

Mauro Mazza

44

# Il dago Joe Cagna e la “Rosecrans”

Il fuochista Lorenzo Cagna muore a 35 anni nel naufragio della nave affondata nell’oceano Pacifico nel gennaio 1913. Era un «giovane di molto ardire» emigrato da Candelo in America

In una mattina di metà febbraio dell’anno 1913 il messo del Municipio di Candelo si recò a consegnare una missiva proveniente dal Consolato Italiano di San Francisco (California, U.S.A.) al numero uno di via San Sebastiano. Qui vivevano Elena Comotto, da alcuni anni vedova di Giovanni Cagna, e la figlia Guglielmina. La vedova Cagna viveva praticando la stessa professione che fu del marito, il quale, proprio per il suo lavoro, veniva comunemente soprannominato *sartin*.<sup>1</sup> Chissà se le due donne sapevano leggere? Certamente la provenienza della busta, i timbri, gli stemmi e l’intestazione dovettero trasmettere non poca inquietudine alle due

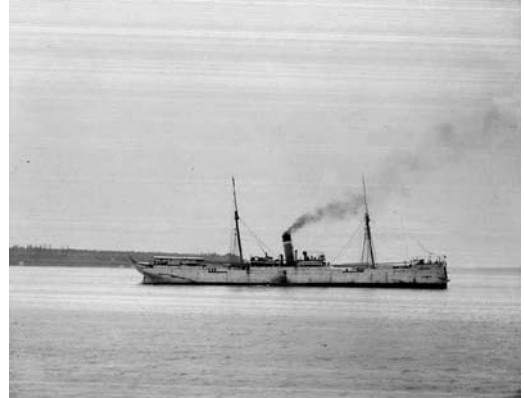
donne. Circa dieci anni prima, infatti, Lorenzo, unico figlio maschio e fratello minore di Guglielmina, era emigrato negli Stati Uniti, dove aveva fatto una scelta poco usuale per un biellese: «Giovane di molto ardire, si era votato alla vita del mare, da cui si aspettava un bell’avvenire».<sup>2</sup> Purtroppo la lettera del consolato era foriera di cattive notizie: con lo scarno linguaggio delle comunicazioni ufficiali annunciava ai famigliari la morte di Lorenzo, avvenuta circa un mese prima in seguito al naufragio della “Rosecrans”, sulla quale egli era occupato come fuochista. Si consigliava alla famiglia di iniziare le pratiche presso il consolato U.S.A. di Torino per ricevere l’eredità spettante. Lorenzo non aveva ancora compiuto trentacinque anni, essendo nato il 14 marzo 1878.

Guardando le vecchie foto della “Rosecrans” e leggendone la storia vengono subito in mente i racconti di mare di Joseph Conrad e George Simenon: costruita nei cantieri di Glasgow dalla Barclay, Curle & Co. insieme ad una nave gemella, venne varata verso la fine del 1883 con il nome di “Methven Castle”: stazzava 2681 tonnellate per una lunghezza di 104 metri e poteva raggiungere i dodici nodi come velocità massima grazie ai

*La "Rosecrans" in partenza da Seattle verso la Cina, 1900 ca. (per gentile concessione della Biblioteca dell'Università dello Stato di Washington, Seattle)*

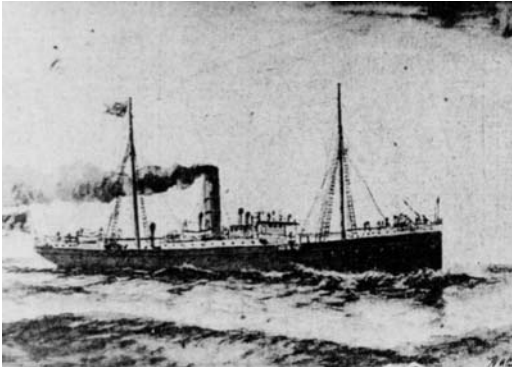
suoi motori alimentati da caldaie a vapore. Usata per il trasporto misto di merci e passeggeri su rotte postali, battendo bandiera britannica, venne in pochi anni soppiantata da navi più grandi e veloci, divenendo così una nave-prigione per portare i detenuti in Australia e guadagnandosi in nomignolo di "Hell Ship". Nel 1897 fu acquistata dalla Scottish American Line, che la ribattezzò "Columbia" e la usò per le sue linee di trasporto merci tra Tacoma (California) e l'oriente in connessione con la "Northern Pacific Railway". Quando scoppiò la guerra ispano-americana, il governo U.S.A. requisì moltissime navi per adibirle al trasporto truppe e servizi; tra queste anche la "Columbia".<sup>3</sup> Tornata in U.S.A. il 26 settembre 1898, in cattive condizioni per aver incontrato un tifone durante il viaggio di ritorno da Yokohama (Giappone), venne riparata, acquisì documenti e bandiera americana e fu trasferita alla "North American Mail Steamship Co.", servì per il trasporto di truppe (fino a 600 uomini) e materiali per l'U.S. Army, che ne cambiò ulteriormente il nome in "Rosecrans".<sup>4</sup> Dopo alcuni anni di onorato lavoro per l'esercito, per cui portò materiali e uomini in Alaska e nelle Filippine ma anche truppe in Cina per sedare la rivolta dei Boxer, la nostra nave venne venduta nel luglio 1902 alla "Matson Navigation Co." per 50.000 dollari.<sup>5</sup>

La Matson trasformò la nave in una *tanker* o petroliera: il petrolio stava diventando sempre più importante nel mercato mondiale ma essendo i tempi ancora pionieristici le grandi compagnie non avevano capito che era più economico e sicuro costruire apposite navi cisterna per "l'oro nero" piuttosto che trasformare vecchie carrette del mare in improbabili



petroliere. Nel luglio 1903, tornando dall'Alaska carica di petrolio, la "Rosecrans" si scontrò con un *iceberg*, ma essendo stata costruita a compartimenti stagni riuscì a terminare il viaggio fino a San Francisco, dove venne riparata.

Nel giugno 1905 la nave passò al suo ultimo proprietario, la "National Oil Transportation Co." di San Francisco, che negli anni seguenti la sfruttò sulle rotte lungo la costa U.S.A. del Pacifico; poi, «dopo circa trent'anni di relativamente quieto e onorevole servizio, la Rosecrans "perse la sua fortuna" ed ebbe i suoi tre peggiori incidenti nell'ultimo anno di vita, il terzo dei quali risultò fatale»: nel marzo 1912, mentre navigava verso Gaviota (California), trovò vento e mare così forti che venne spinta verso riva e si incagliò tra gli scogli, due marinai furono scaraventati fuori bordo e persero la vita. Ci vollero diversi giorni e l'intervento di un esperto che usò anche cariche di dinamite per liberarla, poi le riparazioni la tennero ferma due mesi a Seattle prima che potesse riprendere il mare; il 27 agosto il suo ennesimo viaggio verso Gaviota con un



carico di petrolio fu interrotto da un'esplosione che distrusse completamente le sue caldaie, scatenando un incendio devastante. Fortunatamente tutti i membri dell'equipaggio riuscirono a salvarsi, ma la nave andò praticamente distrutta: si salvarono solo lo scafo e parte dei macchinari. Rimorchiata a San Francisco venne praticamente ricostruita, con una spesa di 75.000 dollari.

All'inizio del 1913 la "Rosecrans" era nuovamente pronta a partire; il suo ultimo viaggio cominciò nel pomeriggio del 4 gennaio, quando lasciò il porto di Monterey (California) diretta a Portland (Oregon) con a bordo un carico di 19.000 barili di petrolio. Il valore della nave e del suo trasporto venne calcolato in circa 260.000 dollari.

Non sappiamo da quanto tempo Lorenzo Cagna fosse uno degli uomini della "Rosecrans", certo è che il ruolo di fuochista, che condivideva con una decina di compagni, lo poneva al gradino più basso nella scala gerarchica dell'equipaggio e non garantiva il «bell'avvenire» di cui parlava «Il Biellese». Unico italiano a bordo tra molti marinai dai cognomi di origine scandinava, era uno dei

La "Rosecrans" in un disegno tratto dal «San Francisco Call» (22 settembre 1907)

pochi iscritti al sindacato marinai di San Francisco.<sup>7</sup> Per tutti era il "dago" Joe Cagna.<sup>8</sup>

I primi due giorni del viaggio verso Portland trascorsero tranquillamente a bordo della "Rosecrans". La sera del 6 gennaio l'operatore radio di Astoria (Oregon), ricevette un messaggio radio dal capitano della nave, nel quale si diceva che avrebbero atteso l'indomani e condizioni climatiche migliori per il difficile passaggio della "bocca" del fiume Columbia, che bisognava risalire per raggiungere la capitale dell'Oregon. Le ore che seguirono videro un progressivo peggioramento delle condizioni atmosferiche: cominciò a piovere, mentre un forte vento contribuì a rendere l'oceano ancora più agitato. Malgrado il nome di Pacifico, infatti, l'oceano che bagna la *eastcoast* statunitense è spesso molto infido, mentre le poche miglia del punto in cui il fiume Columbia e l'oceano si incontrano, la cosiddetta "mouth of Columbia River", è considerata come una delle peggiori zone di mare al mondo, tanto che si possono contare circa duemila naufragi avvenuti nei suoi paraggi. Malgrado l'estuario del fiume sia largo almeno 5 miglia, la presenza di un isolotto, alcune lingue di terra e molti scogli, oltre ad un mix micidiale durante l'anno di vento, nebbia, ondate e tempeste, fa sì che questo estuario si sia meritato il nome di "Graveyards of the Pacific".<sup>9</sup> Nel 1913 non esistevano naturalmente né sonar né radar e la rotta di navigazione veniva ancora tracciata come si faceva da sempre, osservando la posizione delle stelle oppure sfruttando dei punti di riferimento; in questo caso capitano ed ufficiali avevano una serie di fari posti lungo la costa da cui dedurre la propria posizione. Come narra il verbale d'indagine



scritto dopo il naufragio,<sup>10</sup> la causa di questo era da ricercarsi, oltre che in una certa dose di sfortuna e alle pessime condizioni atmosferiche, anche dal poco giudizio e dalla superficialità dimostrati dai responsabili di bordo: il capitano e il primo ufficiale si videro una sola volta sul ponte di comando nel corso dell'ultima notte; a causa della pessima visibilità la luce di una casa fu scambiata per il faro di Tillamook Rock, il che falsò la posizione della nave, ma nessuno se ne accorse nelle ore seguenti.

Poco dopo le cinque del mattino del 7 gennaio 1913, mentre imperversava pioggia battente, grandi ondate ed un forte vento, la "Rosecrans" andò incontro al suo destino schiantandosi contro Peacock Spit,<sup>11</sup> un sottile "sputo" di terra e roccia all'estuario del Columbia. Il capitano Johnson fece dare im-

mediatamente l'S.O.S., che ripetuto tre o quattro volte venne captato dal Centro Radio di Astoria, il quale lo diramò ai punti di soccorso, registrando l'ultimo dialogo con l'operatore radio della "Rosecrans" Lawrence Prudhant: «O.K. Will send help. About where are you?». «Water has washed in the cabins, I can't stay much longer, help...».

Malgrado le spaventose condizioni del tempo, due battelli partirono dai centri di soccorso marittimo di Point Adams e Cape Disappointment, ad oltre 15 miglia dal luogo del disastro, ma impiegarono alcune ore per raggiungere la petroliera.

Il dramma sulla "Rosecrans" si consumò molto velocemente: lo schianto contro le rocce aprì una serie di squarci lungo lo scafo della nave e l'acqua invase la sala macchine e le cabine. L'equipaggio si raccolse sul ponte

cercando disperatamente di salvarsi in qualche modo, ma le quattro scialuppe di salvataggio erano state letteralmente strappate via dalla violenza dello scontro. Il terzo timoniere Fred Peters venne scagliato fuoribordo da un'ondata, ma ebbe la fortuna di riuscire ad aggrapparsi ad una tavola caduta in mare: la strinse per oltre cinque ore prima di toccare terra a Tioga Beach, a cinque miglia di distanza dal luogo del naufragio. Gli altri uomini furono costretti ad abbandonare rapidamente la nave, che semi-distrutta ed in balia delle intemperie impiegò ben poco ad affondare. Si salvarono soltanto altri due uomini: il secondo timoniere John Slinning ed il carpentiere Brick Lundmark. Lorenzo Cagna si gettò in mare con questi ultimi ma fu meno fortunato: tuffandosi urtò contro un relitto della "Rosecrans". Forse morì sul colpo, comunque gli altri due uomini lo videro ben presto sparire tra i flutti.<sup>12</sup>

Quando i soccorsi giunsero sul posto non c'era più nulla da fare; riuscirono con non poche difficoltà ad avvicinarsi ai resti della petroliera e a trarre in salvo Slinning e Lundmark, poi dovettero cercare rifugio per alcune ore in una zona di mare riparata nei pressi del faro del fiume Columbia, restando in attesa che il mare si calmasse.<sup>13</sup> Malgrado i moltissimi naufragi già avvenuti nei pressi dell'estuario del Columbia, questo della "Rosecrans" viene ancora ricordato come uno dei

più terribili per l'alto numero di vittime: ben 33 dei 36 membri dell'equipaggio vi persero la vita, quasi tutti dispersi in mare; la nave ed il suo carico andarono completamente perduti. Il maltempo e le conseguenti condizioni del mare furono considerati i principali responsabili del naufragio (guarda caso, le calamità naturali erano l'unica cosa per cui la "Rosecrans" fosse assicurata). Il corpo del capitano Lucian Johnson venne ritrovato nei giorni seguenti e fu sepolto a San Francisco, sua città natale; in tutto vennero recuperati i corpi di otto marinai.<sup>14</sup>

Anche nella morte Lorenzo Cagna non ebbe particolare fortuna: durante il salvataggio di Slinning e Lundmark i soccorritori scossero il suo corpo che andava alla deriva tra le onde e riuscirono in qualche modo ad "agganciarlo", ma non ad issarlo a bordo, così poco tempo dopo lo persero<sup>15</sup> e l'oceano Pacifico inghiottì Lorenzo e i suoi compagni, diventando per sempre la loro tomba.

Un ringraziamento particolare alla A.I.D.M.E.N. (Associazione Italiana per la Documentazione Marittima e Navale) nelle persone del presidente Achille Rastelli e dei soci Gabriele Milani e Stefano Ruia.

Many thanks to Washington State Library (U.S.A.) for articles and newspapers with "Rosecrans" history and to University of Washington Libraries, Special Collection Division, for pictures.

Un ringraziamento anche all'Archivio di Stato di Biella e alla Biblioteca Civica di Biella.

## Note

- 1 Tanto comune che nel trascrivere il nome nel registro delle nascite l'ufficiale di stato civile probabilmente si sbaglia e scrive anche *sartin*, si accorge dell'errore, lo scrive più piccolo e lo sottolinea, ma ormai è fatto. Da registro atti di nascita Comune di Candelo, anno 1878, atto n° 20.
- 2 «Il Biellese», 21/02/1913, p. 1.
- 3 Lloyd M. Stadum, *Rosecrans, a tragic ending*, in «The Sea Chest», Journal of P.S.M.H.S., marzo 1982, e [www.miramarshipindex.org](http://www.miramarshipindex.org), numero ID 1087198; [www.usmm.org/matson.html](http://www.usmm.org/matson.html).
- 4 Dal cognome del generale americano William S. Rosecrans (1819-1898).
- 5 Lloyd M. Stadum, *Rosecrans, a tragic ending*, cit.
- 6 *Ibidem*, anche per le successive notizie riguardanti la storia della "Rosecrans".
- 7 Era membro del S.U.P. (Sailors' Union of the Pacific), cfr. «The Morning Oregonian», 08/01/1913 p. 3. La scarsità di notizie sulla vita di L. Cagna è dovuta al fatto che risiedeva a San Francisco, città che venne praticamente rasa al suolo nel 1908 da un tremendo terremoto e dai conseguenti incendi, che distrussero anche tutti i documenti.
- 8 «The Oregonian», 10/02/1913 p. 1. L'appellativo "dago" veniva usato per indicare i "latini" in generale, ma era particolarmente usato con gli italiani; generalmente considerato spregiativo, secondo alcuni era la contrazione della frase «Until the day go», «finché il giorno va»; l'appellativo quindi finiva per dare un valore positivo alla "filosofia" di vita dei nostri immigrati.
- 9 «Cimitero del Pacifico»
- 10 «Annual report of United States Life-saving Service», 66-74, appendix B: wreck of the Rosecrans, 7 January 1913.
- 11 Così chiamato dopo che nel 1841 la nave da guerra U.S.A. "Peacock" ci si schiantò a sua volta.
- 12 «Annual report of United States Life-saving Service», cit., testimonianza di J. Slinning.
- 13 «Annual report of United States Life-saving Service», cit. Il 14/4/1913 i 16 uomini dei due mezzi di salvataggio vennero premiati per il tentativo di soccorso: tali erano le condizioni del mare che per il solo fatto di essere usciti per tentare un'operazione al limite dell'impossibile meritavano un riconoscimento.
- 14 «The Oregonian», 10/01/1913.
- 15 «Annual report of United States Life-saving Service», cit.