

引 言

海上交通线作战是现代海战中一个极其重要的方面，海上航道的畅通与否，对交战各方的经济运行、战场态势，以及战役的发展变化，均会产生直接的、关键性的影响。无论是第二次世界大战，还是战后的局部战争，海上交通线作战总以其特有的作战组织形式，贯穿于海上战争和战役的全过程，从独特的角度，透视出现代战争的特点与海上交锋的波澜起伏。

第二次世界大战期间，发生于大西洋、太平洋及地中海间的海上交通线作战，堪称现代海上交通线作战之大成，并以其前所未有的壮观载入史册。第二次世界大战后的局部战争中，海上交通线作战更以鲜明、多样、复杂多变的作战形式和兵力、兵器运用，揭示了现代条件下海上交通线作战的客观规律和特点。

喋血大西洋

大西洋位于欧洲、非洲与北美、南美之间，它北接北冰洋，南界南极洲，东西分别经直布罗陀海峡、苏伊士运河和巴拿马运河连接着印度洋和太平洋，连同属海在内其面积为 9336 万平方公里，相当于太平洋面积的 $1/2$ ，是世界第二大洋，战略地位十分重要。

第二次世界大战期间，德、意轴心国和英、法、美盟军之间，为控制海上通路，在这里进行了一场殊死的海上搏斗，历史上称之为大西洋战役。战役之初，英法联合舰队曾合力将德国商船逐出大西洋面，控制这一海域上漫长的海上通道。1940 年 5~6 月间，随着法国的沦陷和意大利的参战，情况急转直下，法国海军全军覆没，英国海上力量也大为削弱，而此时意大利海空军在德国的增援下，阻断了航经大西洋直通苏伊士运河的海路，迫使英国船只不得不千里迢迢去绕行好望角。1942 年初，美国正式参战后，大西洋战役的战场延伸至美国沿岸和加勒比海一线，美国近岸及其港口都成为德国潜艇活动攻击的区域，而在通向印度和中东地区的南大西洋航道上，德国潜艇更是频频出击。1942~1943 年盟军重新开辟地中海战场的行

动，几乎全部要依靠海上补给，此时德国为了挽救战局，对盟军运输船队的袭击更是到了登峰造极的地步，当时盟军护航舰队通过大西洋驶向英伦三岛和苏联的摩尔曼斯克、阿尔汉格尔斯克等港口时，每一次都必须迎击来自空中和水下的狂袭，夺路而行。以海上交通线的争夺为特征的大西洋战役贯穿了第二次世界大战的始终，在长达几年的时间内，在这 9336 万平方公里的海域上，上演了一幕幕血雨腥风的战争史剧。

海上动脉生死攸关

自从克里斯多芬·哥伦布第一个从北半球热带和热带地区横渡大西洋开始，随着美洲的发现，东印度与中国市场的开辟，横渡大西洋的航行，促使整个世界商业、航海业和工业的空前发展，同时大西洋也成为各国利益交汇，竞相争夺的重要海域。

大西洋沿岸有 50 多个国家，早在 14 世纪，伴随着欧洲殖民主义者对亚洲、非洲和美洲的掠夺，大西洋开始成为世界航运的中心。第一次世界大战前夕，大西洋的航海货运量已占世界海运总量的 75% 左右，时至第二次世界大战，这里更是航线密布，海运发达，港口众多。长期的航运发展，在大西洋上形成了具有重要战略意义的 6 条海上航线，其一为美国—西欧、北欧航线，由美国大西洋沿岸的波士顿、纽约、费城、新奥尔良等港口，至西欧、北欧的伦敦、奥斯陆、汉堡、哥本哈根等港口，航程约 3000~5000 海里，是美国与西欧、北欧国家的主要贸易航线；其二为美国—地中海航线，由美国大西洋沿岸各港口至地中海沿岸的塞得港、马赛港和热那亚，航程

3000~6000 余海里，是美国与南欧、北非的重要航线，可经苏伊士运河到印度洋；其三为美国—加勒比海航线，由美国大西洋沿岸各港口至加勒比海科隆、拉瓜伊拉、坦皮科等港口，航程约 700~2000 海里，是美国输入战略原料、输出工业产品的主要航线。该航线可经巴拿马运河到美国西海岸，也可与太平洋各航线连接，虽航程较短，但运输量大，战略地位重要；其四为欧洲—中美洲、南美洲航线，由欧洲的直布罗陀、伦敦、汉堡至中、南美洲的里约热内卢、布宜诺斯艾利斯、科隆等港口，分为欧洲—加勒比海航线和欧洲—拉美航线，航程约 4000~8000 海里，该航线是欧洲与中、南美洲各国相联的主要航线，其中欧洲—加勒比海航线，可经巴拿马运河到美洲太平洋沿岸各港口；其五为欧洲—好望角航线，由欧洲各港口至非洲的开普敦、黑角等港口，航程约 1500~8000 海里。该航线是欧洲沿海各国与非洲的主要航线，在苏伊士运河封闭时，尤为重要；其六为欧洲—苏伊士运河航线，航程约 500~5000 海里。该航线是欧洲与亚太、海湾地区的主要贸易航线，也是世界上最繁忙的航线之一。此外，还有美国和南美横渡大西洋，经好望角去波斯湾、澳大利亚及远东航线等。这些航线的交通要道是哈利法克斯、纽约、巴拿马运河、里约热内卢、布宜诺斯艾利斯、直布罗陀海峡、英吉利海峡附近的通道，而百慕大群岛、佛得角群岛、亚速尔群岛等更是其中最重要的交叉点。

上述航线上平时奔忙着南来北往的商船，战时便成为交战国，特别是英、德、美等国生死攸关的海上生命线。

第二次世界大战时，西方主要的资本主义国家已进入较为发达的时期，经济的发展，使得这些国家在世界外贸交易额中的比重逐年增加，一方面大机械化生产加大了对原料输入的需要。

求，另一方面生产的产品需要向世界倾销，而 90% 以上的进出口需要通过海洋运输进行。

英国战前每年进口各种物品 6800 万余吨，其中铁矿石、铜、铝、铅、锡、石油、棉花等战略原料的输入占 56%，食品的输入约占 30%，特别是关系到民生的小麦、玉米、肉类、黄油、茶等则完全要依靠进口。在英国的进出口交易中，有 90% 是经由大西洋和英吉利海峡的各条航线进行的，其余的 10% 是经由北海交通线进行的。上述航线的畅通与否，直接关系到大英帝国的生死存亡。

美国虽然拥有一定的资源，但其石油、有色金属的进口需求依然很大，更主要的是美国当时处于经济上升期，有着大量的工业产品需要向外倾销，从 1936 年到 1938 年，美国平均每年对欧洲各资本主义国家的出口贸易额约占其整个外贸额的 34%，而这些基本上是通过海运来实现的，因而海运关系到美国整个国民经济的正常运行。

德国工业原料和粮食的输入量约占其进口物资的 37%，而占出口 80% 的工业制品，也需通过海运与世界各国进行贸易。第一次世界大战后，德国由于失去了殖民地，在大西洋上要使用与英法相同的交通线，为此争夺海上交通线的斗争便显得异常严酷。

各国对海运的需求，以及大西洋海上交通线在平时及战时所具有的重要战略价值，使得海上交通线的争夺成为大西洋海战的中心内容之一，整个战争期间，同盟国和轴心国为保护己方海上交通线和破坏对方海上交通线均在大西洋间投入了主要海军兵力，展开了长期、艰苦和激烈的海上争夺。

德国海军全力出击

1939年夏秋之交，整个欧洲，乃至整个世界都处在不可名状的阴郁和动荡之中，德国公开甚至威胁式的战争准备和讹诈，阴云般笼罩在人们周围。1933年希特勒上台执政后，德国开始打破《凡尔赛和约》的束缚，重新军国主义化。特别是自1935年英德海军协定的签订后，德国海上力量得到进一步发展与扩充，在短短的4年时间内，德国海军已发展成为有战列舰队、侦察（巡逻）舰队和潜艇舰队的综合性海上力量，舰艇排水量达35万吨，其中战列舰、重巡洋舰、驱逐舰等大型水面舰艇55艘，长期以来受（凡尔赛和约）制约没能发展的潜艇也在短时期内增长至57艘。更有甚的是，在战争展开前的4年内，德国在大力发展海上武装力量的同时，开始实施通过海运大量储备战略原料、生活物资的“四年计划”。在为期4年的时间里，大量各类物资经由大西洋公开地、不动声色地运至德国，正可谓是“兵马未动，粮草先行”。与此同时，充分利用英国依赖海上运输命脉的弱点，全力破坏英国航运的战略计划也在悄然进行中。

1939年6月间，德国旨在对海上交通要道实施封锁的潜艇布雷行动，在爱尔兰海的出口处和英国东、西海岸附近开始秘密进行。

同年8月14日，德军高级将领应召来到希特勒大本营内，此时这里已充满了战争的气氛。会上希特勒向德军将领正式通告了进攻波兰的时间，8月15~16日，德国所有军舰和指挥官都接到了“向大西洋前出，以出其不意地进攻英国和法国的

舰队。”的命令。

德国舰队依令而动。8月19日至28日间德国现役的57艘潜艇中的18艘悄悄驶向英伦三岛以北、西北和以西海域待命，其中5~6艘潜艇部署在北海交通线上，其余各艘均在基地整装待命。与此同时，德国“施佩海军上将”号和“德意志”号战列巡洋舰也从威廉港隐蔽出航，驶入南大西洋。

1939年8月31日，德国武装力量最高统帅发布第1号作战秘密指令，指令在确定对波兰发起进攻的同时，规定如英、法对德宣战，德国海军所担负的任务是“以英国为重心进行反贸易战”。

第二天，即9月1日，德军开始进攻波兰，第二次世界大战爆发，大西洋海上交通线作战就此拉开序幕。

9月3日，为阻止英国对德国侧翼实施海上攻击，德国海军组织大批巡洋舰、驱逐舰和布雷舰，开始在北海布设“西方屏障”水雷障碍区，该障碍区由多个雷阵构成，其范围从特尔舍林等的荷兰领海向北一直绵延150公里，从而把德意志湾向北海的出口几乎推到了斯卡格拉克海峡。同时部署于英伦三岛附近海域和北海航线上的20余艘德国潜艇也开始了疯狂的贸易绞杀战，一时间大西洋及北海海上交通线上风声鹤唳，硝烟四起。

战争初期，德国虽将潜艇作为其实施交通线作战的主要兵力，但此时潜艇的作战行动基本上处于缺乏明确目的和不相协同的单艇运动状态。然而，尽管如此，在英国护航体系尚不健全的情况下，德国潜艇仍然频频得手。

战争爆发后的第一周，德国海军单艇作战击沉同盟国运输船6.5万吨，第二周击沉4.6万吨，初战告捷，利令智昏的德国潜艇遂将攻击的矛头指向英国海军的作战舰艇。

1938年9月14日，德国“U-39”号潜艇在赫布里底群岛以西150海里处，对英国海军航空母舰“皇家方舟”号进行了攻击，射出的鱼雷未能击中该舰，反被英国护航的驱逐舰击沉。

1939年9月17日晚，德国“U-29”号潜艇在爱尔兰西南水域的搜索巡弋中，发现一艘正处于巡逻状态的英国航空母舰“勇敢”号，该航母航速15节，由两艘驱逐舰护航，当英国航母正在机动以接纳一架返航的飞机降落时，德国潜艇对其发起了攻击。潜艇发射的两条鱼雷击在该舰的一舷炸响，顷刻间舰上烟火四起，乱作一团，20分钟后，这艘曾一度令英国海军为之骄傲的航空母舰沉入了大海。

然而，事情还仅仅是个开端。

9月23日希特勒对德军发布了“一切敌人的商船一经发现即予以击沉”的命令。希特勒的指令加剧了德国潜艇海上打击力度，德国潜艇部队接令迅速进行攻击部署。10月初，仅48小时内德国潜艇就击沉大型运输船只6艘。与此同时，德国潜艇在袭击英国作战舰只方面也取得了新的战果。

10月13日夜，德国“U-47”号潜艇穿过没有设防的基尔克海峡，昼伏夜行，乘着月色潜入斯卡帕湾英国最大海军基地的内停泊场，朦胧中可见英国战列舰“皇家橡树”号、水上飞机母舰“柏伽索斯”号及多艘驱逐舰静泊于锚地。夜半，德国潜艇滑行着绕过停泊于外侧的驱逐舰，进入攻击阵位。先是向“皇家橡树”号齐射两枚鱼雷，再迅速调转艇首，向“柏伽索斯”号射出一枚鱼雷。两分钟后，“皇家橡树”号舰首发出一道耀眼的闪光和低沉的爆炸声，顿时浓烟翻滚，大火蔓延，英舰舰员在慌乱中控制住了大火，并以为是战舰自身发生了爆炸事件，便陆续返回住舱休息。与此同时，正在指挥“U-

47”号潜艇准备趁乱出港的德国艇长，通过潜望镜发现“皇家橡树”号受损不大，“柏伽索斯”号未被击中，而英国人竟没有任何搜潜的迹象，于是再次发射了 3 枚鱼雷。“皇家橡树”号中弹并引爆了弹药舱，一时间烈火冲天，连续不断的爆炸撕裂了“皇家橡树”号，舰上 785 名官兵随舰沉入海底。

此一时期，战争前夕驶入印度洋和南大西洋的德国战列巡洋舰“施佩海军上将”号、“德意志”号以及之后进入冰岛和法罗群岛间的德国战列舰“格尼斯诺”号和“桑贺斯特”号也分别于所在海域取得了一些破坏交通线战果。德国战列舰这次游弋的战果虽然不大，但却具有重要的作战影响。此一举动，迫使英国海军部不得不向南大西洋派出 9 个搜索群，其中包括 2 艘战列舰、2 艘战列巡洋舰、5 艘航空母舰、11 艘重巡洋舰等，进行了长时期的海上侦察搜索。

战争之初，德国在海上交通线作战中所取得的战果，使得德国海军司令雷德尔放弃了战前的发展建立远洋舰队的想法，转而支持潜艇司令邓尼茨大量使用潜艇兵力突击海上交通线的主张，一个加快潜艇建造的新计划也随之上马实施。而不断变化着的战局，也为德国利用潜艇实施破坏交通线行动带来了一些有利条件。

1940 年 4 月 9 日，德军在挪威登陆。位于北欧斯堪的纳维亚半岛西北部的挪威，对于大西洋交通线作战具有重要的价值。登陆挪威，不仅可从东面对英国形成战略包围态势，更可保障德国战时最需要的物资——铁矿石，海上运输线的通畅。如果挪威被英、法占领，从战略上将德国构成钳制态势，德国不仅会失掉瑞典矿石，失掉经由挪威的海上交通线，而且其水面舰艇和潜艇亦将被封锁在北海和波罗的海之内。远征挪威的军事行动之后，德国把潜艇基地扩大到斯塔万格、特隆赫

姆，在一定程度上改善了德国在海上交通线作战中的战略地位，为德国实施大西洋海上交通线作战赢得了战略上的主动，而英国则不得不将其海上封锁线从设得兰岛和挪威之间的海峡，移到难以用水雷封锁的冰岛地区的海。1940年6月22日法国投降后，德国潜艇又得以进驻法国的布勒斯特、圣纳泽尔、洛里昂、拉帕利斯和波尔多等港口。为此，其潜艇进入大西洋的距离缩短，在海上活动的数量也相对增多，指挥更为便利。从1939年9月至1940年6月31日，德国海军和空军共击沉同盟国各型船只700余艘，总吨位2 335 847吨，平均每月击沉船只70艘左右。

1940年7月后，德国潜艇逐渐转入北海和大西洋中部进行艇群作战，这一年的夏季是德国潜艇战果最大的时期。艇群作战和重点对护航运输队实施的攻击，使德国海军在海上交通线作战中取得了意想中的胜利。10月17日至19日，6艘德国潜艇依据事先得到的情报，驶入罗卡尔以北海区设伏。不久，由20艘船只组成的英“SC-7”护航运输队进入海上伏击圈。夜幕，沉沉地笼罩着海空，借着星月下海波闪动的光亮，德国潜艇缓慢地上伏滑动，声呐开启，鱼雷准备。突然一个火球夹带着巨响，贴着海面飞向护航运输队，平静的海面瞬时被爆炸和火光撕裂。英国护航队慌忙迎敌接战，而早有准备的德国潜艇却借着爆炸的火光，紧紧咬住目标。混战中，德国“U-99”号潜艇击沉了7艘英国船只，而“U-101”号潜艇则击沉了8艘英船。紧接着德国潜艇队又快速转战至相临的海区，剩有鱼雷的德国潜艇又于10月19日至20日，对英国“HX-79”护航运输队进行了攻击，在消耗全部艇载鱼雷后，又有12艘英国运输船葬身海底。这一巨大的胜利，使德国潜艇部队名声大振，并为旷日持久的潜艇绞杀战奠定了基础。

这期间，游猎于大西洋海上交通线的德国水面舰艇，也取得了一些新的战果。1940年10月间，活动于南大西洋的德国“舍尔海军上将”号“袖珍战列舰”先后击沉了英国“贾维斯湾”号辅助巡洋舰和16艘运输船。与此同时，德国“希佩尔”号重巡洋舰、“沙恩霍斯特”号战列舰、“格奈森瑙”号战列舰、“俾斯麦”号战列舰、“欧根亲王”号重巡洋舰，以及辅助巡洋舰“彗星”号、“鸬鹚”号和“兰姆一世”号也相继进入大西洋海上交通线。尽管德国水面舰艇在交通线作战中未能发挥很大的作用，但它们的存在与活动，仍使英国海军陷入紧张状态。

1941年初，德军加大了对大西洋海上交通线作战的投入力度，同时其战术、战法及协同也出现了一些新的变化。

其一，舰机协同体制得以确定，航空兵参与海上交通线作战的比重加大。德国海军司令邓尼茨亲自向德国军事当局汇报了有关交通线作战中，潜艇难以有效实施侦察的问题，并得到重视。1月7日，希特勒颁布命令，规定波尔多的第40航空队在进行远距离侦察方面隶属潜水舰队司令。颁布这项命令时，德国元帅戈林正在打猎，休假回来后，他曾强迫邓尼茨放弃执行这项命令，但未能奏效。航空侦察对于查明英国护航运输队的航线及活动产生了重要作用，同时舰机协同更是创造了大西洋海上交通线作战的最新战果。1941年2月间，德国航空兵为破坏同盟国和中立国航运出动的飞机架次明显增多，而同盟国运输船只遭受德国空中袭击的损失在总损失中所占的比重迅速增长。1940年10月份仅占2%，12月份为4%，而1941年1月起则超过20%。这期间有一些成功的战例。1941年2月8日，向西非方向航行的德国“U-37”号潜艇，在文采特角发现了开往英国的护航运输队，跟踪监探中，潜艇与德

国航空队取得了联系，并引导 5 架飞机对护航运输队进行了袭击，此后闻讯赶来的德国重巡洋舰“希佩尔”号对抗航运输队实施了拦截，击沉了 7 艘运输船。这是大西洋海上交通线作战中唯一的一次水面、空中和水中水下立体作战。

其二，“海狼”战术正式列为德国海军潜艇的标准战术。大西洋交通线作战伊始，德国海军就潜艇攻击战术进行了种种尝试，最初是以单艇攻击为主，英国建立护航体制后，德国海军元帅邓尼茨于 1940 年秋提出了以集群潜艇袭击护航运输队的理论，即“狼群”战术，并即行付诸实施。经过不长时间的作战实践，“狼群”战术逐渐完善，并最终成为德国海军潜艇部队的主要战术。“狼群”战术，即由 6~8 艘或更多的潜艇事先在护航运输队可能通过的航线上展开艇幕巡逻线，其中任何 1 艘发现目标后，均暂不攻击，而以简短的信号向潜艇司令部及其他潜艇通报护航运输队位置，在潜艇司令部的组织下各潜艇汇集于指定海域，待夜幕降临后，集结的艇群浮出海南，一齐扑向护航船队，各自捕捉目标，分别实施鱼雷攻击。攻击结束后即刻下潜退出作战海域。“狼群”战术的实施以及航空侦察的有效配合，增大了德国潜艇的活动范围和攻击强度，1941 年 3 月至 5 月间，连同其他兵力的破坏交通线战果，德国共击沉同盟国及中立国运输船 400 余艘，约 170 余万吨，是战争初期 10 个月的总合，特别是 4 月份竟高达 323 400 吨。

德国连续不断实施的大西洋海上交通线作战，造成了英国航运状况的急剧恶化，运进英国的各类物资急剧下降。战争第一年向英国运进了 4350 万吨各种物资，而战争第二年则下降至 3700~3800 万吨。生活及战略物资的短缺，使得英国粮食部不得不一次次规定新的供应限制措施。为此英国有关部门惊呼“这一时期的损失开始成可怕的级数增长”，“这是整个战争

时期最艰难的一个季度”。美国海军上将斯塔克也声称，“非常明显，大西洋的情况是危急的。如果我们不采取坚决措施加以挽救的话，那么它将是无望的”。

为了化解上述危机，同盟国于 1941 年下半年加大了海运强度。德国海军也愈加疯狂地使用潜艇“狼群”战术，在大西洋东北部，在赫布里底群岛以西，在英伦三岛与直布罗陀之间的交通线上频繁出击，有些德国潜艇甚至驶抵纽芬兰和南美洲的近海进行活动。在横渡大西洋的交通线上，德国潜艇仍然主要编成 1~2 个艇群进行活动，每群有 8~12 艘潜艇。9 月间，德国的一个潜艇群对从美国驶往英国的“SP-42”号护航运输队进行的轮番鱼雷突击中，创下了一次击沉运输船 16 艘的战果。

英国海军的主力战舰也再一次遭受厄运。11 月 14 日，英国“皇家方舟”号航空母舰被德国“U-81”号潜艇发射的鱼雷击中后沉没。英国主力战舰接二连三的遭受厄运，令英国海军胆寒和难堪，英国首相丘吉尔此后也不得不坦承，“战争中最使我心惊胆战的是来自德国潜艇的威胁。”

1941 年底，美国正式参战，大西洋海上交通线斗争进入一个更为激烈的阶段。尽管美国参战后同意在大西洋战场投入兵力承担护航责任，但由于德国潜艇在美国东海岸的骚扰，牵制了美国的力量，加之珍珠港事件及太平洋战争爆发，使得美国难以在大西洋护航中投入更多的力量。为此，德国潜艇在大西洋交通线上的作战更加主动和活跃，其主要战法仍然是艇群攻击。

1941 年 12 月 11 日，德国对美宣战，并决定发起“击鼓”战役，派遣潜艇袭击美国沿岸。1942 年初，实施“击鼓”战役行动的德国潜艇开始频繁地出没于美国东海岸，潜艇数量从

最初的 7 艘，逐渐增至 12 艘，其中 5 艘展开在圣劳伦斯湾到哈特勒斯角的交通线上，5 艘活动于加勒比海的阿鲁巴岛、库腊索岛和特立尼达岛附近的海上交通枢纽，另有 2 艘则深入到墨西哥湾。最初，在几乎没有任何抵抗的情况下，德国潜艇取得了很大的战果，至 4 月底共击沉各类船只 198 艘，总登记吨位为 1 150 600 吨，其中油船占 50%。而在 4~10 月，仅德国“U-66”号潜艇在 4 次美洲海岸的航行中，就击沉船只 21 艘，总吨位为 142 800 吨。

与此同时，德国也加强了北大西洋海上交通线作战的投入，再次将潜艇战的重点放在同盟国护航运输队必经的北大西洋航线上。至 1942 年 9 月，德国海军在大西洋上的作战潜艇达到 100 艘，可同时在北大西洋东西两边建立 1~2 道巡逻线。如果在巡逻线中央发现护航运输队，还能联系上另一个潜艇群，一次作战可集中到 15~20 艘潜艇，给护航运输队以沉重打击。德国海军根据各类侦察情报，将潜艇集结于护航运输队可能通过的航路上，利用暗夜从水上实施攻击。作战中德国潜艇展开成两道幕，即侦察幕和突击幕，彼此相距 50~100 海里。侦察幕潜艇的任务是搜索和发现护航运输队，并直接给攻击潜艇发出约定的简短信号，把位于突击幕的潜艇导向护航运输队。侦察幕各艇间的间隔为 30~40 海里，突击幕各艇间的间隔为 15~20 海里，大的艇群可依此控制 320~360 海里的海上交通线。此外，德国潜艇还根据海区情况，与水面舰艇以及航空兵协同作战。

1943 年间，意大利投降。为加强地中海交通线作战的兵力，1943 年 5 月 23 日，德国决定从北大西洋撤回其潜艇兵力，但大西洋海上交通线的潜艇作战并未停止。德国为了挽救败局，留在大西洋活动的 50 艘潜艇，愈加疯狂地投入海上交

通线作战。此一阶段德国潜艇使用的战法，仍然是有一定侦察航空兵保障的艇群活动。但由于潜艇加装了对空武器和声自导鱼雷，其潜艇作战战术在 1943 年秋天出现了一些变化，由原来的两道幕，改为由各艇群组成 3~4 道短幕，依次展开在护航运输队可能通过的航线上，各艇幕前后的距离大约等于护航运输队一昼夜的航程，由航空兵担任搜索。潜艇根据航空兵提供的情报向护航运输队靠近；遇有警戒舰艇干扰时，则直接用自导鱼雷将其击毁。1943 年下半年，德国发射的声自导鱼雷有 60% 命中目标，对同盟国警戒舰艇造成了极大的威胁。

德国潜艇加装的新武器及其潜艇战术的改变，引起了英国的重视。英国随之在舰艇和部分商船上，装备了声波诱雷器及 24 管深水炸弹发射炮，使德国潜艇在取得短暂的成功后，屡遭挫折。1944 年头 3 个月，同盟国横渡北大西洋的 105 支护航运输队的 3360 艘运输船，只有 3 艘被击沉，而同期德国潜艇却损失了 36 艘。为扭转海上交通线作战的不利局面，德国决定加速建造 21 型和 23 型潜艇。由于钢材和劳动力严重不足，直至 1944 年下半年这些经过改进的潜艇才开始交付使用，而其设计和建造性能仍落后于同盟国反潜兵力和兵器的发展，从而导致德国海军用于海上交通线作战的主力——潜艇的活动效果降低。此时在大西洋海上交通线上猖獗一时的德国“海狼”已日趋衰败。

1944 年 8 月 20 日，德国海军撤离法国大西洋沿岸基地。9 月 24 日以英国航空母舰、巡洋舰、驱逐舰和登陆舰组成的强大海上兵力，开始进行夺占德国占领的爱琴海诸岛的作战。在此前后，尽管德国单艘潜艇还出没于大西洋，但德国海军投入血本所实施的大西洋海上交通线作战却就此以德国的惨败而告终。

同盟国护航步步为营

1939年9月1日晨，德国对波兰发起进攻，突如其来的战事，一下子将英国、法国推到了战争的边缘。在最初的外交交涉失败后，英、法分别签署了总动员令。9月3日晨，英国驻柏林大使将英国政府的最后通牒交给德国，通牒称，如果9月3日、英格兰夏季时间11时前，陛下的伦敦政府得不到德国政府的满意答复，那么从此时起，两国即处于战争状态。不久德国又收到了法国的最后通牒。

11时15分，英、法两国大使来到德国外交部要求答复，德国外交部长里宾特洛甫傲慢地宣称：“德国拒绝英国和法国的最后通牒，而英、法政府要为发动战争承担一切责任。”消息传回伦敦，英国外交大臣哈利法克斯即刻在伦敦召见了德国驻伦敦代办，交给他一份照会，照会称：“由于英国得不到德国政府的满意答复，所以我荣幸地通知您，两国从9月3日11时起处于战争状态。”与此同时英国首相张伯伦也在英国下院宣布：大不列颠已同德国开战。

在短时间内英国陆、海、空三军迅速调整部署，进入战时状态。此时英国的经济严重依赖海洋，占世界3/4的大西洋航运量，占世界31.8%的商船总吨位，以及平均每天约2500艘船只在海上的航行，都使得英国在战争之初首先对海上交通线作战给予了极大的关注。为了保障战时英国经济的正常运转，为了维护海外殖民地及其市场，英国政府必须毫不犹豫地组织兵力投入海上交通线作战。

英国对德宣战时，共有主力战舰373艘，共计130万吨，

其中战列舰 12 艘、战列巡洋舰 3 艘、航空母舰 8 艘、重巡洋母舰 15 艘、轻巡洋舰 49 艘、舰队驱逐舰 119 艘、驱逐舰 64 艘、扫雷舰和岸防舰 45 艘、潜艇 58 艘，无论从数量、吨位及战斗能力上都胜德国海军一筹。

战争之初，为阻止德国水面舰只和潜艇进入大西洋，英国海军利用其海空优势和德国海上地理弱势，在护航保护交通线的同时，对德国海军实施了一系列先期封锁行动，试图护封结合，在仓促参战的被动中，以海空优势兵力和有利地势，夺得海上交通线作战的主动。

德国地处欧洲的中部，只有一面临海，其舰艇驶入大西洋，必经北海北口和英吉利海峡南部出口两处海上要冲。尽管德国所实施的“西方屏障”布雷行动，将德国从德意志湾向北海的出口几乎推到了斯卡格拉克海峡，但前出大西洋仍不乐观。依据德国出海口的地理特点，战争伊始，英国即派出重兵在实施护航任务的同时分头把守这两处海上要冲，以切断德国通往大西洋的海上通道。

在北海北口，英国海军部于 1939 年 9 月初组建了一支特别作战群，编有战列舰“纳尔逊”号和“罗德尼”号、战列巡洋舰“反击”号、航空母舰“皇家方舟”号、巡洋舰“曙光”号和“谢菲尔德”号、舰队驱逐舰 10 艘，以及北海巡逻队的舰船，负责直接掩护英国和挪威之间的航运，并以部分兵力在挪威海的南部和奥克尼群岛之间进行巡逻，阻止德国舰艇从北部进入大西洋。

在英吉利海峡南部出口处，英国组建了一支名为“海峡部队”的舰艇支队，以控制接近英吉利海峡和爱尔兰海入口的西部通道，并掩护往返于英国和法国各港口之间的舰只。

为达成封锁的目的，英国还于 1939 年 9~10 月间分阶段