından bindirilecekti.

Yükleme limanları ile Wight Adasının güneyindeki randevu noktası arasında beş ve buradan çıkarma plajlarının 8–12 mil ilerisindeki dağılma noktasına kadar beş seyir geçiş yolu taranacak, kanal haline getirilecek, kanallar sağlı sollu rehber şamandıraları ile markalanacak, arama tarama görevi 12 mayın arama tarama filotillası tarafından 4 Haziran 1944 günü akşamı alacakaranlığına kadar tamamlanacaktı.

Muharebe gemileri, kruvazörler ve muhripler demirli olarak 6000 metre ile 14.000 metreden ve ateş destek araçları seyir halinde yakın destek yapacak, sindirme ateşi saat 05.50 ile 06.30 arasında icra edilecekti.

³¹¹ Ş. Karapınar, *a.g.e.*, s. 165.

Amerikan ve İngiliz Taktik Hava Kuvvetlerine mensup ceman 16 av filasu çıkarma sahasında kıyı bölgesini örtmek için devamlı devriyeye tahsis edildi. Beş filo İngiliz çıkarma bölgesi üzerinde, beş filo Amerikan çıkarma bölgesi üzerinde, altı filo devriye takviye filosu olarak ayrıldı. Bunlardan başka sekiz av filasu deniz yaklaşma yolları üzerinde devamlı devriye gezdi. Bunlardan beş filo İngiltere güney sahilinden 60 mil, üç filo, İngiltere güney sahilinden 80 mil mesafedeki bölgede görev aldı. Bütün filolar çıkarma hareketi süresince havada bulundu. Örtme filolarından gayri 33 filo da bombardıman kollarının himayesine ve 36 av-bombardıman filosu da yakın destek hareketine tahsis edildi.

İngiliz çıkarma plajları önüne üç adet cep denizaltı gemisi, Amerikan çıkarma plajları önüne iki küçük gemi rehberlik etmek üzere daha önce sevk edildi.

Cherbourg Limanı zapt edilip kullanılır hale gelinceye kadar, sık sık ve şiddetli esen kuzey rüzgarlarının ve dalgalarının etkisi altında kalacak olan plajlarda boşaltmayı kolaylaştırmak için Omaha-Gold plajları arasındaki kıyı önüne 3500 metre uzunlukta bir dalgakıran yapılacaktı. Bu maksatla; ağırlığı 1600–6000 ton arasında değişen 60 beton blok Phoenix ve ayrıca eski bir Fransız muharebe gemisiyle bir İngiliz ve Hollanda eski kruvazörü dahil 17 büyük ve 35 de küçük gemi batırılarak suni liman ve dalgakıran ve yine dokuz gemi batırılarak da Utah plajı önüne bir suni liman ve dalgakıran tesisi planlandı. Bu işe D + 1 günü başlanacak ve D + 13 günü de tamamlanacaktı.³¹²

Almanların dikkatini Dover tarafına çekmek üzere, beton bloklar dahil pek çok gemi bölgedeki limanlarda toplanarak, çıkarmadan bir gün ve bir gece önce yüzden fazla irili ufaklı geminin Dover istikametine seyretmesi ve 100 uçakla emniyete alınması planlandı.

Başlangıçta tam bir baskın sağlanması için çıkarmanın güneş doğmadan evvel yapılması düşünüldü. Fakat Pasifik Harekatı ve bilhassa Tarawa çıkarması, denizden yapılacak ateş desteğinin etkili olması için, kıyıya hücumun güneş doğduktan sonra yapılmasının daha faydalı olduğunu göstermişti. Diğer yönden Normandiya Çıkarmasında

³¹² D. Miller, *a.g.e.*, s. 232.

dalgalar o kadar kalabalık olacaktı ki, eğer hücum gece karanlığında yapılırsa; karanlıkta birçok karışıklıklar ve müsademeler vukua gelebilecekti. Gel-git hususunda düşünülmesi gereken çok şeyler vardı. Hücumun sürati ve emniyeti bakımından çıkarma araçlarının kıyıya mümkün olduğu kadar yakın mesafeye girmeleri gerekliydi. Bu suretle az zayıat verilir ve askerler denizin içinde fazla yürümek mecburiyetinde kalmazlardı. Pasifik hareketinde ilk dalgalardaki asker, ekseriya yarı beline kadar denize girerek kıyıya hücum mecburiyetinde kaldığından zayıat yüzdesi yüksek olmuştu.

Bütün bu hususları gözönünde bulunduran General Eisenhower; 17 Mayıs 1944 tarihinde çıkarmanın 5 Haziran 1944 sabahı saat 06.30'da yapılmasına karar verdi ve bu karar Müşterek Genelkurmay Başkanları Komitesi tarafından da kabulolundu.³¹³

Mayıs 1944 ayı Manş Kanalında ve Normandiya Bölgesinde meteorolojik bakımdan çok iyi geçti. Fakat ay sonuna doğru havanın bozacağı ve kuvvetli batı rüzgarlarının esmesi beklenmeye başlandı. Zaten Normandiya Bölgesinin bir özelliği de Haziran ayında genellikle batı rüzgarlarının esmesiydi. Ancak kuzey yönünden 42 kilometre uzunluktaki Cotentin yarımadası bir dalgakıran gibi çıkarma plajlarını korur nitelikteydi.

Çıkarmanın 5 Haziran 06.30'da başlayacağını gemilere en az 24 saat evvel bildirilmesi gerekliydi. Çünkü randevu noktasında buluşmak üzere hareketlerini kendileri ayarlayacaklardı.

Çıkarma için meteorolojik durumun nasıl olacağı günü gününe tahmin edildi ve değerlendirmeler yapıldı. Bu maksatla 3 Haziran akşamı komutanlara bir brifing verildi. İngiliz meteoroloji uzmanı Albay J. M. Stagg; 5 Haziran Pazartesi günü şiddetli bir fırtına çıkacağını, bulutların yoğun ve alçak olacağını, çıkarma plajlarını sis kaplayacağını ve havanın birkaç gün böyle kalacak gibi görüldüğünü belirtti.

İngiliz Amirallik Dairesi derhal bir fırtına ihbarı yayınladı. 4 Haziran saat 05.15'de yeniden toplanıldı. Fakat meteoroloji subayının hava tahmin raporu iyi değildi. Havanın

³¹³ Ş. Karapınar, *a.g.e.*, s. 343.

aynı şekilde devam edeceğini, bulut tavan irtifanın 300 metreden az olacağını ve 5–6 saat sonra da bir fırtınanın başlayacağını bildirdi.

Çıkarmanın 5 Haziran 1944 günü sabahı yapıp yapılmayacağı kararının bu sıralarda verilmesi gerekliydi. Ama batı limanlarındaki bazı konvoylar randevu noktasına doğru seyre başlamış bulunuyorlardı.³¹⁴

Bunun üzerine General Eisenhower; çıkarmanın bir gün geriye alınarak 6 Haziran 1944 sabahı yapılacağını ve randevu noktasına gitmekte olan konvoyların denizde kalarak, 12 saat batı ve 12 saat doğu rotasına kıyıya yakın seyrederek vakit geçirmelerini ve 6 Haziran sabahı aynı noktada bulunmaları emrini verdi.

Havanın kısa bir süre sakinleşeceğini kabul ederek çıkarmayı daha evvelki karara uygun olarak 6 Haziran sabahı yapmak veya havanın değişmeyeceğini kabul ederek hareketi 19 Haziran 1944 tarihine ertelemek mümkündü. Fakat bu ikinci hareket tarzının çok önemli sakıncaları vardı.

5/6 Haziran'da randevu noktasında bulunmak üzere harekete hazırlanmış ve bir kısmı ise harekete geçerek denize çıkmış konvoyları belli olmayan bir tarihe kadar yeni bir düzene sokmak çok zordu. Gelgit nedeniyle mümkün olan 19 Haziran tarihine kadar 15 gün süre ile personeli ve yüklenen malzemeyi gemilerde tutmak mümkün değildi. Personelin ve malzemenin sahile çıkarılması, yerleştirilmesi ve tekrar gemilere bindirilip, yüklenmesi çok karışık bir işti.

Eğer Almanlar çıkarmanın yapılacağını öğrenmişlerse, karşı tedbir almak için zaman kazanmış olacaktı. Yine bu gecikme Rusları olumsuz yönde etkileyebilirdi. En önemli husus da Londra telgrafhanesindeki bir memurun çıkarmanın başladığını Amerika'ya bildirmiş olması ve birçok radyoların da bu haberi yayınlamaya başlamış olmasıydı.

³¹⁴ S. Gökeniz, *a.g.e.*, s 189.

Beş bine yakın gemi Wright Adası güneyindeki randevu noktasına doğru bindirme ve yükleme limanlarından seyre ve uçak meydanlarındaki binlerce uçak uçuşa hazırlanmaya başladı.

4.8.5. Normandiya Çıkarması

Beş tümeni yüklemiş bulunan 5000 kadar harp, nakliye ve çıkarma gemisiyle büyük araçlar 5/6 Haziran gecesi saat 20.00 sularında 2 randevu noktasında toplanarak kendileri için mayından temizlenmiş ve ışıklı şamandıralarla markalanmış beş geniş kanalda 113 refakat gemisi, 80 karakol gemisi ve 300 kadar hücumbotu-avcıbotu himayesinde olarak dağılma noktalarına doğru seyre başladı. Bu kanallar 5 Haziran 1944 günü güneş batıncaya kadar çıkarma plajlarından 10–12 mil mesafeye kadar taranmıştı. Almanlar bu mayın arama ve taramaya hiçbir şekilde müdahalede bulunmadılar.³¹⁵

6 Haziran saat 02.00 sıralarında dağılma noktasından ayrılan gruplardan; U kuvveti Utah plajı 11 deniz mili açığına saat 02.29, O kuvveti Omaha plajı açığına 02.49, S, J ve G kuvvetleri kendilerine tahsisli plajların açığına saat 05.05’de demirlediler. Kıyıya hücum için küçük araçlar denize indirilmeye ve ilk dalgalar bindirilmeye başladı.

Kıyıya hücum safhası başlangıcında hava şartları pek müsait değildi. Rüzgar kuzey ve kuzey batıdan dört kuvvetinde esiyar, dalga yüksekliği bir metreyi buluyordu.

Deniz sindirme atışı Sword, Juno ve Gold plajlarma saat 05.30’da, Omaha ve Utah plajlarına saat 05.50’de başladı. Çıkarma bölgesine aynı zamanda çok şiddetli bir hava bombardımanı daha yüksek irtifadan, deniz ateş desteği üzerinden yapıldı.

Bu maksatla 5/6 Haziran gecesi İngiltere’deki üslerden kalkan 1137 uçak gece yarısından biraz sonra dalgalar halinde bombardımana başladılar. Saha Cherbourg ile Le Havre arasındaki sahil kesimiydi. Hedef de bölgedeki 10 kıyı bataryası verilmişti. Adı geçen bataryalar yüksek noktalara yerleştirilmiş ve büyük bir görüş sağlayacak şekilde

³¹⁵ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 376.

mevzilendirilmiş 250 mm.lik toplardan müteşekkildi. Her batarya ayrıca, kara taarruzlarına karşı tanksavar ve hava taarruzlarına karşı da uçaksavar toplarıyla korunmakta idiler.³¹⁶

Çıkarma gecesini adı geçen 10 bataryaya İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri tarafından 5863 ton bomba atıldı. Yapılan planlara göre, bölge devamlı bir hava baskısı altında tutulacağından gün ağarırken ve ilk bombardıman nihayet bulmasıyla yine 8 nci hava kuvveti birliklerine mensup 1083 adet uçak tarafından aynı hedeflere 1763 ton bomba atıldı.

Bundan sonra bölge üzerinde yakın hava desteğine tahsis edilen 2 nci ve 10 ncu taktik hava kuvvetlerinin hafif, orta ve av bombardıman uçakları geldi. Kıyı boyunca münferit hedeflere ve daha içerideki topçu mevzilerine taarruzlar başladı. Bu muazzam hava akımı, Alman savunma tesislerinde husule getirdiği geniş tahribattan başka Almanların morali üzerinde son derece emniyetli tesirler yarattı. Bu tesir o kadar büyüktü ki, gelen ilk çıkarma grupları, husule gelen bu şaşkınlıktan istifade ile hemen sahile çıktılar.

Utah Plajına Hücum: Cherbourg Limanını ele geçirmek ve Cotentin yarımadasındaki Alman kuvvetlerini imha etmek maksadıyla bu plaj hedef alınmıştı. Bilahare kara hareketini takviye etmek için bölgedeki hava alanları da ele geçirilecekti.

Sahile çıkış ve ilerlemeyi kolaylaştırmak için 5/6 Haziran gecesini 02.00 sularında plajın 10 kilometre kadar ilerisindeki Saint-mere-Eglise Bölgesine 82 nci Amerikan paraşüt Tümeni ve plajın güneyindeki Carentan şehri kuzeyindeki bölgeye 101 nci Amerikan paraşüt Tümeni indirildi. Amerikan Hava İndirme Tümenleri, meteorolojik şartlar yüzünden tam atılacakları sahayı bulamadılar. Bazı pilotların da tecrübesizliği buna eklenince kıtaların ve ikmal maddelerinin gereğinden fazla dağılması ortaya çıktı. 101 nci tümenden 6500 paraşütçü 15 x 25 millik bir sahaya serpildi. Teçhizatın yüzde altmışı kaybedildi. Buna rağmen kuvvetli hava himayesi altında, vazife yapılabildi.

³¹⁶ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 380.

Utah plajı kuzey güney yönünde 3600 metre uzunlukta olup iyice tahkim edilmişti. Bu plaja tahsisli deniz kuvvetleri bir muharebe gemisi, beş kruvazör, sekiz muhrip, otuzüç refakat gemisi ve birçok avcıbotu ile oniki konvoy halinde tertiplenmiş toplam 865 harp, nakliye ve çıkarma gemi/aracıydı.

En başarılı hava taarruzları karaya çıkıştan biraz evvel Utah kıyılarına yapılan taarruzlar olmuştu.³¹⁷ Çünkü buraya 9 ncü Hava Kuvveti bulutlar altında ve alçaktan isabetli atışlar yapmıştı. Halbuki diğer bölgelerde yüksekten atılan bombalar, emniyet mülahazasıyla kısmen isabet etmişti.

İlk dalgalar tam 06.39'da kıyıya ulaştı. Daha evvelce rehber botu olarak gönderilen iki küçük gemi mayına çarparak battığı için ve ayrıca mevcut akıntının nedeniyle çıkarma araçları güneye doğru sürüklendiler. Bu bir bakıma karaya çıkan 4 ncü Amerikan tümeninin lehine oldu. Çünkü Alman kıyı bataryalarının ateş kavsi dışına düştüler.

Bir hayli karışıklıklar oldu. Araçlar kıyıda 100 metre kadar uzakta kumsala oturdukları için çıkanlar bu mesafeyi yarı bellerine kadar su içinde yürüyerek geçtiler. Bu hücum, sahilden 5000 yarda açıkta indirilip, bir tanesi hariç hepsi salimen karaya çıkan amfibi tanklar tarafından etkili bir şekilde desteklendi.

Çıkarma altı grup halinde ve her hücum grubunda 16 dalga düzeninde yapıldı. Diğer plajlara nazaran en az zayıt burada verildi. Fakat plana göre kıyıda 10 kilometre olması gereken plaj başı 7 kilometreden fazla olamadı. Hava indirme tümenleri ile ancak ertesi gün irtibat kurulup birleşilebildi. Ateş destek gemilerinin cephanesinin sarfiyatı tahmin edilenin üstündeydi ve bu nedenle birçoğu ikmal yapmak üzere Plymouth'a döndüler.

Omaha Plajına hücum; 1 ncü Amerikan Tümeni çok zorluklarla bu plaja ulaşabildi ve çıktı. 6300 metrelik bu plajın sadece batı tarafında, 700–800 metrelik bir kısmı sahile çıkmaya uygundu. Kıyı iyi tahkim edilmiş, plaj iyice mayınlanmış ve ayrıca çok yoğun bir su altı maniası yapılmıştı. Kötü görüş şartları nedeniyle ateş desteği etkili olmamıştı. Denizin sert ve dalgalı olması yanı sıra O kuvveti, 352 ncü Alman Tümeninin manevra

³¹⁷ Ş. Karapınar, *a.g.e.*, s. 201.

sahası içinde düşmüş bulunuyordu. İşte Amerikan kuvveti, muharebe mevzilerine yerleşmiş, eğitim standardı yüksek bir tümenin ileri mevzilerine çarpmış oldu. Almanların mukavemeti çok şiddetliydi. Sular çekildiği zaman kayalık ve deniz seviyesinden 1-1,5 metre yükseklikte kalan çok sert bir plaj ortaya çıkıyordu. Bütün bunlara rağmen 06.30'da kıyıya gelindi. İlerleme son derece yavaş olduğundan plaj önü birdenbire karmakarışık oldu. Sular yükselirken kuvvetli bir akıntı araçları sürüklemeye başladı ve 32 amfibi tanktan 27 tanesi battı. Ateş desteğini çok yakından yapmak gerektiğinden muhripler karaya oturacak şekilde kıyıya yaklaştılar.

Buraya 32.000 kişi ve 3300 araç çıkarılacaktı ve bunları taşımak ve desteklemek üzere iki muharebe gemisi, üç kruvazör, oniki muhrip, otuzüç arama tarama gemisi, yüzbeş deniz ateş destek aracı dahil 580 gemi ve araç sahil önünde bulunuyordu.

Deniz ateş desteğine ve hava bombardımanlarına rağmen kıyıya çıkış saat 08.30 ila 11.00 arasında geçici olarak durduruldu. Plajlardaki askerlerin ileri atılarak plajı terketmeleri emredildi. Çıkarmaya güneş battıktan sonra da devam edildi. Akşama kadar ancak 1500–3000 metre derinliğinde kıyıya yerleşilebilmişti ama 3000 kişi ölü verilmiş, 10 gemi batmış, 60 amfibi araç da tahrip edilmiş veya batmıştı. Özellikle Hug Burnundaki etkili batarya için buraya plaj dışı olarak hemen hazırlanan bir komando birliği gece çıkartılarak zaptedildi. Tümenin tamamı Omaha Plajına ancak 7 günde çıkabildi.

Gold, Juno ve Sword Plajlarına hücum; Gold ve Sword Plajlarına 50 nci ve 3 ncü İngiliz Tümeni, Juno Plajına ise 3 ncü Kanada Tümeni taarruz için getirildi. Bu üç plaja çıkacak kuvvetleri, iki muharebe gemisi, üç kruvazör, bir monitor, kırk muhrip ve refakat gemisiyle 1500 kadar uçak destekliyordu.

Gold sektöründeki tümenin iki amfibi alayı, bir komando alayı ile bir tugayı mevcuttu. Demir yerlerindeki deniz durumu oldukça sert olduğundan amfibi tankların kullanılmasından vazgeçildi. Bu nedenle tank taşıyıcı gemilerin sahile yanaşması ve piyadenin hemen arkasından çıkarma yapmaları emredildi. Tespit edilen çıkarma saatinden kıyıya birkaç dakika sonra çıkıldı. Fakat deniz ve hava bombardımanlarından çok etkilenmemiş bir mukavemetle karşılaşıldı. Piyade birlikleri kıyıda saplanıp kaldı. Fakat

Alman mukavemeti, özellikle İngilizler tarafından karaya çıkarılan deniz topçu subaylarından oluşan postaların ateş tanzimiyle tedricen yok edildi. Bu sayede birlikleri harekate başlayabildiler.

Juno Plajına çıkacak Kanada Tümeninin unsurlarından bir kısmı, amfibi tankların yüksek dalgalar nedeniyle hücum dışı kalması ve bazı çıkarma araçlarının kötü hava tesiriyle gecikmesi sonucu kıyı başı oldukça geç elde edildi.

Sword Plajına çıkacak İngiliz 3 ncü Tümeninin hedefi Caen'e doğru ilerlemek ve burada bir köprübaşı elde ederek 6 ncı Hava İndirme Tümeni ile birleşmekti. Burada oldukça sert deniz nedeniyle iki amfibi tank müfrezesini sahilden 4500 yarda uzakta denize indirmek zorunda kalındı. Bunların yarısı piyade ile birlikte sahile ulaştılar. İkinci grup saat 10.00'da ve ihtiyat grup da öğleden sonra sahile varabildi.

Böylece çıkarma günü akşamı Sword Plajında 7 kilometre, Juno ve Gold Plajlarında 9 kilometre kadar ilerlenebilmişti. Kıyı başları planlarda öngörüldüğü şekilde ele geçirilememişse de yine de kıyıda tutunulmuştu.

4.8.6. Almanların Karşı Koyması

Almanlar çıkarma tarihi hakkında doğruya yakın bir bilgiye sahip oldukları halde, çıkarma bölgesi hakkında tam bir bilgi elde edememişlerdi. Hitler, uzun zamandan beri Müttefiklerin Avrupa kalesine Norveç yoluyla taarruz edebileceklerine inanmıştı. Daha sonra Jutland ve Landes sahillerini de dikkate aldı. Ama bu bölgelerde deniz; sahile dik inen sarp kayalara çarpmaktaydı. 1944 yılı başlarındaki bir konuşmasında bir kere Normandiya Bölgesinden sakınınız diyebildi.³¹⁸

Bütün değerlendirmeler yapıldıktan sonra Alman Yüksek Askeri Komutanlığı, kuvvetlerin çoğunu Flanders Bölgesinde topladı. Hatta 6 Haziran'dan sonra bile Alman Sevk ve İdare Makamı Normandiya Çıkarmasının basit bir şaşırtma hareketi olduğunu ve

³¹⁸ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 347.

asli çıkarmanın derhal Pas de Calais Bölgesinden yapılacağı kanaatindeydi. Bu düşünce iledir ki birçok tümenlerini bu bölgede bıraktı.

Alman haberalma servisleri, İngiltere’de bulunan Amerikan birliklerinin miktarını çok yüksek olarak tahmin etmişlerdi. Bu değerlendirme haklı olarak Alman Askeri Yüksek Komutanlığını ikinci bir çıkarma korkusu içinde bırakıyordu.

Almanlar hiçbir zaman suni bir liman inşa edilebileceğini hesaba katmamışlardı. Alman Yüksek Komutanlığı gibi Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı Karargahı da büyük bir liman ele geçirilmedikçe Müttefiklerin girişimlerini geliştiremeyeceklerine inanmış bulunuyorlardı. Bu nedenle de Fransa’daki limanlar çok kuvvetli savunulmaktaydı.³¹⁹

İstila hakkında alınacak en mükemmel bilgi, bindirme ve yükleme limanlarına yapılacak hava keşifleriyle sağlanabilirdi. Fakat Alman Hava Kuvvetleri bunu başaracak olanaklara sahip değildi. İngiltere’de toplanmış bulunan Müttefik Kuvvetleri hakkında kesin bir bilgi maalesef elde edilememişti. Alman Hava Kuvvetlerinin yegane önemli faaliyeti Manş Kanalının İngiltere kıyılarına muhtelif tipte mayınlar dökmek oldu.

Denize acılmadan önce Müttefik Çıkarma Kuvvetine ciddi darbeler vurmaktan aciz olan Almanlar, bu kuvvete deniz geçiş safhasında taarruz edebilecekleri ümidini beslemekteydiler. Gerçekten Alman Donanmasının düşman gemilerinin Kuzey Fransa kıyılarına yaklaşmasına engel olmaya çalışması gerekirdi. Bütün bunlara rağmen Alman Donanmasının deniz geçiş seyrinde, çıkarma kuvvetine müdahalede bulunması fikrinden vazgeçildi. Bismarck ve Scharnhorst’un kaybı, Gneisenau ve Tirpitz’in de hasara uğramasıyla zayıf düşen donanma, yedi kruvazör ve muhripten ibaret kalmıştı. Bunların da Manş Kanalında müdahalede bulunması büyük bir başarı vaad etmezdi.

Müttefikler tarafından dökülen mayınlar çok kesif olduğu için seri hareket mümkün değildi. Hatta İngiliz Anavatan Filosu müdahale etmese bile, direkt himayeye ve desteğe tevcih edilen Müttefik Görev Kuvvetleri Alman Filosunu yok edebilecek kudretteydi.³²⁰

³¹⁹ Hans Spiedel, *Normandiya Çıkarmasının Perde Arkası*, İstanbul 1982, s. 191.

³²⁰ Ş. Karapınar, *a.g.e.*, s. 198.

Almanlar savunma maksadıyla; açık deniz denizaltılarını, cep denizaltılarını, adamlı torpidoları kullanmayı hücumbotları ve uçaklarla da mayın dökmeyi tasarlamışlardı.

Atlantik’de üslenen dört Alman muhribi 8/9 Haziran gecesi Batz Adası karşısındaki sekiz İngiliz muhribi tarafından önlendi. İki Alman muhribi batırıldı. Diğer iki muhrip de Seine Körfezine girmek teşebbüsünden vazgeçmeye mecbur oldular. Alman hücumbotlarının faaliyeti oldukça zayıf kaldı. 6 Haziran 1944 günü Svenner adlı Norveç muhribini torpido taarruzu sonucu batırdılar. Fazla miktarda Müttefik karakol gemisinin mevcudiyeti Alman hücumbotlarının hareketini engelledi. Alman Hava Kuvvetlerinin döktüğü mayınlar büyük kayıplara yol açtı ve mayın tarama birliklerinin çok yıpratıcı bir şekilde faaliyette bulunmasına neden oldu.³²¹

Büyükamiral Dönitz, Brest Üssüne bağlı 15 adet denizaltısıyla Lorient ve St. Nazaire Üssüne bağlı filotilalardan ayrıca 15 denizaltı ile Müttefik Çıkarmasına taarruz tertipledi. Bütün atılğanlığına rağmen Landwort denizaltı grubu çıkarma kuvvetine yaklaşamadı. Toplam 30 denizaltı denize açılır açılmaz Sahil Komutanlığının 120 kadar bombardıman uçağı denizaltılara nefes aldırmadı. Denizaltı Harekat Makamı denizaltıları geri çağırıldığında kayıpları oldukça ağırdı. Gövdeleri, köprüüstleri, su bombaları, bombalar ve makineli tüfek mermileriyle delinmiş, parçalanmış 10 denizaltı üslerine dönebildiler, geri kalan 20 tanesi yok edilmişti.

Cep denizaltıları ile adamlı torpidolar büyük bir faaliyet gösteremediler. Yalnız Temmuz ve Ağustos aylarında birkaç mayın gemisiyle Dragon Polonya kruvazörünü ve bir muhribini batırdılar.

Normandiya Harekatının ilk gününde Alman Hava Kuvvetlerinin reaksiyonu çok zayıf oldu. Bu nedenle müttefik kayıpları inanılmayacak derecede azdı. Bunun başlıca iki sebebi vardı: Gerek miktar ve gerekse kalite bakımından Almanlar zayıftılar ve hava savunma tesisleri baskı altında tutulmuştu, diğer yönden Almanlar Pas de Calais’yi asli

³²¹ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 348.

harekat bölgesi olarak kabul ettiklerinden başlıca keşif ve av birliklerini bu bölge üzerine teksif etmişler ve dolayısıyla Normandiya Bölgesi zayıf kalmıştı.

Bu yüzden Normandiya Bölgesine elli kadar uçak gönderildi. Gayet tabii bu kuvvet de bir iş göremezdi. İşte Müttefik başarısının sırlarından biri de buydu. Hatta av bombardıman ve bombardıman uçakları dahi küçük gruplar halinde taarruzlarına serbestçe devam etme imkanını buldular.

6 Haziran saat 0900'da Çıkarma Bölgesi üzerinde bir tek FW 190 uçağı uçmaktaydı. Aynı gün saat 15.00'e doğru 20 kadar JU-88'i himaye eden 15 adet FW 190, bir bombardıman görevinde İngiliz av uçaklarıyla karşılaştı. Junkers'lerin 15'i ve FW'lerin 4'ü düşürüldü.

Almanlar o gün sadece 70 sorti yapabildiler. Buna mukabil Müttefiklerin sorti adedi 10.585'di.³²²

8 Haziran 1944 günü Almanlar aldıkları takviyelerle 500 sorti yapabildiler. Fakat bu, 10 Haziran'da 250'e düştü. O günlerde bu durumu karikatürize eden şu fıkra Alman Hava Kuvvetlerinin durumunu iyice açıklamaktaydı: *“Gümüşt en uçaklar görüyorsanız, bunlar Amerikan uçaklarıdır. Yok, eğer siyah renkte uçaklar görüyorsanız bunlar da İngiliz uçaklarıdır. Şayet hiçbir şey görmüyorsanız bunlar da Alman uçaklarıdır.”*³²³

4.8.7. Kıyıbaşında Tutunma Ve Kıyıbaşının Genişletilmesi

Omaha plajındaki durumu kuvvlendirmek, 5 ve 7 nci Amerikan Kolordularının köprübaşlarını birleştirmek için Isigny ve Carentan'ı ele geçirmek, 7 nci Kolordunun Cherbourg'a ilerleyebilmesi için hava indirme tümenleri ile tam bir erken birleşme harekatı icra etmek maksadıyla harekata devam edildi.

7 Haziran 1944 günü harekat önceki gün olduğu gibi ağır ilerlemeler kaydetti.

³²² R. Blot, *Atlantik Deniz-Hava Harbi*, (Çev. Akil Fırat), İstanbul 1955, s. 87.

³²³ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 398.

8 Haziran 1944 günü Alman kıyı savunma mukavemet noktalarının bir çoğu susturulmuş olduğundan hareketin akış temposu yükseldi. 7 nci Kolordu; hareketin ilk günü için kendisine tahsis edilen hedeflere 9 Haziran günü ulaşabildi. 82 nci Hava İndirme Tümeni de hedeflerini yine aynı gün ele geçirdi.

9 Haziran gecesi General O. Bradley; 7 nci Kolorduya Carentan'ı ve 5 nci Kolorduya da isigny'ı ele geçirmelerini emretti Bu sıralarda St. Mere-Eglise-Carentan yol kavşağını ele geçirerek diğer birliklerin hareketini kolaylaştırmak amacıyla 101 nci Hava İndirme Tümeni Carentan'a taarruzu sürdürüyordu.

10 Haziran'da Douve Nehri aşıldı ve 11 Haziran'da Carentan kuşatıldı. Ertesi günü sabahı 9 ncu Tümen birlikleri Carentan'a girdi. Hava indirme tümeninin bazı birlikleri güneydoğudaki hakim arazide 17 nci SS Panzer Granadier (Mekanize Piyade Tümeni) tümeninin karşı taarruzunu karşılamak için mevzilendiler.

12 Haziran'da 90 ncı Tümen Merderet köprübaşında bulunuyordu. Carentan şehri ele geçirilince bu tümen de taarruza kalktı. 4 ncü Tümen ise Montebourg'dan Onneville'e uzanan sırt hattı olan hedefine ulaşmıştı.

17 Haziran'da Hitler, Fransa'ya gelip. Mareşal Rundstedt ve Rommel ile görüştü ve onların tüm kuvvetin Cean etrafında toplanması konusundaki önerilerini reddetti. Hitler çekilmeyi istemiyor, ölünceye kadar savunma diyordu. Bu görüşmelerden sonra Hitler ile anlaşamadığı için Mareşal Rundstedt görevinden alınarak yerine Feld Mareşal Von Kluge atandı.

27 Haziran'da 27 Müttefik tümeni, 20 Alman tümenine taarruz ediyordu. 7nci Kolordu Cherbourg'u ele geçirip 4 Alman tümenini saf dışı edince geriye 16 tümen kaldı. Bu kuvvetlerin çekilmeleri için gerekli Orleans-Paris gediği, Seline ve Loire Nehir kolları üzerindeki köprüler de tahrip edilmişti.

6 Haziran - 1 Temmuz 1944 tarihleri arasında Overlord Planında emredilen arazinin ancak beşte biri ele geçirilmiş olup D günü hedefi olan Cean halen ele geçirilememişti.

Bugüne kadar yaklaşık olarak bir milyon insan, yarım milyon ton ikmal maddesi, 150.000 araç kıyıya çıkarılmış, kıyıbaşı kuvvetlendirilmişti. Arzu edilen ve planlanan hava alanlarıyla iniş bölgeleri de ele geçirilememişti.

Müttefikler arası yan irtibatları zayıf, ara hatları arasında hala irtibatsızlık vardı. Bataklık Carentan Ovası mekanize birlikleri engelleyen bir çukur manzarası arz ediyordu. Carentan cehennemindim bir an önce çıkmadan kıyıbaşı emniyete alınmış sayılmazdı.

1–24 Temmuz arası hareket kıyıbaşının genişletilmesi olarak kabul edildi. Bu hareket Cotentin ve Carentan düzlüğünden St. Lô yüksekliğine çıkmak ve burada tutunabilmek maksadıyla yapılan muharebeler şeklinde cereyan etti.

Bu muharebeler neticesinde 1 nci Amerikan Ordusunun Cotentin Yarımadasını tamamen temizleyerek Coutances-St. Lô-Caumont hattını birinci safhada ele geçirmesi öngörüldü. 1 nci Ordu, başlangıçta inatçı bir mukavemet ve bataklık arazi karşısında şaşkına döndüyse de La Haye’yi 7 Temmuz’da ele geçirdi. 8/9 Temmuz’da 1 nci Amerikan Ordusunun 19 ncu Kolordusu Lessay-St. Lô güneyine ulaştı ve bu hatta durdu.

19 ncu Kolordu 13 Temmuz’da St. Lô istikametinde taarruza başladı ve ertesi gün St. Lô’ya giden yol kavşağına ulaşabildi Böylece 1 nci Amerikan Ordusunun bütün kolorduları 18 Temmuz’da ara hedeflerine ulaşmış bulunuyordu.

Bu dönemde Montgomery, büyük Alman Kuvvetlerini 2 nci İngiliz Ordusu Birlikleriyle Caen’de tespit etmeyibaşardı. 13–18 Temmuz arası yoğun taarruzlar yapıldı ve sonunda Caen varoşlarına varılarak duruldu.

24 Temmuz 1944 günü Müttefiklerin ulaştığı hat; D + 5 ulaşılması gereken hattı. Kobra Harekatı yani St. Lô yarması başlamadan 24 Temmuz 1944’de 122.000 zayıat verilmesine rağmen 34 tümenlik Müttefik seferi kuvveti kıyıbaşındaydı. Almanların kendi ifadelerine göre zayıatları 117.000 idi. Lojistik destek mükemmel şekilde Müttefikler lehine çalışıyor ve birliklerin personel ikmali de tamamlanmış bulunuyordu.

Yine bu sıralarda birçok Fransız Limanıyla kilit noktalarını elinde bulunduran Hitler, sonuna kadar savunmayı emrediyor ve kuvvet çoğunluğuyla Pas de Calais-Le Havre Bölgesinde bulunmakta ısrar ediyordu. Normandiya (Overlord) Harekatı resmen D+48'de yani 24 Temmuz 1944 günü sona erdi. Bu harekat, Almanların yapamadıklarını Müttefiklerin yapabileceğini ve Hitler'in mağlup edilebileceğini gösterdi. Yine Normandiya Harekatı; her türlü hal ve şartlarda Amfibi harekatın geç de olsa başarıya ulaşabileceğini, bunun için baskının yer ve zamanca koordine ve uygulanması gerektiğini çok iyi bir şekilde gösterdi.

4.8.8. U-Botların Kullanılması

Çıkarmanın başladığı saatlerde ilk U-Botlar da Seine Körfezinden hareket etmişlerdi. Bu U-Botların Komutanlarına bizzat Amiral Dönitz tarafından verilen emir şöyleydi:³²⁴

“Sadece 50 askeri veya tankı karaya çıkarmak maksadıyla hareket eden bir düşman vasıtası bile, denizaltıların en şiddetli darbelerine maruz kalması gereken bir hedef olarak düşünülmelidir. Kendi denizaltılarınızın kaybı pahasına da olsa onlara hücum etmelisiniz.

Çıkarma Konvoyuna yaklaşma çareleri ararken, sığ suların size çıkaracağı zorlukları, mayın veya başka tehlikeleri hiç dikkate almayacaksınız.

Çıkarma esnasında düşmana kayıplar verdirten her denizaltı, kendisi batmış olsa da yaptığı hareket neticesi vazifesini en mükemmel şekilde ifa etmiş olacak ve varlığının değerini kanıtlayacaktır.”

Büyükamiral Dönitz, Brest Üssüne bağlı 15 adet denizaltı ile Lorient ve St.Nazaire üssüne bağlı filotillalardan ayrılmış diğer 15 denizaltı ile “Landwort Grubu” olarak isimlendirilen toplam 30 denizaltı ile Müttefik Çıkarmasına taarruz tertipledi. Bütün atılganlığına rağmen Landwort denizaltı grubu çıkarma kuvvetine yaklaşamadı. Toplam 30

³²⁴ M. Elaldi, *a.g.e.*, s. 243.

denizaltı denize açılır açılmaz Sahil Güvenlik Komutanlığının 120 kadar bombardıman uçağı denizaltılara nefes aldırmaı. Denizaltı Harekat Makamı denizaltıları geri çağırıldığında kayıpları oldukça ağırdı. Gövdeleri, köprü üstleri, su bombaları, bombalar ve makineli tüfek mermileriyle delinmiş, parçalanmış 10 denizaltı üslerine dönebildiler, geri kalan 20 tanesi yok edilmişti.

Cep denizaltıları ile adamlı torpidolar büyük bir faaliyet gösteremediler. Yalnız Temmuz ve Ağustos aylarında birkaç mayın gemisiyle Dragon Polonya kruvazörünü ve bir muhribini batardılar. Büyük Amiral Dönitz anılarında bu hususa şöyle yer vermektedir:³²⁵

“Çıkarma bölgesine gönderilen Denizaltıların ve denizaltıcıların akıbetleri hakkında endişelerim nihayet beni, hareketin sorumluluğunun daha fazla taşınamayacağı sonucuna götürdü. Zira düşman en gelişmiş Denizaltı Savunma Harbi Kuvvetini buraya göndermişti. 24–26 Ağustos 1944 tarihlerinde “Seine Körfezi” bölgesinde savaşı denizaltıcılara geri dön emri verdim.”

Ağustos sonuna kadar yapılan bu denizaltı hareketi sonucunda bölgede hareket icra eden 30 denizaltısından 20’sini kaybetmiş, 1000’e yakın da denizaltıcı personelini kaybetmişti. İngiliz kaynaklarına göre ise müttefikler denizaltı saldırıları sonucunda 5 refakat gemisi, 14 gemi ile 56.845 ton malzeme ve 4 çıkarma aracı ile 8404 ton malzeme kaybetmiştir. Yine İngilizlerin kayıtlarına göre Denizaltıların döktükleri mayınlarla bir gemi batmış, 2 gemi hasar almıştı. Torpido isabetiyle de 1 refakat gemisi ile 5 gemi, 36.800 ton malzeme ile batmıştır. Amiral Dönitz anılarında U-Botların çıkarma bölgesindeki hareketini durdurma kararını verdiği günlerde Harp Ceridesine şunları yazmaktaydı:³²⁶

“Şimdi Manş Kanalı’ndaki Denizaltı Harekatı sona erdirilmiştir. Bu savaşlarda geleneksel “Denizaltıcılık Ruhu” bir kez daha mükemmelliğini göstermiştir. Genel olarak denilebilir ki, hareket, endişelerimize ve devamlı şüphelerimize rağmen başarılı olmuştur. Çok güç koşullarda tahammül edebildiğimiz kaybımıza rağmen iyi sonuçlar elde edilmiştir. Düşmanın lojistik

³²⁵ M. Elaldı, *a.g.e.*, s. 298.

³²⁶ M. Elaldı, *a.g.e.*, s. 300.

Destek Nakliyatı tamamen kesilememişse de kayıplar verdirilmiştir. Bu da kara savaşları yapan birliklerimize dolaylı olarak katkı sağlamıştır.”

4.8.9. Normandiya Çıkarmasından Alınan Dersler Ve Sonuçlar

6 Haziran 1944 günü batı Avrupa’da (Kuzey Fransa) bir milyon kişilik Alman Savunma Ordusu vardı. Bilhassa bu çıkarmanın beklendiği Pas de Calais Bölgesi çok iyi tahkim edilmiş ve savunmaya hazırlanmıştı.

Ayrıca 11 tümen ihtiyatta bulunuyordu. Lakin çıkarma 150 kilometre daha batıda yapıldı ki, burada Cherbourg; hariç, savunan kuvvetleri zayıftı ve ihtiyatlar uzakta bulunuyordu.

Umumiyetle Almanlar hava kuvveti bakımından çok zayıftı. Bütün bunlara rağmen Almanlar mevcut kuvvetleriyle, çıkan Müttefiklerin denize atılacağına inanıyorlardı.

İşte bu şartlar altında yapılan Müttefik Çıkarması başarıyla neticelendi. İyi bir planlama, mükemmel bir koordinasyon, hiçbir şeyin tesadüfe bırakılmayışı, tekniğe büyük ölçüde yer verilmesi, kuvvet ve silahlar arasında mükemmel bir işbirliği, tesir birliği, moral üstünlüğü, uzun yorucu ve daimi bir mesai; tam bir zafere Müttefikleri ulaştırdı. Artık Almanya taarruz stratejisinden savunma stratejisine geçmeye mecbur olmuştu.³²⁷

Normandiya Çıkarması, Müttefiklerin elindeki deniz üstünlüğünü sarsmak için Almanların giriştikleri mücadeleyi kaybettiklerini kesin olarak gösterdi.

Çıkarma, mevcut hal ve şartlar altında Almanya’ya en yakın yere yapılmış olmakla beraber, yine de uzaktı. Hakikatte Normandiya Bölgesiyle asıl Alman sınırı arasındaki mesafe 550 kilometreydi. Bu husus büyük bir ikmal zorluğu çıkarmış ise de çok mükemmel menzil teşkilatı sayesinde halledildi.

³²⁷ Ç. Apatay, *a.g.e.*, s. 392.

Normandiya ıkarması, Almanlar için en korkulu stratejik durumu yani “iki cepheli harp” durumunu meydana getirdi.³²⁸

ıkarmanın başarılı olması, başta Fransa olmak üzere; Belçika, Hollanda, Danimarka, Polanya ve Norveç gibi Alman işgali altında olan memleketlerde, milli bir silkinmeye yol açtı ve bu memleketlerde Almanlara karşı çete muharebeleri başladı ki pek mühim ve faydalı sonuçlar verdi.

Normandiya çıkarması ve bundan sonra 15 Ağustos’da yapılan Güney Fransa ıkarması, İtalya Harekatını ikinci plana düşürdü.

Normandiya ıkarması, Almanların askeri prestijini çok düşürdü, Müttefikler için tamamen aksi oldu.

Normandiya çıkarmasının başarı ile nihayetlenmiş olması, Müttefikleri maddi ve manevi büyük bir üzüntüden kurtardı. Artık her cephede durum, müttefikler için kesin surette belirlendi. Bu tam taarruzdu.

Normandiya çıkarmasının bu faydalarına karşılık çok büyük bir mahzuru vardı. Bu da başka milletleri istismar etmekle Almanya’dan çok daha hain ve insafsız olan Rusya’nın Balkanları ve Doğu Avrupa’da geniş hatta sonsuz bir hareket serbestisine sahip olmasıydı. Yenilecek Almanya’nın yerini, yenilmesi çok güç olan Rusya almış bulunuyordu. Rusya o derece takviye edilmişti ki, artık onun ileri harekatını siyasi baskılarla durdurmak kabil olmayacaktı.

Narmandiya çıkarmasının mühim bir tarafı da, Amerika Birleşik Devletlerinin artık Avrupa işlerine karışmaktan kendisini kurtaramayacak olmasıydı.

Rusya’nın tutumu nedeniyle yenilen Almanya’dan sonra Avrupa’da yeniden kurulmak istenen sulh çok uzaklarda olacaktı. Normandiya çıkarmasıyla tarih bir kere daha denizlerden karalara yapılan taarruzun başarılı olduğunu gördü.

³²⁸ . Apatay, *a.g.e.*, s. 399.

Normandiya Harekatından çıkarılabilecek diğer önemli dersler ise şunlardır:

Yakın bir yığınak üssü kullanmak; gerek lojistik akış, gerekse hava gayretlerinin teksifi ve kullanılmasında kolaylık sağlar.

Donanma ateş desteği bu tür çıkarmalar için büyük bir avantaj sağlar.

Çıkarma gruplarının kendine yeterli ateş desteğine sahip olması özellikle birinci dalganın kıyıda tutunabilmesi için çok önemli ve gereklidir.

Tankların birinci ve ikinci dalgalarda bulunmaları ilave ateş desteği ve hareket kabiliyeti sağlayarak başarıya büyük ölçüde yardımcı olur.

Hava indirme birlikleri özellikle paraşüt kıtalarının önemli geçit ve gedikleri ve köprüleri ele geçirmesi için H-1 ve H-2 hatlarında kullanılmaları zaruridir.

Bu tür harekatta yıkıcı faaliyet ve mukavemet grupları tahrip ve yoketme hareketi yaparak çıkarmanın başarısına, hava kuvvetlerine hedefler göstermeye mümkün olan azami ölçüde yararlı olabilir. Bu tahrip ve yoketme hareketi, dost hava kuvvetlerinin tecrit hareketi ile koordineli olarak; düşmanın çekilmesini ve takviyeler almasını da önleyebilir.

Tali taarruzlar; esas taarruz şiddetinde topçu ve diğer ateş desteğine sahip olmalı, büyük düşman kuvvetini bağlayabilmelidir.

Harekat Alanı Komutanlığı emrinde ve elinde daima oynak ve bölgesel, yeterli ihtiyat bulunmalıdır.

4.8.10. II nci Quebec Konferansı

1944 yılı başından beri gelişen durumları görüşmek ve harbin bundan sonraki sevk ve idare esaslarını tespit etmek maksadıyla; Başkan Roosevelt ve W. Churchill, Eylül ayı

başında ikinci defa olarak Quebec şehrinde buluştular. Bu toplantıya askeri şefler de katıldı ve Octagon kararları alındı.

Bu sıralarda Avrupa'da; Rus karşı taarruzu bütün cephelerde geliyordu. Muharebe hattı Leningrad'dan Riga'ya, Varşova'ya ve Kharkov doğusuna uzanıyor ve oradan Bükreş'i içine alacak şekilde güneye doğru sarkıyordu. İtalya'da Pisa-Rimini hattına ulaşılmıştı.

Uzun zamandır tasarlanan Manş Kanalı geçiş ve istila hareketi Loire Nehrine varmış ve Paris'in hayli doğusuna geçmiş olup Metz'e yaklaşıyordu.

Güney Fransa'daki istila hareketi de beklendiğinden fazla başarılı olmuştu. Marsilya ve Toulon ele geçirilmiş ve hemen hemen Rhon Nehrinin doğu kıyısı da alınmıştı.

Halledilecek çok az mesele kaldığından bu konferans oldukça kısa sürdü. Bugüne kadarki konferanslarda saptanmış olan stratejinin semereleri çok iyi alınmıştı. Halledilecek meseleler; cephanenin ve kaynakların muhtelif harp alanlarına tevzii ve tahsisindeki önceliklerin saptanmasıyla ilgiliydi.

Quebec II Konferansında alınan Octagon kararları şöyleydi: Siegfried hattı kırılacak, Rhein ötesindeki yol kavşakları zaptedilecek. Rhur Bölgesi işgal edilerek, Almanya'nın tam içine yüklenilecek. Kuzey Batı Avrupa Limanları, bhusus Antwerp ve Rotterdam ele geçirilecek.

4.8.11. 1944 Yılında Alman Denizaltı Harekati

1944 Yılı ocak ayında Stettin'de yapılan bir konferansda Büyükamiral Dönitz, denizaltı harbinin başarısızlığa uğradığını kabul etmekle beraber bunun geçici bir kriz olduğunu ifade etti. Bu hususta şöyle dedi:³²⁹

³²⁹ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 127.

“Düşman avantaj elde etmeye muvaffak olmuştur. Gün gelecek Churchill’e birinci sınıf bir denizaltı savaşı elbette takdim edeceğim. Denizaltı harbimiz 1943 yılının sona ermesiyle yıkılmış ve parçalanmış değildir. Bilakis daha güçlü bir duruma yükseltilmiştir. 1944 yılı çetin ve başarılı bir devre olacaktır. Yeni bir silah ile İngiltere’nin deniz ulaştırmasını silip süpüreceğiz.”

Bu yeni silah Schnorchel idi ve ama henüz hazır değildi. Bunun hazırlanmasını beklemekteyken taktik ve stratejik bir başarı göstermek gerekiyordu.

1944 yılı başında Alman Denizaltı Filosu 161 adedi hareket alanlarında, 168 adedi deneme safhasında ve 90 adedi de eğitimde olmak üzere toplam 418 denizaltıyı ihtiva ediyordu.

1944 yılının Ocak ayında fena hava şartlarından istifade eden denizaltılar, İrlanda sahillerine 350 mil mesafeye kadar yaklaştılar. Halbuki bu yaklaşma evvelce 750 mil kadardı. Fırtınalar ve kapalı havalar denizaltıları düşman hava taarruzlarından korumakla beraber faaliyetlerini fazlasiyle güçleştirmekteydi. Daha güneyde bir uçak gemisi ve muhriplerden oluşan Müttefik arama ve hücum grubu; Alman denizaltılarının Azor Adaları Bölgesine yaklaşmasını engellemiş ve onları güneye kaydırmıştı. Ocak 1944 ayında Müttefik gemi kayıpları 92.000 ton civarında 13 gemi oldu.

Büyükamiral Dönitz; 19 Ocak 1944 günü yapılan toplantıda, 3,7 cm.lik uçaksavar toplarıyla donanmış denizaltılarla yakın bir gelecekte Kuzey Atlantik’de bir Müttefik konvoyuna hücum tertipleme teşebbüsünde bulunmak imkanı olduğunu rapor edip İspanya ve Portekiz sularındaki denizaltıları çekmek kararında olduğunu ifade etti.³³⁰

Anglo-Saksonların Portekiz’de karaya çıkma ihtimali düşünüldüğünden; Hitler bu sularda fazla miktarda denizaltı bulundurulmasını istemişti. Denizaltılar Kuzey Atlantik’de Müttefik konvoylarına hücum için takriben üç hafta müddetle bu sulardan uzak kalacak ve gerektiğinde yine bu bölgeye kaydırılmaları dokuz güne ihtiyaç gösterecekti.

³³⁰ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 3, s. 10.

Hitler; İngilizlerin Portekiz'e çıkarma yapmaya niyet ettiği zamanın daha açık seçik belirtilerin ortaya çıkacağına inandığından; konvoya hücum için denizaltıların ayrılmalarını uygun buldu.

Hitler bu toplantıda; Elektrik motoru kullanıldığı zaman yeni tip denizaltıların suüstündeki süratleri hakkında bilgi talep ettiğinde, Deniz Kuvvetleri Başkomutanı; bunların süratlerinin 15 mil olduğunu ve teknelerinin balık şeklinde olması sebebiyle su içindeki süratten daha az bulunduğunu ifade etti. Bunun üzerine Hitler; eski denizaltı tipleriyle karşılıklı mukayese tecrübelerinin yapılmasını emretti.

1944 yılının Şubat ayında Alman denizaltıları, İrlanda'nın güney batısında bulundular ve adaya 200 mil kadar yaklaştılar. Bu durum; Gibraltarı-İngiltere konvoylarına taarruz için son derece elverişli durumlar yarattı. Fakat bu bölge çok mükemmel bir şekilde himayeli olduğu için Müttefik gemi kayıpları hiçbir zaman yükselmedi. Bu ay içinde 93.000 ton tutarında 13 gemi batırılabilirdi.³³¹

Şubat 1944'de Kuzey Atlantik'de Müttefik konvoylarına karşı denizaltıların tertipledikleri hücumlar başarılı olmadı. Bazı bölgelere, hava karakolları nedeniyle girilememesi ve uzun süre Müttefik konvoyları hakkında bilgi de alınmaması; denizaltıların bir araya toplanmasını engelledi. Hücumun geliştirileceği geceye tekaddüm eden gün, bir denizaltı grubu, güneye kaydırılmadı. Hücum gecesi, konvoya sokuşmayı başaramayan denizaltılar, sabah alacakaranlığında da uçak gemilerinin uçakları tarafından yapılan şiddetli baskı nedeniyle konvoydan uzaklaştırıldılar. Bu nedenle denizaltılar bir iş göremeden hareket sona erdi.

Bu harekattaki başarısızlık; XXI tipi denizaltılardan Büyükamiralın neler beklediğini açıkça gösterdi. Bu tip denizaltılarla, hatta hücum gecesine takaddüm eden günde bile dalmış bir vaziyetteyken, bu gemilerle maksadı temin edecek kadar bir yer değiştirme mümkün olabilecekti. Ayrıca bu tip denizaltılar, hücumdan sonra hareketsiz kalmış olmayacaklar, sualtında da harekate devam edebileceklerdi.

³³¹ E. Dümen, *Atlan...* 2, s. 128.

Bu hareket ile Hitler'e sunulan raporda Şu hususlara yer verilmişti.³³²

“Bu hareket, bizim sualtı taktiğine d6nmek hususunda g6sterdiğimiz çabaların doğruluğunu bir kere daha g6stermiŐtir. D6Őmanın hava 6st6nl6Đ6 ve modern radar cihazları dolayısıyla bundan sonra su6st6nde daima çok zayıf ve birşey yapamaz durumda bulunacağız, binaenaleyh dalmak suretiyle bu sakıncalardan kaçınmalıyız.

D6Őmanın denizaltı savunma harbindeki teknik ve taktik başarısı g6zle g6r6l6r derecede etkindir. B6t6n bunlara rağmen bir denizaltı yine de konvoya yaklaŐabilir. Bir denizaltı bir gemiye yaklaŐabilirse onu batırır, s6z6 halen geçerlidir. G6l6k hedefe yeterli derecede yaklaŐabilmektedir. Yeni denizaltularla bunun su altından yapılması m6mk6nd6r.

Yeni denizaltılar b6y6k başarı Őanslarına sahip olduklarından başlanmış olan bu inşa programı s6ratlendirilmelidir. Bununla beraber maalesef tip XXIII'6n inşası iki ay ve tip XXI'in inşası Şimdiden bir ay gecikmiŐ bulunmaktadır. Bunun başlıca nedeni, son hava akınlarında Siemens-Schuckert fabrikalarında elektrik motor sanayine verilmiş olan hasardır.”

Mart 1944'de Almanlar Kuzey Atlantik'de denizaltı taarruzlarına devam ettiler. Fakat bu taarruzlar eskisi gibi Şiddetli değildi, aynı ay içinde batırılan 143.000 ton tutarındaki 11 gemi yine bundan evvelki ay olduğu gibi Hint Okyanusunda batırılmıştı.

M6ttefikler deniz ulaştırmasının savunulmasında refakat uçak gemilerinden ve muhriplerden oluŐturulan denizaltı avcı grupları ile başarı sağlamaya başladılar. Nisan 1944 ayında M6ttefikler harbin başından beri en az bir rakam olarak 62.000 ton tutarında sadece 9 gemi kaybetti. Alman denizaltı faaliyeti çoğunluğu ile Kuzey Atlantik'e kaydınlmıŐtı ve gene de bu çok az başarılı oldu. Alman Hava Kuvvetleri, denizaltı filosuna çok yetersiz yardımda bulunmaktaydı. Bu durumda Almanya, denizaltı harbini yalnız

³³² İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *F6h...* 3, s. 14.

teknolojik atılımlarla değil aynı zamanda suüstü kuvvetleri ve hava kuvvetleriyle desteklemek zorundaydı. Müşterek tesirden faydalanmak şarttı.

12–13 Nisan 1944 günleri Berghof Karargahındaki toplantıda Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, Kuzey Atlantik’de Müttefik konvoylarına tertiplenen denizaltı hücumlarında uçak gemilerinin oynadıkları rolü detaylı ile izah etti. Büyükamiral Dönitz; denizaltıların konvoylara artık yaklaşmadıklarını ve uçak gemilerinin Norveç sahillerine kadar yaklaşmış olduklarını açıklayarak Alman Hava Kuvvetlerinin bu uçak gemilerini hedef olarak kabul etmesini talep etti.

“Hava kuvvetlerimiz; mevcut arama cihazları ile uçak gemilerini bulabilir ve torpidoları ile de başarılı neticeler alabilirler. Bu da bizim denizaltularımıza konvoylara daha ziyade yaklaşmak fırsatını verir ve dolayısıyla Rusya’ya gitmekte olan kıymetli harp malzemesinin tahribi için daha fazla fırsat hazırlar.” sözleri Mareşal Göring tarafından kabul edilmedi. O, uçak gemilerinde üslenmiş uçakların yalnız başlarına, denizaltıların konvoylara yaklaşmasını önleyebileceğinden şüphe ediyordu ve düşman uçak gemilerinin kendi hava alanlarının etkili menzili dışında bulduklarını düşünüyordu.

Hitler; her hususta Deniz Kuvvetleri Başkomutanını desteklediğini söyleyerek, Kuzey Atlantik’deki konvoyların refakatinde bulunan uçak gemilerine hava hücumları tertiplenmesini hava kuvvetleri başkomutanına emretti.

Büyükamiral Dönitz müteakiben Walter denizaltısına geçiş planı hakkında geniş kapsamlı bir rapor sundu ve torpido tüyübü imalinde karşılaşılan güçlüklerden dolayı Hitler’den yardım talebinde bulundu.³³³

Schnorchel, 1940 yılı bir Hollanda buluşunun bir tatbikatıydı. Hizmete sokulması Almanya’da 1943 yılında başladı. Bu hususta çok yoğun çalışmalarda bulunuldu ve denemeler esnasında çok büyük kazalar oldu. Ancak 1944 ilkbaharında Alman denizaltılarında bu cihaz kullanılmaya başlandı. Zamanla bütün Alman denizaltıları

³³³ N. Miller, *a.g.e.*, s. 417.

Schnorchel ile teçhiz edildi. Bu suretle düşman sahillere daha çok yaklaşmak mümkün oldu.

1944 yılında Amerikan uçaklarına MAD monte edildi. Aynı devrede Sona-Buoys'lar da kullanılmaya başlandı.³³⁴

4-6 Mayıs 1944 günlerinde Berghof'da Hitler ile Deniz Kuvvetleri Başkomutanı mutad toplantılarından birini daha yaptılar. Bu toplantıda; yeni denizaltılar için önceden imal edilip hazırlanan aksamın ve bunların birleştirilme tezgahlarının muhafazası ve emniyeti aksaklıkları, alınması gerekli savunma tedbirleri ve denizaltı inşaatında kullanılan işçi noksanlığı problemleri görüşüldü.

Mayıs 1944 ayında Alman denizaltılarının taarruzları zayıfladı. Almanların bütün vasıtalarını yakın olduğuna kanaat getirdikleri Avrupa çıkarmasına karşı koymak için anavatan sularında topladıkları gözle görülür bir hal aldı. Hafif tonajdaki denizaltıların büyük bir kısmı Norveç ve Atlantik'deki Fransa liman ve üslerinde toplandı. Denizaltı kruvazörlerinin bir kısmı Hint Okyanusuna tevcih edildi. Yirmiye yakın denizaltı da Akdeniz'de kaldı.

Mayıs 1944'de Müttefiklerin gemi kayıpları biraz daha azaldı. 24.000 ton tutarında 4 gemiye düştü. İngiliz Sahil Komutanlığı Normandiya Harekatı dolayısıyla; Biskay'da, Kuzey Denizde ve Norveç sahilleriyle Faroes ve İzlanda arasında çok şiddetli taarruzi bir faaliyet gösterdi. Bu taarruzlar 16 Mayıs 1944'de başladı ve Sahil Komutanlığına bağlı birlikler Kuzey Denizde altı adet Alman denizaltısını batırdılar. Bütün Mayıs ayı içinde batırılan Alman denizaltı sayısı 22'e yükseldi. Haziran 1944 ayında Alman denizaltılarının Müttefik Çıkarma Birliklerine ve lojistik destek nakliyatına karşı yapmış oldukları taarruzlar hemen hemen başarısızlığa uğradı. Yine ay içinde denizaltıların Kuzey Atlantik'de deniz ulaştırmasına taarruzları başarısız şekilde yürütüldü. Almanların bu devredeki denizaltı kayıpları 24'e yükseldi.

³³⁴ E. Dümen, *Atlan...* 2, s. 130.

29 Haziran - 1 Temmuz 1944 günleri Berghof'da Hitlerle yapılan görüşmede Feld Mareşal Rundstedt, Rommel, Keitel ve General Jodl; Normandiya Bölgesindeki gelişen durumu açıkladılar. Hava Kuvvetleri Başkomutanı Göering'den sonra söz alan Büyükamiral:³³⁵

"Seine Körfezinde harekatta bulunmak için deniz kuvvetlerinin elindeki imkanlar son derece sınırlıdır. Ancak mümkün olan bütün uygun silahlar kullanılacaktır. Halihazırda kanal sahasında oniki denizaltımız harekatta hazırdır. Yine sekiz gemiden mürekkep bir filotilla intikal seyrindedir. Dört hafta sonra eğitimini tamamlayacak olan altı gemilik bir filotilla da kanala gönderilecektir. Hernekadar büyük bir zayıf beklenmekteyse de onların bu sahada kullanılması gereklidir.

Diğer yönden düşmanın Seine Körfezinden bazı kuvvetlerini geri çekerek konvoy himayelerini artırmaya mecbur etmek üzere yakın gelecekte Kuzey Atlantik'e büyük bir denizaltı kuvveti göndermek niyetindeyim. Bu suretle Seine Körfezinde durum rahatlayacaktır.

Eğer bu yapılırsa Biskay Körfezinde istilaya karşı savunma için ihtiyat denizaltı bulundurmamak ihtiyacı hemen hemen ortadan kalkacak ve Kuzey Denizi Denizaltı Grubu da on denizaltı kadar azaltılacaktır.

Her iki neticenin de destekleneceğine eminim. Biz şimdi Biskay Körfezinde düşmanın harekatta bulunabileceğini pek ummuyoruz ve bir zamandan beri kutup konvoylarına da rastlanmamaktadır." dedi.

Temmuz 1944 ayında Atlantiğe gönderilen 12 denizaltıdan altısı kaybedildi. Kayıplar ciddiydi ancak denizaltı hareketi başarı olarak kabul edildi.

1944 yılının ilk altı ayında 122 Alman denizaltısı tahrip edildi. Ağustos 1944 ayında Alman denizaltıları çok tehlikeli bir duruma gelen; Brest, Lorient, St-Nazaire

³³⁵ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 3, s. 34.

üslerini tahliyeye başladı. Bazı denizaltılar La Pallice ve Bordeaux istikametine çekildiler. Schnorchel'lerini kullanmak suretiyle Alman denizaltıları Gaskonya Körfezini sualtından geçtiler. Zira Alman Hava Kuvvetlerinden hiçbir korkusu olmayan Müttefik av uçakları tarafından devamlı birşekilde kontrol altında bulundurulmaktaydılar. Bu ay içinde 167 gemiden oluşan ve saatte 8 mil sürat yapabilen bir Müttefik konvoyu, yalnız bir Kanada fırkateyni ile altı korvetin himayesinde hiçbir kayba uğramadan Atlantik'i geçti. İngiltere Adalarına bir milyon ton tutarında askeri yardım malzemesi tahliye edilebildi. Havaların sık sık sisli olmasına rağmen konvoyların Atlantik'i geçiş seyirlerinde hiçbir seyir kazası olmadı. Bu Müttefik konvoylarının eğitim seviyesiyle sevk ve idare sisteminin artık tam anlamıyla üst seviyeye ulaştığını gösteriyordu. Yine bu sıralarda Müttefik refakat gemilerine yeni bir denizaltı savunma silahı olan Squid monte edildi.

Ağustos ayında Müttefikler 19.000 ton tutarındagemi kaybetmelerine mukabil Almanlar 20 denizaltı daha kaybettiler. Fransa'nın Atlantik kıyıları terkedilmesi üzerine denizaltı faaliyeti hemen hemen yalnız İngiltere sularına ve Norveç'in kuzeyine tevcih edildi. Bazı denizaltılar Kanada ve Birleşik Amerika sahillerindeki karakol görevlerine devam ettiler. Denizaltıların elde ettikleri neticeler son derece kifayetsizdi. Eylül 1944 ayında Müttefikler 59.000 ton tutarında 9 gemi, Ekim ayında 7000 ton tutarında sadece bir gemi kaybettiler. Bu dört ay içinde Almanların denizaltı zayıyatı 50'yi buldu.

4.8.12. Tirpitz Muharebe Gemisinin Harekatı Ve Sonu

İngiliz cep denizaltılarının Source Harekatından sonra su üstünde kalmayı başaran Tirpitz muharebe gemisi Almanya'dan gönderilen 1000 kişilik bir onarım ekibi tarafından 1944 yılının Nisan ayında yeniden hareket edebilecek duruma getirildi.

Tirpitz'in durumundan ajanları vasıtasıyla haberdar olan İngilizler bu kez uçak gemilerinden havalanan uçaklarla bir hücum planladılar.³³⁶ HMS Victorious ve HMS Furious uçak gemileriyle, iki muharebe gemisi, dört hafif kruvazör ve ondört muhripen oluşan özel görev kuvveti; 3 Nisan 1944 günü Norveç sularına intikal etti ve saat 04.15'de

³³⁶ Genelkurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 20, *Donanma Tayyerelelerinin Tirpitz'e Taarruzu (Tungsten Harekatı 3 Nisan 1944)*, İstanbul 1947, s. 11.

yirmi bombardıman ve kırk adet av uçağı havalandı. Bir saat sonra da ikinci hücum dalgasını oluşturan kırk avcı uçağının himaye ettiği 19 bombardıman uçağı uçak gemisinden havalanıyordu.

Saat 05.29'da ilk dalga Tirpitz'in üzerindeydi.³³⁷ Almanlar oldukça gafil avlandı. Havada herhangi bir Alman uçağı yoktu. Uçaksavar bataryaları ise bombalar düşerken ancak ateş açabildi.

İngiliz uçaklarının bu taarruzunda Tirpitz ondört isabet aldı Ancak pilotlar çok alçaktan uçtuklarından, zırh delici bombalar Tirpitz'in güverte zırhını delememişlerdi. Bununla beraber geminin üst güvertesinde patlayan bombalar 122 kişinin ölmesine ve 380'den fazla kişinin de yaralanmasına neden oldu. Bu durumda Tirpitz'in üç ay daha onarılması gerekti. İngilizlerin zayıtı ise dört uçaktan ibaretti.

12 ve 13 Nisan 1944 günleri Berghof Karargahında; Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, Hitler ile yaptığı toplantıda Tirpitz'e ait bilgiler sundu. Bu raporda konu ile ilgili paragraf şöyleydi:³³⁸

“Tirpitz yine tamiredilecek ve Kuzey Norveç'deki mevkiinde kalacaktır. Daha fazla hasara uğrasa bile yine bu tarzda hareket edilecektir. Ne kadar çok iş ve insan kuvvetine ihtiyaç göstereceğı hesaba katılmadan tamirat yapılmalıdır.

Tirpitz'in mevcudiyeti, herşeyden önce düşman kuvvetlerini bağlamaktadır. Gemi için artık muharebe yapmak fırsatı hemen hemen kalmamıştır. Şimdiden ne olacağını kestirmek imkan haricindedir. Bir istila vuku bulduğunda Tirpitz'in kullanılması ihtimallerden çok uzaktır. Hava taarruzları göstermiştirki; hava himayesinden mahrum bir gemi aciz bir vaziyettedir.”

Kuzey Norveç'de bırakıldığı takdirde Tirpitz'in düşman kuvvetlerini bağlayacağı bir hakikat olduğu gibi, Almanya'ya geri çağırılması da, Alman limanlarına düşman hava

³³⁷ Genelkurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 20, a.g.e., s. 16.

³³⁸ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 3, s. 20.

taarruzlarını artıracığından hata olurdu. Hitler; bu öneriyi bütün kalbiyle onayladığını ifade etti.

İngilizlerin Nisan ve Mayıs ayları içinde yapılmasını planladıkları hücumlar fena hava şartları nedeniyle gerçekleşmedi. Temmuz ve Ağustos aylarında yapılan hava hücumları ise fiord'un suni sisle örtülmüş olmasından başarılı olamadı.

Uçak gemisinden havalanan uçakların başarısız olması üzerine; Tirpitz'i imha görevi İngiliz Hava Kuvvetlerinin dört motorlu Lancaster bombardıman uçaklarına verildi.³³⁹ 1944 yılı Ağustos ayında Tirpitz'e karşı kullanmak maksadıyla yeni bir tip bomba ortaya çıkarılmıştı. İngiliz Hava Kuvvetleri tarafından, Biskay'daki Alman denizaltı sığınaklarına seri halinde yapılan hücumlar, 12.000 librelük bombaların kudretini göstermişti. Bu bombaların uçları sivri ve sert çelikten yapılmıştı. Alman V-2 roketleri gibi sedadan daha hızlı gitmekte ve en küçük hedeflere dahi atılabilmekteydi. Ancak Tirpitz'e bu bombalardan taarruzdan önce giderilecek pekçok zorluklar vardı.

Admiral Von Tirpitz, Norveç'in en kuzey mıntikasında bulunan Altenfiord'un içindeki Kaa fiardundaki demir yerinde yatıyordu.³⁴⁰ Kayadan duvarlar arasına gizlenmiş ve çok yüksek dağların yanında küçülmüş gibi duran Tirpitz; denizden gelecek hücumlardan emindi. Uçaksavartopları yüksek tepelere tabiye edilmiş, torpido şıpkalarıyla, denizaltı mania ağları etrafına atılmış ve fiordun bütün kıyılarına sis cihazları yerleştirilmişti.

Hedef yalnız havadan hücumla açıktı ve bu da muayyen şartlara bağlıydı. Norveç kıyıları, devamlı olarak alçak bulutlarla örtülü bulunduğundan hava ancak her ay birkaç gün için sıhhatli olarak bombardımana müsaitti.

Kaa fiordu, en yakın İngiliz hava bombardıman üssüne 1000 mil kadar uzaktaydı. Hiçbir bombardıman uçağı, altı tonluk bir bombayı bu mesafeye asla taşıyamazdı.

³³⁹ Genelkurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 20, *a.g.e.*, s. 26.

³⁴⁰ A. Mars, *a.g.e.*, s. 187.

Fiord, belli Alman usulleriyle savunulmaktaydı. Düşman uçaklarının yaklaştıkları haber alınınca 15 dakika içinde teknil Kaa fiordu, kalın bir sis tabakasıyla örtülüyor ve herşey bu örtü altına gizlenebiliyordu.

Bütün bu engeller incelenince, Archangel'e yakın bir Rus üssünden; 12.000 librelik bu yeni bombalarla Tirpitz'e hücum edilebileceği sanucuna varıldı. Mesafe takriben 600 mil kadar azalmış bulunacak ve böylece arazi üzerinden alçakdan uçmak suretiyle ve sisin yapılmasından çok daha evvel hedefe ulaşmak mümkün alacaktı.

Kırk adet Lancaster bombardıman, bir adet flim çekici uçak, bir keşif uçağı ye yedek malzeme ile işçileri taşıyan nakliye uçağından oluşan filo İngiltere'deki üslerinden kalkarak bütün gece uçtukdan sonra şafakla Archangel'e vardı.

İngiliz Filosuna Rus meteoroloji uzmanlarınca hergün muntazaman hava raporları verilmeye başlandı.

Taarruz günü sabahı gün ağırından Lancaster'ler hazır bir vaziyette keşif uçağının dönmesini bekliyorlardı

Keşif uçağı, hedef üzerindeki havanın açık olduğunu bildirince, bombardıman uçakları havalandı. Dört saat sonra Altenfiord'a varıldı. Teknil fiord, karla örtülüydü. Filo hedefine doğru yaklaşırken, bomba nişangahları içinde Tirpitz'in yalnız direkleri görünüyordu. Nişancılar infilak yerlerini bir türlü göremediler.

Bu ilk deneme başarısız oldu. 12.000 librelik bombaların Rusya'da temin edilememesi ve havanın çok çabuk bozulmasından dolayı filo yeniden İngiltere'ye döndü.

Bu arada uçakların daha fazla bomba taşımaları ve pilotların da daha fazla eğitilmesi gerektiği anlaşıldı. Bombardıman filosu yeniden hazırlandı. Bu defa, Kuzey İskoçya'dan uçarak Trömse'ye gidilecekti.³⁴¹

³⁴¹ Genelkurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 20, *a.g.e.*, s. 45.

Filo, 15 gün hazır bir halde uygun havayı bekledi. Güneş Kuzey Kutbundan uzaklaşıyor ve geride ilkbahara kadar devam edecek bir gece karanlığı bırakıyordu. Ekim ayının 26 nci günü güneş, artık Tromsö ufuklarında görülmeyecekti Bu ay içinde açık hava ümidi, ancak beş gün kadardı. Başarılı olamamak düşünceleri acı ve kazanabilmek ümidi zayıftı. Planlar tamamlandı, hazırlıklar en ince detayına kadar yapıldı. Filo, 11 Kasım 1944 günü hareket etti. İlk hava raporu, yol boyunca parça parça bulutlar bulunduğunu, dağların üzerinin buzlarla kaplı olduğunu bildirdi. Ayrıca gönderilen bir keşif uçağı, hedefin son durumunu tespit etti ve iyimser olmamakla beraber cesaret verici bir rapor verdi. Yol boyunca parçalar halinde stratüs bulutları vardı. Havaya güvenilemezdi. Filo belki oraya ulaşmadan önce hava değişebilirdi. Rota Dnst'un üzerinden geçmekteydi. Filo tan yerinin ağırmasına yakın Norveç kıyılarına paralel olarak karlarla örtülü dağlar üzerinden kuzeydoğu rotası üzerinde yol aldı. Sabahın aydınlığı, görmeye elverişli bir durum alınca alçakdan uçuş muhafaza edilerek tekrar kuzey rotasına dönülüp tepelerin üzerinden geçildi.

Randevu noktası Tromsö'den 100 mil kadar ötede bulunan ve derin bir çukur teşkil eden büyük bir göldü. Filo Tromsö'ye 20 mil kala Tirpitz'i teşhis etti. O, ağları içine bürünmüş büyük bir örümcek gibi etrafına atılmış ağ maniaları ortasında kocaman varlığıyla bir adanın yanında sessizce yatıyordu.

Filo, Tirpitz'e birkaç dakikalık mesafedeydi ve yerde kıvıldağan hiçbir şey sezilmiyordu

Ansızın Tirpitz'in topları ateşe başladı ve gemi baştan kığa kadar yuvarlanıp giden ve alevlerI e karışık dumanlar arasında kayboldu. Filo halen ateş mesafesinin dışındaydı. Fiordun kıyılarındaki toplarla, Tirpitz'in yanında demirli bulunan iki baraj gemisi de ateşe başladı. Yapılan baraj örtüsü fena değildi fakat boğum boğum uçaklar arasına giren dumanlar pilotları şaşırtmadı. Bomba hücumu başarılı oldu. Bombaların ilk salvoları geminin üzerine ve dolaylarına düştü.³⁴²

Siyah dumanlar içinde kaybolmuş gibi duran Tirpitz'in vasatında beyaz bir stim sütunu, infilakı andırırçasına gürültüler koparak mantar biçiminde açılıp 200 ila 300 kadem

³⁴² Genelkurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 20, *a.g.e.*, s. 51.

kadar yükseldi ve geminin vasatında bir yangın başladı. Gemi süratle iskeleye yatmaya başladı, kıç cephaneliği de infilak edince gemi alabora oldu ve battı.

4.8.13. 1944 Yılı Baltık Harekatı

Leningrad ve Kronstad'daki harp gemilerinin toplarıyla etkili bir destekleme yapılması neticesi Leningrad ve Oranienbaum'daki Kızıl Ordunun kuşatmayı yarmayı başarması ve 31 Ocak 1944'de Narwa'ya karşı taarruza geçmesi, Kuzey Cephesindeki kara harbi sevk ve idaresinde yalnız yeni bir devre açmakla kalmadı, aynı zamanda Rus Baltık Filoisunun kullanılması yolunda gittikçe gelişen elverişli bir durum da yarattı.

Sovyet Deniz Kuvvetlerinin en faal silahı, deniz-hava kuvveti oldu. Bununla beraber, harbin sonuna kadar, bu kuvvetin birlikleri arasında eğitim, maharet ve savaş ruhu bakımından büyük farklar mevcuttu. 1944 yılı baharında Rus deniz uçakları Narwa Körfezindeki Alman karakol hatlarına taarruz etti. Baltık Denizindeki diğer gemiler, mayın ve ağ maniası dökücüleri bu taarruzlar dışı kalmasına mukabil, yeni tesis edilmiş olan mayın ve ağ manialarındaki karakol gemileri o derece şiddetli taarruzlara hedef oldular ki, görevlerini terkedip kıyılara sığınmak zorunda kaldılar. Bu sıralarda Birinci Alman Mayın Arama-Tarama Filotillası Komodoru, yirmi gün içindeki cephane sarfiyatını; 8,8 cm.'lik toplar 2100 atım, 10,5'lik toplar 1100 atım, 3,7'lik toplar 7000 atım ve 20 mm.'lik toplar 96.000 atım olarak bildirdi.

1944 yılı yazında Narwa'daki Alman karakol kuvvetlerine karşı günde 30 ila 40 hava hücumu tertiplendi. Bazen kırka yakın uçakla birlikte ve kısmen de küçük gruplar halinde hücumlar tertiplendi. Alman karakol gemilerinin cephane sarfiyatı pek yüksek oldu. Rus deniz uçakları tam isabet sağlamada başarılı olamadılarsa da, mermi ve bomba saçıntılarının etkisi çok büyük oldu. Hava taarruzlarının şiddetlenmesi sonucu Narwa'daki Alman karakol birlikleri geri çekildi ve Hochland Tütters'deki mania ve karakol hizmetleri de batıya kaydırıldı.

9 Temmuz 1944'de Wolfsschanze'deki Führer Karargahındaki toplantıda Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Büyükamiral Dönitz, Doğu Cephesinden Feld Mareşal Model,

Korgeneral Friesner ve General V. Greim bulundu. Toplantının konusu, Doğu Cephesinin merkez kesimindeki ciddi durumun düzeltilmesiyle ilgiliydi.

Hitler'in talebi üzerine Deniz Kuvvetleri Başkomutanı, Rusların Baltık Denizine çıkmasının ne gibi sonuçlar yaratacağını şöyle açıkladı:³⁴³

“Baltık Denizinin kontrolümüz altında bulundurulması son derece önemlidir. Harp ekonomimiz ve yeni deniz inşaatımız için kati bir önemi haiz bulunan İsveç demir cevheri ithali hususunda bu denizin kontrolü son derece lazımdır. Finlandiya Körfezi'nin kapanmasına halen elverişli bulunan en batıdaki mevki, Reval'in doğusundaki mevkidir, yani Nashorn mayın tarlalarıdır. Bundan ötürü de Baltık Adalarına sahip olmamız aynı şekilde ehemmiyetlidir.

Bununla beraber şayet düşman Litvania veya Doğu Prusya'dan daha güneye doğru ablukayı yarıp Baltık Denzine çıkacak olursa o zaman Baltık Adaları da dahil olmak üzere Finlandiya Körfezindeki durumumuz çok sarsılacaktır. Pek yakında bulunan düşman üsleri, maden nakliyatımızı ve denizaltı eğitim sahalarını tehdit, hatta tamamen imha edecektir. Bu nedenle Rusların ablukayı yarıp Baltık Denzine çıkmalarını önlemek birinci hedefimizdir.

Bir kere düşman ablukayı yarıp geçerse Letonya'daki Rus Hava Kuvvetleri Üslerinden cenahımıza karşı yapılacak tehdit, Kuzey Ordu Grubuna deniz yoluyla Finlandiya'ya yapılacak ikmali imkansız kılacaktır.”

1944 yılı Temmuz ayı ortalarında Niobe adlı Alman uçaksavar kruvazörü Kotha'da yüze yakın Rus uçağının bomba, torpido ve makineli tüfek hücumuna uğrayarak battı. Aynı ay içinde Rusların konvoy ve münferit gemilere karşı yaptıkları 16 hücumun neticesi bir geminin batırılmasından ileri gidemedi.

1944 yılı Ağustos ve Eylül aylarında durum aynıydı. Sovyet deniz uçakları, Alman refakat ve karakol gemilerine taarruzlarını devam ettirdiler. Buna mukabil, Riga

³⁴³ İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Füh...* 3, s. 37–38.

Körfezindeki Tukkum'daki Sovyet mevzilerini bombardıman eden Prinz Eugen kruvazörüyle dört muhrip ve dört refakat gemisine Ruslar hiçbir müdahalede bulunmadı. Diğer taraftan Libau tahliyesine tahsis edilmiş olan taşıt gemilerine Rus taarruzları devam etti.

1944 yılı Ekim ayında, Sovyet hava taarruzlarının ağırlık noktası Baltık Adalarıyla Riga Körfezine kaydırıldı. 1944 Ekim'inden 1945 yılı Mayıs'ına kadar Sovyet deniz uçakları 34 adet harp gemisi ve 163.500 ton tutarında 57 ticaret gemisi batırarak, bu sahada denizaltı silahının önüne geçti.³⁴⁴ Daha iyi bir taktik, daha iyi silah ve cihazlar kullanmalarına rağmen Sovyet uçakları Almanların deniz hareketına ciddi şekilde mani olamadı.

Ruslar, denizdeki durumlarının oldukça düzelmiş olmasına rağmen harbin sonuna kadar ne muharebe gemisi, ne kruvazör ve ne de muhriplerini kullanmadılar Buna mukabil; hücumbotları, ganbotlar, mayın gemileri ve diğer küçük gemilere ilerlemekte olan Sovyet ordularını destekleme görevi verdiler.

1944 yılı yaz aylarında Rus hücumbotlarının hareketi yoğun olduysa da başarıları yüksek olmadı, Sovyet hücumbotlarında da, her birliğin eğitim derecesi farklıydı. Üç Alman hücumbotunun, dokuz Sovyet hücumbotuyla yaptığı bir gece muharebesinde, Sovyet hücumbotu komodoru ile esir alındı.

Sovyet hücumbotları 1944 sonbaharında Riga Körfezinde, 1945 yılının ilk aylarında Libau bölgesinde ve Danzing'in düşmesinden sonra da bu körfezde faaliyette bulundular.

1944 yılı sonbaharına kadar hiçbir Sovyet denizaltısı batıya doğru bir çıkış girişiminde bulunmadı. Ancak, Alman mayın ve ağ maniaları karadaki Sovyet kuşatması sonucu tesirsiz hale getirildikten sonra, Fin'lerin yardımıyla Eylül ayı sonunda Hangö ve Utö'ye intikal edip 1944 Ekim ayında da Baltık Denizine çıktılar.

³⁴⁴ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 136.

Doğu Baltık'da, yani Danzing Körfezinin kuzey ve doğusunda yoğun bir Alman deniz ulaştırması olmasına rağmen, 1944 yılında 20.531 ton tutarında 11 Alman gemisi Sovyet denizaltıları tarafından batırılabilir. Ocak-Nisan 1945'de Sovyet denizaltıları, aralarında göçmen yüklemiş olan bazı gemilerinde bulunduğu 76.327 ton tutarında 18 Alman gemisini batırdılar.³⁴⁵

Bu kayıplar, Baltık kıyılarındaki bazı yerler halkının boşaltılması dolayısıyla çoğalmış olan Alman gemi seyrüseferi karşısında pek önemli bir yer tutmadı.

Diğer taraftan Sovyetler, kıyı bombardımanlarıyla, kendi ordularının sol yanını desteklemekte olan Alman harp gemilerine taarruz etmek cesaretini hiçbir zaman gösteremediler.

4.9. 1945 YILI DENİZALTI HAREKATI

4.9.1. Denizde Son Harekat

Normandiya çıkarmasının başlangıcından yüz gün sonra sahile 2.200.000 insan, 450.000 araç ve 4 milyon ton malzeme çıkarılmış bulunuluyordu. Cherbourg Limanı aılmıştı. Malzemenin büyük bir kısmının çıkarılmış olduğu Normandiya Bölgesinin Arromanches Limanlarının kış mevsiminde de kullanılması nazari dikkate alınmamış, Flandres Limanlarının ele geçirilmesi düşünülmüştü.

Sırasıyla Dieppe, Boulogne, Calais,  stende ve Zeebrugge alındı ve M tfevik deniz ulaştırmasına açıldı. Ancak bu limanların kapasitesi yeterli bulunmuyordu. Gerek  nemi ve gerekse durumu icabı Anvers Limanı daha çok ilgi çekiciydi. Büyük bir şans eseri liman 4 Eylül 1944'de işgal edildi. Fakat giriş kısmı Walcheron ve Zuid Beveland'da mevzilenen Alman sahil bataryalarının tehdidi altındaydı. Eylül ve Ekim aylarında, M tfevik Stratejik

³⁴⁵ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 136.

Hava Kuvvetleri Walcheron üzerine 6000 ton bomba attı. Çok çetin muharebelerden sonra Ekim ayı sonlarına doğru Zuid Beveland işgal edildi.³⁴⁶

1 Kasım 1944 günü HMS Warspite muharebe gemisi, iki adet monitör ve muhriplerden müteşekkil kuvvetli bir deniz birliği desteğinde Flushing'e bir çıkarma yapıldı. Çok şiddetli mukavemet görmesine rağmen Müttefik Kuvvetler 9 Kasım 1944 günü Walcheron'u aldılar.

Anvers Kanalının mayından temizlenmesi için 200 kadar mayın arama-tarama gemisi kullanıldı 26 Kasım 1944 günü ilk şilepler bu yük Belçika Limanına girmeye başladılar.

1945 yılı Nisan ayında; kuzeydeki Alman limanlarının ele geçirilmesine başlandı. 1 Mayıs 1945 günü Montgomery emrindeki birlikler Baltık Denizi sahilindeki Lubeck'e ulaştı.

Hamburg Limanı 3 Mayıs günü teslim oldu. 5 Mayıs 1945 günü Frisson ve Haligoland Adalarındaki garnizonlar dahil, Hollanda, Danimarka ve Kuzeybatı Almanya'daki bütün Alman birlikleri teslim oldular ve Müttefik deniz makamları Alman Körfezindeki bütün limanlara el koydu. Büyük Alman harp gemileri batırılmış veya tahrip edilmiş olmasına rağmen 1945 yılının ilkbaharında Alman Donanması hala son bir girişimle Müttefiklerin ulaştırması için ciddi bir tehlikeler yaratabilecek kıymette birkaç gemiye sahip bulunuyordu.

10 Nisan 1945 günü İngiliz Hava Kuvvetleri demirlerne bölgesinde Admiral Scheer'e taarruz ederek batırmayı başardı. O sıralarda havuzda bulunan Admiral Hipper üç bomba isabeti aldı ve denize çıkamaz hale getirildi. Eski muharebe gemilerinden Schlesien ve yangın çıkan Elbe kendi kendilerini batırmaya mecbur oldular.³⁴⁷

İngiliz Hava Kuvvetleri; 16 Nisan 1945'de Swinemunde'de Lützwow'u batırdı. Norveç fiordlarında İngiliz Hava Kuvvetleri tarafından hasara uğratılan Köln kruvazörü,

³⁴⁶ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 139.

³⁴⁷ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 140.

müteakiben Amerikan uçakları tarafından batırıldı. Gayri faal durumda bulunan Gneisenau, Sovyet birlikleri Gdynai Limanını almadan önce kendi kendini batırdı.

Henüz Königsberg’de inşa halinde bulunan Seydlitz, Almanlar tarafından tahrip edildi. Teslim esnasında filoda bulunan yalnız iki kruvazör, Prinz Eugen ve Nürnberg Müttefiklere teslim oldular.³⁴⁸

4.9.2. Yalta Konferansı

Almanya’nın teslimi yaklaştığı sıralarda, harbin üç büyük galibi aynı yetkilerle ve aynı yüksek sesle konuşmak amacıyla 4–11 Şubat 1945 tarihleri arasında Yalta’da buluştular.³⁴⁹

Dışişleri Bakanlarıyla askeri şeflerin de katıldığı bu konferansda gelecekteki barışın esasları tespit edildi ve Argonaut kararları alındı

Bu sıralarda Avrupa’da; Rus taarruzu Oder Nehrine ulaşmış, Budapeşte ve Belgrad’ı da çığneyerek Viyana’ya yaklaşmaktaydı. Bütün Fransa ve Belçika Müttefiklerin elindeydi. Almanların kış karşı taarruzu durdurulmuş ve bu taarruzun onlara sağladığı menfaatler yok edilmişti.

Konferansda askeri meseleler gibi birçok da politik konular konuşuldu ve karara bağlandı. Bu konferansa iştirak eden Başkan Roosevelt hastaydı ve W. Churchill de iki taraflı hareket ettiğinden konferans tamamiyle J. Stalin’in hakimiyeti altında cereyan etti.

Askeri stratejiyi ilgilendiren kararlar şöyleydi:

Atlantik’de deniz ulaştırmasına karşı denizaltı tehdidinde bir tırmanma mümkün olabilir. Bu nedenle tehdidi karşılayacak özel tedbirler alınacak denizaltı savunma harbi şiddetlendirilecek.

³⁴⁸ N. Miller, *a.g.e.*, s. 505.

³⁴⁹ F. Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 400.

Kuzeybatı Avrupa'da; düşman Moselle'in kuzeyinde imha edilecek ve Rhein Nehri Dusseldorf'un kuzeyinde geçilecek. Rhein ötesindeki köprübaşları zaptedilecek, Ruhr zaptedilecek, Frankfurt ele geçirilecek ve Bassel üzerine yürünecek; son hamle Rhein Nehrinin karşı yakasının kuzey kısmında yapılacak.

Yalta Konferansından Başkan Roosevelt memnundu. Ancak W. Churchill; Rusya'ya fazla taviz verildiği gerekçesiyle memnun değildi. Nitekim Yalta Konferansı, Müttefikler arası işbirliğinin sona erdiği, aralarındaki çıkar çatışmalarının ortaya çıktığı toplantı oldu. Bundan sonra aralarında rekabet ve mücadele devri başladı.

4.9.3. 1945 Yılı Denizaltı Harekatı

1945 yılı Ocak ayında Almanlar İzlanda ve Kuzey Atlantik'de faaliyette bulunan 60 kadar denizaltı gemisine sahiptiler. Bu ay içinde 57.000 ton tutarında 11 gemi batırabildiler.

Şubat 1945'de bu gayret azaldı. Sahil Komutanlığı birlikleri daima dalmış vaziyette buldukları için denizaltılara taarruz edemeyince, bunları Almanya sularında imha maksadıyla Stratejik Hava Kuvvetleriyle müşterek taarruzlara başladı. Baltık Denizindeki eğitim sahalarına, liman ve üslere ve inşa tezgahlarına çok sayıda akınlar tertiplendi.

Mart 1945'de Alman denizaltıları bütün gayret ve enerjileriyle taarruzlarına devam ettiler. Karadaki başarısızlıklar Büyükamiral Dönitz'in moralini sarsmış değildi. Mart 1945'de 34 Alman denizaltısı daha batırıldı. Nisan ayında Müttefikler Alman Denizaltı Filosunun; 72'si denizde olmak üzere halen 200 denizaltıya sahip olduğunu tahmin etmekteydiler. Nisan ayında 73.000 ton tutarında 13 gemi batırmalarına rağmen harbin başından beri en yüksek sayıda 57 denizaltı gemisi kaybettiler.³⁵⁰

³⁵⁰ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 141.

4.9.4. Almanya'nın Teslimi

1 Mayıs 1945 günü Hamburg Radyosu; Hitler'in Almanya için savaşarak öldüğünü ve ölümünden önce Büyükamiral Dönitz'i kendisine halef olarak tayin ettiğini bildirdi.³⁵¹ Hitler'in bu son sırrı Almanlar tarafından münakaşasız kabul edildi.

Büyükamiral Dönitz; Flensburg'da Amiraller Hükümeti ismi altında bir hükümet teşkil etti. Donanma Komutanlığına Büyükamiral unvanı altında Amiral Friedeburg getirildi. Büyükamiral Dönitz'in Kurmay Başkanı olan Amiral Godt, Denizaltı Filosu Komutanlığını deruhte etti. Fakat artık mağlubiyetten kurtuluş ümidi yoktu. Bununla beraber Büyükamiral Dönitz, teslim olma keyfiyetini birkaç gün geciktirdi.

Dönitz, Keitel ve Jodl; doğudan batıya mümkün olduğukadar fazla insan ve malzeme geçirmeye büyük gayret sarfettiler.³⁵² General Jodl, Ruslardan en az 600.000 esir kurtardığı için tebrik edildi.

4 Mayıs 1945 günü Büyükamiral Dönitz; bütün denizaltılara harp haline son veren ve üslerine avdeti gerektiren genel bir mesaj verdi.

7 Mayıs'da General Jodl ve Donanma Komutanı Büyükamiral Friedeburg, Müttefik ve Sovyet komutanlarıyla birlikte Avrupa Kıt'asındaki bütün Alman birliklerinin kayıtsız şartsız teslim olmalarına ilişkin anlaşmayı imza ettiler.³⁵³

Bu anlaşma 9 Mayıs akşamı, Mareşal Keitel, Büyükamiral Friedeburg ve Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanı General Stumpf tarafından onaylandı ve bütün Alman Silahlı Kuvvetlerine yayınlandı.

Berlin'deki Müttefikler arası bir komisyonun direktiflerine göre; İngiliz Amirali Burrough, Amiral Ruge ve Amiral Godt; Alman Donanmasının teslimi ile ilgili detayları hazırladılar.

³⁵¹ M. Elaldi, *a.g.e.*, s. 342.

³⁵² N. Miller, *a.g.e.*, s. 506.

³⁵³ M. Elaldi, *a.g.e.*, s. 350.

Bu sıralarda birçok Alman denizaltısı henüz denizdeydi. Bunlara suüstüne çıkmaları ve teslim olma anlamına gelen Siyah Flama çekmeleri, mevkilerini bildirmeleri ve emredilen Müttefik limanlarına intikal etmeleri emredildi.

31 Mayıs'a kadar denizde 49 Alman denizaltısı teslim oldu. Eylül 1945 ayı ortasından önce 156 adet Alman denizaltısı Müttefiklerin eline geçmiş oldu Diğer 122 denizaltı gemisi ya kendi kendini batırdı veya Müttefikler tarafından tahrip edildi. Yedi denizaltı gemisi Japonya tarafına geçti. İnşa halinde bulunan 100'den fazla cep denizaltısına Müttefikler tarafından el konuldu.³⁵⁴

23 Mayıs 1945 günü Büyükamiral Dönitz ve Büyükamiral Friedeburg tevkif edildiler. Büyükamiral Friedeburg intihar etti. Büyükamiral Raeder Ruslar tarafından yakalanarak Rusya'ya gönderildi ve kendisine iyi muamele edildi.

Esareti esnasında, Sovyet Rusya'ya yararlı olmak üzere, Hitler ile Alman Donanması arasında cereyan eden müzakerelere ait bir muhtıra hazırladı. Bu muhtıra hakikaten çok kıymetli bilgiler ihtiva etmekle beraber, birçok generali ve bilhassa Amiral Dönitz'i kötüler mahiyetteydi.

Alman Deniz Kuvvetlerinin iki büyük komutanı Nürnberg Mahkemesinde karşılıklı olarak birbirlerini itham ettiler.

Mahkeme tarafından Büyükamiral Raeder 20 ve Büyükamiral Dönitz, 10 yıl hapse mahkum edildi.

Amiral Nimitz'in Pasifik'deki Amerikan denizaltılarının sevk ve idaresi hakkındaki açık bir beyanatu Büyükamiral Dönitz'i daha ağır bir cezadan korumuş oluyordu.

³⁵⁴ E. Dümen, *Atlan... 2*, s. 142.

5. SONUÇLAR

Atlantik Deniz Muharebeleri İkinci Dünya Savaşı'nda yapılan Deniz Muharebelerinin kırılma noktasıdır. Zira bir deniz gücü olan İngiltere'yi durdurmak isteyen kara ülkesi Almanya, İngiltere'ye kafa tutmuş, ancak ağır bir yenilgi almıştır.

Yapılan harbe taktik ve stratejik olarak bakıldığında harp, yaklaşık olarak Birinci Dünya savaşına benzer bir coğrafyada gelişmiştir. Falkland ve Jutland Deniz Savaşlarından Normandiya Harekatına kadar devam eden süreçte gerek Almanların, gerekse müttefiklerin taktik ve stratejik anlamda elde ettikleri avantajlar farklı olmuştur.

Özellikle Norveç Harekatı her anlamda çok önemli ve stratejik kazanımları açısından da Almanya için çok değerli bir harekattır. Almanya, coğrafi dezavantajını kendi lehine düzeltmek ve stratejik hammadde kaynaklarını elde bulundurmak için bu harekate girmiş ve başarılı olmuştur. Aslında Almanya için bu harekatın 3 temel amacı vardı:

1. İngiltere'yi bloke ederek Baltık'a girmesini engellemek.
2. İngiliz Deniz Filosunu (Grand Fleet) engellemek
3. Amerika'dan İngiltere'ye yönelik olan Deniz Ticaretini engellemek.

Almanya, bu 3 ana konu etrafında savaş öncesinde planladığı stratejik hedeflerin askeri-ekonomik-siyasal sonuçlarını, çok kısa sürede elde edebilmiştir. Stratejik taarruz imkanlarını artırmıştır.

Almanların iyi hazırlığı ve hava üstünlüğü sayesinde, deniz kontrolü temin edilmeden, deniz aşırı bir istila yapılmıştır. Bu harekattan sonra Almanlar bu tarz bir deniz aşırı hava harekatını 1941 yılında Girit'te icra etmişler ancak, Alman kayıplarının fazla olması nedeniyle bu tarihten itibaren böyle bir harekat icra edilememiştir.

Rus-Alman Harbinin açılmasıyla Norveç'e sahip olmanın önemi daha da artmıştır. Almanya, Norveç üslerinden istifade ederek, Kutup konvoylarına karşı taarruzlar tertipleyebilmiştir.

Almanya Suüstü Harbinden ziyade U-Bot yapımına ağırlık vermiştir. Bunun en büyük savunucusu da şüphesiz önce Denizaltı Filosu Komutanı daha sonra da Deniz Kuvvetleri Komutanı olan Amiral Dönitz'dir. 1940 yılında Amiral Dönitz, "Denizaltı gemisinin, harbi yalnız başına kazanacağını göstereceğim. Bizim için hiç bir şey imkansız değildir" diyecek kadar U-Bot'larından emin ve kararlı idi.

Harp başladığında Almanya'nın elinde etkin durumda 57 denizaltı vardı. Harbin ilk yılı içinde, Alman tersanelerinde 100 adet, ikinci yılında ise 200 adet denizaltı inşa edilmişti. 1943 yılı başında Almanların elindeki denizaltı sayısı 68 adedi İtalyanlarda olmak üzere, 485'in üzerindeydi.

Atlantik'te yapılan çarpışmalar sonunda müttefiklerin 30.000 kişilik ticaret bahriyesi personel kaybının 23.000'i denizaltı hücumları neticesinde ölmüştü.

1939-45 yılları arasındaki 68 aylık mücadele sonunda, İngiliz, müttefik ve tarafsız olmak üzere batan 21 milyon ton tutarındaki 4786 gemiden 2775 tanesi denizaltılar tarafından imha edilmişti. Denizaltıların sağladıkları bu hasılatla harbin aylık kayıp ortalaması 40 adetti.

Ancak müttefik donanmasının teknolojik alandaki ivmeli çalışmaları Denizaltıların sonunu hazırlamıştır. Radar ve sonarın bulunması Denizaltıların eskisi kadar sürpriz bir silah olarak kullanılamamasına sebebiyet vermiştir. Bu da tezimizin önemli tespitlerinden olup, savaş süresince 781'in üzerinde Alman, 85'in üzerinde İtalyan denizaltısı imha edilmiştir. Aylık ortalama 13 adettir.

Bütün harp boyunca, Atlantik içinde ve bu okyanusu kateden rotalarda, İngiliz kontrolü altındaki konvoylarda 75.000 ticaret gemisine refakat gayreti tahsis edilmiş, bu konvoyların içinden 574 gemi denizaltı hücumları sonucunda batırılmıştır. Konvoy

gemilerinden her 131 tanesi varış limanına salimen intikal ederken 1 tanesi denizaltı hücumları ile batırılmıştır.

Atlantik'teki ağır kruvazörler ve seri firkateynler arasındaki rekabette seri firkateynlerin daha başarılı olduğu görülmüştür. Nitekim Tirpitz'in batırılışı da buna bir örnektir. Harekat kabiliyeti Firkateynlere nazaran daha düşük olan Tirpitz'i denizden yapılacak taarruzlara karşı korumak için Almanlar tarafından mayın, denizaltı mania ağları ile suüstü piketinden oluşan liman savunması tesis edilmiş ve fiyortlar içerisindeki tepelerde mevzilenmiş uçaksavar bataryaları ile de hava savunması güçlendirilmiştir. Ancak harekat kabiliyeti düşük olan bu dev gemi İngilizler tarafından görevlendirilen X-7 cep denizaltısı tarafından batırılmıştır.

İkinci Dünya savaşında müttefiklerin icra ettiği Normandiya harekatı bir müşterek harekat başarısıdır. Müttefik kuvvetler kuvvet olarak devasa bir deniz-hava filosu ile müşterek harekate başlamışlardı. Ancak Normandiya çıkarmasının en büyük sonuçlarından biri şudur ki, Deniz üstünlüğünü kaybeden bir ülkenin istilaya açık olması sonucunun çıkarılmasıdır.

Tarihte bunun örneklerini M.Ö 490 yılında Yunanlıların ile Persler arasındaki Maraton Muharebeleri, mitolojideki Truva savaşları ve Birinci Dünya Harbindeki Ege Adalarının zaptedilmesi olaylarında istila hareketinin başlangıcı olarak devletlerin deniz gücünü kaybetmesi gösterilebilir.

Normandiya Harekatında yapımına daha önceden başlanan Atlantik Duvarı yetersiz kalmıştır. Almanların kıyı savunması yetersizdi ve Almanya harekat sahasına kaydıracak yeterli deniz gücüne sahip değildi. Harekatı Amiral Dönitz tarafından görevlendirilen 30 denizaltı engellemeye çalıştıysa da müttefik kuvvet 30 denizaltı tarafından engellenemeyecek kadar büyük ve güçlü idi.

Sonuç olarak Normandiya çıkarması Almanların kesin olarak yenilgisi ile sonuçlanmıştır.

Bu tezden anlaşılacağı üzere gelecekte de denizaltı gücü hayati çıkarlar için büyük güç unsuru olarak karşımıza çıkacaktır.

Modern denizaltı gücünün manevra kabiliyeti, suüstü ve sualtı sürati ve ateş gücü yüksek gemilerden oluşturulmasının gerekli olduğu anlaşılmıştır. Geleceğin denizaltı gücünde seyir (navigasyon) donanımlarının, sistemlerinin de uzay tertipli olması gerek şarttır. Hava ve uzay birbirinden ayrılmaz iki parçadır. Günümüzde gelişmiş ülkelerin uzay teknolojisindeki çalışmaları sivil görünümde de olsa askeri amaçlarla kullanıma yönelik çalışmalardır.

Hava üstünlüğü olmadan hareketin başarılı olamayacağı ve suüstü unsurlarının hedef olacağı da bu tezin çıkardığı sonuçlardan biridir. Bunun için de donanımı yüksek, uzay teknolojisinden faydalanması zorunlu bir denizaltı kuvvetine sahip olmak hayati önem taşımaktadır.

Denizaltı hareketinin beka, teknoloji üstünlüğü, manevra üstünlüğü, karşılıklı destek gibi temel özelliklerini esas alacak şekilde denizaltı ve hava kuvvetleri arasında tam bir koordinasyon sağlanmalıdır. Taarruzi Hava Destek hareketi, Taktik hava keşfi gibi hava hareket tipleri denizaltı gücünü korumaya ve istihbari bilgi sağlamaya yönelik hareket tipleri olup, koordineli hareketin sonuçlarının başarısı sonucu düşman tamamen safdışı olacaktır. Bu sonuçlar da yine Atlantik Deniz Savaşlarından çıkarabileceğimiz önemli hususlardır.

Savunmada denizaltı gücünün başarılı olabilmesi için denizaltı gemisi komutanlarına inisiyatif kullanma serbestisi tanınmalıdır. Çünkü dalmış durumda seyreden denizaltı komutanı hareketin icrasına yönelik emirleri anında takip edemeyecektir. Bu da özellikle savunmada olmak üzere, taarruzda da ele alınması gerekli konulardan bir tanesidir.

Deniz Karakol uçaklarının keşif faaliyetlerindeki etkinliği de göz önüne alınarak, denizaltı hareketinde düşman suüstü ve sualtı unsurlarının önceden tespit edilip denizaltı gemisine gerekli bilgilerin ulaştırılması muharebenin sonucunu değiştirecek hayati bir husustur.

Atlantik Deniz Savaşlarında da görüldüğü üzere lojistik destek de harekatı etkileyen bir diğer unsurdur. Denizaltı gittiği yere kendisi gidebilecek şekilde lojistik ihtiyaçlarını karşılamalıdır. Denizaltı gücünün kifayeti dünyanın neresine gidilirse gidilsin, personele sağlanan imkanlar ile teknoloji ve materyal yönünden gemilere sağlanabilen destek ile ölçülebilir.

En önemli sonuçlardan birisi olarak endüstriyel devrimin stratejik silahı olarak gelişen denizaltının, hareket yeteneğinin yanı sıra, caydırıcılık ve sinsilik yeteneği, harbin kritik safhalarında sonucu etkileyebilecek bir etkinlik katsayısına sahip olduğu değerlendirilmektedir.

Bu araştırmada izlenen temel akademik plan dahilinde denizaltının, askeri açıdan İkinci Dünya Savaşı'ndan çıkan sonuçlar olarak, Büyük Güçlerin "Deniz Egemenliği" rekabetini dünya denizlerine taşıdığı değerlendirilmektedir.

Çalışmamın sonucundaki temel analizlerde, I. ve II. Dünya Savaşları'ndaki taktik ve stratejik değerlendirmelerin doğru olduğu, Falkland Savaşı, Birinci Körfez Savaşı ve ABD-SSCB denizaltı rekabetinde dinamik bir rekabeti sürdürmesinden anlaşılmaktadır.

Kısacası devletler, suüstü gemilerinin yanı sıra stratejik deniz çıkarılarının korunmasında denizaltı gücüne büyük önem vermelidirler.

Bu bağlamda, Türk Deniz Hakimiyeti'nin XXI nci yüzyıldaki orta ve uzun vadeli çıkarlarına bakıldığında, Türk Denizlerinin ve deniz menfaatlerinin korunmasında, denizaltı gücünün, petrol ve gaz nakliyatının bölge ve dünyamızda neden olduğu değişimlerin kontrol altında tutulmasını kolaylaştıracağı düşünülmektedir.

Karadeniz'de Mavi Akım Gaz Hattı, Akdeniz'de Ceyhan ve Türkiye-Yunanistan Gaz Hattı'nın açılması gibi enerji taşımacılığındaki artışın Türkiye'nin denizaltı ihtiyacını artıracığı değerlendirilmektedir.

Öte yandan Karadeniz’de Bulgaristan ve Romanya’nın NATO üyesi olması, gelecekte de Gürcistan ve Ukrayna’nın bu eğilimin paralelinde Atlantik Birliğine katılma taleplerinin giderek güçleneceği değerlendirilmektedir.

Bu değişim Karadeniz’de 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nde değişiklikler yapılması için siyasi ve askeri baskılar oluşacağı düşünüldüğünde, Türk Boğazları ve Karadeniz deniz sularımızın korunmasında, Türk denizaltı gücünün, vurucu üstünlük ihtiyacının artacağı varsayılmaktadır.

Ege ve Kıbrıs’da, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’nin AB’ne üyeliği ve bu sularda kıt’a sahanlığı, karasuları ve FIR kontrol sahaları gibi konularda gerginlik ve sorunlar çıkarılabileceği değerlendirildiğinde, Türk denizaltı gücünün artırılması ve yeni liman-ikmal kolaylıklarının geliştirilmesi ihtiyacının ortaya çıkacağı söylenebilir.

Dördüncü önemli çıkarım ise, Türkiye’nin, NATO ve BM Barışı Koruma Operasyonlarının Yugoslavya, Somali, Arnavutluk, Afganistan gibi farklı coğrafyalara genişlemesi sonucunda Türk denizaltı gücünün, Karadeniz, Akdeniz, Atlantik ve Hint Okyanusu sularında bağımsız hareket yaparak dünya barışına katkı sağlayabilecek çağdaş bir çizgiye ulaşması gerektiğidir.

Atatürk’ün kurduğu Deniz Stratejisi kapsamında, Türkiye Cumhuriyeti’nin yeni bir Denizaltı Gücü Stratejisi geliştirmesinin, XXI nci yüzyılda değişen Güçler Dengesi ve Tehdit Algılamalarına cevap verebilecek dinamizm, modernizasyon ve stratejik öngörü geliştirme ihtiyacının yeniden gözden geçirilmesinin, bu çalışmanın temel ana fikri ve askeri\politik sonucu olarak gelecekte, bilimsel yönden daha detalı olacak incelemelere yeni konu edilebileceği düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

- Akdemir, R., “USS Nautilus’un Kutup Geçişi”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 543 (1989), 17–23.
- Akman, E., “İkinci Dünya Harbinde İngiliz Denizaltı Harekatı”, *Donanma Dergisi*, 443 (1963), 88–96.
- Aksoy, E., “Başlangıçtan Bugüne Denizaltı Harbinin Stratejik Etkilerinin Değerlendirilmesi”, *Deniz Harp Akademisi Deniz Kuvvetleri Stratejisi Yöntem ve Araçları Panel Bildirileri*, İstanbul 2002.
- Aksoydan, S., *Denizaltı Harbi*, İstanbul 1971.
- Aksoydan, S., “Fransız Denizaltı Kuvveti”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 470 (1970), 38–50
- Aksoydan, S., “Denizaltı Gemisinin Büyüyen Rolü”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 474 (1971), 46–59.
- Apatay, Ç., *Atlantik’te Olup Bitenler*, İstanbul 2006.
- Armaoğlu, F., *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi Cilt: 1–2 1914–1995*, Ankara 1997.
- Assman, K., *Almanya’nın Felaket Günleri Cilt: 1*, (Çev. Afif Tuğrul), İstanbul 1955.
- Assman, K., *Almanya’nın Felaket Günleri Cilt: 2*, (Çev. Afif Tuğrul), İstanbul 1955.
- Atalay, Ö., “Sovyetlerin Denizden Fırlatılan Geliştirilmiş Balistik Füze Gemileri”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 533 (1986), 44–49.
- Bennet, G., *Naval Battles Of World War II*, Yorkshire 2004.
- Bercuson, D. J., *The Deadly Seas: The Story Of The St. Croix, U–305 And The Battle Of The Atlantic*, Toronto 1997.
- Bernotti, R., *Deniz Muharebeleri Cilt: 1 1939–1941*, (Çev. Afif Tuğrul), İstanbul 1949.
- Besbelli, S., “Almanlara Göre İkinci Dünya Harbinin Denizaltı Hareketleri”, *Donanma Dergisi*, 404 (1953), 39–55.
- Bishop, F., *The Story Of The Submarine*, New York 1949.
- Blanning, T. C. W., *History Of Modern Europe*, London 1998.
- Blot, R., *Atlantik Deniz-Hava Harbi*, İstanbul 1955.
- Bodoglio, P., *İkinci Dünya Harbi İçinde İtalya*, (Çev. Afif Tuğrul), İstanbul 1959.

- Büyüktuğrul, A., *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harp Sanatı*, İstanbul 1964.
- Calvert, J. F., “Hitler’s U-Boat War: The Hunters, 1939-1942”, *US Naval Institute Proceeding*, Jun 1997, 82.
- Campbell-Taylor, G. C., “1914-1918 Alman Denizaltı Harbi”, *Deniz Mecmuası*, (Çev. V. Z. Dümer), 375, 37–42.
- Carr, W. G., *Büyük Harpte İngiliz Denizaltı Gemilerinin Menkıbesi*, (Çev. Hikmet Dağada), İstanbul 1946.
- Castello, J., *The Battle Of The Atlantic*, London 1977.
- Chandler, D. G., *Battles And Battlescenes Of World War II*, New York 1989.
- Cohen, P., “Denizaltılar İçin Yeni Roller”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, (Çev. Deniz Harp Akademisi), 484 (1974), 18–28.
- Corbett, J. S., “Inherent Differences In The Conditions Of War On Land And On Sea”, *Military Strategy: Theory And Application*, (Ed. Arthur F. Lykke), PA 1989, 129-132.
- Cutler, T. J., “The U-Boat Hunters: The Royal Canadian Navy And The Offensive Against Germany’s Submarines”, *US Naval Institute Proceedings*, Mar/Apr 1995, 56.
- Çınar, B., “Incorrect Technological Decisions: The Decisions That Affected The Fate Of The Third Reich”, *Akademik Araştırmalar Dergisi*, 9–10 (2001), 48–71.
- Davis, B. U., “Sovyet Deniz Stratejisi”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, (Çev. Merkez Dairesi), 465 (1969), 33–47.
- Deleforce, P., *Smashing The Atlantic Wall*, London 2001.
- Deniz Harp Akademisi Komutanlığı Tedrisat Notlarından, *II. Dünya Harbinde Denizaltı Harbi*, İstanbul 1959.
- Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *Sessiz Ve Derinden*, İstanbul 2006.
- Denizeri, S., “Ticaret Denizaltı Gemisi”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 460 (1968), 85–88.
- Dülger, B., *AE-2 Denizaltı Gemisini Marmara’da Nasıl Batırdım?*, İstanbul 1947.
- Dümen, E., *Atlantik Harekatı Cilt: 1*, İstanbul 1990.
- Dümen, E., *Atlantik Harekatı Cilt: 2*, İstanbul 1990.
- Dürüz, İ., “İkinci Dünya Savaşında Karadeniz’de Alman Denizaltı Harekatı”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 516 (1982), 8–28.

- Elaldı, M., *Büyükamiral Karl Dönitz'in Hatıratı*, İstanbul 1976.
- Elaldı, M., "Almanlar Denizaltı Harbini Neden Kaybettiler?", *Donanma Dergisi*, 428–429 (1960), 132–164.
- Field, C., *The Story Of The Submarine*, London 1908.
- Frothingham, T. G., *The Naval History Of The World War*, Massachusetts 1925.
- Genel Kurmay Başkanlığı Admiralty Neşriyatı, *Atlantik Muharebesi*, (Çev. Adnan Aykut), İstanbul 1948.
- Genel Kurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 26, *Graf Spee'nin Takibi Ve İmhası*, İstanbul 1951.
- Genel Kurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 25, *Malta Konvoyları 1942*, İstanbul 1951.
- Genel Kurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 23, *İngiliz Kanalı Ve Güney Kuzey Denzinde 1939 Eylül – 1940 Nisan*, İstanbul 1945.
- Genel Kurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 22, *Cep Denizaltı Gemilerinin Tirpitz'e Taarruzu (Source Harekatı 22 Eylül 1943)*, İstanbul 1948.
- Genel Kurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 20, *Donanma Tayyarelerinin Tirpitz'e Taarruzu (Tungsten Harekatı 3 Nisan 1944)*, İstanbul 1947.
- Genel Kurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 17, *Scharnhorst'un Batırılışı 26 Aralık 1943*, İstanbul 1944.
- Genel Kurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 15, *1942 Rusya Konvoyları*, İstanbul 1944.
- Genel Kurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 12, *Akdeniz Harekatı 18–23 Nisan 1941*, İstanbul 1944.
- Gibson, R. H. – Maurice Prendergast, *The Germans Submarine Warfare*, London 1931.
- Gökdeniz, S., *İkinci Dünya Harbinde Deniz Savaşları*, İstanbul 1958.
- Grant, R. M., *U-Boat Intelligence*, Archer 1969.
- Gunton, M., *Submarines At War*, New York 2003.
- Halpern, P. G., *Naval History Of World War I*, Annapolis 1994.
- Hart, B. H. L., *Strateji Dolaylı Tutum*, (Çev. Cemal Enginsoy), Ankara 2002.

- Hart, B. H. L., *II. Dünya Savaşı Tarihi 1*, (Çev. Kerim Bağrıaçık), İstanbul 1998.
- Hart, B. H. L., *II. Dünya Savaşı Tarihi 2*, (Çev. Kerim Bağrıaçık), İstanbul 1998.
- Hart, B. H. L., “The Theory Of Strategy”, *Military Strategy: Theory And Application*, (Ed. Arthur F. Lykke), PA 1989, 28–33.
- Hart, B. H. L., “The Concentrated Essence Of Strategy And Tactics”, *Military Strategy: Theory And Application*, (Ed. Arthur F. Lykke), PA 1989, 34–35.
- Hersing, Otto, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, (Çev. Bülent Erdemoğlu), İstanbul 2007.
- Hessler, G., *The U-Boat War*, New York 1990.
- Hezlet, A., *Aircraft And Sea Power*, New York 1970.
- Hızal, Ş., “Prien’in Scapa Flow’ a Taarruzu”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 541 (1988), 34–48.
- Hickam, H., “Torpedoes In The Gulf: Galveston And The U-Boats, 1942–1943”, *US Naval Institute Proceedings*, Jul\Aug 1996, 53.
- Horton, E., *The Illustrated History Of The Submarine*, New York 1974.
- Hughes, T., *The Battle Of The Atlantic*, New York 1977.
- İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Harekatı Hakkında Führer Konferansları 1939*, (Çev. Faik Taluy – Cavit Bengisu), İstanbul 1949.
- İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Harekatı Hakkında Führer Konferansları 1940*, (Çev. Faik Taluy – Cavit Bengisu), İstanbul 1949.
- İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Deniz Harekatı Hakkında Führer Konferansları 1941*, (Çev. Faik Taluy – Cavit Bengisu), İstanbul 1949.
- İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Führer Konferansı Cilt: 1*, (Çev. Tahsin Kalafatoğlu), İstanbul 1951.
- İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Führer Konferansı Cilt: 2*, (Çev. Tahsin Kalafatoğlu), İstanbul 1951.
- İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, *Führer Konferansı Cilt: 3*, (Çev. Tahsin Kalafatoğlu), İstanbul 1951.
- İsakov, I. S., *İkinci Dünya Savaşında Kızıl Donanma*, (Çev. Harp Akademileri Komutalığı), İstanbul 1948.
- Jahino, A., *Akdenizde Konvoy Harbi Cilt: 1*, (Çev. Afif Tuğrul), İstanbul 1957.

- Jahino, A., *Akdenizde Konvoy Harbi Cilt: 2*, (Çev. Afif Tuğrul), İstanbul 1957.
- James, W. M., *The British Navies In The Second World War*, London 1947.
- Kalaycıoğlu, Ö., *Denizaltı Ve Filomuz*, İstanbul 1990.
- Karapınar, Ş., *Yabancı Deniz Harp Tarihi*, İstanbul 1952.
- Karig, W., *Battle Report The Atlantic War*, New York 1946.
- Keiser, G. W., “Bitter Ocean: The Battle Of The Atlantic, 1939-1945”, *US Naval Institute Proceedings*, Oct 2006, 84.
- Kemp, P., *U-Boats Destroyed: German Submarine Losses In The World Wars*, London 1997.
- Kennedy, P., *Büyük Güçlerin Yükseliş Ve Çöküşleri*, İstanbul 2005.
- Kesre, A., *Deniz Harbi Kaideleri*, İstanbul 1965.
- Kimmet, L. – Margeret Regis, *U.S. Submarines In World War II*, Washington 1996.
- Lawliss, Chuck, *The Submarine Book*, Shrewsbury 2000.
- Liversey, A., *Great Battles Of World War I*, New Jersey 2003.
- Livezey, W. E., *Mahan On Sea Power*, Norman 1947.
- Macintyre, D., *The Battle Of The Atlantic*, London 1956.
- Marolda, E. J., “Karadeniz’de Alman II. Dünya Harbi Stratejisinin Başarısızlığı”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, (Çev. Saim Ergün), 503 (1978), 29–37.
- Mars, A., *British Submarines At War 1939–1945*, Kent 1971.
- Mengül, S., “Büyük Harpte Alman Denizaltı Harbi”, *Deniz Mecmuası*, 340 (1936), 218–228.
- Mengül, S., “Büyük Harbin Başında Kuvvetlerin Denkleşmesi İçin Almanların Yapmış Oldukları Denizaltı Taarruzlarının Tetkiki”, *Deniz Mecmuası*, 344 (1937), 1–12.
- Miller, D., *Great Battles Of World War II*, New York 1998.
- Miller, N., *War At Sea A Naval History Of World War II*, New York 1995.
- Milner, M., *Battle Of The Atlantic*, London 2005.

- Monus, C., “1939 Eylül – 1941 Haziran Atlantik Muharebesinin Umumi Stratejisi”, *Deniz Mecmuası*, 372 (1944), 24–29.
- Morison, S. E., *Atlantik Savaşı 1939–1943*, (Çev. Osman Nuri Gündoğan), İstanbul 1951.
- Niestle, A., “Hitler’s U-Boat War: The Hunted, 1942–1945”, *US Naval Institute Proceedings*, April 1999, 98.
- O’Connor, J. M., “Into The Grey Wolves”, *US Naval Institute Proceedings*, June 2000, 18.
- Polmar, N., “Uluslararası Denizaltı Kuvvetleri”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, (Çev. Mustafa Karasabun), 536 (1987), 18–31.
- Ramat, E., “Son Dünya Savaşında Denizaltı Gemilerinin Gelişmeleri”, *Deniz Mecmuası*, (Çev. Fethi Işın), 381 (1947), 15–25.
- Reitzel, W., “Mahan On The Use Of The Sea”, *Military Strategy: Theory And Application*, (Ed. Arthur F. Lykke), PA 1989, 123–128.
- Roberts, J. M., *20 nci Yüzyıl Tarihi*, Ankara 2003.
- Roscoe, T., *Submarine Operations In WWII*, Boston 1972.
- Russel, J. C., “Ultra And The Campaigne Aganist The U-Boats In World War II”, *Studies In Cryptology, NSA, Document SRH – 142*, May 1980, 38.
- Schuster, C. O. – Charles Rush, “The U-Boat War In The Atlantic, 1939–1945”, *US Naval Institute Proceedings*, Fall 1990, 59.
- Seamon, R., “Distorting Escort: The Battle Of The Atlantic”, *US Naval Institute Proceeding*, Nov 1999, 84.
- Seamon, R., “The Battle Of The Atlantic: September 1939 – May 1943”, *US Naval Institute Proceedings*, Jul 2001, 104.
- Spector, R., *At War At Sea*, (Çev. Sinan Topuz), Washington 2005.
- Spiedel, H., *Normandiya Çıkarmasının Perde Arkası*, İstanbul 1982.
- Stevens, W. O. – Allan Westcott, *A History Of Sea Power*, New York 1942.
- Suid, L. H., “U-571: Plausible Fiction”, *US Naval Institute Proceedings*, Oct 2000, 52.
- Şarman, K., *Adamlı Torpidolar Edip Şehsuvaroğlu’nun II. Dünya Savaşı Anıları*, İstanbul 2002.
- Taluy, C., “Dünün, Bugünün ve Yarının Denizaltı Gemileri”, *Donanma Dergisi*, 405 (1953), 1–14.

- Taylor, W. D., “Denizaltı Gemilerine Karşı Suüstü Gemileri”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, (Çev. Merkez Daire Başkanlığı), 507 (1979), 20–33.
- Terraine, J., *The U-Boat Wars 1916–1945*, New York 1989.
- Thomas, D., *The Battle At Sea*, London 1975.
- Trachtenberg, M., *History And Strategy*, New Jersey 1991.
- Tuğrul, A., *Deniz Harb Sanatı*, İstanbul 1942.
- Tuğrul, A., *İkinci Dünya Harbinin Stratejisi*, İstanbul 1956.
- Tunstall, B., *Denizde Dünya Harbi*, (Çev. Adnan Aykut), İstanbul 1947.
- Ward, J., *Submarines Of World War II*, MN 2001.
- Weinber, G. L., *A World At Arms*, Cambridge 1994.
- Westwood, D., *The U-Boat War*, London 2005.
- Woodford, C., *Ships And Submarines (History Of Invension)*, Washington 2004.
- Wynn, K. G., *U-Boat Operations Of The Second World War*, London 1997.
- Yakıtıl, E., “Dünya’da ve Türkiye’de İlk Denizaltı Gemileri”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 539 (1988), 8–14.
- Yazar, A. K., *İkinci Dünya Harbinde Atlantik Denizaltı Muharebeleri*, Ankara 1948.
- Yetkin, T., “Hücum Denizaltıları”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 462 (1969), 44–56.
- Young, E., *One Of Our Submarines*, London 1968.

İNTERNET KAYNAKLARI

<http://www.m5strateji.com/>

<http://www.ntvmsnbc.com/>

<http://www.stradigma.org/>

<http://www.8g.utoronto.ca/>

<http://www.brook.edu>

<http://www.stimson.org>

<http://www.aei.org>

<http://www.hudson.org>

<http://www.fas.org>

<http://www.grafspee.com>

<http://www.britishforces.com>

<http://www.militaryhistoryonline.com>

<http://www.navalhistory.com>

<http://www.defencejournal.com>

<http://www.kriegsmarine.net>

<http://www.ubot.net>

<http://www.defencejournal.com>

<http://www.navalhistory.net>

<http://www.worldwar2database.com>

<http://www.search.eb.com>

<http://www.balsi.de>

<http://www.wikipedi.com>

<http://www.uboat.com>

ÖZGEÇMİŞ

Deniz AYTAN

Kişisel Bilgiler

Doğum Tarihi : 12.08.1983
Doğum yeri : İzmir
Medeni Durumu : Bekar

Eğitim

Lise : 1997–2001 Deniz Lisesi Komutanlığı\Heybeliada
Lisans : 2001–2005 Deniz Harp Okulu Komutanlığı\Tuzla
Yüksek Lisans : 2005–2007 Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü

Çalıştığı Kurumlar

2005-Devam ediyor : Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Denizaltı Filosu Komutanlığı Emrinde Görevli