

# **«Al diavolo le mine»!**

## **LA BATTAGLIA DI MOBILE BAY**

di

### **Giuseppe Rufino**

Quattro giorni dopo la caduta di Fort Sumter il presidente Lincoln proclamò un blocco navale le cui linee guida venivano così definite:

- 1) La chiusura di tutti i porti degli insorti per 3.000 miglia di costa, secondo quanto stabilito dagli accordi internazionali.
- 2) L'organizzazione di spedizioni congiunte di esercito e marina contro punti strategici delle coste del Sud allo scopo di tagliare le vie di comunicazione dei Ribelli e in particolar modo il fiume Mississippi ed i suoi affluenti.
- 3) L'inseguimento di navi corsare che tentassero di violare il blocco.

Nell'estate del 1861 il governo Lincoln cominciò ad impegnarsi ad accumulare uomini e mezzi per la costituzione di una potente marina e al mantenimento di un blocco navale sulle coste dell'Atlantico e nel Golfo del Messico. La misura era stata adottata in risposta ad un provvedimento di Jefferson Davis, che solo due giorni prima aveva autorizzato l'emissione di lettere di corsa. Davis si sentiva perfettamente in grado di compiere un simile passo dal momento che gli Stati Uniti non avevano aderito al trattato di Parigi del 1856, che sanciva l'abolizione della guerra di corsa. Lincoln reagì prontamente: chiunque avesse attaccato un vascello dell'Unione sarebbe stato considerato un pirata e trattato come tale. Su consiglio del segretario di Stato Seward, Lincoln voleva ridurre le possibilità del Sud di accedere ai mercati internazionali e allo stesso tempo mostrare alle potenze straniere la volontà del Nord di schiacciare la Ribellione. Tuttavia agendo in questo modo Lincoln riconosceva implicitamente alla Confederazione lo status di nazione belligerante, visto che un blocco navale implica per definizione la lotta contro un nemico esterno. Inoltre la dichiarazione del trattato di Parigi sul diritto marittimo stabiliva che:

"Un blocco per essere vincolante deve essere effettivo, vale a dire che deve essere mantenuto da una forza sufficiente a impedire l'accesso alle coste

nemiche”.

Lincoln quindi si stava dando la zappa sui piedi, come ha evidenziato Robert M. Browning:

“Ignorando il fatto di non avere una grande marina, Lincoln annunciando la sua decisione di interrompere i traffici del Sud, dichiarò quello che in realtà per molti mesi fu un blocco sulla carta.”

Il Paese che più di tutti poteva trarre un immediato vantaggio da questa situazione ovviamente era la Gran Bretagna, che però si affrettò a fare una dichiarazione di neutralità, il 13 maggio 1861. In essa si affermava che esisteva uno stato di guerra tra il governo degli Stati Uniti e

“Degli Stati che si definivano Stati Confederati d'America”.

La dichiarazione obbligava tutti i sudditi di sua Maestà Britannica ad osservare la più scrupolosa neutralità nei confronti dei contendenti. Il governo americano si affrettò subito a inviare una nota di protesta contro un provvedimento preso così rapidamente; a Washington si ebbe l'infondata sensazione che fosse un gesto di ostilità nei confronti degli Stati Uniti e un malcelato atto di simpatia verso gli Stati Confederati d'America. In realtà la Gran Bretagna era semplicemente intenzionata dopo molte dispute con gli Stati Uniti a creare un precedente di diritto internazionale a proprio favore da far valere in future controversie<sup>1</sup>.

Le navi che tentavano di forzare il blocco si affrettarono a cercare delle basi intermedie tra i porti del Sud e l'Europa e i quattro maggiori punti di collegamento tra le coste della Confederazione e i porti europei ben presto divennero Bermuda, Nassau nelle isole Bahamas, l'Avana a Cuba e Matamoros nel Messico. Da questi interporti molte navi provenienti dall'Europa si dirigevano verso le coste della Confederazione e le sedi principali del commercio lungo la costa orientale erano Savannah in Georgia, che però venne resa di fatto inutilizzabile già nell'estate del 1862 con la caduta di Fort Pulaski. Charleston nella Carolina del Sud continuò la sua attività fino a quando una lunga serie di operazioni navali e terrestri a partire dalla metà del 1863 ne

---

<sup>1</sup> Sul blocco navale: By The President of the United States of America A Proclamation, April 19, 1861, National Archives Record Group 11, Proclamations, ibid., p.338-339; sulla dichiarazione del diritto marittimo contenuta nel trattato di Parigi: *Le Texte du Traité General de Paix et Des Protocoles Du Congrès de Paris et autres documents diplomatiques originaux; Annexe H: Declaration du Congrès de Paris sur le droit maritime, date du 16 avril 1856*, p.558; Robert M. Browning Jr., *From Cape Charles to Cape Fear*, p.1; Bern Anderson, *By Sea and by River*, pp.9-10; Richard West, *Mr. Lincoln's Navy*, p.51.

ridusse in maniera considerevole l'utilità . La città venne abbandonata dalle truppe sudiste solo nel febbraio del 1865. Il porto di Wilmington nella Carolina del Nord, fu l'ultimo a cadere con la presa di Fort Fisher nel gennaio del 1865. Nel golfo del Messico vi erano altre due importanti basi: Galveston nel Texas e Mobile in Alabama.

Nell'estate del 1861 il segretario della Marina Gideon Welles nominò una commissione per elaborare una strategia del Blocco la cui direzione venne affidata al capitano Samuel F. Du Pont, che non solo si preoccupò di prendere in esame i vari problemi strategici, ma che progettò anche una serie di operazioni anfibe miranti ad impadronirsi di basi vitali della costa della Confederazione. Le raccomandazioni della Commissione influenzarono profondamente le operazioni navali. La commissione si riuniva anche più volte in una settimana, di solito presso la sede dello Smithsonian Institute di Washington ed uno dei primi problemi che cominciò a studiare immediatamente fu quello del rifornimento di combustibile.

Per potersi muovere le navi che forzavano il blocco avevano bisogno di rifornirsi in continuazione e a meno che le basi di rifornimento non fossero state vicino alle aree dove essi operavano, sarebbero rimaste inattive per periodi anche lunghi. Il secondo problema era quello di sistemare nella maniera migliore possibile le unità che dovevano pattugliare le coste a caccia dei violatori. Ma ci volle tempo come giustamente ha notato Stephen Wise:

“Prima che gli Stati Uniti rendessero effettivo il blocco.”

Inizialmente l'organizzazione del blocco progettata dal Ministero della Marina e dalla commissione del Blocco, prevedeva l'impiego di due sole squadre navali: la Squadra dell'Atlantico e quella del Golfo del Messico. Agli inizi del 1862 la Squadra dell'Atlantico venne divisa in due: a nord le navi pattugliavano le coste della Virginia e della Carolina del Nord, mentre a sud le navi avevano la responsabilità del tratto al confine tra il Nord ed il Sud Carolina fino a Key West in Florida. In seguito anche la squadra del Golfo avrebbe subito una riorganizzazione: la squadra orientale operava da Cape Canaveral alla baia di Sant' Andrea, quella occidentale da Sant' Andrea al fino al Rio Grande, con Pensacola come punto di divisione tra le due squadre; questo assetto strategico sarebbe rimasto inalterato fino alla conclusione del conflitto.

I compiti di del blocco erano complicati e noiosi e le difficoltà erano aumentate dal fatto che spesso le navi che tentavano di forzarlo si muovevano di notte in condizioni atmosferiche proibitive costringendo le navi nordiste a rimanere sempre all'erta e a muoversi sia con un caldo tropicale che un gelido freddo polare.

Con il peggioramento delle sue fortune belliche, la Confederazione fu costretta sempre più a doversi servire di piccole ed agili imbarcazioni, che

venivano trasportate da navi neutrali fino ai porti più vicini alla Confederazione da dove poi si mettevano in navigazione autonomamente. La presenza di navi straniere rendeva il compito dei Nordisti ancor più difficile e sicuramente frustrante, visto che in molte occasioni si vedevano letteralmente passare sotto il naso navi che sicuramente erano dirette a sud. Nonostante la stretta del blocco, la maggior parte dei vascelli riuscì a passare; secondo una stima almeno lo 84% delle navi dirette a Wilmington riuscì ad entrare nel porto sudista ed una cifra pressappoco simile fu quella che attraccò negli altri porti della Confederazione. Questa tabella è stata sintetizzata da uno studio fatto da Marcus W. Price.

<b>Anno</b>	<b>tentativi</b>	<b>riusciti</b>	<b>falliti</b>	<b>percentuale</b>
1861	3.579	3.465	112	96.8
1862	858	568	290	66.2
1863	1.003	731	272	72.9
1864	723	522	201	72.2
1865	153	103	50	67.3
<b>Totale</b>	<b>6.316</b>	<b>5.389</b>	<b>925</b>	<b>85.3</b> <sup>2</sup>

Quale fu dunque l'impatto del blocco navale, in altre parole quanto contribuì la Marina degli Stati Uniti a strangolare progressivamente la Confederazione? Secondo alcuni studiosi il ruolo svolto dal blocco nella vittoria finale del Nord fu di un'importanza cruciale. J. Thomas Scharf nella prefazione del suo *"Storia della Marina Confederata"*, asserì che il blocco:

"Tenne la Confederazione fuori dal mondo privandola di rifornimenti, indebolendo la sua forza terrestre e navale costringendola al logoramento costante di tutto ciò che cresceva e si produceva nel Sud, determinando così il risultato finale della guerra."

Ellis Merton Coulter scrisse nella sua celebre opera *The Confederate States of America 1861-65*, che :

"Senza dubbio il blocco fu una delle cause dirette del progressivo strangolamento e del crollo finale della Confederazione."

---

<sup>2</sup> Stephen R. Wise, *Lifeline of the Confederacy: Blockade Running During the Civil War*, p.25; Marcus W. Price "Ships That Tested the Blockade of the Carolina Ports, 1861-1865." *American Neptune* 8:196-241. 1951. "Ships That Tested the Blockade of the Gulf Ports, 1861-1865." *American Neptune* 11:279-90. 1952. "Ships That Tested the Blockade of the Gulf Ports, 1861-1865." *American Neptune* 12:52-59, 154-161, 229-38. 1955. "Ships That Tested the Blockade of the Georgian and East Florida Ports, 1861-1865." *American Neptune* 15:229-38.

Il contrammiraglio Bern Anderson :

“Senza l'implacabile pressione della Marina Unionista la disgregazione economica del Sud sarebbe stata impossibile. Il blocco fu uno strumento attivo del potere navale e fu uno dei fattori che alla fine portarono alla sconfitta del Sud.”

Con lui Charles P. Roland:

“La silenziosa stretta della marina nordista diventò sempre più serrata con l'aumento progressivo del numero delle navi catturate; i porti del Sud vennero completamente ignorati dai maggiori cargo del mondo.”

Questi autori implicitamente mettevano in risalto il ruolo svolto dalla marina nordista non solo nell'effettuare il blocco, ma per vincere la guerra.<sup>3</sup>

Altri autori non condividono queste conclusioni, Frank Owsley ad esempio ha affermato che il blocco fu :

“Traballante”

Le conclusioni dello Owsley si basavano sul numero delle consegne di merci che erano state con successo portate a Sud, sul numero di navi che forzarono il blocco e sull'aumento di importazioni di cotone. Stephen Wise è un altro autore che ha avvalorato questa tesi, affermando che la conquista dei porti fu un fattore più determinante del blocco stesso e che nel corso del conflitto i Sudisti importarono circa 400.000 fucili di ogni tipo, in pratica il 60% delle armi moderne. 1.360.777 chilogrammi di polvere e quasi 1.200.000 chilogrammi di salnitro, che ammontavano secondo un calcolo del colonnello Gorgas ad un terzo del fabbisogno dell'esercito, più tutta una serie di beni indispensabili a mettere in movimento la macchina da guerra della Confederazione. Secondo il Wise:

“La sconfitta non fu causata dalla mancanza di materiale, bensì dalla progressiva diminuzione delle risorse umane e la nazione crollò.”

Il Luraghi attribuisce il crollo del Sud al sistema ferroviario:

“La Confederazione fu sconfitta non come narra la leggenda dal blocco

---

<sup>3</sup> J. Thomas Scharf, *History of the Confederate States Navy*, v-vi; E. Merton Coulter, *The Confederate States of America: 1861-1865*, p. 294; Archer Jones et al., *Why The South Lost the Civil War*, p. 55.

navale, ma semplificando la questione si può affermare che la causa principale fu il crollo del suo sistema ferroviario.”

Il Coddington si è dichiarato d'accordo con il Luraghi sullo stato pietoso delle ferrovie del Sud e che esso fu una delle cause principali della sconfitta della Confederazione, ma allo stesso tempo ha attribuito grande importanza al blocco navale nella sua opera di privare il Sud di binari, locomotive e materiale rotabile di cui aveva bisogno e conclude così:

“Anche un blocco non perfettamente realizzato fu importante per indebolire l'economia sudista.”

Secondo uno studio dell'economista David George Surdam alcune statistiche, come quelle del Price, andrebbero riviste e devono oggi essere usate con una certa cautela. Inoltre afferma il Surdam :

“L'efficacia del blocco non può essere misurata solo in termini di materiale che venne contrabbandato con successo”.

Riassumendo è chiaro che se la strategia del blocco, che era buona non fu in grado di determinare il risultato finale della Guerra Civile, fu uno dei fattori che la influenzò maggiormente. La differenza non può essere quantificabile, ma l'impatto del blocco costrinse la Confederazione a ridurre il proprio commercio e stornare molte energie e ricchezze di cui disponeva per superare la marina unionista. Inoltre come ha evidenziato William Fowler:

“Se gli storici dibattono ancora sull'impatto economico del blocco sono sicuri di uno degli effetti. Da un punto di vista politico e diplomatico il blocco riuscì ad isolare il Sud: il proclama di Lincoln, sostenuto dai cannoni fu un monito ad ogni nazione intenzionata a riconoscere il Sud, di correre il rischio di trovarsi in guerra con il Nord e nessuna potenza europea era pronta a correre quel rischio in cambio dei discutibili benefici dell'amicizia sudista.”<sup>4</sup>

Da quando aveva avuto inizio il blocco gli strateghi nordisti si erano resi conto che per interdire definitivamente le coste del Sud alle navi bisognava occupare tutti i porti principali. Questa strategia era stata messa in atto nel novembre del 1861 con la presa di Port Royal nella Carolina del Sud e aveva acquisito slancio quando nell'aprile del 1862 una squadra navale nordista era riuscita nientemeno che a conquistare New Orleans. Nell'estate del 1863 le navi che forzavano il blocco avevano a propria disposizione solo un numero esiguo

---

<sup>4</sup> Stephen R. Wise, op.cit. p.226; David G. Surdam, *Northern Naval Superiority and the Economics of the American Civil War*, pp.1-6; William M. Fowler, *Under Two Flags: The American Navy in the Civil War*, p. 305; Craig Symonds, *The Civil War at sea*, p. 58.

di porti: Galveston nel Texas, Charleston nella Carolina del Sud, Wilmington nella Carolina del Nord e Mobile in Alabama. Fu contro quest'ultima che nell'estate del '64 i nordisti rivolsero la propria attenzione.

Situata al vertice settentrionale della omonima baia, un porto naturale dove i fiumi Mobile e Tensaw si incontrano prima di entrare nel golfo del Messico, Mobile era il secondo porto degli Stati Uniti per le esportazioni di cotone prima della guerra. Tuttavia l'ingresso della baia aveva una profondità di poco più di sei metri, cosa che consentiva solo ad un vascello con un pescaggio di 2,5 metri di raggiungere le banchine del porto, costringendo in questo modo le navi che violavano il blocco ad imbarcare il carico su delle scialuppe.

Questo era uno dei motivi per cui Mobile non era stato usato di frequente dai violatori del blocco almeno nei primi due anni del conflitto. La perdita di Port Royal, New Orleans, Pensacola, Savannah e del Mississippi aveva fatto in modo invece che Mobile venisse usato con sempre maggiore frequenza, anche se punti di approdo come Wilmington e Charleston continuavano a gestire un traffico fino a cinque volte maggiore rispetto alla città dell'Alabama.

Ciò nonostante l'importanza strategica di Mobile era andata aumentando con il tempo: controllando la baia si controllava il traffico in entrata ed in uscita dalla città che aveva anche dei buoni collegamenti ferroviari, in particolare con la città di Selma, che dal 1863 era diventato il secondo centro della Confederazione dopo Richmond per la produzione di polvere da sparo e la fabbricazione di armi e munizioni per l'esercito e la marina sudista.

I nordisti sapevano dell'importanza di Mobile e prima ancora di diventare comandante supremo delle armate dell'Unione, Grant come abbiamo visto aveva proposto un piano al generale Halleck per impadronirsi della città. Il piano era stato accantonato e la spedizione sul Red River aveva privato gli unionisti delle forze di terra assolutamente indispensabili per conquistare Mobile.

Non era stato solo il generale Grant a formulare dei piani, perché anche il contrammiraglio David Glasgow Farragut aveva a più riprese tentato di impadronirsi della struttura portuale confederata. Farragut vi aveva pensato già subito dopo la caduta di New Orleans, ma la priorità imposta dalle operazioni per controllare il corso del Mississippi aveva fatto passare in secondo piano questo progetto.

Farragut sapeva bene che se anche fosse riuscito a conquistare la città senza il concorso dell'esercito, non sarebbe mai stato in grado di tenerla e prima o poi i Sudisti si sarebbero impadroniti di nuovo dei forti. Più tempo passava più i Sudisti avrebbero rafforzato le difese della città che nell'estate del 1862 erano virtualmente inesistenti: i forti avevano solo pochi vecchi cannoni ad anima liscia, nel porto erano ancorate tre cannoniere e la maggior parte della guarnigione era stata inviata nel Tennessee a sostegno delle operazioni dell'armata confederata dell'ovest.

Due anni dopo la situazione era stata completamente ribaltata: il generale di

brigata Richard L. Page, che aveva assunto il comando nella primavera del 1864, disponeva di un potenziale di tutto rispetto.

Innanzitutto vi era un sistema di forti di cui Fort Morgan costituiva il bastione principale ed era situato sul vertice di Mobile Point, una lunga striscia sabbiosa che controlla il principale canale di accesso alla baia. I lavori di costruzione del forte erano stati iniziati nel 1818 e completati nel 1834, facevano parte del programma di difesa delle coste americane contro attacchi di nemici esterni. I Sudisti rafforzarono l'opera originaria in muratura con enormi pile di sacchi di sabbia e lo dotarono di 38 pezzi d'artiglieria puntati verso il canale, largo 200 m. che era l'unico punto attraverso cui le navi nordiste potevano passare. Il sistema difensivo era completato da altri 30 cannoni che erano stati sistemati nel perimetro esterno e difendevano la penisola da eventuali operazioni anfibe.

Dalla parte opposta su Dauphin Island era stato costruito Fort Gaines dove erano stati montati 27 pezzi d'artiglieria e il sistema di fortificazioni era completato da una batteria costruita su Tower Island alla foce del Grant's pass, ribattezzato Fort Powell e dotato di sette cannoni: due puntati verso il Mississippi Sound e gli altri verso Mobile bay.

In totale dunque le fortificazioni all'apparenza inespugnabili dal mare disponevano di 1.650 uomini e 92 cannoni. Il punto debole del sistema difensivo era la guarnigione di terra, che disponendo di poco meno di 5.000 uomini era ben al di sotto dell'organico previsto per difendere Mobile da un eventuale assalto. Il generale Page aveva inoltre fatto sistemare all'ingresso della baia una serie di ostacoli tra cui 180 mine subacquee: le navi che forzavano il blocco percorrevano uno stretto braccio di mare di poco meno di 100 m. di larghezza e per evitare queste ostruzioni le navi nordiste sarebbero state costrette a finire in bocca ai cannoni di Fort Morgan.<sup>5</sup>

Infine oltre alle difese costiere i Sudisti disponevano di una piccola flotta, comandata dal contrammiraglio Franklin Buchanan, che aveva comandato la corazzata Virginia alla battaglia di Hampton Roads e che era composta da tre cannoniere, *la Gaines*, *la Selma* e *la Morgan* e dalla *C.S.S. Tennessee*, la più potente corazzata mai costruita dagli Stati Confederati. L'unità i cui lavori avevano avuto inizio nel 1862 era stata armata il 16 febbraio del 1864 e trasportata a Mobile, i lavori erano stati completati nell'aprile di quello stesso anno. La Tennessee stazzava 1.293 tonnellate, lunga 80 metri e larga 17, montava una casamatta di 28 x 9 m. e aveva una corazza di 15 cm sulle fiancate e 6 sulle altre parti. La nave era armata con sei cannoni rigati Brooke da 6 pollici, 1 a prua, 1 a poppa e quattro sulle fiancate che le conferivano un'elevata potenza di fuoco, rendendola un nemico implacabile anche per le navi nordiste dello stesso tipo. Data la sua stazza però la nave non riusciva a

---

<sup>5</sup> B & L IV, John C. Kinney, *Farragut at Mobile Bay*, p. 381; Chester Hearn, *Mobile Bay and the Mobile Campaign: the last great battle of the Civil War*, pp.45-47, 153; sui problemi dei forti di Jack Friend, *West Wind, Flood Tide: The Battle of Mobile Bay*, pp.74-75; Scharf, op.cit., p. 551 ss.

superare la velocità di 8 nodi, ma il suo difetto principale era la vulnerabilità delle catene del timone sistemate nel ponte di poppa.

Farragut aveva per tempo previsto tutto ciò e sapeva che così come era avvenuto a New Orleans, una nuova e disperata impresa attendeva la Marina unionista per forzare il porto di Mobile. Ma chi era l'uomo che doveva guidare le navi nordiste?

David Glasgow Farragut era nato il 6 luglio del 1801 nei pressi di Knoxville nel Tennessee. Il padre Jorge, discendente da una famiglia di grandi tradizioni marinare era emigrato dall'isola di Minorca negli Stati Uniti nel 1776 e aveva preso parte alla guerra della Rivoluzione. Ben presto il giovane David, che era stato battezzato James, aveva seguito le orme paterne e per una fortunata serie di eventi era entrato nella vita del commodoro David Porter, il padre di David Dixon Porter, che lo aveva fatto imbarcare per la prima volta all'età di otto anni; ad 11 anni aveva preso parte alla prima azione di guerra della sua lunga carriera contro gli Inglesi e un anno dopo aveva persino comandato una nave. Allo scoppio della guerra Farragut era stato posto dinanzi ad una decisione difficile: nato nel Tennessee, cresciuto in Louisiana e residente in Virginia aveva dei profondi vincoli di appartenenza a quel Sud che aveva dichiarato sciolto ogni legame con l'Unione. Almeno il 37% degli ufficiali di Marina di origine sudista avevano deciso di rassegnare le dimissioni e servire i propri stati nati. Ma Farragut si era opposto alla secessione e decise di continuare a servire la bandiera che aveva difeso con onore per cinque decenni; trasferitosi a Nord e messi al servizio della marina unionista ebbe il primo vero incarico nel gennaio del 1862, nominato comandante della squadra del blocco del settore occidentale.

Farragut aveva un carattere estremamente energico e la sua natura aggressiva lo avrebbe aiutato molto a farne un comandante di successo, le avversità dei conflitti in cui si era trovato sembravano inoltre fargli raccogliere ampie riserve che gli permettevano di trionfare su ogni avversità. Era un uomo di una grande forza fisica e il suo coraggio era destinato ad influenzare molte delle sue azioni; alcuni hanno ravvisato nelle sue profonde convinzioni religiose i suoi atti di straordinario valore, ma ciò sicuramente non basta a dare una spiegazione ragionevole.

Il grande senso del dovere di Farragut e in un certo senso anche la sua ambizione, che lo avevano spinto fin dalla giovane età a cimentarsi in ardimentose operazioni sono sicuramente da annoverare tra le motivazioni principali che spinsero questo abile, scaltro e perché no anche fortunato marinaio a trarre il massimo vantaggio da qualsiasi situazione. Giustamente il contrammiraglio Bern Anderson ha scritto che:

“La marina degli Stati Uniti non ha prodotto un ufficiale del talento di Farragut

almeno fino alla seconda guerra mondiale.”<sup>6</sup>

Nella primavera del 1864, in attesa che l'esercito fosse pronto ad appoggiare la spedizione contro Mobile Farragut stava provvedendo alla riorganizzazione della flotta; il numero dei vascelli a sua disposizione era salito a 72 unità, che erano tuttavia sparpagliate lungo tutta la costa del Golfo del Messico. A seguito delle continue operazioni di blocco che le navi dovevano svolgere, il livello di manutenzione era assai basso e all'inizio dell'estate almeno un quarto delle navi si trovava alla fonda nei porti di New Orleans e Pensacola per riparazioni.

Il problema principale per Farragut però continuava ad essere quello della totale mancanza di corazzate, impiegate per lo più in altri teatri di operazioni a cui il ministero aveva dato una maggiore priorità; fu solo nel giugno del 1864 che il segretario Welles decise finalmente di inviare dei monitor a Farragut.

Come detto anche le forze di terra si stavano riorganizzando e innanzi tutto ebbero un nuovo comandante; se da un lato la sciagurata spedizione del Red River aveva mandato a monte i piani di Grant, l'insuccesso patito aveva però permesso al generale in capo, che non poteva destituire Banks per note ragioni politiche, di privarlo del comando operativo e di affidarlo al generale Edward R. S. Canby.

Canby era uscito da West Point nel 1839 ed era un ufficiale di carriera. Aveva infatti combattuto nella guerra messicana e aveva prestato servizio nel sud-ovest impegnato contro i pellerossa. Nel Nuovo Messico aveva iniziato la guerra civile, prima col grado di colonnello dell'esercito regolare e poi assunto il comando del dipartimento con il grado di generale. Aveva sconfitto i Sudisti a Glorieta Pass, impedendo così alle truppe guidate dal suo ex- aiutante, il generale Henry H. Sibley di conquistare il territorio alla causa confederata e raggiungere la California, il sogno di Jefferson Davis di far sventolare la bandiera sudista sull'Oceano Pacifico era stato così infranto. Canby nei due anni seguenti aveva svolto dei ruoli a carattere burocratico e quindi non aveva mai guidato grossi contingenti di truppe, ma in quel momento era l'opzione migliore che Grant avesse a disposizione, ai suoi occhi sicuramente migliore di Banks. Ora si poteva pensare seriamente all'offensiva contro Mobile.

Agli inizi di giugno, mentre si recava al nuovo quartier generale Canby ebbe un messaggio del generale Sherman, che gli chiedeva di avanzare contro Mobile a sostegno delle sue operazioni in Georgia e gli prometteva l'invio di almeno 10.000 uomini.

Su questa base Canby ritenne di poter incontrare Farragut per concertare con la marina l'operazione che doveva ridurre la piazzaforte sudista e il 17 giugno i due ufficiali furono l'uno di fronte all'altro. Canby disse a Farragut di poter schierare almeno 20.000 uomini, compresi quelli che gli aveva promesso

---

<sup>6</sup> Una recente biografia di Farragut da segnalare è sicuramente quella di James Duffy, *Lincoln's Admiral: The Civil War campaigns of David Glasgow Farragut*; Clarence Edward Macartney, *Mr. Lincoln's Admirals*, p.145.

Sherman e che queste truppe sarebbero state pronte per muovere contro Mobile non più tardi del 6 luglio. Per Farragut sarebbe stato già più che sufficiente a dargli le garanzie necessarie e tutto sarebbe andato per il meglio se ancora una volta degli eventi impreveduti non avessero imposto un nuovo cambiamento ai piani.

La crisi provocata dall'offensiva di Early nella valle dello Shenandoah costrinse Canby ad inviare due divisioni a Fort Monroe e il generale Sherman preoccupato dall'attività della cavalleria di Forrest emanò un contrordine: le truppe del generale A. J. Smith reduci dalla spedizione sul Red River, anziché procedere contro Mobile dovevano intraprendere una spedizione contro il "mago della sella". Il comandante in capo delle armate dell'ovest era venuto a conoscenza del disastro occorso il 10 giugno a Brice's Crossroads a sud di Corinth nel Mississippi. Una grossa colonna nordista di 8.000 uomini al comando del generale Samuel Sturgis aveva affrontato Forrest ed era stata sonoramente battuta. Con metà degli uomini di cui disponeva il nemico, Forrest era riuscito con una serie di manovre che sono entrate a buon diritto nella storia della guerra e che dovrebbero essere studiate in ogni scuola militare, a disfare letteralmente il proprio avversario. Sturgis preso di fronte e sui fianchi venne messo in rotta lasciando sul terreno 2.240 uomini tra morti, feriti e prigionieri, 12 cannoni e 176 carri pieni di munizioni e rifornimenti.

Sherman furente, scrisse al ministro Stanton:

"Non riesco a capire come Sturgis sia stato sconfitto, Forrest è il diavolo in persona, ma ordinerò di inseguirlo all'Inferno se necessario anche se ci costerà 10.000 vite umane e la bancarotta del Tesoro."<sup>7</sup>

Per Canby ciò voleva dire inevitabilmente niente rinforzi, e con la necessità di difendere New Orleans e il grande territorio tra i fiumi Mississippi e Arkansas, con la minaccia sempre incombente delle truppe del generale Edmund Kirby Smith, limitarsi per il momento a svolgere delle operazioni a carattere difensivo. Canby informò Farragut dell'accaduto, ma lo rassicurò sulla sua volontà a voler operare in appoggio alla marina.

Il giorno 8 luglio Canby, accompagnato dal generale Gordon Granger, incontrò Farragut a bordo dell'ammiraglia *Hartford*, al largo di Mobile: Canby disse a Farragut di volergli fornire la divisione comandata dal generale Granger per prendere alle spalle i forti all'ingresso della baia e occuparli.

Farragut a sua volta espose a Canby la necessità di attendere l'arrivo delle corazzate per poter dare il via all'operazione, anche perché data la presenza della *Tennessee* nella baia di Mobile, solo con i monitor sarebbe stato sicuro della riuscita del suo piano. Nei giorni seguenti però una ricognizione effettuata

---

<sup>7</sup> O.R. 34-4-212, 39-2-79, O.R.N. 21-339, O.R. 34-4-528; Sulla battaglia di Brice's Crossroads, Brian Steel Wills, Forrest: *The Confederacy's Greatest Cavalryman*, pp.197-215; il messaggio di Sherman a Stanton, O.R.39-2-121

dal capo del genio della divisione militare del Mississippi occidentale, il capitano M. D. McAlester accertò che con gli uomini a sua disposizione Canby poteva sbarcare solo su Dauphin Island e occupare Fort Gaines.

Un altro ufficiale stanco di tanti differimenti avrebbe anche potuto decidere di abbandonare definitivamente l'operazione, ma ci voleva ben altro per scalfire la tempra di un uomo come Farragut, che nel corso della sua lunga carriera aveva sfidato apertamente la morte in molte occasioni. Anche se aveva dovuto attendere per ben due anni quel momento, esso era arrivato e sebbene con ulteriori ritardi e complicazioni il valoroso marinaio sarebbe andato diritto verso la meta.<sup>8</sup>

I preparativi continuarono per tutto il mese di luglio: Canby dovette ridurre ulteriormente il proprio contingente che tra fanteria, genio e artiglieria comprendeva poco meno di 2.500 uomini e solo quando le operazioni avessero avuto inizio sarebbero giunti altri tremila uomini provenienti dalle guarnigioni del Texas. Farragut alla fine di luglio aveva radunato una flotta di 18 navi di legno e tre corazzate, la *Chickasaw*, la *Manhattan* e la *Winnebago* ed era in attesa di una quarta, la *Tecumseh*, che doveva arrivare a giorni proveniente da Pensacola.

Nella notte del 1 agosto Granger e Farragut si incontrarono a bordo della *Hartford* e ultimarono i dettagli dell'attacco: le truppe di terra dovevano sbarcare all'alba del 3 su Dauphin Island con la copertura delle cannoniere e nel corso della stessa giornata la marina nordista avrebbe forzato la baia.

Nella giornata del 3 però la *Tecumseh* non era ancora arrivata e Granger aveva dato inizio agli sbarchi solo nel pomeriggio, con molto ritardo sui tempi previsti non avendo un numero sufficiente di mezzi da sbarco:

“Non posso perdere altro tempo”

Disse Farragut, che ora voleva attaccare con o senza la *Tecumseh*: ma la sua pazienza venne premiata, perché nel pomeriggio del 4 la nave giunse scortata da altre due unità.

Farragut aveva progettato di far avanzare le sue navi su due colonne: quella di destra la più vicina a Fort Morgan formata dai monitor con la *Tecumseh* in testa. A sinistra invece si sarebbero sistemate le navi di legno, con i vascelli più grandi a proteggere quelli più piccoli in modo che se uno fosse stato messo fuori combattimento, l'altro avrebbe continuato a procedere verso il canale.

Farragut diede ordine di non fermarsi per rispondere al fuoco : così come era già avvenuto a New Orleans, le navi non dovevano badare troppo ai forti, ma dovevano oltrepassare le difese nemiche e poi occuparsi delle navi sudiste, in primo luogo della Tennessee. Farragut voleva anche guidare personalmente l'attacco a bordo della *Hartford*, ma venne dissuaso dai propri subalterni, che lo

---

<sup>8</sup> O.R.N. 21-357, O.R. 41-2-229, O.R.N. 21-416.

invitarono a non esporsi ad inutili rischi. Ricapitolando quindi le navi che dovevano partecipare all'operazione erano 18 con 159 cannoni: i monitor *Tecumseh*, *Chickasaw*, *Winnebago* e *Manhattan*, le corvette a vapore *Richmond*, *Monongahela*, *Hartford*, *Brooklyn* e *Seminole*, le cannoniere *Galena*, *Itasca*, *Metacomet* e *Kennebec*, *Port Royal* e *Octorara* e infine le corvette leggere *Ossipee*, *Lackawanna* e *Oneida* .

Erano le tre del mattino di quel 5 agosto del 1864, una giornata che si preannunciava foriera di grandi eventi per la storia della marina degli Stati Uniti :

“Tutti gli equipaggi ai posti.”

Alle 5.30 venne dato il segnale:

“Levate le ancore!”<sup>9</sup>

La flotta nordista si mise in movimento, la foschia mattutina si era completamente sollevata e su ogni albero sventolava la bandiera a stelle e strisce. Spirava una leggera brezza da sud-est che faceva soffiare il fumo delle navi verso i forti occultando alla vista dei Sudisti le navi federali e inoltre la marea compensava la bassa velocità di crociera ordinata da Farragut. Alle sei le navi nordiste avevano già oltrepassato la barra i Sudisti le avevano avvistate; il generale Page ordinò di non cominciare ancora a sparare poiché erano troppo lontane. Nel frattempo però Buchanan fece preparare la *Tennessee* e le altre piccole unità ordinando di andarsi a sistemare in una posizione adiacente alla zona minata.

La *Tecumseh* aprì il fuoco alle 6.47, seguita ben presto dalle altre unità e dai cannoni del generale Granger che avevano dato inizio alle operazioni su Dauphin Island. Le navi ormai si trovavano a duemila metri dalle posizioni nemiche, erano le 7.07 e anche i cannoni dei forti cominciarono a rispondere al fuoco. Ma una minaccia più grave dei cannoni sudisti si profilava già all'orizzonte: il comandante della *Tecumseh*, Tunis Craven avvistò la sagoma terribile della *Tennessee* e giustamente preoccupato ordinò di virare a sinistra per intercettarla. Questa manovra però spinse le altre unità pericolosamente vicino alla linea delle boe che delimitavano il confine con la zona minata. Il comandante della *Brooklyn* Alden ordinò alla propria nave di fermarsi, ma arrivò perentorio un segnale da Farragut:

“Procedete!”

Alden replicò:

---

<sup>9</sup> O. R. 39-2-216, O. R. N.21-416, O. R. 39-2-227, ordini generali n.10-11, O. R. N.21-397-98.

“I monitor sono davanti a noi, non possiamo continuare senza superarli, che dobbiamo fare?”

Alden non poteva permettersi di superare la *Chickasaw* e la *Winnebago*, che erano troppo ad ovest per permettere ai vascelli di legno di passare ad est della zona minata e la *Tennessee* era ormai giunta in posizione pronta a speronare la prima nave nordista che fosse apparsa all'imbocco della baia. Erano momenti carichi di grande tensione e le navi di legno nordiste erano ormai a tiro della corazzata sudista, quando Craven decise di affiancare di nuovo le altre unità. Ma per fare questo la *Tecumseh* entrò nella zona minata, qualche attimo dopo si udì un'esplosione terrificante: la nave nordista urtata una mina cominciò ad inabissarsi. Il tempo trascorso dal momento dell'impatto all'affondamento durò in tutto 25 secondi, portando sul fondo del mare 93 uomini tra ufficiali e marinai; tutto ciò che rimase dell'unità nordista fu uno sparuto gruppo di superstiti che si agitavano alla ricerca della salvezza tra i gorgi ondeggianti e che furono in un modo o in un altro infine tratti in salvo.

La *Brooklyn* segnalò:

“La nostra migliore corazzata è affondata.”

Un veterano raccontò che l'equipaggio della ammiraglia:

“Appoggiato alla battagliola di prora gridò tre volte hurrà in aperto gesto di sfida al nemico e in onore dei commilitoni caduti.”<sup>10</sup>

Alden aveva fatto fermare i motori della propria corvetta che aveva bloccato inevitabilmente anche le altre navi e già l'ammiraglia *Hartford*, seguita a ruota dalla *Richmond* le si trovava pericolosamente vicino; le navi unioniste erano ormai di traverso ai forti e i pezzi di Page aprirono un fuoco infernale. Sembrava quasi un tiro al bersaglio, le granate sudiste stavano fecero un gran numero di vittime a bordo, la battaglia era entrata nella fase critica.

Farragut se ne rese conto: il vecchio marinaio non era certo uomo da lasciarsi intimidire e ordinò al suo pilota Martin Freeman di verificare se vi era sufficiente profondità d'acqua per permettere alla *Hartford* di superare la *Brooklyn*. Ottenuta una risposta positiva Farragut ordinò immediatamente che l'ammiraglia si mettesse in movimento. Sapeva che il numero delle perdite sarebbe aumentato, ma confidava sul fatto che se fosse riuscito a far entrare un buon numero di navi nella baia avrebbe raggiunto lo scopo. In quello scenario apocalittico di fiamme ed esplosioni Farragut conservò il sangue freddo a rendersi conto che non poteva certo rimanere dove era e tantomeno tornare

<sup>10</sup> Sull'affondamento della *Tecumseh*, Hearn op. cit. p.87 ss.; Harrie Webster “An August Morning with Farragut at Mobile Bay,” in *Civil War Naval Chronology: 1861-1865* VI-94.

indietro. E non erano solo i cannoni nemici il pericolo, ma anche le mine: la fine della *Tecumseh* era la prova lampante che un insidioso nemico subacqueo poteva fare gli stessi danni dei cannoni.

“Andiamo avanti!” urlò Farragut

E così la *Hartford* oltrepassò la zona delimitata dalla linea delle boe, ma un segnale arrivò ancora una volta dalla *Brooklyn*: zona minata.

Si narra che Farragut abbia risposto:

“Al diavolo le mine, macchine avanti tutta!”

Molti marinai in seguito raccontarono di aver avuto la sensazione di trascorrere gli ultimi istanti della propria esistenza terrena, le mine urtarono la carena delle navi e quel sordo rumore sembrò preannunciare la fine imminente, ma per fortuna al colpo non seguì nessuna esplosione, sembrò un miracolo e in un certo senso lo era.

Il fatto è però che la maggior parte delle mine si trovava in acqua da molto tempo e l'azione corrosiva del mare aveva messo fuori uso quegli strumenti di morte che tutto sommato erano ancora primitivi.

Erano le otto del mattino e superata la zona minata la flotta nordista entrò finalmente nella baia.<sup>11</sup>

Buchanan non si era perso neanche un istante di quella scena e aveva ordinato di forzare al massimo i motori della Tennessee nel tentativo di speronare qualche nave nordista, ma a causa dell'estrema lentezza della nave confederata che aveva risalito controvento la lunga fila delle navi unioniste, riuscì solo a scambiare una serie di bordate col nemico. I proiettili nordisti nemmeno scalfirono l'ariete confederato, che invece cominciò a fare seri danni; in particolare la cannoniera *Oneida* le cui caldaie ed il timone vennero messi fuori uso e fu trasportata lontano dal campo di battaglia *dalla Galena*.

Buchanan a questo punto decise di interrompere l'azione e fare ritorno al proprio ancoraggio a Fort Morgan. Dopo essersi accertato che la nave non aveva subito danni di rilievo il comandante permise ai suoi uomini di fare colazione, visto che avevano dovuto iniziare la battaglia completamente digiuni. L'azione era stata più che sufficiente a salvaguardare l'onore confederato, ma Buchanan sembrava tutt'altro che rassegnato all'esito dello scontro. Il vecchio marinaio pensava e giustamente che Farragut, dopo aver fatto ancorare la flotta unionista a Dauphin Island, avrebbe atteso la notte per riprendere la battaglia. Anziché rimanere fermo e attendere la prossima mossa del nemico, Buchanan decise così di prendere l'iniziativa e tornare all'attacco.

Dato l'ordine ai suoi esterrefatti subalterni, alle 8.50 la Tennessee avanzò

---

<sup>11</sup> Alfred T. Mahan, *Farragut: Makers of American History*, p.278; O.R.N. 21-425, relazione del capitano Drayton U.S.S. *Hartford*.

direttamente contro la flotta nemica, tra le grida di incoraggiamento degli artiglieri di Fort Morgan. Farragut resosi conto immediatamente delle intenzioni del suo avversario, ordinò a tutte le navi di procedere con lo sperone rivolto contro la corazzata nemica. Le prime unità ad affrontare la temibile corazzata nemica furono la *Monongahela* e la *Lackwanna* che confidando sulla propria maggiore manovrabilità tentarono di colpire la *Tennessee*, ma senza successo.

Le navi nordiste finirono in breve per essere ridotte a mal partito dalla maggiore potenza dell'unità nemica, che dopo averle danneggiate si portò a ridosso dell'ammiraglia. Le bordate della *Hartford* non provocarono nessun danno alla *Tennessee*, che incominciò a rispondere con i due pezzi sulla fiancata con un fuoco micidiale. Una granata centrò in pieno il **ponte di corridoio** della *Hartford*, uccidendo 5 marinai e ferendone altri 8, mafu l'ultimo sussulto della *Tennessee*.

Le corazzate nordiste tenevano sotto tiro la nave sudista e incominciarono a bersagliarla impietosamente: iniziò la *Chickasaw*, che arrivata da tergo abbatté con un fuoco micidiale il portello di poppa della casamatta, erano le 9.45. Entrava in azione anche la *Manhattan*: un colpo da 15 pollici (381 mm) Dahlgren squarciò in pieno la fiancata della *Tennessee*, spazzando letteralmente per l'aria 5 pollici di acciaio della corazza. Giova qui ricordare che le navi federali erano armate con i cannoni progettati dal contrammiraglio John Dahlgren (1809-1870), ingegnere navale e grande esperto di artiglieria. La nave sudista si trovava ora in una situazione estremamente difficile, completamente circondata dalle navi nemiche che le sparavano addosso praticamente a bruciapelo, una nuova bordata da 11 pollici (280 mm) Dahlgren esplosa *dalla Chickasaw* tagliò a pezzi la catena del timone, un testimone scrisse:

“Si poteva mettere un secchio d'acqua per ogni buco fatto dai proiettili nordisti.”

Immobilizzata, anche la ciminiera era stata abbattuta dai terribili proiettili nordisti e incapacitata a rispondere al fuoco nemico, il vascello che era stato l'orgoglio della marina Confederata avvolta dal fumo, con i morti e feriti che si cominciavano a contare tra l'equipaggio, tra cui lo stesso Buchanan, la *Tennessee* sopportò per altri venti minuti quello stillicidio. Poi verso le dieci Buchanan autorizzò la resa e un panno bianco venne issato al posto della bandiera di guerra confederata. La battaglia della *Tennessee* era finita e con essa:

“Le tre ore più terribili di lotta a cui io abbia mai assistito.”

Come ebbe in seguito a dire Farragut.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Commodore Foxhall Parker *The battle of Mobile Bay*, p. 34 ss.; Bartholomew Diggins, *Recollections of the Cruise of the USS Hartford*, "unpublished manuscript", New York, Public

L'audace marinaio era riuscito ad entrare nella baia di Mobile, perdendo una nave, un piccolo cargo, 145 morti e 170 feriti, le perdite sudiste ammontavano a 12 morti e 280 prigionieri e feriti e due navi catturate. La vittoria era stata raggiunta grazie all'abilità tattica e alla fortuna del comandante nordista.

Lo schieramento della flotta voluto da Farragut aveva massimizzato il fuoco contro Fort Morgan, mettendo fuori combattimento molti pezzi nemici, ma soprattutto la decisione di non ridurre al silenzio i forti, ma di oltrepassarli era la lampante dimostrazione della grande abilità di Farragut, che come detto avventurandosi nella zona minata ebbe anche una buona dose di fortuna.

I Sudisti nel frattempo avevano fatto saltare Fort Powell dopo averlo evacuato; sottoposto ad un incessante fuoco di artiglieria da parte delle truppe del generale Granger, il giorno 8 anche Fort Gaines alzò bandiera bianca. Granger, dopo aver ricevuto 2.000 uomini di rinforzo, 26 cannoni, tra cui otto Parrott da 4.20g pollici e 16 mortai d'assedio, si preparò a far cadere Fort Morgan.

Per giorni sia le navi che le forze di terra nordiste si prepararono, piazzando i cannoni nelle migliori posizioni possibile, poi alle sei del mattino del 22 agosto, 45 pezzi sulla terraferma e tutti i cannoni di Farragut, compresi quella catturata *Tennessee*, aprirono un violento fuoco che nel giro di 12 ore rovesciò oltre 3.000 proiettili sul forte e mettendo molti pezzi fuori combattimento. Il generale Page, che nei giorni precedenti aveva rifiutato una richiesta di resa incondizionata da parte del suo vecchio amico Farragut, si rendeva ora conto di non poter più sacrificare altre vite umane:

“Il senso di umanità mi impone di chiedere i termini di resa.”

Il capitano George H. Perkins scrisse alla madre:

“Fort Morgan si è arreso e finalmente possiamo riposare.”

Era la vittoria, una vittoria importante per l'Unione e il Presidente Lincoln il 3 settembre, scrisse personalmente sia a Farragut che a Granger, ringraziandoli:

“Per l'abilità dimostrata nelle recenti operazioni contro il porto di Mobile.”

Dopo tre mesi dall'inizio della grande offensiva scatenata da Grant su tutti i fronti arrivava il primo grande successo, ma non sulla terraferma bensì dal mare. Ma era esattamente ciò di cui Lincoln aveva bisogno, ancora una volta la marina federale aveva dimostrato il suo valore, non come strumento di supporto, bensì come arma autonoma in grado di infliggere colpi micidiali ai Ribelli. Ora il Presidente si aspettava che anche le armate di Grant e Sherman

ripetessero l'impresa compiuta dalle navi di Farragut per mettere la parola fine al terribile conflitto.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> O.R. 39-1-428; O.R.N. 21-388; B&L IV, R.L. Page, *The Defense of Fort Morgan*, p.410; George Hamilton Perkins: *His Life and Letters*, p. 202; O.R.N. 21-537, 543.