

## Nocchiere GENNARO VALANZANO



*Gennaro Valanzano*, fu *Giuseppe* e di *Tramparulo Elisa* nacque a Castellammare di Stabia l'11 giugno 1921 nel centro antico della città e precisamente alla Via Visanola, a ridosso del camminamento che, dal castello angioino, porta alla sorgente di Fontana Grande situata a pochi metri dal mare. *Gennaro* era un simpatico ragazzo con gli occhi castani ed i capelli lisci, non tanto alto, misurava 1,61 metri ed era analfabeta (così si legge nel foglio matricolare richiesto dal nipote *Ciro* all'Ufficio Maripers di Roma).

Il padre possedeva una barca da pesca (paranza) ormeggiata alla banchina dell'Acqua della Madonna con la quale portava avanti la sua famiglia composta di altre due figli, *Tobia* e *Catello* (padre di *Ciro*). *Tobia*, essendo il fratello maggiore, partì per primo in Marina, mentre *Catello*, più piccolo, fu esonerato per "sostentamento di famiglia".

*Gennaro* era un bravo marinaio e, fin da piccolo, era solito partecipare alla pesca nel Golfo di Napoli ed anche al largo con la barca del padre. Diverse volte aveva rischiato, assieme al padre ed ai suoi fratelli, il naufragio per le improvvise libacciate che agitavano il golfo.



Via Duilio



Banchina Acqua della Madonna vista dal mare

Il molo, a cui era ormeggiata la barca del padre, in prossimità della sorgente dell'Acqua della Madonna - un fonte di acqua purissima da sempre utilizzata per le riserve idriche dei velieri e per questo chiamata anche l'acqua dei navigatori - in quel periodo era pieno di barche e paranze che portava per le città costiere del golfo, legname, pozzolana, arance e carrube. E proprio le carrube rappresentavano il bottino più ghiotto degli scugnizzi che bazzicavano sul molo e, quasi sicuramente, *Gennaro* da ragazzino apparteneva al gruppo di ragazzi che saltavano da una barca all'altra e si tuffavano in acqua schizzando gli ignari curiosi che si affacciavano al ciglio della banchina attratti dai loro schiamazzi.

Le merci venivano imbarcate e sbarcate dalle barche a mezzo di una gru di ferro che, fino a una decina di anni fa, era ancora in bella mostra sulla banchina e, durante i mesi di guerra, erano ormeggiati anche motozattere militari e M.A.S.



**Barche e veliero in raddobbo**

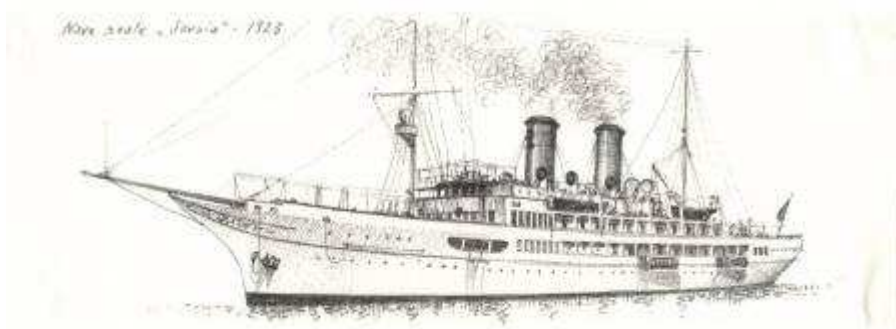
A quel tempo non esisteva la scuola dell'obbligo e *Gennaro*, come tanti altri suoi coetanei, era semi-analfabeta, a stento riusciva a scrivere la sua firma ed a contare, ma possedeva un'intelligenza viva ed un "sapere" che non si impara sui banchi di scuola.

Compiuti gli anni, dopo una adolescenza fatta di sacrifici come mozzo sulla barca da pescatore ed imparando tutto quanto c'era da sapere sui sistemi di pesca nel golfo e dell'arte marinaresca di piccolo cabotaggio, il 13 novembre 1940 fu arruolato, con la classe 1921, naturalmente nella Regia Marina. La ferma era di 28 mesi e *Gennaro* ebbe una classificazione

provvisoria di Marò S.V. (servizi vari)



Lasciato in congedo limitato in attesa di avviamento alle armi, il 18 agosto dell'anno seguente fu inviato al Deposito C.R.E.M. (Corpo Reale Equipaggi Marittimi) di Taranto. Per le sue accertate qualità marinaresche, fu successivamente classificato come "nocchiere di bordo" ed avviato a MARINALLES di Ancona per essere imbarcato sullo yacht reale



*Savoia*.(1)

**.Yacht reale Savoia**

La nave aveva lo stesso nome di uno yacht precedentemente costruito a Castellammare di Stabia (2)

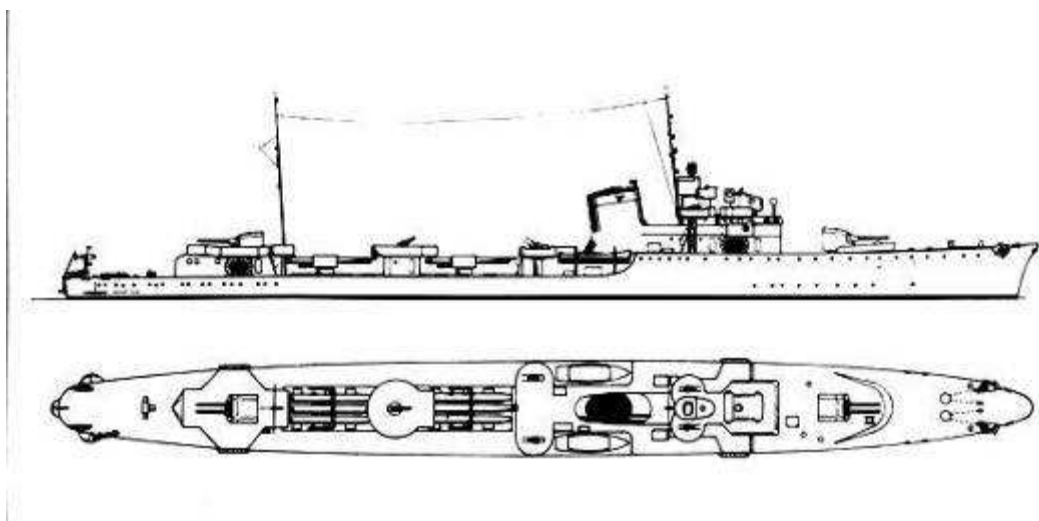
Nato come nave passeggeri per la Home Line, il *Savoia* venne varato nel 1923 a La Spezia e, quando fu adattato per la Regia Marina nel cantiere navale di Palermo, fu armato di 4 cannoni da 76/40 mm. e due mitraglie. L'unità non partecipò mai a combattimenti ma fu utilizzata come per visite di Stato e rappresentanza del Re.

Il 18 giugno del 1942 *Gennaro* lascia Marinalles di Ancona e quindi, lo yacht reale *Savoia* per andare incontro al suo destino, imbarcandosi sul cacciatorpediniere *Bombardiere* (sigla BR) (3)



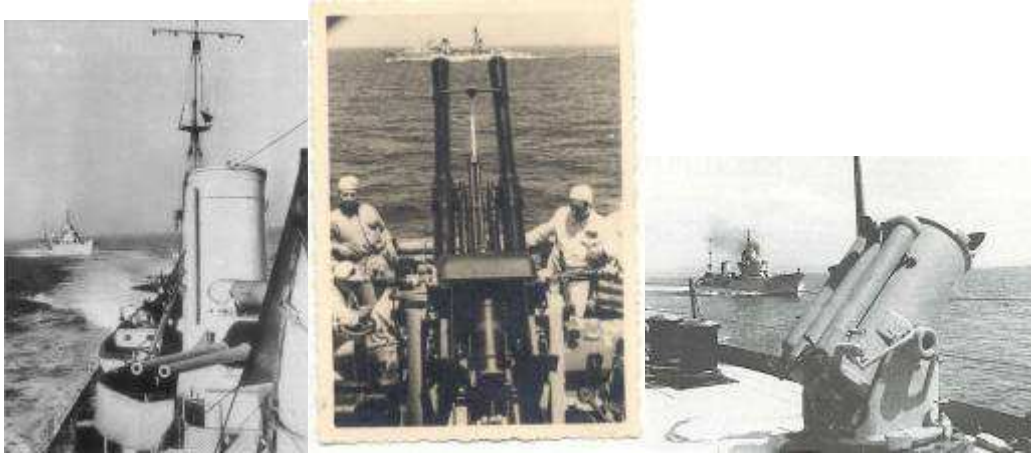
Ct *Bombardiere* con pittura mimetica

Il *Bombardiere* apparteneva alla classe *Soldati* seconda serie ( *Carrista* CR – *Corsaro* CS – *Legionario* LG – *Mitragliere* MT – *Squadrista* SQ – *Velite* VE), entrato in servizio nel 1942, dislocava 2550 tonnellate ed era lungo 106,7 metri, largo 10,2 e con una immersione di 3,2. La velocità di 38 nodi era data due eliche collegate a 2 turbine Belluzzo alimentate da tre caldaie tipo Yarrows (50.000 cavalli vapore). (4)



Vista longitudinale e pianta del Ct *Bombardiere*

L'unità era armata di 5 cannoni da 120/50 mm., in due impianti binati a prua ed a poppa e in impianto singoli sulla tuga centrale; 10 mitraglie antiaeree da 20/65 in 4 impianti binati ( 2 impianti a poppa del fumaiolo, 2 ai lati della sovrastruttura principale a prua del fumaiolo) e in 2 impianti singoli sulle alette di plancia; sei tubi lanciasiluri da 533 mm. e 2 lanciabombe antisomm. L'equipaggio era formato da 8 ufficiali e 220 sottufficiali e comuni.



Cannoni da 120

Mitraglia a.a.

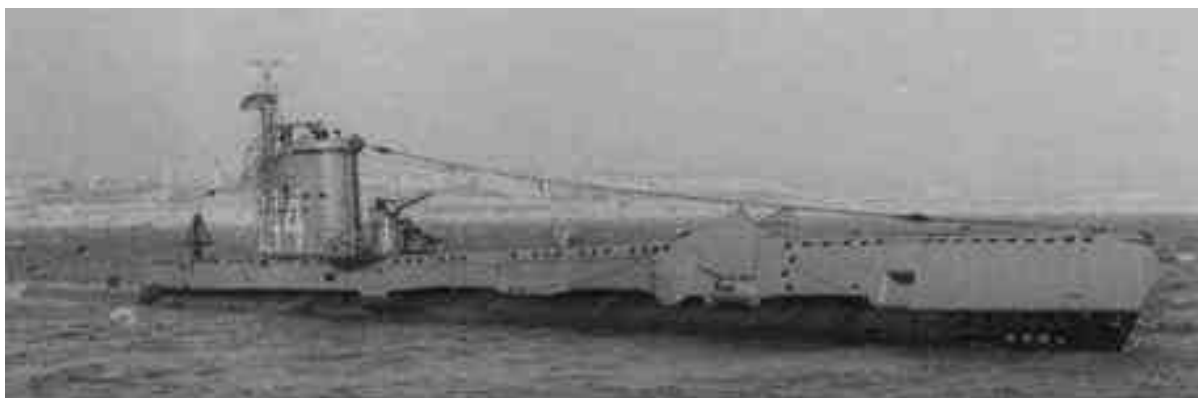
Lanciabombe di profondità

La nave fu destinata alla scorta convogli sulla cd. “rotta della morte” per la Tunisia. Nel tratto di mare tra la Sicilia ed il nord Africa, infatti, furono affondate dagli Alleati, ben 101 navi mercantili che trasportavano uomini, armi, munizioni e carburanti più 42 unità militari; altre decine e decine di navi di vario genere, furono affondate nei poprti di arrico di Tunisi e Biserta. (5)

*Gennaro*, in qualità di nocchiere iniziò la difficile vita di bordo, tra un allarme aereo ed un attacco subacqueo; molte volte l'unità era stata attaccata, ma era risucita sempre ad evitare l'affondamento. Al comando del *Bombardiere* si susseguirono il Capitano di Fregata *Bardelli* e *Giuseppe Moschini* che tentarono di portare sempre a buon fiune le missioni di scorta affidate alla nave. Il 17 gennaio del 1943 il *Bombardiere*, al comando del Capitano di Fregata *Moschini*, unitamente al Ct *Legionario* salpò da Biserta per scortare fino a Palermo la motonave *Rosselli*, ma all'incirca nel punto 38°15'Nord-11°43' Est a circa 24 miglia dall'isola di Marettimo, subì l'attacco, a mezzo di siluro del sommergibile inglese *United*



C.F.Bardelli



HMS Unite

Il siluro scoppiò quasi in mezzera nave in corrispondenza della plancia di comando; l'esplosione provocò lo scoppio di una caldaia e la rottura in chiglia dell'unità. La nave si spezzò in due e la parte poppiera affondò, con il suo carico di morti e feriti alle ore 17,25.

Il timoniere rimase subito schiacciato tra la ruota del timone e la consolle ed il comandante, benché ferito, tentò di liberare il suo marinaio ma entrambi affondarono con la parte prodiera dell'unità spezzatesi in due. Il Capitano di Fregata *Giuseppe Moschini* fu insignito con Medaglia d'Oro al Valor Militare “ alla memoria” con la seguente motivazione:



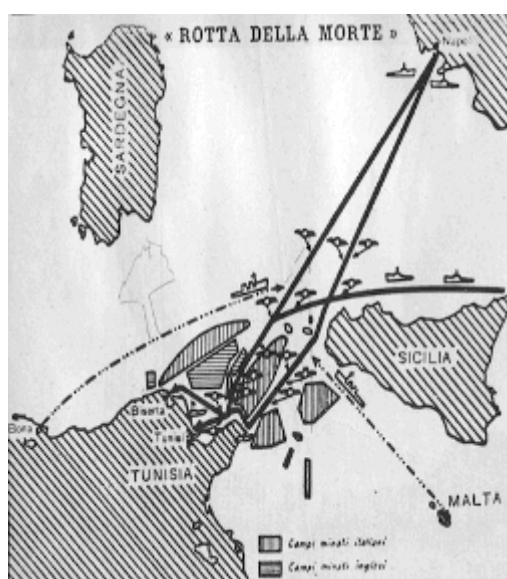
*Comandante di cacciatorpediniere di scorta ad importante convoglio, in un momento del conflitto in cui le missioni intraprese erano con quasi costante certezza votate a glorioso sacrificio sotto l'infuriare della preponderanza aerea e navale avversaria, conduceva la sua nave con l'abituale serena perizia attraverso le insanguinate rotte del Canale di Sicilia. Fatto segno a lancio di siluri da parte di sommergibile avversario, vista l'immediatezza del pericolo, si portava di persona presso il timone onde rendere più rapida la contromanovra. Colpita irrimediabilmente l'unità, che si divideva in due, incurante della propria esistenza dedicava gli ultimi istanti della sua operosa vita per salvare il timoniere rimasto imprigionato nelle lamiere contorte della plancia divelta.*

*Nell'altruistico slancio trovava eroica morte inabissandosi con l'unità e lasciando luminoso esempio di generoso altruismo e di elevate virtù militari.*



Una delle ultime fotografie di Gennaro Valanzano

Molti marinai perirono nell'esplosione, altri cercarono di salvarsi sulle poche scialuppe e zatterini di salvataggio rimasti in efficienza. Nella confusione generale del naufragio si verificarono molti episodi di valore e di umana solidarietà. Il Capo Stereometrista di 1° Classe *Chiesa Giuseppe* di Costagnola Lanza (Asti), lanciato in mare dallo scoppio, benché ferito gravemente, rinunciava all'aiuto di un marinaio per poter raggiungere una zattera, dicendogli: "Lasciatemi morire qui, non occupatevi di me, pensate agli altri più giovani e più in gamba, io sono ferito e non ne vale la pena".



Il Sottocapo Elettricista *Giovanni Peluso* di Napoli, raccolto su una zattera di salvataggio sovraccarica di naufraghi, invitava i compagni che cercavano di medicarlo, a non perdere tempo prezioso per lui e, presentando la morte vicina, chiedeva di essere nuovamente gettato in mare per far posto ad altri naufraghi appoggiati intorno alla zattera: "Muoio.

Buttatevi in mare. Lo so che debbo morire. Date il mio posto ad altri. Ho la gamba rotta, non mi posso salvare" queste furono le sue ultime parole. Il Direttore di tiro



Naufraghi

Tenente di Vascello *Emanuele Revello* di Nervi (Genova) rinunciava al posto occupato sulla zattera di salvataggio sovraccarica, a favore di altro marinaio sopraggiunto nel frattempo. Unitamente al Marinaio Eletttricista *Ermanno Fugolin* di Marano al Tagliamento ed al Tenente del Genio Navale *Amodio Spartaco* di Bari, furono insigniti con Medaglia d'Argento al Valor Militare “ alla memoria”. Per il loro eroico comportamento furono insigniti di Medaglia di Bronzo al Valor Militare: il Capo Meccanico di 3° Classe *Giovanni Caradonna* di Bari; il Comandante in seconda Capitano di Corvetta *Giulio Contreas* di Formia; il 2° capo Meccanico *Armidoro Foggi*.

Nessuna saprà mai come è morto *Gennaro*, dilaniato dallo scoppio della caldaia oppure affondato perché ferito e non in grado di raggiungere un mezzo di salvataggio. Il suo corpo riposa ormai in fondo al mare di Sicilia unitamente ai 158 compagni che non fecero più ritorno dalla “rotta della morte”.

Nel 1951 fu dichiarato “disperso” e la copia del verbale di comparizione e di dichiarazione di morte arrivò a casa sua.

# COMMISSIONE INTERMINISTERIALE

PER LA FORMAZIONE O LA RICOSTITUZIONE DI ATTI DI MORTE E DI NASCITA  
NON REDATTI O ANDATI SMARRITI O DISTRUTTI PER EVENTI BELLICI

(R. Decreto legge 18 ottobre 1942, n. 1520 e Decreto Legislativo Luogotenenziale 5 aprile 1946, n. 216)

N. 5217 d'ordine

## Copia del verbale di scomparsa e di dichiarazione di morte

del Nocchiere V A L A N Z A N O G e n n a r o

formato dalla Commissione di cui sopra in base all'art. 4 del Decreto Legislativo Luogotenenziale 5 aprile 1946, n. 216:  
L'anno millenovecento cinquantuno il giorno uno del mese di Agosto in Roma.

La Commissione di cui sopra, composta dai Signori:

VINCI Dott. Salvatore - Consigliere di Cassazione *Presidente*  
NURRA Stefano - Capitano di Vascello *Membro*  
CAPORALI Italo - Ten. Colonnello P.S. *Membro*  
*Segretario*

con l'intervento del Cap. Ftr. GRASSO Mariano

ESAMINATI gli atti trasmessi dal Ministero Difesa Marina

riguardante il V A L A N Z A N O G e n n a r o  
figlio di Fu Giuseppe e di TRAMPARULO Elisa  
di anni 21 di Stato civile celibe nato il 11 giugno 1921  
a CASTELLAMMARE DI STABIA (NAPOLI) Comune di C/Mare di Stabia matr. 59676  
residente a C/MARE DI STABIA- Via Visanza, 19 (NAPOLI) appartenente al  
Cacciatorpediniere "BOMBARDIERE"

POICHÉ da detti atti risulta:

Che il Militare in argomento il 17 gennaio 1943 era imbarcato sul cacciatorpediniere "BOMBARDIERE, facendo parte dell'equipaggio di bordo;  
Che il Cacciatorpediniere "BOMBARDIERE" alle ore 22 del 17 gennaio 1943, in navigazione nelle acque della Tunisia veniva silurato da un sommergibile nemico ed affondava rapidamente;  
Che il VALANZANO Gennaro non figura fra i 49 superstiti raccolti dai mezzi di soccorso e che di lui dalla data del sinistro non si sono avute più notizie.

POICHÉ a seguito del detto avvenimento il VALANZANO Gennaro è scomparso, non essendo avute più sue notizie da oltre due anni e tutte le modalità del fatto indicano a ritenere che il medesimo sia perito nelle predette circostanze di tempo e luogo.

Letto l'art. 4 del Decreto Legislativo Luogotenenziale 5 aprile 1946, n. 216.

DA ATTO della scomparsa di VALANZANO Gennaro nelle circostanze di cui sopra.  
nessi perito addì 17 Gennaio 1943

Del che si è redatto il presente verbale, che previa lettura e conferma, viene sottoscritto dai componenti la Commissione e dal Segretario.

IL SEGRETARIO

f.to Cap. Ftr. GRASSO Mariano

I MEMBRI

f.to Cap. Vasc. NURRA Stefano

f.to Ten. Col. P.S. CAPORALI Italo

IL PRESIDENTE

f.to Cons. Cass. VINCI Salvatore

ANNOTAZIONI:

Per copia conforme all'originale  
IL CAPO UFFICIO SEGRETERIA

<http://www.marina.difesa.it/storia/almanacco/parte05/navi0525.asp>

(Dr. Antonio Cimmino - Vicepresidente A.N.M.I.)



-----

**( 1 )** Il Piroscalo, registrato come Regia Nave Sussidiaria di II Classe, fu consegnato alla Regia Marina nel luglio del 1925. L'unità aveva un dislocamento di 5.280 tonnellate, una lunghezza di 136,5 metri, una larghezza di 15 ed un'immersione di 5,43 metri. L'apparato motore, collegato con due eliche, era composto da due turbine alimentate da 8 caldaie a tubi d'acqua. L'8 settembre 1943 fu posto in disarmo nel porto di Ancona. Il 14 settembre dello stesso anno fu requisito dai tedeschi ed il 19 luglio dell'anno successivo fu affondato, sempre nel porto di Ancona da un'incursione aerea degli Alleati. Il 19 27 febbraio del 1947 fu radiato dal Registro delle Navi Militari, poi recuperato e demolito.

( 2 ) Inizialmente si trattava di un incrociatore ausiliario dotato di alberatura a brigantino a palo. Varato nel 1883, l'anno successivo come nave scuola sede comando delle Forze Navali. Umberto I e la Regina Margherita usarono la nave limitatamente alle visite di stato ed alla partecipazione alle riviste navali. L'otto settembre 1892 il Savoia, con a bordo i sovrani, entrò a Genova salutato dalle salve di quarantuno navi da guerra, ivi ormeggiate in occasione del IV centenario della scoperta dell'America. Nel 1896 imbarcò ad Antivari per Bari la principessa Elena del Montenegro alla vigilia delle nozze con il principe ereditario Vittorio Emanuele. Dal 1902 fu trasformato in officina galleggiante con il nome di **VULCANO**. Fu radiato nel 1923. Il suo motto "Sempre avanti Savoia" rappresentava la frase che la Regina Margherita appose su un telegramma che la invitava a desistere da un viaggio a Palermo sulla corazzata *Roma* nel 1881 a causa di avverse condizioni atmosferiche. Il dislocamento della nave era di 2.853 tonnellate, le sue dimensioni erano: 93,8 x 12 metri con un pescaggio di 5,2 mt. L'apparato motore sviluppava una potenza di 3.340 HP per una velocità di 14,5 nodi. L'armamento era costituito da due pezzi da 75 mm e 6 da 57 mm. l'equipaggio comprendeva 249 uomini

( 3 ) **CACCIATORPEDINIERE** Navi progettate per la lotta alle torpediniere e caratterizzate da velocità ed armamento anche con il compito di scorta, di trasporto e di caccia ai sommergibili. Nella seconda guerra mondiale erano armate con complessi di artiglieria binati, con cannoni da 102 mm. e tubi lanciasiluri in impianti trinati. Unità nate, quindi, per dare la caccia alle torpediniere ed ai sommergibili; avevano cannoni di piccoli calibro ( circa 120 mm.) ma erano armate di siluro, loro arma principale. Possono anche definirsi quali: *navi di velocità inferiore ai 20 nodi e dislocamento inferiore alle 800 tonnellate che non hanno compiti ausiliari o logistici e sono armate con almeno un cannone di qualsiasi calibro*. L'Italia, nell'ultimo conflitto mondiale, possedeva una sessantina di navi di questo tipo.

( 4 ) **Cacciatorpediniere della classe Soldati seconda serie:**

**Carrista**, impostato nel settembre del 1941 all'armistizio era al 70% della costruzione e non ancora varato; durante la sua costruzione aveva subito l'asportazione dell'originaria prua e successivamente della poppa, destinate rispettivamente al Ct *Carabiniere* e *Velite* per riparare i danni subiti in missioni di guerra, per tale motivo si trovava così arretrato nella costruzione. Demolito dai tedeschi sullo scalo.

**Corsaro**, entrato in servizio nel 1942. Armamento: 5 cannoni da 120/50 in due impianti binati a prua e poppa e in impianto singolo sulla tuga centrale, 10 mitragliere da 20/65 in 4 impianti binati ( 2 impianti a poppa del fumaiolo, due ai lati della sovrastruttura principale a prua del fumaiolo ) e in 2 impianti singoli ( sulle alette di plancia ); resto vedi tabella. Il 9 gennaio 1943 mentre svolgeva una missione di protezione del traffico incappò in un campo minato nei pressi di Biserta ( Tunisia ) e affondò.

**Legionario**, entrato in servizio nel 1942. Armamento: 4 cannoni da 120/50 in un impianto binato ( a poppa ) e in due impianti singoli ( a prua e nella tuga centrale, 10 mitragliere da 20/65 in 2 impianti binati ( a poppa del fumaiolo ) e in 6 impianti singoli ( 2 a poppa, 2 sulle alette di plancia, 2 sui lati della sovrastruttura principale ). Sin dalla sua entrata in servizio era dotata di un radar tedesco Modello Fu.Mo 21/39 "De.te". Nel 1943 venne sbarcato l'impianto lanciasiluri di poppa e imbarcate due mitragliere da 37/54 mm. Radiato nel 1949 per essere ceduto alla Francia come imposto dal trattato di pace, dove rimase operativo fino al 1954.

**Mitragliere**, entrato in servizio nel 1942. Armamento: 5 cannoni da 120/50 in due impianti binati a prua e poppa e in impianto singolo sulla tuga centrale, 10 mitragliere da 20/65 in 4 impianti binati ( 2 impianti a poppa del fumaiolo, due ai lati della sovrastruttura principale a prua del fumaiolo ) e in 2 impianti singoli ( sulle alette di plancia ); resto vedi tabella. Radiato nel 1948 per essere ceduto alla Francia come imposto dal trattato di pace, dove rimase operativo fino al 1956.

**Squadrista**, impostato nel settembre del 1941. Ridenominato *Corsaro* dopo la caduta del fascismo. All'armistizio era a Livorno, praticamente completo ( 96 % ) ma impossibilitato a muoversi; catturato dai tedeschi che ne ordinarono il completamento, fu affondato il 4 settembre 1944 durante un bombardamento aereo.

**Velite**, entrato in servizio nel 1942. Armamento: 4 cannoni da 120/50 mm in due impianti binati a prua e poppa, un obice illuminante da 120/15 nella tuga centrale, 12 mitragliere da 20/65 in n 4 impianti binati ( 2 a poppa del fumaiolo, 2 ai lati della sovrastuttura principale a prua del fumaiolo ) e in 4 impianti singoli ( 2 sulle alette di plancia e a poppa ). Nel 1943 fu equipaggiato con un radar italiano EC 3/ter "Gufo". Radiato nel 1948 per essere ceduto alla Francia come imposto dal trattato di pace, dove rimase operativo fino al 1951.

( 5 ) La Marina Mercantile, all'atto dell'entrata in guerra dell'Italia, era composta di 1.366 navi per 3.396.409 tonnellate. Subito, però, rimase con 1.148 unità in quanto le altre 218 erano rimaste fuori dagli Stretti. Tra il 10 giugno 1940 ed il 13 maggio 1943 la Marina perse sulla rotta della Libia circa un milione di tonnellate di naviglio mercantile, decine di unità militari con i loro equipaggi e 22.735 soldati italiani. E a queste gravi perdite, si aggiunsero le decine di navi affondate o danneggiate nei porti tunisini dalla strapotente aviazione alleata. Tra l'11.11.1942 ed il 13.5.1943, furono organizzati 276 convogli con 438 navi-viaggio ( per 1.333.297 tonn.). Il 7% dei soldati trasportati morì, mentre andò perduto il 28% dei materiali. Fu questo il vero periodo della "rotta della morte", sulla quale si persero 84 mercantili, oltre una ventina di navi da guerra. L'8 settembre 1943 la flotta era ridotta a 670 unità per circa 1.297.130 tonnellate. Durante la cobelligeranza, andarono perdute altre 160 navi per un totale di 760.000 tonnellate, più le unità rimaste in porti tedeschi, autoaffondate o distrutte dal nemico. Al termine della guerra, vi erano 193 navi per 348.470 tonnellate. La Marina Mercantile pagò anche un alto tributo di sangue: 3.800 marittimi sepolti in mare