



L'eroica morte del 2° Capo Torpediniere Francesco Paolo Di Somma sul sommergibile H2



Francesco Paolo Di Somma

Francesco Paolo Di Somma nacque a Castellammare di Stabia il 21 aprile 1902, il padre era maestro d'ascia del regio cantiere navale. La sua famiglia abitava a Via Benedetto Brin n. 126, a pochi metri dal cantiere e dalla Caserma Marina, conosciuta come "Caserma Cristallina". Da qui l'amore che sviluppò, fin dalla fanciullezza per la Regia Marina e per il mare.

Il padre lo portava ad assistere a dei vari e, spesso lui, con i suoi amici, si arrampicava sulle strutture della banchina dell'Acqua della Madonna, per vedere le grandi corazzate mentre scendeva maestose in mare, seguite dalle barche dei pescatori



Regio cantiere navale



Nave da battaglia Caio Duilio

che, subito si affrettavano a raccogliere legname usato per le taccate e grasso (sleep coat) messo tra lo scalo e l'invasatura per diminuire l'attrito durante il varo.

Sicuramente è stato emozionante testimone, ad 11 anni d'età, del varo della nave da battaglia *Caio Duilio*, varata nel 1913. Una grande nave di 22.950 tonnellate di stazza, lunga 176 metri circa, larga 28 e con una immersione di 9,5 metri, potentemente

corazzata ed armata.

A quel tempo Via Brin era una affollatissima strada che univa il regio cantiere con le fonti dell'acqua Acetosella e con lo stabilimento termale posto a fronte della sorgente di Fontana Grande. La vita, però, era scandita dal cantiere, dalle sirene che ululavano durante il giorno per annunciare l'inizio, le pause ed il cessa lavoro, al rumore assordante



Scorcio di Via Brin

dei martelli pneumatici per ribadire i chiodi usati per unire tra loro gli elementi delle navi. Il rumore più caratteristico, però, era quello degli zoccoli calzati dagli operai al posto delle costose scarpe. La sera, quando centinaia e centinaia di operai lasciavano il cantiere, per Via Brin, le migliaia di zoccoli sul selciato rappresentavano un concerto inimmaginabile.

A 17 anni e cioè nel 1919, *Francesco Paolo* coronò il suo sogno arruolandosi nella Regia Marina



Dopo il corso per torpediniere svoltosi a La Spezia, fu imbarcato sul sommergibile H2.

Il sommergibile H2 apparteneva ad una classe chiamata Holland, dal nome del suo ideatore e costruttore l'ing. Statunitense *Jhon Philips Holland* che diede impulso notevole alla costruzione di sottomarini, creando anche l'Electric Boat Company che ebbe succursali in Scozia (cantieri Vickers di Glasow).

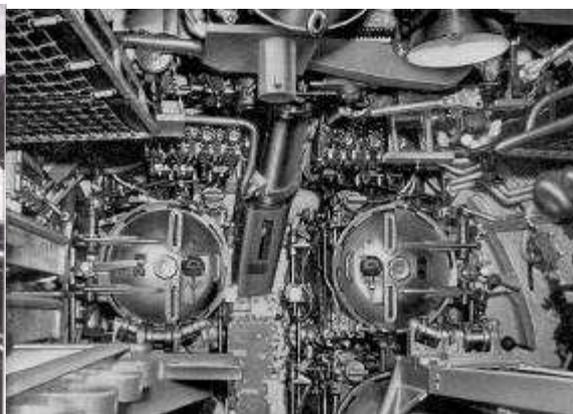


Foto di un sommergibile tipo H in navigazione

Durante la I guerra mondiale, l'Italia, per potenziare la sua flotta sottomarina, acquistò dai cantieri canadesi collegati alla Electric Boat Company, 8 battelli individuati dalle sigle H1 – H8. Questi sommergibili, tipo Holland, erano a scafo semplice ed a sezioni circolari, con ossature interne continue chiodate al fasciame. Le casse dell'acqua di zavorra erano sistemate nel fondo per abbassare il centro di gravità. Erano buoni battelli, differenti da quelli italiani a doppio scafo (tipo *Cavallini*) o scafo parzialmente doppio (tipo *Laurenti*).



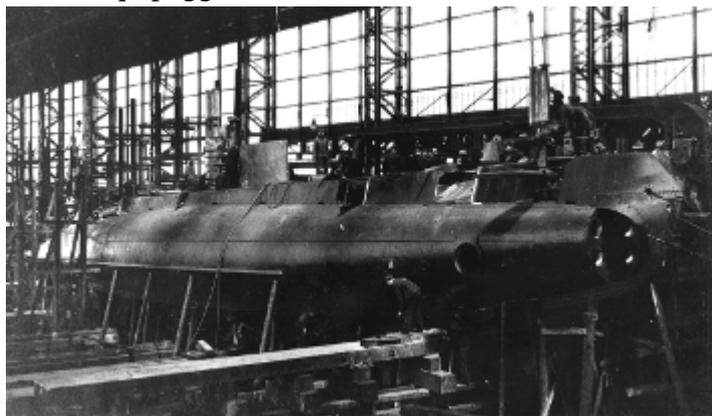
Camera di manovra



Camera di lancio a proravia

La scheda tecnica di tali sommergibili era la seguente:

Il dislocamento in superficie era di 360 tonnellate, mentre quello in immersione di 474. Lo scafo era lungo 45,8 metri e largo 4,65. L'apparato motore era formato da due motori a benzina (potenza di 490 hp) per la navigazione in superficie e 2 motori elettrici Dinamic Electric (potenza di 620 hp) per la navigazione in immersione; questi ultimi erano alimentati da batterie di accumulatori al piombo. In superficie gli Holland sviluppavano una velocità di 12 nodi, mentre in immersione la velocità era di 11. L'armamento era costituito da 4 tubi lancia siluri, tutti situati a proravia, da 450 mm (per 6 siluri in dotazione) e da un cannone da 76/30 mm sistemato in coperta dopo gli anni '20. L'equipaggio era formato da 2 ufficiali e 25 sottufficiali e marinai. Collaudati in Canada,



Sommergibile H in costruzione in Canada

furono scortati in Atlantico da navi mercantili fino a Gibilterra e, successivamente da navi militari fino ai porti di destinazione.

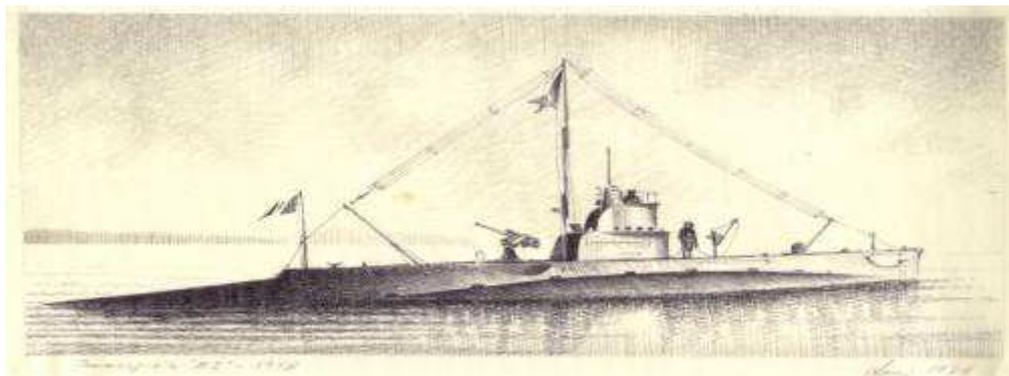
Il sommergibile sul quale fu imbarcato *Francesco Paolo Di Somma* era l'H2, varato il 18 ottobre 1916 ed arrivato, al comando del Tenente di *Vascello Guido Bacci*, in Italia nel 1917 giusto in tempo per partecipare alla guerra sottomarina in Adriatico. Fu dislocato nel porto di Brindisi nella Squadriglia Sommergibili

H ed operò sulla costa meridionale dell'Adriatico svolgendo 14 missioni offensive e 23 difensive, per un totale di 1274 ore in superficie e 658 in immersione.

Al termine della guerra venne dislocato a La Spezia e negli anni successivi eseguì missioni addestrative per gli allievi dell'Accademia Navale di Livorno.

Francesco Paolo Di Capua era già imbarcato sul battello quando l'H2, nel settembre 1923 partecipò all'azione di Corfù. Navi e sommergibili occuparono l'isola greca per ritorsione contro l'uccisione dei componenti di una delegazione italiana da parte di uomini armati nella parte nord della Grecia. Si sospettava che il governo greco non fosse all'oscuro del tragico avvenimento che causò l'inimicizia tra i due paesi con tragiche future conseguenze.

Successivamente l'H2 fu distaccato presso varie sedi con compiti addestrativi.



Disegno del sommergibile H2

Nel 1928 era a Napoli ed ormeggiato presso la banchina ovest della base navale. Intanto *Francesco Paolo Di Somma*, a 26 anni d'età, era stato promosso 2° Capo. Era un momento di pace e la vita a bordo si svolgeva serena; ogni tanto uscite in mare per addestramento, molti i giorni in cui il battello stazionava in porto. *Francesco Paolo* usufruiva spesso di licenze settimanali data la vicinanza della base alla sua città natale.

Il 1928 era passato, dunque, senza nessun elemento di rilievo nella vita operativa del sommergibile. A Napoli la vita scorreva tra esercitazioni ed uscite in mare con compiti addestrativi. La guerra era ancora lontana e il primo conflitto stava ormai alle spalle. Il 22 dicembre *Francesco Paolo* ebbe cinque giorni di licenza per trascorre il Natale ed il Capodanno con i suoi familiari a Castellammare. Era già uscito dal cancello di Via Acton per recarsi alla stazione, quando suonò l'allarme. Un incendio a bordo del battello. La sua nave andava a fuoco. Poteva far finta di niente, ormai non era più in servizio ed il Natale era vicino.

Vittime del Dovere

Coma i lessoni ricorderanno, un disgraziato avvenimento si produsse nel pomeriggio del 22 dicembre scorso a bordo del R. sommergibile «H2», ancorato su questa nave, ormeggiato nel porto militare di Napoli, che la Marina ha preso a colpo esente, annoverando i nomi gloriose nell'atto d'ora delle vittime del dovere:

Capo Torpediniere Elettricista Stefano Farina, nato a Pellerzano (Salerno) il 25 novembre 1891;

Il Capo Torpediniere Francesco Paolo di Somma, nato a Castellammare di Stabia (Napoli) il 21 aprile 1891;

Il Capo Torpediniere Elettricista Donato Coeli, nato a Genova (Portofino) il 13 marzo 1895.



Il Capo Torped. Elettricista Donato Coeli



Capo Torpedin. Elettricista Stefano Farina



Il Capo Torpediniere Francesco Paolo di Somma

Napoli, si svolgeva l'ultima fase della caccia degli accumulatori.

Tre brevi e valorosi ufficiali che attendevano in sereno attesa il delicato lavoro assegnato nel tragico episodio la loro giovane vita.

Tutto era previsto in dettaglio dal 1928.

NOTE IN UN'ORA DELLA MILITARE

Il tragico incidente in un giornale dell'epoca

Ma il senso del dovere, l'amore per la Marina e per il sommergibile sul quale aveva maturato i galloni di sottufficiale, presero il sopravvento. Lasciò nel corpo di guardia il sacco con la biancheria sporca da portare a casa ed il regalino che aveva comprato per i suoi genitori e si recò a bordo. In coperta trovò due altri compagni d'arme, i Capo torpediniere elettricisti *Donato Ceci* e *Stefano Farina*, nati rispettivamente a Genzano in provincia di Potenza il 13 marzo 1905 ed a Pellezzano, in provincia di Salerno il 21 dicembre 1891. Cosa era successo? Si stava svolgendo l'ultima fase della ricarica degli accumulatori dei motori elettrici, quando una fuoriuscita di cloro, provocò un incendio.



1Un'altra immagine del sommergibile H2

Senza pensarci due volte, i tre uomini scesero dal boccaporto a proravia della falsa torre per tentare di spegnere l'incendio e salvare il battello da sicuri gravi danni. Ma furono colpiti dalle esalazioni di cloro e, intossicati, non riuscirono ad indossare le maschere antigas e provvedere allo spegnimento dell'incendio, trovando, così, un'atroce morte. I tre valorosi marinai non erano i primi e né gli ultimi a morire per le esalazioni di cloro dagli accumulatori, posti nella parte bassa dello scafo per contribuire anche ad abbassare il baricentro dello scafo e dargli maggiore stabilità. Il loro sacrificio, in tempo di pace, rappresentò un atto d'amor, oltre la vita, per la Marina e per il battello su cui avevano trascorso molti anni della loro vita. Non dobbiamo dimenticarli!



Antonio Cimmino

Vicepresidente

Gruppo A.N.M.I. Castellammare di Stabia

Si ringrazia il Sig. Alfredo Volpe, nipote di Francesco Paolo Di Somma per le notizie e le foto fornite