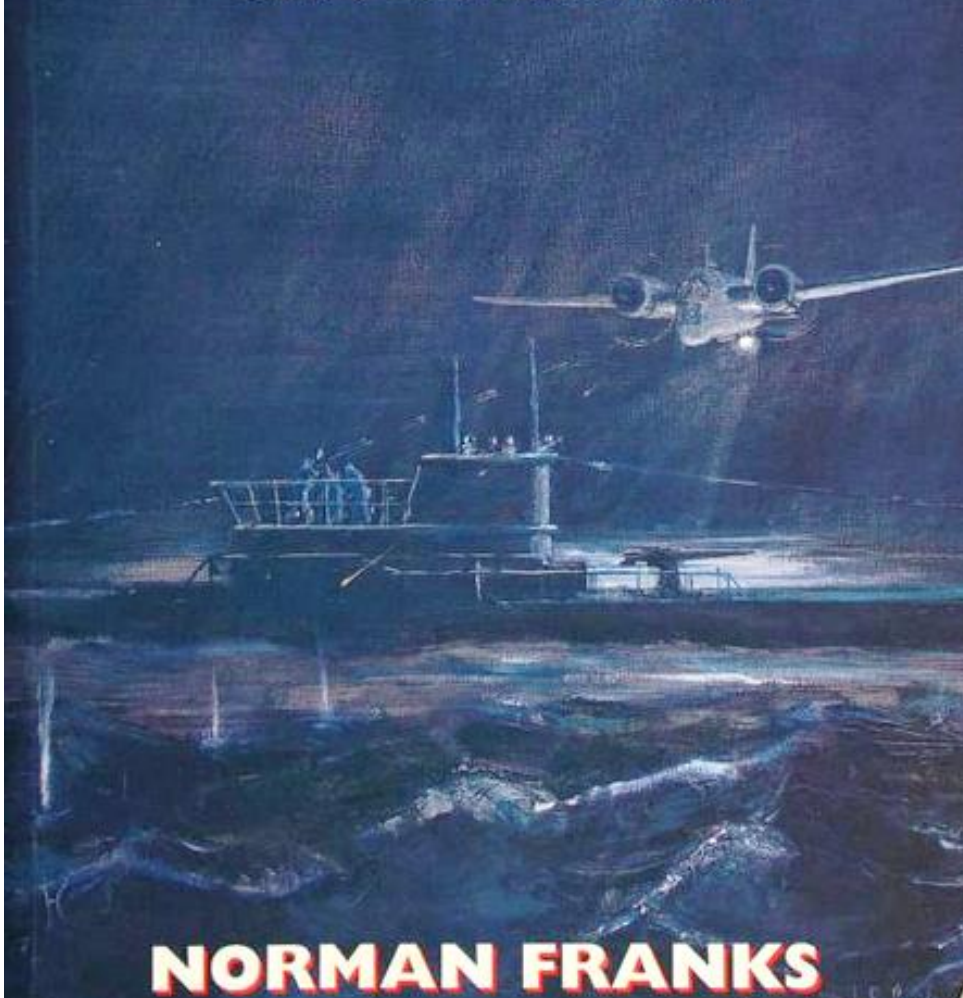


DARK SKY, DEEP WATER

FIRST HAND REFLECTIONS ON THE
ANTI-U-BOAT WAR IN WWII



NORMAN FRANKS

L'U 177 era un'altra versione di IXd2. Infatti, la prima di quel tipo, fu costruita presso la stessa fabbrica di Brema dell'U 849 che era stata commissionata in precedenza, il 14 marzo 1942. Gli IXd2 erano chiamati "Überseekuh" - mucche d'oltremare, a causa della loro notevole capacità dei serbatoi di 422 tonnellate che li rendeva adatti per crociere a lunga distanza; trasportavano 24 siluri per i loro sei tubi di lancio. Il suo primo comandante fu il capitano di corvetta Robert Gysae, un marinaio esperto che aveva già una carriera illustre con l'U 98. Rimase con questa barca per un anno a partire dal marzo 1941 e aveva affondato un certo numero di navi alleate e ricevuto la Croce di Cavaliere nel dicembre 1941.

Dopo le prove iniziali, l'U 177 era di nuovo a Brema, ma le banchine divennero parte dell'obiettivo del terzo raid di bombardieri del Bomber Command e nell'attacco furono colpiti gli alloggi degli ufficiali degli U boat a terra. Il medico dell'U 177 fu ucciso e Gysae gravemente ferito, con due gambe rotte e una mano gravemente ferita. Tuttavia, era determinato a prendere il suo comando in mare appena fosse pronto, e il 17 settembre 1942 quando lo fece, Gysae, con le stampelle, ne ottenne il controllo. Il suo equipaggio felice di ciò fissò una delle stampelle alla torre di comando come talismano e fu adottata come emblema della barca, una "U" con una stampella sulla parte superiore di essa.

Lasciarono Kiel e via Kristiansand si diressero verso l'Atlantico meridionale e infine verso l'oceano Indiano. La sfortuna colpì sei giorni dopo, un timoniere fu scaraventato in mare e annegato durante un cambio di orologio mentre procedeva attraverso il Rosengarten con il maltempo alle ore 06 05. Poi alle 13 30 arrivò un attacco aereo (posizione 6309/1935, German AE91) a cui sopravvisse.

Il 10 ottobre avvistò una corazzata americana con cacciatorpediniere di scorta, seguendoli per cinque ore ma non trovando alcuna favorevole posizione per procedere ad un attacco dovette infine interrompere l'inseguimento. Raggiungendo l'Atlantico meridionale l'U 177, il 2 novembre, attaccò un mercantile, ma lo mancò e quella stessa sera lo attaccò di nuovo affondando la nave greca *C Aegus* di 4,538 BRT. Gysae lanciò due siluri mentre era in superficie e mentre la nave esplodeva inondava l'U 177 con i suoi detriti. Una settimana dopo trovò il mercantile britannico *Cerion* di 2,588 BRT ma lo mancò nonostante quattro attacchi e cinque siluri, in condizioni meteorologiche avverse ad est del Capo Town. Frustrato, Gysae emerse per ingaggiare lo scontro con colpi di arma da fuoco, usando i cannoni da 3.7 e 2 cm, ma nonostante i danneggiamenti, la nave non affondò. Temendo che un aereo potesse presto passare essendo avendo intercettata una chiamata di soccorso della nave, Gysae abbandonò il tentativo di affondamento.

Proseguendo verso l'Oceano Indiano, attaccò e affondò la petroliera britannica *Scottish Chief* (7,006 BRT) il 19 novembre, e l'americana *Pierre Butler* (7,191 BRT) il giorno successivo. Sfortunatamente per questa nave, Gysae aveva intercettato il suo messaggio radio che segnalava una nave in fiamme a poppa di essa, consentendo così a Gysae di perlustrare l'area e localizzare la seconda nave. Poi ha commesso un errore. All'alba del 28 fu avvistata una nave che

Gysae considerava un incrociatore mercantile armato. Tre siluri la mandarono sul fondo molto rapidamente, anche se gli artiglieri della nave spararono contro il periscopio fino a quando non furono in vita. Venuto in superficie per ispezionare le scialuppe di salvataggio, scoprì di aver affondato il trasporto britannico *Nova Scotia* (6,796 BRT). Su questa nave c'erano circa 765 prigionieri di guerra italiani, più alcuni cittadini italiani internati, 134 militari di truppa sudafricani di scorta e un equipaggio britannico di circa 200 uomini. In tutto morirono 750 persone, anche se due italiani furono salvati e portati a bordo dell'U 177. Gysae segnalò rapidamente l'accaduto alla base per convincere le autorità portoghesi a inviare aiuto ai sopravvissuti. Dodici ore dopo fu inviata in soccorso la fregata *Alfonso Albuquerque* da Lourenco Marques (Mozambico) la quale riuscì a radunare 315 sopravvissuti, mentre i restanti corpi della nave andarono alla deriva per giorni dopo.

La furia dell'U 177 continuò due giorni dopo, affondando il transatlantico britannico *Llandaff Castle* (10,799 BRT). I suoi primi due siluri la fermarono e Gysae concesse 15 minuti a coloro che erano a bordo per abbandonare la nave. La maggior parte delle 300 persone è scappata sulle scialuppe (venendo prelevate due giorni dopo), e poi un terzo siluro l'ha mandato sotto le onde. La nave ha subito la perdita di solo tre persone di equipaggio. Il 7 dicembre cadde il greco *Saranikos* (3,548 BRT) e Gysae emerse e distribuì forniture mediche ai sopravvissuti; il 12 fu la volta dell'*Empire Gull* britannico (6,408 BRT), che colpito, lo finì con colpi di arma da fuoco, per salvare il suo ultimo siluro. Il 14, facendo rotta verso casa, usò il suo ultimo "fish" contro la nave olandese *Sawahloento* (3,085 BRT). L'U 177 arrivò a Bordeaux il 22 gennaio 1943 dopo 133 giorni in mare, e dopo aver affondato otto navi e danneggiato un'altra.

Dopo un lungo congedo e con la barca completamente revisionata, partì di nuovo il 1 aprile 1943, per l'Atlantico meridionale e l'oceano indiano. Alla fine di maggio era al largo del Capo di Buona Speranza. Gysae trovò il convoglio Capetown-Durban, CD20, poco dopo aver lasciato il porto che attaccò poco prima della mezzanotte del 28, ma lo mancò. Seguendo le navi, affondò l'americana l'*Agwimonte* (6,679 BRT) alle ore 00,46 e la petroliera norvegese *Storaas* (7,886 BRT) alle ore 01,53. Gysae rivendicò tre navi, ma aveva attaccato l'*Agwimonte* due volte, la seconda volta mentre l'equipaggio della nave assisteva all'attacco in relativa sicurezza dalle loro scialuppe di salvataggio.

Sempre seguendo il convoglio mancò il bersaglio il 3 giugno e il 6. In seguito, trovò un altro convoglio ma fu avvistato e le navi di scorta lo costrinsero in profondità e dovette interrompere l'azione. Più tardi un idrovolante lo sorprese (3121/1640, German GR25) ma fuggì senza danni.

Due giorni dopo l'U 177 si incontrò con l'U 195 (KK Heinz Buchholz) mentre stava tornando alla base, e approfittò per trasferire un membro dell'equipaggio malato. L'U 177 si diresse quindi nell'Oceano Indiano per essere rifornito dalla petroliera tedesca *Charlotte Schliemann* nella terza settimana di giugno. (Questa nave aveva precedentemente fatto rifornimento segreto di U boat nel porto di Las Palmas.) In tutto c'erano sei U boat intorno alla petroliera, e

poiché potevano funzionare solo alla luce del giorno, ci sono voluti quasi tre giorni per completare il compito.

Ritornato nella zona a sud del Madagascar, Gysae affondò altre due navi. La sera del 5 luglio trovò e attaccò il mercantile canadese *Jasper Park* (7,129 BRT) ma lo mancò con due siluri. Gysae la seguì e nella tarda mattinata del 6 lo affondò con quattro siluri. Quattro giorni dopo, il 10, trovò l'americana *Alice F. Palmer* (7,176 BRT), diretta a Durban, la danneggiò con due siluri e la finì con colpi di arma da fuoco.

Dopo una pausa negli affondamenti, il 29, Gysae, attaccò il convoglio DN53, affondando il piroscafo britannico da 5.000 tonnellate *Cornish City*. Una settimana dopo affondò la greca *Efthalia Mari* da 4,195 tonnellate con siluri e colpi di arma da fuoco. Il 17 agosto fu affondato l'*Empire Stanley* britannico da 6,921 tonnellate, che trasportava carbone. L'esplosione ha fatto esplodere le porte della nave e ha fatto piovere carbone sul ponte dell'U 177.

Con un solo siluro rimasto, e quello con una coda danneggiata, ed essendo stato fuori 4 mesi e mezzo, Gysae, decise di tornare a casa. Arrivò nell'Atlantico meridionale e lanciò il suo ultimo siluro difettoso contro un mercantile il 4 settembre, mancandolo. L'U 177 arrivò a Bordeaux il 1 ottobre, dopo essere stato in mare per esattamente sei mesi!

Mentre era in mare Robert Gysae era stato insignito dell'Eichenlaub (foglie di quercia) alla sua Croce di Cavaliere (31 maggio). Ora aveva affondato un totale di 12 navi ed era stato in mare per oltre dieci mesi in tutto.

La sua terza crociera iniziò il 2 gennaio 1944. Questa volta l'U 177 aveva un nuovo capitano, il capitano di corvetta Heinz Buchholz.

U 177 was another type IXD2, in fact the first of the type, built at the same Bremen works as U 849 but she had been commissioned earlier, on 14 March 1942. The IXD2s were called 'Überseekuh' – overseas cows, due to their remarkable bunker capacity of 422 tons which made them suitable for long distance cruises; they carried 24 torpedoes for their six tubes. Her first commander was Korvettenkapitän Robert Gysae, an experienced sailor who already had a distinguished career with U 98. He was with this boat for a year commencing March 1941 and had sunk a number of Allied ships and received the Knight's Cross in December 1941.

After her initial trials, **U 177** was back in Bremen, but the docks became part of the target for Bomber Command's third thousand bomber raid and in the attack the U boat officer's quarters ashore was hit. **U 177**'s doctor was killed and Gysae badly injured, suffering two broken legs and a badly injured hand. However, he was determined to take his command to sea when it was ready, and on 17 September 1942 when it did so, Gysae, with crutches, was in control. His delighted crew fastened one of the crutches to the conning tower as a talisman and it was adopted as the boat's emblem, a 'U' with a crutch across the top of it.

They left Kiel and via Kristiansand headed out for the South Atlantic and eventually the Indian Ocean. Bad luck struck six days later, a coxswain being washed overboard and drowned during a watch change while proceeding through the Rosengarten in rough weather at 0605 hours. Then at 1330 came an air attack (position 6309/0935, German AE91) which she survived.

On 10 October she sighted an American battleship with destroyer escort, following them for five hours but finding no position for an attack and finally having to break off pursuit. Reaching the South

Atlantic U 177 attacked a freighter on 2 November, but missed but that evening attacked again and sank the Greek ship *C Aegus* of 4,538 BRT. Gysae fired two torpedoes while surfaced and as the ship exploded she showered U 177 with debris. One week later she found the British freighter *Cerion* of 2,588 BRT but missed with four attacks and five torpedoes in heavy weather east of the Cape. Frustrated, Gysae surfaced to engage with gunfire, 3.7 and 2 cm guns being used but while they damaged the ship, she did not sink. Fearful that aircraft might soon be around following the interception of a distress call from the ship, Gysae abandoned the attempt.

Continuing on to the Indian Ocean, she attacked and sank the British tanker *Scottish Chief* (7,006 BRT) on 19 November, and the American *Pierre Butler* (7,191 BRT) the next day. Unfortunately for this ship, Gysae had intercepted her radio message that a ship was ablaze astern of her, thus enabling Gysae to search the area and locate the second ship. Then he made a mistake. At dawn on the 28th a ship was sighted which Gysae took to be an Armed Merchant Cruiser. Three torpedoes sent her to the bottom very quickly although the ship's gunners fired at the periscope until they were waist deep in water. Coming to the surface to inspect lifeboats, he found he had sunk the British transport *Nova Scotia* (6,796 BRT). On the latter ship were around 765 Italian prisoners of war, plus some interned Italian citizens, 134 South African troops as escort and a British crew of around 200. In all 750 men died, although two Italians were rescued and taken aboard U 177. Gysae quickly signalled base to get the Portuguese authorities to send help for the survivors. The frigate *Alfonso Albuquerque* was sent from Lourenco Marques (Mozambique) twelve hours later and managed to rescue 315 survivors, but bodies from the ship drifted ashore for days afterwards.

U 177's rampage continued two days later, sinking the British liner *Llandaff Castle* (10,799 BRT). Her first two torpedoes stopped her and Gysae then allowed 15 minutes for those aboard to abandon the vessel. Most of the 300 persons got away in the boats (being picked up two days later), and then a third torpedo sent her below the waves. The ship only suffered three crewmen lost. On 7 December the Greek *Saranikos* (3,548 BRT) went down, although Gysae surfaced and handed out medical supplies to survivors; on the 12th it was the turn of the British *Empire Gull* (6,408 BRT), which he hit but finished off with gunfire in order to save his last torpedo. Setting course for home he used his last 'fish' on the Dutch ship *Sawahloento* (3,085 BRT) on the 14th. U 177 arrived in Bordeaux on 22 January 1943 after 133 days at sea, having sunk eight ships and damaged another.

Following a long leave and with the boat fully serviced, she left for the South Atlantic and Indian Ocean again, on 1 April 1943. By

the end of May she was off the Cape of Good Hope. Gysae found the Capetown-Durban convoy, CD20, soon after it had left harbour and attacked just before midnight of the 28th, but missed. Following the ships, he sank the American *Agwimonte* (6,679 BRT) at 0046 hours and the Norwegian tanker *Storaas* (7,886 BRT) at 0153. Gysae in fact claimed three ships, but he had attacked the *Agwimonte* twice, the second time while the ship's crew watched from the comparative safety of their lifeboats.

Following the convoy he missed a target on 3 June, and on the 6th, found a convoy but was spotted and the escort ships forced him deep and he had to break off the action. Later that morning a flying boat surprised her (3121/1640, German GR25) but she escaped without damage.

Two days later U 177 made rendezvous with U 195 (KK Heinz Buchholz) and transferred a sick crewman to her, as she was returning home. U 177 then headed into the Indian Ocean being resupplied by the German tanker *Charlotte Schliemann* in the third week of June. (This ship had previously been secretly refuelling U boats in the harbour at Las Palmas.) In all there were six U boats about the tanker, and as they could only work in daylight, it took almost three days to complete the task.

Returning to the area south of Madagascar, Gysae sank two more ships. In the evening of 5 July he found and attacked the Canadian freighter *Jasper Park* (7,129 BRT) but missed with two torpedoes. Gysae followed and in the late morning of the 6th sunk her with four torpedoes. Four days later, the 10th, he found the American *Alice F Palmer* (7,176 BRT), heading for Durban, damaged her with two torpedoes and finished her off with gunfire.

There was now a lull in sinkings but on the 29th, Gysae attacked the convoy DN53, sinking the 5,000-ton British steamer *Cornish City*. A week later she sank the Greek 4,195-ton *Efthalia Mari* with torpedoes and gunfire. On 17 August the British 6,921-ton *Empire Stanley*, a collier, was sunk. The explosion blew off the ship's hatches and rained coal down upon U 177's bridge.

With only one torpedo left, and that with a damaged tail, and having been out 4½ months, Gysae decided to go home. He arrived in the South Atlantic and fired his last, defective, torpedo at a freighter on 4 September, but missed. U 177 came into Bordeaux on 1 October, having been at sea for exactly six months!

While he had been at sea Robert Gysae had been awarded the Eichenlaub (oak leaves) to his Knight's Cross (31 May). He had now sunk a total of 12 ships and been at sea for over ten months in all.

The third cruise began on 2 January 1944. This time U 177 had a new captain, Korvettenkapitän Heinz Buchholz.

The conflict between aircraft and U-boat in the Second World War was a desperate one, fought nowhere near as fiercely as over the Bay of Biscay and the Atlantic. It was no easy matter finding U-boats and if they then decided to remain on the surface and fight back, the on-coming aircraft was a large target to determined gunners. The numerous first hand accounts from both sides in this book, accompanied by photos, give an insight into how Allied airmen and German submarines fought each other in the hostile skies above a **deep** cold sea.

'MARITIME OPERATIONS HAVE NEVER BEEN GIVEN THE COVERAGE THEY WARRANT - THIS BOOK GOES SOME WAY TO REDRESSING THAT SITUATION. WORTHY OF A PLACE ON MOST AVIATION BOOKSHELVES.'

FLYPAST

'ALL THE ACCOUNTS ARE DRAMATISED BY REMINISCENCES... THE AUTHOR'S RESEARCH HAS BEEN EXTENSIVE.'

LLOYDS LIST

'AN EXCELLENT BOOK, DESCRIBING THE SKILL, BRAVERY AND FORTITUDE EXEMPLIFIED BY ALLIED AIRMEN OVER HOSTILE SEAS!'

LIGHT AVIATION

NORMAN FRANKS is a full time author and well respected air historian with over 40 books published.

