# RID

## SPECIALE
## I BLINDATI
## SUPERAV ED MPV

RIVISTA ITALIANA DIFESA

MENSILE - N° 11 NOVEMBRE 2010 - PREZZO € 4,50 Poste Italiane s.p.a. - Spediz. in Abb. Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB BERGAMO

- AAD 2010: IL SALONE SUD AFRICANO
- LE LPD FRANCESI CLASSE MISTRAL
- IL VELIVOLO DA ADDESTRAMENTO BAE SYSTEMS HAWK
- LE FORZE DI FRONTIERA PAKISTANE
- STORIA: CINQUANT'ANNI DI FRECCE TRICOLORI

9 771122 760004 00011>

*Spaccato del CSS ALABAMA. A poppa dell'osteriggio di macchina si può notare il pezzo da 8 pollici ad anima liscia Fawcett-Preston.*

Mario Cecon

# Confederate States Ship ALABAMA

## Una nave leggendaria

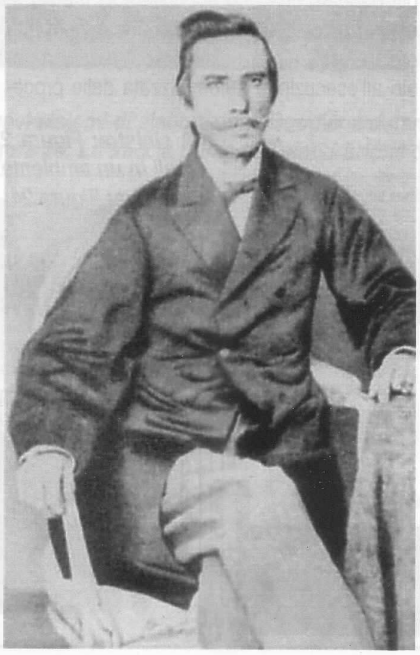
### Premessa

La nave della Marina da Guerra degli Stati della Confederazione, ALABAMA, è entrata indubbiamente nella leggenda: una ballata popolare ricorda che è ancor oggi visibile, nella lontana Inghilterra, lo scalo sul quale essa prese forma. A creare la fama di questo raider contribuirono più fattori ma, prima di entrare nel vivo dell'argomento, una breve digressione sulla funzione del mare nella guerra che contrappose militarmente gli Stati rimasti nell'Unione ai sette che ne uscirono e che, l'8 febbraio 1861, all'unanimità, approvarono la Costituzione provvisoria degli Stati Confederati d'America.

L'Unione possedeva i capitali e l'industria, dominava i commerci, era insomma in piena espansione. La Confederazione, al contrario, aveva un'economia legata alla terra, con poche e deboli attività industriali, quasi artigianali, con un'unica grande risorsa, la produzione e la commercializzazione del cotone, la quale presupponeva, naturalmente, l'uso del mare. Immediata conseguenza, l'indispensabilità, per poter sopravvivere, di una Marina da Guerra. Per entrambi i contendenti, in definitiva, il controllo del mare era fondamentale: da questo punto di vista, la Confederazione partiva non svantaggiata, ma addirittura senza speranze.

Le motivazioni che portarono da una contrapposizione politico-economica ad un aperto conflitto fra Stati esulano da questo articolo, ma furono tante e tali da portare alcuni Stati "poveri" a dover contrastare con le armi i diktat di altri "ricchi", pur senza farsi illusioni sull'esito finale della guerra.

***Il Capitano di Vascello Raphael Semmes, comandante dell'ALABAMA.***



### Mallory e la Confederate States Navy

All'atto della secessione, gli Stati "ribelli" riuscirono ad impadronirsi, in misura diversa fra loro, di alcune strutture militari e di una manciata di imbarcazioni di vario tipo, ma era niente in confronto a ciò che si trovava in possesso all'Unione. Unica vera risorsa: parecchi validi ufficiali che avevano lasciato l'US Navy per aderire alla Confederazione.

Il neo eletto Presidente della Confederazione, Jefferson Davis, ex senatore e, fra l'altro, ex colonnello, ex Ministro della Guerra degli Stati Uniti ed ex facente-funzione di Ministro della Marina, sempre degli Stati Uniti, affidò la responsabilità del Ministero della Marina all'avvocato ed ex senatore della Florida, Stephen Russell Mallory.

E Mallory ebbe la capacità di creare, letteralmente dal nulla, una Marina, di organizzarla, di dotarla dei mezzi per tener testa allo strapotere avversario e persino di fissarne le strategie navali.

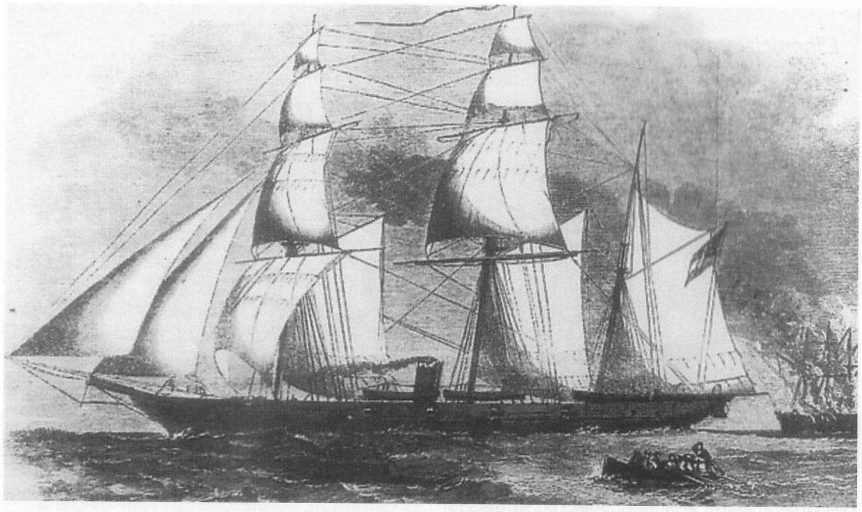
Il Ministro, perfettamente consapevole del compito immane che lo attendeva, aveva per fortuna le idee ben chiare: oltre a combattere l'avversario, alla Forza Armata sarebbero stati demandati molteplici compiti d'istituto quali, ad esempio, difendere l'enorme estensione costiera della Confederazione, vigilare sui grandi corsi d'acqua attraverso i quali sarebbe potuta giungere l'offesa del nemico, proteggere le attività economiche e commerciali legate al mare, etc: troppi e troppo gravosi per una struttura, tra l'altro, ancora sulla carta. Per incominciare, mancavano le navi, quelle adatte, che bisognava costruire, naturalmente all'estero per la mancanza di adeguati cantieri in patria. C'era assoluta necessità di valide idee innovative, originali, lontane dalle consolidate tradizioni, via dai soliti stereotipi, e Mallory ed i suoi collaboratori le trovarono.

Bisognava mandare in Europa persone particolarmente abili e preparate per ordinare e seguire la costruzione delle unità, con molto tatto e discrezione per evitare ritorsioni nei confronti del costruttore da parte di rappresentanti dell'Unione. I costi delle navi sarebbero stati sostenuti con il commercio del cotone, che avrebbe dovuto essere garantito nonostante il blocco navale messo in atto dal nemico il 19 aprile 1861 e concluso ufficialmente il 23 giugno 1865. Il commercio con l'estero era fondamentale non solo per la prosecuzione della guerra, ma per la sopravvivenza stessa della Confederazione. Da qui la necessità di poter disporre di "violatori del blocco", nazionali ed esteri, per lo più privati.

In campo più strettamente militare–marittimo, i Confederati portarono in azione armi assolutamente innovative, come i mezzi d'assalto semisommergibili, diedero un notevole impulso allo sviluppo ed all'impiego di mine navali e riuscirono a realizzare imbarcazioni corazzate, costruite in maniera quasi artigianale, da contrapporre a quelle nordiste.
Ma l'idea vincente fu quella di portare la guerra al commercio del nemico sui mari di tutto il mondo con navi corsare non gestite, come avveniva in passato, da privati con lettera di marca, ma operanti nell'ambito della propria Marina da Guerra.
Inizialmente, il Ministero della Marina era una struttura con un Ministro, Mallory appunto, ma priva di personale; l'11 marzo il Congresso diede un ordinamento a questa struttura, suddividendola in quattro Direzioni: Armamenti Navali ed Idrografia, Operazioni, Sanità e Commissariato, più il Comando del Corpo dei Marines. Venne inoltre previsto l'organico del personale; il 16 marzo il Presidente Davis designò i quattro Capitani di Vascello ed i quattro Capitani di Fregata, fra i quali Raphael Semmes, futuro Comandante dell'ALABAMA. Mancavano gli equipaggi, le armi, le navi. Il 12 aprile 1861 le batterie degli "insorti" aprirono il fuoco su Forte Sumter, nella baia di Charleston, che si arrese il giorno successivo. Il 15 dello stesso mese il Presidente degli Stati Uniti, Lincoln, dichiarò l'esistenza di uno stato di insurrezione. Erano finite le schermaglie, adesso c'era la guerra. E Mallory doveva provvedere, in brevissimo tempo, a quello che mancava alla CSN, praticamente tutto.

## Nasce l'ALABAMA

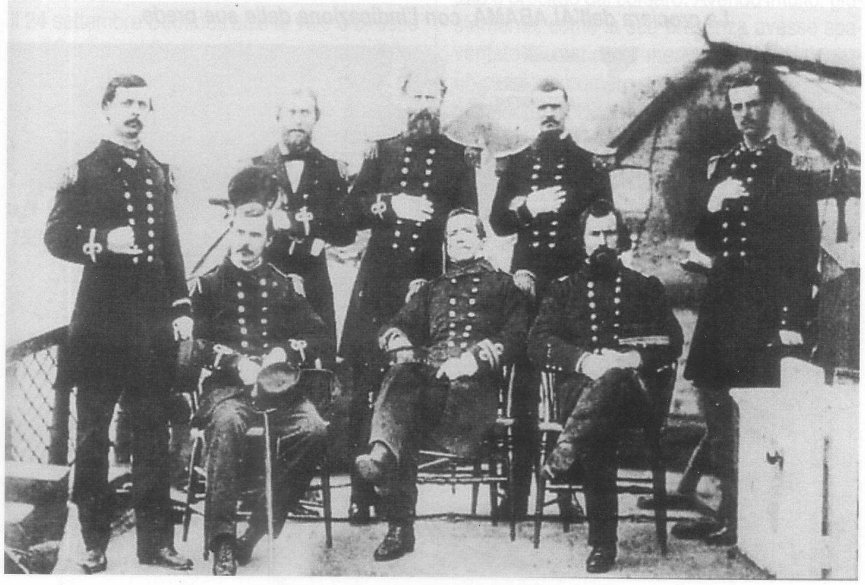
L'idea di attaccare il traffico nemico lungo le estese rotte marittime mondiali fu del Capitano di Fregata Raphael Semmes, già Ufficiale dell'US Navy; il 17 aprile 1861 egli la espose a Mallory, con tutti i ragionamenti e le spiegazioni necessari, trovandolo completamente d'accordo. Il Ministro individuò nel parigrado di Semmes, James Dunwoody Bulloch, ufficiale capace quanto fidato, che già in precedenza si era occupato dell'approvvigionamento di armamenti, la persona ideale da mandare all'estero con il compito di far costruire, con la massima discrezione, le navi necessarie a mettere in pratica queste idee. Già l'8 maggio Bulloch partiva alla volta dell'Inghilterra. Sarebbe stato il primo, non il solo. Nell'autunno dell'anno seguente Mallory inviava, sempre in Inghilterra, una personalità di spicco, il Capitano di Fregata Matthew Fontaine Maury, scienziato di fama mondiale, fondatore dell'Oceanografia, studioso della Corrente del Golfo, esperto, come militare, nell'impiego di mine navali, con l'incarico di reperire materiali per la guerra subacquea ed anche, appunto, di occuparsi dell'acquisizione di una nave da trasformare facilmente in incrociatore ausiliario, da affiancare a quelli che già stavano battendo i mari.
Semmes, capacissimo uomo di mare, abile tattico, coraggioso, aggressivo, sarebbe stato posto al comando di queste navi. Nel frattempo, ancora il 17 marzo, prima cioè dell'inizio della guerra vera e propria, la Confederazione aveva individuato nel piccolo piroscafo passeggeri ad elica HABANA, di 437 tsl, un mezzo da poter trasformare in unità militare. Opportunamente modificato e rinforzato, armato con un pezzo rigato da 8 pollici (203 mm), montato su perno e posizionato fra trinchetto e maestra, nonché con quattro obici ad anima liscia da 24 libbre in batteria, divenne il primo incrociatore ausiliario della CS Navy. Ribattezzato SUMTER, alla fine di giugno, al comando di Semmes, l'unità - eludendo il blocco nordista - raggiungeva il mare aperto, riuscendo a catturare o affondare, in circa sei mesi, 18 navi dell'Unione. Nel frattempo l'opera di Bulloch stava dando i suoi frutti: il primo gennaio 1862 veniva impostata in Inghilterra, nei Cantieri Laird di Bir-kenhead (Liverpool), tutt'ora esistenti anche se con un nome un po' differente, la Costruzione 290, varata il 15 maggio successivo (1) come ENRICA e destinata a diventare il leggendario incrociatore corsaro ALABAMA.
Quando, il 29 luglio, il governo inglese, a seguito delle reiterate proteste e pressioni da parte dell'Ambasciatore degli Stati Uniti, emise una richiesta di sequestro nei confronti della nave, questa aveva già lasciato il cantiere alla chitichella, alle prime luci dell'alba, con Bulloch a bordo, per dirigersi verso un ancoraggio deserto della costa gallese. Rientrato a Liverpool, l'agente confederato venne a conoscenza, tramite i suoi informatori, che i federali non desistevano e che da Southampton era salpata la corvetta ad elica dell'Unione TUSCARORA, della Classe KEARSARGE, con rotta verso lo sbocco del Canale di San Giorgio.

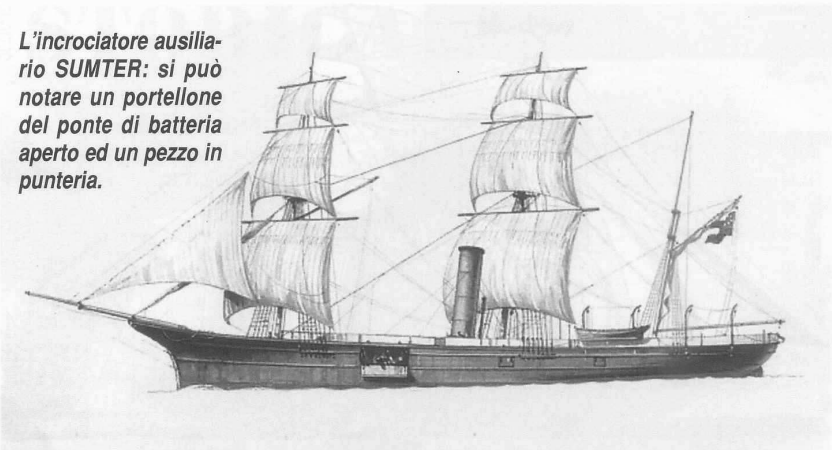


***L'ALABAMA in una stampa, pubblicata per la prima volta nel 1862, come accuratamente descritto dal Capitano Hagar del veliero BRILLIANT, catturato dal corsaro il 3 ottobre 1862.***

(1) Alcuni testi indicano un'altra data, qui è riportata quella che è ritenuta la più probabile.

***Il capitano di Fregata Raphael Semmes, seduto, al centro, a bordo del corsaro SUMTER, assieme al suo Stato Maggiore.***



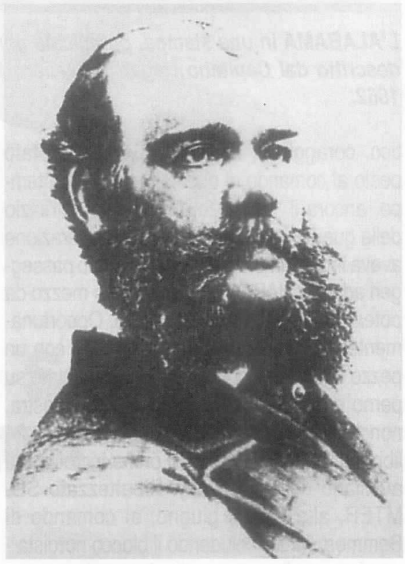


*L'incrociatore ausiliario SUMTER: si può notare un portellone del ponte di batteria aperto ed un pezzo in punteria.*

Bisognava agire, e subito. Alle 02.30 del 31 luglio l'ENRICA lasciava l'ancoraggio con rotta N, attraverso il Mar d'Irlanda - sul quale imperversava una paurosa tempesta - ed il Canale del Nord, entrando in Atlantico dopo aver aggirato l'Irlanda a settentrione, per raggiungere la semisconosciuta baia di Terceira nelle Azzorre. In questa località arrivarono sia il brigantino AGRIPPINA - si tratta sempre dell'instancabile ed intelligente lavoro di Bulloch e dei suoi agenti che lo avevano noleggiato - con equipaggiamenti, armi, munizioni, combustibile, etc., sia, successivamente, Semmes con lo Stato Maggiore e l'equipaggio per armare la nuova unità.
Il 24 agosto 1862, dopo un duro lavoro di approntamento, la bandiera della Confederazione saliva per la prima volta a picco dell'incrociatore corsaro ALABAMA, che entrava ufficialmente a far parte della Confederate States Navy. Stava per aver inizio una delle più grandi ed appassionanti avventure di mare di tutti i tempi.

## La caccia

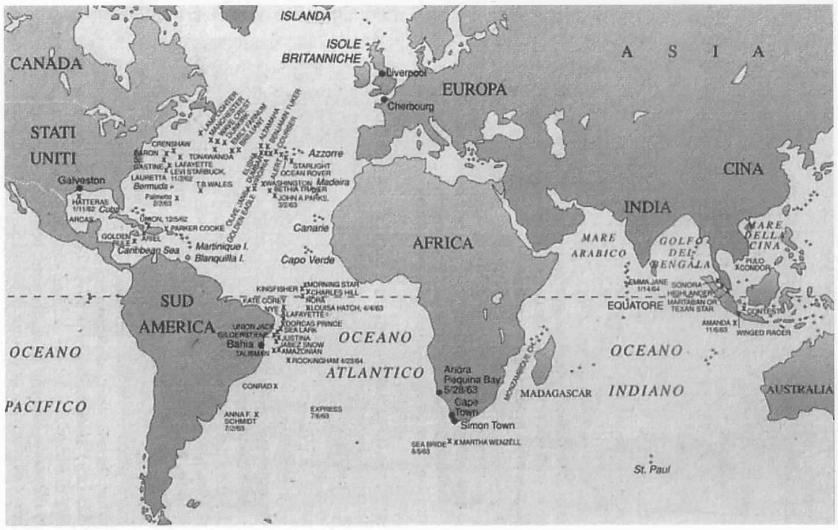
L'ALABAMA era un tre alberi con macchina ausiliaria alternativa ed elica da 1.050 t di dislocamento. Alle prove, con l'apparato motore, aveva toccato la velocità massima di 13,5 nodi. Misurava 220 piedi (ca. 67 m) f.t., per una larghezza massima di 31 piedi e 9 pollici (ca. 9,7 m) ed un'immersione media pari a 14 piedi (ca. 4,26 m). Era armato con un Blakely rigato da 7 pollici (178 mm) su affusto imperniato, sistemato in caccia davanti al casseretto centrale, un Fawcett-Preston ad anima liscia su affusto imperniato da 8 pollici (203 mm) sistemato in ritirata fra maestra e trinchetto e sei pezzi ad anima liscia da 32 libbre a murata.



*James Dunwoody Bulloch, l'intraprendente agente navale confederato in Gran Bretagna.*

Benchè di costruzione inglese, la progettazione dell'ALABAMA era americana, dovuta a John Luke Porter, Capo delle Costruzioni Navali della Confederazione, e i suoi piani costruttivi sono ancor oggi consultabili.
Semmes si diede subito da fare. La baleniera del New England OCMULGEE, catturata e bruciata il 5 settembre, aprì il lungo elenco dei suoi successi. Nell'arco di circa due mesi l'ALABAMA distrusse parecchie altre imbarcazioni dello stesso tipo, decimando praticamente la flotta baleniera del New England al largo delle Azzorre, quindi prese una rotta per N-W, alla volta dei Newfoundland Banks. Seguirono altre distruzioni, prima che il corsaro volgesse la prua a Sud, alla volta dei Caraibi.
Il 16 ottobre incappò in un ciclone al largo delle coste della Carolina, ma, tranne alcuni danni tutto sommato trascurabili, e soprattutto senza dover lamentare perdite di vite umane, ne uscì egregiamente, dimostrando la bontà progettuale e costruttiva.
Per il 17 novembre era stato programmato un rendez-vous alla Martinica con il brigantino AGRIPPINA, sempre al servizio di Bulloch, per gli indispensabili rifornimenti, in particolare di carbone. Arrivato a destinazione, Semmes scoprì di esser stato localizzato dall'incrociatore unionista SAN JACINTO, che lo stava aspettando al largo dell'imboccatura del porto; grazie ad un forte piovasco tropicale, riuscì a scivolare dietro all'unità nordista e a riprendere la sua crociera.
Semmes provò anche ad intercettare al largo del Windward Passage, tra la Giamaica e Hispaniola (Haiti), un piroscafo che trasportava oro dalla California, ma non riuscì nel suo intento, lasciandosi sfuggire l'ambita preda.
L'ALABAMA distrusse altri due mercantili prima di catturare, il 7 dicembre, il piroscafo ARIEL del Servizio Postale degli Stati Uniti, con a bordo 500 passeggeri ed una compagnia di US Marines composta da 150 uomini. Due pezzi rigati da 32 libbre, che si trovavano sul postale, furono trasferiti a bordo della nave corsara. Semmes si trovò alle prese con il problema dei passeggeri; impensabile affondare la preda, impossibile distaccare un equipaggio da preda per scortarla. Unica soluzione, rilasciarla "on bond", possiamo dire sotto vincolo, cioè con l'impegno solenne, da parte del comandante della nave, di pagare alla Confederazione, al termine delle ostilità, una somma pari al valore della nave stessa. L'ARIEL era la ventottesima vittima del corsaro dall'inizio dell'attività, l'ultima di quell'anno, l'unica sino ad allora a non venir distrutta.
Nello stesso mese, Semmes raggiunse il Golfo del Messico transitando attraverso i trafficati Stretti della Florida, con destinazione il porto di Galverston, Texas.
Arrivato al largo del porto l'11 gennaio 1863,

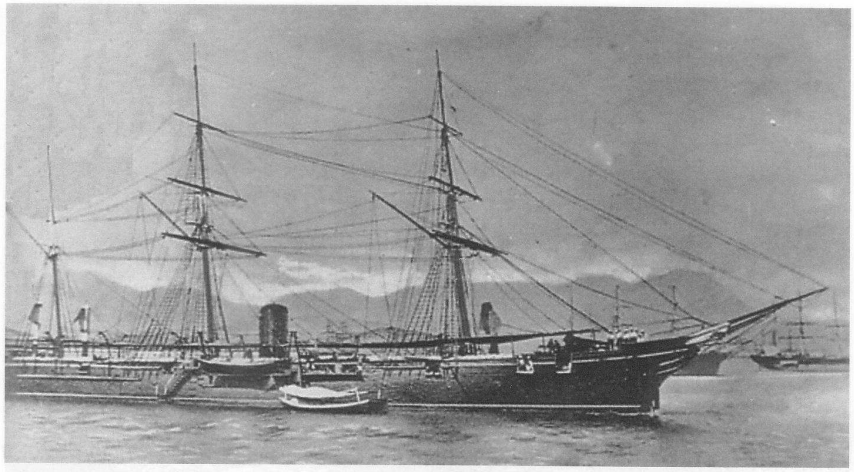
*La crociera dell'ALABAMA, con l'indicazione delle sue prede.*



egli trovò una brutta sorpresa: una squadra navale federale bloccava l'accesso e stava bombardando la località. Mise subito in panna, lontano, per non farsi riconoscere, sperando che qualche nave nemica gli si avvicinasse, in modo da attaccarla con il vantaggio della sorpresa. All'apparire dell'ALABAMA, la cannoniera a ruote HATTERAS venne distaccata dal resto della squadra per intercettare il nuovo arrivato. Il corsaro iniziò ad allontanarsi lentamente, inseguito dall'unità unionista. Era proprio quello che Semmes voleva, attirare cioè la cannoniera lontano dalla squadra, in modo da poterla attaccare senza interferenze. Intanto calava la sera. La nave nordista, arrivata a breve distanza dall'ALABAMA, le intimò d'identificarsi. L'unità confederata si spacciò per inglese, e richiese a sua volta all'HATTERAS l'identificazione. Ottenutola, Semmes fece ammainare la bandiera britannica, alzare quella da combattimento della Confederazione ed aprire il fuoco. La nave nordista rispose al fuoco, però le sue artiglierie erano complessivamente inferiori a quelle del nemico, ed inoltre esisteva pure uno scarto di velocità a favore dell'ALABAMA, che le consentiva di manovrare decisamente meglio. Con l'unità immobilizzata, in preda a parecchi incendi, in procinto di affondare per le notevoli falle prodotte dai colpi ricevuti, il comandante nordista si arrese e chiese soccorso. I marinai federali vennero condotti prigionieri a bordo del corsaro - verranno sbarcati in seguito in Giamaica - che si allontanò nella notte. Lo scontro era durato tredici minuti. Adesso l'incrociatore ausiliario confederato, dopo aver creato il panico nella marineria mercantile, aveva dimostrato di poter ingaggiare combattimento, con prospettive favorevoli, anche con unità militari.

Nei tre mesi successivi l'ALABAMA incrociò nell'area dei Caraibi, quindi puntò verso il Sud America, fino alle coste della provincia brasiliana di Bahia, catturando ulteriori venti mercantili lungo la rotta. Nel porto di Bahia, oggi Salvador, il 13 maggio 1863 entrò un'altra nave militare della Confederazione, l'incrociatore ausiliario GEORGIA, al comando del Capitano di Fregata William L. Maury, cugino del famoso oceanografo. Questo incontro fu molto importante e significativo: per la prima volta si trovavano assieme in un porto neutrale due unità militari battenti entrambe la bandiera degli Stati Confederati.

Lasciata Bahia, Semmes mise la prua ad Est, in direzione dell'Africa. Il 29 luglio giunse nelle acque sudafricane ed il successivo 5 agosto entrò nella rada di Cape Town, dopo aver distrutto, durante la traversata atlantica, ancora ulteriori cinque navi; una sesta, il veliero CONRAD, catturato il 20 giugno, venne armato in corsa e ribattezzato TUSCALOOSA. Questo nuovo corsaro, posto al comando di John Low, venne distaccato in settembre dall'ALABAMA per agire da solo. Esso continuò il lavoro di Semmes fino al suo sequestro, da parte delle autorità britanniche, nelle acque del Capo di Buona Speranza il 26 dicembre, non prima di



***L'ALABAMA ripreso, quasi sicuramente, nella rada di Capetown nell'agosto 1863.***

***Stephen Russell Mallory, Ministro della Marina degli Stati Confederati d'America.***

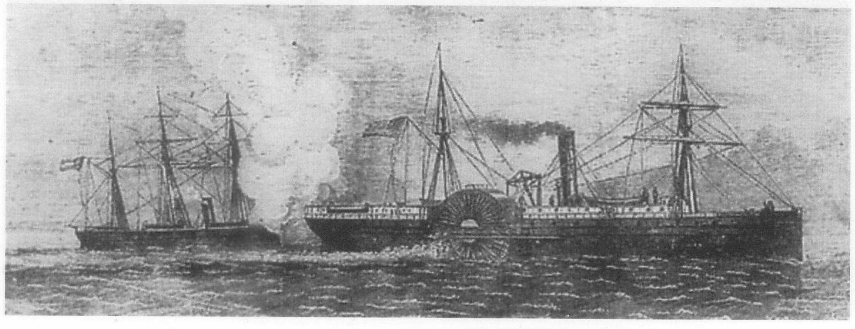
esser riuscito a catturare quattro mercantili nemici. L'ALABAMA, che nella neutrale Cape Town aveva ricevuto un'accoglienza quasi trionfale - era già diventata una nave leggendaria e la sua presenza confermava le simpatie ed i consensi nei confronti della causa della Confederazione - trascorse la maggior parte dei successivi due mesi in Sud Africa, abbandonando quelle acque giusto in tempo per evitare un incontro con la cannoniera unionista a ruote VANDERBILT, inviata in quell'area alla sua ricerca.

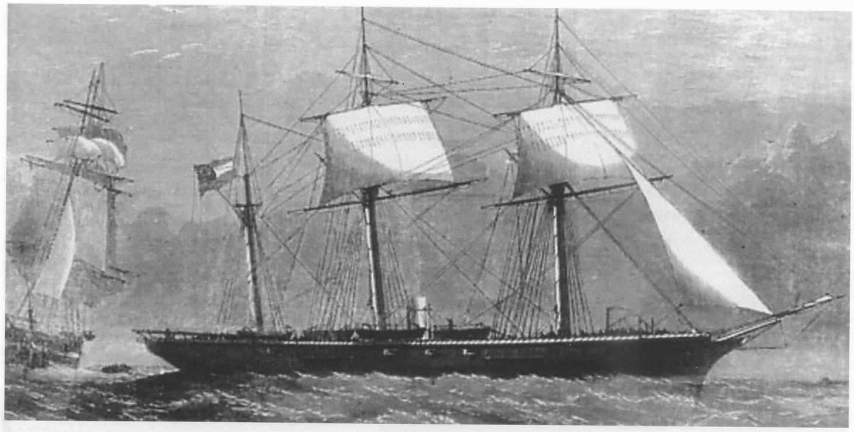
Il 24 settembre Semmes alzò le vele e diresse per l'Oceano Indiano, ma le pessime condizioni del tempo non gli permisero di cogliere alcun successo per circa sei settimane, sino al 6 novembre, quando riuscì ad intercettare il clipper unionista AMANDA nello Stretto della Sonda. La decisione del Comandante confederato di raggiungere l'Estremo Oriente per colpire il traffico mercantile nemico negli stretti tra Giava e Sumatra e nel Mar della Cina non era dettata dal caso; Semmes esaminava accuratamente le carte e leggeva i giornali trovati sulle navi catturate e da tali letture riusciva a ricavare preziose informazioni su rotte, posizioni, consistenza dei mercantili avversari, nonché sul numero e dislocazione delle unità militari inviate a dargli la caccia.

L'area in questione era presidiata dalla corvetta ad elica nordista WYOMING - Semmes era venuto a conoscenza di questa spiacevole presenza, che soleva stazionare nei pressi del vulcano Krakatoa - ma riuscì ad eluderla. In ogni caso, in questa occasione l'unità dell'Unione non sarebbe stata in grado di intervenire, avendo tralasciato di rifornire i carbonili, rimasti a secco due giorni prima. Il 2 dicembre l'ALABAMA raggiunse l'arcipelago di Poulo Condore, in Cocincina (attuale Vietnam del Sud), da dove diresse per Singapore, che raggiunse il 21 dicembre 1863.

Questi trasferimenti non furono infruttuosi: un certo numero di velieri nemici venne intercettato e bruciato dal corsaro. Avendo intuito, giustamente, come la sua presenza avesse spaventato la marineria mercantile dell'Unione - un cospicuo numero di mercantili giaceva praticamente inutilizzato in vari scali della Cina, delle Filippine e comunque dell'area asiatica -

***La cattura da parte dell'ALABAMA del piroscafo del Servizio Postale dell'Unione ARIEL nel Windward Passage, al largo di Cuba, il 7 dicembre 1862. Sulla preda erano imbarcati 150 Marines, che vennero fatti prigionieri.***





***In una stampa dell'epoca, un'azione non identificata dell'ALABAMA, in primo piano; a sinistra la sua preda.***

Semmes riattraversò l'Oceano Indiano, raggiungendo Cape Town il 21 marzo 1864. Ma i tempi erano cambiati, rispetto al precedente stazionamento nel Sud Africa. Le autorità britanniche erano ora decisamente molto meno cordiali che in passato, chiara indicazione di una mutata linea di condotta da parte del governo britannico.

Nell'ottobre 1861 sembrò mancasse veramente poco allo scoppio delle ostilità fra Gran Bretagna e Stati Uniti per il fermo, da parte dell'USS SAN JACINTO, del piroscafo TRENT, battente bandiera britannica, sul quale viaggiavano i due commissari confederati James M. Mason e John Slidell, futuri ambasciatori in Gran Bretagna ed in Francia i quali vennero prelevati ed imprigionati. Le simpatie di cui innegabilmente godeva la Confederazione in Inghilterra, e non solo, non bastavano più; le sempre più forti pressioni diplomatiche, finanziarie e commerciali degli Stati Uniti nei confronti degli Inglesi stavano evidentemente avendo riscontri positivi. Temendo qualche azione legale atta a porre sotto sequestro la sua nave, Semmes lasciò il Sud Africa e si diresse verso il Brasile, riuscendo a catturare ulteriori due prede lungo la rotta. Il TYCOON, distrutto il 27 aprile, sarà l'ultima vittima dell'ALABAMA.

Il corsaro, in mare ininterrottamente da ben diciotto mesi, necessitava a questo punto di indilazionabili lavori di riparazione, in particolare alla macchina ed alle caldaie, e di operazioni di carenaggio, anche per sostituire la sottile lamina in rame a salvaguardia dell'opera viva, danneggiata e divelta in più punti. Non meno provati erano gli uomini, costantemente in tensione, con lunghissime navigazioni con tutti i tempi ed in tutti i climi, interminabili veglie, combattimenti, preoccupati per i loro cari e per le sorti della Confederazione, da cui mancavano da quasi due anni, motivi per i quali il Comandante decise di portarsi in Europa. L'ALABAMA risalì l'Atlantico con meta il porto francese di Cherbourg, affacciato sulla Manica: la Francia, che era ancora ben disposta nei confronti della Confederazione e dei suoi soldi, venne raggiunta verso mezzogiorno dell'11 giugno 1864.

## Cherbourg

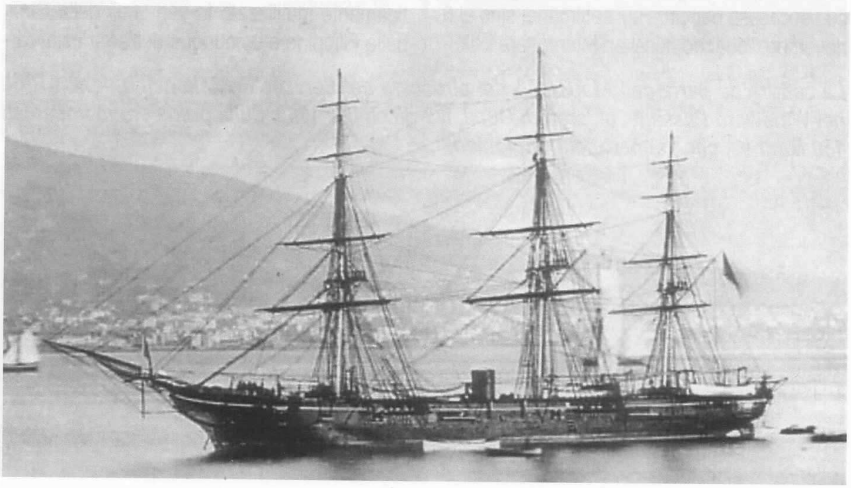
Nello stesso mese di giugno era alla fonda nella Scheda, nei pressi di Flessinga, nell'Olanda Meridionale, la corvetta ad elica unionista KEARSARGE, che dava il nome alla Classe, formata complessivamente da quattro unità (le tre rimanenti erano TUSCARORA, ONEIDA e WACHUSSET).

La nave federale, varata nel 1861 ed entrata in servizio nell'anno seguente, era un brigantino a palo dotato di apparato motore orizzontale con biella di ritorno, avente caratteristiche e prestazioni molto simili a quelle dell'ALABAMA. Dislocava 1.480 t, aveva una lunghezza f.t. pari a 60,5 m, una larghezza massima di 10,1 m, un'immersione media di 4,7 m e riusciva a sviluppare una velocità massima attorno agli 11/12 nodi. L'armamento, di tutto rispetto, era composto da due pezzi da 11 pollici (279 mm) ad anima liscia a retrocarica, 1 da 4 pollici (107 mm) rigato ad avancarica e 4 da 32 libbre ad anima liscia a retrocarica. Sulla carta, l'ALABAMA contava otto pezzi, contro i sette dell'avversario; in pratica, una bordata del corsaro pesava 163,4 kg, contro gli oltre 195 dell'avversario. Per la tipologia delle artiglierie e la velocità teoricamente superiore all'ALABAMA sarebbe convenuto ingaggiare il nemico a distanza, mentre il suo avversario avrebbe cercato di serrare sotto ed imporre il combattimento a distanza ravvicinata.

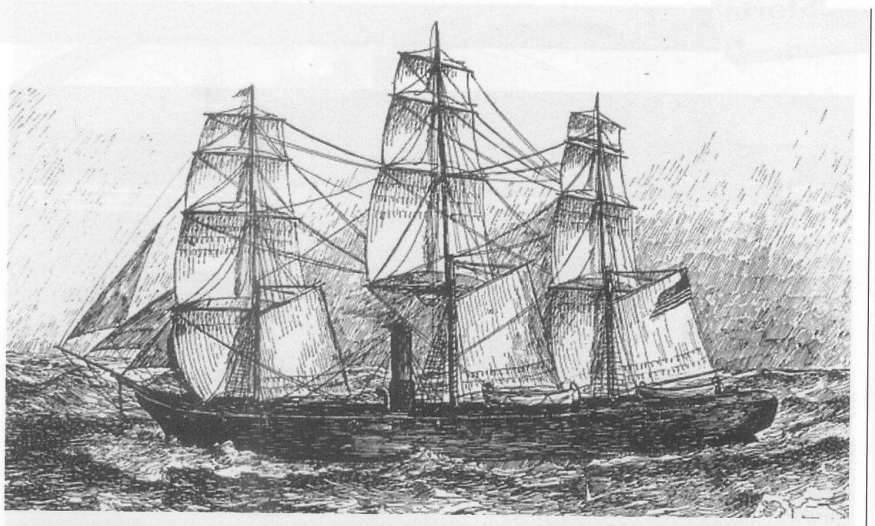
Avvisato dai funzionari consolari dell'arrivo del corsaro nel porto francese, John Ancrum Winslow, comandante del KEARSARGE, salpò immediatamente, coprendo rapidamente la distanza di circa 250 miglia e facendo il suo ingresso nella rada di Cherbourg il giorno 14, nettamente visibile da parte degli uomini dell'ALABAMA. Essi non potevano comunque vedere la sua protezione: infatti le fiancate erano protette da molti elementi di grosse catene d'ancora, accuratamente coperti da legname, pitturato dello stesso colore dello scafo. Nel frattempo il corsaro era fermo, inattivo. Siccome le infrastrutture erano tutte di proprietà della Marina Francese - Cherbourg era in effetti una sua base navale - per l'immissione in bacino e l'avvio dei lavori era necessaria l'autorizzazione dell'Imperatore Napoleone III, ma siccome egli era assente dalla capitale - si trovava a Biarritz, nel Golfo di Guascogna - non si poteva procedere.

Quali pensieri passarono per la mente di Semmes vedendosi davanti una nave nemica che gli avrebbe dato una caccia spietata, comandata da un uomo che aveva i suoi stessi valori e con il quale aveva militato, anni addietro, nella Marina degli Stati Uniti? Semmes, pur consultandosi ampiamente con il suo secondo John Kell in merito alle caratteristiche delle due navi antagoniste, alle condizioni della propria ed alle possibilità di uno scontro, in cuor suo, molto probabilmente, aveva già deciso di dar battaglia. Uscire inosservati era assolutamente impensabile, aspettare significava trovarsi fra breve mezza Marina nordista a presidiare Cherbourg, di carenare ed eseguire lavori, approfittando per concedersi un ben meritato riposo, non c'erano prospettive immediate, quindi, in sostanza, cosa rimaneva se non il combattimento? Inoltre, da non dimenticare, bisognava dimostrare che i marinai confederati erano valorosi combattenti, pronti a battersi e non

***Gemella della KEARSARGE ed appartenente alla stessa classe (Classe KEARSARGE, composta da quattro unità), la corvetta ad elica WACHUSSET speronò e catturò il corsaro confederato FLORIDA nel porto brasiliano di Bahia.***



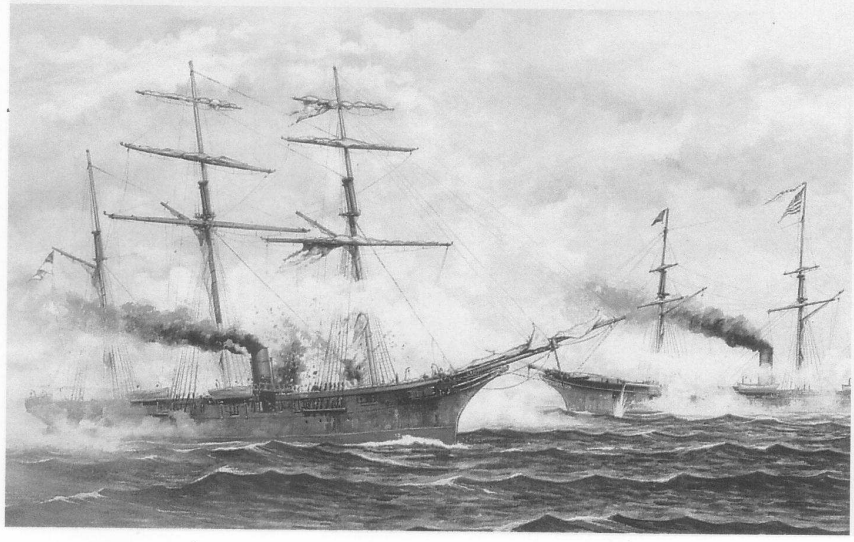
a fuggire di fronte al nemico, soldati e non pirati, come la martellante propaganda nordista cercava di dipingerli in tutto il mondo.
Semmes era stato messo in guardia da un collega in merito alla potenza dei pezzi che si sarebbe trovato di fronte e, forse – la questione è dubbia, probabilmente non si potrà mai accertare la verità – posto a conoscenza dell'esistenza della corazzatura nascosta. Ma egli aveva anche lanciato una sfida a Winslow, facendogli pervenire la notizia che sarebbe uscito per dargli battaglia.
Domenica 19 giugno 1864 l'ALABAMA accese le caldaie di buon mattino quindi, con il ponte e gli ottoni tirati a lustro e gli uomini nelle loro uniformi migliori, prima delle 10.00 salpò, dirigendosi fuori dalla baia e puntando sulla KEARSARGE, in attesa alcune miglia al largo, al di fuori delle acque territoriali.
Un'enorme folla - oltre 15.000 persone - era assiepata sui moli ed a bordo di piccole imbarcazioni, in attesa di assistere all'inevitabile scontro.
Alle 10.57, Semmes fece aprire il fuoco a circa un miglio di distanza dall'avversario, il quale inizialmente non rispose, conscio che le sue armi erano più efficaci a distanze ridotte, cercando invece di serrare. Il Comandante sudista, al contrario, agì in modo da mantenere una certa distanza, sempre per il miglior sfruttamento delle prestazioni dei propri pezzi, per cui le due navi si trovarono a girare in cerchio ad una distanza di circa 500 yarde, scaricandosi addosso bordate su bordate. I colpi del corsaro, pur avendo causato un principio d'incendio, sembravano non provocare grossi danni - evidentemente la protezione funzionava - ed inoltre molte granate non esplodevano, perché le loro polveri erano in cattive condizioni. Una grossa granata penetrò nella poppa della corvetta: avrebbe potuto provocare danni ingenti, probabilmente anche l'affondamento dell'unità, ma anche questa non esplose. Nonostante questo successo, praticamente inutile, i cannonieri confederati si dimostrarono poco precisi, spararono certamente per colpire, ma genericamente, mentre i loro avversari concentrarono il fuoco su punti precisi con l'intento di distruggere. La velocità, punto di forza dell'ALABAMA, sulla quale Semmes aveva fatto affidamento, non era più quella di una volta; le condizioni della macchina e quelle della carena probabilmente non le consentivano di superare i dieci nodi, mentre la meno veloce KEARSARGE adesso lo era di più. E chi riesce a sviluppare una velocità maggiore, a parità di altre condizioni, generalmente è in grado di scegliere come condurre il combattimento.
L'ALABAMA era in condizioni critiche, con il ponte coperto da morti e feriti ed il mare che si riversava con veemenza nello scafo attraverso i numerosi squarci, tantochè Semmes, appena passato mezzogiorno, si vide costretto a chiedere la resa, nella speranza di salvare quante più vite possibile.
Dopo un'ora e ventisette minuti dall'inizio del combattimento, alle 12.24, l'ALABAMA s'inabissava di poppa su un fondale di 270 piedi (ca. 82 m). L'unità nordista raccoglieva 70 naufraghi, una quarantina, tra i quali Semmes e Kell, venivano salvati dallo yacht privato dell'inglese John Lancaster, che si trovava sul posto per assistere allo scontro e prontamente accorso nell'opera di soccorso.
I caduti furono 26, fra i quali due marinai di colore, due dei numerosissimi che si batterono sotto le bandiere della Confederazione, in onta a coloro che credettero - forse qualcuno lo fa ancora ai giorni nostri - che la Guerra di Secessione era una sorte di crociata da parte del Nord finalizzata a liberare dalla schiavitù la gente di colore.



*L'USS KEARSARGE, l'affondatore dell'ALABAMA. (Illustrazione di Samuel Ward Stanton)*

## Conclusioni

Le diverse fonti sono leggermente discordi nell'indicare il numero di navi distrutte o catturate dal corsaro confederato; 65 secondo una, 71 secondo un'altra, e così via. Sessanta o settanta cambia poco: fondamentale, invece, e straordinario, è il fatto che una sola nave sia stata in grado di ottenere simili risultati, creando all'avversario danni di portata incalcolabile, soprattutto nell'ottica di un'economia di guerra. Oltre alla perdita dei mercantili e delle merci, tutt'altro che trascurabili, l'ALABAMA, con le sue imprese, fece salire vertiginosamente i noli ed i premi, creò il terrore fra i marittimi, mobilitò enormi risorse per darle la caccia, contribuì a creare vasti consensi fra i neutrali e, perché no?, riuscì anche ad appannare l'immagine dell'Unione. L'uomo che la comandò raggiunse il grado di Contrammiraglio nella Marina Confederata. Dopo la guerra, si stabilì a Mobile, Alabama, dove venne a mancare il 30 agosto 1877, e dove la città gli dedicò una statua che lo raffigura sul ponte della sua ALABAMA.
La Confederazione, con la sua Marina "debole", ha lasciato una pesante eredità, raccolta, mezzo secolo più tardi, da un'altra Marina "debole", quella della Germania imperiale, con nomi quali EMDEN, KOENIGSBERG, WOLF e tanti altri.

© Riproduzione riservata

***Le prime fasi del combattimento, al largo di Cherbourg, fra l'ALABAMA (a sinistra) e la pirocorvetta unionista KEARSARGE, il 19 giugno 1864. Il combattimento si svolse a distanza ravvicinata, mediamente attorno alle 500 yarde.***