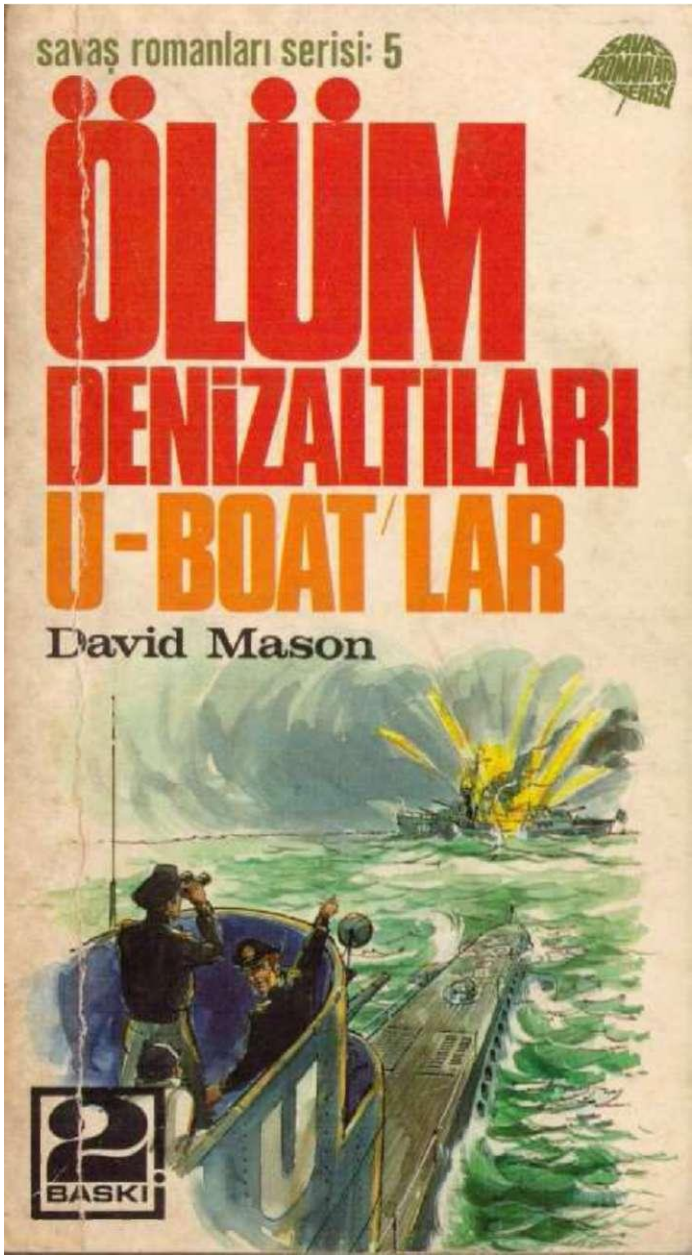

Ölüm Denizaltıları U- Boatlar
David Mason

Scanned by hlecter 02.10.2010 Cumartesi Saat 10:03

BAŞKAN YAYINLARI

Yazan : DAVİD MASON Çeviren : BÜLENT SÖZER

GİRİŞ

Nurettin Uycan Matbaasında dizilmiş ve basılmıştır.
İktibas hakki mahfuzdur.
Copyright by David Mason, 1968

Yayın hakkı «Kesim Telif Hakları Ajansı»ndan
satın alınmıştır.
Başkan Yayınları A.Ş.
İstanbul-1973

Londra'da Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'n-daki bir odanın duvarında «önemli Olayla-rın Kronolojik Şeması, 1939-1945» başlığını ta-şıyan bir levha uzun zaman asılı kaldı. Bu dik-kat çekici levhanın ikinci sütununda üçer aylık devreler halinde müttefiklerin gemi kayıpları (mavi) ile Almanların denizaltı kayıpları (kır-mızı) yan yana gösterildi. Savaşın ilk yılların-da mavi sütun yürekler paralayıcı ve trajik bir intizamla yükselirken, kısa ve kalın kırmızı sü-tun, felâkete doğru belli belirsiz ayak sürüdü.

1943 yılının Mart ayı ile Haziran ayı arasında olağanüstü bir değişiklik oldu. Bir üç aylık dev-reden diğerine geçerken durum tamamen değişti ve bu tarihten sonra uzun kırmızı sütun, muzaf-ferane (!) bir şekilde levhanın ucuna doğru uza-nırken mavi sütun alçala alçala nihayet gözden tamamen kayboldu. Atlantik Savaşı'nın grafik bir özeti bu levhadan daha iyi yapılamaz ve bu İngiltere ile birlikte bütün hür dünyanın atlatmış olduğu büyük tehlikenin bir açıklamasını teşkil eder.

David Mason bu kitapta, adı geçen levhanın ölü iskeletini, gayet canlı ve akıcı bir üslûp için-de takdim etmektedir. Bu girift ve hayret verici hikâye, 1935 senesinde henüz yüzbaşı rütbesin-de olan Karl Doenitz'in komutanı Erich Raeder tarafından çağrılıp Alman denizaltı filosunun yeniden düzenlenmesi ile görevlendirilmesinden başlayıp, Schleswig-Holstein'dan Bordeaux li-manlarına kadar uzanan denizaltı tezgâhlarının tahribi ve kargaşalık içindeki acıklı sona kadar, açık ve ilginç bir şekilde anlatılmaktadır.

Her ne kadar, 1945 senesinden beri, Amerikan ve İngiliz kaynaklı filim ve romanlarda ticaret filolarımızın mensupları pırlanta yürekli birer şövalye, buna mukabil düşmanları olan Alman denizaltıcıları ise, şeytanî birer kanlı kaatil gibi tanıtılmış ise de, en fazla tesir altında kalanlar dahi, dost olsun düşman olsun bütün denizaltıla-rın maneviyatı yüksek, teknik maharet sahibi, cesur ve takdire lâyık mürettebat ile donatıldığını, için için hissederlerdi.

Bu güzel kitabı okuyanlar göreceklerdir ki, bu durum, bugünün Polaris denizaltılarının mürettebatı için olduğu kadar, o zamanın Alman denizaltılarının mürettebatı için de böyle idi. Hâttâ sonunda, hareket sahalarının akaryakıt yokluğundan dolayı çaresizlik içinde daralması ve anavatanlarının harabeye dönmesine rağmen, denizaltı mürettebatı bir varlık gösterebilmek için çırpınıyorlardı. Ayrıca, denizaltı savaşı taktikleri, harbin ilk kışında Teğmen Gunther Pri-en'in ufacık U-47'si ile Scapa Flow'a girip Royal Oak'u batırdığa güne oranla, çok gelişmişti.

Nasıl bugün periskopun başına geçebilmek için bir fen adamı veyahut mühendisin bilgisine sahip olmak gerekiyorsa, denizaltıların idare ve kumandası da buna yakın bir bilgiyi gerektirecek kadar zorlaşmıştı. Okuyanlara icap ettiği nispette bu gibi bilgileri vermesi bakımından da David Mason'un kitabı övülmeye lâyıktır.

Hitler'e, zafere ulaşabilmesi için, diğer bütün silâhlardan daha fazla destek olmuş bu denizaltıların muharebeleri, İkinci Dünya Savaşı ismiyle anılan

devâsâ hercümercin en hayatî cephesini teşkil eder. Bu kitap, ele aldığı konunun ve aynı zamanda dalgaların altında çarpışmış olan insanların haklarını teslim etmektedir.

FİLO İNŞA EDİLİYOR

1918 yılının 4 Ekim günü sabahın erken saatlerinde, Akdenizdeki bir denizaltı sıkı muhafaza altında seyrederken bir konvoya hücum ettiği sırada, birdenbire kontrolden çıkarak, kurşun gibi dibe doğru dalmaya başladı. Kritik bir mesafe olan 70 metreye, sonra da 100 metreye kadar indi ve artan şiddetli tazyik sonucunda yedek hava tanklarından iki tanesi patladı. Mürettebatını boş yere telef olmaktan kurtarmak için komutan, düşmanı imha etmek ile ilgili planlarını bir tarafa bırakarak, diğer bütün tanklara hava basılmasını emretti ve makineleri tam yol tornistana geçirdikten sonra dalışı durdurdu.

Denizaltı, yolunu derhal değiştirerek, tankla-rındaki tazyikli havanın tesiriyle derinliklerden kopup, İngiliz kruvazörüyle refakat muhriplerinin ortasına bir şampanya şişesinin mantarı gibi fırladı. Savaş gemilerinden açılan ateşin yarattığı rahnelerden su almaya başlayan denizaltı, tazyikli hava tanklarının boşalmış olması dolayısıyla tekrar dalma imkânına sahip olmadığından, komutanın gemiyi terketmekten başka çaresi kalmamıştı. Tekne batarken, çarkçıbaşıyla mürettebatın altısı da beraber gitti, diğerleri ise bir destroyer tarafından kurtarılarak Malta Adası'na getirildiler.

Denizaltı komutanı için şimdi, İngiliz esir kamplarında, denizaltı muharebesinin geleceği hakkında etraflıca düşüncelere dalabileceği uzun bir esaret devresi başlıyordu, ki bu düşünceleri sonradan mükemmelen uyguladı. Serbest bırakıldıktan sonra denizaltılarm, Alman Deniz Kuv-vetleri'hin bir unsurunu teşkil edeceğine dair âmirlerinin verdiği söz üzerine yeniden hizmete girdi ve bu sözün derhal yerine getirilmemesine rağmen onyedi sene içinde devamlı terfi ederek Emden kruvazörünün komutanlığına kadar yükseldi. Nihayet, 1935 senesi yazında, Büyük Amiral Raeder onu bu görevden alarak, kendisine evvelâ bir teselli mükâfatı gibi görünen, fakat sonradan hayatı boyunca hasretini çektiği gayeye kavuşturan vazifeye tayin etti: Yeniden kurulan Alman Donanması'nın denizaltı filosu komutanlığı. Bu subayın ismi Karl Doenitz'dir.

Arada geçen yıllar zarfında Doenitz, denizal-tılara karşı olan eski tutkusunu kaybetmişti. Versailles muahedesinin hükümleri Almanya'nın denizaltı inşa etmesini yasaklıyordu ve dolayısıyla Doenitz kendisini yeni hayatına alıştırmış-tı. Fakat, 16 Mart 1935 tarihinde Versailles Muahedesi ferhedildi ve bir ay sonra yerine İngiliz-Alman Donanma Anlaşması yapıldı. Bu anlaşma hükümlerine göre Almanya deniz kuvvetlerini, İngiliz donanmasının % 35'i oranında sınırlamayı kabul etmekteydi. Acak denizaltı sayısı bakımından bu oran % 40 olarak tesbit edilmişti. Bununla beraber diğer sahalardaki orantılı sınırlamalara riayet etmek ve önceden bildirmek kaydiyle, özel hallerde denizaltı adedi İngilizlerin elinde bulunan sayıya kadar çıkarılabilecekti.

Denizaltılarm muhtemel miktarı hakkındaki anlaşma İngilizler bakımından büyük bir fedakârlık teşkil etmiyordu. Onlar, gerek kendi, gerek diğer devletlerin donanmaları için, denizal-tılarda fazla bir istikbal görmüyorlardı. Asırlık İngiliz geleneğine göre deniz kuvvetlerinin esas görevi İngiltere'nin ticaret filosunun sefer yaptığı rotaları korumaktı ve müstakbel strateji bu

anlayışa göre kuruluyordu. Esasında vurucu hücum silâhı olan denizaltılar ise bu koruyucu görev için elverişli değildiler. Neticede İngilizler denizaltıların sayısını az tuttular ve 1939 yılında dahi ellerinde ancak 57 parçalık bir filo vardı.

İngiliz-Alman Donanma Anlaşması 18 Haziranda imzalandı ve on gün sonra Kiel tersanesinde yapılan bir tören, Birinci Dünya Savaşı'n-dan bu yana Alman mühendislerinin zamanlarını boşa harcamadıklarını gösterdi; ilk U-l'ler hizmete giriyorlardı. Bu kritik yıllarda denizaltı kuvvetinin çekirdeği büyük zahmetler ve gizlilikler içinde meydana getirilmişti. Meselâ Türk ve Finlandiya donanmaları için iki denizaltı yapılmış fakat birçok genç subay tarafından uzun bir süre «tecrübe seyirleri»ne tâbi tutulduktan sonra teslim edilmişlerdi. Bu gizli tecrübe ve talimlerden geçen subaylar, kurulmasına izin verilen denizaltı kuvvetinin belkemiğini teşkil ettiler. 1934 yılında Kiel tersanesinde, sıkı muhafaza altında barakalar imal edilmiş ve müteakip senenin Temmuz ayında ilk yeni denizaltı burada ortaya çıkmıştı. Bunu diğerleri süratle takip etti ve Eylül sonunda 9 parçalık bir filotilla kurulmuş oldu.

Doenitz yeni görevine dört elle sarıldı. Onbeş yıl müddetle Almanlarda denizaltı gemisi olmamıştı ve gizli talimlerde yetiştirilen genç subaylar Birinci Dünya Savaşı bittiği zaman henüz çocuktular. Yeni denizaltı kuvvetinin personelini teşkil etmek üzere, Doenitz ile birlikte birinci harpten ancak bir avuç denizci kalmıştı ve bunların arasında özellikle Yüzbaşı Thedsen, filotilla başmühendisi mevkiini işgal ediyordu. Birinci Dünya Savaşı'ndaki harekâtın sınırlı tecrübelerinden, yem kurulmuş denizaltı kuvvetinin alabileceği dersler olmadığı gibi, okunup uygulanabilecek «talimnameler de hazırlanmış değildi. Bu bakımdan Doenitz, personelini istediği gibi hazırlamak ve yetiştirmekte serbestti. Kendi teorilerini kurmak ve geliştirmek imkânlarına sahip olup, bunların üzerine kuracağı prensiplerini açık seçik planlamıştı.

Meselâ, topluca hareket etmedikleri takdirde, denizaltılarm büyük bir tesir yaratamayacaklarını hesap ediyordu. Bu, Doenitz'in Birinci Dünya Savaşı'nın sonundaki tecrübesinden aldığı bir dersti. Zira, Alman denizaltı kuvvetinin zirvesinde bulunduğu 1917 yılının ilkbahar aylarında en aşağı 800 gemi batırılmıştı ki, bu toplam olarak iki milyon ton ediyordu. Bu dehşet verici rakam karşısında İngiliz Başbakanı Llyod George, Donanma Bakanlığı'nı uyararak konvoy sisteminin kurulmasını temin ediyor ve ticaret gemilerinin tek başlarına sefere çıkmalarına izin verilmiyordu. Doenitz, Alman denizaltılarının haberleşme ve koordinasyondaki büyük zaaflarına ek olarak bu tedbirin batırılan gemi sayısında büyük bir azalma yarattığını hatırlıyordu.

Doenitz, düşmanın tekrar konvoy sistemini uygulaması halinde denizaltıların düşman gemilerinin içine düşecekleri büyük bir yarım ay teşkil edecek şekilde hareket etmelerini en makul yol olacağını tasarlamakta idi. Düşmanı ilk tesbit edecek olan denizaltı geri kalıp, mevkiini kuruluşta bulunan diğer denizaltılara bildirecek ve bunlar da kocaman bir kıskaç gibi geriden ve yanlardan kapanarak taarruza geçecekler. Eğitim programı ilerledikçe, Doenitz 1937 ve 1939 yıllarında Kuzey Denizi'nde geniş çapta «harp oyunları» planladı ve denizaltı taktiklerini geliştirdi.

Doenitz aynı zamanda arzu ettiği denizaltı hacmi hakkında planlar yaptı ve denizaltıları konvoy halinde seyreden ticaret gemilerine karşı öldürücü darbe

vurmakla görevli bir unsur olarak telâkki ettiği için, meseleyi bu açıdan inceledi. Hiç şüphesiz büyük bir denizaltı, sürati, torpido taşıma kapasitesi, kendisini savunmak için sahip olacağı silâh sayısı, menzil uzunluğu ve mürettebata sağlanacak rahatlık bakımından tercih edilebilirdi. Buna karşılık, küçük denizaltı gemilerinin ise, manevra kabiliyetlerinin yüksek olması, tehlike başgösterdiği zaman derhal da-labilmeleri ve satıhta pek dikkati çekmemeleri gibi avantajları vardı. İngiliz-Alman Anlaşması, Alman denizaltı filosunu tonaj bakımından tahdit etmekle beraber, sayı bakımından herhangi bir sınırlama koymuyordu. Doenitz, dört küçük denizaltının dört misli büyük bir tek denizaltı-dan daha üstün bir kudret ifade edeceğini, çünkü bunların birlikte daha geniş bir sahayı kaplayarak düşmanla karşılaşmak ihtimallerinin daha fazla olacağını ileri sürüyordu. Bütün faktörleri dikkate alan Doenitz, filosunun büyük bir kısmı için en elverişli hacmin 500 ton olacağına karar verdi ve bu kararındaki isabet, tip "VTE denizaltılarının başarılı icraatı ile ispatlanmış oldu.

Doenitz'in 1935 sonlarına doğru sahip olduğu yirmidört parçalık filotillasında bu tipten 10 denizaltı vardı ve bunlarda pruvada dört ve kıçta bir torpido kovanı bulunup, oniki ilâ yirmidört torpido taşıyorlardı. Sualtı seyirleri iyi olup, satıhta onaltı mil yapıyorlar ve dalma emri verildikten sonra yirmi saniye içinde tamamen su altına inmiş olabiliyorlardı. Başmühendis Thedsen'in yaptığı ufak tefek tâdillerle hacimleri 517 tona yükseltildi ve yakıt kapasiteleri artırılarak menzilleri 6.200 milden 8.700 mile çıkarıldı.

Ne var ki, Doenitz'in tutumu Donanma Yüksek Komutanlığı'nın anlayışı ile bağdaşmamıştı. Komutanlık, denizaltı harekâtında geliştirilmek istenen grup taktiklerine nüfuz edemiyor ve denizaltı gemilerinin hâlâ Birinci Dünya Savaşı'ndaki gibi, üslerden uzakta, münferit akınlar yaparak kullanılacaklarını planlıyordu. Bütün denizaltıların düşmanla rahatça satıh muharebesine tutuşacak şekilde, güvertelerin de ağır silâhlarla donatılmasını, torpido taşıma kapasitelerinin çoğaltılmasını ve gayet geniş bir harekât menziline sahip olmalarını istiyordu. Bu bakımdan Yüksek Komutanlık, büyük denizaltı gemileri yapılmasını terci hetti ve Doenitz'in karşı koymalarına rağmen 2.000 tonluk «U-Kruvazörleri»nin yapımına öncelik verdi.

Bu, Doenitz ile Donanma Yüksek Komutanlığı arasında ileriki yıllar içinde de meydana gelecek olan anlaşmazlıkların birincisi oldu. Bir diğeri de, gelecekteki bir savaşta kullanılmak üzere yapılması gereken denizaltı adediyle, bunlara genel gemi inşa planı içinde tanınacak öncelik meselesinde çıktı. Eğitim devresi ilerledikçe, Doenitz'in savaşın pek yakında patlak vereceğine ve ingiltere'nin de düşman saflarında yer alacağına dair olan kanaati iyice kuvvetleniyordu. Bu bakımdan konvoylara karşı planladığı harekâtın etkili olabilmesi için en aşağı 300 tane denizaltının hazır olmasını istemekteydi. Alman donanma inşa programı ise «Z-Planı» olarak hazırlanmış olup, altı savaş gemisi, sekiz kruvazör, dört uçak gemisi, birçok hafif kruvazör ve 233 deniz¬
altı gemisi öngörmekte idi; fakat ancak planın tamamlanacağı 1948 yılı itibariyle!...

Doenitz ise, istediği 300 denizaltının süratle tamamlanıp emrine verilmesi halinde düşmana peşin ve kesin bir darbe indireceğini ileri sürüyordu. 100

gemi harekât alanlarına gidip gelirken, 100 tanesi devamlı olarak ve fiilen konvoylara karşı olan harekâtı yürütecek ve 100 tanesi de bakım ve onarıma tâbi tutulacaktı, ileri hatlarda devamlı olarak 100 denizaltılık bir kuvvet bulundurmak suretiyle Almanya, dünyanın en kuvvetli denizci devleti ingiltere'nin yaşaması için hayatî önemi olan ticaret rotalarını felce uğ-î ratabilecekti. Bu rotalar üzerinde seyir eden yük gemileriyle, yoğun bir nüfusun bulunduğu ingiltere adasının sadece yiyecek maddeleri değil, aynı zamanda büyük bir savaşın başarıyla yürütülebilmesi için İngiltere'nin ihtiyaç duyacağı bütün, maden, akaryakıt, silâh ve araçlar da taşınıyordu. Doenitz'in düşüncesine göre İngiliz ekonomisinin çökertilmesi, morallerinin kırılması ve bütün milletin hükümetiyle birlikte dize getirilmesi için, en hassas nokta bu ticaret rotalarıydı. Fakat, memleketin dış kaynaklarıyla olan bağlantısının kesilmesinde en etkili silâhın denizaltılar olacağı görüşü Doenitz'in üstleri arasında pek az kimse tarafından paylaşıldığı gibi; Winston Churchill istisna edilirse, düşman tarafında bile bu fikri benimseyenler çok değildi.

Churchill'in daha sonra şunları yazdığını görüyoruz: «Savaş sırasında beni asıl korkutan tehlike denizaltılardı... Uçsuz bucaksız Okyanuslarda ve hattâ adamızın girişinde can damarlarımız tehdit altında bulunuyordu. «İngiltere Savaşı» olarak adlandırılan muhteşem hava savaşlarından çok, denizaltı savaşları beni endişelendiriyordu. Denizaltı hücumları başımıza belâ kesilmişti. Almanların aklı varsa, bütün kuvvetlerini bu noktaya toplarlar.» Doenitz de bütün kuvvetini denizaltılara vermeyi arzulamıştı. 300 tane istedi, harp patladığı zaman elinde sadece 50 tane vardı.

Scanned by hlecter

SİLÂH VE DÜŞMAN

İkinci Dünya Savaşı'ndan önce ve savaşın ilk yıllarında, olayların etkisi altında farklı bir rol oynamaya başlayıncaya kadar, denizaltılar esas olarak bir suüstü silâhı olarak düşünülüyordu. Doenitz ise halk arasında denizaltılarm devamlı olarak su altında seyir ettiği yolundaki yanlış görüşe işaret ederek, onu «dalan - gemi» olarak tarif ediyor ve daha çok satıhta hareket edecek, fakat bir destroyerin veyahut uçağın saldırısına uğradığı vakit veyahut bir torpido hücumuna geçeceği sırada suya dalabilecek şekilde inşa edileceğini açıklıyordu.

Denizaltılarm iki ayrı yürütücü cihazı vardı. Satıhta iki kuvvetli dizel motoruyla seyir ediyor, fakat dalınca bunlar durduruluyordu. Bu motorlar havayla çalıştığı ve su altında denizaltının içindeki havadan başkası olmadığı için, dizeller çalıştırıldığı takdirde denizaltının içindeki bütün hava motorlara gidecek ve mürettebat havasızlıktan boğulmak tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktı. Su altında bunların yerine batarya ile işleyen iki elektrik motoru çalıştırılır ve bunlar, eski model denizaltıiara, sekiz millik bir sürat sağlardı. Daha ağır gidildiği takdirde, bu bataryalarla yirmidört saat seyir etmek imkânı vardı ve altmış millik bir mesafe katedilebiliyordu. Bundan sonra bataryalar tükeniyor ve satha çıkıp dizelleri işletmek ve bataryaları şarj etmek gerekiyordu. Bu iş de iki ilâ üç saat kadar sürerdi.

Denizaltıların yapısının ana kısmı, su geçirmez bölmelerle ayrılmış uzun çelik bir silindir biçimindeki tazyik kabinidir. Mürettebatın rahat çalışması

ve sağlığı bakımından teknenin içindeki hava basıncı, suüstü hava basıncının derecesinde tutulmaya çalışılır. Ancak, gemi daldığı zaman dışardaki basınç süratle artar ve bu yüzden kaptanlar istedikleri derinliğe inmeye her zaman cesaret edemezler. Meselâ 500 ayak derinlikte metrekareye 48 ton tazyik isabet eder ki, kaplamalar çatlamaya ve aralardan sular sızmaya başlar ve kısa zamanda tekne dibe çöker.
Tazyik kabininin dışına, altta su ve üstte hava subapları bulunan safra tankları takılmıştır. Bunlar hava ile dolduruldukları zaman, teknenin kaptan köprüsü ve güvertesiyle birlikte su üstüne çıkarak yüzmesini sağlarlar. Her iki su-bap birden açıldığı takdirde, alttan giren deniz suyunun tazyikiyle, hava üstteki subaptan çıkar ve teknenin yüzme kabiliyeti azaldığından denizaltı batmaya başlar. Gemi bundan sonra aşağıya veyahut yukarıya doğru seyredecek şekilde idare edilir ve tekrar satha çıkılmak için deniz suyu ya mekanik olarak veyahut hava su-babı kapatılarak içeriye basılan tazyikli havanın basıncıyla dışarıya pompalanır. Derinlik ve muvazene ise, tıpkı uçaklarda olduğu gibi, de-nizaltıyı su içinde seyir ettirirken, baş ve kıç dalma dümenlerini su tazyikine karşı ayarlayarak tesbit edilir.
Safra tanklarının tazyik kabini kadar dayanıklı olmaları gerekmez. Çünkü bunlar dibe dalındığı zaman su ile dolmuş olacakları için, ana kabinin derinlerde maruz bulunduğu büyük tazyik farkına maruz bulunmazlar. Aynı sebeple, mazot tankları da özel şekilde inşa edilir. Dizel motorlarına giden boru üst kısma konur ve alt taraftaki subaptan deniz suyu girer. Yakıt kullanıldıkça deniz suyu tanka nüfuz ederek onu dolu vaziyette tutar ve deniz suyundan daha az yoğun olan mazot, üst tarafta kaldığı için tuzlu su, motorlara sızmaz. Bu sistem sayesinde yakılan mazotun yerine giren su, tanklarda hava boşluğu meydana gelmesine engel olduğu için, denizaltının dalışa geçmesi gerektiği zaman bu manevrayı zorlaştırıcı hava birikmesine yol açmadığı gibi, derinlerdeki tazyik altında akaryakıt tanklarının parçalanmasını da önler.

Denizaltının esas vurucu gücü torpidolarında-dır. Bunlar hareket kabiliyetine sahip ve patlayıcı maddeler ihtiva eden ve denizaltının ufak çapta bir örneği gibi silindirsi cisimlerdir. Torpidolar birçok tekâmül safhasından geçmiştir. Evvelâ tazyikli havayla hareket ediyorlardı. Fakat, suda meydana gelen hava kabarcıkları torpidonun gelişini belli ediyor ve düşmanın kurtulabilmek için gereken manevrayı yapabilmesine imkân bırakıyordu. Sonraki modeller içlerine konan bir bataryadan güç alarak, elektrik motoruyla sevkedilmeye başlandı ve bu suretle teşhis edilebilmeleri âdeta imkânsız oldu. Ateşleme tertibatı da zamanla geliştirildi, ilk torpidolar darbe tesiriyle ateş alıyor ve hedefe çarptıkları zaman infilâk ediyorlardı. Bunlar, bazan hedefte patlamazlar veyahut da sevkedildikleri derinlikte seyir etmedikleri zaman hedefin altından geçip motorları tükeninceye kadar giderlerdi. Daha sonra manyetik ateşleme tertibatının kullanılmasıyla torpidolar gemilerin manyetik tesir alanına girdikleri zaman patlayacak şekilde patlamazlar -veyahut da sevkedildikleri derinliğin tesbiti meselesi de eski önemini kaybetti. Zira teknenin altında infilâk etseler dahi, meydana gelen tazyik, geminin omurgasını kırmaya yetiyordu.

Torpidoların pruvasında küçük bir pervane bulunurdu. Cephanelikte veyahut gemide bulundukları zaman kapsül ateşleme çekicinden uzakta

dururdu. Ancak denizaltıdan fırlatıldıklarından sonra, suyun etkisiyle bu pervane dönerek, kapsülle ateşleme çekicini pozisyonuna getirecek vidayı çevirirdi.

Gerek cazibesi ve gerek tehlikeleri dolayısıyla deniz altında geçen hayat, mürettebat için çok ilginçti. VII C tipi denizaltıda 44 subay ve er bulunurdu ve bunlar haftalarca üst üste yaşarlardı. Her sefere çıkışta bütün yerler lüzumlu kumanya ile doldurulurdu. Taze yiyecekler hemen el altında bulundurulur, fakat bunlar bitince, aşçı, konserveleri açmaya başlardı. Yiyecek maddeleri istif sırasının tersinden başlanarak kullanılacaklarından, mürettebatın morali ve sıhhati, kumanyalar yerleştirilirken uygulanan hesaba ve planlamaya bağlıydı. Bu ufak misâl dahi, denizaltının sefer hazırlığının ne kadar ince ve uzak görüşlü hesaplarla yapılması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Mürettebatın hareket imkânları yok gibiydi. Yürüyüş yapmak şansı olmadığı gibi, basit beden hareketlerine dahi saha bulunamazdı. Sefer sırasında nöbet dışı personelin temiz hava alabilmek için ufacık güverteye çıkması dahi sıraya bağlıydı. Güverteden içeriye ancak bir kişinin sığabileceği bir menfezden girilebiliyordu. Denizaltı bütün personel içeride olmadan dalamayacağı için, mürettebat menfezin ağzında kuyruk tuttuğu takdirde ânî dalışlara geçmek imkânsız olurdu. Bu bakımdan pek az sayıda personel güverteye bırakılırdı ve tekrar sıra gelinceye kadar da epey zaman geçerdi. Sonra o sinir gerginliği... Düşman konvoyuna refakat eden destroyerlerin denizaltıyı tesbit edip batırıp batıramayacağını beklerkenki asabiyet!

Müttefiklerin ilk denizaltı dinleme cihazı 'Asdic'in (Allied Submarine Detection In-vestigation Committe = Müttefik Kuvvetler Denizaltı Tespit Araştırma Komitesi; ilk harflerinin kısaltılmışı) geminin tespit edildiğini mürettebata anlatan ve teknede 'ping' diye yankı yapan tesiri. 1917 senesinde icat edilen bu cihaz, iki savaş arasındaki yaygın propaganda dolayısıyla Almanlar'ca da biliniyordu. 'Asdic' bir alıcı vericiden ibaretti ve destroyerin altındaki bir hücrede taşınıyordu. Nüvesinde bir kuvars kristali vardı ve alternatif elektrik akımı verildiği zaman rakkas gibi çalışmaya başlıyor ve suyun içinden ses dalgaları yayıyordu. Bu dalgalar bir cisme çarptıkları zaman yansıyorlar ve alıcı tarafından kaydediliyorlardı. Cihazı yavaş yavaş ayarlayarak ve yansımaların menzilini tesbit ederek, âleti kullanan, hedefin mesafesini ve yerini tayin edebiliyor ve destroyer taarruza geçiyordu. Âletin iki zaafı denizaltılara bir kaçma ve kurtulma şansı vermekteydi. Bir kere temas ancak belli bir mesafeden kurulabiliyordu. Destroyer sualtı bombalarını atacak mesafeye sokulduğu zaman, yansıma kayboluyor ve bombalar biraz körlemeden atılıyordu. Böylece denizaltı son süratle kaçabilirse, hücumun mühim bir ağırlığından kurtulmuş oluyor, olsa olsa birkaç basit yara alıyordu. Ayrıca, ilk modeller hedefin derinliğini hesaplayamadığı için bu mesafe de tahminen bulunmaya çalışılıyordu.

Denizaltı mürettebatı için, kendi saldırılarının sonuçları genellikle destroyerin motorlarıyla dinleme cihazının oynadıkları bir düet şeklinde ortaya çıkıyordu. Evvelâ üstlerine gelen motor sesleri, sonra cihazın temas kurduğu zaman çıkardığı yankı ve sonra tekrar ve bu kere daha kesin bir iskandil yapmak için yaklaşan motor sesleri... ve sonunda da patlama. Derinlik ölçüsü tamam ise, su altında şiddetlenen tazyik dalgalanmaları ile infilâkın gücü karşısında tekne fırtınaya tutulmuş gibi baş-kıç vurmaya ve

yalpalamaya başlar. Neticede denizaltının dibe çökmesi, kaçınılmaz akıbetidir. Pek nadir hallerde satha çıkmak ve gemi batmadan suya atlamak fırsatı ele geçirilebilir. Bu şıkta da düşman tarafından alınıp, karadaki bir esir kampına gönderilmek ve orada savaşın bitmesini beklemek mukadderdir. Genellikle su almaya başlayan denizaltı tazyik kabininin dayanamayacağı derinliklere inerken parçalanır veyahut dibe oturduğu zaman içindeki oksijenin bitmesi beklenir.

Bununla beraber, hiçbir zaman bu görev için gönüllü bulmak zorluğu çekilmemiştir. Vazife, arkadaşlık, ufak bir ekip içinde iş görmek hissi gibi düşünceler insanları denizaltı filosuna çekmiş ve morallerini sonuna kadar yüksek tutmuştur.

Scanned by hlecter

SAVAŞIN SORUNLARI (Eylül 1939 — Mayıs 1940)

Eylül 1939 tarihinde İngiltere Almanya'ya karşı savaş açtığı zaman, Doenitz'in ellialtı denizaltı gemisinin kırkaltı tanesi savaşa hazırdı. Ancak, bunların yirmiikisi Atlantik seferi için elverişliydi. Diğer yirmidördü sadece Kuzey Denizi'ne çıkabilecek kadar menzili olan II modeli 250 tonluk teknelerdendi.

Bunlar uzun seferlere tahammülü olmayan zayıf gemilerdi ve diğer yirmiiki parçalık filodan ise, en fazla yedisinin aynı anda Atlantik'te kullanılması mümkündü. Düşman hatlarını bozup İngiltere'yi derhal teslim bayrağını çekmeye icbar etmek şöyle dursun, Doenitz bu durumda basit birkaç iğnelemeden başka bir şey yapamayacaklarının farkındaydı.

•i Bu iğnelemelerin tesiri denizaltı harekâtını düzenleyen kaidelerle de sınırlanmıştı. Prize Or-dinance (= Ganimet Tüzüğü)'daki kayıtlayıcı kurallar, denizaltılarm bir ticaret gemisini durdurup muayene etmeden önce satha çıkmasını emrediyordu. Ancak bundan sonra ve meselâ düşmana savaş kaçağı malzeme taşıdığı için gemiyi batıracaksa evvelâ mürettebatın can emniyetini sağlaması gerekiyordu, ki bu zaten kalabalık bir kadroya sahip olan denizaltı için tamamen imkânsızdı. Denizaltılar, önceden muayene etmeden sadece askerî nakliye gemilerini, refakatte seyir eden ticaret gemilerini ve durması ihtar edildiği halde durmayan tekneleri batırmak hakkını haizdi. Bu durdurup kontrol etmek vecibesi, denizaltıları esasında silâhı olan gemiler karşısında tehlikeye düşürüyordu. Küçük ve orta kapasitedeki denizaltılar güvertelerinde ancak hafif silâhlara sahip olduklarından gerçekte çok kritik bir duruma düşmüşlerdi.

Fransa'nın da Almanya'ya savaş açmasiyle işler biraz daha karıştı. Savaş açılmasına rağmen Hitler, Fransa ile açıktan açığa savaşa tutuşmaktan kaçınmak istediği için, denizaltıiara yaptığı tamimle Fransız gemilerine, meşru müdafaa hali hariç, hücum edilmemesini bildirdi.

Bir kızgınlık ânında atılan torpidonun yankılarıyla ortalık iyice karıştı. Savaşın ilânı gününde, emrindeki U-30 denizaltısıyla seyir eden Yüzbaşı Lemp, zikzaklar çizerek giden ve hem normal rota takip etmeyip, hem de ışıklarını yakmayan bir yolcu gemisine rastladı. Lemp bunun birlik nakleden bir İngiliz gemisi olduğu kanaatine varıp haiz olduğu hakka dayanarak derhal saldırıya geçti. Hedeflerini bulan torpidolar, gemiyi 128 yolcusuyla

batırdı. Halbuki, gemi nakliye gemisi değil, fakat Athenia adlı bir yolcu gemisiydi ve ölenlerin çoğu sivil halktandı.
İngiliz hükümeti, Almanları devletler hukuku kurallarına aykırı bir şekilde savaşmakla suçladı. Alman hükümeti ithamı reddetti ve Lemp neticeyi telsizle bildirmediği için gerçek ancak U-30'un Eylül sonunda üssüne dönmesinden sonra, Yüzbaşı'nm Doenitz'e verdiği tekmille anlaşıldı. Lemp'in hareketi iyi niyetli olmakla beraber, Hitler'in kaidelere uygun olarak savaşılması hususunda verdiği emirlerin ihlâli mahiyetinde idi ve Alman hükümeti Athenia'nm batmasında hiçbir Alman denizaltısmın sorumluluğu olmadığını iddiaya devam etti. Deniz Yüksek Komutanlığı'na olayı gizli tutması bildirildi ve Komodor Doenitz, Lemp'e olayı savaş jurnalinden çıkarıp, yerine başka bir sayfa koymasını emretmeye mecbur kaldı.
Acıklı olayda, Alman denizaltılarının bir suçu bulunmadığına dünya kamuoyunu inandırmak için Alman Propaganda Bakanlığı, Athenia'nm Almanya'nın deniz savaşı kurallarını ilk defa ba-zan taraf olarak itibarının kırılmasını temin maksadıyla o sıralarda Amirallik Birinci Lordu olan Winston Churchill'in emri üzerine batırıldığı havadisini yaymaya kalkıştı. Athenia'nm batırılması, hâlâ İngiltere ve Fransa ile savaşa tutuşmaktan kaçman Hitler'in denizaltılarm harekâtını daha fazla sınırlamasına ve konvoy halinde seyir etseler ve hattâ düşman hizmetinde bulunsalar dahi, hangi millete mensup olursa olsun, hiçbir yolcu gemisinin batırılmaması için kesin emirler vermesine yol açtı.

Deniz Yüksek Komutanlığı'na göre hükümet, imkânların yetersiz olmasına ilâveten, faaliyeti tamamen köstekleyici tahditler koymaktaydı. Bununla beraber denizaltı harekâtına getirilmiş olan bu kayıtlar zamanla gevşetüdi. 23 Eylül'de Hitler, Amiral Raeder'in ısrarı üzerine, durdurulduğu sırada telsizini işletmeye yeltenen ticaret gemilerinin batırılabileceğini tamim etti. Yine Raeder'in tavsiyesiyle Fransız gemilerini istisna eden emir geri alındı. Evvelâ 30 Eylül'de Kuzey Denizi'nde, sonra 2 Ekim'de ışıklandırılmamış gemiler için İngiltere ve Franga sahillerinde, daha sonra 15 derece batıya kadar olan sularda ve nihayet 19 Ekim'de 20 derece batıya kadar olmak üzere, ilân edilen sahalarda kurallara uymak mecburiyeti kaldırildı. 17 Ekim'de, denizaltıiara, düşman olarak niteleyecekleri bütün gemilere, yolcu gemileri hariç, saldırma izni verildi. Yolcu gemileri için kabul edilmiş olan bu istisna da 17 Kasım'da kaldırıldı. Zamanla Doenitz ile Alman Deniz Yüksek Komutanlığı'-nın istedikleri topyekûn savaş hali ortaya çıktı.
Bu arada Alman denizaltılar!, karşılarına çıkan hedeflere kurallara uygun surette saldırıya geçiyorlardı. 14 Eylül günü İngiliz uçak gemisi Ark Royal, Hebrides'in batısında bir denizaltı avcı grupu ile birlikte seyir ediyordu. Ü-39 komutanı Yüzbaşı Glattes, uçak gemisiyle karşılaştı ve torpido taarruzuna geçti. Bunlar manyetik torpidolardandı, fakat bu işte Glattes'in şansı yaver gitmediği için, vaktinden önce infilâk ettiler ve Ark Royal'm sadece boyaları zedelendi, o kadar. Refakatteki destroyerler ise U-39'un başına üşüşüp hatırdılar ve mürettebatını esir aldılar. Uçak gemisi tehlikeyi ucuz atlatmış oldu.

U-29 ise üç gün sonraki saldırısında daha şanslıydı. Yüzbaşı Schuhardtj İngiltere Kanalı'nm batısındaki geçiş yolu üzerinde pusuda beklerken, periskopta takriben 10.000 tonluk bir yolcu gemisi gördü. Bu sırada gözüne ilişen bir hava refakat grupü, hedefi saldırılması hukukan yerinde bir hedef

olarak tayine yaradı. Fakat torpidolarını atmadan önce gemi yolunu değiştirip başka bir rota takip etmeye ve denizaltının düşük sualtı süratiyle yakalayamayacağı kadar hızlı gitmeye başladı. Bunun üzerine Schuhardt, tekne ufuktan kayboluncaya kadar su altında beklemeyi ve sonra satha yükselip takip etmeyi ve böylece daha da elverişli bir cephe vaziyeti aramayı düşündü. Satha çıkarken, tedbirli davranıp periskoptan bir kere daha baktığı zaman, iskele tarafında bir karaltı gördü ve bunun bir uçak gemisi olduğunu farkedince yolcu gemisini takipten vazgeçti. Uçak gemisinin denizaltının menziline girmesi iki saat aldı, fakat sonunda şans Schuhardt'a tam manasıyla güldü ve tekne bordası dönük olarak manevra etti. Schuhardt bu fırsatı kaçırmadı ve üç torpido fırlattıktan sonra yaklaşan destroyerden kurtulmak için ânî bir dalış yaptı. Dibe inerken peş peşe iki korkunç patlama duyuldu ve bunları diğerleri takip etti. Görememekle beraber uçak gemisinin battığım tahmin edebiliyordu. Gerçekten bu Courageous'tu ve komutanı dahil 518 mürettebatıyla sulara gömüldü. Destroyerler, sualtı bombaları atmaya başladılar ve Schuhardt, gemisini 80 metre derinliğe doğru indirirken, bütün tekneyi kumanda kule-siyle birlikte sarsan dört dehşetli patlama duyuldu. Denizaltıya bir şey olmadı ve bu sayede kurtulabildiler. Üsse döndüğü zaman Schuhardt, macerasının hem Alman Milleti ve hem de Alman Donanması'nda dillere destan olduğunu gördü. Bu hâdise, denizaltılarm ilk alenî zaferi oldu ve gerek halk efkârında ve gerek askerî muhitlerde, denizaltılarm gerçek kapasiteleri hakkında kesin bir fikir uyandı.

Denizaltılarm ilk saldırısı hatalı, ikincisi son derece başarılı oldu; hemen ardlarmdan gelen üçüncü taarruz ise, gayet kahramanca oldu. Birinci Dünya Savaşı'nda iki defa denenip, başarı elde edilememiş olan bir teşebbüs için, Doenitz şimdi vaktin gelmiş olduğu düşüncesindeydi. Bir denizaltının Scapa Flow'a sızıp, Orkney adalarındaki demir yerlerinde yatart İngiliz Donan-ması'na saldırmasını planlamıştı. Bu planı Doenitz, harbin ilk günlerinden beri tasarlamaktaydı ve Deniz Yüksek Komutanlığından alınan istihbarat raporlarının, Scapa Flow'un muhtelif girişlerindeki engelleri gösteren hava fotoğrafları ile birlikte tetkikinden çıkan netice, demir yerine, Kirk Sound geçidinden girmenin en akıllıca davranış olduğunu doğruluyordu.

Doenitz, görevlendireceği elemanı geçmek için büyük bir itina gösterdi ve sonunda U-47'nin kaptanı Yüzbaşı Gunther Prien'de karar kıldı. Prien'i çağırıp böyle bir görevi kabul edip etmeyeceğini sordu, kendisini bekleyen tehlikeleri anlattı ve cevabını hazırlaması için kırksekiz saat mühlet verdi. Bütün istihbarat raporlarını ve haritaları tetkik eden Prien, olumlu cevap verdikten sonra, böyle bir harekâtın başarılı sonuç vermesi için zorunlu olan gizliliği sağlamak amacıyla Doenitz, Başkomutan'a neticeyi sözle bildirmek suretiyle, teşebbüse geçileceğini açıkladı.

İşi kolaylaştırmak maksadıyla, karanlık bastıktan sonra suların durgunlaştığı ve yeni ayın da henüz çıkmamış olacağı 13 Ekim gecesi, harekât tarihi olarak kararlaştırıldı. Doenitz gibi, Prien de gizliliğe son derece dikkat etmekteydi ve nitekim daha o günün sabahı, Orkney adalarının açıklarında yatmakta iken mürettebatı toplayıp, yapılacak işi onlara anlattı. Tehlikeli ve cüretkârane görevin mürettebat tarafından benimsendiğini ve morallerinin yüksek olduğunu gören Prien de biraz daha rahatladı. Karanlık

çöktükten sonra Prien satha çıkarak, Kirk Sound'da doğru yol almaya başladı. Plan gayet iyi hazırlanmıştı; mehtap yoktu, fakat en ince ayrıntıların bile dikkate alındığı planlarda dahi hesap edilmesi mümkün olmayan bir hâdise meydana gelmişti ve pek ziyade parlayan kuzey kutbu aydınlığı, renkli hâleler çiziyordu. Gelgit ile ay ışığının üst üste geleceği bir başka zamanı boş yere beklemektense, bu engele rağmen Prien, harekâta devam etmeye karar verdi.

Kirk Sound'u kapatan batık gemilere doğru ilerlerken, adanın etrafında süratle akan sulara kapıldıysa da, mahareti sayesinde bunlardan sıyrılmayı başardı. Bir ara tekne karaya oturup, batık gemilerin tellerine takıldı; fakat saat taim 12.27'de Prien geçitten geçmişti. Prien güney tarafında bir şey göremedi, fakat kuzeye doğru, asıl demir yerinde hedefini açık seçik gördü. İki harp gemisiyle birçok destroyer demirliydi. Savaş gemilerinden bir tanesi Royal Oak sınıfından bir tekne, belki de Royal Oafe'un ta kendisiydi. Öbürü ise Repıdse'ı andırıyordu. Prien 4.000 yardaya kadar yaklaşarak, pruva kovanlarından üç torpido savurdu. Dördüncüsü ise ateş almadı. Bir torpido gerçekten de Royal Oak olan gemiye isabet etti, fakat tesiri pek hissedilmedi ve ümitleri boşa çıkan Prien, destroyerlerin atacakları sualtı bombalarıyla altüst olmayı bekleyerek gerisin geriye yola koyuldu.

Halbuki hiçbir hareket olmadı. Hayretler içine düşen Prien, mürettebat aşağıda pruva kovanlarını tekrar doldurmaya çalışırken satıhta kalarak bekledi. Saat 1.16'da tekrar Royal Oak'a, yaklaştı ve ikinci salvoyu yaptı. Bu defa netice fevkalâde oldu. Muazzam bir infilâkla duman bulutları ve su sütunları havaya fışkırdı ve savaş gemisinden fırlayan enkaz, denizaltının etrafına düşmeye başladı. Onüç dakika sonra, Royal Oak yan tarafına yatmış vaziyette ve 24 subayla 809 eri de beraberinde götürerek sulara gömülüyordu.

Artık bütün liman ayaklanmış, onları arıyordu. Prien, çarkçılara, makinelerin son takatine kadar işletilmesi için emir vermiş ve tam yolla Kirk Sound'a doğru ilerlemeye başlamıştı. Ancak, arkasında bıraktığı beyaz köpük izlerinin takip edileceğinden emindi. Nitekim, suları ışü-daklarıyla tarayan bir destroyer, peşine takılmıştı ve Prien artık sonunun geldiğini sanmaya başlamıştı. Fakat, anlaşılmaz bir manevra yapan destroyer döndü ve bombaları denizaltının çok gerisine attı. Prien, sahildeki kayaların koyu renginin yarattığı fona denizalüsmı uydurarak kaçmaya devam etti. Sahil yolu boyunca bir araba son süratle geldi, sinyal verircesine ışıklarını yaktı sonra gerisin geriye son süratle gitti.

Azamî hızı elde edebilmek amacıyla, elektrik motorlarını da dizellere bağlayarak, akıntıyı yenmeye uğraşan denizaltı, en nihayet Kirk So-und'a ulaştı. Yine büyük bir dikkat ve ustalıkla hareket eden Prien mania gemileriyle tahta iskele arasından maharetle sıyrıldı ve denizin derinliklerinde kayboldu.

Ertesi gün, eski bir geminin, batırılıp, diğerlerinin yanı sıra mania gemisi olarak kullanılmak üzere Scapa Flow'a getirilmesi de gösterdi ki, Prien'in harekâtı o gece yapmış olması gerçekten büyük bir başarı teşkil etmiştir. Eğer bu tekne bir gece evvel limanın ağzına konmuş olsaydı, Prien'in içeri girip çıkması epey zor olacaktı. Bu arada, İngiliz filosu derhal başka demirleme yerlerine sevk edildiler ve denizaltılarm ileride yapacakları başka saldırılara karşı, ek tedbirler alınmaya başlandı.

Denizaltı üsse geldiği zaman, bordaya çıkmak için Büyük Amiral Raeder, limanda bekliyordu. • Prien, Demir Haç nişanının birinci derecesi ve diğer mürettebat da ikinci derecesiyle taltif edildi. Doenitz'in de komodorluktan tuğamiralliğe yükseltildiği ve denizaltı filosunun sancak sahibi subayı nasbedildiği Büyük Amiral tarafından hemen orada tebliğ edildi. Aynı gün mürettebat uçakla Berlin'e gönderildi ve Hitler tarafından kabul edildi. Bunlar millî kahraman olmuşlardı. Scapa Flow'a sızmak, İngiliz Donanmasının en muhteşem gemisini batırmak ve ele geçmeden dönmek; bunlar büyük başarılardı. Diğer taraftan da, yurtsever Almanlar, Birinci Dünya Sa-vaşı'nın sonunda Alman Donanması'nın Scapa Flow'da batırılmış olduğunu hatırlamaktaydılar.

Scanned by hlecter

KONVOYLARA KARŞI SALDIRILAR

Kraliyet Donanması'nın gemilerine karşı elde edilen zaferler hiç şüphesiz pek parlaktı. Fakat, denizaltı komutanlarının, Prien, Schuhardt ve Lemp'e karşı gösterilen ilgiden uzak olarak, savaş süresince müttefik ticâret filolarına karşı girişmiş oldukları harekât ta, ehemmiyet bakımından bu kaptanların zaferlerinden aşağı kalmaz. Taltif ve teşvik yerine bunların kazandıkları ise, batırılan her gemi ile, Almanya'nın düşmanlarının boyun eğmeye zorlanması için girişilen zor ve meşakkatli harekete ufak da olsa bir katkıda bulunduklarım idrak etmek oluyordu.

Savaşın bu ilk aylarında, eğitim devrelerinin nisbî sükûn ve emniyetinden sonra, denizaltı mürettebatı savaşın mânasını ve ingiliz destroyerlerinin sualtı bombalarına hedef olmanın ne ifade ettiğini anlamaya başlamışlardı. 100.000 ton düşman gemisi batıran ilk komutan olarak Şövalye Haçı nişanını kazanan Yüzbaşı Schultze, saldırıların en büyük yükünü omuzlarında taşıyanlardan biriydi. Harekâtın başlarında, refakatte giden iki şilebe hücum ederek birini batırdıktan sonra, kendisini yakalamaya gelen bir destroyerden kaçmak için ânî bir dalış yaptı. Dipte yarım saat kadar sessiz yattıktan sonra, önce periskop mesafesine ve sonra da satha çıktı ve bir konvoya daha rastladı. Derhal rotasını ayarladı ve hücum için dalacağı sırada birdenbire, üstüne doğru gelen bir Sunder-land (bir kategori deniz uçağı) ile karşılaştı.

Komutan sıfatıyla köprüyü en son terkeden Schultze, menfezden içeriye canını dar attı ve dalış emrini verdi. Safra tanklarındaki havanın yerine giren su, denizaltıyı dibe doğru indirirken, mevcut bütün mürettebat da, daracık geçitten ön tarafa koşuşup, torpido kovanlarına çıktılar ve ağırlıklarının pruvaya birikmesini sağlayarak, denizaltının daha çabuk gözden kaybolmasına uğraştılar. Dalgalar, kumanda kulesini örtmek üzere iken ilk patlama duyuldu ve bunu diğerleri takip etti. Baş taraf daha fazla battı ve oraya yığılı olan personel, sualtı bombalarının teknenin muvazenesine olan tesirini anlayabilecek durumda da değildiler. Mamafih, neticede denge sağlandı, önemli bir hasar yoktu ve vaziyete bakılırsa, denizaltı bu badireyi de atlatmıştı. Fakat, tekrar bir ses işitildi, bu tam tepelerinde gezinen destroyerin pervane uğultu-suydu. Peşinden duyulan bir başka ses ise, en cesur denizaltıcmm bile yüreğine korku salacak bir sesti: teknede yankı

yapan «pingr»... demek destroyer yerlerini sualtı dinleme cihazı ile tespit etmişti.

Çok geçmeden, denizaltını sallayan ilk sualtı bombası geldi, ikincisi ise daha yakına isabet etti ve denizaltı, onun sualtı darbesini yakından hissetti. Schultze, tekneyi daha derine indirdi, rotayı biraz değiştirerek, azamî sükûneti muhafaza edebilmek için, elektrik motorlarım fasılalı olarak çalıştırarak yoluna devam etti. Yirmi dakika herhangi bir olay olmadı ve tehlikeyi hafif atlattıklarını sandılar. Fakat hayır, bu kere patlayan bombalar daha da yakın düştüler ve derinlik ölçme cihazıyla telsiz tertibatını hasara uğrattılar.

Tazyik odası mukavemet ediyordu. Schultze doğruca dibe inmeyi planladı ve denizaltısım zemine oturttu. Orada, motorları susturup diğer cihazları da kapatarak tam bir sessizlik içinde yatmaya başladılar. Fakat, yukarıdakiler izlerini kaybetmemişlerdi ve denizaltı mürettebatı, yerlerini kesin olarak tayin etmek amacıyla tepelerinde bir ileri, bir geri giden destroyerin motor seslerini duyabiliyorlardı. Tekrar bir seri infilâk başladı. Porselen eşya ile mutfak takımları kırıldı, lâmbalar patladı ve kumanda kulesindeki devir saati tazyikin tesiriyle parçalandı. Sonra tekrar sessizlik çöktü.

Schultze, gece karanlığının bastırdığını hesap ettiği zamana kadar dipte yattı ve sonra de-nizaltısmı 60 metreye çıkardı ve iki mil ilerleyerek, serbest bir sahaya çıkmayı düşündü. Fakat, çıkmayı ümit ettiği serbest sahada, hâlâ ortalığı karış karış tarayarak, dinleme cihazlarının da yardımıyla kendisini arayan, yirmi dört tane refakat muhribi bulunuyordu. Aralarında, bin yardadan daha dar bir gedik keşfeden Schultze, fazla gürültü çıkarmamak için yine elektrik motorlarını işleterek ve dümeni de bizzat kullanarak, içlerinden sıyrılmayı başardı.

Savaş jurnaline, önce ciddiyetle, «Satha, çıkıp kurtulundu.» diye yazmasına rağmen, peşine mu-zafferane bir "şekilde, «Ektik onları!» kaydını ekledi.

Bir kısmı, bu derece başarıyla neticelenmemiş olsa da, savaşın ilk aylarında bu tarz olaylar sık sık cereyan etmişti. Fakat, düşmana verüen zarar, bütün sıkıntılara ve hattâ denizaltı filosunun uğradığı kayıplara bile değecek kadar ağırdı. 1939 Eylül ayında tonilato tutarı 153.000 olan 41 gemi ve Ekim'de ise 135.000 olan 27 gemi batırılmıştı. Kasım ayında, 52.000 ton tutarında 21 gemi ve Aralık'ta da 81.000 ton tutarında 25 gemi batırılmıştı.

Birinci ayı takip eden devrelerdeki bu azalmanın izahı basitti. Doenitz, başında da tahmin etmiş olduğu üzere, elindeki denizaltı filosunun ancak üçte bir nisbetinde kuvvetini aynı anda harekât sahasında bulundurabiliyordu; fakat bu hesap tabiî ilk ay için söz konusu olmamış ve bütün denizaltılar savaşa iştirak ettirilebilmişti. Bu durumda bunların yakıt, cephane vesair ihtiyaçlarını temin için üslerine dönmek zaruretiyle karşılaşmaları, hep aynı zamana rastlayacaktı ve yeterli miktarda denizaltının harekât sahasında kalmasını temin edecek olan normal çarkın işlemeye başlaması için belli bir sürenin geçmesi gerekecekti.

Nitekim, Ocak ayında toplam 111.000 tonilatoluk 40 ve Şubat aymda da 170.000 tonitaloluk 45 gemi batınldı.

Tam denizaltılarm faaliyeti normal seyrine girerken, 4 Mart'ta, denizaltı seferlerini yasaklayan ve Norveç sahillerinde bulunanların harekâtını da sınırlayan, anlaşılmaz bir emir verildi. Ancak ertesi gün, Doenitz kendisiyle olan ilişkisi dolayısıyla bu emrin ifade ettiği mânayı adayabildi. Denizaltılar

Norveç ve Danimarka sahillerine yapılması planlanan çıkarma harekâtına, Müttefiklerce yapılması muhtemel karşı taarruzların önlenmesinde kullanılacaklardı.
Denizaltıiara, eğitim okullarından çekmek ve yeni iki tanesinin de deneme seferlerini kısa tutmak şartıyla, Doenitz bu yeni göreve otuzbir tekneyle iştirak edebiliyordu. Ancak zaman gösterdi ki, Norveç harekâtı süresince denizaltıiara verilen görev sadece keşif ve nakliyeden ibaret kalacaktı. Bu işin ise, asıl fonksiyonlarıyla hiç de bağdaşmadığı meydandaydı.
Fakat bu harekât, denizaltı filosunda bulunan ve ileride çok vahim neticelere yol açabilecek olan bir eksikliğin zamanında görülmesine imkân sağlaması bakımından yararlı oldu.
Alman denizaltıları, büyük bir kısmı İngiliz nakliye gemilerine karşı olmak üzere, otuzaltı hücum yaptılar, fakat torpidoları ateş almadı ve tam bir başarısızlığa düştüler. Prien, U-47'siyle 15 Nisan günü, Bygdenf iord'ta İngiliz askerlerini karaya çıkaran, beheri 30.000 tonluk altı tane nakliye gemisi gördü. Karşısında mükemmel bir hedef teşkil eden bu gemilere ve refakat muhriplerine, gece saat 10 ile 11 arasında 750 ilâ 1.500 yardalardan dört torpido attı. İsabet ettirememek âdeta imkânsızdı, fakat hiçbir torpido ateş almadı ve hattâ İngilizler mevcudiyetlerinin farkında bile olmadılar.
Prien tekrar dolduruş yaptı ve gece yarısından hemen sonra yeni bir hücuma kalktı. Teğmeniyle birlikte torpidoları bizzat kontrol etti ve üç ilâ dört metre derinliğe ayarladı. Bu defa da bir tek torpito patladı ve o da rotasından çıkıp bir kayalığa çarptığından oldu. Pek tabiî, İngilizler ayaklandılar ve bundan sonra Prien için yine kâbuslu dakikalar başladı. Tornistan ederken karaya oturdu ve büyük bir zorlukla teknesini yüzdürebildi. Hemen ardından destroyerler başına üşüştü ve sualtı bombası yağmuru altında kaldı. Makinelerinin arızalanmasına rağmen ve binbir sıkıntı içinde kaçabildi.
Bu tehlikeyi atlattıktan üç gün sonra Prien, Warspite savaş gemisiyle karşılaştı ve 900 yarda mesafeden iki torpido attı. Torpidolar yine hedeflerini bulmadılar ve bir tanesi menzilinin sonunda patlayarak destroyerleri denizaltının varlığından haberdar etti. Hepsi birden U-47'ye hücum etti ve durum, Prien tarafından, savaş jurnaline: «Korkunç bir belâ,» cümlesiyle kaydedildi. Bununla beraber yine kaçmayı başardı. 20 Nisan günü, Prien üçüncü bir hedef yakaladı. Bu, kuzeye doğru seyir eden bir konvoydu ve rahatlıkla hücum edebileceği bu grupa, torpidolarına olan güvenini haklı olarak kaybettiği için saldırmaktan vazgeçti. Üsse döndüğü zaman da, oyuncak silâhlarla savaşmanın kendisinden beklenemeyeceğini açıkladı.
Prien'in uğradığı bu başarısızlıklar, savaşın ilk sıralarında torpidolarda bulunan genel bir kusurun sonucu olmuştu. Daha önce de, Yüzbaşı Zahn, U-56 ile Rodney, Nelson ve Hood savaş gemileriyle birlikte on tane destroyere tesadüf etmişti. Büyük bir cesaretle yürütülen harekâtın neticesinin tam bir gemi harmanı olması beklenirken, aksine tam bir başarısızlık olmuştu. Su altından yaptığı hücumda, Zahn, üç torpido fırlattı ve bunların Nelson'ua bordasında çıkardıkları sesi bile duydu. Hiçbirisinin patlamaması, Zahn üzerinde o kadar moral bozucu bir tesir bırakmıştı ki, kendisini bir süre faal, hizmetten alıp, denizaltı okulunda öğretmen olarak kullanmak icabetti.
Norveç harekâtının sonunda, bu başarısızlıklar o kadar fazlalaştı ki, sebepleri hakkında bir soruşturma açmak gerekti. Bir kısmı manyetik ateşleme tertibatına sahipti ve bunların, belki de o bölgede yoğun olan demir

cevheri yüzünden, İskandinavya'nın kuzey sularında etkili olmadığı düşünülüyordu. Prien'in kullandıkları ise, darbe tesiriyle ateşlenen cinstendi ve bunların da fazla derinden gittikleri ileri sürüldü. Neticede, denizaltılar etkili bir silâhtan yoksun kalmış durumdaydılar.
20 Nisan'da araştırmalarına başlayan Torpido Komisyonu, birçok deneyden sonra, mevcutlara ilâve olarak daha pek fazla hatâ buldu. Bazı olaylarda ateşleme çekicinin çalışmadığı anlaşıldı. Diğer bazılarında ise ilk ateşleme olmasına rağmen bu, ana fünyeye tesir etmemişti. Bazı hallerde de, torpidonun esasında patladığı, fakat hedefe çok dar bir açıdan vurduğu için tesir yaratmadığı ve Zahn'm Nelson'a, karşı girişmiş olduğu hücumdaki başarısızlığın da böyle bir basit sürtmeden ileri geldiği görüldü. Soruşturma neticesinde, 1940 Haziran'ından itibaren, sadece temasla infilâk eden torpidoların kullanılması ve emniyet vermeyen, manyetik torpidoların ise hizmetten kaldırılması kararlaştırıldı. Fakat, yine geliştirilmiş torpidolar imâl edilmediği için, denizaltı kaptanları hareketlerinde sınırlı kalıyorlardı. Müteakip aylarda yaptıkları hücumlarda, bir tek torpido ile saf dışı edebilecekleri gemilere bile, birkaç tane torpido atmak ihtiyatkârlığmı göstermekten geri ka-lamıyorlardı. Yapılan bir araştırma gösterdi ki, batırılan gemilerin sadece % 40'ı tek torpido kullanılarak batırılmıştır. Diğer % 40'ı için iki tane torpido atmak gerekmiş ve kalan beşte bir miktar için ise dört torpidoya kadar lüzum hâsıl olmuştur. Bu yüzden denizaltılar, üslerine dönerken rastladıkları ticaret gemilerine, ellerinde cephane olmadığı için uzaktan bakmaktan başka bir şey yapamıyorlardı.

Scanned by hlecter

ATLANTİK SAVAŞI BAŞLIYOR

Norveç harekâtından sonra birçok denizaltı bakım ve onarım ihtiyacı içindeydi ve bir kısmı da, gelişen denizaltı filosuna alman yeni personelin yetiştirilmesinde kullanılmak için denizaltı eğitim okuluna çekilmişti. Ancak 1940 Haziran'ından sonra, düşman gemilerine karşı ciddî bir faaliyete geçilebildi.
Başlangıçta faaliyetleri, Özellikle Manş Deni-zi'nin batı kısmında olmak üzere, İngiltere Ada-sı'nın civarına inhisar ediyordu. Fakat Almanya'nın Fransa'yı istilâ etmesi sonucunda, Biskay Körf ezi'nde ve başlıca Lorient, St. Nazaire, Brest, La Pallice ve Bordeaux limanlarında birçok yeni üs kuruldu ve denizaltı filosu mensupları bu yeni üslerden en iyi biçimde yararlanmayı bildiler. Bu suretle denizaltılar şilep rotalarına varıncaya kadar boş yere yakıt ve zaman harcamaktan kurtuldukları gibi, Almanya'daki üsleriyle harekât sahası arasındaki masefenin şimdi 450 mil kadar kısalmış olması sayesinde, Atlantik Ok-yanusu'nun ortalarına kadar uzanarak, şileplerin refakatte gittikleri sahaların dışına çıkıp, daha rahat avcılık yapabiliyorlardı. Bu sıralarda destroyerler, batıya giden konvoylara, 15 derece batı noktasına kadar refakat ediyorlar ve oradan da doğuya doğru gelen konvoyları alıp, seferin son merhalesinde onları koruyorlardı. Müttefikler bu buluşma noktalarını daha ileriye götürerek, 1940 Temmuz'unda 17 derece batı ve 1940 Ekim'inde de 19 derece batıya çıkardılar. Böylece mücadele, kara sularından çıkıp okyanusun enginliklerine yayıldı ve zamanla Atlantik Savaşı ismini aldı.

1940 yılı yazında, denizaltılar karşılaştıkları refakat kuvvetlerinin ya pek zayıf olması veyahut hiç mevcut bulunmaması dolayısıyla, Doenitz'in uzun zamandan beri kurduğu, «geceleri satıhta taarruz» planmı uygulamaya başladılar. Bu vaziyette dinleme cihazları tesir etmiyor ve dizel motorlarının sağladığı hız, müttefiklerin elindeki refakat muhriplerinden kaçmak için de kâfi geliyordu. Ayrıca, alçak siluetleri sayesinde, ufuk hattını bozmadan okyanusun engin karanlıklarına gömülerek, refakat muhriplerinin gözcülerinden kolayca kaçabüiyorlar ve ancak tesadüfi hallerde ışıldakların huzmesine düşmedikçe tehlikesizce faaliyet gösterebiliyorlar-dı. Diğer taraftan, şileplerin veya tankerlerin kaba gövdeleri su üstünde yükseldikçe, denizaltı komutanlarına mükemmel birer hedef teşkil ediyordu. Denizaltı kaptanları refakat muhriplerinin vaziyetini kavrayıp, durumun tamamen kendi lehlerine olduğunu f arkettikleri anda cüretleri zirvesine ulaştı. Genellikle konvoyun ortasına dalıp, hedeflerini açıkça seçmeye başladılar. Batırılan gemilerin sayısı arttıkça, denizaltı «as»ları da şöhrete kavuşuyorlardı. U-46'sıyla Endrass, U-99'uyla Kretschmer, U-100'üyle Schepke, U-101'iyle Prauenheim ve pek tabiî U-47' siyle Prien her zaman hâzır ve nazırdılar.

Prien bilhassa Haziran ayında pek faaldi ve genellikle tek basma vuruşuyordu. Ayın 14'ün-de, sadece beş tane destroyer ile korunan kırkiki parçalık bir konvoy gördü. Bunlar, altışarlı yedi kol halinde üerliyorlardı. Fakat, çok süratli gittikleri için teması kaybetti. Fakat bir süre sonra, sürüden ayrılan bir tanesi önde belirdi. Balmoral "Wood, taşıdığı uçak kanatlarıyla birlikte dibe gitmek için bir torpidodan fazlasına lüzum göstermemişti. Ertesi gün, deniz boştu. Fakat bir gün sonra yirmi teknelik bir konvoy belirdi. Bunlar esaslı bir şekilde korunuyorlardı ve bir Sunderland deniz uçağı da etraftaki suları dikkatlice gözlüyordu. Havanın kararmasına yakın Prien hücum etti. Bir torpidonun atılmasını emretti ve bu daha hedefini bulmadan hızla dönüp ikinci hedefe bir torpido attı. Bu sırada dengesini kaybeden torpido makinisti, yanlışlıkla düğmeye basınca bir üçüncüsü de fırlamış oldu. Neticede üç gemi dibi boyladı. Birkaç gün sonra bir tanker batırdı, arkasından bir tane daha... en nihayet torpidosuz kalınca, hem ikmâl yapmak ve hem de mürettebatı dinlendirmek için üsse dönmek zorunda kaldı.

Yeni seferden önce, Hitler, verdiği emirlerle işleri daha da kolaylaştırıyordu. 17 Ağustos'ta İngiltere tam bir ablukaya alınıyor ve savaş kuralları çiğnenerek, tarafsız gemilerin de batırılması bildiriliyordu. 19 Ekim sabahı Prien, İngiltere'ye gelen HX79 konvoyuna rastladı. U-38, U-46, U-48 ve U-100'leri de çağırdığı bu harekâtta birlikte ondört gemi hatırdılar ve arkasmdan başka bir konvoya daha rastlayarak, yedi tanesini daha denizin derinliklerine gönderdiler. Başka bir altı gemilik denizaltı filosunun, bir gece evvel batırdığı onyedi tekneyle bu iki günün bilançosu otuzsekiz gemi ve tonilato olarak da 325.000 tona yükseldi. Artık, Prien en baaş-rüı denizaltı komutanı olarak tanınıyor ve tek başına 200.000 ton gemi batıran ilk denizaltıcı sıfatıyla Şövalye Haçı'na, ek olarak, «meşe dalları» ile süsleniyordu.

Bu zafer yazında batırılan gemilerin sayısı şaşırtıcı bir miktara yükselmişti. Haziran'da

284.000 tonilato tutarında ellisekiz gemi, Tem-muz'da 196.000 tonilato tutarında otuzsekiz gemi, Ağustos'ta 268.000 tonilato tutarında ellialtı gemi, Eylül'de 295.000 tonilato tutarında ellido-kuz gemi ve denizaltı filosunun başarılarının zirvesine ulaştığı Ekim ayında 352.000 tonilato tutarında altmışüç gemi, sâdece altı denizaltılık bir zayiata mukabil batırılmış oluyordu. Hazi-ran'dan Ekim'e kadar olan bu devreye, denizaltı komutanları tarafından «Neşeli Günler» adının verilmesinin sebebi herhalde açık olsa gerek!

Batırılan gemi sayısının bu korkunç rakama ulaşmasının yanı sıra, bu devrenin bir önemi daha vardı. Doenitz'in Birinci Dünya Savaşı günlerindeki tecrübelerinin, uygulamaya geçirilişi ve en büyük başarıların grup halinde çalışan denizaltılar tarafından alınması da, onun teorilerinin doğrulanması anlamına geliyordu. Bu metot, harp süresince işlenecek, geliştirilecekti. Bir konvoyu yakalayıp, teması muhafaza ederken, tek başına saldırmayıp, diğer denizaltıları da toplamak suretiyle, Alman denizaltıcıları, bu grup saldırılarında, sayılarına oranla çok yüksek' olan başarılı sonuçlar elde etmişlerdir. Birkaç denizaltı aynı anda saldırarak, refakat muhriplerini, imkânlarının çok üstünde bir derde sokmuş oluyorlardı. Çünkü bunlar bir taraftan bir denizaltı ararken, diğeri konvoyun öbür kanadına, hattâ bazan seyir kollarının içine saldırıyordu. Ayrıca, denizaltı komutanları müşahede ettiler ki, bir gemi battığı zaman, refakat muhriplerinden bir tanesi geri kalarak, batan teknenin mürettebatını toplamak zorunda kalıyordu. Böylece işleri daha da kolaylaşmıştı. Batan teknenin mürettebatını toplamak için, eğer yük gemilerinden biri geri kalacak olursa, kendilerine fevkalâde bir yem düşmüş oluyordu.

Filonun etkililiğinin en yüksek seviyede tutabilmek maksadıyla zorunlu olan muhaberat ve istihbaratı temin için Doenitz, Fransa'daki karargâhında bir «vaziyet odası» kurmuştu ve düşman gemileri hakkında toplanan bütün bilgiler, bu odadaki haritalarda günü gününe gösterilmekte idi. Diğer haritalarda ise, gelgit durumları, hava şartlan ve değişik bölgeler arasındaki saat farkları gibi, seyir bilgileri yer almakta idi. Denizlerdeki duruma bu sayede tamamen hâkim olan Doenitz, sürülerini, konvoyları vurabilecekleri yerlere rahatça sevkedebiliyordu.

Bu bereketli yaz mevsimi için «Neşeli Günler» deyimi gayet uygundu. Kaldı ki, bu başarı sadece elliyedi denizaltıyla sağlandığına göre, Doenitz, 300 denizaltıya sahip olmuş olsaydı, neler yapabilirdi acaba?

Scanned by hlecter

DERTLER ÇOĞALIYOR (1941 Kışı)

eşeli günlerin sona ermesi kaçınılmaz sonuçtu.

1940 senesinin Kasım ayından itibaren, gemilerin bakım ihtiyacı artmış ve bu yüzden harekât sahasındaki denizaltı adedi oldukça azalmıştı. Bu ayda, ancak 147.000 toplam tonilatoya varan, otuziki gemi batırılabilmişti. Birtakım başka faktörler de, sefer halinde bulunan denizaltılarm tesir gücünü azaltmaktaydı. En basiti, sonbaharda meydana gelen hava değişmeleri sonunda, birdenbire olağanüstü fırtınaların baş göstermesiydi.

Hava kötüleştikçe, küçük denizaltılar dalgaların arasında variller gibi yuvarlanıyor, ba-zan tamamen su altında kalan kaptan köprüsün-deki subay veya erler, denize uçmamak için kendilerini tekneye bağlamak lüzumunu hissediyorlardı. Dalgaların ve okyanus sağanaklarının görüş şartlarını bozduğu bu ortamda, konvoyları yakalamak son derece zorlaşmıştı.

Bunlardan başka, îngütere'nin Almanya tarafından istilâ edilme tehlikesi 1940 senesi sonlarına doğru azalmca, böyle bir tehlikeye karşı bekletilen diğer gemiler de konvoylara refakate memur edildiler. Böylece, denizaltılar vuracak zayıf konvoy bulabilmek için hem daha açıklara çıkmak mecburiyetinde kaldılar, hem de taranacak saha daha genişlemiş oldu. Bütün Aralık ayı içinde sadece bir konvoy ele geçti ve Schultze ile Kretschmer diğer iki denizaltının da yardımıyla satıhta yaptıkları bir gece hücumunda on ticaret gemisiyle Forfar zırhlı kruvazörünü hatırdılar. Neticesinin parlaklığına rağmen, tek bir hâdise hiç de tatminkâr sayılmazdı ve tek başına seyir eden gemilerin tesadüfen ele geçirilerek batırılr ması sayesinde, Aralık ayının bilançosu, 213.000 tonilatoluk otuzyedi gemiyle kapatıldı.

ingiltere Gine'si ve Antil adalarındaki İngiliz hava üslerinden, Amerikan uçaklarının da istifade etmesi karşılığında, Amerika'dan alman elli tane eski destroyerin de ilâvesiyle refakat gemilerinin sayısı artırıldı. Ayrıca, İngiliz deniz ve hava kuvvetleri arasında kurulan işbirliği sayesinde, artık konvoylar havadan da korunmaya başlanmıştı, özellikle, Sahil Muhafaza Teşkilâ-tı'nın Sunderland deniz uçakları, çok etkili oluyorlardı. Bunlar, havadan attıkları sualtı bombalarıyla denizaltı gemisini dipte kalmaya frıah-kûm ediyorlar ve bu zaman içinde konvoyun rotası değiştirilerek, denizaltı tehlikesi bertaraf edilmiş oluyordu.

4 Aralık tarihinde, Sahil Muhafaza Teşkilâtı, harekât planlaması bakımından, Amirallik Dai-resi'nin emrine verildi ve her ne kadar Sahil Muhafaza Teşkilâtı, Kraliyet Hava Kuvvetleri'nin bir unsuru olarak kalmakta devam ettiyse de, harekât emirleri bundan böyle Amirallik Dairesi tarafından verilmeye başlandığı için, konvoyların havadan korunması, 1941 yılından itibaren daha tesirli olmaya başladı.

Bu durumun tam tersine, Amiral Doenitz, Alman Hava Kuvvetleri'nden hiçbir destek elde edemiyordu. Büyük Amiral Raeder, harpten önce, hava kuvvetlerinden ayrı olarak kurulacak bir deniz hava kuvvetinin deniz kuvvetleri için sağlayacağı faydalar hakkında Goering ile uzun görüşmeler yapmış fakat herhangi bir netice elde edememişti. Doenitz denizaltılarının kendi keşif işlerini bile görmekten âciz kaldıklarını farketmekteydi. Çünkü, denizaltıların alçak yapısı dolayısıyla, kumanda kulesinin tepesinden, dürbünle bakan gözcü bile gayet dar bir sahayı gözlemekle yetiniyordu. Havadan keşif yapılarak, hedefe doğru sevkedilmedikleri müddetçe, denizaltı grupları tesadüflerin yardımıyla gelecek avlarını, bazan haftalarca beklemek zorunda kalıyorlardı.

1940 senesinin Aralık ayında, Doenitz, Deniz Yüksek Komutanlığı'na bir muhtıra vererek, müstakillen denizaltı filosunun emri altında çalışacak bir hava keşif birliğinin kurulmasından elde edilecek faydaları, ikna edici delillerle açıkladı. 2 Ocak 1941'de Berlin'de Raeder ile görüşerek, muhtıra hakkında ona da bilgi verdi. Doenitz ile aynı fikirde olan Raeder, Doenizt'in

ertesi gün, Başkomutanlık karargâhında, kurmay başkanı general Jodl ile görüşmesini temin etti. Doenitz'in görüşlerini haklı bulan Jodl, planı Hitler'e açıkladı, 7 Ocak'ta Hitler, Bordeaux'da bulunan, uzun menzilli Focke-Wulf Kondor uçaklarından bir müfrezenin, Goering'in kuvvetlerinden alınarak denizaltı filosunun emrine verilmesini bildirdi.

Bu sırada izinli olarak, avlanmaya çıkan Goering'in bu değişikliklerden haberi olmamıştı. Fakat dönüşünde durumu öğrendiği zaman, keyfi kaçtı. 7 Şubat'ta, Doenitz'in Fransa'daki karargâhının civarından geçerken, kendi komuta makamı olarak kullandığı trene onu davet etti. Doenitz, emrin ,geri alınması hususunda Goering'i desteklemeyi reddettiği gibi, akşam yemeğini beraber yemeleri için yapılan daveti de kabul etmeyerek, arada bir soğuk havanın esmesine yol açtı.

Denizaltılarm hedeflere şevkinde, Doenitz'in kendilerinden büyük hizmetler beklediği uçaklar, hiç de göreve uygun yapıda çıkmadılar. Menzilleri kısaydı, organize bir arama faaliyetinde kullanılacak kadar çok değildiler ve gözetleme ve muhabere kabiliyetleri o kadar az idi ki, bildirilen bölgeye yoğun bir halde toplanan denizaltılar çoğu zaman verilen hedefi bulmakta zorluk çekiyorlardı. Uçaklarla denizaltılarm işbirliğinin gülünç bir örneği şöyle cereyan etti: Cebelitarık'tan İngiltere'ye doğru seyir eden bir konvoyu gören U-37, uzun dalga radyo sinyalleriyle, 150 mil mesafedeki uçaklara hedefi tarif etti ve onların başarılı bir bombardıman yapmalarını sağladı. Halbuki işbirliği, tam tersine işlesin diye kurulmuştu. Eğitim ve tecrübeleriyle uçakların denizaltı filosuna arzu edilen şekilde yardımcı olabilmeleri ancak, aylar sonra gerçekleşti.

Teknik cihazlardaki gelişmeler de, denizaltılarm faaliyetini engellemekte idi. İngilizler, verici telsiz cihazlarının istikametini tayin eden âletler imâl etmişlerdi ve bunu kullanarak, «kurt sürüsü» taktiklerini önleyebiliyorlardı. Karada ve gemilerde bulunan alıcı âletler, hedefi birbirlerine tarif ederken, denizaltılarm sinyallerini tespit ederek, yerlerini ortaya çıkarıyor ve tarif edilen bölgeye doğru hareket eden denizaltıları, destroyerler karşılayarak, tamamen imha ede-meseler bile, dipte kalmaya mahkûm ederek konvoyu kurtarıyorlardı.

Bu şekilde tespit edilen sinyallerden elde edilen bilgileri kullanan İngilizler, kendi Amirallik Dairelerindeki «denizaltı takip odası »m, Doenitz'in «vaziyet odası»na paralel bir duruma getirmişlerdi. Burada, günü gününe tanzim edilen haritalara, elde edilen bütün bilgiler işleniyor ve bunlara bakarak, kurt sürülerinin veyahut münferit denizaltılarm hareketleri rahatça takip edilebiliyordu. Eğer, tehlikeye doğru yol alan bir konvoy görülürse, kolaylıkla rotası değiştirilerek, denizaltılarm gayretleri boşa çıkarılıyordu.

Radar konusunda yapılacak bir mukayese, İngilizlerle Almanlar arasındaki teşebbüs zihniyeti farkını ortaya koyacaktır. Radar bütün neticeleriyle, savaşın gidişine tesir etmiş olan bir cihazdır. Yeni bir çeşit radar âleti, evvelâ 1941 senesinin Ocak ayında Sahil Muhafaza Teşkilâtı'-nm uçaklarına ve bazı refakat muhriplerine kondu. Böylece, uçaklar, denizaltılarm gece yapacakları taarruzları da tespit edebilmek şansına sahip olarak, bu imkânlarını da azalttı. Refakat muhripleri de, su üzerindeki denizaltıları tespit etmek bakımından daha geniş fırsatlara kavuşmuş oldular. Çünkü satıhtaki denizaltıları, dinleme cihazlarıyla tespit etmek mümkün olmuyordu. Fakat, radarla tespit ettikten sonra, destroyer hücuma kalktığı zaman denizaltı dibe

dalacak olursa, bu kere dinleme cüıazıyla yeri tayin edilebiliyor ve su bombaları atılarak imha edilmelerine çalışılıyordu.

İngilizler teknik sahada bu şekilde ilerlerken, Almanlar çok gerilerde kalmaktaydılar. Daha 1935 senesinde Almanlar, orta dalga radar cihazlarına sahiptiler, fakat teknik adamların radarın geleceği hakkında iyimser görüşleri olmadığı için kısa dalga radar âletlerini geliştirmek fırsatını bulamadılar. Bu yanlış görüşleri, 1940 ve 1941 senelerinde, radarlar üzerinde yapılan incelemeleri durduran Hitler de takviye etmiş oldu ve İngiliz gelişmeleri ortaya çıktığı zaman, Alman teknisyenleri hayretler içinde kaldılar. Fakat iş işten geçmişti.

1941 yılının başlarında, İngilizler, bir sene evvel işgal edilmiş olan İzlanda'dan kaldırdıkları devriye uçaklarında radar kullanmak suretiyle bu cihazdan en iyi şekilde yararlanmanın yolunu bulmuş oldular. Bu suretle müttefikler, Atlantik Okyanusu'nun iki tarafındaki üslerde üslenmiş olan uçaklarm kontrol edemediği ve bu bakımdan, denizaltılarm en fazla faaliyet gösterdiği orta sahayı hâkimiyetleri altına alarak, maksatlarına ulaşmış oluyorlardı. Aynı şekilde bir boşluk, Sierra Leone ve Cebelitarık'tan hareketle kuzeye doğru çıkan konvoyların geçtiği, Azor ve Kanarya adaları civarında mevcuttu. Zamanla gelişen uzun menzilli uçaklar sayesinde müttefikler bu sahaları da kontrolleri altına aldılar ve denizaltılarm faaliyetini daha da sınırlamayı başardılar.

Bu nedenlerle, batırılan gemiler Ocak ayında 127.000 tonilato tutarında 21 adet ve Şubat ayında 197.000 tonüato tutarında 39 adet tekneye inhisar etti. Bu gemiler de, daha ziyade tek başlarına seyir eden şilepler veyahut konvoyun dışında kalan tekneler oluyordu. Doenitz'in büyük baskılar altında fakat ihtiraz kaydıyla kuzeyden Güney Atlantik rotalarına kaydırdığı denizaltılar da bir miktar başarı sağladılar. Bazıları, Freetown ve Sierra Leone civaçında oldukça iyi av yaptılarsa da Doenitz, onların bu sahada kullanılmalarına karşı idi. 1940 yılı ya-* zında elde edilen rekoru tazelemeye yarayacak kuvvetlerin kuzey bölgesinden, güneydeki rotalara indirilmesine gönlü bir türlü razı olmuyordu.

Denizaltılarm, 1941 senesinin başlarında karşılaşmakta oldukları güçlükler, Mart ayının ilk günlerinde cereyan eden üç olayla özetlenebilir. Doenitz, denizaltı gruplarını, konvoylara rastlayabileceklerini tahmin ettiği sulara, özellikle İzlanda'nın güney sahillerine sevketmişti. Doenitz bu planında haklıydı ve her zaman olduğu gibi, yine savaşın ortasında bulunan Prien, kuzeybatıya doğru giden OB293 numaralı konvoyu tespit edip hedefi bildirdi. Toplanan diğer denizaltılar karanlık bastırdıktan sonra saldırdılar ve iki gemiyi batırıp, diğer iki tanesini yaraladılar. Fakat .destroyerlerin karşı hücumu pek dehşetli oldu. Eski model UA o kadar ciddî şekilde hasar gördü ki, komutanı Eckermann gruptan ayrılıp üsse dönmek mecburiyetinde kaldı. U-70 ise batıp gitti ve Komutanı Matz, mürettebatın büyük bir kısmıyla teslim oldu. Otto Kretschmer'in U-99'u da torpidolarının bir kısmı kullanılmadan geri çekilmek zorunda bırakıldı. Prien ise geri kalarak konvoyu takip etti ve 7 Mart sabahı, saat 4.24'te tekmil verdi. Tam bu sırada, binbaşı J.M. Rowland komutasındaki Wölverine destroyeri, üstüne saldırdı, dalışa geçtiği sırada attığı su bombalarıyla denizaltının pervanesi ni parçaladı. Parçalanan pervanenin çıkardığı sesler destroyerin dinleme cihazları tarafından alınarak, U-47'nin hareketi gayet rahatlıkla

izlenebiliyordu. Nitekim, yollanan sualtı bombalarının tam isabet kaydettiği, denizaltının satha çıkan enkazından kesinlikle anlaşıldı. Bir tek kişi bile kurtulamamıştı. Aynı gün, Doenitz'in karargâhından bütün denizaltıiara, mevkilerini bildirmeleri için emir veriliyordu, fakat U-47'-den herhangi bir cevap alınamamıştı. U-47'ye özel olarak yapılan çağrıya da cevap gelmeyince, ümitler kesildi. Her ne kadar Yüksek Komutanlık, Prien'in Ölümünü Alman milletinden Mayıs ayına kadar sakladı ise de, Doenitz, Scapa Flow kahramanı olan bu en eski ve başarılı denizaltı komutanının ölüm ilânını kendi eliyle kaleme alarak, hakkında beslediği saygı ve sevgiyi isbat etti. öldüğü zaman, Prien'in şahsî bilançosu, 160.000 tonilato tutarında yirmi sekiz gemiydi. Bu rakam ancak diğer iki komutanın dereceleriyle mukayese edilebilirdi. Joachim Schepke U-100'üyle birlikte 159.000 tonilatoluk otuzdokuz gemi batırmıştı ve hepsinden ötede ve yukarıda Otto Kretschmer'in U-99'uyla elde ettiği 266.629 tonilatoluk ve kırkdört gemilik rekoru vardı. Her iki denizci, HX112 numaralı konvoy ile temas kuran gruptaydılar. 16 Mart akşamı, güneş batarken üç destroyer ufukta U-100'ü tesbit edince, hesabını görmek azmiyle üstüne gittiler. Konvoyun koruyucu kalkanı ortadan kalkınca Kretschmer, araya dalarak beş gemiyi birden torpilledi. Şileplerin acıklı feryatları üzerine, konvoya yetişmek mecburiyetinde kalan destror yerlerin başından çekilmesiyle, Schepke rahat bir nefes almak fırsatını buldu. Fakat, saat üçte destroyerler tekrar izini buldular ve atılan sualtı bombaları, U-100'ü satha çıkmaya mecbur etti. Bunun üzerine Vanoc destroyeri denizaltının üstüne yürüdü ve mahmuzlayarak batırdı. Köprüde bulunan Schepke ise, periskopla puntallar arasında sıkışarak can verdi. Kretschmer'in U-99'u da yarım saat sonra Walker destroyerinin dinleme cihazı tarafından keşfedilmişti. Destroyerin sualtı bombaları da Kretschmer'i satha çıkmaya ve mürettebatıyla birlikte teslim olmaya zorladı. Kısa bir zaman sonra U-99 sulara gömülüyordu.

Denizaltı filosunun en cesur ve başarılı üç komutanının bir hafta gibi kısa bir süre içinde peş peşe telef olmaları, filoda bir şok tesiri yarattı. Astlarıyla şahsî temas kurmayı, komutanlığının en basit icabı olarak kabul eden Doenitz için ise olay, en yakın arkadaşlarını kaybetmek mânasına gelmişti. Genel çerçeve içinde ele alındığı zaman, bu kaptanların ölümleri, denizaltıcılıkta «aslık» devrinin kapandığım ve gelişen İngiliz refakat tekniklerini rağmen başarı sağlayan ve en uygun metot olarak gözüken, «kurt sürüsü» taktiğinin geliştirilmesi gerektiğini ifade ediyordu.

Scanned by hlecter

SAVAŞ ALANLARI GENİŞLİYOR (1941 Yazı)

1941 yılının yaz aylarında, denizaltılarm başka görevlerde kullanılması istekleriyle, Doenitz'in çabaları devamlı olarak engelleniyordu. Uzak mesafe hava tahminleri faaliyetinde kullanılmak üzere hava kuvvetlerinin aldığı iki denizaltı da elinden çıkınca, Doenitz'in imkânları çok sınırlanmış oldu. Temmuz ayında Rusya ile savaş başladıktan sonra altı denizaltı daha Atlantik filosundan alınıp, Kuzey Buz Denizi'nde harekâtta bulunmaya gönderildi. Bu sularda avlanacak konvoy olmadığından, bu konuda ihtisaslarını ispat etmiş olan denizaltılar, işsizlik ve can sıkıntısı içinde boş yere devriye gezip duruyorlardı.

Bir de kendi refakat görevleri vardı. Doenitz'in pek haklı olarak ileri sürdüğü gibi, gerçek rolleri siyasî makamlar tarafından gereği gibi kavranılamadığı için denizaltılar, yardımcı kruvazörlere, ikmal gemilerine ve ganimet olarak ele geçirilen teknelere refakat etmekle görevlendiriliyorlardı. Denizaltılar, vurucu kuvvet olarak planlanmışlardı. Üstlerine pike yapan uçaklara veyahut uzun menzilli toplarıyla ateş açan gemilere karşı savunma konusunda ufacık denizaltılar, gayet âciz ve müdafaasız kalmaktaydılar. Şimdiye kadar elde edilen tecrübeler göstermiştir ki, özellikle keşif ve istihbarat bakımından kendilerinden bekleneni veremeyen Pocke-Wulfs'ların da başarısızlıkları dikkate alınırsa, devriye grubundan eksilecek bir denizaltı, grubun gücünü, miktar bakımından olan eksilmeyle orantılı olmayan bir şekilde azaltmaktadır. Sayıları azaldığı zaman denizaltılar, konvoylarla ne arzu edildiği şekilde temas kurabiliyorlar ve ne de sağlam bir şekilde koruma görevini yapan refakat muhriplerini bertaraf edebilecek şekilde taarruz edebiliyorlardı.

Nihayet, 1941 Eylül'ünde altı denizaltı Rom-mel'in Kuzey Afrika harekâtını takviye etmek maksadıyla, Cebelitarık'ı geçip Akdeniz'e girdi. İtalyan ikmal gemileri, İngiliz donanması tarafından tahrip edilmişti ve Rommel'in ordusu, ikmalsiz kalmak tehlikesiyle karşı karşıya bulunuyordu. Bu denizaltılar ve Kasım ayında gönderilen dört parçalık bir takviye grubu daha, derhal bir ferahlık sağladı. 13 Kasım'da U-81 Ark Royal uçak gemisini torpilledi ve gemi oniki saat yan yatmış vaziyette kaldıktan sonra, battı. Birkaç gün sonra Barham savaş gemisi U-331 tarafından batırıldı ve 14 Aralıkta da U-557, Galatea kruvazörünün hesabını gördü. Bir miktar denizaltının Akdeniz'e sevkedilmesi icap etmişti ve neticede bu hareketin faydası görüldü. Fakat, Akdeniz havzasına olan büyük merakı ve okyanuslarda cereyan etmekte olan faaliyet hakkındaki bilgisizliği yüzünden Hitler, Kasım ayında, Doğu Akdeniz'e on tane ve Cebelitarık civarına da onbeş tane daha denizaltı yolladı. Bu olay, müttefiklerin Atlantik'teki gemi seferleri için büyük bir kolaylık sağladığı gibi, deniz-altıların Cebelitarık civarında toplanmalarını farkettikleri anda da oradaki savunma sistemlerini takviye etmelerine yol açtı. Denizaltılarm aleyhine iki netice doğmaktaydı. Bir kere, sahile çok yakm bulundukları için, denizaltı devriyelerinin gözüne görünmemek için, daha çok dipte durmaya mecbur kalıyorlar, fazla yollu olmayan elektrik motorlarının sınırlı takatiyle de arzu ettikleri gibi av kovalayamıyorlardı. Görüş sahaları ise, periskopun dar imkânlarına bağlı kalmaktaydı... İkinci olarak, batı-doğu doğrultusunda hareket edip Atlantik'ten Akdeniz'e doğru akan kuvvetli akıntılar, denizaltılar için, kolayca başedemedikleri bir dert teşkil ediyordu. Akıntının yardımıyla Akdeniz'e girmek, özellikle İngilizlerin, denizaltılara karşı» olan silâhlarının bu kadar kuvvetli olmadığı sıralarda, gayet rahat oluyordu. Fakat, buradaki varlıkları bir kere tespit edilmiş olduktan sonra, dışarı çıkabilmeleri son derece zorlaşmıştı. Akıntıyı kazıyarak kanalı geçmeye uğraşırlarken, daima tetikte duran Sahil Muhafaza Teşkilâtı, derhal tepelerinde bitiyordu. Akdeniz'den başka yerde faaliyet göstermelerine artık imkân kalmamış olan bu denizaltılar, Doenitz'in deyimiyle, fare kapanına yakalanmışlardı.

Denizaltı filosunun çalışmasına yapılan bu sayısız müdahaleler sonucunda, 1941 yılının yaz aylarında, batırılan müttefik gemilerinin sayısında büyük bir düşme oldu. Mayıs ayındaki 325.000 tonilatoluk ellisekiz gemi ve Haziran

ayındaki 310.000 tonilatoluk altmışbir gemilik yekûna karşı Temmuz ayında 94.000 tonilatoluk yirmiiki ve Ağustos ayında da 80.000 tonilatoluk yirmiüç adet gemi batırılabildi. Doenitz'in doğru müşahedesi üzerine, Eylül ayında, faaliyette, geçici de olsa bir artma görüldü. Temmuz ve Ağustos aylarındaki av adedindeki eksilmeyi Doenitz, denizaltı filosundaki azalmalar kadar, konvoyların, Newfoundland'i geçtikten sonra daha kuzeye doğru dümen kırarak rotalarını değistirmeleriyle de izah ediyordu. Konvoylar, İzlanda'dan uçurulan Hudson ve Sunderland müfrezelerinin sağladığı hava himayesinden yararlanmak için. kuzeye doğru rota değiştirince, Doenitz de kurt sürülerini daha yukarılara doğru şevketti ve aldığı neticeler, haklı olduğunu gösterdi. 11 Eylül günü doğuya doğru yol alan SC42 konvoyu, Grönland sahillerine yakın seyrederken, tespit edildi. Altmışdört gemiden meydana gelen bu konvoy, yarım milyon tondan fazla yük taşımaktaydı. Her ne kadar, denizaltıla-rm birbirlerine verdikleri sinyaller karşı tarafça da dinlenip, konvoy daha kuzeye doğru kaydınl-dıysa da, kaçmak imkânsızdı. 9 Eylül sabahı, konvoydan geri kalmak ihtiyatsızlığını gösteren bir şilep kaptanı, derinliklerden uzanıp, yukarıdaki avını ümitle gözleyen bir periskopun, insana dehşet veren manzarasıyla karşılaştı. O gece, ay çıktıktan biraz sonra saat 21.30'da ilk gemi batırılmıştı. Gece yarısından evvel toplanan dört denizaltı yoğun bir faaliyet göstererek, sekiz gemi daha hatırdılar. Dört denizaltının daha gelmesiyle, adet olarak da azınlıkta kalan, bir Kanada destroyeriyle üç korvetten ibaret refakat gemileri, denizaltıları şaşkm bir halde kovalamaktan başka bir şey yapamaz duruma gelmişlerdi. Gece yarısından sonra iki gemi daha batırılınca, destroyerler, bir denizaltının yerini tespite muvaffak oldular ve hücum etmek için toplandılar. Fakat, seyrine devam eden konvoyun, diğer denizaltıların hücumlarına açık hale gelmesi üzerine, avlarını bırakıp, şileplere yetişmek zorunda kaldılar. Bu denizaltının kurtulması, grup çalışmasının bir neticesiydi ve bu suretle, kurt sürüsü taktiği, hücumda olduğu kadar, savunmada da başarı sağlamış oldu. 10 Eylül gecesi torpidolar yine savruldu ve yedi gemi daha derinlikleri boyladı. Konvoyun yardım istemesi üzerine iki refakat muhribi daha gönderilmişti, ama, bunlar da pek işe yaramadılar, zira mevcut destroyerlerden bir tanesi, arızalanan bir tankeri İzlanda'ya kadar yedekte götürmek üzere ayrılmıştı. Bununla beraber taze kuvvet pek esaslı bir şekilde işe girişti ve U-510'u derhal ele geçirerek batırdı. Ertesi günü, U-207' yi batıran Veteran ve Leammgton destroyerleri de dahil olmak üzere, başka refakat gemileri de geldiyse de, sisin bastırması üzerine, narin gövdelerinin en basit bir sadmeye bile tahammülü olmadığından, denizaltılar çekilmek zorunda kaldılar.

Kuzey rotalanndaki bu başarıyı, Eylül ayında diğerleri takip etti. Doğuya doğru giden bir konvoydan, Batı Atlantik'te dört gemi batırıldı, Freetown'dan İngiltere'ye giden onbir teknelik bir konvoyun dört gemisi daha Kuzey Atlantik'te batırıldı; son zamanlarda yavaş yavaş arzu edilen kıvama gelmeye başlayan hava keşif grupları on destroyer ve korvet refakatinde, Cebelitarık'tan yola çıkan bir konvoyu tespit ettiler ve bu hedefe sevkettikleri denizaltılar dokuz gemiyi hatırdılar. Böylece Eylül ayında 202.000 tonilato tutarında elliüç gemi batırılmış oldu.

Senenin geri kalan kısmında denizaltı faaliyetine geçici bir sükûnet hâkim oldu. Birçok tekne asıl mücadele sahasından alındı. Diğerlerinin de şansı

pek yaver gitmedi ve Ekim ayında 157.000 tonilato tutarında otuziki gemi ve bir yıl önceki Mayıs ayından bu yana en düşük netice olarak, Kasım ayında da 62.000 tonilatoluk onüç gemi batırıldı.

Yepyeni bir İngiliz icadı da, hava takviyesini artırmak suretiyle denizaltı faaliyetinin aksamasına sebep oldu. Bazı ticaret gemilerinin güvertelerine mancınık sistemine göre çalışan uçuş rampaları monte ettiler. Bu gemiler bir Hurrv-cane savaş uçağı taşıyorlardı. Uçak rampadan uçurulduktan sonra, denize düşürülüyor ve pilot ise, paraşütle geminin yanma atlayıp, şilep Jnü-rettebatı tarafından kurtarılıyordu. Her ne kadar bu biraz tesadüfi bir hareket idiyse de, çoğu zaman başarılı olmuştur.

Batırılan gemi sayısında Aralık ayında meydana gelen azalmaya, bir de, denizaltılara ikmâl yapan iki geminin başına gelenleri eklemek gerekir. Atlantik, Pasifik ve Hint Okyanuslarında son derece başarılı seferler yapıp, yirmiiki gemi batırmaya muvaffak olan Atlantis kruvazörü, U-126'ya yakıt ikmali yapmak için kararlaştırılan noktaya geldi. Denizaltı komutanı Yüzbaşı Bauer yakıt ikmalini planlamak için kruvazöre geçtiği sırada, İngiliz Devonshvre kruvazöründen havalandırılmış olan bir uçak, bu iki gemiyi gördü. Devonshire'm. açtığı ateş altında Atlantis infilâk ederek battı. Denizaltının varlığından çekinen Devonshire, batan gemiden dökülenleri toplamadan gittiği için, Atlantis'in kaptanıyla yüz kadar diğer mürettebatını da kurtannak U-126'ya kaldı. Bir diğer ikmâl gemisi olan Pyton'a, U-126'yı bulmak ve Atlantis'ten kurtulanları almak görevi verildi. 25 Kasım'da bu iş tamamlandı, fakat bu kere İngiliz kruvazörü Dorsetshire tarafından yakalanan Python da kendini kurtaramadı. Civardaki dört denizaltı gemisi gelerek, Pyton ve Atlantis''den dökülen 414 denizciyi kurtarıp, içeri aldılar ve böyle dehşetli bir izdihamla savaş etmenin imkânsızlığı karşısında, üsse doğru yöneldiler. Cape Verde adaları civarında dört İtalyan denizaltısı gelerek kurtarma işine yardımcı oldu ve Ocak ayı sonlarına doğru bütün kurtarılanlar, Biscay Körfezi'ndeki üsse ulaştırıldılar.

1941 senesinin Aralık ayında, on ikisi Cebelitarık civarında ve onbeş tanesi de Atlantik Ok-yanusu'nun diğer taraflarında olmak üzere, sadece yirmiyedi tane denizaltı iş başındaydı. Bu bakımdan, Aralık ayında batırılan gemilerin tutarının, 46.000 tonilatoluk dokuz gemiye inhisar etmesi gayet tabiîdir. İngiliz refakat gemileri daha da çoğaldıktan başka, Audacity uçak gemisi de takviye olarak bu sulara getirildi ve böylece denizaltıların harekâtı son derece kısıtlanmış oldu. İngilizler, 14 Âralık'ta Cebelitarık'tan yola çıkacak olan HG76 konvoyu için çok sıkı tedbirler aldılar. Refakat gemileri arasında, Audacity ile birlikte iki ganbot, üç destroyer ve yedi korvet vardı ve komutan olarak ileride en başarılı konvoy lideri ye Alman denizaltı filosunun başbelâsı olarak şöhret yapacak olan Binbaşı F. J. Walker, Stork ganbotunda bulunuyordu. Konvoyun yola çıkmasıyla çatışmalar başladı. Evvelâ, Cebelitarık boğazından geçmek isteyen iki denizaltıya havadan hücum edildi ve ertesi gün U-127 bir destroyer tarafından batırıldı. 16 Aralık günü dokuz denizaltı konvoya sokuldular ve aralıksız hava desteğine rağmen, devamlı olarak hücum ettiler. 17 Âralık'ta konvoy Cebelitarık üssünden havalanan uçakların menzilinin dışına çikmakla beraber, henüz İngiltere'deki üslerin menziline de girmiş değildi, bu bakımdan 1 denizaltılarla refakat gemileri birbirlerini sınamak imkânını buldular; fakat sonuç Almanlar için hiç de iyi olmadı. 17 Âralık'ta, bir taraftan refakat

gemileri ve bir taraftan da Audacity'ma. Marlett uçakları ile bir dövüşe tutuşan Yüzbaşı Baumann battı. 18 Aralık günü, Yüzbaşı Heyda'nın U-434'ü batırıldı ve ertesi gün de Binbaşı Walker bizzat U-574'ü yakalayarak batırdı. 21 Âralık'ta, en meşhur ve başarılı komutanlardan biri olarak hayatta kalan «as» denizaltıcılardan Yüzbaşı Endrass'm komuta ettiği U-567'nin batırılmasıyla denizaltı filosu en acıklı kayıplarından birine uğradı. Diğer cihetten saldıran denizaltılar da 21 Aralık günü Audacity ile Stanley destroyerlerini batırarak, kendi açılarından iyi bir başarı elde ettilerse de, şileplerden sadece iki tanesini batırabildiler. Verdikleri beş kurban hesaba katılacak olursa, bunun oldukça pahalıya mal olan bir zafer olduğu anlaşılır. 23 Aralık' ta Kraliyet Hava Kuvvetleri'nin üslerinden kalkan uçaklar, denizaltıları tekrar derinliklere mahkûm etmeye başlayınca Doenitz, grubu geri çekmekten başka bir çaresi kalmadığını anladı.

Bu son yenilgilerden sonra, Doenitz, refakat gemilerinin gittikçe daha fazla sahip olmaya başladıkları yeni savunma silâhlarına karşı, denizaltı filosuna yeni bir şekil vermek maksadıyla planlar hazırladı. Bu son olayın teşkil ettiği misâli, genelleştirmeye yanaşmıyordu. Elindeki kuvveti en iyi kullanmanın biricik şeklinin konvoylara taarruz etmek olduğu kanısındaydı. Kaldı ki, HG76 olağanüstü kuvvetli bir refakat birliği tarafından korunmuştu ve hava da denizaltılar için hiç de elverişli olmayan sakin ve durgun bir halde idi. Şimdilik denizaltılarını yine kurt sürüleri halinde konvoyların peşine yollamayı planladı. Fakat, Aralık aymda, denizaltı harekâtının geleceğine tesir edecek olan yeni bir faktör, savaş alanına girdi. Ayın 7'sinde, Japonlar, Amerika'nın Pearl Harbour'da yatan Pasifik donanmasına hücum ederek, tahrip ettiler. Alman hükümetinin, 11 Aralık günü Amerika Birleşik Devletleri'ne resmen savaş ilân etmesiyle, denizaltılar için, Kuzey Atlantik'teki hararetli savaşları arka plana itecek olan, bambaşka alanlarda görevler çıkacaktı.

Scanned by hlecter

AMERİKAN SULARINDA HAREKÂT
(Ocak — Temmuz 1942)

Her ne kadar, Almanlar, Amerika Birleşik Devletleri'ne 11 Aralık 1941 tarihinde resmen harp ilân ettilerse de, bu iki düşman arasındaki çatışmalar hemen başlamadı. Harp ilânına yol açan Japon taarruzu ise, Alman Yüksek Komuta Heyeti üzerinde sürpriz tesiri yarattı. Kaldı ki, bütün savaşlarda olduğu gibi, önceki aylarda cereyan eden bazı olaylar, Amerika'yı kaçınılmaz bir şekilde savaşa itmekteydi.

1937 yılında çıkarılan Tarafsızlık Kanunu'yla muharip taraflara silâh ihracı ve malî yardım yapılması yasaklanıncaya kadar, Amerikan hükümeti ingiltere'ye külliyetli miktarda silâh vermişti. Bu tarafsız kalma arzusu fazla sürmedi ve 1939 Kasım'ında kanun ilga edildi. Bunun yerine, parasını peşin vermek ve kendi gemileriyle taşımak şartıyla, her isteyene silâh satılmasını imkân dahiline sokan «öde ve götür» sistemi yerleşti. Bu usul ise, denizlere hâkim olan müttefiklerin işine yaramış ve İngiliz donanmasının meydan okumasına karşı çıkamayan Alman armatörlerinin çekingenliği yüzünden, Almanya, «öde ve götür» sisteminden faydalanamamıştır.

Başkan Roosevelt, 1940 Temmuz'unda verdiği beyanatla, fiilen savaşa katılmamak şartıyla, İngilizlere her türlü yardımı yapmaya hazır olduklarını açıklamıştı. Kısa bir zaman sonra da Amerikan donanmasından, elli tane eski destro-ı yerin refakat hizmetlerinde kullanılmak üzere İngilizlere verilmesi için hazırlıklar yapıldı ve bu olay üstüne bizzat Churchill dahi, bu hareketin tarafsızlık kurallarıyla açıktan açığa çeliştiğini ve eğer Almanlar, Amerika'ya harp ilân ederlerse, haklı olacaklarını söyledi.
Londra'ya 1940 senesi Ağustos ayında Ame-kan Donanması'ndan Amiral Ghormley başkanlığında en seçme subaylardan kurulu bir heyetin gelmesi ise, tarafsızlığın korunması ilkesiyle hiç bağdaşmıyordu.
Görevleri, İngilizlerin bir yılda deniz savaşlarından kazandıkları tecrübelerden istifade ederek, bilgi toplamaktı. Amerika'yı harbe sokmak için her fırsata baş vuran İngiliz Amirallik Dairesi ise, Amerikan heyetine her türlü bilgi ve izahatı vermekten geri durmuyordu. Heyet, İngilizlerin teori ve sistemleri ve radar sahasındaki son gelişmeleri hakkında bilgi topladıktan sonra, Amiral Ghormley, harp laboratuvarlanndan, memleketi için paha biçilmez bilgiler edindiğini bildirmekteydi.

Denizcilik sahasında Roosevelt'in politikası, Almanlara, günün birinde Amerika'yı da düşmanları arasmda görmelerinin pekâlâ mümkün olacağı izlenimini verecek şekilde gelişmekteydi. İngiltere'nin Almanya'ya karşı harp ilân etmesinden hemen sonra, 1939 Eylül'ünde Roosevelt, Amerikan kıyılarından millerce öteye uzanan bir emniyet bölgesi ihdas etti ve Amerikan devriye gemilerine bu bölgeye hiçbir muharip devlet gemisini sokmayıp, tarafsızlığını korumaya çalıştı. Resmen tarafsız olmalarına rağmen, harbin başından beri bu Amerikan harp gemileri, Alman şileplerinin yerlerini, İngilizlere bildiriyorlardı. 1941 Şubat ayında, emniyet bölgesi, Avrupa sahillerine 740 mil mesafeye kadar, 26 derece batı noktasına ve Temmuz'da da yeni emniyet bölgesinin içine giren İzlanda'nın
Amerikan askerleri tarafından istilâ edilmesiyle, 22 derece batı noktasına kadar uzatıldı.
Bu felâketli aylarda Hitler'in politikası, yeni ve kuvvetli bir düşmanla çatışmaya yol açacak olaylardan kaçınmak şeklindeydi. 1939 Eylül ayında Alman Deniz Yüksek Komutanlığı'na verdiği emirde, Amerikan gemüeriyle hiçbir olay çıkarılmamasını istiyordu. Bu emre aynen uymak Alman donanması için biraz zordu. Bununla birlikte, 1941 yazma kadar, Amerikalıların ablukanın, Alman denizaltılannm harekâtta bulundukları İngiltere Adası civarına rastlayan bölgesinde dolaşmaktan kaçınmaları sayesinde, saldırmadan evvel bandıra ayırımı yapmak güçlüğü biraz hafiflemiş oluyordu. 20 Haziran 1941 de Amerikan harp gemisi Texas, bu bölgede görüldü ve kendisini tespit eden U-203 derhal torpidolarını gönderdi. Harp gemisi isabet almadı ve denizaltı da farkedilmeden gitti.

Hitler'in arzusuna uygun olarak, Doenitz bütün denizaltı komutanlarına emirler vererek, saldırıya geçilmeden önce bütün hedeflerin bandıralarının teşhis edilmesini istedi. Kesin olarak bandırayı görüp gereken ayırımı yapabilecek kadar yakma sokulan denizaltıların akıbetleri pek parlak olmayacağı için hiçbir denizaltı komutanı bu kadar büyük bir riski yüklenemezdi. Bu bakımdan, Tevcas'm bu sularda görülmüş olması, İngiliz Donanması için iyi bir kazanç oldu. Daha sonra verilen emirlerle, denizaltı

komutanları, saldıran gemilere mukabele etmek imkânım elde etmişlerdi. Fakat, önce karşı tarafın hücuma geçmesini beklemek gerekiyordu ve taarruz savuşturulduktan sonra, karşı hücuma geçmek izni yoktu. Denizaltılar bu kadar kısıtlama altında, âdeta Atlantik'te gezi yolculuğuna tahsis edilmiş gibiydiler.

Bu karşılıklı sinir harbi içerisinde, bazı olayların çıkması önlenemezdi. 4 Eylül 1941 günü Greer destroyeri bir Alman denizaltısma ateş açmak şerefine ilk defa erişen Amerikan gemisi olmak niteliğini kazandı. Bir İngiliz uçağının verdiği bilgiye dayanarak, Greer, U-52'yi gördü ve takibe koyuldu. O zamanların taktiği icabı Greer sualtı dinleme âleti vasıtasıyla denizal-tıyı kovaladı ve durumdan istifade etmesi mümkün olabilecek bütün müttefik gemi ve uçaklarına mevkiini devamlı olarak bildirdi. Bir İngiliz uçağı gelerek dört tane sualtı bombası attıysa da, isabet kaydedemedi. İki saat sonra denizaltının Greer'e attığı torpido da isabet etmedi. Destroyerin karşı saldırısı da sonuç vermedi. Kısa bir zaman sonra temas kayboldu ve her iki tekne kendi yollarına devam ettiler. Kan dökülmemiş olmasına rağmen, Amerikan kamuoyunda destroyerlerine karşı yapılmış olan saldırının yarattığı kızgınlık o kadar geniş oldu ki, 15 Ey-lül'de, Amerikan Donanması'na Mihver devletlerine ait bütün ticaret yolları akıncılarının zap-tedilmesi veyahut imha edilmesi için emir verildi. Bunlar «korsan» olarak nitelendiriliyordu ve işte bu tarihten itibaren Almanya ile Amerika Birleşik Devletleri arasında bir dolaylı harp başlamış oldu.

Yine 1941 Eylül'ünde, Arjantin ve İzlanda'da-ki birliklerin ikmali için, iki Amerikan üssü arasında yapılan deniz nakliyatının korunması gerekçesiyle, Nevvfoundland ile İzlanda arasında seyir eden konvoylara refakat etmek görevi Amerikan gemilerine verildi.

Bütün bunlara ve Büyük Amiral Raeder'in protestolarına rağmen, Hitler, Amerikaya karşı takip ettiği politikadan ayrılmıyor ve denizal-tılara, sadece korunmak için tedbirler almaları için vermiş olduğu emri değiştirmiyordu. Bu dolaylı harp birtakım olaylara yol açmıyor da değildi. 10 Ekim günü SC48 konvoyuna saldıran denizaltı, refakat görevindeki Amerikan destroyeri Kearney'i torpidoladıysa da, gemi batmadı. Fakat, 31 Ekim'de BK156 konvoyuna yapılan bir saldırıda, Amerikan destroyerlerinden Reuben James battı. Bu, Atlantik Sava-şı'nda batan ilk Amerikan savaş gemisiydi.

7 Âralık'ta Amerika ile Japonya'nın harbe tutuşmasından sonra, Hitler'in, denizaltıların Amerikan gemilerine karşı harekâtta bulunmalarını yasaklayan emrini geri alması, beklenen bir olay teşkil etti. İki gün sonra da, Amerika'ya karşı savaş ilân edildi.

Kuzey Atlantik'teki durgunluk aylarından sonra Amerikan sularında Amerikan gemilerine saldırmak, Doenitz ve denizaltı komutanları için çok cazip bir fırsattı. Amerikalılar, gereken bilgileri toplamaları için İngiltere'ye heyetler göndermiş olmalarına rağmen, denizaltı gruplarının hücumlarına karşı koyabilmek bakımından henüz yeterli tekniğe sahip bulunmadıklarından, şileplerini konvoylar halinde toplayıp, savunma sistemlerini teşkilâtlandırıncaya ve özellikle ha-ve desteğini temin edinceye kadar; Batı Atlantik suları, denizaltılar için iyi bir av sahası olarak ortaya çıkmıştı. Doenitz, bu bölgeye derhal on-iki tane denizaltı gönderilmesi için teklifte bulundu. Bunlardan altı tanesinin ise, IXC tipi büyük gemilerden olmasını planlamıştı. Bunlar halen Cebelitarık havzasında

görevlendirilmişlerdi, fakat yakıt kapasitelerinin fazlalığı ve ateş güçlerinin üstünlüğü dolayısıyla, bu teknelerin Amerikan sularında kullanılmalarının daha istifadeli olacaklarını düşünmüştü. Tekliflerinin genellikle reddedilmesine alışkın bulunan Doenitz için, bu seferki ters cevaplar da şaşırtıcı olmadı ve 16 Aralık ile 25 Aralık tarihleri arasında beş denizaltı Biskay'deki üslerinden hareket edip, Amerikan gemilerine ilk darbeleri vurmak üzere yola çıktılar. Bu miktar, o sıralarda doksan-bir parçalık bir kuvvet olan denizaltı filosunun çıkarabileceği azamî sayı idi. Yirmiüç denizaltı Akdeniz'de kısılmış kalmıştı, altı tanesi Cebelitarık civarında, dört tanesi de Norveç sahillerin-deydi. Kalanlardan, yarısı doklarda tamir ediliyorlar veya sıralarını bekliyorlardı, diğer yarısı da ya savaş bölgelerine geçiyor veya geri dönüyorlardı.

Beş denizaltı komutanı, Ocak ayının ortalarına doğru, harekât sahaları olarak planlanan, St. Lawrence Körfeziyle Hatteras Burnu arasında kalan bölgeye geldiler. Amerikalıların emniyet tertibatının tahmin ettikleri kadar bile olmadığını görmeleri morallerinin daha düzelmesine yol açtı. Gemiler barış zamanının rahatlığı içinde seyir ediyor, sahillerdeki şehirler ışıl ışıl parıldıyor ve işaret fenerleri ile ışıklı şamandıralar emsalsiz birer rehber olarak denizaltılara yol gösteriyordu. Ticaret gemileri 600 metre bandı üzerinden devamlı yayın yaparak, mevkileri dahil her konu üzerinde konuşuyorlardı ve savunma kuvvetleri de radyo ile destroyer seyirlerinin emirlerini, hava devriyelerini ve kurtarma çalışmalarını yayınlıyor, bütün bu bilgiler ise, denizaltılar tarafından mükemmel bir şekilde kulla-» nılıyordu. Sonuç olarak, Amerikan gemileri kurbanlık koyunlar gibi denizaltıların ağına düşüyor ve gündüzleri dipte yatan denizaltılar, geceleri satha çıkarak hiçbir şeyden şüphe etmeyen ticaret gemilerini tırpanlıyorlardı.

Beş denizaltı harekât sahasından ayrılmadan önce, Kuzey Atlantik'teki «neşeli günler»den beri kaydedilemeyen bir rekor kaydettiler. Ferdî neticeler ise şöyleydi: Yüzbaşı Hardegen U-123 ile 53.0000 tonilatoluk sekiz gemi, Yüzbaşı Zapp U-66 ile 50.000 tonilatoluk beş gemi, Yüzbaşı Kals U-130 ile 31.000 tonilatoluk dört gemi. Yüzbaşı Hardegen harp jurnaline düştüğü kayıtta, beraberlerinde daha fazla denizaltı olmadığını üzüntüyle belirterek; «on veya yirmi gemimiz olsaydı, hepsi de aynı başarıyı sağlayacaktı,» diye ilâve etmişti.

Büyük bir kısmı Amerika sularında olmak üzere, Ocak ayı sonuna kadar, toplam 327.000 tonilato tutarında altmışiki müttefik gemisi batırılmıştı. Başarı haberleriyle birlikte, avın bereketinin devamlı olduğuna dair raporlar da geldikçe, üslerden, daha fazla denizaltı yola çıkarılıyordu. Orta hacimdeki denizaltılar da, Atlantik'i geçebiliyor ve harekât sahasında haftalarca kalabilecek kadar yakıtı tutabiliyordu. Anlaşıldı ki, yüksek sürat yapmadan, devamlı bir seyir ile, yakıttan, fazlasıyla tasarruf edilebiliyordu. Makine personeli ise, çeşitli seyir taktikleri bularak, tasarruf imkânlarını artırdılar. Meselâ, su altında, bataryalardan güç alıp gitmek, hem yakıt bakımından tasarruf sağlıyor ve hem de batıdan esen kış rüzgârlarına karşı, satıhta yapılacak mücadelede enerji harcamaktan da kur-tulunmuş oluyordu. Su tanklarına da akaryakıt alabilmek maksadıyla, mürettebat, içme ve temizlik suyu istihkakından kısmen feragat ediyordu. Fazla yakıtın sağladığı uzun seyir süresinin tam işe yaramasını temin etmek için de, daracık kabinlerin, yiyecek maddeleri ve diğer ihtiyaç malzemesiyle doldurulmasına gönüllü

olarak rıza gösteriyorlardı. Bütün bunlar, büyük bir kısmı eğitim devresinden yeni çıkmış olan denizaltı mürettebatının bu yeni savaşlara karşı gösterdikleri arzu ve hevese işaret etmektedir.
Doenitz, eldeki bütün denizaltıların Batı Fran-sa'daki limanlarda donatılarak, akaryakıttan tasarruf etmek şartıyla, en hızlı bir şekilde Amerika sularına gitmelerini emretti. Ancak, 22 Ocak'ta gelen bir emir, Doenitz'in belini bükmeye kâfi idi. Hitler yine birtakım hayâller görmeye başlamıştı ki müttefiklerin Norveç'e bir çıkarma yapmak üzere oldukları kanaatine varmıştı. Bütün denizaltılar, beklenen istilâyı önlemek maksadıyla, izlanda, Faeroes Adaları ve Is-koçya arasındaki sularda devriye gezecekti. Fakat bu hayâller süratle sönmüş olacak ki, Doenitz, 23 Ocak'ta Norveç seferi emrinin tam tersi bir mesaj aldı. Führer, Amerika sularında batırılan gemi adedinin vardığı yekûndan çok memnun kaldığını ve bütün denizaltıların orada harekâta devam etmelerinin yararlı olacağını söylüyordu. Fakat, 6 Şubat'ta gelen bir başka emirle de, oniki denizaltının Norveç'e gönderilmesi veyahut Norveç limanlarında, her an harekete hazır bir şekilde bekletilmesi ve sekiz tanesinin de izlanda ile Hebrideş Adaları civarında bulundu-' rulması emrediliyordu. Bir diğer emirle, 15 Şu-bat'a kadar yirmi denizaltının Norveç sularına gönderilmesi istenince, Doenitz'in Atlantik planları yine suya düştü.

Amerika sahillerinde kullanabileceği denizaltıların sayısı oniki tane olduğu halde, bunların elde ettikleri başarı, cidden hayret ve takdir uyandıracak derecedeydi. Harekâta ilk başlayan beş denizaltı, Ocak ortalarında, Cebelitarık için hazırlanmış olan beş büyük denizaltı ile takviye edildi. Hücumlarını başlatacakları gün, yeni aya rastladığı ve dolayısıyla tam bir karanlıktan istifade edebilmelerine imkân sağlayacağı için 16 Şubat olarak tespit edildi. Amiral Raeder'den, sadece gemi batırmakla yetinmeyip, Aruba ve Curaçao'da sahillerde bulunan akaryakıt depolarını da bombalamaları için, emir almışlardı. Torpidolama faaliyeti derhal başladı ve Yüzbaşı Hartenstein, U-156 ile iki tankeri batırdı. Bundan sonra bombardıman faslma geçti ki, Doenitz bu fikre hiçbir zaman değer vermemişti. İlk mermi namluda takıldı ve erlerden iki tanesi yaralandı. Tekrar ateş açtı ise de, sahildeki bataryalar o zamana kadar tertibat almışlardı ve deniz-altıyı dibe inmeye mecbur ettiler. Müttefik kuvvetlerin akaryakıt stoklarına azamî derecede, zarar verilmesini isteyen Raeder, bombardımana ertesi gece devam edilmesi için emir verdiyse de, artık uyanmış olan sahü muhafaza kuvvetlerini gafil avlamak imkânsızdı. Tam bir karartma tatbik edildiği için de hedefi bulmak mümkün olamıyordu. Bu yüzden, bu plan terkedildi.
Asıl görevlerine başlayınca, başarılar birbirini kovalamaya başladı. Yüzbaşı Achilles, U-161'i ile Port of Spain, Trinidad, Port Castries ve Santa Lucia limanlarına girerek, demirde yatan birçok gemiyi batırdı. Mart başlarında gelen Yüzbaşı Bauer iki hafta içerisinde dokuz gemi batırarak bir rekor tesis etti. U-504 ile Florida'ya kadar çıkan Yüzbaşı Poske ise, Miami ve Palm Beach plajlarının açığında iş görüyordu. 21 Şu-bat'ta bir tanker batırdı. Ertesi gün bir dört direkli gemi ve hemen ardından bir tanker daha batırdı. Üç gün sonra ise, yerini tesbit eden bir destroyeri atlattıktan sonra, güvertelerinde otomobil yüklü bulunan bir şilebi dibe gönderdi.
Müttefikleri, bütün denizaltı kuvvetlerini Batı Atlantik'te toplamak zorunda bırakmaya gayret ederek, Doenitz, elindeki bütün tekneleri Amerika sularına

şevke devam ediyordu. Ancak, ticaret filolarına karşı girişilecek harekâtın değerini hâlâ anlamamış olan Alman Yüksek Ko-mutası'nın tutumu yüzünden, hiçbir zaman bu sahaya sekiz gemiden fazlası tahsis edilemedi. Bunun ise, sırf bu sekiz denizaltının yarattığı keşmekeş hesaba katılacak olursa, Müttefikler için ne kadar büyük bir nimet olduğu anlaşılır. «Kurt sürüsü» taktiği uygulanmaya başlanmadan önce, Kuzey Atlantik seferlerindeki mücadelelerde yetişmiş olanlar gibi, burada da ve özellikle tek başlarına seyir eden gemilere yaptıkları hücumlarda kendilerini gösteren, yeni bir «as» komutanlar nesli yetişti. Geceleri, sığ sularda yaptıkları ataklarla, sahile yakın seyir eden tekneleri de batırıyorlardı. Mart ortalarıyla Nisan sonları arasında, yüzbaşı Hardegen, U-123 ile on-bir, Yüzbaşı Mohr, U-124 ile dokuz ve U-160'da Yüzbaşı Lassen, U-203'de Yüzbaşı Muzelburg, U-552'de Yüzbaşı Topp, beşer gemi hatırdılar.

Bütün bu sonuçlar karşısında, denizaltı komutanlarının, 1942 senesinin bu ilk aylarını, ikinci «neşeli günler» diye adlandırmalarına şaşmamak lâzımdır. Bu devir, aynı zamanda, «tatlı katliâm» veyahut, «Amerikan avı mevsimi» olarak da adlandırılır, ki bütün tarifler uygundur. Sayı bakımından azlıklarının yanı sıra, mürettebatın su içmekten bile feragat etmelerine rağmen, taşıdıkları akaryakıtın uzun zaman sefer halinde kalmalarına imkân vermemesinden dolayı daha fazla tahribatta bulunmak fırsatını kaçırdılar. Bu meseleyi halletmek için Doenitz 1.600 tonluk büyük denizaltılar! kızağa koydu. Bunların manevra kabiliyetleri azdı ve torpido kovanları bulunmayıp sadece kendilerini korumak için güverte topları vardı. Fakat bu tekneler 700 ton yakıt alabiliyor ve bunun 600 tonunu diğer denizaltı-lara aktarabiliyorlardı. Böylece, oniki tane denizaltı, 50'şer ton fazla yakıt alabilseler, menzilleri Karaib Denizi'nin en uzak bölgelerine kadar uzayacak veyahut bulundukları bölgede daha uzun zaman görev yapabileceklerdi. Fakat, sonunda «sağmal inek» diye isim takılmaktan kurtulamayan bu denizaltıların inşası çok zaman aldı ve birincisi U-459 olarak, Nisan ayında filoya katıldı ve ilk ikmâl seferine de, 22 Nisan'da, Yüzbaşı Scholtz'un komutası altında çıktı.

Fakat, bu zamana kadar, Amerikalılar da denizaltı mücadelesinde oldukça ilerlemişlerdi, ki bu daha ziyade ingilizleri memnun etmişti. Zira, birçok şilep konvoyunun, Atlantik'ten başarılı bir şekilde geçirilip, Amerika'nın doğusundaki sularda, beceriksiz Amerikan refakat birliklerine teslim edildikten sonra batıp gittiğini iddia etmekteydiler. Roper destroyeri, 14 Nisan'da Amerika'nın ilk başarısını kaydetti. Hiç olmazsa, Amerika'nın kuzey sahillerinde konvoy usulü yayılmaya başlıyor ve o zamana kadar kendilerine bol bol hedef bulan denizaltılar, artık, bir gemiye rastlaymcaya kadar bu suları boş yere taramak ihtiyacım hissediyorlardı. Mayıs ayının tek başarısını, kuvvetli deniz ve hava korumasına rağmen, üç denizaltının Florida açıklarında on gemiyi batırması teşkil etti.

Daha güneye doğru, Karaibler bölgesinde, sa¬
vunma kuvvetlerinin konvoyları teşkil etmek ve ' denizaltılara karşı mücadele usullerini gereği gibi uygulamakta gösterdikleri zaaf dolayısıyla, av mevsimi Mayıs sonuna kadar devam etti. Denizaltıların, Biskay Körfezi'nden kalkıp, oralara kadar gelebileceklerine inanmamışlardı. Haziran ayında yetişen «sağmal inekler», yirmi denizal-tıya yakıt ikmali yaptılar ve bunlar savunma hatlarının takviye edildiği müteakip haftalara kadar harekâtta

bulunmak imkânına kavuşmuş oldular. Kuzey Amerika'dan sevkedilen altı denizaltı ile, artık semere vermeyen doğu deniz yatağına giderken rotaları değiştirilen dört denizaltının da ilâvesiyle, Karaibler'de bulunan gemi adedi otuzyediye yükselmiş oldu. Bunlar Mayıs ve Haziran ayları içinde 752.000 tonilatoya ulaşan 148 gemi batırdılar. Temmuz başlarında, bu tahribat Karaibler'deki denizcilik çevrelerinin dikkatini çekti ve neticede yeniden konvoy usullerine başvurulması yoluna gidildi. Birleşik Devletler Deniz Kuvvetleri'nin, Rotalar ve Konvoylar Şubesi, güneyde Port of. Spain'den başlayarak, Avruba, Panama ve Key West üzerinden geçip, kuzeyde Halifax ile Nova Scotia'ya kadar uzanan bir konvoy sistemi kurdu.

Doenitz, olayların aynı şekilde tekrarlandığının farkındaydı. Birinci «neşeli günler»den sonra da düşmanlar gemilerini korumak için konvoy sistemine başvurdukları zaman, denizaltılar da müstakil avcıların olağanüstü başarılarından vazgeçip, kontrollü grup çalışmasına ağırlık vermişlerdi, işte, yine ferdî zaferlerin, yerlerini ekip verimliliğine terketmesi zamanı gelmişti. Hattâ, Doenitz bu ihtimali daha Mayıs ayında öngörmüştü. Bundan başka, denizaltıların yoğun faaliyette bulundukları sahalara toplanan savunma kuvvetlerinden boşalan ve zayıflayan bölgeler, saldırılar için iyi birer hedef teşkil ediyorlardı. Doenitz, Atlantik Okyanusu'nun uzun zamandan beri denizaltı hücumlarına sahne teşkil etmemesi dolayısıyla, kendilerini emniyette hissetmeye başlayan konvoyların, yine, Newfound-land ile İngiltere arasındaki direkt rotadan seyir etmeye başlamış olacaklarını düşünmekteydi. Amerikan harekâtı devam ederken, bu bölgeye sekiz denizaltılık bir kuvvet göndererek, tahminlerinin doğruluğunu ölçmek istedi. Hiç şüphesiz haklıydı. Teğmen Hinsch, U-569'u ile bu rota üzerinde seyir eden bir konvoy yakaladı ve civarında bulunan dört denizaltı ile derhal hücuma geçti. İlk gecede yedi gemiyi tahrip ettiler. Şiddetli fırtına sebebiyle temas kayboldu ve şilepler yakalarını bu belâdan sıyırabüdiler. Diğer günlerde de yakalanan konvoylar Doenitz'in haklı olduğunu gösterdi ve bir tanesinden, Mi-mosa korveti ile birlikte, dört gemi batırıldı. Bu seferler, harbin şimdiki seyrinin dışına taşılarak yapılmış ufak tefek değişikliklerdi, fakat görüldü ki, «neşeli günler» sona erse bile, konvoylarla mücadeleye yeniden girişildiği takdirde, aynı sonuçlar alınabilecektir.

Amerikan harekâtı devam ettiği sürece, çok iyi sonuçlar verdi. 1942 senesinin ilk altı ayındaki bilanço, 3.081.000 tonilatoluk, 585 müttefik gemisiydi. Fakat bu parlak sayfanın, bir de karanlık yönü vardı. Atlantik Savaşı, gemilerin, müttefiklerce yerlerine yenilerinin yapılmasından daha hızlı bir tempo ile batırılması halinde başarılı olacak şekilde planlanmıştı ve Alman istatistiklerine göre bu hedefe ulaşılabilmesi için her ay en azından 700.000 tonluk geminin batırılması gerekmekteydi. Ancak, Amerikan sularındaki serbest hareket imkânları ve zayıf müdafaa sahalarına rağmen, harekâtın istenilen başarı seviyesine varamamış olması Doenitz'i düşündürüyordu. Sene başında denizaltı filosu doksanbir gemiden meydana geliyordu. Mart başlannda tezgâhlar çalışmalarım hızlandırdılar ve yekûn lll'e yükseldi. Haziran sonunda 140 tane denizaltı vardı ve yenileri gelmekteydi. Müttefikler, denizaltı filosunun büyümesine engel olabilecek kadar tekne batırmaya muvaffak olamıyorlardı ve denizaltı adedi artmaya devam ettiği takdirde, planlanan miktarda gemi batırmak için yeterli filoya sahip olunması mümkün olabilecekti. Savaş başlayalı iki buçuk yıl geçmiş

olmasına rağmen, denizlerde hâkimiyet kurmak için sürdürülen mücadele daha ortada idi.

Scanned by hlecter

KUTBUN BOŞLUKLARINDA (1942 yılı Kışı ve ilkbaharı)

İngiltere'den Rusya'ya savaş malzemesi taşıyan gemiler seferlerine 1941 senesinin Eylül'ün-den itibaren başlamışlardı ve Norveç'te bulunan denizaltılar için de bunlara karşı yapacakları uzun ve yoğun mücadelelerin ilk kapısı açılmış oluyordu. Bir taraftan devamlı fırtınalar, dondurucu soğuklar ve kutup çevresinde her zaman rastlanan buz dağları ve bir taraftan da yaz günlerinin devamlı aydınlığı ile kış günlerinin sonsuz karanlıkları, mücadele şartlarını son derece zorlaştırıyordu. Konvoylar, Murmansk veyahut Archangel'e kadar olan yolu üç haftada katedi-yorlar ve bu mesafe bu tehlikeli sularda, biraz da buz dağlarının varlığına bağlı olarak, 2.000 mile kadar uzuyordu.

Konvoylar başlangıçta uzun kış gecelerinin fakat baharın gelmesiyle uzayan günler, kutup yıldızını kendilerine baş tacı yapan Kuzey Suları filotillasına çok güzel imkânlar sağlamaya başlamıştı.

20 Mart'ta PQ konvoyu Reykjavik'ten hareketle, Rusya'ya doğru yola koyulurken, ertesi gün de QP 9, Murmansk'a gitmek için İngiltere'den hareket etti. Bu uzun seferde, bir tankerin şileplerle birlikte gitmesi lüzumu karşısında, konvoylar, çaprazlama seyir edecek şekilde yola çıkarıldılar ve tankerin, yarı yolda Rusya'ya giden konvoya yakıt verdikten sonra İngiltere'ye dönen gemilerle geri gelmesi kararlaştırıldı. Bu iki konvoy için Alman Yüksek Komutanlığı, şimdiye kadar görülmemiş güçte bir deniz ve hava akını planladıysa da harekât başarılı olmadı. Sadece U-655, QP9'un gemilerini tespit edebildi, fakat, refakat kuvvetlerindeki Sharpshooter mayın tarama gemisi tarafından tahrip edildi. Yukarı giden konvoya karşı girişilen hücum biraz daha başarılı oldu. 29 Mart günü, şiddetli bir fırtınanın 150 millik bir sahaya dağıttığı gemilerin arasından kendisine hedef araya U-585, refakat muhribi Fury tarafından ele geçirilerek batırıldı. Fakat ertesi gün, denizaltılar, uçakların batırdığı üç gemiye ilâve olarak, iki tane daha ba-tınp intikamlarım aldılar. Bu Kuzey Harekâtı'n-da, konvoylara karşı yapılan savaş, denizaltıların tekelinde olmayıp, diğer harp gemileri ve uçaklar tarafından da yürütülüyordu. PQ13'ün yirmi gemilik mevcudundan, bu üç kuvvetin birlikte beş gemi, temizlemeleri, Alman makamları tarafından üstün iyi bir başarı sayıldı. Diğer taraftan İngiliz'ler bu kayıpları önemsememekle beraber, ilerisi için endişe duymaktan geri kalamadılar ve Nisan başlarında Deniz Birinci Lordu, savunma komitesine, kayıpların daha da artması halinde bu konvoy seferlerine devamın imkânsız bir hal alacağını açıkladı. Yirmidört gemilik PQ14 ve QP1Ö konvoylarının uğradığı beş gemi kaybı da İngilizlerin endişelerinin haklı ve yerinde olduğunu gösterdi. Batıya giden diğer bir konvoya refakat eden Edinburgh kruvazörü ise, U-456'nm saldırısına uğrayarak, ağır hasara uğradı ve Alman destroyerlerinin takibinden kurtulamayacağını anlayınca, mürettebatını, refakat eden mayın tarama gemilerine aktarıp intihar etti.

PQ16 konvoyunun yola çıkacağı zaman, Müttefikler, denizaltılar, destroyerler ve uçaklarla bu bölgede Almanların hâkimiyetlerini kurmuş olduklarının f arkındaydılar ve Amirallik Dairesi
Kuzey Norveç'te bulunan hava meydanlarından Alman uçakları istifade ettiği sürece konvoy nakliyatının durdurulmasının daha doğru olacağını söylüyordu. Fakat Rusya'ya savaş malzemesinin gönderilmesi yolundaki politik eğilim ağır basmaktaydı ve konvoylardan birinin başına er-geç bir felâketin geleceği biline biline bu konvoyun da yola çıkmasına emir verildi. 21 Mayıs günü, PQ16 otuzbeş ve PQ12 onbeş gemi ile iki zıt istikametten hareket ettiler. Fakat bunların başına bir kaza gelmedi. Rusya'ya giden konvoyun bir gemisi denizaltılar tarafından batırıldıysa da, hücum savuşturuldu. Hattâ Doenitz bile refakat gemilerinin başarısını övdü ve denizaltıların kendisini mahcup ettiğini söyledi. Havada çalışan meslekdaşlar ise, biraz daha başarılı olabildiler. Yalnız 27 Mayıs günü 108 uçağın; birlikte giriştiği, devamlı hava akınlarında PQ16'dan altı gemiyi batırmaya muvaffak olabildiler. Diğer konvoy, hedefine kazasız vardı. İngiliz Donanmasl'nın yüksek rütbeli subaylarının şüphe ve korkuları dağıldıktan ve altı destroyer, dört korvet, iki denizaltı ve üç tane de kurtarma gemisinin refakatinde olmak üzere PQ17, otuz altı gemi ile yola koyuldu. Denizaltılar ile 1 Temmuz günü olan ufak bir kapışma tehlikesizce atlatıldıysa da, 4 Temmuz'da mücadele kızıştı ve torpido uçakları bir gemiyi yaralayıp üç tanesini batırdılar. O gece, Alman savaş gemileri Tirpitz ve Scheer ile Hipper kruvazörünün salvoları karşısında konvoya «dağıl» emri verildi. İngiltere bakımından panik ifade eden bu emrin sonuçları çok acı oldu ve birbirlerinden uzak düşüp, refakat kuvvetlerinin korumasından yoksun kalan gemilerin arasına dalan denizaltılar üç gün içinde onyedi tanesini batırdılar. Perişan olan konvoyun kalan gemileri varma limanına ulaştıkları zaman, denizaltıların on, uçakların onüç şilep ve bir kurtarma gemisini batırdıkları anlaşıldı. Yolun başında geri dönen iki tane talihli gemiden başka sadece onbir şilep ve iki kurtarma gemisi sağlam kalmıştı.

Denizaltı gemileriyle uçaklar yaptıkları işten haklı olarak gurur duyuyorlardı. 297 uçaktan 210, 594 tanktan 430 ve 4.246 tane diğer araçtan 3.350 tanesinin Rusya'ya varmasına engel olmuşlardı. Ayrıca ortalama olarak üçte iki oranında yük de batırılmıştı.

Operasyon yapma imkânları çok seyrek de doğsa, tahmin edilebilecek en kötü ve zor hava şartları altında da sefer yapsalar, başarılarım diğer sınıflarla paylaşmak zorunda da kalsalar, denizaltıların etkileri bu şekilde zirvesine çıktığı zaman, son derece önemli oluyordu.

Scanned by hlecter

TEKNİK GELİŞMELER (1942 Yazı)
Denizlerdeki savaşlar bütün şiddetiyle devanı ederken, o kadar dikkat çekici olmasa bile, son derece yoğun bir mücadele de perde arkasından yürütülmekteydi: teknik üstünlük için mücadele. Bu işi yürütmekle görveli olanlar, savaşlarda kazanılan başarıların sağladığı mükâfatlara erişemedikleri gibi, denizlerdeki hayata renk katan tehlikeleri de

tatmıyorlardı, fakat harbin seyri üzerindeki tesirleri yine de son derece önemli idi. Katkılarının neticeleri hemen alınmıyordu. Araştırma ve geliştirme faaliyeti devamlı olarak yürütülüyor, yenilikler önce küçük sayıda olmak üzere uygulanıyor, ancak zamanla imalât arttıkça, yaygın bir halde tatbik ediliyordu. Böylece, bir tek teknik yeniliğin neticesi bile ancak aylar sonra alınabiliyordu.

1942 senesinin başlarından itibaren, özellikle Biskay Körfezi'ndeki denizaltılar, uçakların ânî saldırılarına uğradıklarını rapor ediyorlardı. Gözetleme kulesindeki nöbetçiler her zamanki gibi dikkatliydiler, fakat gelen uçağı, onun kendilerini görmüş olduğu zamandan çok sonra görebi-/ liyorlardı. Hattâ elde daha kesin deliller de vardı, ingiliz uçakları, gündüzleri, bazen bulutların arasından bazen de açık semada belirip denizal-tılara hücum ediyorlardı. Almanların kanaatine göre, ingiliz uçakları onları çok önceden tespit ediyor ve uygun bir fırsat bulunca saldırıya geçiyorlardı. Karanlık gecelerde satıhta giden denizaltıların kaptanları üstlerinde bir uçağın ışıldağını görünce hayrete düşüyorlardı. Bu ışıldağı 2.000 yardadan tam bir kesinlikle denizaltının üstüne tutan uçaklar, süratle pike yapıp bombalarını atmaya başlıyorlardı. Yüzbaşı Mohr, ONS100 konvoyuna yaptığı saldırıda, ufukta birdenbire bir destroyerin görüldüğünü ve tam üstüne doğru hızla gelip hücum ettiğini bu hareketin birçok defa cereyan ettiğim bildirmişti.

Doenitz, ingilizlerin, hedeflerini uzak mesafelerden tespit eden yeni ve çok tesirli bir cihaz keşfettiklerini düşünerek, durumu Deniz Yüksek Komutanlığının teknik şubesine duyurdu. Fakat onların verdikleri cevaplar da meseleyi halletmedi. Teknik şube mevcut radarların denizaltılar! sakin havalarda ve yakın mesafelerden teşhis edebileceğini söylüyordu. Fakat bilmedikleri ise şu idi: ingilizler bir buçuk metrelik yeni bir radar cihazı bulmuşlardı ve uçaklarda dahi taşınabilen bu cihaz, mevcut bütün problemleri halledebilecek güçteydi. Ancak yakın mesafelerde tesirsiz kalıyordu. Son merhalede temas zayıflıyor ve denizaltıyı gözle tespit etmek gerekiyordu, ingilizler bu meseleyi, savaşm başında, Müfreze Komutanı H.V. Leigh'in uçakta taşınabilecek bir projektör icat etmesiyle çözmüşlerdi. Bunun bütün refakat kuvvetlerinde kullanılması için biraz zaman geçmesi gerekti, fakat 1942 senesinin ortalarından itibaren, radarla birlikte kullanılmaya başlanan bu Leigh ışınları, işte denizaltı komutanlarını böyle apansız yakalamaya başladılar. Bu çeşit hücumlar sonucunda, Amerika'dan dönmekte olan U-502, Kiel'den dönmekte olan U-165 ve Biskay'da sefere çıkmak üzere iken yakalanan U-578, U-705 ve ü-751 batırıl-dılar.

Doenitz, bu pek pahalıya mal olan sürpriz atakların ancak, tesirli bir radar cihazının sayesinde olabileceğine inanmıştı. Teknik uzmanlarla Paris'te bir toplantı yaptı ve uzun tartışmalardan sonra bu radar tehlikesini ortadan kaldırabilecek bir plan üzerinde fikir birliğine vardılar. Denizaltılar derhal tarama alıcılarıyla donatılacaklardı. Bu sayede düşmanın radarından gelen dalgalar yansıymcaya kadar, denizaltılar durumdan haberdar olacak ve kurtulma çareleri arayacaklardı. Gerekli cihaz, Fransızların Metox âletlerinde vardı. Ve halk arasında «Biskay Haçı» diye adlandırılan ve tahta bir gövde üstüne sarılan bir telden ibaret antenler ortaya çıkarıldı. Bunlara ilâve olarak denizaltılara da radar takılması kararlaştırıldı. Ayrıca radar

ışınlarına karşı denizaltıların izole edilip edilemeyecekleri de araştırılmaya başlandı.

En önemli tedbir olarak, tarama alıcısı, «Biskay Haçı» ile birlikte, Ağustos ayında ilk defa kullanıldı. Derhal olumlu bir etki elde edildi ve Biskay körfezine girip çıkan denizaltılara karşı olan müttefik hava saldırıları önlendi. Alıcıda radarlı bir uçağın yaklaştığını gösteren işaretler duyulunca, haç yerinden çıkarılarak, denizaltı derhal dalışa geçiyordu.

1942 yazında ingilizler, on santimetre dalga boyu olan yeni bir radar icat ettiler ve bununla en ufak hedeflerin bile tespit edilebileceğinden emin oldukları için, Almanların avantajlarını ortadan kaldıracaklarını düşündüler. Fakat, daha çok Alınanlarda görülen, birliklerarası anlaşmazlık dolayısıyla, ingilizler bu cihazdan yararlanamadılar. Almanya'ya karşı yürüttükleri hava saldırılarında başarı sağlayamayan hava kuvvetleri, bu cihazlardan hiçbirini deniz kuvvetlerine vermeye yanaşmadılar. Ancak Hava Bafean-lığı'nın müdahalesi sonucunda, bu radarlardan kırk tanesinin deniz kuvvetlerinin Wellington'larina takılması kararlaştırıldı. Bu radarlar ise, denizaltılara karşı kullanılmak için yapılmamış olduklarından tam bir fayda sağlanamadı ve deniz kuvvetleri ancak 1943 Ocak ayında Amerika'dan gelen, radarlı bombardıman uçaklarına sahip olduktan sonra, ideal silâhına kavuşmuş oldu.

Bu arada denizaltı komutanlığı, ingiltere'ye karşı elinde bulundurduğu üstünlükleri pekiştirmeye çalışıyordu. Doenitz, hasarlı denizaltıları-nı, Biskay körfezinden, ana üsse götürmek için hava desteği istedi ve Hava Kuvvetleri'nin Atlantik Hava Komutanlığı'na ayırmış olduğu tek uçak, Focke-Wulf 200 emrine verildi. Doenitz, istediği uçakların kendisine yerilmesini sağlamak için, Temmuz başında Doğu Prusya'daki Rominten'e kadar gidip Goeriñ ile bizzat görüştü, tik görüşmeleri pek,dostça olmadığından, Doenitz'in Mareşal'e karşı pek saygısı yoktu. Bununla beraber şahsî kinini bir kenara bırakarak, meseleyi inandırıcı bir şekilde izah etti ve sonunda Goering'in kurmay başkanından, yirmi dört tane JU88C6 ağır savaş uçağının emrine verilmesi için izin kopardı. Bundan önceki isteklerine verilen cevaplarla karşılaştırıldığında, Doenitz'in sağladığı başarının derecesi anlaşılır.

Ek bir tedbir olarak ve daha ağır silâhlar verilinceye kadar, denizaltılara dörder tane 8 mm.' lik makineli tüfekler takıldı ve bataryalarını şarj etmek maksadıyla satha çıkmak mecburiyetinin dışında, gece ve gündüz su altında seyir etmeleri emredildi.

Yeni gelişmeler sayesinde ateş güçleri de artırıldı. 1942 sonlarında icat edilen iki yeni torpido modeli, tespit edilen konvoyların batırılması bakımından denizaltıların etkisini artırdı. FAT ve LUT torpidoları, uzak mesafeden atılabiliyor ve bunlar gemilerin arasında daireler çizerek geçerken, bir tanesine olsun mutlaka çarpıp batırıyorlardı.

Fakat denizaltıların, müttefik gemileri üzerindeki tesirlerinin akıbeti bu üstünkörü tedbirlerden başka, esaslı olaylara bağlıydı. Eğer İngilizler, tahmin edildiği gibi, denizaltılara tespit edecek bir radar cihazı bularak bunu devamlı olarak geliştireceklerde, müttefik uçaklarının uçtuğu bölgelerde denizaltıların hiçbir fayda sağlayamayacak hale düşecekleri besbelliydi. Uçağın hücuma geçmesi bile lüzumsuz olacaktı, sadece varlığı ve buna bağlı olarak da bombardıman tehdidi denizaltılara, saklanmak için derinlere

kaçmaya zorlayacaktı. Tekrar satha çıkmak için emin bir fırsat bulunduğu vakit de, konvoyla temas kaybedilmiş olacaktı. 1942 ortalarında arada sadece 600 millik bir boşluk bulunan hava destek sahasının, Atlantik'in her iki yakası arasında tam bir bağlantı kurduğu andan sonra, okyanusun büyük bir kısmı ve bütün sahil suları denizaltılar için yasak bölge haline girecekti.

Bu şartların gerçekleşmesi halinde, Alman Deniz Kuvvetleri'nin savaş gücüne olacak etkileri Doenitz için o kadar endişe verici bir hal almıştı ki, denizaltıların harpteki rollerinin tekrar değerlendirilmesi için, Başkomutanlığa, 24 Haziran 1942 tarihinde şu muhtırayı yazmak ihtiyacını hissetti:

«Bir savaş aracı olarak denizaltıların bugünkü gücünü bir daha gözden geçirerek, kendilerine verilen görevleri yapabilecek durumda bulunup bulunmadıklarını, düşmanlarımızın aldıkları korunma tedbirlerimin denizaltı faaliyetimize olan tesirlerim ve aynı zamanda bu tedbirlerin gelecekte alacağı şekli dikkate almalıyız.

özellikle denizaltıların, korunma tedbirlerinin zayıf olduğu yerlerde elde ettikleri başarıları büyülterek, tedbirlerin gerçek gücüyle karşılaştırmada hatâya düşmemek için, bu değerlendirmeyi yapabileceğimiz en uygun ortam içimde bulunduğumuz fikrindeyim. Kanaatimce, savaş kabiliyetleri, karakteristik vasıfları, taktik bakımdan doğurdukları sakınca ve zaafları bir kere daha incelenmeli ve eksikliklerim, giderilebilmesi için gereken çalışmalara başlanılmalıdır.»

Doenitz, denizaltıların «dalan» bir tekne olarak düşünüldüğü devrenin artık sona erdiğini görüyordu. Fakat, ne gibi çareler bulunabilirdi?

Almanların denizaltı planlarını yapan Profesör Walter, savaştan önce bunun çaresini, teorik olmakla beraber, bulmuştu. Fakat para azlığı, zaman darlığı ve Yüksek Komuta Kurulu'n-daki tereddütler, Walter'in planına, klasik denizaltılara oranla öncelik verilmesine engel oldu. Walter'in bu planı, klasik denizaltılardan şu noktada ayrılıyordu: denizaltı gerçekten denizin altında seyir edecekti. Dalma cihazları, destroyerlerin saldırılarından kaçabilmek için, kendisini ancak su altında sürünmek zorunda bırakan zayıf elektrik motorlarıyla donatılmak yerine, Walter'in denizaltısı devamlı olarak denizin altında bulunacak ve ancak mürettebatın ihtiyaçları için satha çıkacaktı. Elektrik motorlarının yerine, onu su altında yürütecek olan makine, gücünü, yüksek tesirli hidrojen peroksit halinde bulunan yakıttaki oksijenden alacaktı. Orta hacimdeki bir Walter denizaltısı, su altında altı saat süre ile 24 millik bir hız yapabilecekti. Böyle bir projenin gerçekleşmesi halinde sağlanabilecek imkânlar sonsuzdu. Artık denizaltı komutanları bir konvoy gördükleri zaman, dibe dalmak ve uygun bir hücum fırsatı yakalayabilmek için saatlerce ve hattâ bazan günlerce uğraşmak zorunluğundan kurtulacaklar ve su altında bu hızla seyir eden denizaltılar, refakat muhriplerini peşlerine takıp gidebilecek ve öbür denizaltıların hedefe saldırmalarını sağlayabilecekti. Hattâ, destroyerler ile alay etmek ve onlara birtakım oyunlar oynamak imkânı bile doğabiliyordu. Hepsinden daha önemli olarak, artık denizaltılar, başlarının belâsı kesilen uçaklarla da her türlü ilgilerini kesmiş olacaklarından, bu bakımdan da bir korkuları kalmayacaktı. Doenitz, Walter denizaltılanna olan güvenini 24 Haziran muhtırasında belirtiyordu: «Walter denizaltüa-rının derhal geliştirilmesi,

denemesi ve inşa edilmesi, "kanâatime göre hayatî bir mesele teşkil etmektedir ve savaşın geleceği buna göre belirecektir.-»

Scanned by hlecter

KONVOY ROTALARINA DÖNÜŞ

Konvoy sisteminin kurulmasıyla, Amerika sahillerinde ve Karaibler denizinde cereyan eden bereketli avlar sona erince, mücadele tekrar, Kuzey Atlantik'teki konvoy rotaları üzerinde toplanmaya başladı. Doenitz, bir taraftan Amerikan sularındaki konvoylara ve bir taraftan da Rusya'ya malzeme götüren Kuzey seferlerine ağırlık verildikçe, bunları korumakla görevlendirilen refakat gemilerinin de daha ziyade bu sahalara kaydırıldığını ve zaten sayısı az olan bu gemilerin her tarafa yetişmelerinin imkânsızlığı dolayısıyla Atlantik'teki rotalarda bir boşluk hâsıl olduğunu görebiliyordu. Fakat bilmediği, Müttefiklerin 1942 de Kuzey Afrika'ya yapacakları çıkartma için hâsıl olan ihtiyaç dolayısıyla, refakat kuvvetlerinin azaltıldığı idi. Şimdi olmasa bile, ileride bunun büyük bir rol oynayacağını göreceğiz. Refakatlerdeki zafiyetten başka sebepler de eski konvoy rotalarına saldırılar yapmayı cazip hale getiriyordu. Karaibler Denizi'ne gitmek yerine, bu daha yakın mesafeler içinde harekâtta bulunmak, denizaltılar için daha tasarruflu oluyordu ve gemiler, şilepleri batırmak olan gerçek fonksiyonlarını ifa için bol bol fırsat bulabiliyorlardı. Aynı zamanda operasyona çıkarılan denizaltı adedi de daha fazla olabiliyordu. Denizaltı taarruzlarına karşı en tesirli silâh olan hava desteği ise, Kuzey Atlantik bölgesinde son derece zayıf idi. Bu avantajlı durum devam ettikçe bundan yararlanmanın en akıllıca iş olduğunu Doenitz biliyordu. 1941 senesinde, gerek Newfound-land ve gerek Avrupa sahillerinden itibaren 500 mil sonra başlayan «hava boşluğu», şimdi daha daralmıştı ve ileriki senelerde daha da daralacak-tı. Kuzey Amerika, Grönland, İzlanda ve Batı İr-landa'daki üslerden kalkan dört motorlu uçaklara ek olarak Afrika sahillerinde seyir eden konvoyları korumak için de Freetovm'dan kalkan uçaklar vardı. Bu dununda denizaltıların harekât sahası iyice daralmıştı. Konvoyları, «hava boşluğu»nun dışında yakalamaktan başka çareleri yoktu. Fakat, yakıt darlığından dolayı konvoylar, kestirme rotaları tercih ettiklerinden, hava desteğinin zayıf olduğu yerlerde onları kıstırmak mümkün olabiliryordu.

Denizaltı filosunun karşılaştığı zorluklar, yeni mürettebatla komutanların acemilikleri ve tecrübesizlikleri yüzünden de artıyordu. Eski «as»ların, savaş öncesi yıllarda geçirmiş oldukları uzun eğitimler, görevlerini, tam bir maharet ve güven içinde yapmalarını temin etmişti. Fakat, denizaltı inşası arttıkça, -ki 1942 Temmuzunda seferde 331 tane vardı-, bunlara tayin edilenler, ancak temel eğitim devresini bitirmiş yeni personel oluyordu. Konvoylara karşı olan -mücadelenin yoğun bir şekilde yürütülmesi zorun-luğu dolayısıyla da, çoğu zaman bir hücumun peşinden hemen yeni bir hücuma geçmeleri gerekiyordu. Aradaki zamanda, «sağmal inek»ten yakıt almak için satha çıkılıyordu. Bu ise büyük bir maharet ve basiret isteyen bir işti ve satıhta yan yana duran teknelerin düşman destroyerleri tarafından görülmesi, sonlarının gelmesi demek olurdu. Böylesine ezici bir görevin yükünü devamlı olarak taşımaları, hem de daha ilk seferlerine çıkmış olan

personelden istenemeyeceğin-den, istirahatlerinin temini için sık sık üsse çağırılmaları gerekiyordu.

Bu zorluklar karşısında kalan Doenitz, Alman halkına gerçeği duyurarak önlerinde bulunan çileli günleri onlara hatırlatmak amacıyla radyo konuşması yaptı. Almanlar, denizaltıların başarısı karşısında bayram ediyorlardı, fakat meselâ, Haziran'da batırılan 700.000 tonilato hacminde 144 gemiye mukabil, Temmuz'da bu miktara ulaşamamışlardı. Doenitz'in demeci muhtemel kayıplara karşı Alman Milletinin hazırlıklı olmasını sağladı. İngiliz Amirallik Dairesi ise, bu sözleri, Doenitz'in kuvvesini tekrar Atlantik'teki konvoy rotaları üstüne yığacağı yolunda yorumladı ve bu yorumunda haklı çıktı.

Temmuz'un son günlerinde yapılan iki denizaltı saldırısı biri siklon ve ikincisi de sis yüzünden başarılı olamadı. Arkasından Yüzbaşı Kelb-ling U-593 ile, Nova Scotia'dan gelen bir konvoyla temas kurdu. Bu teması birkaç gün muhafaza etti ve sonunda ekibindeki diğer denizaltılar, da ona katıldılar. Refakat kuvvetleri bir destroyerle altı korvetten ibaretti. Erken bir saatte, sis yüzünden dağılan gemileri toplamak için destroyer konvoydan ayrıldı. Bundan istifade eden denizaltılar, Spar gemisini batırdılar. Bastıran sis, denizaltıların saklanmasına yaradı ise de 6 Ağustos günü öğleden sonra sis dağılınca, U-210'un komutanı Yüzbaşı Lemcke kendisini konvoyla karşı karşıya buldu. Assinibome destroyeri ile Dianthus korveti üstüne gelerek, denizaltıyı dalmak zorunda bıraktı. Hemen peşine atılan sualtı bombalan da U-210'da büyük hasar meydana getirdi. Patlamalar kesildikten Sonra, daha fazla dipte kalacak durumda olmayan denizaltı satha çıkıp, dizel motorlarının yardımıyla uzaklaşmayı düşündüyse de, su yüzüne geldiği zaman, kendisini As$miboine>ûaxı beş mil mesafede buldu.

Şansı yaver gitmediğinden, o sırada dağılan sis, onu destroyere kargı mükemmel bir hedef durumuna getirdi. Destroyer tekrar saldırdı ve kâh açılan, kâh kapanan sis perdesi arasında kovalayarak, en nihayet top menziline sokuldu ve bir salvo ile denizaltının kumanda kulesini uçurdu. Fakat, U-210 cevap vermekte gecikmedi ve attığı mermi, destroyerde yangın çıkartarak, bir kişiyi öldürdü ve onüç tanesini de yaraladı. Lemc-ke, maharetli manevralarla gemisini sevkederek, Assiniboîne'mn onu mahmuzlamasına fırsat vermiyordu. Hattâ akıl almaz bir cesaretle, destroyerin bordasına girip, silâhlarını etkisiz bırakıyordu. Gerçi borda bordaya gittikleri zaman bir an için emniyette bulunuyordu ama, bu geçici bir tedbir oluyordu. Kurtulmak için tekrar dalmayı denedi. Fakat, bu kere alabanda eden destroyer denizaltıyı mahmuzlamaya muvaffak oldu. Fakat, yine de tam bir darbe vuramamıştı ve üzerinden geçerken kıçından sualtı bombaları attı. Nihayet 4,7'lik bir gülle, denizaltının pruvasına isabet etti ve Lemcke ile mürettebatının gemiyi terketmelerinden sonra battı. Assiniboi-ne ve son anda olay yerine gelen Dianthus tarafından kurtarılan denizaltı mürettebatı, destroyerin konvoydan ayrılıp tamir görmek üzere üssüne dönmek zorunda kalacak kadar yaralanmış olduğunu görmekle biraz ferahladılar.

Üç gün süreyle, tek başlarına kalan beş korvet, denizaltıları kovalamakla uğraşıp durdu. 8 Ağustos öğleden sonra denizaltılar tekrar hücuma geçtiler. Aynı anda beş gemi birden torpillendi ve üçü derhal battı. Diğer ikisindeki patlamalar konvoyda öylesine bir dehşet yarattı ki, öbür üç geminin

mürettebatı makineleri stop edip, can kurtarma sandallarına doldular. Neden sonra kendilerine gelen tayfalar kendi gemilerinin torpillenmediğini fark ederek yine iş basma koştular, fakat mürettebatının terkettiği Radchurch akıntıya kapılmış giderken, denizaltılar taraf ın-dan batırıldı. Bütün gece hücumlar devam etti. Konvoyun etrafında koşuşup denizaltıları arayan Dianthus korveti ise, en nihayet muradına erdi ve sualtı bombaları atarak, satha çıkmaya zorladığı, Yüzbaşı Kettner'in U-379'unu mahmuzlaya-rak batırdı. Refakat gemileri tarafından daha çok savunma durumuna itilen diğer denizaltılar pek fazla bir varlık gösteremediler, fakat yine de her biri kendi hesabına en aşağı dört şilep batırmayı başardı. Doenitz, savaş alanına takviye denizaltılar gönderdi, buna karşılık İngilizler de takviye refakat muhripleri yolladılar. Fakat, konvoy, Kuzey İrlanda'da üslenmiş olan Libe-rator'larm menziline girmekle, kendi kurtuluşunu yine kendisi bulmuş oldu. Gerçi ertesi sabah bombardıman uçakları gelinceye kadar dört gemiyi daha batırmayı başardılarsa da, bundan sonra dipte saklanmaya mecbur kaldılar ve neticede Doenitz, harekâta son verdi. «Kurt sürüsü», 52.000 ton hacminde onbir gemi batırmış bulunuyordu.

Daha güneydeki konvoy rotalarında da denizaltılar benzer başarılar sağladılar. Konvoylar için hava desteğinin zayıf olduğu Azor adaları civarında bulunan denizaltılar 14 Ağustos günü SL118 ve SL119 numaralı konvoylara saldırdılar ve 42.000 ton tutarında olmak üzere beş gemi hatırdılar. Her ne kadar Yüzbaşı Remus'un komutasındaki U-566 hasara uğradıysa da, mürettebatı tarafından onarılarak, üssüne dönebildi.

Bir kısmı başarılı, bir kısmi başarısız olmakla beraber, hücumlar Eylül'de de devam etti. ON127 konvoyunu, yine hava desteğinin dışında, Kuzey Atlantik'te yakalayan denizaltılar, kesintisiz dört gün saldırdılar. Kanada donanmasından olup, radarı bulunmayan refakat gemilerinden üstün çıkan denizaltılar, 50.000 ton tutarında yedi gemiyi batırdılar, dört tanesini yaraladılar ve Ottawa destroyerini de dibe yolladılar. Bir tek denizaltıda bir çizik dahi olmadı.

Eylül ayında denizaltı filosu, dünya çapında yankılar uyandıran bir olayla karşılaştı. Ağustos ortalarında dört denizaltı ile bir «sağmal inek», ekvator hattının güneyinde operasyonda bulunmak üzere Biscay'dan yola çıktılar. Sadece belli başlı hedeflere saldırmaları için emir almışlardı. Çünkü, Doenitz, yüksek çapta basan elde etmeden, Müttefikleri uyandırıp Cape Town rotası üzerine güçlü refakat filolarının yığılmasını istemiyordu. 12 Eylül'de U-156 komutanı Hartenstein, Laconia isimli İngiliz yolcu gemisini batırdı. Gemide, aileleri ile birlikte izne giden 268 İngiliz subayı ve 1.800 İtalyan savaş esiri bulunuyordu. Doenitz' bunu öğrenince, Hartenstein ile diğer denizaltı kaptanlanna kurtulanları toplamalarını emretti. Hartenstein, denizaltısı kur-tanlanlarla dolu ve bir kısmını da can kurtarma sandallarında yedeğinde çekerek, Dakar'dan gelen ve Vichy Hükümetine bağlı bir Fransız savaş gemisini bulmaya giderken, bir Amerikan Libe-rator uçağı tepesinde dolaşmaya ve daireler çizerek, bomba atmaya başladı. Bunun üzerine Hartenstein gemisini kurtarabilmek için, bordadaki şahıslan da can kurtarma sandallanna bindirerek dalışa geçti. Doenitz, gönderdiği bir mesajda, denizaltı ile birlikte, yolcu gemisinden kurtarılanlan da korumasını bildirdi. Gece diğer denizaltılara verdiği bir emirle de, sadece İtalyanları almalarını ve diğerlerini tahlisiye sandallarına bindirmelerini söyledi. Aynı

gün öğleden sonra hâlâ bordasında içlerinde kadınlarla çocukların da olduğu 142 kişiyi bulunduran U-506 bir deniz uçağının hücumuna uğradı ve yetmiş metre derinlikte olmasına rağmen patlayan bombalardan batıp gitti. Bu hücumu takiben Doenitz, ileride «Laconia emri» diye anılacak olan emirlerini yayınladı. Bundan sonra, denizden adam almak, alabora olmuş can kurtarma sandallarını düzeltmek, su ve yiyecek vermek de dahil olmak üzere, batırılan gemilerden kurtulanlara hiç bir yardım yapılmayacaktı. Doenitz, bu gibi hareketlerin, esas hedefin düşman gemi ve personelini imha etmek olduğu denizaltı muharebesiyle bağdaşmadığım ileri sürüyordu. «Laconia emn»ne ilişkin olarak ileri sürülen tenkitler, dünya kamu oyunda büyük yankılar uyandırdı ve Doenitz'in bu emirle, denizaltıcı-larma, denize dökülmüş olan personeli öldürmelerini bildirmekten başka bir şey söylemiş sayılmayacağı belirtildi. Bununla beraber, savaştan sonra Nuremberg'de kurulan Milletlerarası Harp Divanı, bunun böyle olmadığım görerek, Doenitz'i beraat ettirdi.

Ne Laconia'mn başına gelenler ve ne de dünya kamu oyunda yarattığı tepkiler, konvoylara karşı girişilen harekâtın durmasına sebep teşkil etmemişti. Eylül ortalarına doğru, Kuzey Atlantik'te faaliyet gösteren denizaltılann sayısı yirmiye çıkmıştı. Fakat devamlı olarak esen şiddetli rüzgârlar ve fırtına dolayısıyla, herkes can derdine düşmüş, ne denizaltılar konvoylara, ne de refakat gemileri denizaltılara bakacak fırsat bulabiliyorlardı. Ekim ayına kadar devam etmiş olan bu kötü hava şartlarında, birbirlerinin burnunun dibinden geçen düşman tekneler, fırtınayı atlatmak kaygısıyla, silâh menzili içinde olsa bile, birbirine bir mermi atmak külfetine katlan-mıyordu. Bu durum ise, en çok konvoylarm işine yaramıştı.

Ekim'in 10'unda on denizaltılık bir grup, Newf ounland açıklarında doğuya doğru hareket edecek olan konvoyları beklemekteydi. Yirmi denizaltı iki gruba ayrılmış ve bir grup «hava boşluğumun başladığı yerde, Nova Scotia'dan gelmesi beklenen SC104 konvoyunun yolunu gözlemekle görevlendirilmişti. Çıka çıka bir tek korvet göründü ve denizaltılar bu işte atladıklarını sandılar. Fakat Doenitz denizaltıları, konvoyun bulunacağını tahmin ettiği, kuzey doğu istikametine doğru gönderdi. Gerçi hiçbir esaslı kaynağa dayanmadan altıncı hissin verdiği bir sezişle karara varmıştı. Aslında altıncı hisse dayanarak birtakım kararlara varmak, hem denizaltıcılar ve hem de refakat kuvvetleri için sık sık başvurulan bir çare olmuştu, âdeta birbirlerinin hareketlerini uzaktan sezebilmekteydiler. Bu defa da öyle oldu. 12 Ekim'de denizaltılar-dan biri korveti yakaladı ve uzaktan takip ederek konvoyu buldu. Bu kırkyedi gemiden kurulu bir konvoydu ve refakat olarak iki destroyer ve dört korvet vardı. Derhal diğer denizaltılara da mesajlar gönderildi ve derhal bu mesajlar destroyerler tarafından tespit edildi ve yüksek frekanslı yön bulucular aracılığıyla destroyerler denizaltıların yerlerini tespit edip, hepsini dibe dalmaya zorladılar. Fakat, Yüzbaşı Trojer, U-221'i ile konvoyun arasına girmeyi başarıp ilk gecede üç gemi batırdı. Atlantik'teki kaba dalgalar arasında devamlı yalpa yapıp, baş kıç vuran küçük refakat gemileri bu yüzden sualtı dinleme cihazlarını kullanamıyorlar ve denizaltılar da dipte emniyet içinde seyir edebiliyorlardı. Ertesi gece Trojer yine konvoy saflarının arasına girdi ve dört gemi daha batırdı. Bu seferdeki şahsî bilançosu, 40.000 tonun üzerinde

yedi gemi oldu. Diğer denizaltılar ancak bir tek gemi batırabildiler ve iki denizaltı da dibi boyladı. 15 Ekim gecesi Viscount destroyeri U-619'u tam yolla mahmuzladı ve düzelen hava şartlarının verdiği avantajdan istifade eden Fame destroyeri de U-353'ün yerini tespit edip, üzerine sualtı bombalarından yağdırdı. U-353 satha çıkıp, mürettebat gemiyi terkettiği sırada, daha denizaltı batmadan destroyerden indirilen bir sandalla denizaltıya çıkan bir grup, Müttefikler için oldukça yarar sağlayan birtakım belgeleri ele geçirdi.

Saldırıların şiddeti Ekim sonuna doğru daha da artmaya başladı. Herhangi bir hedef bildirildiği veyahut düşmanın telsiz haberleşmesi zap-tedilip bir anlam elde edildiği anda, bütün denizaltılar aç kurtlar gibi koşuyorlardı. Bazan da tesadüflerin yardımıyla ağlarına düşen konvoylara saldırıyorlardı. Meselâ, 26 Ekim günü, batı istikametine giden bir konvoyu gözlerken, doğuya doğru giden HX212 konvoyu karşılarında be-liriverdi. Ortada bulunan denizaltılar geri düştüler ve kenarlardakiler de biraz açılarak, gemileri tam ortalarına aldılar. Hava şartları, denizaltıların rahatça faaliyet gösterebilecekleri kadar sakinleşmişti, fakat, destroyerlerin radar veya sualtı dinleme cihazlarından yararlanabilmeleri için yeterli değildi. Neticede, 52.000 tonilato tutarında yedi gemi batırıldı.

iki gün sonra, aynı gruba bağlı bir denizaltı,

Newfoundland sahilleri boyunca doğuya doğru giden bir konvoy gördü. Şansı yaver gittiğinden, telsizde dinlediği konuşmalardan, konvoyun takip edeceği rotayı öğrendi ve hemen diğer denizaltılara durumu bildirerek, baskın planını hazırladılar. Fakat, daha hava desteğinin menzili içinde iken saldırmak gafletini gösterdikleri için Kanada Hava Kuvvetlerine bağlı uçaklar, U-520 ile U-658'i hatırdılar. 1 Kasım'da hava destek sahası aşılınca, denizaltılar faaliyete giriştiler ve iki gece içinde 88:000 tona varan, onbeş gemi hatırdılar. İzlanda'dan kalkan IAberatorlsrm menziline girdikten sonra, hücuma son verildiyse de, bu arada uçaklar U-132'yi hatırdılar. Made-ira civarında SL125 numaralı konvoya karşı yapılan operasyon ise çok başarılı oldu ve yedi gün devam eden hücumlar sonunda 86.000 tonilato tutarında onüç gemi batırıldı.

Ancak, sonradan anlaşıldı ki, bu SL125 konvoyu aslında bir yemden başka bir şey değildi. O sıralarda, Müttefiklerin Kuzey Afrika'daki harekâtına birlik ve malzeme taşıyan gemiler devamlı olarak Cebelitarık istikametine gitmekteydiler. Denizaltılar, uzun bir süre SL125 ile meşgul, olunca, hem daha iyi fırsatları kaçırdılar, hem Müttefikler, Afrika Harekâtı'nm en hararetli günlerinde rahatça çalışmak imkânını elde ettiler ve hem de bu bölgede denizaltıların yoğun bulundukları yerler ortaya çıkmış oldu.

Kuzey Afrika çıkarması, Alman Haberalma Teşkilâtı'nın kusuru yüzünden, Yüksek Komuta Kurulu'nu tam bir şaşkınlığa maruz bıraktı. 8 Kasım günü Doenitz, Amerikalı'ların Fas sahillerine çıkarma yaptıklarını öğrenince, Cape Ver-de adaları ile Cebelitarık arasındaki bölgede bulunan bütün denizaltıların süratle Fas sahillerine gitmelerini emretti. Kuzey Atlantik'teki denizaltılar da Cebelitarık havzasına doğru getirildiler. 11 Kasım tarihinde Fas sularına gelen denizaltılar, tahmin ettikleri gibi, çevrenin, uçak gemileri ve destroyerlerle kuşatılmış ve hattâ sahile kurulmuş olan radar cihazlarının da devamlı olarak kendilerini kollamakta olduğunu gördüler. Herşeye rağmen denizaltılar büyük bir cesaretle hücuma geçtiler. Kordonu yarmaya

muvaffak olan Teğmen Schweichel, üç gemiye isabet kaydettiyse de hiçbiri batmadı. 12 Kasım akşamı Binbaşı Kals, U-150'si ile sahile doğru sokuldu, periskopunu ancak arada sırada göstermek kaydiyle ilerleyerek üç tane nakliye gemisi batırdı ve destroyerler onun yolunu kesmek için bekleye dursunlar, daha da sahile sokulduktan sonra, kuzeye doğru yollanıp kurtuldu.

Her ne kadar hedef pek çok idiyse de, Doenitz, hava desteği ve refakat gemilerinin fazlalığı dolayısıyla denizaltıların Cebelitarık havzasında görevlendirilmelerini «cinayet» olarak nitelendirmekteydi. Kasım ortalarında, Cebelitarık civarında yirmi tane denizaltının devamlı olarak görevlendirilmesi ve ayrıca Akdeniz'deki kadronun da tamamlanması için emir aldığı zaman, son derece hiddetlenmîşti. Derhal Deniz Yüksek Komutanlığı'na itiraz etti ve neticede, yirmi denizaltı onikiye indirildi ve kayıplar gözönüne alınmaksızın Akdenize de sadece dört tane gönderilmesi kabul edildi.

Bu işte Doenitz'i en fazla üzen husus, Müttefiklerin Kuzey Afrika çıkarması sebebiyle bütün refakat gemilerinin bu işle görevlendirilen nakliye gemilerinin korunjnasma tahsis edilmesi karşısında, tamamen boş kalmış olan Atlantik rotalarında yapabileceği avlardan mahrum olması idi. Doenitz, müttefiklerin deniz nakliyatını daima geniş bir görüş açısından ele alarak değerlendiriyordu. Her nerede olursa olsun batırılacak bir geminin, Müttefik kuvvetlerinin bütün ikmal ve haberleşme zincirine etki yapacağını biliyordu. Bütün bir operasyonu baltalayabile-cek özellik göstermedikçe, denizaltıların, yoğun koruma tedbirleri arasında bulunan birliklere karşı kullanılmasmı israf olarak düşünüyordu.

Bu düşünceleri ileri sürerek, Kasım ayında verilmiş olan eniri biraz yumuşatabilen Doenitz, Cebelitarık havzasından çözdüğü denizaltılarını yine Atlantik'e, Azor adalarının batısına sevke-derek, Amerikan ikmâl gemilerinin yolunu kesmeye başladı. Fakat eldeki kuvvetin azlığı dolayısıyla fazla bir başarı elde edemedi ve sadece dört gemi batırıldı. 23 Aralık tarihinde, Yüksek Komuta Kurulu da, Kuzey Afrika çıkartmasına karşı denizaltıların hiçbir varlık göstermediğini anlayarak Doenitz'e hak verdi ve burada görevlendirilmiş olan denizaltılar geri alındı.

Bu arada, yakıt durumları dolayısıyla Fas'a inmemiş olan denizaltılarla Doenitz'in Cebelitarık devriyesinden kurtarmış olduğu sekiz tanesi, her zamanki konvoy rotaları üzerinde çalışmaya devam etmekteydiler. Bunlardan bir grubu, 17 ve 18 Kasım tarihlerinde, hava destek sahasının dışında yakaladıkları ONS144 konvoyuna saldırarak, biri de korvet olmak üzere beş şilep batırdılar. Sonunda yakıtları tükendi. Günlerce okyanusta bocalayıp durdular. Yakıt olmadığı için, bataryalarını da çalıştırmak imkânından mahrumdular, bu yüzden dibe dalabilmeleri de mümkün değildi. Düşman destroyerlerine yem olmamak için dua etmekten başka çâreleri kalmamıştı. Teknede değil ışık yakmak, yemek bile pişiremiyorlardı. Hava biraz sâkinleşince derhal telsizle haberleşmeye girişerek, yerlerini bildirdiler ve sonunda «sağmal inek» imdatlarına yetişerek, hepsine ikmâl yaptı ve yakıtını alan, süratle, üssünün yolunu tuttu.

O sıralarda bir-iki ufak başarı kazanıldı, fakat bunlar da bir başka denizaltı ile çarpışıp batan U-254'ün kaybı dolayısıyla gölgelenmiş oldu. Havaların tekrar bozmasıyal, hücumlar 27 Aralık'a kadar durduruldu. îki gece süreyle, bir kalkıp bir inen sisin arasından, ONS 154 konvoyunun 67.000 tona varan

onüç gemisi batırıldı ve böylece Kuzey Atlantik konvoy rotaları üzerinde yapılan harekât bu yıl için bitmiş oldu.

1942 yılının ikinci yarısında, denizaltılar bu ana faaliyet sahasının dışında, uzak yerlerde da-" hi varlıklarını hissettirmişlerdi. Amerika sahillerinde de konvoy sisteminin kurulmasından sonra bu sular da denizaltılar için yasak bölge ilân edilmişti, fakat Karaiblerde ve Trinidad açıklarında hâlâ tek başına seyir eden birçok gemi bulunuyordu ve buralar iyi birer av bölgesi olarak değerini korumaktaydı. Küba ile Haiti arasındaki geçit ise, pek bereketli bir bölgeydi. Ticaret gemilerinin takip ettikleri rotalar o kadar iyi biliniyordu ki, temas sağlayan bir denizaltı diğerlerini kolaylıkla hedefin üstüne toplayabilmekteydi. Hava desteği kuvvetli olmakla beraber, cesaretleri sayesinde, denizaltı komutanları bunun da çâresini bulmuşlardı. Ya konvoy hatlarının içine giriyorlar yahut da refakat gemilerinin bordalarına yakın seyir ediyorlardı. Bu durumlarda ise, uçakların radarları onları bulamıyordu. Ağustos 1942'de bu taktikler uygulanarak, 87.603 tona ulaşan onbeş gemi batırıldı. Fakat refakat gemileri bu taktiklerin farkına varınca, denizaltılar iki kayıp verdiler ve Trinidad civarına, Örinoco nehri ağzına ve Guiana sahillerine doğru kaydılar. Burada gemiler pek seyrek geçmekteydi, fakat sayıları fazla oluyordu. Sadece sekiz denizaltı, Eylül ayında, toplam 143.000 tona varan yirmidokuz gemi hatırdılar. Ekim ayında 82.000 ton tutarında onyedi gemi ve Kasım'da da 150.000 tutarında yirmibeş gemi batırıldı. Freetown açıklarının da bereketli olacağı sanıldı, fakat bu tahmin doğru çıkmadı. Brezilya'nın da savaşa girmesiyle, Güney Amerika ile Afrika arasında da faaliyet göstermek imkânı belirdi ve bu sahada yapılan avların en tatlısı, İngiltere'ye et götüren soğuk hava tertibatlı ge» miler oluyordu. Uzak suların içinde en önemlisi, şimdiye kadar hiçbir denizaltının faaliyet göstermediği Cape Tovra bölgesiydi. Doenitz, denizaltıların burada yaratacağı şaşkınlıktan yararlanılarak başarı kazanılacağı düşüncesindeydi. Fakat bu 6.000 millik mesafe ancak yolda ikmal yapacak olan «sağmal inek»lerin yardımıyla ka-tedilebilirdi. DXC tipi denizaltılardan kurulu ve «kutup ayısı» diye isimlendirilen ilk grup, bir «sağmal inek» ile birlikte yola çıktılar ve Güney Atlantik'te yakıt ikmâli yaptıktan sonra Cape Town'a vardılar. Fakat tahminler altüst olmuştu. Her nasıl olmuşsa olmuş, İngiliz Amirallik Dairesi denizaltıların bu harekâtını önceden haber alıp, konvoyların rotasını değiştirmişti. Denizaltılar tarafından avlanmak için bekleştikleri düşünülen kurbanların yerinde şimdi yeller esiyordu ve denizaltılar bir tek gemi bulabilmek için denizlerin altını üstüne getiriyorlardı. DCC denizaltılarıyla birlikte, DXD2 tipi denizaltılar da Cape Town'a varmışlardı. Aslında savaş öncesi planlarına göre yapılmış olmakla beraber sonradan üzerlerinde değişiklik yapılan bu tekneler, 1.365 ton hac-mindeydi ve menzilleri 31.500 mile kadar çıka-biliyordu. Bu bakımdan uzun mesafelerde kullanılmak için son derece uygundular. U-179 ilk gece bir gemiyi batırmaya muvaffak oldu, fakat ertesi gün yerini bulan Active destroyeri de onu batırdı. DCC tipi denizaltılar ise, burada da başarı sağladılar ve Ekim sonuna kadar tutarı 161.000 tonilatoya varan yirmidört gemi hatırdılar. Bunların arasında, 24.043 tonluk Oronsay, 23.456 tonluk Orcades ve 20.119 tonluk Duchess of AthoU isimli nakliye gemileri de vardı.

Bu ve benzeri başarılar, refakat gemilerinin yokluğuyla açıklanabilir. Rotaların değiştirilmesine rağmen, arandığı takdirde yine yeteri kadar hedef

bulunabiliyordu. İngiliz Amirallik Dairesi, bu duruma karşı koyabilmek için, oniki denizaltı arama tarama gemisi ve Doğu Filotillasından destroyer ve korvet takviyelerini bu bölgeye gönderdi. Fakat bunların gelip teşkilâtlanması ise, yıl sonunu buldu. Böylece Doenitz'in düşmanı zayıf yerinden vurmak amacıyla harcamayı göze aldığı yakıt ve zaman iyi bir şekilde kullanılmış oldu.

Ekim ayının ortalarına doğru «kutup ayısı» grubundaki kısa menzilli denizaltılar, yakıt darlığı sebebiyle üslerine döndüler, fakat yerlerine uzun mezillilerden üç tanesi gönderildi. Bunlar, Cape Town civarındaki faaliyetle de yetinmeyip Hint Okyanusu'na ve oradan da Mozambik Ka-nalı'na kadar uzanarak, bir kısmı nakliye gemileri olmak üzere 127.261 ton tutarında yirmidört gemi hatırdılar ve bu sulardaki deniz nakliyatını o kadar tehdit ettiler ki, Lourenço Marques limanının iki defa kapatılması icabetti ve bu yüzden Orta Doğu'daki Müttefik kuvvetlerinin akaryakıt ikmâli oldukça zorlaştı.

Aralık ayında gelmeye başlayan refakat gemileriyle Durban ve Cape Town arasında konvoylar kuruldu. Bu ay içinde 23.251 ton tutarında beş gemi batırılabildi ve parlak bir sayfa daha kapatılmış oldu. Bu gibi operasyonların sağladığı en büyük yarar, refakat kuvvetlerinin asıl savaş alanından başka sahalara kaydırılması karşısında Kuzey Atlantik hattındaki denizaltıların daha rahat çalışma fırsatına kavuşmaları oluyordu. Denizaltı Komutanlığı, düşmanın bir adım ilerisinde kalmaya muvaffak olup, bir çeşit «gerilla» taktiği uygulayarak, yerine göre baskın yapıp, yerine göre refakat gemilerinin artması karşısında geri çekilerek savaştıkça, savaş süresince Mihver kuvvetlerinin, Müttefik deniz nakliyatına karşı üstünlüğü devam etmişti.

1942 yılının son altı ayında, Alman denizaltı-larının faaliyeti, Müttefikleri dize getirmek için gerekli olduğu ileri sürülen ayda 700.000 tonluk ortalamayı bulamadıysa, yine de son derece tatmin edici oldu. Rakamlar şöyledir: Temmuz: 476.065 tonüato ile doksanaltı gemi, Ağustos: 544.410 tonilato ile yüzsekiz gemi, Eylül: 485.413 tonilato ile doksansekiz gemi, Ekim: 619.417 tonilato ile doksandört gemi, Kasım: 729.160 tonilato ile yüzdokuz gemi ve Aralık: 330.816 tonilato ile altmış gemi.

Mihver denizaltılarının bu yıl içinde Müttefik kuvvetlere verdirmiş oldukları kayıplar 6.266.215 ton tutarında 1.160 gemiydi ve Mihver kuvvetlerinin diğer muharip sınıflarının da faaliyetiyle bu rakam toplam olarak 7.790.697 tona yükselmiş oluyordu. Bu süre içinde 87 denizaltı kaybettiler ki, bu sayı fiilen faaliyet gösteren denizaltıların % 8,9'unu teşkil ediyordu. Yılın başında 91 tanesi faal olan 249 denizaltıya karşılık şimdi 393 denizaltıdan 212 tanesi faaldi.

Müttefikler ise, Almanların haberi olmadan yedi milyon tonun üstünde yeni gemi yaptılar. Bu suretle, tonaj bakımından Almanların kazancı pek önemsiz kalmaktaydı.

1942 yılı sonunda da, savaşın kaderinin bağlı olduğu, deniz savaşı üstünlüğü, henüz hiçbir tarafça ele geçirilmiş sayılmazdı.

Scanned by hlecter

SAVAŞ KIZIŞIYOR (Mart 1943)

Esen fırtınalar yüzünden Atlantik'te dalgalar, dağlar gibi yükselmekte ve bu sebepten deniz savaşları durmuş İmlunmaktaydl. Azgın sularda, fındık kabuğu gibi denizaltıları sevk ve idare etmek son derece tehlikeli bir işti. Köprüde durabilmek için kendilerini bağlamak zorunlu-ğunda kalan personel, rotalarını ve mevkilerini dahi tayin edemiyorlardı. Güneş ve yıldızlar da görülemediğinden, göğe bakıp mevki tayini de imkansızlaşmıştı. Ocak ayının ilk onbeş gününde, Atlantik'te gezen 164 denizaltı bir tek hedef dahi tesbit edememişlerdi.

Denizlerde gemiler f ırtınalarla boğuşa dursunlar, her iki taraf perde arkasında önemli işler çeviriyordu.

14 Ocak'ta başlayan Kazablanka Konferansı'n-da Müttefikler, batan gemilerin miktarını dikkate alarak Atlantik Savaşı'nda denizaltıların mağlûp edilmesi için gereken tedbirleri düşünüyorlardı. Müttefikler, denizaltıların ne korkunç bir tehlike kaynağı olduğunu anlamışlardı. Halbuki, Doenitz aynı şeyi kendi üstlerine hâlâ kabul et-tirememişti. Müttefikler, Avrupa'ya yapacakları çıkarmanın başarılı olması için, bütün nakliyatın, üzerinden yapılacağı Atlantik Okyanusu'-nun denizaltılardan tamamen temizlenmesi gerektiğini düşünerek, kaynaklarını denizaltılara karşı açılacak topyekûn savaşa ayırmayı planlamaktaydılar. Ne olurdu, Doenitz de, denizaltıların önemini böylesine kavrayabilen bir komuta kurulu ile çalışmış olsaydı! Bununla beraber, Almanlar'm talihi yine yaver gitmekteydi. Müttef Merin denizaltıların kökünü kazımak için aldıkları karar, sonradan, önce Biskay'daki üsleri bombalamaya karar vermeleri üzerine hemen uygulama alanına konulmadı. Denizaltı üslerinde meydana getirilmek istenen tahribatın tek tek bombardıman etmekle sağlanamayacağının anlaşılması üzerine, bütün çevrenin bombardıman edilmesine karar verildi ve 14 Ocak gecesi 101 ve 15 Ocak gecesi 131 bombardıman uçağı Lori-ent limanını bombaladı. Bunu St. Nazaire limanının bombalanması takip etti ve bunlar Ocak sonunda, Kraliyet Hava Kuvvetleri başkomutanının, kendi uçaklarının bombardımanlarının denizaltılara karşı açılan savaşta hiçbir fayda sağlamadığını bildiren yazısına rağmen o senenin yazma ve hattâ aralıklı olarak savaşın sonuna kadar sürdü.

Gerçekten, bombardımanlar büyük bir israf kaynağı olmuştu. Denizaltı yapımına hiçbir etkide bulunmadığı gibi, nokta atışlarında da hiçbir denizaltıya isabet kaydedilemedi.

Alman tarafında ise, Ocak ayında Deniz Kuvvetlerinde bir komuta değişikliği oldu. Hitler ile Raeder arasındaki ilişkiler hiçbir zaman dostane olmamıştı. 6 Ocak günü bir toplantıda karşılaştıkları zaman Hitler, Lutzovo ve Hvpper savaş gemilerinin, 1942 yılında bir İngiliz konvoyuna karşı giriştikleri hücum sırasındaki başarısızlıklarım bahane ederek, Amirali sinirli bir hava içinde eleştirdi ve kendisine söz hakkı tanımadı, îleriki çalışmalar için hazırladığı planlar da kabul edilmeyince, Raeder, 30 Ocak'ta istifa etti ve yerine Hitler, Doenitz'i tayin etti. Doenitz bu görevin verdiği avantajlardan istifadeye yelten-meyecek kadar zekiydi. Savaşların içinden ayrılıp, birtakım planlama ve düzenleme işleriyle uğraşmaktansa, esasında yine, Denizaltı Filosu Komutanı olarak kalmayı tercih etti. Bu ikili görev sayesinde, hem savaşın mukadderatı üzerinde son ve kesin sözü söyleyeceklerine inandığı de-nizaltılarını daha iyi bir duruma yükseltmek şansına sahipti ve hem de harekâtı daha rahat bir şekilde izleyebilecekti. Günlük işleri Kurmay

Başkanı Tuğamiral Godt'a bırakmıştı ve denizaltı filosunu hiç kimseye emanet edemediği için, kendisi yine onun başında bulunuyordu.
Kuzey Atlantik'teki fırtınalara karşılık, havanın gayet elverişli olduğu Güney Bölgesi'nde, «Delphin» Grubu, Fas ile New-York arasındaki rotalarda kol geziyor ve Kuzey Afrika'daki birliklere ikmal malzemesi getirecek olan gemileri bekliyordu. Yeni yılın çalışma programını tek başına Trinidad açıklarında dolaşan U-514 açtı. 3 Ocak günü, Cebelitarık yoluyla Afrika'daki birliklere yakıt götürmekte olduğunu tahmin ettiği bir tanker konvoyu gördü, fakat sonradan teması kaybetti. Bu anda Doenitz gayet cüretli bir karar aldı. Astlarının, daha sonra tespit edilen bir konvoya saldırılması için yaptıkları teklifleri kabul etmeyerek, «Delphin» grubunun tanker konvoyuna hücum etmesi için emir verdi. Aradaki mesafenin 1.000 milden fazla olması dolayısıyla bu konvoyu yakalama şansları zayıftı, fakat başarı kazanıldığı takdirde sonuç çok parlak olacaktı. Zira akaryakıtsız kalacak düşman kara birlikleri, acıklı duruma düşerdi. Günlerce boş yere aranıp durdular. En nihayet, 8 Ocak günü şafak sökerken, konvoy, grubun tam ortasına düştü. Ellerine geçen bu nimeti harcamak niyetinde olmayan denizaltı komutanları 11 Ocak gününe kadar devamlı olarak hücum ettiler ve dokuz tankerden yedisini batırdılar. Bu hazırlanmışı, yürütülmesi ve tesirleri bakımından son derece parlak bir harekât oldu ve Müttefiklerin çektikleri akaryakıt sıkıntısını bilen, Afrika orduları Başkomutanı General von Arnim, de Doenitz'e bir teşekkür telgrafı göndermeyi ihmal etmedi.
Havanın biraz düzelmesiyle, Kuzey Atlantik tarafında da faaliyet başladı. HX224 konvoyundan üç tekne batırıldı. Batan gemilerden kurtarılan bir İngiliz subayı, iki günlük bir mesafeden de bir başka konvoyun gelmekte olduğunu söyleyince, bu istihbarat ta değerlendirildi ve yirmi denizaltı birden bölgeye getirildi. Oniki savaş gemisinin refakatinde gelen altmışüç teknelik konvoyda, değerli savaş malzemesi taşınmaktaydı. Mücadele çok şiddetli oldu, birçok denizaltı, su bombaları yiyerek hasara uğradı ve üç tanesi de battı, fakat konvoydan 60.000 ton tutarında onüç gemi batırıldı.
Bu çatışmada, refakat gemilerinin tecrübesizliği, denizaltıların işini kolaylaştırmıştı. 17 Şubat'ta karşılaşılan konvoyun refakat gemileri ise, geçen Ekim aymda SC104'e saldırıldığı zaman iki denizaltıyı batıran Fame ve Viscount destroyerleriydi ve bu işteki tecrübeleri sonsuzdu. Kötü hava şartları dolayısıyla sadece iki tane denizaltı hücuma katılabildi ve Fame U-201'i ve Viscount'da U-69'u batırdı.
Havalar düzelip, göreve çıkarılan denizaltıların sayısı arttıkça, alman sonuçlar da iyileşmeye başladı. 21 Şubat'ta ele geçirilen ON166 konvoyundan, 85.000 ton tutarında ondört gemi batırıldı. Arkasından ON167'ye saldırıldı. Trinidad sularında yakaladığı bir konvoydan, Mohr tek başına 23.566 tonluk dört gemiyi batırdı. 27 Şubatta, HX227, 14352 ton tutan iki gemisini fedâ etti. Hemen SC121 tespit edildi fakat elden kaçırıldı, tekrar ele geçirildiği vakit toplam olarak 62.198 tonilatoya varan, onüç gemi batırıldı. Böylece pek önemsenmeyen Ocak ayı bilançosu da 203.128 tonilato tutarında otuzdokuz gemiye yükselmiş oldu. Şubat ise tam 359.328 tonilato tutarında altmışüç gemi yazdı.
Bu basanlar, kısmen de, Deniz Yüksek Komu-tanlığı'mn Kripto Şubesi, B servisinin eseri sayılabilirdi. Bunlar, denizaltı harekâtı boyunca Müttefik komutanlıklarından konvoylara verilen mesajları dinlemeye, çözmeye ve

hattâ bozmaya uğraşıyorlar ve büyük başarılar sağlıyorlardı. Diğer taraftan da îngilizFer, denizaltılar arasındaki haberleşmeyi dinlemekle meşguldüler. Bazan bu çalışmaların karşılıklı birbirini götürdüğü olurdu. Denizaltıların yerini tespit eden Müttefikler, konvoylarının rotasını pna göre değiştirince, bu mesajları zapteden Almanlar da, denizaltılarını tekrar konvoyların yeni rotasına göre sevkederlerdi. Bu emirleri de dinleyen Müttefikler, konvoyları bu kere daha başka bir rotaya yönelirlerdi. Her iki taraf bu haber alma teşkilâtında en değerli ve zeki elemanlarını kullanıyor ve bunlara çok bel bağlıyordu.

Bu işin nasıl cereyan ettiğinin güzel bir örneği 9 Mart günü gerçekleşti. 'B' servisi, henüz birkaç mil uzaklarında olmakla beraber, HX228 konvoyunun, bir denizaltı grubunun üzerine doğru gelmekte olduğunu, mevkilerini de bildirerek haber verdi. Bu gibi durumlarda, insanın kendisini hakanımın yerine koyarak düşünmesi genellikle iyi sonuçlar verir. Aynı şekilde hareket eden Denizaltı Komutanlığı, haberin Müttefikler tarafından zaptedildiğini düşünerek, plan yaptı ve konvoy™, foktan daha kteeye doğru kaydırılmış olduğunu hesap ederek, deoizattıları da kuzeye doğru gönderdi. Bununla beraber, konvoy, eski rotası üzerinden seyrine devam ederek, denizaltıların güneyinden çekti gitti.

Denizaltılar neden yanıldılar ? Müttefikler de-nizaltılardan haberdar değil miydiler? Yoksa denizaltıların kuzeye sevkedildiğini öğrenerek rotayı bozmadılar mı? Yoksa bir adlim daha ileriyi düşünerek, Doenitz'in haberi alınca denizal-tıları derhal kuzeye göndereceğini hesaplayıp, yollarına devam etmeye mi karar verdiler? Büyük zekâlar arasında cereyan eden bu dolaylı savaşın ayrıntıları hiçbir zaman öğrenileaıeyeeek-ti. Herşeye rağmen kendilerini toparlayan denizaltılar, derhal konvoyun peşine düştüler ve U-432 ile U-444'ü ölü. vermelerine rağmen Har-vester destroyeriyle, birlikte dört gemi batırarak hiç olmazsa görünüşü kurtardılar.

'B* servisi, deniaaltıları, konvoylar arasında tercih yaparak daha iyi sonuçlar alınabilecek olanına sevketmek batanından da büyük hizmetler görmüştür. Müttefiklerin bir şifresini çözerek, HX229 konvoyunun kırk gemiyle Halifax'-tan yola çıktığını ve 13 Mart günü, Cape Race'in güneyinde 89 derece üzerinde seyir ettiğini bildirmişti. 'B' servisi ertesi gün ise, şunu bildirdi: «Nema Scotia'âan altmış parça gemiyle yola koyulan SC122 konvoyu, betti bir noktaya kadar geldikten sonra 67 derece üzerinden Atlantik'e çıkacak.» HX228'e karşı girişilen operasyonda görev almış bulunan denizaltılar o sırada batıya doğru devriye gezmekteydiler. Oniki tanesi, talan grubu haMnde teşkilâtlandırılıp], iki konvoydan da-ha-doğuya yakın olan SC122'nin üzerine gönderildi, îlk karşılaşma İS Mart'ta «Mu. Fakat goril» dükleri destroyerin konvoyla bir ilişiği olmadığı sonra anlaşıldı. Bölgedeki denizaltılar iki kısma ayrıldı. Diğer konvoylara karşı yaptıkları harekâttan alman ondört tanesi Biskay'da revizyona tâbi tutulup gelen dört tane denizaltı ile birlikte hücum grubunu ve yine Biskay'daki üs-lerden yeni gelmiş olan iki denizaltı ile diğer dokuzu ile baskı grubunu kurdu.

16 Mart günü, makine arızası dolayısıyla üssüne dönmekte olan U-653 konvoylardan biriyle karşılaştı. Bildirilen mevkiinden, Doenitz bunun SC122 olabileceğini düşündü ve bütün talan grubunun, hücum grubundan alacakları onbir ve «sağmal inek»ten ikmal yapmış olan iki tekneyle beraber konvoyun yolunu kesmesini emretti.

Bu konvoyun SC122 olduğu hakkında varılan yanlış kanaat, 'B' servisinin yapmış olduğu hatalı yorumlamadan doğmuştu ve HX229'u bu bölgede beklemiyorlardı. HX229'a verilen mesajda, denizaltıların yoğun olduğu bölgeden uzaklaşıp daha kuzeye çıkması bildiriliyordu.

Rastlanan konvoy gerçekte HX229'du ve talan grubu hücuma hazırdı. Nüfuz etmek kolay olacaktı, çünkü, onbir sıralık konvoy, yalnızca dört destroyer ve bir korvet tarafından korunmaktaydı. Gece saat onda, U-603'ün savurduğu bir klâsik ve üç FAT torpidosuyla savaş başladı. Önceden tânzim edilen rotası üzerinde, şileplerin arasından geçen bir FAT, Norveç bandıralı ELİN K üzerinde patlayarak onu batırdı. Konvoyun sancak tarafında bulunan U-753'ün attığı iki klâsik torpido ile iki FAT torpidosu da, Hollanda bandıralı Zaariland ile Amerikan bandıralı James Oglethorpe şileplerinin işini gördü. Uç destroyer geri kalarak denize düşenleri toplamaya uğraşırken, bir tanesi de konvoyun önüne çıkıp saldırganları dağıtmaya uğraşıyordu. Bu ise denizaltıların işini daha da kolaylaştırdı. İskele tarafında bulunan Teğmen Strelow, Wü-liam Eustis şilebine bir isabet kaydettiyse de gemi batmadı. Tekrar dolduruş yapmak için çekilen Strelow, saat 02.30'da iki FAT ve iki de manyetik ateşlemeli yeni E torpidosu attı. Biraz sonra duyulan dört patlamayı, kendisi ve mürettebatı, dört isabet kaydettiklerini sanarak, sevinçle karşıladılar. Fakat işin aslı öyle değildi. Konvoyun diğer tarafında bulunan U-91, yakın mesafeden attığı iki torpido ile Amerikan bandıralı Harry Luckeribaeh gemisini batırmıştı. Strelow'un duyduğu' diğer iki patlama ise, ya menzillerinin sonunda kendiliklerinden infilâk eden torpidolarından ya da diğer denizaltüara atılan sualtı bombalarından gelmiş olacaktı.

U-600 de sancak taraf ındaydı ve kendisini göstermemeyi başardığı için beş torpidosunu da rahatlıkla atmıştı. Bir tanesi İngiliz bandıralı Na-riva'ya,, iki tanesi Amerikan bandıralı irene du Pont'a ve bir diğeri de Southern Prmcess'& isabet etti. Konvoya önden taarruz etmek isteyen U-616 birdenbire destroyerle burun buruna geldi. Destroyerin kendisini görmemesinden istifade eden Yüzbaşı Koitschka, dört torpido attı ve destroyeri batırmış olduğundan emin, işine devam etti. Fakat son anda tesadüfen yaptığı bir manevrayla destroyer kendisini kurtarmış oldu.

Kuzeye doğru yollarına devam ederek, halen, talan grubunun meşgul olduğu konvoyu yakalamaya uğraşan hücum grubuyla baskı grubunun onbir gemisi, 16 Mart gecesi SC122 konvoyuna tesadüf ettiler. Halifax konvoyundan 120 mil ötede bulunan bu konvoy, iki geminin New-York'a dönmesi ve batıdan patlayan fırtına yüzünden altı geminin Halif ax'a sığınması dolayısıyla elliiki gemiye inmişti, iki destroyer, beş korvet ve bir firkateyn tarafından korunan bu konvoy, HX229'a oranla daha sıkı bir muhafaza altındaydı. O gece yapılan taarruzda refakat gemileri denizaltıların hücumunu püskürtmeye muvaffak oldularsa da, bir tek Yüzbaşı Kinzel'i durduramadılar. Kinzel'in elde ettiği başarı ise harikuladeydi. Önce iki çift torpido atarak, Kmgsbury, King Gruffydd ve Alderamin şileplerini batırdı. Sonra dönüp kıç kovanlarından bir torpidoyu, konvoy komodor gemisi Glenapp'a. attı. Fakat derinlik ayarı iyi yapılamadığı için Glenopp isabet almadı ise de, dokuzunca, onuncu ve onbirinci sıraların altından geçen torpido, sonunda Fort Cedar Lake gemisini batırdı.

Doenitz her iki konvoya birden rastlanıp hücum edildiğini ancak ertesi gün denizaltıların verdikleri tekmillerden öğrendi. Denizaltılarını ayıt ayrı konvoylara karşı kullanmaktansa, rastladıklarına hücum etmeleri için emir vermeyi tercih etti. O gün artık İzlanda ve Kuzey İrlanda'da üşenmiş bulunan Liberafor'lann menziline girilmiş bulamıyordu. Bu yüzden denizaltılar dibe dalarak teması kaybettiler. Fakat Kinzel U-338'i ile teması devam ettirdi ve öğleden sonra da GreaaAHe gemisini batırarak bir akşam önceki başarılarına bir yenisini ekledi

Fakat HX229, hava desteğinden uzakta olduğu gibi, bir gece önceki panik neticesinde gemiler bikirlerinden ayrı düşmüş ve refakat gemi-lwıyie teması kaybetmişlerdi. U-384, İngiliz bandıralı öoracero'ya batırırken, U-631 de Hollanda bandıralı fer&ofei'ın hesabım görmekteydi. HX229, bir gün önce SC122'nin geçmiş olduğa sulardan geçmekteyken, mürettebatı tarafından terkedilmiş birkaç tam şilep görülerek banlar da batırıldı. Böylece aynı gemiyi batırdıkla-nnr iddia eden denizaltıların bu iddiaları yüzünden, bu sefere ait tonaj hesapları biraz fazla şişkin çıktı.

Öğleden sonra, HX229'da kendisini IÂberator' larm koruyucu kanatlarına terkederek, selamete kavuştu. Birçok denizaltının yakıtı veya torpidosu bitmiş olduğundan, bunlar da üslerine dönmek üzere gruptan ayrıldılar. Gece karanlık bastıktan sonra, denizaltılar SC122'ye tekrar saldırdılar. Bir destroyerin tehdidi karşısında dibe dalmak zorunda kalmadan önce, Yüzbaşı Bahr, iki çift torpido ile Zcuave ve Port Aucklanâ'm işini bitirdi. SC122 deniz ve hava desteği altında, gündüzleri daha iyi korunduğu için, ertesi gün denizaltılar pek bir şey yapamadılar.

Daha zayıf bir destek altında seyir eden HX220,a ertesi gün bir hücum daha tazelendi. Bir sualtı atağı yapan U-221 beş torpidosunu birden salda ve WaUer Q. Greshmam, gilebiyle Canaâmn Star frigorifik gemisini batırmayı becerdi,

O gece HX229 ile SC122 birbirlerine karıştılar ve hangi konvoya hücum edildiği anlaşılmaz oldu. Hava karardıktan sonra uçaklar da çekildiği için, salâarisar tekrar başladı. U-666 ile U-44İ' in atakları torpidolar boşa gitti, U-608 HigMan-der destroyerinin üzerine üçlü bir atış denedi, fakat o da isabet ettiremedi. U-666 bu kere Ctor-ras şilebine saldırdı; isabet kaydetmesine rağmen gemi batmada ve müasettebat tarafından ter-kedildi.

20 Mart sabah* artan hava desteği karşısında denizaltılar iş göremez hale geldiler v© bö arada

U-384 bir IÂberator tarafından batırıldı. Diğerlerine, konvoydan çözülmeleri ve ayrı düşmüş gemilere saldırmaları emri verildi. Böylece, Matthev) Luckenbach şilebi ile hâlâ yüzen Car-ras batırıldı.

Bu harekâtta sadece U-384 kaybedildi ve sualtı bombalarından hasar gören U-631 ile U-441 de tamir edilmek için üsse dönmek zorunda kaldılar.

Beş gün beş gece süren bu mücadelede, denizaltılar 141.000 tona ulaşan yirmibir gemi hatırdılar ve başarılı bir Mart ayını kutlamış oldular. Bu ayın ilk üç haftası içinde yarım milyon tondan fazla gemi batırılmış oldu ve bu konu üzerine eğilen ingilizler; «Almanlar, Yeni Dünya ile Eskisi arasındaki bağlantıyı, 19A3 senesinin Mart ayında az daha kesip atacaklardı.» dediler. Batırılan gemilerin sayısı bir yana, bunların üçte ikisi konvoy halinde seyir etmekteydiler. Denizaltılar konvoy usulünü de mağlûp etmeye muvaffak olmuşlar mıydı? Öyle ise bunun yerine ne gibi bir usul uygulanabilirdi?

Amerika sularındaki «neşeli günler» gemilerin tek başlarına seyir ettikleri zaman yapılan katliâmı göstermişti.
Denizaltı komutanlığı, Atlantik Savaşı'nda zafere doğru yaklaştıklarını düşünmeye başlamıştı, önlerindeki günler de, şimdiye kadar olduğu gibi iyi sonuçlan almaya devam ederlerse, Müttefiklerin arasındaki köprü atılmış, ham madde, yakıt, yiyecek ve ikmâl kaynakları kesilmiş olacaktı ve böylece Avrupa'ya yapılması düşünülen çıkarma harekâtı da suya düşecekti. Şansları yaver gittiği takdirde, denizaltılar, Mihver kuvvetlerine, denizlerde üstünlük sağlamış olacaklardı.

Scanned by hlecter

ZAFERDEN YENİLGİYE
Ancak, bu iyi sonuçları izleyen günlerde, başarılar azalmaya yüz tutmuştu. Doenitz, Kuzey Atlantik rotasına ilâve olarak, Amerika ile Kuzey Afrika arasında, Karaib Denizi'nde ve Amerika sahillerinin açığında da denizaltı devriyeleri bulundurmaktaydı. Fakat elde edilen neticeler parlak olmuyordu. Mart sonunda bir denizaltı son derece önemli bir haber getirdi. Bir uçak gemisi konvoya refakat ediyor ve bundan havalanan uçaklar, denizaltılar! konvoya yanaştırmıyorlardı. Audacity uçak gemisi, 1941 yılında Cebelitarık rotasında kullanılmış, fakat Aralık ayında bir denizaltı tarafından batırılmıştı. Fakat, Atlantik konvoylarında denizaltılar şimdi ilk defa kullanılıyordu. Kısa bir süre sonra, yakıt ikmali için üslerine gelen konvoylar, bir grubu iş başında bırakmışlardı. Bu son grupta, Halifax'tan gelen bir konvoya hücum ettiği zaman, refakat birlikleri arasında bulunan bir uçak gemisinin uçaklarının sürekli saldırıları dolayısıyla fazla bir varlık gösterememiş ve ancak altı gemi batırabilmiş-ti.
işte şimdi Müttefikler bu uçak gemileriyle «hava boşluğu»nu kapatma imkânını elde etmiş oluyorlardı.
Hepsi bu kadar değildi. Mart sonundan itibaren, Müttefikler, 1942 yılının Eylül ve Ekim aylarında planlayıp da, uygulama alanına koyamadıkları «takviye gruplan»nı hizmete koymuşlardı. O tarihlerde Kuzey Afrika çıkarmasıyla meşgul birliklerin ihtiyacı gözönüne alınarak, uçak

gemileri ve takviye grupları, Atlantik'te kullanılamamıştı. Şimdi bunlar Atlantik Savaşı'na girerek, denizaltılar için birer korkulu rüya olmaya bağladılar. Son derece tecrübeli ve bilgili personele sahip olan bu refakat gemileri, bir tek konvoya bağlanmıyorlar, fakat Atlantik'te dolaşarak, başı sîkışart her teknenin imdadına yetişiyorlardı. Böylece, bir denizaltı hücumu karşısında, bu «takviye grupları »ndan biri geldiği takdirde, mevcut refakat gemileri, denizaltıla-rı kovalamakla konvoyu korumak arasında bocalamıyor, fakat ısrarlı ataklarla su bombalarını atmaya devam ediyordu. Bunun neticesi ise genellikle, denizaltının sonunun geldiğini ispat eden birtakım tahta veya kumaş parçalarının veyahut akaryakıtın su sathına çıkması oluyordu.
İngilizler, uçak gemilerinin yanı sıra bir başka usul daha bulmuşlardı. Tankerlere veyahut taht! taşıyan teknelere bir platform takarak, üzerlerinde veya dört Swordf ish uçağı bulun-dıumyoriardı* Swordfish'ler tekrar bu platforma inebildikleri için,, bu usul daha önce Hurricane uçakları için

uygulanan mancınık sisteminden çok daha verimli oluyordu. Hurricane uçaklarının bir tek defa kullanılabilmelerine karşı, Svvordfish'ler devamlı olarak iş yapabildikleri için, denizaltılara karşı beliren tehlike daha da büyümüş oluyordu.

Peş peşe üsse dönen denizaltıların bıraktıkları boşluk, Nisan ayı ile birlikte sefere çıkanlarla tekrar doldurulmaya bağlandı. Mart ayındaki başarıların devam etmesi bekleniyordu. Yeni seferin ilk teması AzWlârM 40 mil kuzeyinden geçen HX233 konVöytıyla kuruldu. Sakin bir* hava ve* dttrptn bir denizde refakat gemilerinin radarla» denizaltılar! kotoyea tesbii etti ve neticede

berabere kalındı, 7.487 'tonluk bir gemi ile U-176 battı.

Diğer konvoy, HX234 tipi denizaltflardan kaçırılmak için daha kuzeye doğru gönderildi, fakat Doenitz tezgâhtan yeni çıkmış olanlardan kurduğu bir grubu bunun peşine taktı ve 21 Ni-san'da ilk hücum yapıldı. Fakat bu kere de sis, kar ve dolu, işlerini bozdu; sanki denizaltılar artık iş görebilmek için tatlı bir meltem ve berrak görüş şartlan aramaya başlamışlardı! Sonunda bir denizaltıya karşı sadecş beş gemi batırıldı.

Nisan sonunda, Grönland'ın güneyinde toplanmış olan denizaltılar fB' servisinin Cape Fare-well'den geçtiğini bildirdiği ONS5 konvoyuyla kapışmak için yeterli sayıya ulaşmışlardı. Bu sırada patlayan fırtına, hem denizaltılan ve hem de konvoyu birbirine kattı ve günlerce atak yapmak fırsatı ele geçmedi. Fakat 4 Mayıs akşamı fırtına dinince konvoy toplanmak ve denizaltılar da saldırmak imkânını buldular. Kuvvetli bir refakat birliğine ve takviye gruplarına rağmen o gece beş ve ertesi gün de dört gemi batırıldı. Karanlık basınca denizaltılar tekrar saldırdılar, fakat iki düzine torpido atılmasına rağmen bir tek isabet kaydedilemedi. Buna karşılık, olağanüstü bir faaliyet gösteren destroyerler, aynı gece dört denizaltı hatırdılar. Konvoy, Kuzey Amerika limanlarına vardığı zş,man, kendi mevcudundan onilsi tekne eksilmiş, denizaltıların kaybı ise yediye yükselmişti.

Bu kötü sonuca rağmen, Doenitz, kuvvetlerini ikinci bir hücum için. seferber etti. Fakat sonuç daha iyi olmadı. Biter uçak gemisinin refakatinde giden HX?37 konvoyundan üç gemi batırabildi denizaltılar üç kayıp verdiler. Bir tanesini uçakta batırdı* diğerini karadan gelen 115 uçaklardan biri temizledi, üçüncüsünü ise, karadan gelen uçaklarla Biter'm uçakları ortaklasa bir harekât sonucunda dibe gönderdiler. Karadaki üslerden sağlanan hava desteği artınca, Biter başka bir denizaltı grubunun saldırısına uğrayan SC129 konvoyunun yardımına koştu. Bu kere batan iki gemiye karşı refakat kuvvetleri iki denizaltı batırıp, birçoğunu hasara uğrattılar. Zamanla denizaltıların başarısı iyice azalmaya başladı ve son olarak, SC130 konvoyunun destroyerlerinden yedikleri darbeler, kendileri için iyi bir ders oldu. 15 ile 20 Mayıs arasında dört grup denizaltı SC130'a saldırdı; konvoy hiç zarar görmeden yoluna devama muvaffak olurken, refakat birlikleri beş denizaltıyı hatırdılar.

Gerçekten, SC130 denizaltıların saldırısına uğrayan son Kuzey Atlantik konvoyu oldu denilebilir. Çünkü, Doenitz artık denizaltıların verdikleri kayıplara dayanamayacak hale gelmişti. Bir taraftan düşman uçaklarının radar kullanarak denizaltıların yerlerini kolayca bulmaları, diğer taraftan da destroyerlerin uçakların verdikleri hedefleri tespit edip denizaltılara karşı

etkili bir savaş açmaları karşısında, Doenitz hiç olmazsa geçici olarak, bu savaştan çekilmenin daha akıllı bir davranış olacağını düşündü. Denizaltıların güçlerinin, artan bu düşman baskısına dayanacak ve karşılık verecek dereceye çıkarılıncaya kadar, konvoylara baskınlar durduruldu. 24 Mayıs tarihinde, Doenitz denizaltılannı konvoy rotalarından çekti ve böylece Atlantik Savaşı'nın galibiyle mağlûbu belli oldu.

Daha Mart ayında, HX229 ve SC122 konvoylarına karşı elde edilen parlak zaferlerden sonra, Atlantik Savaşı'nda, şanslarının birdenbire böylesine ters dönmesi, Denizaltı Komutanlığı'm hayret içinde bırakmıştı. Kesin bir zafere doğru yönelmiş olan denizaltılar, sekiz hafta içinde tam bir yenilgiye uğramışlardı. Artık sadece savunma görevine itilmişler ve refakat muhripleri duruma tam manasıyla hakim olmuşlardı..

Ancak, geriye doğru bakıldığı takdirde ve bütün faktörler dikkate alınınca, denizaltıların zafere doğru gidiş olarak düşünülen başarıları, aslında, tükenmekte olan bir kuvvetin son belirtilerinden başka bir şey değildi. Çünkü, Müttefikler, Mart ayından itibaren almaya başladıkları tedbirlerle, denizaltıların parlak günlerini sona erdirecek imkânları hazırlamışlardı. Kuzey Afrika'da başarı kazandıktan sonra, birçok gemi ve personel buradan alınıp, denizaltı savaşında kullanılmaya ayırıldı ve refakat filosunun kuvveti artmış oldu. Almanlar ise, denizaltı yapımına düzenli bir şekilde devam etmekte olmalarına rağmen, kuvvet dengesinde meydana gelen bu farkı, kendi lehlerine düzeltecek sayıda denizaltı inşa edememişlerdi. Ayrıca Müttefikler, denizaltılara karşı seferber ettikleri gemilerde en modern cihazları ve bunları işletecek en bilgili personeli kullanıp, teknolojik üstünlüklerini, en kıymetli dimağları bu alana vererek sağlarken, Almanlar, teknik gelişmelere karşı ilgisiz kalarak, sonunda, teknolojik alanda Müttefiklerle başa çıkmak şansını kayıbettiler ve belki bir hamle yapabilecekleri bir sırada da, Kuzey Afrika harekâtından galip çıkmış olan Müttefikleri bütün kaynaklarını denizaltıların kökünü kazımaya ayırmış bir halde buldular.

Yılın ilk günlerinde Biskay Körfezi'nde meydana gelen birkaç olay Doenitz'e yaklaşan akıbeti anlatmaya yeterli sayılırdı. Şubat ayında, U-S3L9; bir Amerika» Idberakor bombardıman «çağı tarafından yakalanıp batırıldı. Denizaltının alıcı cihazların», kendisinin uçak tarafından tespit edildiğini göstermediği, sonradan anlaşıldı. Birkaç hafta sonra U-333, bir WelMmgtcm uçağının hücumuna uğradı, fakat bu kere talih denizaltıya güldü ve gemi uçağı düşürmeye muvaffak oldu. Alıcı cihazların yine hiçbir uyarıda bulunmadıkları görüldü ve bu tarihten itibaren denizaltı filosu, ingilizlerin elinde çok kuvvetli bir radar sisteminin bulunduğuna kanaat getirdi. Bu 1942 senesinin sonunda pek az miktarda bulunan, fakat artık bütün uçaklarda kullanılmaya başlanmış olan, 10 santimetrelik radarlardı. Doenitz, eldeki delilleri değerlendirdikten sonra, Müttefiklerin elinde uzun menzilli radarlardan bulunduğunu anlayıp, 3 Mart' tarihinde denizaltılara, radar tarafından tespit edildiklerini hissettikleri anda dibe dalmalarını ve yarım saat su sathına çıkmamalarını emretti. Yeni radarlar, denizaltıların kullandıkları cihazlara oranla o kadar kuvvetliydi ki, denizaltılar devamlı olarak baskı altında kalmakta ve hücuma uğramaktaydılar; çaresizlik içinde verilmiş olan bu son emir ise, denizaltıları faaliyet halinden uzaklaştırdığı için, neticede Müttefiklerin işine yaramıştı.

Durumun aleyhte" geliştiği, Mart ayında bir denizaltının batpıası ve bir diğerinin hasara uğramasıyla olduğu kadar, Nisan'da da U-376'nın batıp, bîr başkasının kazaya uğramasıyla da görülmekteydi. Mayıs ayında Biskay Körfezi'nde batan denizaltıların sayısı ise, endişe verecek bir şekilde arttı, ilk hafta içinde U-332, U-109 ve U-663, avcı uçaklarının gündüz vakti yaptıkları akınlarda batırıldı ve Mayıs'ta bir Halifax bombardıman uçağı, harekât sahasında bulunan denizaltılara götürmekte olduğu değerli yüküyle birlikte, «sağmal inek» U-463'ü batırdı. Bu saldırılar Doenitz'in sabrını taşırmıştı. U-333'ün üstüne gelen uçağı düşürerek elde ettiği başarıyı hatırlayan Doenitz, dibe dalmanın da pek büyük bir fayda sağlamadığım dikkate alarak, denizaltılara satıhta kalıp, uçaklarla mücadele etmeleri için emir verdi. Uçağı düşürmeyi başaramasalar bile, açılan ateş sonucunda, uçak, bombalarını tam hedefine atmakta zorluk çekecekti.

Bazı denizaltıların ateş gücünün artırılması için ek silâhlar da verdirdi. Böylece, ingiliz uçaklarının daha fazla zayiat vermesine çalışarak, Biskay Körfezi'ne yaptıkları akınlardan caydırmaya uğraştı. 2cm. lik dört namlulu iki taret ve bir 3.7 cm.'lik yarım, otomatik taret ile donatılmış U-441, karşılaştığı bir Sunderland deniz uçağıyla kapıştı ve her ne kadar uçağı düşürmeye muvaffak olduysa da, kendisi de ağır yaralar alarak, tamir görmek için üsse dönmek zorunda kaldı.

Doenitz'in denizaltıları Atlantik'ten çekmesinden sonra, özellikle Haziran ayında, mücadele Biskay Körfezi'nde yoğunlaştı. 8 Haziran günü, üzerinde yapılan değişikliklerle ateş gücü artırılmış olan U-758'iyle Teğmen Feindt bir uçak gemisinden kalkan birçok uçakla savaşa tutuştu, ilk uçak, ağır hasara uğrayarak çekildi. Diğer iki tanesi, yakın mesafede olmalarına rağmen isabet kaydedemediler ve dördüncüsü ise, düşürüldü, iki uçağa daha zarar vermeye muvaffak olan Feindt, taretlerinin arızalanması ve onbir erinin yaralanması üzerine, dalışa geçmek zorunda kaldı.

Bu başarı üzerine, diğer denizaltılar da ek silâhlarla donatıldılar ve uçaklara karşı daha etkili olabilmeleri için ikili veya üçlü gruplar halinde seyir etmeleri emredildi. Bu şekilde, denizaltılar asıl fonksiyonlarından uzak, alelade bir savaş gemisi haline gelmiş oluyorlardı. Kısa bir süre kendilerini emniyete alan denizaltılara karşı, düşmanları gereken çareyi bulmakta gecikmediler. Bu kere uçaklar bir denizaltı tespit edince, dibe dalmasına engel olacak kadar bir mesafede dolaşıp takviye gelmesini bekliyorlar ve sonra toplanıp dört bir taraftan hücuma geçiyorlardı. Bu yoldan uğranılan zararlar, satıhta kalıp savaşa tutuşmak taktiğinin pahalıya mal olduğunu gösterdi ve denizaltılara, eskiden olduğu gibi, Biskay geçidini dibden geçip, sadece bataryalarını şarj etmeleri için gerektiği takdirde satha çıkmaları bildirildi.

Bu şekilde yollara baş vurulması, denizaltıların sadece Atlantik'ten çekildiklerini değil, fakat kendi üsleri etrafında da sıkı bir muhafaza çemberi kurmak zorunluğunu duyduklarını göstermektedir.

Atlantik'teki ihtiyaç azaldıkça, destroyerler, radarlı uçakların da katılmasıyla, Biskay Kör-fezi'nin etrafında faaliyet göstermeye başladılar. Bir denizaltı, gece satha çıkıp bataryalarım şarj etmeye başladığı anda, uzun menzilli radarlar derhal yerini tesbit ediyor ve destroyerler harekete geçiyordu. Böylece, İngilizler deniz ve hava kuvvetlerinin arasındaki

koordinasyonu geliştirmekteyken, Doenitz hâlâ bir hava desteğinden ve kendi filosuna bağlı savaş gemilerinden yoksun bulunuyordu.
2 Temmuz günü Biskay Körfezi'nde başlayan harekât, bu ayı denizaltılar için 0 zamana kadar görmedikleri bir felâket devresi haline sokacaktı. Güney Afrika sahillerinde bulunan denizaltılara akaryakıt ikmali yapmak maksadıyla Bor-deaux'dan yola çıkan U-462 «sağmal inek», uçakların saldırısına uğrayınca, üsse döndü. O gece bir Leigh Light Liberator, ânî bir hücumla U-126 yı, ertesi sabah ise bir başka Liberator U-628'i batırdı. İki gün sonra U-535 de bir Liberator'a kurban gitti ve 7 Temmuz'da yine bir Liberator, roketler, sualtı bombaları ve akustik torpidola-rıyla yedi parçalık bir denizaltı filotillasına saldırdı ve sonunda U-514'ü batırmaya muvaffak oldu. Cebelitarık ve Fas'taki üslerden kalkan uçaklar, 7,8 ve 9 Temmuz'da, Portekiz sahilleri açıklarında, sırasıyla U-951, U-232 ve U-435'i batırdılar ve devamlı bir mücadele neticesinde denizaltılara karşı girişilen imha hareketi devam etti. Bu katliâmda sadece ingiliz kuvvetleri değil, Amerikan uçak gemileri de faaliyet göstermekteydi. Azor adalarında devriye gezen Bo-gue'a. katılmak üzere, Temmuz başında, üçer destroyerin refakatinde olmak üzere, Core ve Santee de o bölgeye geldi, 13 Temmuz'la 16 Temmuz arasında dört denizaltı batırdüar ve 23 Temmuz'da Bogue iki tane daha batırdıktan sonra, Santee'nin yardımıyla toplam yediye çıktı. 30 Temmuz'da İngilizler, bir denizaltı ile iki «sağmal inek»in beraber seyir ettiğini gördüler. Sadece bu gruba karşı girişikleri saldırıda kullandıkları kuvvet, İngilizlerin sahip oldukları güç, denizaltı savaşındaki üstünlüklerini göstermeye yeter. Altı uçakla Yüzbaşı "VValker idaresindeki 2 nci Refakat Grubu bütün şiddetiyle üç perişan denizaltıya saldırdı. Bütün halsizliklerine rağmen, uçaklara iyi bir ders vermeyi başaran denizaltılar, sonunda derinliklere göçmekten kurtulamadılar.

1 Agustos'ta U-454'ü batıran Sunderland da denizi boyladı. Aynı gün bir başka Sunderland U-383'ü batırdı ve ertesi gün de U-706 ile U-106 dibe gittiler. Bu korkunç kayıp karşısında, Doenitz, görevde olan altı denizaltısmı da geri çağırarak, bir süre için grup seyirlerini durdurdu. 2 Agustos'ta verilen bu emrin sebebi, Körfez'den çıkıp Atlantik'e açılmak üzere olan ondokuz de-nizaltınm batırılması olmuştu. Fakat, bu sayede, ileriki günlerde, batırılan denizaltı sayısı azaltılmış oldu.
Müttefiklerin denizlerde kurmakta oldukları bu gözle görülür üstünlüğe karşı Doenitz, Almanların bulmuş oldukları birtakım teknik yenilikler sayesinde, denizaltıların imkânlarını bir kere daha araştırma yoluna gitti. 30 Temmuz günü, savaşın aldığı seyir dolayısıyla endişeleri artmış olan Hitler'le görüşen Doenitz, teknik gelişmelerden yararlanarak, denizaltı filosunun yeniden canlandırılabileceği kanaatinde olduğunu söyledi.
O sıralarda, başta sualtı hızlarının artırılması, vurucu güçlerinin çoğaltılması ve en önemlisi, radarlara karşı bir koruma zırhına büründürül-meleri gibi yenilikler, denizaltılara uygulanabilecek bir durumdaydı.
1943 yazında, en önemli mesele, radarlara karşı korunmak olduğu için, Deniz Kuvvetleri Karargâhı Bilimsel Araştırma Başkanlığı'nda, Prof. Kuepfmueller yönetiminde kurulan bir heyet bu konuyu incelemek maksadıyla görevlendirildi. Başlangıçta, kendi uyarma cihazlarının karşı koymaya muvaffak olduğu bir buçukluk radarlardan başka bir radarın İngilizlerin elinde olmasına pek ihtimal verilmemişti. Fakat yeni on

santimetrelik radarlar, Almanları şaşkına çevirmişti. Üstelik, esir düşen bir İngiliz pilotunun, ellerinde yeni bir radar olmadığı ve denizaltıların yerinin tespitinde, kendi uyarma cihazlarından yansıyan dalgalardan istifade ettikleri yolunda uydurduğu hikâyeye de inanmışlardı. Ancak, Almanlar kendilerine gelip de on santimetrelik radarların dalgalarını alacak yeni uyarma cihazları buluncaya kadar 1944 yılı gelmiş ve iş işten geçerek, teknoloji alanındaki mesafe iyice açılmıştı.

Alman bilginleri, kimyevî köpük imâl eden bir madde bularak, sualtı dinleme cihazına karşı iyi bir çare bulmuşlardı. Denizaltıdan bırakılan bir kutu içinde bulunan bu madde, dinleme cihazının dalgalarına karşı tıpkı denizaltının verdiği yankıları veriyor ve dinleyeni yanıltmaya muvaffak oluyordu.

Denizaltıların, ticaret gemilerine karşı eski başarılarını tekrar edebilmeleri için, Doenitz bir taraftan da akustik torpidolarına ümit bağlamıştı. Hatâ payları çok fazla olduğu için, ne temasla ve ne de manyetik etki ile patlayan torpidolar, istenilen sonucu vermemişlerdi. Düşman gemilerinin makinelerinden çıkan sese doğru yönelip hedefini bulacak şekilde yapılan bu torpidolar, 1944 sonbaharında hizmete girecek şe-küde planlanmış olmalarına rağmen, yapım programının zorlanması sayesinde, 1943 Ağustos'un-da denizaltılara dağıtılmaya başlandılar. Ancak stok az olduğu için, her tekneye ancak dört tane verilebiliyordu.

Müttefiklerin radar hâkimiyeti, su altında daha hızlı gidebilecek denizaltılara olan ihtiyacı da artırmış oldu. Hidrojen peroksit yakan Walter denizaltıları kızağa konmuştu fakat bu derece büyük yenilikler taşıyan bu teknelerin geliştirilme ve deneme süreleri uzun olduğundan, bunların 1945 yılından önce hizmete girmeleri bekle-nemiyordu. Bu arada Doenitz ortalama bir projenin uygulanmasına çalışıyordu: Walter deni-zaltılarımn aerodinamik gövdeleriyle klasik sualtı motorlarmı işletecek yüksek güçte bataryaları olan denizaltı modellerinden Tip: XXI ortaya çıktı. Bu, 1.600 ton hacminde, satıhta 15,5 mil ve su altında da 10 mil yapan ve dipte 110 mil seyir edebilen bir denizaltıydı. Daha önemlisi, sualtı ataklarında, bir saat süreyle 17.5 mil hız yapabiliyordu, ki en fazla beş veya altı mil giden eski modellere oranla pek büyük bir imkân sağlamaktaydı. Sahillerde kullanılmak üzere, su altında 12,5 mille seyir edebilecek olan 232 tonluk XXIII modeli de planlanmaktaydı. Denizaltı filosunun durumunu endişeyle takip eden Hitler, her ay XXI modelinden yirmiiki ve XXIII modelinden de on tane denizaltı yapılması için emir verdi ve 1943 sonlarına doğru, Hamburg, Bre-men ve Danzig tezgâhlarında faaliyet başladı. Önce sekiz parça halinde inşa ediliyor, sonra bu parçalar monte ediliyordu. Doenitz'in, Führer üe, selefininkine göre daha yakın olan ilişkileri sonuç vermeye başlamıştı.

En sonunda «Şnorkel» ortaya çıktı. 1942 senesinde Paris'te toplanan bir kongrede Profesör Walter, denizaltıların, tekne dipte bulunduğu zamanlarda, hem motorlar ve hem de mürettebat için temiz hava çekmesini ve kirli havayı dışarı atmasını sağlayacak bir cihazla donatılmasının yararlı olacağı görüşünü ileri sürmüştü. Böylece, dizel motorlarını su altında da kullanarak, denizaltı daha yüksek süratle seyir edebilecek ve komuta kulesinin kaldırılmasıyla da radarlara hedef olmaktan kurtulacaktı. 1940 yılında, işgal sırasında ele geçen bir Hollanda denizaltısında görülen bu özelliğe, pek önem vermemiş olan Alman mühendisleri, şimdi bu fikrin ne

kadar fayda sağlayabileceğini anladıkları için, 1943 yılında denemeleri hızlandırdılar ve bu alanda oldukça başarılı adımlar atmış oldular. Teknik gelişmelerin, denizaltı savaşının manzarasını değiştirmesine kadar, Doenitz ve personeli, ilerisi için pek de ümitli değildiler. Güveni bir kere sarsılmış olan Doenitz, Haziran ayında birtakım uzun hesaplara girişerek, denizaltıları savaştan tamamen kaldırmayı bile düşündü. De-nizaltılarını, Müttefiklere karşı sağlanacak zaferin kilit unsuru olarak gören ve yakın bir zamana kadar hayâllerinin gerçeğe dönüşmekte olduğunu düşünen bir amiral için bu büyük bir moral çöküntüsüne işaret etmekteydi. Fakat, artık şartlar çok değişmişti: refakat gemüerinin sayısı artmış, kullandıkları teknik cihazlar fazlalaşmış, hava desteği yoğun bir durum almış ve en önemlisi, Ingüiz şifreleri 'B' servisinin çözemeyeceği bir hale sokulmuştu. Bütün bunlar karşısında, denizaltılarda yapılması düşünülen teknik değişiklikler tamamlanıncaya ve denizaltılarda yapılması düşünülen teknik değişiklikler tamamlanıncaya kadar, denizaltılarla yine savaşı sürdürmek, yüzlerce genci fedâ etmek ve birçok gemiyi, dönmeyecekleri seferlere göndermek olacaktı. Öbür yandan, denizaltıları seferden çekmek birtakım tehlikeli sonuçlar da doğurabilirdi. Denizaltı faaliyetinin sona erdiğini farkedecek olan Müttefikler, gemilerini korumaya ayırdıkları kuvvetlerini bu kere, Mihver kuvvetlerine karşı daha başka yerlerde, fakat daha etkili olarak kullanmaya başlayacaklardı. Daha da kötüsü, şileplerle taşınan savaş malzemesi, kazasız belâsız getirilecekti. Denizaltıların, ne pahasına olursa olsun, elde edecekleri her başarı, Müttefiklerin Avrupa'yı işgal etme planlarım köstek-lemeye yarıyordu. Denizaltıların çekilmeleriyle, diğer sınıfların üstüne düşen yük daha da artmış olacaktı. Faaliyete ara verilmesi, tezgâhlardan gelecek yeni teknelerini bekleyen denizaltı mürettebatının da moralini bozacak ve savaşın başından beri muhafaza ettikleri savaş şevklerini kıracaktı ki, Doenitz için bundan daha büyük bir kayıp düşünülemezdi.
Denizaltı savaşına devam etmekten başka bir çare olmadığı anlaşılıyordu. Atlantik'teki yenilgiden ve Mayıs ayında denizaltıları gemi rotalarından çektikten sonra, Doenitz şimdi onları başka yerlerde kullanabilirdi. Harekâta devam edecek kadar yakıtı bulunan onaltı denizaltı bir grup halinde Azor adaları civarına gönderildi. Burunlarının dibinden geçen bir konvoya, Bogue uçak gemisinin uçaklarının saldırısı sonucunda hiçbir şey yapamadıkları gibi, bu arada U-217'yi de kaybettiler.

Elinde kalan gemileri ile Doenitz, refakat kuvvetlerinin zayıf olduğu ve denizaltı hücumlarının beklenmediği başka alanlar arayarak, düşmanı vurabileceği hassas noktalar bulmaya çalıştı. Düşman devriyelerini atlatarak Biskay'dan çıkabilen yedi denizaltı, bir «sağmal inek»ten tek ikmâl yaptıktan sonra, Amerika sularına ulaşmışlardı. Fakat, hava desteğinin, uçak gemilerinin de katılmasıyla kuvvetlenmesi karşısında bir varlık gösteremediler. Refakat muhriplerinden bir tanesi de, Cape Hatteras açıklarında U-521'i batırdı. Bu bölgede bulunan denizaltılara, geniş bir alan içinde hareket etmeleri için yetki verilmiş ve hattâ toplu bir saldırıya uğramaları ihtimalini azaltmak ve bu itibarla dikkati çekmelerine meydan vermemek için, grup halinde seyir etmemeleri bildirilmişti. Fakat ümitler boş çıktı. Kısa bir zaman içinde, çok yoğun bir savunma sistemiyle karşı karşıya kaldılar ve bu sulardan tamamen sürüldüler.

Batı Afrika açıklarında da buna benzer bir olay meydana geldi. Tek tük yapüan birtakım ataklardan sonra, denizaltılar kuzeye doğru giden bir konvoya hücum etmek için birleştiler, fakat refakat gemilerinin ustaca hareketleri karşısında sadece bir tek gemi batırmayı başarabil-diler. Daha güneyde, Ümit Burnu civarında, yalnız başlarına seyir eden birkaç gemiyi batırarak, denizaltılar, biraz başarı sağlamış oldular. Bundan sonra, yedi tanesi Madagaskar açıklarında ikmâl yaparak Hint Okyanusu'na doğru yollandılar. Haziran'da on gemi ve Temmuzda da92.214 tona varan onyedi gemi batırarak iyi bir sonuç elde etmiş oldular. 9 Haziran'da Doenitz, iki tankeri de yanlarına katarak, elindeki teknelerden dokuz tanesini daha Hint Okyanusu'na gönderdi. Biskay Körfezi'nde onları bekleyen tehlikelerden kaçabilmek için, bu gemiler Almanya'da-ki üslerde bulunanlardan seçildi ve Iskoçya'nm kuzeyinden, Shetland adalarıyla İzlanda arasından geçerek sefere çıktılar. U-200 yolculuğun başında, geçitte battı, diğerleri ise yol boyunca İngiltere'den kalkan uçaklarla Amerikan uçak gemilerinin avcı uçakları tarafından epey hırpalandılar ve sonunda beş tanesi Ümit Burnu'nu kıvrılıp Hint Okyanusu'na geçmeye muvaffak oldu. «Sağmal inek»ten yakıt alındıktan sonra bunlar, o bölgede bulunan sekiz Japon denizal-tısıyla birlikte Hint Okyanusu'na dağılarak f aaliyete başlarken, ilk giden yedi denizaltı, dönüş seferine koyuldular. Yıl sonuna kadar bu denizaltılar, Japon'lardan da aldıkları yardımla, 337.169 tona varan elliyedi gemi batırdılar. Bu başarılar Doenitz için büyük sevinç kaynağı olmuştu. Diğer taraftan Atlantik Okyanusu'nu aşmak o kadar tehlikeli bir hal almıştı ki, Hint Okyanusu'na takviye olarak gönderilen denizaltı-lardan büyük bir kısmı, Ümit Buru'na varama-dan dibe gönderiliyordu.

Scanned by hlecter

İKMAL HATLARINA SON SALDIRI

Ağustos sonunda, Doenitz ayın ikisinde ver-1 \ miş olduğu emri geri alarak, denizaltıların sefere çıkmalarına izin verdi ve üç aylık bir aradan sonra, dokuz tanesi Atlantik'e açıldı. Doenitz, taşıdıkları radar tespit cihazlarına, akustik başlıklı torpidolara ve uçaksavar toplarına güvenmekteydi. Eylül başlarında, Biskay'dan on-üç parçalık bir denizaltı filosu daha yola çıktı ve peşlerinden Norveç ve Almanya'daki üsier-den hareket ettirilen altı tane daha göreve gönderildi.

Biskay Körfezi'nde alınmış olan tedbirler, geçici bir süre için de olsa, yine denizaltıların işine yaradı. Bataryalarını şarj etmek için satha çıktıkları zamanın dışında, daima su altında kaldılar ve kıyı kıyı İspanya sahillerine inip, Cape Finisterre'e kadar uzandılar. Müttefik, uçakları Eylül ayma kadar sadece iki denizaltı batırabil-dÛer ve kendi kayıpları ise onüç uçağa yükseldi.

Körfezden çıktıktan sonra denizaltı tankerinden akaryakıt ikmali yapan denizaltılar, önce destroyerlere saldırmak ve sonra da müdafaasız kalan konvoya hücum etmek için talimat alıp, Amerika'ya doğru giden konvoyların yoluna girdiler. Batıya giden ve sekiz tane refakat gemisi bulunan yirmiyedi parçalık ONS18 konvoyu, 12 Eylül'de İngiltere'den hareket etti. Kırk gemilik

ve altı refakat muhribi bulunan ON202 ise 15 Eylül'de birincisini takip etti. 16 Eylül'de on-dokuz tane denizaltı kuzey-güney doğrultusunda ve 25 derece boylam dairesi üzerinde mevki aldılar. Her iki taraf, son zamanlarda sahip olduğu yenilikleri de ölçmek için iyi bir fırsat olan bu kapışma için, karşı karşıya gelmekteydiler.

Denizaltıları, muharebe düzenine getirmek için yapılan telsiz konuşmaları, denizaltı komutanlarının tahminlerinin tersine, İngiliz Deniz Kuvvetleri'nin denizaltı takip servisi tarafından zaptedilmiş ve ONS18'e yardım etmesi için bir takviye grubu yollanmıştı.

İlk temas, 19 Eylül'de kuruldu ve daha denizaltılar düşmanı görmeye fırsat bulamadan, konvoyun önünden uçan bir Liberator, U-341'i batırdı. O gece U-270 konvoyu tespit etti ve bir diğer denizaltıyla birlikte ilk hücumu yaptı. Bu hücum, aslında refakat grubunun kuvvetini denemek amacıyla yapılmıştı ve hiçbir gemiye bir hasar gelmedi. 20 Eylül gecesi, asıl hücum başladı. Arkadan gelen ON202 konvoyu da yetişmiş ve birkaç mil daha kuzeyden olmak üzere seyire başlamıştı ki, ilk ataklara bu hedef oldu. Doenitz'in emrini tutan denizaltılar, evvelâ refakat gemilerine saldırdılar ve bir akustik torpidoyla ciddî surette yaralanan Lagarı firkateyni, geri dönmek zorunda kaldı. Peşinden iki şilep batırıldı. Fakat, tam bir karşılık vermiş olmak isteğiyle, İzlanda'dan kalkan Liberator'lar da, yine bir akustik torpidoyla, U-338'i batırdılar. Denizaltılar, Müttefiklerin üstünlüklerine karşı bir çâre bulmuş olduklarını zannettikleri sırada, karşı tarafın da aynı silâhla çarpışmakta olduğunu gördüler. Hattâ, Müttefikler bir adım daha ileri giderek, Almanlar'ın da akustik torpido kullanabilecekleri ihtimalini düşünüp, buna bile bir çare bulmuşlardı. Gemilerin kıçına, gürültü çıkaran bir âlet takıp, çekiyorlardı. Bu âlet, pervanelerden fazla gürültü çıkardığı için, torpidoları üzerine celbediyor ve emniyetli bir mesafede patlayan torpido, gemiye hiç bir zarar vermiyordu. Ancak, bu usulü henüz yaygın bir şekilde uygulamaya başlamamışlardı.

O gün, Mart ayındaki olayda olduğu gibi, iki konvoy birleşip, birlikte seyre başladılar. Mart ayındaki olayda da bunun neticesi denizaltılara daha fazla hedef vermek olmuştu; bu defa ise, netice refakat gemilerinin adedinin artması oldu ve bunlar o gece yapılan üç denizaltı saldırısını savuşturdular. Bundan sonra, denizaltılarla refakat gemileri arasındaki asıl mücadele başladı. Akşam saat sekizde bir akustik torpido St. Croiac destroyerinin kıçını havaya uçurdu ve tekne bir saat sonra patlayan bir klasik torpidoyla sulara gömüldü. Saat 10.30'da da bir başka akustik torpido Polyanthus korvetini dibe gönderdi.

Ertesi gün sis bastırdığı için denizaltıların faaliyeti durdu. Satha çıkarak konvoyun önüne doğru yol aldılar ve sisin kalktığı sıralarda da uçakların kontrolü altına girdikleri için, yeni uçaksavar toplarını kullanarak, kendüerini bombalardan korumaya çalıştılar. Gece tekrar ataklar başladı, fakat refakat gemileri yine şilepleri korumaya muvaffak oldular ve sabaha karşı, Keppel destroyeri U-229'u mahmuzlayarak batırdı. Gündüz devam eden sis yüzünden bir faaliyet olmadıysa da, gece atılan bir akustik torpidoyla Itchen destroyeri, içinde St. Croko ve Pölyanthus destroyerlerinden kurtulanlar da olduğu halde, okyanusun derinliklerine yolcu edildi.

Bu basandan sonra denizaltılar kendilerini daha da toparladılar ve 23 Eylül günü sabah saat 2.20'de destroyerlerin kordonunu yararak, konvoya sokuldular ve dört saat içinde dört gemi batırdılar. Tekrar bastıran sis ve hiç ara verme¬
yen hava desteğinin doğurduğu tehdit karşısında Doenitz, operasyona son vermek zorunda kaldı. Denizaltı komutanları oniki destroyeri, akustik torpidolar ve konvoydan dokuz gemiyi de eski tip torpidolarla batırdıklarım ileri sürdüler. Zamanla anlaşıldı ki, alışılagelmiş mübalâğalı haberler, akustik torpidoların hizmete konulmasıyla daha da artmış oldu. Çünkü, akustik torpidoyu atar atmaz denizaltı dalmak zorundaydı. Akustik torpidonun, kovandan atılır atılmaz, derhal dönüp, civarında bulunan en gürültülü hedefe doğru yönelmek gibi tuhaf bir özelliği vardır. Derhal dibe dalınmadığı takdirde, torpidonun en yakınında bulacağı ve şu halde üzerine doğru gideceği en gürültülü hedef, denizaltının kendisi olabilirdi. Komutanlar, bu sebeple isabet kaydedip etmediklerini bile göremiyorlar ve duyulan patlamalar, sualtı bombalarının sesleriyle birlikte düşünülerek, hep isabet kaydedildiği seklinde iletiliyordu.

Gerçekte ise, ondokuz denizaltı, altı yük gemisiyle üç refakat gemisi batırmış ve bir refakat gemisini de yaralamışlardı. Bu arada üç denizaltı da kendisini kurtaramamış ve diğer üç tanesi de yaralanmıştı.
Yanlış raporlarla sevinen ve akustik torpidolarla bütün meseleleri hallettiğine inanan Doenitz, kalan denizaltıları tekrar konvoyları beklemek üzere görevlendirdi. Halbuki yanılıyordu. iki konvoyun yolları değiştirildi ve bir üçüncüsüne ise kuvveüi bir hava refakati verildi. Neticede, kendileri hiçbir iş yapamayan denizâltılar-dan, U-279, Ü-336 ve Ü-389 uçaklar tarafından batınldılar. Dördüncü bir konvoy olan, SC143 ile 8 Ekim'de temas kuruldu. Otuz dokuz gemi, dokuz refakat muhribi tarafından korunuyor ve

onsekiz denizaltı da bunlara saldırmak üzere mevzileniyordu. Denizaltılar, Orkan destroyerini batırmaya muvaffak oldular ama, ertesi gün gelen uçaklar U-419, U-643 ve U-610'u dibe yolladılar. 15 Ekim'e kadar başka konvoy görünmedi ve bu ON206 ile olan çatışma da pek sevindirici sonuçlar vermedi, ilk gece yapılan atakları karşılayan destroyerler, denizaltıları dalmaya mecbur ettiler. Ertesi gece yeni bir hücum tazelemelerine vakit bırakmadan, radarlarıyla yerlerini tesbit edip gelen Liberator'lar U-884 ile U-470'i ve 17 Ekim günü akşam üzeri de U-540'ı batırdılar. Bir korvetin sualtı bombalarıyla ikiye bölünen U-631 de önce satha çıktı ve arkadan sulara gömüldü. ON206'nm dümen suyundan gelen ONS20'nin bir gemisini batırmayı başaran denizaltılardan, ingilizler derhal intikamlarım aldılar ve bir Liberator, U-964'ü ve bir firkateyn de U-841'i batırdı. Böylece bu iki savaş, altı deniz altıya mal oldu.
Artık sık sık alınmakta olan bu gibi sonuçlar karşısında Doenitz, devamlı olarak bu işe bir son vermenin zamanı geldiğini düşünmekteydi. Fakat, çaresizlik içinde, denizaltılarmı yeni bir sefer için görevlendirmekten de geri duramıyOrdu. Doenitz ne kadar fazla denizaltıyla sefere çıksa, düşmanları da refakat birliklerini o derece takviye ediyorlardı. Bir dört konvoy daha bir çizik bile almadan geçip gitmiş, fakat ingilizler Almanların, biraz da Goering'in hastalık derecesine varan ayak diremeleri yüzünden, hiçbir

zaman kuramadıkları derecede ahenkli bir hava ve deniz koordinasyonu sayesinde, üç denizaltı daha batırmışlardı.
Bu kadar denizaltının temizlenmesindeki et[A] ken, sadece hava ve denia kuvvetleri arasında

133 kurulan işbirliği değildi. Donanmaya bağlı bütün gemiler arasında gayet uyumlu bir grup çalışması yapılıyor ve özellikle Yüzbaşı Walker'in düzenlediği hücumlar daima iyi sonuçlar veriyordu. Bu devre içinde ölen denizaltı mürettebatının yüzlerinde muhakkak ki bir dehşet ifadesi bulunmaktaydı. Sualtı dinleme cihazının denizaltının bordasında yarattığı yankının, hiç şüphesiz bir de rahatlatıcı etkisi olmaktaydı, çünkü bu, destroyerin daha uzakta olduğunu gösterirdi ve kaçmak için zaman var demekti. Fakat yankı kesilince asıl endişeler belirmeye başlıyordu. Destroyer teması kaybetti mi? Yoksa destroyer tepelerine gelip, sualtı bombalarının yollamaya mı başladı? îşte bu sessizlik çöktüğü anda, denizaltı, hızla sualtı bombalarından kaçmaya ve destroyerle teması koparmaya çalışırdı. Şimdi ise, yankı devam etmekteyken, sualtı bombası patlamakta ve yarılan bordadan içeriye sular hücum etmekteydi. Gerçi, denizaltı komutanları bu sun ne o zaman ve ne de daha sonra çözebilmiş değillerdi, fakat İngiliz savaş kayıtları, olayı açıklığa kavuşturmaktadır. Sistemin mucidi, Walker'di. İki destroyer peş peşe giderken, arkadaki dinleme cihazıyla denizaltının yerini tespit edip, öndekini denizaltının rotasına oturtuyordu. Yerini ve derinliğini kesin olarak tayin ettikten sonra, öndeki destroyere sualtı bombalarını atması için gereken talimatı gönderiyordu. Eğer denizaltı kurtulmak için rota değiştirecek olursa, bunları da tespit edip, yine önde giden destroyere bildiriyor ve müteakip sualtı bombaları ona göre gönderiliyordu. Bu usulle daima kesin sonuçlar alınmış ve hiçbir denizaltı kurtulamamıştı. 1944 Temmuz'unda, fazla çalışmaktan Ötürü hayata veda eden Walker, en değerli denizaltı komutanları için bile çok kuvvetli bir rakipti.
Tek başına seyir eden bir destroyerin de, bir Önceki kadar kesin sonuçlar veren cinsinden olmamakla beraber, başvurabileceği bir usul vardı: Sualtı bombalarım pruvasından atmak... Kirpiyi andıran bombalar, hedefe isabet ettikleri takdirde patlıyorlardı; aksi takdirde patlamıyorlar ve böylece dinleme cihazının dalgaları da bozulmamış oluyordu.
1943 yılının Eylül ve Ekim aylarında denizaltılar yirmibeş kayıp verdiler... sadece dokuz şilep batırabilmek için! Ekim sonunda kurt sürüsü taktiğine son verildi. Doenitz, bu şekilde bir araya gelen denizaltıların artık düşman için pek gözde bir hedef teşkil ettiğini görerek, denizaltıları tek başlarına hareket eden, küçük gruplar halinde topladı. Fakat bunlar da, uçakların saldırısından uzak kalamadılar. Newfoundland'in doğusunda ve Grönland'ın güneyinde ikili veya üçlü gruplar halinde seyir eden denizaltılar, periskoplarını çıkarmaya bile fırsat bulamadan, tepelerinde uçakları görüyorlardı. Uçaklar, hücum etmediği takdirde, destroyerler hedefe yöneliyor ve denizaltının içinde, dinleme cihazının yarattığı yankı, çınlamaya başlıyordu.

Kızaktan çıkan yeni denizaltılar da Kuzey Atlantik bölgesine gönderildiler. Fakat, çabalar hep boşa gidiyordu. Kasım ayında 23.000 ton tutarında altı gemi ve Aralık ayında da 48.000 ton tutarında yedi gemi batırıldı. Aynı süre içinde, karanlık sulara gömülüp giden denizaltı sayısı ise onaltıya yükseldi.

Bir yıl önce Mart ayında altı denizaltıya karşılık, 476.349 ton tutarında seksen geminin batırılmış olduğu dikkate alınırsa, savaşın takip etmekte olduğu seyir çok açık bir şekilde ortaya çıkar.

Kuzey Atlantik'teki başarısızlıkların herşşye, rağmen devam, ettiğini gören Doenitz, şansım başka sularda aramaya karar verdi, Azor Adaları civarında, Amerikan uçak gemisi Card, denizaltı tankeri TJ-422'yi batırarak, Doenitz'in hayâllerine ilk darbeyi indirdi. Diğer denizaltı tankeri U-220 de bir başka uçak gemisinin, Block Is-land'm uçaklarına hedef teşkil edince, denizaltı filosunun elinde tek «sağmal inek» olarak U-488 kalmış oldu. Gerek uzak mesafelere sefer yapan denizaltıların ikmâl ihtiyacını, gerek doğrudan doğruya kendi güvenliğini düşünen Doenitz, U-488'i bu tehlikeli bölgeden çekip, biraz daha emin bir yer olan Afrika kıyılarına gönderdi.

Yeni hücumların ağırlığı Preetown ile Cebelitarık arasında gidip gelen konvoyların üzerine toplanmıştı. Fakat, 1943 yazında, Müttefikler, kurmuş oldukları hava ve deniz desteği ağma, bir halka daha üâve ettiler. İki yıl süren görüşmelerden sonra Portekiz hükümeti, İngilizlerin Azor adalarından iki tanesinde hava üsleri kurmasına izin verdi ve 8 Kasım'da işgal edilen adaların birinden, 19 Kasım'da kalkan ilk uçakla, Müttefiklerin 30'uncu enlemden kuzeye doğru alandaki hava destek örtüleri tamamlanmış oldu. Buna karşılık olmak üzere, Doenitz, sekiz denizaltı ve Hava Kuvvetleri'nin en nihayet vermeye razı olduğu birkaç keşif uçağıyla yeni bir grup kurdu. Bu kuvvetler ilk defa, 27 Ekim'de bir Focke-Wu!f uçağının gördüğü 60 gemilik konvoy dolayısıyla karşı karşıya geldiler. 33 Ekim sabahı, bir sıra halinde güneye doğru akan denizaltılar konvoyu tespit ettiler ve ilk temas kuruldu. Fakat mücadele uzun sürmedi, önce, bir destroyerle korvetin müşterek saldırısına uğrayan U-306 battı. Denizaltılar bir şilebi hasara uğrattılarsa de, bir denizaltı da kendi hatâsı yüzünde dibi boyladı. Sonunda, Azor'lardaki yeni üslerden bir hava birliğinin geldiği öğrenilince, Denizaltı Komutanlığı hücuma son verdi,

7 Kasım günü, Focke-Wulf'lar, kuzeye doğru giden bir konvoyu gördüler, fakat yapılan atakta, bir denizaltı battı ve bir diğeri de hasara uğradı. Konvoy ise sağ salim yoluna devam etti. Hava keşif birliklerinin faydası bir kere daha, 16 Kasım günü, uçakların altmışaltı gemiden kurulu bir başka konvoyu görmeleriyle ispatlandı.

Bunlar, bir tanesi Sierra Leone'den gelen SL139 ve diğeri Cebelitarık'tan gelen MKS30 konvoylarının gemileri olup, bir tek refakat altında seyir etmekteydiler. Bunlara karşı Doenitz, yirmialtı denizaltıyı görevlendirdi ve taraflar 18 Kasım saat 11.— de savaşa tutuştular. Exe destroyeri derhal U-333'ü mahmuzladı ve saf dışı bırakılan tekne, üssüne doğru yola çıktı. Buna karşılık denizaltılar, ChcmticTeer gambotunun kıçını bir akustik torpido ile uçurarak, onun da yedekte üssüne yollanmasını sağladılar. Bundan sonra İngiliz uçakları olay yerine üşüşerek, havada daireler çizmeye başladılar. Gece bastırınca Leigh Light Wellington'lar, periskopunu çıkarmak gafletinde bulunan her bir denizaltının tepesinde bitiyorlardı. Nitekim böyle bir gaflette bulunan U-211 derhal saf dışı edildi. Ertesi sabah dokuz destroyer daha gelerek, gemileri iki kordon altma aldılar. O gece Doenitz yeni bir atak yapılmasına emir verdiyse de, ilk avı yine destroyerler yaptı. Sualtı bombalarıyla satha çıkarılan U-536, top ateşine tutularak batırıldı. Bir gün sonra, mücadele havalara da geçti ve avcı uçakları, Alman ke§if

uçaklarından iki tanesini düşürdüler. Bu kere sıra U-618'e gelmişti ve taretleriyle bir Sunderland deniz uçağını düşürdü. 20 Kasım gecesi, mücadele hâlâ bütün şiddetiyle devam etmekteydi. U-684 bir Liberator düşürdü ve bir destroyer de, dinleme cihazı ile peşine düştüğü U-538'i altı saat kovaladıktan sonra, tepesine yağdırdığı sualtı bombalarıyla batırdı. Otuzbir denizaltının katılmış olduğu bu harekâtta, hiçbir yük gemisi batırılamadı. Bir gambot yaralandı ve iki uçak düşürüldü. Bunlara karşılık üç denizaltı battı ve bir tanesi de yaralandı.

Övülmeye değer bir azimle işe sarılan Doenitz, denizaltılara şimdi de, aşağı yukarı aynı rota üzerinde seyir eden, OS59 ile KMS 30 konvoylarına hücum etmeleri için emir veriyordu. Fakat, bu şıkta İngiliz Deniz Kuvvetleri bir adım daha ilerideydi. Doenitz'in kuvvetlerinin yeri tespit edilmiş ve konvoyları karşılamak üzere bir refakat grubu yola çıkarılmıştı. Denizaltılarla refakat muhripleri 22 Kasım gecesi karşılaştılar ve konvoy, yoluna güven içinde devam etmekteyken meydana gelen mücadelede U-468 harap oldu.

Bu kalabalık rotalarda denizaltılar için çok hedef vardı, onlar da birinden diğerine koşmaktaydılar. Fakat her seferinde, 4. Refakat Grubu da birlikte koşuyor ve amansız bir kovalamaca oynanıyordu. 25 Kasımda iki firkateyn U-600'ü batırdı ve ertesi günü de U-618'i yaraladı. Yüzbaşı Walker'in komutasındaki 2. Refakat Grubu da 27 Kasım günü, denizaltıların tepesinde bitti ve sanki bu da yetişmiyormuş gibi, bir Wellington U-542'yi, Bogue'tm uçaklarından birisi de

U-86'yı temize havale ettiler. Sadece bir tek denizaltı konvoya nüfuz edebüdi ve torpidosu ateş almadıktan başka, kendisi de ciddî olarak yaralandı. Bu kayıplardan sonra da Doenitz bu sulardaki harekâta son verdi. Gayet kuvvetli hava ve deniz desteğine üâye olarak, en ufak bir denizaltı tehdidinin belirdiği noktada mantar gibi biten takviye gruplarının varlığı sayesinde, artık konvoylar denizaltı çemberlerinin arasından, bir sıyrık bile almadan geçip gidiyorlardı. Bütün batı kanadının suları kendisine yasak bölge olarak ilân edilince, Doenitz yeni bir strateji için planlar hazırlamaya başladı. Denizaltı filosu için felâket yılı olan bu devre, konvoy rotalarında tam bir sükûnetle sona erdi.

Scanned by hlecter

BATI GİRİŞLERİ

Kuvvetlerinin uğradığı bu bozgundan kurtulabilmek için, Doenitz yeni hücumları nereye yöneltecekti? Denizaltılar nereye gittilerse, refakat kuvvetlerinin ağına düşmüş ve üsse dönüşlerinde aralarından birçoğu kaybolmuş oluyordu?

Doenitz, uzak mesafe görevleri için ayırdığı birkaç tekneden başka bütün gemilerini, gelecek seneki hücumları toplayacağı İngiliz adalarının batı girişine yığdı. İki düzine denizaltı, Faero-es'lardan Brest'e kadar uzanan alan üzerinde mevzilendirilmişlerdi. Gemiler otuzar millik aralarla devriye geziyor ve bataryalarını şarj etmek ihtiyacımn dışında satha çıkmıyorlardı. Herhangi bir konvoy yakalamak şansı azdı ve bu görev artık Hava Kuvvetleri'ne devredilmişti. Keşif uçakları gördükleri konvoyların mevkilerini denizaltılara bildireceklerdi.

Bu plan başarılı olamadı, fakat bunda tabiî denizaltıların bir kusuru yoktu. Birçok temas kuruldu fakat sonuç hepsinde aynı oldu. Meselâ, 17 Ocak'ta uçaklar bir konvoyu tespit ettiler ve denizaltılara hücum etmeleri için emir verildi. Ancak, keşif uçakları konvoyla teması muhafaza edemedikleri için sadece bir tek denizaltı gemilere yetişebildi. Bu başarıyı gösterebilen U-641 de derhal Viölet korveti tarafından batırıldı. Doenitz'in devriyelerin İrlanda sahillerine sokulmaları için verdiği emir, İngilizler tarafından zapte-dildiği için, îrlanda'daki hava meydanlarına, takviye uçaklar sevkedildi. Bunlar ilk defa, 27 Ocak'ta, Alman keşif uçaklarının iki büyük konvoyun mevkilerini bildirirken tespit edilen konuşmaları üzerine iş düştü ve 28 Ocak'ta bildirilen yere avlanmak üzere gelen denizaltılar, onları bekleyen uçaklara av oldular. U-271 ile U-571 derhal dibe gönderildi ve denizaltılar bu ataktan • vazgeçtiler. Fakat batıya kaçmak için uğraşırlar-l ken, destroyerler peşlerini bırakmadılar ve 31 Ocak günü, Yüzbaşı Walker, Starling'iyle U-592' yi yakalayıp batırdı.

Daha sonraki haftalarda da deniz ve hava birlikleri, Müttefik deniz nakliyatı için hayatî önemi olan bu bölgeyi sıkı bir kontrol altında tuttular ve denizaltılara fırsat bırakmadılar. Denizal-tılar, bildirilen konvoylara saldırmaya devam ettilerse de, zamanlarını, enerjilerini, yakıtlarım ve özellikle morallerini refakat gruplarının des-; troyerlerinden, korvetlerinden, gambotlarından kaçmakta harcamaktan başka hiçbir iş göremediler. 8 Şubat'ta WoodpecJcer, sıkı bir sualtı barajı kurarak U-762'nin işini bitirdi, 9 Şubat sabahı, Walker, Starting'inm önüne taktığı başka ' bir destroyerle U-734'ü kovaladı ve batırdı. Ay-1 nı gün öğleden sonra, birçok destroyerin katılmasıyla U-238'in hesabı görüldü ve 11 Şubat'ta U-424 de kurbanlar listesine eklendi.

Fencer uçak gemisi de bu arada boş durmuyordu. Uçakları 10 Şubat'ta U-666'yı batırdılar. Gece, İrlanda'dan kalkan uçaklar, U-545 ile U-283'ü temizlediler. Halbuki U-283 yine görevi-1; ni yapmış ve bir İngiliz uçağını düşürmeye muvaffak olmuştu.

Bu kayıplar hakkında henüz kesin bir fikri olmayan Doenitz, üç gün sonra verdiği bir emirle, denizaltılannı, güvenlik düşüncesiyle daha batıya sevketmekteydi. Bu durumda daha fazla konvoy, denizaltıların etki alanına giriyordu, fakat, İngiliz meslekdaşlarından çok daha tecrübesiz olan Alman keşif pilotları bunların birçoğunu tespit edemiyordu. Konvoylarla bağlantı kurulduğu zamanlarda da sonuç hep aynı olmaktaydı. Ya uçaklar denizaltıları dibe dalmaya zorluyor ya da o sinsi tehdidiyle yankılar uyandıran sualtı dinleme cihazlarını kullanarak gelen destroyerler, denizaltılara yük gemilerini unutturup, kendi başlarının çâresine bakmak için vaktin geldiğini hatırlatıyorlardı.

Bir aya yakın bir süredir, 2. Refakat grubu, konvoy rotaları üzerinde devamlı olarak denizaltıları kovalayarak, periskoplarının ucunu bile göstermek tedbirsizliğinde bulunanların hesabını görürken, denizaltılar bunlara karşı hiçbir şey yapamıyorlardı. Onbir denizaltının batırümış olmasına karşılık, denizaltılar sadece iki uçak düşürmüş ve bir de grubundan ayrı düşen Wbocü-pecker'i batırabilmişlerdi.

Denizaltıların başına gelenleri öğrenince, aşırı bir öfkeye kapılan Doenitz, suçu, keşif uçaklarının üstüne attı. 26 Şubat'ta Hitlerle görüşerek durumu anlattı ve kendisine daha fazla uçak verilmesini isteyerek; yüksek sualtı

süratleri ve Walter gövdeleriyle kendilerine büyük ümit bağladığı XXI model denizaltıların yapımına hız verilmesini istedi.

Bu arada denizaltılarını, Avrupa sahillerinin 700 mil batısına sürerek orada rastlayacakları konvoylara karşı, bağımsız olarak harekât yap-I malarım emretti. Denizaltılar, bu bölgede uçak-/ lardan yardım almadan çeşitli temas kurarak 8 Mart'ta U-575, Asphodel korvetini batırmaya muvaffak oldular. Ancak bu başarılar devam etmedi ve U-575, refakat gruplarının çalışmaları hakkında esaslı bir fikir sahibi oldu. Ganim kur-tarmeaya kadar tam onsekiz saat kaçmak zorunda kaldı. U-358 ise, otuzsekiz saatlik bir takibe uğrayarak, savaşta bu yönden bir rekor kırmış oldu. 5 Mart'ta ise, U-774'ün mürettebatı gemilerini terketmek zorunda kaldıkları zaman, tam otuz saatlik bir takibin perişanlığı içindeydiler.

22 Mart'ta, bütün bu olaylardan usanan Doenitz, denizaltıları Atlantik'ten tamamen çekip, Hitler'e-yeni XXI model tekneler verilmeden ve hava kuvvetlerinden daha fazla destek sağlanmadan, artık Atlantik'e açılmayacağını bildirdi. Ocak'la Mart arasında otuzaltı denizaltı kaybetmişti. Atlantik'in ıssız köşelerinde faaliyet gösteren denizaltüardan yarım düzine kadarı da Nisan ayında bu listeye eklendi ve Mayıs aymda kenarda köşede kalmış olan beş denizaltının iki tanesi daha gitti.

Böylece Mayıs ayında da, diğer yerlerde yapılan operasyonlar sona erdirildi, iki denizaltı Amerika sularını, iki tanesi de Afrika sahillerini kontrol etmekteydi. Dokuz ay içinde buralarda, oniki denizaltıya karşı sadece yirmialtı Müttefik gemisi batırılmıştı ki bu rakamlar esasında hiçbir taraf için artık bir mânâ ifade etmiyordu. Ancak, Avrupa'da yapılan silâh ve mühimmat yığmaklarının kaynağını devam ettirmek için Müttefiklerin gemiye ihtiyaçları vardı. Almanlar için ise, denizaltı savaşı bir saldırı harekâtıydı ve başarı, denizlerde gezen gemilerin sayısının devamlı olarak azalmasıyla ölçülürdü. Savaşa sükûnet hâkim olduğu sürece, Müttefikler kazanmış olurdu.

Haziran ve Temmuz aylarında, denizaltılar devamlı olarak uzak mesafelere gönderildiler ve devamlı olarak hücumlar, karşı hücumlar, kova-lamacalar, batırmalar, torpidolar ve sualtı bombalan birbirlerini takip etti. Fakat, eski mücadelelerin hızı kalmamıştı... Artık her iki taraf da birbirinin usullerini öğrenmişti. Almanlar önce yoklayıp, hasımlarının zayıf yerlerini ortaya çıkardıktan sonra yükleniyorlar; Müttefikler ise, konvoylarını devamlı bir kontrol altında tutarak, düşman kendisini gösterdiği anda tepesine çullanıyorlardı. Haziran ve Temmuz aylarında, denizaltılar, ne Amerika sahillerinde ve ne de Kuzey Atlantik'te bir gemi batırdılar. Bu devre pek sessiz geçti.

Son birkaç ayın tecrübesi, ne akustik torpidoların, ne uçakların kullandıkları on santimetrelik radarlara karşı takılan alıcı cihazların ve ne de denizaltılara monte edilen ağır uçaksavar silâhlarının -ki denizaltılar bu silâhları sayesinde düşmana zayiat verdirmeye muvaffak olmuşlardı,- savaşın gidişini denizaltıların lehine çevirmesine imkân olmadığını gösterdi. Filosunun geleceğini bir kere daha etraflıca düşünen Doenitz yeni politikasını, 1 Haziran günü tespit etti ve harp jurnaline şunları yazdı:

«Düşman kuvvetlerim oyalama taktiğimiz, şimdiye kadar başarı sağladı. Düşmanlarımızın, denizaltılara karşı mücadelelerinde küUandikla-rı uçaklar, gemiler ve bunlara ayırümış olan uçak gemileriyle avcı grupları

günden güne çoğalmaktadır. Denizaltıcılar için ise, sadece düşmanı oyalamak içim savaşmak, özellikle ağır bir hizmet teşkil etmektedir.»
İçleri şevkle dolu denizaltıcıların, düşman gemilerine karşı girişmiş oldukları parlak mücadelelerden, Doenitz'in, düşman hatlarına yapılan hücumların gerektiği gibi yapılabilmesini sağlamak için üst makamlarla yaptığı tartışmalardan ve ayda ortalama olarak çeyrek milyon ton hacminde geminin batırılmasına yol açmış olan konvoy harekâtından sonra; denizaltı filosu, artık, düşmanı oyalamak gibi ikinci derece bir göreve geçmiş oluyordu. Almanların savaşı kazanabilmeleri için mücadele eden diğer kuvvetlerin üstünden yükü azaltmak amacıyla denizaltılar, Müttefik silâhlarına hedef olacaklar ve diğerlerinin daha rahat çalışmasını sağlamaya uğraşacaklardı. Bu görev bile, sınırlı bir hava desteğine sahip olan denizaltılar için, düşmanlarının üstün kuvveti dikkate alınarak, ancak belli sularda yerine getirilebilecek bir görevdi. Seferden sağ dönmek şansı ise, gittikçe azalmaktaydı. 1944 Haziran'ında sefere çıkanların sadece % 70'i geri gelebilmişti.

Denizaltı filosunun savaşçı ruhuna son derece ters düşen, bir saVunma görevi bile olsa, düşmanı oyalamak da kutsal bir ödevdi. Avrupa çıkarması için İngiltere'ye yığılan kuvvetlere savaş malzemesi taşıyan gemilerden veya uçaklardan bir tanesinin batırılması bile, Alman kuvvetlerinin yükünün hafifletilmesi demekti. Bu bakımdan ne kadar fazla gemi batırılırsa, o kadar yarar sağlanmış olacaktı. İstilâ zamanı, bütün tanklar, toplar, araçlar, yakıt ve yiyecek maddeleri, cephane ve birlikler, gemilere doldurulup Manş Denizi'nden geçirilecek ve bunların içinden bir tanesinin batırılması bile, istilâ kuvvetlerinin hesabını bozacak ve Almanların işini de bir o kadar kolaylaştıracaktı.

Şansın denizaltılara tekrar gülmeye başlayabileceğine dair birtakım ümitler de belirmekteydi. İlk defa 1944 yılının bahar aylarında denizaltılara şnorkel cihazları takılmaya başlandı ve elde edilen tecrübeler, Müttefik kuvvetlerinin denizaltı savaşlarında kullandıkları taktiklere karşı, bunun, iyi bir çâre olabileceğini gösterdi. Neticede, Doenitz, 1 Haziran'da şnorkelsiz denizaltıların Atlantik'e gönderilmemesi için emir verdi ve denizaltılar, 1940 yılından beri ilk defa olarak Manş'ın sığ sularında faaliyet göstermeye başladılar.

6 Haziran'da istilâ başladığı vakit, bunların kıymeti daha da iyi anlaşıldı. Personelinin çektiği sıkıntıları iyi bilen Doenitz, o gün sefere çıkan denizaltılara şu emri verdi:

«Çıkarmaya katılan her tekne, içinde bir avuç asker veya tek bir tank bile olsa, fevkalâde önemli bir hedeftir ve sonucuna bakılmaksızın üstüne hücum edilecektir.»

«Sahile varmadan önce imha edilecek olan her asker veya silâh, düş\manın zafere ulaşma şansını azaltır.»

«Çıkarma sırasında düşmana zarar veren her denizaltı, bu yolda batıp gitse bile, ana görevini yerine getirmiş sayılır.»

îşte, Amiral'in, adamlarını göz göre göre intihara gönderdiği, korkunç emri...

Scanned by hlecter

6 Haziran, sabah saat bir sularında, çıkarma 1 filosunun hareket geçtiği haberi gelir gelmez, denizaltılar, görev yerlerini aldılar, içlerinden beş tanesinde şnorkel bulunan, yirmibir denizaltı Norveç'te, Bergen açıklanndaydı. Brest ve La
Pallice'deki, şnorkelli dokuz denizaltı Manş'a, Wight Adasıyla Cherbourg arasına gitti. Brest'te bulunan, şnorkelsiz yedi denizaltıya, İngiltere'nin doğusuna, Lizard'la Star Point arasına giderek ikmâl gemilerini kollamaları bildirildi.Fransa'daki üslerde bulunan diğer ondokuz denizaltı da, Biskay açıklarında devriye rotasına
çıkarılarak, buraya yapılacak çıkarmaya karşı kullanılmak üzere hazırlandı. O gece bütün denizaltı harekâtının en zorlu ve korkunç mücadelesi başladı ve yükün büyük bir kısmı, Biskay EÖrfezi'nde bulunan teknelerin üstüne kaldı. Dört uçak düşürdüler ve her ne kadar beş tanesi yaralanarak üsse döndülerşe de, sadece U-955 kaybedildi. Ertesi gece U-97Ö bir Sunder, land ve U-629 ile U-373 ise peş peşe, hem de aynı Liberator tarafından batırıldılar. Birkaç gün içinde, bir savunma tedbiri olarak bile, şnorke-lin dşğeri ortaya çıktı. 9 Haziran'da U-740 ve ertesi gün de U-821'in batırılması üzerine, şnorkelsiz gemiler seferden alındılar ve seferde olanlar da geri çağırıldılar.

15 Haziran'da şnorkelli denizaltılar Norveç'ten Manş'a geldi. Land's End civarında bir firkateyni batıran U-767'nin sağladığı bu ilk başarıya ertesi gün, kendisi de hasar görmekle beraber, U-764 bir diğerini ekledi. Üç gün sonra, üç destroyerin saldırısına uğrayan U-767 de battı. U-621'in bir çıkarma gemisini batırmasından sonra, denizaltıların çıkarma harekâtına karşı gösterdikleri faaliyet sona ermiş oldu. İngiliz, Kanada ve Norveç uçakları, Norveç'ten gelen denizaltılara karşı yoğun bir mücadeleye giriştiler ve Hazi-ran'ın ll'iyle 24'ü arasında dört tanesini batırdılar. Haziran'm son iki haftası içinde oniki tekne daha Biskay ve Atlantik'ten alınıp Manş'taki çıkarma alanına gönderildiler, fakat içlerinden sadece üç tanesi oraya kadar varabildi. Bir tek U-948, ikmâl gemilerine karşı iyi bir faaliyet gösterdi ve Selsey Bili civarında, üç tanesini ba-tırıp bir tanesini de hasara uğrattı. Diğerlerinden üç tanesini destroyer batırdı. Şnorkellerine güvenerek dipten gelen öbürleri ise, Manş'ta trafiğin en kalabalı kolduğu zamana yetişemeyip, hedefleri kaçırdılar.

Temmuz ayında, Manş Kanalı'nda sefere çıkan denizaltılara ise, Müttefik kuvvetleri göz açtırmadı. 4 Temmuz'da bir gemi batıran U-390'ı da ertesi günü hasımları dibe yolladı ve 6 Temmuz'da U-678, 8 Temmuz'da U-234,11 Temmuz' da da U-1222 batınldılar.

Bu dar boğazdan kendisini kurtarabüen tek denizaltı U-763 oldu. 6 Temmuz günü destroyerler U-763'ü Selsey Bill'de kıstırdılar ve kaptan Ernst Cordes etrafında patlayan tam 550 su bombası saydı. Otuz saat takibedildi ve sık sık rota değiştirerek kaçarken, sığlıklara oturmak tehlikesiyle karşılaştı. 7 Temmuz günü, kurtulmaya muvaffak oldu, fakat atlattıkları belânın etkisiyle, mevkilerini kesin olarak tayin edemeyecek hale gelmişlerdi, öğle üzeri, Cherbourg'-tan yirmi mil açıkta olduğunu hesabeden kaptan Cordes, bu tahmininde de yanıldığım anladı. Derinlik, haritanın gösterdiğine uymuyor, derinlik ölçen cihazıyla radyo işaretleri yanlış bulgu veriyordu. Akıntıların etkisiyle Manş'tan aşağıya doğru sürüklendiğini düşünen Cordes, daha derin sulara kavuşmak amacıyla kuzeye doğru yöneldi. Fakat, ertesi

sabah saat dörtte, tekrar karaya oturdu. Bu süre içinde kendini toparlayarak, geçirdiği zamanı ve diğer bulguları hesabeden Cordes, Manş Kanalı'ndan çok uzakta olduğunu ve isle of Wight açıklarında, ingilizlerin demir yeri olan Spithead'de karaya oturmuş olduğunu anladı. Bu sular, çıkarma gemileri, hastane gemileri ve iskeleler arasında gidip gelen teknelerle doluydu. Denizaltı, tam iki saat, bir enkaz gibi sessizce yattı ve sonra, sular yükselince, bulunduğu yerden sıyrılıp açığa çıktı. Sonunda, Cordes ve mürettebatı, sinirleri harap olmuş bir halde Brest'e vardılar.

Bu devre içinde Manş'a girmiş olan diğer denizaltılar, bu kadar şanslı olamadılar. Haziran ayında batmış olan yedi denizaltıya, Ağustos başında sekiz tane daha eklendi. Bunlar, harekâta katılan denizaltıların üçte ikisine eşitti ve 750 kadar personel de bu arada can verdi. Fakat, yeni gönüllüler hizmete yazılmak için bekleşiyor* Iardı ve Doenitz, harp jurnaline şunları yazmaktaydı: «Mürettebatımın sabır ve cesaretini, ben artık gösterememekteydim.»

Başarıları, toplam olarak fazla tutmamaktaydı. Sadece, oniki yük gemisi, dört çıkarma gemisi ve beş destroyer batırılmış ve beş gemi, bir destroyer ve bir çıkarma gemisi tahrip edilmişti. Fakat, uğradıkları zarara rağmen, Doenitz sonucun gayet verimli olduğu kanısındaydı. Çıkarmaya engel olunaması bile, Müttefiklerin işi ağırlaştırılmış ve karadaki savunma kuvvetlerinin yükü azaltılmıştı.

Hepsinden daha önemlisi, şnorkelin oynadığı rol, kuvvet dengesinin değişme ihtimalinin belirdiğine bir işaret olmuştu. Denizaltıların konvoylara karşı, savaşın ilk yıllarında elde ettiği üstünlüğün, sonradan deniz ve hava refakat birliklerinin faaliyeti sonucunda kaybedilmesinden bu yana, işin çâresi bulunmuş gibiydi. Radarlar, şnorkel başlığı gibi küçük bir cismi tespit edemedikleri için, denizaltılar tam bir güvenliğe kavuşmuş oluyorlardı. Sualtı seyir hızlarının azlığı ve periskop görüş alanının darlığı, etkenliklerini azaltmaktaydı, fakat daha yollu modellerinin yapımı bitmek üzere olduğundan, su altında* yıldırım hızıyla darbe harekâtına tekrar başlanması ihtimali belirmekteydi. Bu, yepyeni bir savaş tekniği olacaktı ve beş yıldır süregelen bu mücadeleye de birtakım yeniliklerin getirilmesi zorunlu görülüyordu.

Ağustos başında Amerikan kuvvetleri Brit-tairy yarımadasına nüfuz edip, denizaltıların, Brest ve Lorient ile olan bağlantılarını kesmek istediği zaman, şnorkelin değeri daha da iyi anlaşıldı. Doenitz, teknelerin daha güneydeki La Pallice ve Bordeaux üslerine çekilmelerini emretti. Ağustos ortalarında, Amerikan gemileri Biskay açıklarına varınca, bütün denizaltılara, Norveç'e çıkmaları emredildi. Müttefikler bu harekâtı bilmelerine ve denizaltıları imha etmek için yaptıkları, bütün hazırlıklara rağmen muvaffak olamadılar ve Kanal Bölgesinde bulunan veya uzak seferlerden gelen yedi tanesi de dahil yirmidokuz denizaltı, kuşatmadan kaçırıldılar. Kalabalık sulardan, farkedilmeden kaçabilmelerini, şnorkallerine borçluydular.

Fakat, şnorkelin sakıncaları da vardı. Denizaltı şnorkelini çalıştırıp, satha çıkmadan bataryalarını şarj ederken> dalgaların etkisiyle, şnorkelin ucunda bulunan ve içeri su kaçmasına engel olan kapak kapariıyorduv Bu durumda, dizel motorları yine içerinin havasını emerek çalışıyorlar ve mürettebatı oksijen darlığına mâruz bıraktıklarıgibi, ânî basinç değişmelerine yol açıyorlardı. Egzoz gazları da içeri dolmaya başlıyor ve yanmış yakıtın içindeki

karbon diöxid, mürettebatın nefes almasını zorlaştırıyordu. Denizaltı bataryalarını kullanarak yarım yolla seyir eder ve dizel motorları da bir yandan bataryaları şarj etmeye çalışırken, şnorkel arkasında egzoz gazları ve köpükten ibaret bir iz bırakmaktaydı. Sonunda şnorkeli geceleri kullanmak daha emniyetli olduğundan, gündüz mürettebat hareket etmeden, yemek pişirmeden, hattâ konuşmadan duruyor ve faaliyet bîr dahaki gece başlıyordu. Gece, temiz hava gelmeye başlayınca, hava basıncı değişikliklerine bile bakmadan, bütün mürettebat beden hareketleri yapmaya, ciğerlerine oksijen çekip, uyuşan adalelerini açmaya çalışıyordu. Bu şekilde günlerce güneş ışığı görmeden dipte kalmanın Verdiği yıkıcı etki ile denizaltıların denizde geçirebilecekleri süre, savaş yıllarının başındaki sürenin yansına kadar indi. Şnorkelin kullanılmasıyla denizaltı avcılarının çalışmalar! daha çok «hayâlı» hedeflere harcanmaya başlandı. Gerçek hedefler üzerine eskisi kadar isabet kaydedemeyince, hayâl güçleri gelişmeye başladı. Denizaltılar, kazaya uğramadan ' yollarına gide dursunlar, pilotlar* gördükleri bütün köpük ve su fışkırmalanna bomba sallamaya başladılar; bunların denizde ne kadar çok bulunduğu da malûm! Bu arada, fıskiyelerinden dolayı, sualtı bombalannm terbiyesizliğini tadan masum balinalar da olmadı değil!.,.

Biskay'den Norveç ve Almanya'ya gidip oradan da tekrar İngiltere sahillerine dönen denizaltılar, şnorkellerinden çok yararlandılar. Biskay' daki üslerin tahrip edilmesinden sonra, Shetland ve İzlanda arasındaki geçitteki hava devriyeleri, çok takviye edilmiş olmalarına rağmen, Agustos'ta oradan geçen onaltı denizaltından sadece iki tanesini tespit edebildiler.
Denizaltıların kuzey geçidini kullanmaları karşısında, İngilizler, konvoyları İrlanda'nın güneyinden geçirmeye başladılar ve böylece mücadele tam bir çıkmaza girdi. Eylül ile Kasım arasında, sadece bir tek denizaltı batırıldı ve Aralık ayında elli denizaltı geçitten sıyrık bile almadan geçti. Geçitten selâmetle geçmelerine rağmen, sualtı süratlerinin düşüklüğü ve görüş azlığı, çalışmalarım kısıtlıyordu. Bu arada dikkati çeken iki istisna oldu. Count von Matush-ka U-482 ile 2.700 mil katetti ve dört gemiyle bir korvet batırdı. Aralık'ta U-486; 800 kişi taşıyan bir nakliye gemisiyle bir firkateyni sulara gömdü. Fakat, bu ferdî başarılar, genel havayı değiştirmeye yeterli olamazdı. 1944 yılının son dört ayında için için yanmaya devam eden savaşta, yirmidört gemi ve karşılığında ellibeş denizaltı battı. Bununla beraber, yüksek sualtı seyir hızına sahip XXI ve XXIII model denizaltıların yapımı hızla devam ediyor ve bunu Doenitz memnuniyetle fakat İngilizler ise korku ve endişeyle izliyorlardı.

Eğer ingilizler denizaltıların kökünü peşinen kazımazlar ve yeni modeller için şimdiden tedbir almazlarsa, yeni gemileriyle Almanların, deniz üstünlüğünü tekrar ellerine geçirmeleri ihtimali vardı. Yılın sona ermesiyle, bu kere, savaşın en şaşırtıcı ve yanıltıcı devresi başlıyordu.

Scanned by hlecter

SON DEVRE (Ocak — Mayıs 1945)
Ilk Tip XXIII denizaltı, U-2324, Norveç'teki üssünden 1945 Ocak ayında kalkıp, kıyı harekâtına katılmak üzere, Shetland adalarının kuzeyinden yola koyuldu. Diğer ondokuz tanesiyle, denizaltı adedi otuzdokuza yükselmiş

oluyordu. Harekât alanma gidip gelen teknelerinin, şnorkel sayesinde hava hücumlarından uzak kalışı, Doenitz'i pek memnun ediyordu. Ocak ayında, hiçbir denizaltı hasara uğramadı. Devamlı olarak su altında seyir ettikleri için, karargâhla bağlantı kurmaları imkânsızdı. Buna karşılık ingilizlerin, Denizaltı Takip Servisi de en değerli haber alma kaynağından yoksun kalmış oluyordu. Ancak, denizaltılar bir konvoya saldırdıkları zaman, varlıkları öğrenilebiliyordu.

9 Ocak'ta irlanda Denizi'nde bir ve iki gün sonra da iki gemi daha batıran U-1055, ilk başarılarını kaydetti. 15 Ocak'ta Iskoçya açıklarında bir torpido hücumu yapan U-482, bir yük gemisi batırarak, Thane uçak gemisini yaraladı. Fakat peşine düşen destroyerler, uzun bir kovala-macadan sonra, onun hesabını görmeye muvaffak oldular. Bir firkateyni yaralamasına rağmen, U-1172 de takipten kurtulamadı ve batırıldı. 27 Ocak günü U-1051'in batırılması ve U-852'nin yaralanması ve U-1199, U-650, U-1021'in de diğer günlerde batmasıyla, Ocak ayı eşit şartlar altında kapatılmış oldu. Denizaltılardan altı[A] Müttefik gemilerinden yedi tanesi saf dışı bırakılmıştı. Ocak sonunda, Doenitz, şnorkelin faydalarını gördükten sonra, eski teknelerin de bunlarla donatılması halinde, ne kadar büyük işler başarabileceğini dÖşMüyorEm Şubatta hizmete girecek olan büfe* denizaltıları, ingiltere sularına toplamayı planladı. Hava hücumlarından uzak olmalarından başka, akıntıların ve gelgit olaylarının kuvvetli olduğu bu sığ sularda, sualtı dinleme cihazları da yerlerini bulamazdı. Bu şekilde, denizaltılar ikiz görevlerini mükemmelen yapacaklar ve bir taraftan düşman gemüerini batırarak, Avrupa'daki kuvvetlerinin işlerine yardım etmiş olacaklar ve diğer taraftan da düşmanı yerinde oyalayıp, birliklere ikmâl yapan Alman gemilerine hücum etmek amacıyla yola çıkan Müttefik gemilerine fırsat vermemiş olacaklardı.

Şubat'ta, kuzey üslerinden büyük ümitlerle yola çıkan kırkbir denizaltı Manş Denizi'ne doğru seyre başladı. Fakat sonuç, umdukları gibi çıkmadı. İki tanesi refakat gemisi olmak üzere, sadece yedi gemi batırâbildiler ve bu suretle Batı girişlerinde elde edilen neticeler de, toplam onbir yük gemisiyle üç refakat teknesine vardı. Denizaltı filosunun kaybı ise oniki taneydi.

Mart ayı daha kötü geçti. Norveç'ten gelen otuzyedi gemiyle, sahil harekâtına katılan denizaltı sayısı elliüçe yükselmiş oldu. Bu kuvvet, on tane şileple üç tane refakat gemisi batırmaya muvaffak olduysa da, deniz ve hava devriyeleri ve ingiliz'lerin döşediği mayınlar, onbeş denizaltının sonunu ilân etti. Denizaltı komutanlığının tahminlerini hep elde mevcut veriler üzerine kurduğu bir kere daha anlaşılmış oldu. Halbuki, araştırma ve geliştirme faaliyeti durmuyor ve Almanların düşünemedikleri birçok yeni buluş, kuyularının kazılmasına yol açıyordu.

Meselâ, «mürekkep baliği». Bu usulde, denizaltının civarına üç tane su bombası atılıyor ve bunlar tekneyi batırmasa bile, yarattıkları sadme tesiri, denizaltının satha çıkmasını sağlıyordu.

Üç santimetre dalga boyu olan yeni bir radar cihazı imal edilmişti. Bununla, şnorkeller bile tespit edilebilmekteydi. Gerçi bazan radar, şnorkel yerine, satıhta yüzen enkaz parçalarını da gösteriyordu ama, yine de denizaltılara karşı bir üstünlük sağlanmış oluyordu. Bu şekilde bir denizaltı tespit edilince, uçaklar, 300 librelik sualtı bombalarına ek olarak şimdi taşıdıkları 600'lük yeni bombalarıyla, denizaltılara karşı kesin isabet kaydediyorlardı.

En yeni icat işe, Amerika'hlarm bulmuş oldukları yankı şamandıralarıydı. Bunlar denizaltıların geçmeleri beklenen yerlere atılıyor ve denizaltının pervanesinden gelen yankıyı zaptedip, uçaklara intikal ettiriyorlardı. Uçaktan, o yöne doğru atılan bir akustik torpido ise, denizaltının işini bitirmeye yetiyordu. Artık, savaş tamamen ptomatikleşmişti.

Nisan'da da durum hep aynı kaldı ve yerdikleri onbeş gemilik kayba rağmen denizaltılar on yük gemisiyle üç savaş gemisi hatırdılar. Bununla birlikte, hizmete giren yeni teknelerle denizaltı filosunun kaybı kapatılmaktaydı. Nişan ayında ilk XXI modeli dahil, kırkdört gemi Norveç'ten yola çıktı. Hem yapımın, kayıptan fazla olması ve hem de yeni modellerin daha güçlü olması sayesinde, denizaltı filosunun kuvveti günden güne artmaktaydı. Vurucu kuvvetlerinin üstünlüğünün yanı sıra, su altında ve tam bir sessizlik içinde uzun bir süre 5,5 mille seyir edebiliyorlar ye menzilleri ise, Güney Atlantik'e kadar inip orada bir ay harekât yapmalarına yete-biliyordu. Modern teçhizatları sayesinde, 50 metre derinlikten «kör» atış yapabiliyorlardı. Bu arada, batırılan denizaltıların, sualtı süratleri az olan eski modellerden olması da dikkati çekmekteydi.

Bir yıl önce, Kasım ayında, Müttefik uçaklarının bombardımanları yüzünden kapalı kalan Dortmund, Ems ve Mittelland kanallarının açılmasıyla, başlangıçta aksayan denizaltı yapımı şimdi tekrar yoluna konulmuştu ve Mayıs ayında oniki tane XXI modeli denizaltı hizmete sokulurken diğer doksanbir tanesinin seyir tecrübeleri yapılıyordu. Fakat, birdenbire sonuç iyice belli olmaya başladı. Karadaki olaylar, Alman ordusunu kaçınılmaz bir yenilgiye sürüklemekteydi.

4 Mayıs saat 15.14'te Doenitz, bütün denizaltı komutanlarına ateş kes emri verdi. Kara savaşlarında kazandıkları zaferler, tain zamanında Müttefiklerin imdadına yetişti, yoksa, birkaç ay içinde, denizaltı füosu hakimiyeti eline geçirebilecekti. XXI modellerin nelere muktedir olduğunu, U-2511 ile Yüzbaşı Schnee ispat etti. Schnee, muazzam elektrik bataryasının verdiği büyük sualtı kudretinin sağladığı bağışıklığı biliyordu. Kuzey Denizi'nde bir denizaltı avcı grubuyla karşılaşmış, rotasından 30 derecelik bir sapma yaparak, grubu atlatmış ve kurtulmuştu. Bu model denizaltı, birçok destroyerin hızına yakın bir sualtı süratine sahipti. Ateş kes emrine derhal itaat eden sekiz komutandan biri olan Schnee, bû emri takiben Bergen'e gelirken bir ingiliz kruvazörü ile birkaç tane destroyere rastladı ve kruvazörün 500 yarda kadar yakınma sokuldu. Sonradan anlaşıldı ki, ingilizler sonlarının gelmek üzere olduğunun farkına bile varmamışlar. Schnee'ye göre bu tekne, «bir denisaltm için tamamen yeni,» bir gemi olup, hem hücum ve hem de savunma konusunda birinci sınıf niteliklere sahiptir. Birçok denizaltı komutanı ateş kes emrine uymadıkları gibi, ingilizlerin 8 Mayıs'ta, hepsine satha çıkıp yerlerini bildirmeleri ve kendilerine gösterilecek limanlara gitmeleri için verdikleri emri de dinlemediler. 9 Mayıs'ta ilk teslim olmalar başladı ve bunları diğerleri takip etti. Bazı denizaltılar, dipten giderek Alman limanlarına döndüler, bir kısmı ise uzak bölgelere çekildiler. Bu arada iki tanesi Arjantin'e gitti. 156 denizaltı teslim olduysa da, büyük bir kısmının komutanları, gemilerini düşmana teslim etmeyi, onurlarına yediremediler. Doenitz de gemilerin batırılması emrini vermeye yanaşmadı. Hitler'in bu günlerde kaybolması üzerine, vasiyetnamesi gereğince, Amiral Doenitz yerini aldı. Amacı, savaşa düzgün ve süratli bir şekilde son vererek,

kurtarabileceği kadar hayatı kurtarmaktı, ingilizler, teslim ile birlikte, silâhların ve savaş gemilerinin tahrip edilmemesini şart koştuklarından, Doenitz, onların güvenini kazanmak için toptan batırma emri için kararlaştırılmış olan «gökkuşağı», şifresini vermedi. Bir tehdit veya tazyika maruz kalmadan komutanlarının filonun düşman eline geçmesine razı olacağına inanmayan denizaltı komutanları, kendi aralarında telsiz konuşmaları yaparak, şif reyi kulaktan kulağa uçurdular ve gemiler birer ikişer denize açıldı. Kısa bir zaman sonra Kuzey Denizi ve Baltlk Denizi şiddetli patlamalarla sarsılıyordu: 221 denizaltı intihar etmişti.
Almanların, düşmanlarının can damarı olan, ulaştırma yollarını keserek, onları dize getirmek için inatla takip ettikleri strateji, sonunda başarı sağlamadı. Zaman zaman Almanlar hedeflerine çok yaklaştılar. Sayasın başlarında, Müttefikler her ay ortalama 750.000 ton hacminde gemi kaybediyor ve bunların yerine yenisini koymakta zorluk çekiyorlardı. Hayatî önemi olan, silâh ve makine, denizin dibine boyluyordu. Herkes Almanların savaşı kazanacağına âdeta iman etmişti.

Sonra, refakat gemilerinin tecrübeleri, sayıları ve teknik imkânları arttı, fakat huna rağmen Almanlar denizaltılara gereken önemi vermediler ve denizaltı yapımı için gerekli kaynakları bu işe ayırmadılar. Zamanla kuvvet dengesi, Müttefiklerin tarafına doğru kaymaya başladı.
Sonunda, dengeyi yine kendi lehlerine olmak üzere düzelten denizaltıları, yoğun bir hava ve deniz harekâtı bile, İngiltere'nin kara sularından atmaya muvaffak olamadı. Eğer savaş, altı ay veya bir yıl daha devam edip yeni denizaltılar tam kapasite ile çalışmaya başlayabilmiş olsalardı ye Walter'in hidrojen peroksitli denizaltıları hizmete girebilmiş olsalardı, sonuç ne olurdu? Bu sorunun cevabım vermek gerçekten çok zor. Bu ihtimal, hiç şüphesiz Müttefikleri tedirgin ediyordu. Denizaltı tehdidi hakkında Churchill: «Şimdi hizmete giren şnorkelli denizaltılar, su altında bataryalarını şarj ederken, bir borudan oksijen almaktadır. Bunlar, denizaltı savaşında Doenitz'in planladığı büyük yeniliklerdir. Çok sayıda yapitan bu denizaltılara güvenmektedir. İlk inşa edilenlerin seyir tecrübeleri şu şırada yapılmaktadır. Almanya'nın başarısı bunlardan büyük bir kısmını, bir an önce hizmete sokmasma bağlıdır. Bu denizaltılar bizler için büyük bw tehlike kaynağadır ve Doeniittfyn belerttiği gibi, denizaltı, savaşında bir devrim olmuştur.» diye yazmıştır.

Bu devrim tam sonucunu verinceye kadar, Alman denizaltıları, toplam olarak 13.5 müyon tonilatoya varan 2.603 ticaret gemisi ile 175 savaş gemisi batırdılar Ve buna karşılık yaptıkları 1.162 denizaltının, 784 tanesini, çeşitli sebeplerle kaybettiler.
Her iki taraf m uğradığı insan gücü kaybı ise, hayretler uyandıracak derecededir. Denizaltı filosu için 40.900 kişi silâh altına alındı. Bunlardan 28.000 tanesi öldü, 5.000 tanesi esir düştü. Sadece İngiliz ticaret filosu 30.000 kişilik kayıp verdi. Birkaç bin kişi de diğer devletlere ait gemilerde telef oldu. Kraliyet Donanması'mn, kadın erkek, 70.000 mevcudundan büyük bir kısmı denizaltı savaşlarının kurbanı oldu.
Son tahlilde, Almanların, denizlerde hakimiyet kurmak için harcamış oldukları çabanın bilançosu, insan hayatına olan etkisi yönünden ele alınırsa, meseleye daha doğru bir görüş açısından bakılmış olur.

SON

ÖLÜM DENİZALTILARI

Hitler'e zafere ulaşabilmesi için diğer bütün silâhlardan daha fazla destek olan U - BOAT denizaltılarının baskın tarzındaki muharebeleri, İkinci Dünya Savaşı adıyla anılan muazzam olayın en hayatî cephesini teşkil eder. Almanların; düşmanlarının can damarı olan ulaştırma yollarını bu denizaltılarla keserek, onları dize getirmek için olağanüstü bir inat ve cesaretle izledikleri strateji, sonunda başarıya ulaşamadı, ama zaman zaman, müttefik konvoylarına çok ağır kayıplar verdirdi.
Özellikle 1943 yılının mart ayında, U-BOAT'ların İngiltere'ye gitmekte olan iki konvoya yaptıkları baskın ile, deniz yolları için girişilen mücadele zirvesine çıkmış oldu. 40 gemiden mürekkep H X 229 konvoyu, 54 gemilik SC 122 konvoyuna yetişip, her ikisi birleşince, zaten zayıf olan refakat gemileri, bütün çabalarına rağmen âciz kaldılar.
David Mason, bu güzel kitabında, ölüm saçan Alman denizaltı filosunun kuruluşundan acıklı sonuna kadar uzanan heyecan dolu, tarihî hikâyesini, gerçek olaylara ve belgelere dayanarak, açık ve ilginç bir üslûpla anlatıyor.
Başkan Yayınları'nın «Savaş Romanları Serisbnde bugüne kadar yayımlanmış eserler :

1 — ikinci Dünya Harbinde Casuslar ve Hainler
(Kurt Singer)
2 — Pueblo Olayının Esrarı
(Elliott Arnold)
3 — Normandiya Çıkarmasının Perde Arkası
(Hans Speidel)
4 — Pearl Harbor Baskını ve Sonrası
(John T ol and)
5 — ölüm Denizaltıları U-Boat'lar
(David Mason)

Savaş Romanları Serisi'nde yayımlanacak olan kitap:

6 — Graf Spee'nin Sonu
(Sir Eugen Millington-Drake)

Genel Dağıtım: BATEŞ-Cağaloğlu/İSTANBUL

Scanned by hlecter 02.10.2010 Cumartesi Saat 10:03