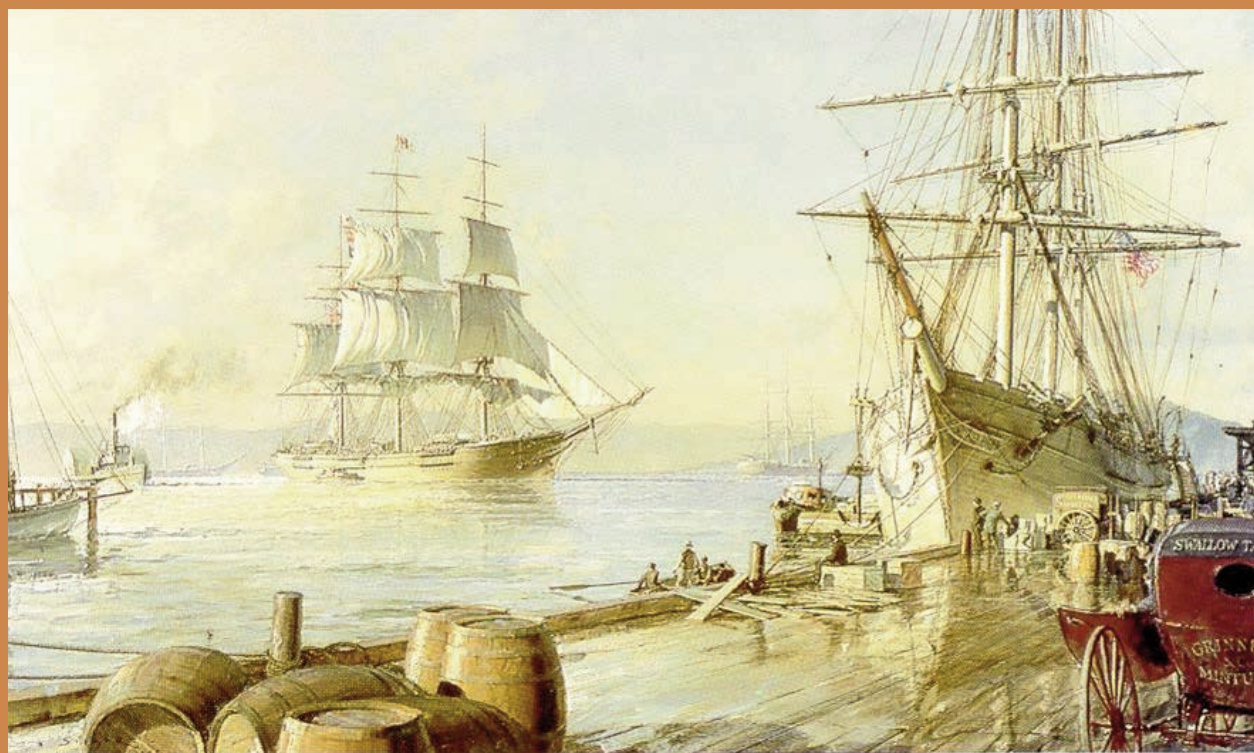


ITALO OTTONELLO

LE VECCHIE CANZONI DEI GIORNI DEI VELIERI

ALLA RICERCA DELLE GRANDI TRADIZIONI
DI VITA E CULTURA DEL MARE



RIVISTA MARITTIMA

ITALO OTTONELLO

LE VECCHIE CANZONI DEI GIORNI DEI VELIERI
Alla ricerca delle grandi tradizioni di vita e cultura del mare

«(...) avere una tradizione è meno che nulla, è soltanto cercandola che si può viverla».
Cesare Pavese (Prefazione a Moby Dick)

RIVISTA MARITTIMA

Derelict

Cap'n Billy Bones his song

Young Ewing Allison (1853–1932)
(1st 4 lines: Robert Louis Stevenson)
Music: anonymous

$\text{♩} = 165$

Fif - teen men on the Dead Man's Chest-- Yo - ho - ho and a bot - tle of rum!

Drink and the De - vil had done for the rest-- Yo - ho - ho and a bot - tle of rum! The

mate was fixed by the bos - 'n's pike, The bos - 'n brained with a nar - lin - spike, And

Cook - ey's throat was marked be - like, It had been gripped By fin - gers ten; And there they lay, All

good dead men, Like break - σ' - day in a booz - ing - ken-- Yo - ho - ho and a bot - tle of rum!

Le canzoni del mare tra cultura e tradizione

Il rifarsi alla cultura a proposito delle canzoni del mare, potrà, forse, essere giudicato improprio o eccessivo, a causa dell'apparente leggerezza dell'argomento trattato, tuttavia è perfettamente legittimo. È indubbio, infatti, che i tradizionali canti di lavoro dei marinai della vela, costituiscano un fenomeno culturale, laddove «culturale» è indicativo di una serie di caratteristiche specifiche di un gruppo sociale, i cui termini sono accuratamente precisati (*). L'aggettivo «tradizionale» contenuto nell'affermazione, inoltre, ribadisce il carattere culturale dei canti, in virtù del loro stabile radicamento all'interno della comunità in cui si sono sviluppati. Il processo della tradizione, infatti, nell'ambito dei gruppi sociali, seleziona, conserva e trasmette alle generazioni successive, gli aspetti della vita collettiva che si dimostrano utili alla sopravvivenza del gruppo, ed elimina quelli superati o non più utili. I canti di lavoro, tramandati nella grande famiglia marinara da una generazione all'altra, meritano quindi, attenzione e considerazione maggiori del loro valore oggettivo, per il contributo che hanno fornito alla tradizione marinara. Questa tradizione, che costituisce un'inesauribile «riserva» di fatti e d'idee, è la sorgente di un flusso di valori, procedure e gergo, che rappresenta l'eredità del passato per chi oggi fa parte della famiglia del mare. Saranno ora tratti, dalla «riserva» della tradizione, due termini desueti, forse ignoti ai più, come «celeuma» (o «celeusma») «cantilena usata dalle ciurme per vogare a tempo» e «sinfoniaco» «nome ironico dato all'aguzzino, per accompagnare il ritmo della voga con colpi sulle spalle dei galeotti» (Guglielmotti). In tal modo saranno accreditati alla tradizione, quali nuovi celeumi e sinfoniaci, i canti che agevolavano le manovre sui velieri di un tempo, e gli uomini che tali canti guidavano.

Alla luce delle precedenti considerazioni, infine, l'articolo è valorizzato da riproduzioni di opere del grande pittore di marine John Stobart, che ha fatto della tradizione il carattere distintivo della propria attività (non a caso la sua fondazione si chiama *Maritime Heritage Prints* – vedasi *Riquadro a pagina 8*). Al Maestro va un vivissimo ringraziamento, per avermene gentilmente concesso l'uso.

In appendice, due sintetiche note esplicative: una sul significato di ciascuno dei suddetti dipinti (*pagina 47*), e l'altra, (per chi ne fosse interessato), su quello d'alcune espressioni marinaresche meno comuni, citate nel testo (*pagine 48-50*).

(*) «La cultura in senso lato può essere considerata come l'insieme degli aspetti spirituali, materiali, intellettuali ed emozionali unici nel loro genere, che contraddistinguono una società o un gruppo sociale. Essa non comprende solo l'arte e la letteratura, ma anche i modi di vita, i diritti fondamentali degli esseri umani, i sistemi di valori, le tradizioni e le credenze» (Definizione UNESCO - 1982).

Canzoni: ci sono quelle di lavoro...

Un veliero del passato, del periodo d'oro di queste navi: l'ottocento. L'energia del vapore non è ancora giunta a far fronte a tutto il lavoro, ed a bordo si può contare soltanto sulle braccia dei marinai. Qualsiasi cosa, anche semplice, come orientare o ridurre le vele, o salpare l'ancora, richiede la presenza in coperta di almeno metà dell'equipaggio a virare l'argano o alare le drizze...

Mattinata cupa e malinconica di un giorno tetro e breve, caratteristico di Capo Horn. Il vento, che ha soffiato duramente per tutta la settimana, costringendo la nave a fuggire il tempo sotto gabbie e trinchetto terzarolati, finalmente s'è calmato e si sta rimettendo alla vela. Come di consueto il mare è rimasto grosso, perché i periodi di calma di vento sono tanto brevi che non riesce ad abbonacciare, e il freddo è così intenso, che l'acqua arriva a bordo mista a ghiaccio. Mare grigio, lugubri uccelli, vento nell'attrezzatura, marinai della guardia inzuppati ed esausti, raggruppati ad alare la drizza del pennone di gabbia. Issare quel pennone, è sempre stato il lavoro più pesante su un veliero: la vela, tra tela e pennone, può pesare fino a duemilacinquecento libbre. Appena la drizza, levata volta alla caviglia, è allungata in coperta, la squadra, un uomo appresso all'altro, si procura una presa, mentre altri due o tre agguantano la cima prima che passi nel bozzello della pazienza. Insieme con i restanti, mozzo di cabina, cuoco, cambusiere, cui talvolta si aggiungono gli ufficiali e lo stesso capitano, devono alare il tratto verticale della drizza — «per davanti» come si dice — aggregando i loro sforzi all'esecuzione di questo pesante lavoro. Le onde sfilano lungo lo scafo facendo barcollare gli uomini sul ponte reso bagnato e scivoloso dagli spruzzi bianchi di schiuma che superano ancora il capo di banda; arriva le vele spiegate sbattono, sferzando l'attrezzatura con grandi schianti.

L'equipaggio comincia a ondeggiare sulla cima e, «Oh, issatelo, ragazzi» grida il «primo», e il nostromo: «Forza vagabondi, oh, ala». Il pennone non si sposta ancora, forse gli uomini sono piuttosto esausti. Le cime ghiacciate sono continuamente in tensione, la tela sbatte arriva, mentre tutti in cuor proprio sperano d'udire l'inizio del monotono cigolare del pennone che sale sobbalzando. Con le scotte che schioccano sugli alberi, gli uomini si gettano pesantemente all'indietro, ma il pennone sembra bloccato, forse c'è ghiaccio nei bozzelli, e la trozza ancora non sale. A questo punto, il solo modo per ottenere un'azione coordinata da una squadra di marinai, in parte anche inesperti (gli *alabolina*, come, con simpatia, li definisce Gugliemotti), è d'intonare certe strampalate canzoni, sguaiate e scurrili, che con il loro ritmo e la loro aria, consentano agli uomini d'alare la cima all'unisono. Senza di una di queste canzoni sarebbe come tentare di ballare senza la musica; ma basta che un vecchio marinaio, il nero, lucido sudovest in testa e la cicca nella guancia, attacchi una filastrocca stonata:



Fig. 1 – J. Stobart – *A Down Easter Approaching Cape Horn*. [Un down easter si avvicina a Capo Horn]. Dipinto nel 1991.

*‘Oh! Whisky is the life of man
Whisky, Johnny!
Oh! I’ll drink whisky while I can,
Whisky for my Johnny.’*

*‘Oh! Il whisky è la vita dell’uomo
Whisky, Johnny!
Berrò whisky fin quando potrò,
Whisky per il mio Johnny.’*

...e la squadra, seguendo il ritmo, è pronta a unirsi a lui, non appena inizierà la strofa successiva. La sua stridula voce continua con le parole della canzone:

‘Oh! Whisky makes me wear old clothes’

‘Oh! Il whisky mi fa vestire di stracci’

Mentre egli canta, gli uomini si distendono lungo la drizza, si procurano una presa fresca sul cavo, ed irrigiditi, con quanto fiato hanno in corpo, trascinano all’unisono la

parola *Whisky!* fino a *Whiski-i-i-i*. Alla successiva, *John-ny!* enfaticizzata come un segnale, la squadra ala con tutte le forze riunite, iniziando a sollevare il pennone di gabbia lungo l'albero. A questo punto nuova vita entra negli uomini esausti, e con lei nuova energia nell'alare di ciascuno. Così, alternandosi solista e coro, il canto continua finché il gran pennone giallo giunge a segno sobbalzando, trascinando con sé la vela che sbatte. È come se lo spirito della canzone fosse davvero entrato in tutti i marinai, a sostituire in loro ogni senso d'impotenza.

Altre volte, invece, gli uomini giungono a spingere il cuore fuori del petto su una drizza, senza alcun risultato. Il «secondo», allora, vedendo che con il ridotto gruppo a disposizione è del tutto inutile continuare, intona una canzone e fa muovere tutta la squadra all'unisono fino a spronarla allo sforzo sovrumano. Solo con questo metodo si riesce ad alare quel pesante pennone di gabbia, ed è l'attacco, il dondolio sul ritmo, che fa il lavoro, con qualche breve parola di segnale come *Yo-o-o-o-Ho*. Lo *Yo-o* è trascinato tanto in lungo (esattamente nello stesso modo in cui è trascinata la parola *whisky*), fino a quando, giunto il momento dell'azione, è sparato l'*Ho*, corto e acuto, proprio come nell'altra canzone era schioccato l'acuto nome *Johnny*.

Le parole di ciascun verso della canzone sono improvvisate dal cantante solista senza alcun senso, e tirate tanto in lungo, fino a che l'ultima di ciascun verso si accorda in rima con quella del verso precedente:

Solo by <i>shantyman</i>	Assolo del cantante
<i>Oh the cook he's mixing up his bread</i>	Il cuoco sta impastando il pane
Chorus of all hands	Coro dell'equipaggio
<i>Yo-o-o-o-ho, heave the man down!</i>	<i>Yo-o-o-o-ho, stendi l'uomo!</i>
Solo by <i>shantyman</i>	Assolo del cantante
<i>An' when you eat it yo'll drop dead!</i>	E quando lo mangerai cadrai morto!
Chorus of all hands	Coro dell'equipaggio
<i>Yo-o-o-o-ho, heave the man down'.</i>	<i>Yo-o-o-o-ho, stendi l'uomo.</i>

Le parole *bread* e *dead* chiudono i versi di quella strofa e quindi il solista passa a comporre i due versi della strofa successiva. Forse egli stesso, in un rapido colpo d'occhio a poppavia, vede il capitano e il «primo» con il sestante pronti a «sparare al sole», come i marinai definiscono l'osservazione di mezzogiorno. Questo dà un'idea al cantante svelto, che intona:

<i>Oh, the old man's a-going for to shot the sun.</i>	Oh, il capitano sta per sparare al sole.
All hands	Tutto l'equipaggio
<i>Yo-o-o-o-ho, heave the man down.</i>	<i>Yo-o-o-o-ho, stendi l'uomo.</i>

<i>Ay' this here old topsail it must weigh a ton.</i>	'Sto vecchio pennone di gabbia sarà una tonnellata
All hands	Tutto l'equipaggio
<i>Yo-o-o-o-ho, heave the man down.</i>	<i>Yo-o-o-o-ho, stendi l'uomo.</i>

È solo per mezzo del libero uso di queste canzoni che gli equipaggi dei mercantili fanno il duro lavoro per il quale hanno preso il mare. Ma, come ricordano le parole del coro, oltre i canti che rallegrano le loro anime, ci sono i tirapugni e le caviglie, che accelerano i loro corpi.

* * *

I boccaporti sono chiusi e coperti con le cappe incuneate, le vele sono tutte inferite, la bandiera della compagnia ondeggia alla maestra, e quella nazionale sventola al piccolo. La nave sta per salpare l'ancora un'ultima volta, per intraprendere il viaggio di ritorno, ed è in questa occasione che i marinai sono indotti a cantare nel loro stile migliore. In molti porti esteri, è abitudine d'ogni nave presente di mandare a bordo un uomo o due, per aiutare a salpare e mettere alla vela. A bordo, non è necessario chiamare l'equipaggio alla manovra; da quando è salito il pilota, con la sua sacca piena di lettere a tracolla, i marinai sono tutti in coperta, pronti per la partenza al primo accenno di brezza. Spesso volgono lo sguardo verso il capitano, che parlotta sulla poppa insieme con il pilota, e di quando in quando, scruta a sopravvento. Improvvisamente egli fa un cenno al primo ufficiale che si dirige a prora, con calma prende posizione tra gli apostoli, getta un'occhiata in alto, e dà il tanto atteso: «Tutti arriva e mollare le vele!». Prima che giunga l'ordine, gli uomini sono già a metà dell'alberatura, e mai, dalla partenza, hanno sciolto i gerli dei pennoni e trafficato gli imbrogli in minor tempo. «Trinchetto pronto, signore!» – «Maestra pronta, signore!» – «Pennoni di mezzana, pronti, signore!» – «Tutti abbasso, meno uno per pennone!». Levato volta i gerli e il ventrino, ciascuna vela rimane in potere della ghia del cappello o del ventrino, a sorreggerne la parte centrale, con il gabbiere rimasto sul pennone pronto a mollarli. Nello stesso momento a prora è stato caricato e messo in postazione il cannone, e il suo colpo di saluto è anche il segnale per mollare le vele. Una nuvola di fumo appare al mascone, il colpo riecheggia tra le colline circostanti come un addio, e la nave si ricopre di tela dalle formaggette alle mastre. Per brevi istanti tutto è clamore e apparente confusione: i marinai saltano sulle alberature come scimmie, cime e bozzelli svolazzano all'intorno, gli ordini sono impartiti e riscontrati nel confuso sovrapporsi dei canti degli uomini all'allaggio. Le gabbie giungono a segno al canto di *Cheerly men!*, e in pochi minuti sono bordate tutte le vele, perché la brezza è leggera. Il fardello prodiero è bracciato a collo,

JOHN STOBART, IL FAMOSO PITTORE DI MARINE

Nato a Leicester, Inghilterra, John Stobart s'iscrisse nel settembre 1946 al Derby College of Art, dove, per i brillanti risultati, ottenne una borsa di studio per la prestigiosa Royal Academy Schools di Londra. Nel 1956 divenne membro della Royal Society of Marine Artists.

Al termine dei corsi della Royal Academy School, Stobart intraprese un viaggio in Sud Africa per incontrare il proprio padre, e fu in questa circostanza che il giovane artista concepì un'idea originale: dipingere navi che non era possibile fotografare in quanto non ancora esistenti. Raccolse molti schizzi di scene di vita nei porti esotici da usare come sfondi ambientali per dipingere navi in costruzione come già naviganti. L'idea ebbe successo: i suoi dipinti apparvero in molti degli uffici delle società di navigazione, e le loro riproduzioni ne illustrarono spesso i calendari.

Nei tardi anni Sessanta, anche per la crescente richiesta delle sue opere in America, egli si trasferì dall'Inghilterra negli Stati Uniti. A New York una delle più importanti gallerie della East Coast gli allestì una mostra personale, ed il suo Direttore lo incoraggiò a perseguire la propria inclinazione a ricreare scene di porti americani nei giorni della grande epopea dei clipper. Nel 1976 egli fondò la Maritime Heritage Prints (John Stobart Galleries), convinto che soltanto il proprio diretto controllo potesse assicurare il più alto livello di qualità della produzione.

Constatando che i dipinti, tutti venduti in breve tempo, sparivano nelle collezioni private, egli iniziò a riproporre le proprie opere più importanti in forma di stampe a tiratura limitata. In tal modo egli rese possibile ad un ampio pubblico, di fruire della visione di scene e paesaggi non più attuali. Questo spiega anche una sorprendente dichiarazione, rilasciata al quotidiano locale, da Sandra Heaphy, direttrice della John Stobart Gallery di North Summer Street, Edgartown MA USA (alla quale esprimo tutta la mia gratitudine per l'aiuto personale accordatomi): "people ask if he's still alive (he is), and when he died (he didn't)". Senza dubbio un modo sintetico per esprimere la meraviglia del pubblico di fronte ad opere che sembrano giungere da un artista del passato.

Come è stato scritto: "Sono il singolare talento e l'impegno di continuare nella grande tradizione della sua forma d'arte, che hanno fatto raggiungere a John Stobart un posto di premienza nel mondo dell'arte marinara".

L'artista vive tra Westport (Pennsylvania) e la Florida. Le sue opere sono visibili sul sito Maritime Heritage Prints - John Stobart Galleries: www.stobart.com/



John Stobart.

il salpancore prende a girare sferragliando, seguendo il coro dei marinai, che cantano *Homeward bound*. «L'ancora è a picco, signore!», grida il «primo» – «Salpa!» – «Aye, aye, sir!». Dopo qualche lungo e vigoroso strappo, la cicala dell'ancora appare fuori dell'acqua. «Capona!». Il tirante del paranco di capone è disteso in coperta e tutto l'equipaggio vi si allunga sopra. «Hurrà, per l'ultima volta», grida il «primo», e l'ancora raggiunge la gru di capone sull'aria di *Time for us to go!*, con l'allegro accompagnamento del coro. Appena l'ancora arriva a bordo, ogni nave, a turno, l'acclama con tre urrà, augurando un rapido viaggio, e la nave così incitata replica a ogni saluto con un solo grido. Il boato degli urrà giunge sull'acqua molto allegramente, mentre la vista degli equipaggi di tante navi, in piedi sulle pazienze e sui parasartie a sventolare i cappelli mentre inneggiano, è emozionante e piacevole. Tutto è fatto in fretta, è «davvero» l'ultima volta prima del ritorno. Si avventano le vele di prora, e la nave comincia ad avanzare nell'acqua, iniziando così il suo lungo viaggio verso casa.

...che valgono quanto dieci uomini...

Per il marinaio, le canzoni sono uno strumento altrettanto importante delle attrezzature di bordo, tanto che «una canzone vale dieci uomini a virare l'argano», secondo un detto comune. Lo spirito che essa induce negli uomini, infatti, genera in loro stimoli tali da spingere ciascuno a lavorare oltre le proprie possibilità. Quando un lavoro richiede movimenti ritmici secondo schemi prefissati, per le persone diventa naturale cantare. Il canto, poi, aiuta a portare avanti il lavoro deviando la mente dai suoi lati oppressivi o tediosi, e solleva lo spirito, altrimenti in condizioni cattive. Nello stesso tempo il ritmo musicale (il pensiero corre alla danza), interagendo con i ritmi psico-fisici del singolo, ne stimola il corpo a movimenti organizzati, e quando egli è all'interno di un gruppo, lo sollecita al sincronismo nell'azione comune. L'energia che consente agli uomini d'esercitare uno sforzo diversamente impossibile, risiede dunque nel ritmo, come spiega Vittorio G. Rossi in *Pelle d'uomo*:

«È un dare un ritmo al lavoro: al virare l'argano, al serrare le vele, al tirare a gran forza un cavo. Lavoro corale delle braccia. Il canto che alleggerisce il lavoro, che fa del lavoro un gioco, o pressapoco: la fatica c'è lo stesso, ma il pensiero non ci si fissa, è altrove, sulle spire del canto come su un vento leggero. Ed è il pensiero della fatica, mai la fatica, che avvelena le braccia e le piega».

La pratica di esprimere suoni ritmici lavorando, si potrebbe supporre antica quanto l'umanità, forse intrinseca alla stessa natura umana. Il primo riferimento esplicito al canto da lavoro nautico, tuttavia, con un cantante *leader* che coordina il lavoro facendo cantare ai marinai una canzone ritmica, risale al 1493. Felix Fabri, un frate domenica-

no che navigava a bordo di una galera veneziana in pellegrinaggio verso la Palestina, descrive «marinai che cantano quando stanno eseguendo il lavoro ...[c'è] un accordo tra uno che canta gli ordini e i lavoratori che cantano in risposta». (F. Fabri - *Evagatorium in Terrae Sanctae Peregrinationem*). Pochi anni più tardi, sulle navi di Magellano, durante il primo giro del globo (1519-22), le testimonianze narrano che:

«Per accompagnare i duri lavori di routine i marinai cantavano delle canzoni di carattere profano dette “saloma”, che tutti conoscevano a memoria. Al momento di levare l'ancora, a esempio, qualcuno gridava o intonava metà del primo verso, e tutti gli altri, afferrando saldamente la gomena, rispondevano con la seconda metà: “O Dio”, gridava il direttore del coro, “Ayuda noy”, rispondevano gli altri all'unisono; “O que sono”, cantava il primo, “Servi soy”, giungeva puntuale la risposta; “O voleamo (...) Ben servir”, e così via, finché non veniva dato l'ordine di assicurare la fune e gli uomini potevano buttarsi a terra per riprendere fiato (*)». (Laurence Bergreen, *Oltre i confini del mondo – La storia di Ferdinando Magellano*, Trad. S. Cherchi).

(*) L'ordine di dare volta la gomena, salpata a mano.

Nel *Two Years Before the Mast* del 1840, Richard H. Dana, sullo stesso argomento, esprime questo giudizio:

«I canti dei marinai, virando l'argano o alando i cavi, sono di un genere particolare, avendo un coro al termine d'ogni strofa. La strofa, in generale, è cantata da un solista, e al ritornello si uniscono tutte le altre voci. Quanto più il coro è forte, tanto è migliore. Da noi il coro sembrava quasi sollevare i ponti, e si poteva udire, da terra, a grande distanza. Un canto è necessario ai marinai, quanto lo è il tamburo o il piffero, ai soldati. Essi debbono alare contemporaneamente, come i soldati debbono marciare al passo, e senza, non possono fare forza a tempo, o di buona lena».

Non a tutti i marinai, però, è permesso di cantare durante l'esecuzione delle manovre. Su una nave da guerra una simile, sfrenata ilarità non è tollerata, perché si crede che possa seriamente intaccare la disciplina; d'altra parte, ci sono a bordo braccia in abbondanza per manovrare le vele. Il castello è affollato d'uomini e la coperta è una massa d'umanità che «ala a correre» la drizza della vela di gabbia. Sono così tanti, che non devono quasi curvare le schiene e sforzare i muscoli delle braccia e delle gambe. Puntano appena i piedi e via! Si allontanano camminando con la drizza fino a che, dovendosi arrestare, la lasciano cadere. Gli altri, dietro, mantengono la presa consentendo loro di tornare in coda alla linea degli uomini, per trovare un'altra presa fresca sulla cima. In tal modo la successione senza fine di umanità marciante, solleva il pennone su per l'albero, fino a quando il fischio del nostromo non darà il segnale: «Volta!». So-



Fig. 2 – J. Stobart – *St. Mary approaching Cape Horn*. [Il *St. Mary* si avvicina a Capo Horn] Dipinto nel 1982.

lo allora, presa la bozza, daranno volta la drizza. Talvolta i cori e le canzoni, proibiti durante il lavoro, sono sostituiti da una cadenza di numeri gridata, o dal suono ritmato del violino o del piffero.

...e che aiutano a tenere il tempo...

Le canzoni rappresentano la musica e la poesia dei velieri. I marinai le chiamano *shanty* (pl. *shanties*) un nome da loro stessi inventato, e probabilmente derivato dal francese *chantez!*, (cantate!), o dall'inglese *chant* (canto). Queste canzoni ritmiche cantate in mare per aiutare i marinai «a tenere il tempo» durante l'esecuzione delle manovre, hanno caratteristiche peculiari, e le origini delle melodie e dei testi, hanno varie provenienze. Si sostiene che molte siano basate sui gridi lanciati dai marinai eli-

sabettiani, altre su ballate popolari anglo-irlandesi, canti degli indiani d'America e degli scaricatori neri dei porti caraibici e del Golfo del Messico, altre ancora su canzoni popolari e canti di battellieri. Lo testimonia la seguente descrizione degli scaricatori di Demerara, porto delle West Indies, (oggi Georgetown, capitale della Guyana), che risale al 1869:

La squadra degli scaricatori venne a bordo presto, soltanto nell'attesa del termine dei nostri preparativi per iniziare il lavoro. Poveri, anche per la tela di sacco estremamente sdrucita di cui la maggior parte di loro era coperta — morsi dalla fame, perchè tutte le provviste portate dalla maggioranza di loro consistevano in una piccola pagnotta e circa due onces di zucchero ciascuno — avevano malgrado tutto sulle labbra il puro e semplice piacere di vivere. (...) La loro paga era l'equivalente di uno scellino il giorno, e il prezzo del cibo era alto, a parte i pochi prodotti locali. Quando iniziavano a lavorare, però, in quale modo lo facevano! Grondando sudore nell'estrarre le merci dalla stiva, di quando in quando s'eccevano a tal punto per le improvvisazioni dello *shantyman*, che sedeva sull'angolo del boccaporto esclusivamente per condurre il canto, che spesso, mentre attendevano per un minuto il sollevamento successivo, si lanciavano in fantastiche contorsioni, a tempo di musica. C'era indubbiamente grande spreco d'energia; ma non c'era fiacca nel lavoro, né alcun bisogno di un sorvegliante.

(Frank T. Bullen, *The log of a sea waif*)

Gli *shanty* sono cantati secondo il modello detto «chiamata e risposta» (*call-and-response*). Si tratta di uno schema di tipo responsoriale, in cui si alternano due diversi soggetti: un solista — *leader* o *shantyman* che canta i versi, e un coro, o ritornello, ripetuto dall'intero equipaggio, inteso come commento o risposta al solista. Lo stile è molto ritmico, e una parola del ritornello è enfatizzata per indicare il punto in cui l'equipaggio deve alare la cima o dare esecuzione alla manovra. Il coro è quindi l'elemento principale di questa forma musicale; talvolta è accompagnato da qualche strumento — piffero, organetto o violino — di più semplice conservazione a bordo. Alare una cima per orientare o imbrogliare le vele, salpare l'ancora, o il sempre monotono lavoro alle pompe di sentina, sono resi meno banali da una canzone allegra. Più adatta è la canzone, più facile è il lavoro, secondo un'ulteriore testimonianza di Dana, tratta dalla fonte già citata:

«Parecchie volte, quando lo sforzo diventava pesante, se uno aveva intonato una canzone allegra, come *Heave, to the girls!*, *Nancy O!*, *Jack Crosstree*, *Cheerly, men* ecc., ogni braccio riprendeva vita e vigore. Ricontrammo spesso una grande differenza nell'effetto prodotto dalle varie canzoni, durante lo stivaggio delle pelli. Potevamo tentare due o tre canzoni, una appresso all'altra, senza alcun risultato — non si sarebbe recuperato il paranco di un pollice. Ma quando partiva una nuova canzone che sembrava aver centrato lo spirito del momento, i paranchi si accorciavano di “due bozzelli” alla volta. Canzoni come *Heave roundy, hearty!*, *Captain gone ashore!*, *Dandy ship and a dandy crew*, e simili, potevano andar bene per scosse

normali. Quando invece, in caso d'emergenza, era necessaria una «scossa decisiva», tale da sollevare i bagli dal loro posto, non c'era di meglio che *Time for us to go!*, *Round the corner*, *Tally high, ho! you know*, oppure *Hurrah! hurrah! my hearty bullies!*».

Anche Herman Melville, in *Redburn: His First Voyage*, mette in risalto l'importanza determinante di questo genere di canzoni, ai fini dell'esecuzione di lavori pesanti: «(...) presto mi abituai a questo [modo di] cantare, senza il quale, i marinai non toccano mai una cima. Talvolta, quando accadeva che nessuno iniziasse, e nonostante tutti gli sforzi, l'alaggio sembrava non procedere molto bene, il 'primo' inevitabilmente diceva: 'Dunque, uomini, è possibile che qualcuno tra voi non possa cantare? Cominci, dunque e solleviamo il carico'. Allora uno di loro attaccava, e sicuramente la canzone sarebbe ben valsa il fiato speso per cantarla. Era come se le braccia di ciascuno, come anche le mie, fossero state molto alleggerite dal canto, e con tale allietante accompagnamento, ciascuno fosse riuscito ad alare molto meglio, cosa che accadeva pure a me. È molto importante, per un marinaio, saper cantare bene, perché acquista grande nomea tra gli ufficiali, e molta popolarità fra i compagni. Certi capitani, prima di arruolare un uomo, gli chiedono sempre se è capace di cantare durante gli alaggi».

Gli *shanty*, d'altra parte, sono funzionali al solo compito da eseguire, tanto che, appena completato il lavoro, la canzone cessa, qualsiasi sia il punto al quale il cantante è arrivato. Non si canta mai dopo la fine del lavoro, tanto a bordo quanto a terra, salvo che non si tratti di una di quelle canzoni dal duplice aspetto di *shanty* e di *forebitter*, o canto del tempo libero.

...con voci soliste e cori

Il cantante solista o *shantyman* è un marinaio che guida gli altri nel canto, un ruolo per il quale non è nominato, ma di solito, si propone. In generale, infatti, egli non firma il contratto d'arruolamento come solista, ma ne assume la funzione in aggiunta ai propri compiti di bordo. I marinai reputati di essere dei buoni *shantyman* sono preziosi e rispettati; la loro è considerata una valida referenza professionale, da presentare insieme con schiena e braccia forti. L'ufficiale di guardia, se è portato per la musica e ha una buona voce, qualche volta attacca lo *shanty*, ma è più facile che sia il solista a farlo. Questo ultimo fruisce di una certa autorità fra i compagni, ed è un uomo forte, una potenza, nel locale equipaggio. Nel caso che un marinaio giovane o fiacco, pensasse di imporsi in una canzone con la voce, spesso gli altri rifiuteranno di cantare fino a quando qualcuno autorevole non lo metterà a tacere.

Gli *shantyman*, nei loro versi solisti, usano spesso improvvisare e parodiare, per il



Fig 4 – J. Stobart – San Francisco – Embarking For The Voyage Home in 1850
[L'imbarco di passeggeri per il viaggio di ritorno nel 1850], dipinto nel 1992.

divertimento dell'equipaggio. È molto apprezzato, tra loro, chi riesce a strappare una risata ai marinai, a far sembrare il lavoro più leggero, a indurre gli uomini a lavorare sodo.

Gli *shanty* possono anche fornire ai marinai un mezzo per esprimersi senza paura di punizioni. Un buono *shantyman*, nel cantare certe canzoni, spesso riesce a fare satira sui superiori, con un linguaggio tanto diretto quanto efficace. Egli sceglie i punti deboli, fisici e morali del capitano o di uno degli ufficiali, consapevole che la responsabilità ricade unicamente sulle sue spalle, e nessun altro corre seri rischi d'essere punito. Il coro, su cui si basa l'azione del lavoro, infatti, non è coinvolto, essendo ripetitivo e senza variazioni. Un eccellente esempio, molto popolare fra marinai, è *Blow, Bullies, Blow*.

1. A Yankee ship comes down the river, Una nave yankee (*) discende il fiume

Blow, boys, blow!

A Yankee ship and a Yankee skipper,

Blow, my bully boys, blow!

2. How do you know she's a Yankee clipper? Come sapete che si tratta di un clipper yankee?

Blow, boys, blow!

Because her mast and yards shine like silver. Perché albero e pennoni brillano come l'argento.

Blow, my bully boys, blow!

3. Who do you think is captain of her?

Blow, boys, blow!

Old, the.....,

Blow, my bully boys, blow!

[qui il solista inserisce, al posto dei punti di sospensione, il nome del personaggio impopolare e subito dopo i motivi di lagnanza nei suoi confronti].

4. What do you think she's got for cargo? Quale pensate che sia il suo carico?

Blow, boys, blow!

Why, «black sheep» that have run the embargo. Beh, sono cattivi soggetti, sfuggiti all'embargo.

Blow, my bully boys, blow!

5. What do you think they have for dinner? Cosa pensate che mangino a pranzo?

Blow, boys, blow!

Why monkey's tails and bullocks' liver.

Blow, my bully boys, blow!

6. Oh, blow to-day and blow to-morrow,

Blow, boys, blow!

Oh, blow me down to the Congo River.

Blow, my bully boys, blow!

Colpate, ragazzi, colpate!

Una nave yankee e un capitano yankee,

Colpate, miei bravacci, colpate!

Colpate, ragazzi, colpate!

Colpate, miei bravacci, colpate!

Chi pensate che sia il suo capitano?

Colpate, ragazzi, colpate!

Il vecchio....., il.....,

Colpate, miei bravacci, colpate!

Colpate, ragazzi, colpate!

Colpate, miei bravacci, colpate!

Colpate, ragazzi, colpate!

Beh, code di scimmia e fegato di manzo.

Colpate, miei bravacci, colpate!

Oh, colpate oggi, colpate domani,

Colpate, ragazzi, colpate!

Oh, buttatemi giù nel fiume Congo.

Colpate, miei bravacci, colpate!

(*) La Terra Yankee corrisponde alla Nuova Inghilterra, e *yankees* sono detti i suoi abitanti. Sembra che il termine sia la corruzione indiana del francese *anglais*.

Gli *shantyman* sono generalmente orgogliosi della loro reputazione quanto a improvvisazione e originalità, e tentano di non ripetere due volte lo stesso verso. Se la fine della canzone arriverà prima dell'ultimazione del lavoro, essi l'allungheranno con qualcosa di nuovo, o torneranno su una serie di versi banali usata per «tamponare» in tali occasioni. Questo spiega perché gli stessi versi, quali *goin, round the Horn / wish ya never was born* (per andare a doppiare l'Horn / vorrei che non fossi mai nato) oppure *heard the old man say / go ashore and take yer pay* (udito il capitano dire / scendi a terra e ritira la paga), appaiono in tanti *shanty* diversi.

Per ogni manovra, le canzoni adatte

A bordo le canzoni seguono un modello definito secondo i compiti per i quali sono utilizzate. Più spesso, consistono in corti passaggi da solista dello *shantyman*, seguiti da un coro ruggito a piena voce da tutti gli uomini, che arriva a grandi distanze nel vento. Di massima, si possono distinguere in canzoni d'alaggio e canzoni d'argano. Le prime sono cantate durante le manovre per alare, orientare le vele o serrarle; le altre sono cantate per salpare l'ancora, per tonneggiare la nave e talvolta, per il lavoro alle pompe. A quale di queste categorie appartiene uno *shanty*, si capisce facilmente dalla forma dei motivi. Girare l'argano è un lavoro continuo, i motivi sono lunghi, e il loro ritmo è piuttosto vario, mentre alare le cime è un lavoro a strappi, quindi i motivi sono più corti e il ritmo è regolare. Questi aspetti appariranno più chiaramente dall'esame delle canzoni che accompagnano le singole manovre, con l'unica avvertenza che alcune di loro hanno versioni adattate a più manovre.

a. Canzoni per alaggi prolungati (*Long-drag or halyard* (drizza) *shanties*):

Sono cantate quando un lavoro d'alaggio deve durare per un lungo tempo. Di solito hanno uno strappo per ogni strofa, in modo da dare agli uomini l'opportunità di riposarsi tra uno e l'altro. Alcuni titoli: *Alabama*, *Hanging Johnny*, *The Black Ball Line* e *Blow the Man Down Cheerily man (men)*. Tutti gli *shanty* alle drizze, come quelli all'argano, hanno una parte per solista ripetuta, seguita dal coro. Negli *shanty* all'argano, però, il secondo coro generalmente è più lungo del primo, mentre nelle canzoni alle drizze ogni coro ha la stessa lunghezza. L'equipaggio rimane fermo durante l'assolo e ala durante il coro. Secondo il peso da sollevare, si può alare da una (per lavori pesanti) a tre volte (per quelli più leggeri) ogni coro. Il testo che segue è quello di *Cheerily, man (men)*.

1. Haul altogether, aye yeo!

Cheerily, man!

Haul for good weather, aye yeo!

Cheerily, man!

She's light as a feather, aye yeo!

Chorus:

Cheerily, man-oh!

Haul ee, aye yeo!

Cheerily, man!

2. To the cathead, aye yeo,

1. Alate tutti assieme, aye yeo!

Svelto, ragazzo!

Alate giacché il tempo è bello, aye yeo!

Svelto, ragazzo!

È leggera come una piuma, aye yeo!

Coro:

Svelto, ragazzo-oh!

Ala aa, aye yeo!

Svelto, ragazzo!

2. Alla gru di capone, aye yeo,

Cheerily, man!

We'll raise the dead, aye yeo,

Cheerily, man!

She's heavy as lead, aye yeo!

Chorus

3. We'll haul again, aye yeo,

Cheerily, man!

With might an' main, aye yeo

Cheerily, man!

Pay out more chain, aye yeo!

Chorus

4. Chain stopper bring, aye yeo,

Cheerily, man!

Pass through the ring, aye yeo,

Cheerily, man!

Oh, haul and sing, aye yeo!

Chorus

5. She's up to the sheave, aye yeo,

Cheerily, man!

At the cathead we'll leave, aye yeo,

Cheerily, man!

Soon the tackle unreave, aye yeo!

Chorus

6. Oh, rouse an' shake her, aye yeo,

Cheerily, man!

Oh, shake an' wake her, aye yeo,

Cheerily, man!

Oh, go we'll make her, aye yeo!

Chorus

7. Avast there, avast, aye yeo,

Cheerily, man!

Make the fall fast, aye yeo,

Cheerily, man!

Make it well fast, aye yeo!

Chorus

8. Pull one and all, aye yeo,

Cheerily, man!

On the ol' catfall, aye yeo,

Svelto, ragazzo!

Solleveremo il carico, aye yeo,

Svelto, ragazzo!

È pesante come piombo, aye yeo!

Coro

3. Aleremo ancora, aye yeo,

Svelto, ragazzo!

Mettendocela tutta, aye yeo

Svelto, ragazzo!

Filate più catena, aye yeo!

Coro

4. Portate la bozza di catena, aye yeo,

Svelto, ragazzo!

Incocciatela nel golfare, aye yeo,

Svelto, ragazzo!

Oh, alate e cantate, aye yeo!

Coro

5. È arrivata alla puleggia, aye yeo,

Svelto, ragazzo!

Con la gru di capone finiremo, aye yeo,

Svelto, ragazzo!

Presto dispasseremo il paranco, aye yeo!

Coro

6. Oh, metteteci forza e spostatela, aye yeo,

Svelto, ragazzo!

Oh, spostatela e sollevatela, aye yeo,

Svelto, ragazzo!

Oh dai, che la sistememo, aye yeo!

Coro

7. Agguanta, agguanta, aye yeo,

Svelto, ragazzo!

Dà volta il tirante, aye yeo,

Svelto, ragazzo!

Dai volta bene, aye yeo!

Coro

8. Alate tutti assieme, aye yeo,

Svelto, ragazzo!

Il vecchio tirante del capone, aye yeo,

Cheerily, man!

And then belay all, aye yeo!

Chorus

Svelto, ragazzo!

Poi date volta tutti alla caviglia, aye yeo!

Coro

Il coro per gli alaggi «a correre» già citati, non si sente spesso sulle navi mercantili, perché gli equipaggi sono tanto sottodimensionati, che è insolito riuscire a portare a termine con facilità qualunque lavoro. Talvolta si usa, quando la nave deve virare con tempo cattivo. Gli uomini, allora, raccolti ai bracci di maestra e mezzana, lo cantano bracciando i pennoni, fino a che non scontrano contro le sartie di sottovento con uno schianto; oppure quando, per rientrare a bordo un tonneggio, alano a cambiamano. Una canzone come *Drunken Sailor*, ha un testo non proprio emozionante, ma è vivace e allegra.

What shall we do with a drunken sailor?

What shall we do with a drunken sailor?

What shall we do with a drunken sailor?

Early in the morning.

Way, hay, there she rises,

Way, hay, there she rises,

Oh, boy, there she rises,

Early in the morning.

Chuck him in the long boat till he gets sober, Filatelo nella barcaccia finchè non sarà sobrio,

Chuck him in the long boat till he gets sober, Filatelo nella barcaccia finchè non sarà sobrio,

Chuck him in the long boat till he gets sober, Filatelo nella barcaccia finchè non sarà sobrio,

Early in the morning.

Way, hay, there she rises,

Way, hay, there she rises,

Way, hay, there she rises,

Early in the morning.

Cosa ne facciamo di un marinaio brillo?

Cosa ne facciamo di un marinaio brillo?

Cosa ne facciamo di un marinaio brillo?

Di buon mattino.

Way, hay, eccola che sorge,

Way, hay, eccola che sorge,

Oh, ragazzo, eccola che sorge,

Di buon mattino.

Chuck him in the long boat till he gets sober, Filatelo nella barcaccia finchè non sarà sobrio,

Chuck him in the long boat till he gets sober, Filatelo nella barcaccia finchè non sarà sobrio,

Chuck him in the long boat till he gets sober, Filatelo nella barcaccia finchè non sarà sobrio,

Di buon mattino.

Way, hay, eccola che sorge,

Way, hay, eccola che sorge,

Way, hay, eccola che sorge,

Di buon mattino.

Ci sono altri versi, ma il lavoro termina così in fretta che raramente c'è tempo per continuare. In ogni caso l'ultimo verso si conclude sempre con «Amen».

b. Canzoni per alaggi brevi (*Short-drag or short-haul or sheet or hand over hand, shanties*):

Sono cantate quando il lavoro di alaggio da effettuare è rapido, come imbrogliare, spiegare, orientare o portare a segno le vele e prevedono due o più alaggi per ogni verso. Lavori più difficili e pesanti, come ghindare gli alberi, prevedono solamente uno



Fig. 5 – J. Stobart – San Francisco – The «Flying Cloud» arriving in port in 1857. Dipinto nel 1985.

strappo per ogni ritornello. Alcuni titoli: *Boney, Haul Away, Joe, Blow the Man Down, Drunken Sailor*. La più conosciuta, molto vecchia, s'intitola *Haul on the bowline*; le parole sottolineate sono quelle su cui effettuare gli alaggi.

Haul the bowlin', the skipper he's a-growlin',

Haul the bowlin', the bowlin' haul!

Haul the bowlin', so early in the morning,

Haul the bowlin', the bowlin' haul!

Haul the bowlin', the chief mate he's a-growlin'

Haul the bowlin', the bowlin' haul!

Haul the bowlin', the wind it is a-howlin'

Haul the bowlin', the bowlin' haul!

Ala la bolina, che il capitano sta brontolando

Ala la bolina, la bolina ala!

Ala la bolina, già di buon mattino

Ala la bolina, la bolina ala!

Ala la bolina, che il 'primo' sta brontolando

Ala la bolina, la bolina ala!

Ala la bolina, che il vento sta soffiando

Ala la bolina, la bolina ala!

Haul the bowlin', the ship she is a-rollin'
Haul the bowlin', the bowlin' haul!

Haul the bowlin', the fore and maintop bowlin'
Haul the bowlin', the bowlin' haul!

Haul the bowlin', to London we are goin',
Haul the bowlin', the bowlin' haul!

Haul the bowlin', the main-topgallant bowlin',
Haul the bowlin', the bowlin' haul!

Ala la bolina, che la nave sta rollando
Ala la bolina, la bolina ala!

Ala la bolina, la bolina di gabbia e di parrochetto
Ala la bolina, la bolina ala!

Ala la bolina, che a Londra stiamo andando,
Ala la bolina, la bolina ala!

Ala la bolina, la bolina di gran velaccio
Ala la bolina, la bolina ala!

Paddy Doyle's boots, è uno *shanty* per alaggi brevi, usato espressamente per raccogliere le vele sui pennoni o per serrarle. È corto perché il lavoro non dura molto:

1. Yes, aye, and we'll haul, aye
To pay Paddy Doyle for his boots
 We'll tauten the bunt, and we'll furl, aye
And pay Paddy Doyle for his boots.

2. Yeo, aye, and we'll sing, aye
To pay Paddy Doyle for his boots
 We'll bunt up the sail with a fling, aye
And pay Paddy Doyle for his boots!

Yeo, aye and we'll haul, aye
To pay Paddy Doyle for his boots
 We'll skin the ol' rabbit an' haul, aye
To pay Paddy Doyle for his boots!

1. Sì, sì, e aleremo, sì
Per pagare a Paddy Doyle i suoi stivali
 Teseremo gl'imbrogli, e serreremo, sì
E pagheremo Paddy Doyle per i suoi stivali.

2. Sì, sì, e canteremo, sì
Per pagare a Paddy Doyle i suoi stivali
 Imbroghieremo la vela in un baleno, sì
E pagheremo Paddy Doyle per i suoi stivali!

3. Sì, sì, e aleremo, sì
Per pagare a Paddy Doyle i suoi stivali
 Serreremo la vela e aleremo, sì (*)
*Per pagare a Paddy Doyle i suoi stivali! (**)*

(*) Per serrare è necessario che gli uomini, alati gl'imbrogli, «raccolgano la vela» impugnando una piega della tela il più possibile al disotto di loro, la sollevino [*skin the rabbit*] e la ripieghino sul pennone. Lo *shanty* sincronizza i movimenti per effettuare la manovra.

(**) Paddy Doyle (nome di fantasia) è il prototipo dei *boarding masters*. Le *boarding houses* sono pensioni per marinai, presenti in ogni grande porto di mare. Sono tenute da procuratori d'imbarco (*boarding masters*), di dubbia reputazione, che i marinai definiscono «arruolatori», i quali forniscono «indifferentemente alloggio e imbarco». Spesso accolgono i marinai «a credito», finché trovano loro l'imbarco. Sull'anticipo ricevuto dai pensionanti all'atto dell'arruolamento, si rifanno del vitto e dell'alloggio, e con il resto forniscono loro abbigliamento e attrezzature di scarsa qualità.

c. Canzoni all'argano (*Capstan or «stamp and go» shanties*):

Gli *shanty* all'argano hanno ritmi regolari e di solito raccontano delle storie, a causa

del tempo (anche ore), necessario per salpare l'ancora. I marinai riprendono slancio battendo il piede sul ponte a certe parole; da qui il nome di *shanty* «pesta e vai» (*stamp and go*). Diversamente dagli altri tipi di *shanty*, non dovendosi eseguire alcun alaggio, oltre ai versi di domanda-e-risposta, di frequente hanno un intero coro. Esempi: *Paddy Lay Back*, *Rio Grande*, *South Australia*. Cominciano con un solo verso, cantato generalmente dal solista, seguito da un breve coro. Quella che segue è nota come *Homeward bound* ma anche come *Goodbye*, *Fare-ye-well* o *Goodbye and Farewell*.

1. Our anchor we'll weigh,
And our sails we will set.
Goodbye, fare-ye-well,
Goodbye, fare-ye-well.
The friends we are leaving,
We leave with regret,
Hurrah, my boys, we're homeward bound.

2. We're homeward bound,
Oh joyful sound!
Goodbye, fare-ye-well,
Goodbye, fare-ye-well.
Come rally the capstan,
And run quick around.
Hurrah, my boys, we're homeward bound.

3. We're homeward bound
We'd have you know
Goodbye, fare-ye-well,
Goodbye, fare-ye-well.
And over the water
To England must go.
Hurrah, my boys, we're homeward bound.

4. Heave with a will,
And heave long and strong,
Goodbye, fare-ye-well,
Goodbye, fare-ye-well.
Sing a good chorus
For 'tis a good song.
Hurrah, my boys, we're homeward bound.

5. Hurrah! that good run
Brought the anchor a-weigh,

1. Salperemo l'ancora
E spiegheremo le vele.
Arrivederci, addio,
Arrivederci, addio.
Gli amici che stiamo lasciando,
Li lasciamo con rimpianto,
Urrà, ragazzi, siamo diretti a casa.

2. Siamo diretti a casa,
Oh come suona allegro!
Arrivederci, addio,
Arrivederci, addio.
Venite ad armare l'argano,
Ed iniziamo rapidamente a girare.
Urrà, ragazzi, siamo diretti a casa.

3. Siamo diretti a casa,
Lo siamo per davvero
Arrivederci, addio,
Arrivederci, addio.
E per mare dobbiamo
Raggiungere l'Inghilterra.
Urrà, ragazzi, siamo diretti a casa.

4. Virate di buona lena,
E virate a lungo e con forza,
Arrivederci, addio,
Arrivederci, addio,
Fate un bel coro
Per una bella canzone.
Urrà, ragazzi, siamo diretti a casa.

5. Urrà! Aver salpato per bene
Ha fatto lasciare l'ancora

*Goodbye, fare-ye-well,
 Goodbye, fare-ye-well.
 She's up to the hawse,
 Sing before we belay.
 Hurrah, my boys, we're homeward bound.*
 6. 'We're homeward bound',
 You've heard us say,
*Goodbye, fare-ye-well,
 Goodbye, fare-ye-well.
 Hook on the cat fall then,
 And rut her away.
 Hurrah, my boys, we're homeward bound.*

*Arrivederci, addio,
 Arrivederci, addio.
 Che ora è appesa alla gomena,
 Cantate prima che diamo volta.
 Urrà, ragazzi, siamo diretti a casa.*
 6. 'Siamo diretti a casa',
 Lo abbiamo detto,
*Arrivederci, addio.
 Arrivederci, addio,
 Quindi agganciate il paranco di capone,
 E andiamocene via.
 Urrà, ragazzi, siamo diretti a casa.*

d. Canzoni alle pompe (*Pumping shanties*):

Tutte le navi in legno hanno lo scafo che, in qualche misura, fa acqua, che finisce in sentina. L'acqua deve essere frequentemente pompata fuori bordo e sui velieri è esaurita con una pompa a bilanciere manovrata da due gruppi di uomini. *Shanty* alle pompe sono usati anche come *shanty* all'argano, e viceversa, particolarmente dopo l'adozione di un tipo di pompa (Downton) che usa un argano piuttosto che bracci mossi su e giù. Gli esempi includono: *Strike The Bell*, *Shallow Brown*, *Barnacle Bill the Sailor* e *Lowlands*. Una di queste è *Santa Anna* o *Santy Ano*:

1. From Boston Town we're bound away,
 Heave aweigh (Heave aweigh!) Santy Ano.
 Around Cape Horn to Frisco Bay,

We're bound for Californi-o.
*So Heave her up and away we'll go,
 Heave aweigh (Heave aweigh!) Santy Ano.
 Heave her up and away we'll go,
 We're bound for Californi-o.*

2. She's a fast clipper ship and a bully crew,

Heave aweigh (Heave aweigh!) Santy Ano.
 A down-east Yankee for her captain, too.

We're bound for Californi-o.

1. Dalla città di Boston siamo diretti lontano
 Vira a lasciare (Vira a lasciare!) Santy Ano.
 Doppiando Capo Horn fino alla baia
 di Frisco,

Siamo diretti in California.
*Quindi salpala, e andremo lontano,
 Vira a lasciare (Vira a lasciare!) Santy Ano
 Salpala, e andremo lontano,
 Siamo diretti in Californi-a.*

2. È un clipper veloce con uno
 splendido equipaggio

Vira a lasciare (Vira a lasciare!) Santy Ano.
 Il capitano è pure uno Yankee
 del down-east. (*)

Siamo diretti in California.



Fig. 6 – J. Stobart – San Francisco –The Gold Rush Harbor as Deserted Vessels began to amass off Yerba Buena Cove in 1849. [Il porto al tempo della corsa all'oro, quando le navi, per le diserzioni degli equipaggi, cominciavano ad ammassarsi fuori dell'insenatura di Yerba Buena nel 1849]. Dipinto nel 1999.

Chorus

3. Back in the days of Forty-nine,
Heave aweigh (Heave aweigh!) Santy Ano.
Those were the days of the good old times,
Way out in Californi-o.

Chorus

4. When I leave ship I'll settle down
Heave aweigh (Heave aweigh!) Santy Ano
I'll marry a girl named Sally Brown
Way out in Californi-o.

Chorus

5. There's plenty of gold, so I've been told,
Heave aweigh (Heave aweigh!) Santy Ano.
Plenty of gold so I've been told

Coro

3. Tornando ai giorni del Quarantanove, (**)
Vira a lasciare (Vira a lasciare!) Santy Ano.
Quelli eran giorni del buon tempo antico
Laggiù in California.

Coro

4. Quando sarò sbarcato mi sistemerò
Vira a lasciare (Vira a lasciare!) Santy Ano.
Sposerò una ragazza di nome Sally Brown
Laggiù in California.

Coro

5. C'è oro in abbondanza, m'hanno detto,
Vira a lasciare (Vira a lasciare!) Santy Ano.
Oro in abbondanza, m'hanno detto

Way out in Californi-o.
Chorus

Laggiù in California.
Coro

(*) Il termine down-east indica la parte settentrionale atlantica degli Stati Uniti, in particolare il Maine. Gli abitanti, come pure i velieri costruiti in quella zona, erano chiamati down-easter.

(**) Anno d'inizio della corsa all'oro in California.

Ci sono parecchie versioni di questo *shanty*, di probabile origine pellerossa, i cui ritornelli variano molto. Partito come canzone per il pompaggio ma usato anche per salpare con il molinello a braccia, quando le navi in ferro sostituirono quelle in legno, fu adattato a canzone per girare l'argano.

e. Canti cerimoniali e canzoni del tempo libero (*Ceremonial and Fo'c's'le (Castello) shanties*):

Canzoni cantate in occasioni particolari o per passatempo. Esempi: *Rolling Down To Old Maui*, *The Dead Horse* (Il cavallo morto) — cantata una volta che i marinai avevano ripagato l'anticipo ricevuto (il «cavallo») pari a un mese o tre di paga, secondo la durata del viaggio — *Leave Her, Johnny, Leave Her* («Lasciala, Johnny, lasciala» — nota anche come *Time for Us to Leave Her*) cantata, di solito, alle pompe l'ultima volta che si esaurivano le sentine, prima di sbarcare, per lasciare la nave asciutta una volta ormeggiata. Non essendo cantate durante il lavoro, queste canzoni non si possono considerare dei veri e propri *shanty*, ma forebitter o semplici sea song (ballate marinaresche, canti di marinai), e sono trattate di seguito.

Le categorie elencate in precedenza non sono assolute: i marinai possono prendere la canzone di un tipo e, con le modifiche necessarie al ritmo, usarla per compiti diversi. L'unica regola spesso seguita, è che le canzoni che parlano del ritorno a casa sono cantate soltanto sulla via del rientro, mentre le canzoni che raccontano le gioie del viaggiare, sono intonate durante il viaggio d'andata. I testi delle canzoni, proprio per la possibilità di improvvisare dei solisti, hanno sovente differenti versioni, mentre qualcuna ne ha anche un numero rilevante.

Ci sono anche quelle del tempo libero.

Durante le guardie «di gaettone» scende il crepuscolo, il lavoro del giorno è concluso e, prima che monti la «guardia della sera», sono tutti in coperta. Il capitano è in piedi, e passeggia sul lato di sopravvento del cassero, il «primo» su quello di sottovento,

e il 'secondo' all'altezza del barcarizzo, sopravvento. Il cambusiere, terminato il lavoro in saletta, è salito in cucina a fumare la pipa con il cuoco. I marinai della squadra franca sono seduti sul mulinello salpancore o sdraiati sul castello a fumare, cantare o a intrattenersi in lunghe chiacchierate. Alle otto si battono i tocchi, si fila il solcometro, monta la nuova guardia, si rileva il timoniere, si spegne la cucina, e la guardia smontante scende sotto coperta.

Con il cattivo tempo, alcune di queste attività si svolgono nell'alloggio equipaggio (*forecastle*). Di conseguenza questo tipo di canzoni è noto come *forecastle song* o *forebitter*, l'unica forma musicale che i marinai mercantili condividono con quelli militari. Questo ultimo nome deriva da quello delle bitte prodiere (*forebits*), strutture in ferro o in legno prossime all'albero di trinchetto, impiegate per molte delle principali manovre. I marinai si riuniscono là, con il tempo buono, durante le guardie di gaettone oppure, in porto, la sera dopo cena o in altri momenti di libertà, per discorrere e cantare canzoni.

Anche a Dana non sfuggono gli aspetti romantici, quasi idilliaci, di tali momenti:

«Questi sono i lati piacevoli della vita in mare, bel tempo, giorno dopo giorno, senza interruzioni, vento favorevole e fresco e il ritorno a casa. Ognuno era di buon umore, le cose andavano bene, e tutto era fatto con slancio. Alla guardia di gaettone, tutti gli uomini dell'equipaggio si radunavano in coperta. Si disponevano in circolo sul lato del vento della prora, o sedevano sul mulinello salpancore, cantando canzoni di marinai e ballate di pirati e di briganti, che tanto piacciono loro».

Le canzoni hanno per argomento i luoghi visitati, i ricordi di casa o di terre straniere. I marinai amano i canti d'amore, d'avventura, di sentimenti, d'uomini famosi, e di battaglie. Spesso i canti descrivono la dura vita sulle navi a vela, o parlano degli aspetti buoni o cattivi di una nave o dei legami emotivi che gli uomini hanno stretto a terra. Pure i personaggi di bordo appaiono con frequenza nelle canzoni; ufficiali e capitani possono essere detestati o ammirati, e tra i protagonisti delle canzoni vi sono anche compagni di bordo perduti in mare. Spesso queste canzoni assumono la configurazione dello *shanty*, ma ciononostante, non si cantano mai durante le manovre.

Mentre le canzoni del castello (*forecastle songs*) sono cantate per passatempo nell'alloggio dell'equipaggio, i canti cerimoniali sono usati in occasione di celebrazioni, per esempio il giorno dell'estinzione del debito contratto dal marinaio ricevendo l'anticipo sulla paga, o quando la nave attraversa l'equatore. Un esempio tipico è la già citata *Leave Her, Johnny*, una canzone in cui, al termine del viaggio, i marinai si preparano a sbarcare. Naturalmente la «lei» citata non è una donna ma la nave.

1. Oh the times are hard and the wages low

1. Oh i tempi sono duri e le paghe sono basse

Leave her, Johnny, leave her
 Oh the times are hard and the wages low
And it's time for us to leave her.

2. Oh my old mother she wrote to me
Leave her, Johnny, leave her
 'My dear son, come home from sea.'
And it's time for us to leave her.

3. It was rotten meat and weevilly bread
Leave her, Johnny, leave her
 'You'll eat or starve,' the Old Man said.

And it's time for us to leave her.

4. I thought I heard the Old Man say
Leave her, Johnny, leave her
 'You can go ashore and collect your pay.'
And it's time for us to leave her.

5. It's time for us to say goodbye
Leave her, Johnny, leave her
 For the old pierhead is drawing nigh.
And it's time for us to leave her.

6. Leave her, Johnny, leave her
Oh, leave her, Johnny, leave her
 The voyage is done and the winds don't blow
And it's time for us to leave her.

Lasciala, Johnny, lasciala
 Oh i tempi sono duri e le paghe sono basse
Ed è il momento per noi di lasciarla.

2. Oh la mia vecchia mi ha scritto
Lasciala, Johnny, lasciala
 'Figlio caro, lascia il mare e torna a casa'.
Ed è il momento per noi di lasciarla.

3. La carne era guasta e nel pane c'erano i vermi
Lasciala, Johnny, lasciala
 'Mangiare o morir di fame' ha detto
 il capitano
Ed è il momento per noi di lasciarla.

4. Se non sbaglio il capitano ha detto
Lasciala, Johnny, lasciala
 'Puoi scendere a terra e ritirare la paga'.
Ed è il momento per noi di lasciarla.

5. È giunto il momento di dirsi addio
Lasciala, Johnny, lasciala
 Perché la testata del vecchio molo è vicina
Ed è il momento per noi di lasciarla.

6. Lasciala, Johnny, lasciala
Oh, lasciala, Johnny, lasciala
 Il viaggio è finito e il vento non soffia più.
Ed è il momento per noi di lasciarla.

A proposito di canzoni: una domanda legittima

I testi degli *shanty* fin qui citati, sono di provenienza esclusivamente anglosassone. È doveroso, a questo punto, interrogarsi sul contributo dei nostri marinai a questo aspetto della vita di bordo. Sembra che sulle navi italiane non sia esistita una vera tradizione di canti per agevolare le manovre alla vela, e che tutto si sia limitato alle «voci di fatica» — come le definisce Guglielmotti — quali: «Oh, dai! - Oh, vira! - Oh, issa!».

Per sancire un ulteriore distacco rispetto alle canzoni da lavoro, si può affermare che in italiano non è neppure disponibile un termine corrispondente all'inglese *shanty*. Analoghi generi di canto sono designati con la perifrasi «[canzone] alla marinaresca», (nel modo in cui cantano i marinai), contratta in «marinaresca». Un esempio di marinaresca si trova nel secondo atto, scena prima, de *La Gioconda* di Amilcare Ponchielli



Fig. 7 – Saturday night at sea. Stampa di George Cruikshank (1792-1878) (Wikipedia)
Da: Songs, naval and national di Thomas Dibdin, 1841.

(1834-1886). Questo è il testo:

Il rosario

Notte. - Un brigantino visto da tribordo. Sul davanti, una riva deserta d'isola disabitata nella laguna di Fusina. Nell'estremo fondo, il cielo in qualche parte stellato, e la laguna; a destra, la luna tramonta dietro una nube. Sul davanti, un altarino della vergine con una lampada rossa accesa. - *Hècate*, il nome del brigantino, sta scritto a prua. Alcune lanterne sul ponte.

All'alzarsi della tela alcuni Marinai sono seduti sulla tolda, altri in piedi aggrappati; tutti hanno un portavoce in mano; molti Mozzi sono arrampicati, o seduti, o sospesi alle sàrtie degli alberi e stanno cantando una marinairesca.

[*Marinairesca, Recitativo e Barcarola*]

MARINAI

(sul ponte, cantando attraverso il portavoce)

- MOZZI
 Ho! he! ho! he!
 Issa artimone!
 Siam qui sui culmini,
 siam sulla borda,
 siam sulle tremole
 scale di corda.
 Guardate gli agili
 mozzi saltar,
 noi gli scoiattoli
 siamo del mar.
- ALTRI
 MARINAI *(sotto la tolda, nel cassero)*
 Siam nel fondo più profondo
 della nave, della cala,
 dove il vento furibondo
 spreca i fischi e infrange l'ala.
- MARINAI
 Ha! Ho! Ha! Ho!
 Vele a babordo!
- ALTRI MARINAI
 Issa!
 Il ciel tuonò.
 Ha! Ho! Ha! Ho!
- MOZZI
 In mezzo ai fulmini
 della tempesta,
 noi tra le nuvole
 tuffiam la testa.
 Come sugli alberi
 d'una foresta,
 osiam le pendule
 sartie scalar,
 noi gli scoiattoli
 siamo del mar.
- MARINAI *(sotto il ponte)*
 Sotto prora, sotto poppa
 è una placida dimora,
 qui votiam l'ardente coppa
 del liquor che inganna l'ora.
 Sotto poppa, sotto prora.
- MOZZI
 Il mar muggiante
 il ciel furente,

Greco a levante,
 Bora a ponente,
 scioni e turbini
 sappiamo sfidar.
 Noi gli scoiattoli
 siamo del mar!

Dagli Italiani venne, invece, un apprezzato contributo a un diverso aspetto della vita di bordo, come testimoniato ancora da Richard Dana. Egli ebbe modo di osservare la nave *Rosa*, di Genova, nel 1834-35, quando trafficava sulla costa della California. Pur non precisando se a bordo, durante le manovre, si cantassero gli *shanty*, ne fornisce indirettamente l'indicazione. Secondo lui, infatti:

Non ci sono al mondo navi armate con equipaggi tanto ridotti quanto quelle americane e inglesi, e nessuna é condotta così bene.(.....) La nave italiana, aveva un equipaggio di trenta uomini, quasi tre volte quello dell'*Alert* circa delle stesse dimensioni, che sarebbe arrivata in seguito sulla costa. L'*Alert*, inoltre, avrebbe salpato e sarebbe venuto alla fonda su due ancore in metà tempo, mentre quelli parlavano tutti contemporaneamente, berciando come un branco di 'Yahoo'(*), e aggirandosi per i ponti alla ricerca del bozzello di capone (**).

Da questa esigenza degli equipaggi americani nasce l'esigenza di ricorrere alle canzoni, mentre Dana sembra escludere che lo stesso si facesse sulla *Rosa*. Tuttavia egli ci gratifica di un particolare riconoscimento:

C'era solo un punto sul quale erano superiori a noi, ed era il modo di alleggerire la fatica nella voga, con le loro canzoni. Gli americani sono gente che risparmia tempo e danaro, ma come nazione non hanno ancora imparato che la musica può essere 'messa a profitto'. Noi vogavamo per lunghi tratti da bordo a terra e viceversa, su barche cariche, senza dire una parola, e con occhiate scontente, mentre loro non solo alleggerivano la fatica della voga, ma la rendevano davvero piacevole e allegra con la musica.

Le sue opinioni, infatti, sono il frutto di meditate riflessioni e non soltanto d'osservazioni del momento:

Subito dopo colazione, scostò dalla nave italiana una grande imbarcazione, armata con uomini in giacca blu, berretti rossi, camicie e maglie di colori diversi, che dirigeva per portare a terra i franchi. La barca sfilò sotto la nostra poppa, con l'armo che cantò per tutto il tempo delle belle barcarole italiane, in un coro splendido e intenso. Fra le canzoni riconobbi la famosa, 'O pescator dell'onda'. Mi riportò alla memoria pianoforti, salotti, giovani donne che cantavano, e migliaia d'altre cose alle quali, nella mia situazione, mi sarebbe stato assai poco utile pensare.

Un'altra volta, ancora, con una punta d'invidia non dissimulata:

Dopo colazione avemmo il piacere di vedere la barca della nave italiana andare a terra, piena d'uomini abbigliati in modo vivace i quali, come il giorno avanti, cantavano le loro barcarole. A terra, le feste di Pasqua, avevano una durata di tre giorni; trattandosi di una nave 'cattolica', il suo equipaggio ne beneficiava. Per due giorni di seguito, mentre noi rimanevamo appollaiati sull'attrezzatura, macchiati di catrame, impegnati nel nostro sgradevole compito, vedemmo questi compagni andare a riva il mattino, e rientrare la sera, con il morale alto. Tutto questo per essere noi Protestanti.

Lo scrittore Jack La Bolina (pseudonimo di Augusto V. Vecchj, 1842-1932), citando, in *Vita di bordo*, un episodio della guerra di Crimea, descrive alcuni marinai italiani all'acquata, mentre pompano acqua alla sorgente «alternandosi al lavoro e cantando una di quelle nenie del mare, il cui ritmo lento e la cui cadenza prolungata sembrano regolare l'azione delle braccia e alleviare la fatica». Questa testimonianza sull'uso di barcarole come canzoni da lavoro, probabilmente nei soli casi in cui il lavoro non si svolgeva a bordo, è un'ulteriore conferma di quanto sostenuto in precedenza circa l'assenza nel nostro repertorio di canzoni con le caratteristiche dello *shanty*.

(*) Yahoo, termine coniato da Jonathan Swift (1667-1745), ne *I viaggi di Gulliver* - IV viaggio (Nel paese degli Houyhnhnm), (Houyhnhnm, o Cavalli Sapienti, nome onomatopeico che imita il nitrito). In questo paese i rapporti sono invertiti: i saggi e nobili cavalli sono i padroni e gli yahoo, bruti con forme umane che infestano il paese (chiaramente gli uomini), svolgono i lavori servili.

(**) Ho sempre letto con fastidio queste affermazioni di Dana, forse esagerate e certo non generalizzabili, che vorrei qui confutare. Senza escludere errori di valutazione (30 contro 21 non è "quasi tre volte di più" [*nearly three times as many as the Alert*]) e atteggiamenti sciovinistici, il suo brigantino, il *Pilgrim* di 183 t., nel 1834, diretto da Boston in California via Capo Horn, era armato con quattordici uomini oltre il capitano. L'*Alert*, di 405 t., che Dana qui compara al *Rosa*, aveva ventuno uomini, oltre il capitano. Nello stesso periodo (1838), partiva da Palermo diretto a Boston e poi a Sumatra, per il Capo di Buona Speranza, il brigantino siciliano *Elisa*, di 248 t., con un equipaggio di soli dodici uomini oltre il capitano. Nel 1843, con lo stesso capitano, partiva da Palermo per Rio de Janeiro e Sumatra, sempre per il Capo di Buona Speranza, la nave *Sumatra* di 427 t., con un equipaggio di diciannove uomini (Vedasi S. Mazzarella, *Vincenzo di Bartolo da Ustica*, Sellerio ed.). Il raffronto dei numeri, dunque, consente di discordare dai giudizi di Dana. Infine, essendo noto il carattere 'pragmatico' degli armatori, e di quelli genovesi in particolare, appare del tutto inconsueto l'affollamento sulla nave *Rosa*, come pure appare strano il fatto che fosse affidata a un capitano - peraltro capace di portarla fino alle coste della California - che consentiva all'equipaggio comportamenti così poco professionali.

Qualche intrusione letteraria

Qualcuno avrà certo notato l'assenza, tra gli *shanty* citati, della più nota tra le canzoni di pirati dal titolo: *Quindici uomini sulla cassa del morto* (*Fifteen men on the dead man's chest*). La ragione è che non tutte le canzoni sono nate sulle navi, prodotte dell'estro degli *shantyman*. Ce ne sono alcune, d'origine esclusivamente letteraria, che, con ogni probabilità, nessun marinaio ha mai cantato a bordo. Quella citata, in particolare, ha anche una storia curiosa, che vale la pena raccontare.

Dead Man's Chest (nota anche come *Fifteen Men On A Dead Man's Chest* o *The Derelict*) è la canzone di marinai del romanzo di Robert Louis Stevenson, *Treasure Island* (L'Isola del Tesoro), del 1883. Alcuni pensano che Stevenson abbia basato lo *shanty* su una canzone reale, ma di questo non esistono conferme. L'intero testo, come apparve in *Treasure Island*, è composto di soli quattro versi:

<i>Fifteen men on the dead man's chest</i>	Quindici uomini sulla cassa del morto
<i>..Yo-ho-ho, and a bottle of rum!</i>	Yo-ho-ho, e una bottiglia di rum!
<i>Drink and the devil had done for the rest</i>	Il bere e il diavolo hanno saldato il conto
<i>..Yo-ho-ho, and a bottle of rum!</i>	Yo-ho-ho, e una bottiglia di rum!

Nel 1500, *Dead Man's Chest*, l'isola dei Caraibi dove Stevenson ambientò *Treasure Island*, era luogo d'incontro di bucanieri e contrabbandieri. Accadde che, mentre stava disegnando una mappa per un ragazzo di nome Lloyd, a Stevenson venisse l'idea di scrivere il suo libro. I versi della canzoncina del pirata, che compaiono nel primo capitolo, furono intesi da Stevenson come preavviso degli eventi della sua storia. Nel romanzo i marinai cantano sulla cassa di un compagno morto, prima che l'avventura abbia inizio. Alla fine sono quasi tutti morti, come recita il verso che chiude la narrazione: «Ma un solo uomo del suo equipaggio restò vivo, dei settantacinque che erano partiti».

Dead Man's Chest rappresenta, nel racconto di Stevenson, sia il baule da marinaio di Billy Bones, come pure quello che il pirata morto Flint ha nascosto sulla *Treasure Island*. Il bene e il male sono strettamente connessi e al centro di tutto vi è la relazione fra il malvagio pirata Long John Silver e il giovane eroe del romanzo, Jim Hawkins. Il pappagallo di Silver «vecchio-di-duecento-anni», strillando le parole dell'uomo morto «Pezzi da Otto, Pezzi da Otto» dà a Long John la sua aura, diventata ormai classica, di volubile malignità.

Si dice che dietro la canzone ci sia una leggenda, probabilmente concepita proprio da Stevenson, secondo la quale Edward Teach, noto anche come *Blackbeard* (Barbablu), avrebbe abbandonato un gruppo d'ammutinati sulla *Dead Man's Chest Island* (Isola della Cassa del Morto). Era questa una nuda roccia nella Deadman's Bay di Pe-

ter Island, presso Tortola nelle Virgin Islands, con rupi alte, spoglia d'alberi, con vegetazione rada e priva d'acqua dolce. A ciascuno degli uomini furono lasciati soltanto un coltellaccio e una bottiglia di rum. L'intento era che gli uomini morissero di fame o si uccidessero tra loro in una rissa tra ubriachi. Un mese più tardi Teach sarebbe ritornato constatando che nonostante il sole ardente dei Caraibi e la mancanza di viveri, quindici tra gli uomini erano sopravvissuti. Lo *shanty*, quindi, avrebbe dovuto, in parte, dar conto del destino toccato ai rimanenti. Pure ammesso che la leggenda avesse avuto proprio questi sviluppi, non fu Stevenson a raccontare il seguito della storia dei pirati.

Fu invece Young E. Allison nel 1891, nove anni dopo la pubblicazione del libro, a sviluppare i quattro versi di Stevenson su Treasure Island. La composizione, dal titolo *The Derelict* (Il relitto) ma nota anche come *Dead Man's Chest*, *Yo Ho Ho* oppure *Fifteen Men On A Dead Man's Chest*, è stata così frequentemente imitata e presa come spunto, che spesso si crede che sia la canzone originale di Treasure Island.

Young E. Allison (1853-1932), di Louisville pubblicò la sua lunga e cruenta riedizione del poema, sul Louisville Courier-Journal, presentando *The Derelict* come «una reminiscenza di Treasure Island».

Secondo il titolo originale dell'autore, il testo narra di una nave trovata alla deriva, i cui membri dell'equipaggio si sono tutti assassinati tra loro, lasciando la nave carica di bottino. Gli scopritori di questo naufragio costituito da soli relitti umani, lanciano fuori bordo i morti con un *Yo-Heave-Ho!* e un *Fare-thee-well*, prima d'impossessarsi del bottino. *Yo-Heave-Ho* era un tradizionale *shanty* d'alaggio, di cui Stevenson apprezzò la frase ritmica a tal punto da trasformarla nell'espressione *Yo-ho-ho* oggi familiare. Il testo di *Yo-Heave-Ho* è breve:

Yo, heave ho!
Round the capstan go!
Round, men, with a will!
Tramp, and tramp it still!
The anchor must be heaved,
The anchor must be heaved.
Yo, ho! Yo, ho!
Yo, ho! Yo, ho!

Yo, vira, ho!
Girate attorno all'argano!
Girate, uomini, di buona lena!
Partite a virare e partite con calma!
L'ancora dev'essere salpata,
L'ancora dev'essere salpata.
Yo, ho! Yo, ho!
Yo, ho! Yo, ho!

Il poeta Allison crea una grande quantità d'immagini violente e raccapriccianti all'interno delle sue riflessioni su *Treasure Island*:

Fifteen men on a dead man's chest
Yo ho ho and a bottle of rum

Quindici uomini sulla cassa del morto
Yo ho ho e una bottiglia di rum



Fig. 8 – Stobart – New York. The Black Ball Packet ORPHEUS leaving the East River in 1835 (Il postale della Black Ball lascia l’East River nel 1835) Dipinto nel 1979.

Drink and the devil had done for the rest
Yo ho ho and a bottle of rum.

The mate was fixed by the bosun’s pike
bosun brained with a marlinspike
And cookey’s throat was marked belike
It had been gripped by fingers ten;
And there they lay, all good dead men
Like break o’day in a boozing ken
Yo ho ho and a bottle of rum.

Fifteen men of the whole ship’s list
Yo ho ho and a bottle of rum!
Dead and be damned and the rest gone whist!
Yo ho ho and a bottle of rum!
The skipper lay with his nob in gore

Il bere e il diavolo avevano saldato il conto
Yo ho ho e una bottiglia di rum.

Il ‘primo’ era inchiodato dalla picca del nostromo
Mentre la testa di costui era rotta da una caviglia
E la gola del cuoco era segnata
Come l’avessero stretta dieci dita;
E loro stavano là, morti del tutto tranquilli
Come sbronzi la sera in una taverna di porto
Yo ho ho e una bottiglia di rum.

Quindici uomini di tutto il ruolo d’equipaggio
Yo ho ho e una bottiglia di rum!
Morti e dannati, e gli altri finiti chissà dove!(*)
Yo ho ho e una bottiglia di rum!
Il capitano giaceva con la testa nel suo sangue
rappreso

Where the scullion's axe his cheek had shore

And the scullion he was stabbed times four
 And there they lay, and the soggy skies
 Dripped down in up-staring eyes
 In murk sunset and foul sunrise
Yo ho ho and a bottle of rum

Fifteen men of 'em stiff and stark
Yo ho ho and a bottle of rum!
 Ten of the crew had the murder mark!

Yo ho ho and a bottle of rum!
 Twas a cutlass swipe or an ounce of lead

Or a yawing hole in a battered head

And the scuppers' glut with a rotting red

And there they lay, aye, damn my eyes
 Looking up at paradise
 All souls bound just contrawise

Yo ho ho and a bottle of rum.

Fifteen men of 'em good and true
Yo ho ho and a bottle of rum!
 Ev'ry man jack could ha' sailed with Old Pew,

Yo ho ho and a bottle of rum!
 There was chest on chest of Spanish gold
 With a ton of plate in the middle hold

And the cabins riot of stuff untold,

And they lay there that took the plum
 With sightless glare and their lips struck dumb
 While we shared all by the rule of thumb,

Dove l'ascia dell'aiuto cuoco n'aveva
 colto la guancia

Mentre l'aiuto cuoco fu pugnalato quattro volte
 Ed essi rimasero là, e il cielo piovoso
 Grondò sui loro occhi stravolti
 Per un oscuro tramonto e una brutta alba
Yo ho ho e una bottiglia di rum.

Quindici di loro completamente rigidi
Yo ho ho e una bottiglia di rum!
 Dieci dell'equipaggio avevano il marchio
 dell'assassino!

Yo ho ho e una bottiglia di rum!
 Per un fendente di coltellaccio, per un'oncia
 di piombo

O per un buco da far straorzare una testa
 colpita

E gli ombrinali ingolfati da un decomorsi
 di rosso

E loro rimasero là, dannazione
 Guardando in alto verso il paradiso
 Ma con le anime dirette proprio in senso
 opposto

Yo ho ho e una bottiglia di rum.

Quindici di loro buoni e sinceri
Yo ho ho e una bottiglia di rum!
 Ognun d'essi poteva aver navigato con
 Old Pew (**)

Yo ho ho e una bottiglia di rum!
 C'erano casse su casse di oro spagnolo
 Con una tonnellata d'argento al centro
 della stiva

E la rivolta delle cabine per il malloppo
 non raccontata,

E coloro che ebbero il premio rimasero là
 Con occhi accecati e labbra ammutolite
 Mentre noi dividevamo tutto in modo

Yo ho ho and a bottle of rum!

More was seen through a sternlight screen...

Yo ho ho and a bottle of rum

Chartings undoubt where a woman had been

Yo ho ho and a bottle of rum.

'Twas a flimsy shift on a bunker cot

With a dirk slit sheer through the bosom spot

And the lace stiff dry in a purplish blot

Oh was she wench or some shudderin' maid

That dared the knife and took the blade

By God! she had stuff for a plucky jade

Yo ho ho and a bottle of rum.

Fifteen men on a dead man's chest

Yo ho ho and a bottle of rum

Drink and the devil had done for the rest

Yo ho ho and a bottle of rum.

We wrapped 'em all in a mains' l tight

With twice ten turns of a hawser's bight

And we heaved 'em over and out of sight,

With a Yo-Heave-Ho! and a fare-you-well

And a sudden plunge in the sullen swell

Ten fathoms deep on the road to hell,

Yo ho ho and a bottle of rum!

maldestro,

Yo ho ho e una bottiglia di rum!

Il peggio si vide dal vetro di una finestra
di poppa

Yo ho ho e una bottiglia di rum

Indizi certi della presenza di una donna

Yo ho ho e una bottiglia di rum.

C'era una leggera variante su una cuccetta

Steso con una ferita di pugnale al petto

Stava il suo cadavere rigido in una macchia
rossastra

Fosse stata una sguadrina o una serva
tremante

Colei che sfidò il coltello e fu colta dalla lama

Buon Dio! aveva la stoffa di una ragazza
coraggiosa

Yo ho ho e una bottiglia di rum.

Quindici uomini sulla cassa del morto

Yo ho ho e una bottiglia di rum

Il bere e il diavolo avevano saldato il conto

Yo ho ho e una bottiglia di rum.

Li avvolgemmo stretti tutti in una vela maestra

Con due volte dieci giri di una gomema

E li alzammo fuori di vista,

Con un 'Ho issa!' e un 'Addio'

E un tuffo improvviso nella pigra risacca

A dieci braccia di profondità sulla via
dell'inferno,

Yo ho ho e una bottiglia di rum!

(*) Si riferisce al verso: «But one man of her crew alive, What put to sea with seventy-five». (Ma un solo uomo del suo equipaggio restò vivo, dei settantacinque che erano partiti), che chiude il romanzo.

(**) Old Pew è l'unico personaggio dell'Isola del Tesoro di cui Allison fa menzione esplicita. Si tratta di un vecchio mendicante deforme, cieco e apparentemente innocuo pirata. Nella storia di Stevenson, Pew dà a Bill un *black spot* (macchia nera), un ultimatum per consegnare il con-

tenuto della sua cassa da marinaio alla banda dei pirati.

Come premessa al romanzo *The Ghost Pirates* (I pirati fantasma), lo scrittore William Hope Hodgson pone uno *shanty* (o chaunty, secondo la sua definizione), una creazione meramente letteraria, priva di legami con il lavoro di bordo. Considerati i suoi trascorsi, egli si è sicuramente ispirato a quelli uditi sulle navi, forse gli ultimi cantati. Questa è la parte iniziale del testo dello *shanty*, piuttosto lungo, il cui titolo è *The Hell O!O! Chaunty* (Lo *shanty* infernale):

<i>Chaunty Man</i>	Man the capstan, bullies!	<i>Armate l'argano, ragazzi!</i>
<i>Men</i>	Ha!-o-o! Ha!-o-o!	<i>Ha!-o-o! Ha!-o-o!</i>
<i>Chaunty Man</i>	Capstan-bars, you tarry souls!	<i>Le aspe, voi marinai!</i>
<i>Men</i>	Ha!-o-o! Ha!-o-o!	<i>Ha!-o-o! Ha!-o-o!</i>
<i>Chaunty Man</i>	Take a turn!	<i>Prendete una volta!</i>
<i>Men</i>	Ha!-o-o!	<i>Ha!-o-o!</i>
<i>Chaunty Man</i>	Stand by to fleet!	<i>Pronti a virare!</i>
<i>Men</i>	Ha!-o-o!	<i>Ha!-o-o!</i>
<i>Chaunty Man</i>	Stand by to surge!	<i>Pronti a prendere lo slancio!</i>
<i>Men</i>	Ha!-o-o!	<i>Ha!-o-o!</i>
<i>Chaunty Man</i>	Ha!—o-o-o-o!	<i>Ha!-o-o-o-o!</i>
<i>Men</i>	TRAMP!	<i>PARTITE A VIRARE!</i>
	And away we go!	<i>E andiamocene!</i>
<i>Chaunty Man</i>	Hark to the tramp of the bearded shellbacks!	<i>Attenzione alla partenza dei barbuti lupi di mare!</i>
<i>Men</i>	Hush!	<i>Silenzio!</i>
	O hear 'em tramp!	<i>Oh sentiteli virare!</i>
<i>Chaunty Man</i>	Tramping, stamping treading, vamping, While the cable comes in ramping.	<i>Virando, battendo i piedi - pestando, abborracciando, Mentre la gomena rientra risalendo.</i>
<i>Men</i>	Hark!	<i>Attenzione!</i>
	O hear 'em stamp!	<i>Sentiamoli battere i piedi</i>
<i>Chaunty Man</i>	Surge when it rides! Surge when it rides!	<i>Allascate quando si accavalla! Allascate quando si accavalla!</i>
	Round-o-o-o	<i>Girate-o-o-o</i>
	handsome as it slacks!	<i>bene quando s'allenta!</i>
	handsome as it slacks!	<i>bene quando s'allenta!</i>
<i>Men</i>	Ha!-o-o-o-o!	<i>Ha!-o-o-o-o!</i>

	hear 'em tramp!	<i>Oh sentiteli virare!</i>
	Ha!-o-o-o-o!	<i>Ha!-o-o-o-o!</i>
	hear 'em stamp!	<i>Sentiteli battere i piedi</i>
	Ha!-o-o-o-o-o-o!	<i>Ha!-o-o-o-o-o-o!</i>
	Ha!-o-o-o-o-o-o!	<i>Ha!-o-o-o-o-o-o!</i>
<i>Chorus..</i>	They're shouting now; oh! hear 'em	<i>Ora stanno gridando; uditeli</i>
	A-bellow as they stamp:	<i>Urlare mentre battono i piedi: -</i>
	Ha!-o-o-o! Ha!-o-o-o!	<i>Ha!-o-o-o! Ha!-o-o-o!</i>
	Ha!-o-o-o!	<i>Ha!-o-o-o!</i>
	A-shouting as they tramp!	<i>Gridare battendo i piedi!</i>
<i>Chaunty Man</i>	O hark to the haunting chorus	<i>Attenti all'indimenticabile</i>
	of the capstan and the bars!	<i>coro dell'argano e dell' aspe!</i>

Tra storia e leggenda un canto adottato dai marinai

In alcuni elenchi di *shanty* e *forebitter*, mi è capitato d'incontrare, del tutto inattesa, una canzone universalmente nota come *La Paloma*. La sorpresa nasceva dall'idea di aver sempre considerato questa canzone troppo leziosa, per ricevere qualche attenzione da parte della comunità marinara. Un minimo approfondimento però, mi ha portato alla conclusione d'essere stato vittima di un pregiudizio.

La Paloma era stata scritta e composta nel 1863 dallo spagnolo Sebastián Iradier (o Yradier), dopo aver soggiornato a Cuba nel 1861; influenzato dalla locale *habanera* (*), egli aveva dato alla canzone una caratteristica e un ritmo particolari. La composizione acquistò rapidamente notorietà in Messico, e presto si sparse in tutto il mondo, arrivando a essere una delle più popolari mai scritte, riprese nei più disparati ambienti e culture. I versi originali, molto noti, dicono:

Cuando sali de la Habana, valgame Dios!
 nadie me ha visto salir si no fui yo
 y una linda Guachinanga alla voy yo (**)
 que se vino tras de mi que si señor
 (Ritornello)
 si a tu ventana llega una paloma
 tratata con cariño que es mi persona
 cuentale tus amores bien de mi vida
 coronala de flores que es cosa mia
 ay! chinita que si, ay! que dame tu amor (***)

ay! que vente conmigo chinita
 adonde vivo yo
 ay! chinita que si, ay! que dame tu amor
 ay! que vente conmigo chinita
 adonde vivo yo.

(Quando uscii dall'Avana, nessuno mi vide allontanarmi, e laggiù notai una bella ragazza che mi seguiva. – *Rit.* - Se alla tua finestra giunge una colomba, trattala con affetto perché sono io. Dille del tuo amore, bene della mia vita, incoronala di fiori, perché la mando io. Sì carina, dammi il tuo amore, vieni con me dove io vivo.)

(*) Il termine *habanera* s'usava a Cuba per designare il tempo di una danza lenta e cantata. In realtà Iradier compose, secondo il suo spartito, una «Danza lenta», senza essere cosciente con ciò di creare un nuovo genere di canzone basata su un ritmo d'origine cubana.

(**) L'inclusione nel testo della parola «guachinanga» fece pensare all'opera di un compositore messicano fino a che non si seppe che lo spartito era stato scritto dallo spagnolo Iradier. Infatti, Cuba, allora, si chiamavano *guachinangos* i nati in Messico.

(***) Chinita, ragazza piccola e bella

Il concetto espresso dalla canzone, è tratto da una leggenda che affonda le sue radici nella storia e si rifà a un episodio accaduto nel 492 a.C. Erodoto (Storie VI, 43-45), riferisce che durante le guerre greco-persiane, la flotta di Dario, al comando del generale Mardonio, venne distrutta da una tempesta al largo della costa greca del Monte Athos. Secondo la leggenda, i greci osservarono, in occasione del naufragio, delle colombe bianche — mai viste prima in Europa — fuggire dalle navi persiane che affondavano; così pensarono che andassero a portare un ultimo messaggio d'amore alle case dei marinai perduti in mare. Da qui il tema del legame che va oltre la separazione e la morte stessa. Anche quando il testo si è allontanato dall'originale, il senso della canzone sembra essere sopravvissuto a tutti i tentativi di rielaborazione. Il sentimento che anima *La Paloma* è rimasto sempre quello: esprimere la persistenza di un rapporto d'amore che travalica anche la fine dell'uomo.

La canzone influenzò profondamente, e in modo quasi profetico, la coppia imperiale del Messico, Carlotta del Belgio e Massimiliano d'Asburgo, che l'amò molto. Il 19 giugno 1867 — diciotto mesi dopo essere diventato Imperatore — Massimiliano, sconfitto a causa dell'abbandono delle truppe francesi, fu condannato a morte e fucilato a Queretaro. Narra la leggenda che, come ultimo desiderio, chiese di ascoltare un'ultima volta la «sua» canzone. Carlotta, che in quel momento si trovava in Europa in cerca d'aiuto per il marito, appresa la notizia, uscì di senno. Quella donna coraggiosa, che per un breve momento nella storia aveva regnato sul Messico, gli sopravvisse



Fig. 9 – L’Imperatore Massimiliano I e l’Imperatrice Carlotta del Messico. (Wikipedia).

nella sua follia per sessanta anni. Anche verso la fine, le sue governanti, per calmarla, dovevano accennarle qualche verso de *La Paloma*.

A causa di questi eventi, ed essendo stato Massimiliano, in precedenza, comandante della flotta asburgica, la canzone non fu mai suonata sulle navi militari austro-ungariche.

I marinai cantavano questa canzone, come forebitter, con un testo adattato al loro sentimento e alla loro tradizione. Si tratta dello stesso atteggiamento già manifestato in altre canzoni come *Leave her, Johnny* e *Santy Ano*. Le parole, che mantengono viva la speranza del ritorno a casa in qualunque modo, sono:

The day that I left my home for the rolling sea	Quando lasciai la mia casa per l’alto mare
I said «Mother dear, Oh, pray to thy God for me».	Dissi «Cara madre, pregate Dio per me».



Fig. 10 – Edouard Manet *Fucilazione di Massimiliano*. L'Imperatore è al centro, con il sombrero (Wikipedia).

And ere we sailed I went fond leave to take
 Of Niña, who wept as if her poor heart would break
 Niña, if I should die and o'er oceans foam,
 Softly a white dove on a fair eve should come.
 Open thy lattice, dearest, for it will be,
 My faithful soul that loving comes back to thee!

E prima di salpare andai a prendere tenero
 congedo
 Da Nina, che pianse come se il suo cuore
 si spezzasse.
 Nina, se dovessi morire, e sulla schiuma
 dell'Oceano
 Una sera dovesse venire a te leggera una
 colomba bianca,
 Apri la tua finestra, mia cara che sarà
 La mia anima fedele che con amore torna a te!

Oh! a life on the sea!
Singing joyous and free,
Oh! we're going
None are so gay as we!

Oh, una vita sul mare!
Cantando gioiosi e liberi,
Oh, sì! la stiamo affrontando
E nessuno è allegro come noi!

And when I come home from Niña to part no more,	E quando tornerò a casa da Nina per non partire più,
Adieu to the ship where often with changing mind	Addio alla nave dove, cambiando spesso idea
I've laughed and I've wept as veer'd the light	Come un vento leggero, ho riso e pianto.
changing wind.	
The comes the day, the happy and blessed day,	E verrà il giorno, il felice e benedetto giorno,
Chasing all sadness, sorrow and care away.	In cui scacciare ogni tristezza, dolore e affanno.
Niña so fair, all smiles will be by my side!	Niña così bella, avrà tutti i suoi sorrisi per me!
Niña so dear, will be my own blushing bride.	Niña così cara, sarà la mia timida sposa.

Questo testo, benché tradotto in molte altre lingue tra cui il francese, il tedesco, lo spagnolo e l'italiano, ha sempre conservato gli stessi concetti.

In italiano n'esistono diverse versioni con questo titolo, ma soltanto una ricalca il testo di cui sopra. Non sono stato in grado di reperirla, ma ho soltanto potuto trascrivere quella cantata dal tenore Beniamino Gigli (ed. 1938):

Il dì che lasciai la terra pel vasto mar
Amor, le dissi ora prega pel marinar
E quando il vascel dall'ancora si staccò
Col pianto la mia fanciulla mi salutò.

Bella, se il mar m'inghiotte tu vedi a sera
Una colomba bianca venir leggera
Aprile il tuo balcon, non mandarla via
Ch'esser soltanto l'anima porrà.

Ma vo' lieto a cantar, gaio bel marinar
Quando la fronte la brezza carezza,
Lieve s'increspa il mar
Ma vo' lieto a cantar, gaio bel marinar
Quando la fronte la brezza carezza,
Lieve s'increspa il mar.
(.....)

Il lento tramonto delle canzoni.

Tratta da una pièce teatrale, questa conversazione si svolge, nella primavera del 1917, tra alcuni marinai del piroscafo britannico *Glencairn*, alla fonda al largo di un'isola delle West Indies, e testimonia il livello di disuso a cui, all'epoca, erano giunte le canzoni:

«Davis: Intona una canzone, Drisc.

Paddy: Una che conosciamo tutti.

Max: Facciamo insieme un coro.

Olson: *Rio Grande*, Drisc.

Big Frank: No, quella non la sappiamo. Canta *Viskey Johnny*.

Chips: *Flyin' Cloud*.

Cocky: Noo!, attacca *Maid o' Amsterdam*.

Lamps: *Santa Anna* è bella.

Driscoll: Smettetela tutti. (*sprezzante*) Volete una canzone? Scommetto la paga di una giornata che non ce n'è uno fra voi, eccetto Yank qui, e Ollie e io, e Lamps e Cocky, forse, che sappia distinguere l'albero maestro dall'albero di trinchetto di un veliero. Conoscete i titoli delle canzoni, ma non sapete né l'aria né le parole. Ormai non ce n'è quasi più di veri marinai d'alto mare, in giro, ecco il guaio!

Yank: Attacca *Blow the man down*. Quella, almeno in parte, la conosciamo. (*Un coro di voci di assenso: Sì – Giusto – Dacci dentro – Attacca, Drisc – ecc.*)»

(E. O' Neill - *The Moon of the Caribbees* da Drammi Marini – Einaudi)

Blow the Man Down è una canzone nata a bordo dei *clipper packets* — i postali che con regolarità attraversavano l'Oceano Atlantico — sulle ingiuste bastonature subite dai marinai di queste navi. Tra il 1850 e i primi 1900, i velieri più veloci erano i Black Baller, i postali della *American Black Ball Line*, che collegavano l'Inghilterra all'America, da Liverpool a New York. La *Black Ball Line* era stata fondata da un gruppo di Quaccheri nel 1818, prima linea a trasportare passeggeri con frequenza regolare, partendo da New York, Boston e Filadelfia il primo giorno e il sedici d'ogni mese. Il nome della compagnia derivava dal disco nero posto al centro della sua bandiera, di colore rosso, e della vela di parrochetto delle navi. Il percorso dall'Inghilterra all'America durava quattro settimane, perché il viaggio verso ovest, di solito, avveniva contro vento, mentre il ritorno, abitualmente effettuato con il vento a favore, durava meno di tre settimane. Le navi erano famose oltre che per i rapidi viaggi e l'eccellente conduzione, anche per gli ufficiali maneschi e il duro trattamento dei marinai (chiamati «topi di postale»). La vita di mare in quei giorni era ancora regolata a colpi di frusta, e i capitani dei Black Baller avevano la reputazione d'essere particolarmente brutali. Il

primo ufficiale era genericamente noto come «picchiatore» (*blower*), il «secondo» come «colpitore» (*striker*) e il «terzo» come «terzo picchiatore e colpitore» (*third blower and striker*), o anche come «distributore del grasso» (*greaser*). La maggior parte degli equipaggi proveniva da New York o da Liverpool; essendo veloci, i postali in breve tempo sarebbero ritornati al porto di partenza, e i marinai avrebbero potuto ritirare la paga. Questo spiega perché molti di loro navigassero sui *Black Baller*, nonostante la cattiva reputazione dei loro capitani. Quando un marinaio diceva che un uomo doveva essere buttato giù, significava che doveva essere abbattuto, cosa che sembrava accadere spesso a bordo dei *Black Baller*. Il termine *Blow* si riferisce al colpo per atterrare un uomo portato con pugno, una caviglia o un'aspa d'argano. Per queste aggressive abitudini, molte di tali navi erano designate con il nome di «navi sanguinose». Dal 1880 le navi a vela cominciarono a essere sostituite dai piroscafi e i *clipper packet* furono adibiti ad altri compiti o venduti. Una variante di questo *shanty* è *The Black Ball Line*,



Fig. 11 – J. Stobart – New York – The Black Ball Packets Seen Beyond The Fulton Fish Market In 1865. [I postali della Black Ball Line ormeggiati oltre il mercato del pesce di Fulton Street, nel 1865] Dipinto nel 1998.

con una visione più positiva della compagnia. Quello che segue è uno dei testi di *Blow th' man down*:

Oh! Blow th' man down, bullies. Blow th' man down
W-ay! Hey? Blow th' man down!

Oh! Blow th' man down bullies. Blow 'im right down
Give us th' time an' we'll blow th' man down!
Come all ye young fellers that follows th' sea.

W-ay! Hey? Blow th' man down!
I'll sing ye a song if ye'll listen t' me.
Give us th' time an' we'll blow th' man down!
'Twas in a Black Baller I first served my time.

W-ay! Hey? Blow th' man down!
And in a Black Baller I wasted my prime.
Give us th' time an' we'll blow th' man down!
'Tis when a Black Baller's preparin' for sea.

W-ay! Hey? Blow th' man down!
Th'sights in th' fo' cas'le is funny t' see.

Give us th' time an' we'll blow th' man down!
Wi' sodgers (*) an' tailors an' Dutchmen an' all.
W-ay! Hey? Blow th' man down!
As ships for prime seamen aboard th' Black Ball.

Give us th' time an' we'll blow th' man down!
But when th' Black Baller gets o' th' land.
W-ay! Hey? Blow th' man down!
It's then as ye'll hear th' sharp word o' command.
Give us th' time an' we'll blow th' man down!
Oh! It's muster ye sodgers an' tailors an' sich.

W-ay! Hey? Blow th' man down!
An' hear ye're name called by a son of a bitch.

Give us th' time an' we'll blow th' man down!

Buttate giù l'uomo, ragazzi. Abbattetelo
W-ay! Hey? Buttate giù l'uomo!
Abbattetelo l'uomo, ragazzi. Buttate giù
All'occasione abatteremo l'uomo!
Venite tutti, voi giovani che andate
per mare
W-ay! Hey? Buttate giù l'uomo!
Se mi ascolterete vi canterò una canzone
All'occasione abatteremo l'uomo!
Fu su un Black Baller il mio primo
imbarco.

W-ay! Hey? Buttate giù l'uomo!
E su un Black Baller sprecai la gioventù
All'occasione abatteremo l'uomo!
Quando un Black Baller si appresta
a salpare
W-ay! Hey? Buttate giù l'uomo!
È divertente uno sguardo al locale
equipaggio

All'occasione abatteremo l'uomo!
Con soldati, sarti, olandesi e tutto il resto
W-ay! Hey? Buttate giù l'uomo!
Imbarcati da «alabolina»(**) sulla
Black Ball

All'occasione abatteremo l'uomo!
Ma quando il Black Baller lascia la terra
W-ay! Hey? Buttate giù l'uomo!
Allora udrete l'aspra parola di comando
All'occasione abatteremo l'uomo!
Voi soldati, sarti e simili, sarete
riuniti per udire

W-ay! Hey? Buttate giù l'uomo!
Il vostro nome chiamato da figli di
buona donna

All'occasione abatteremo l'uomo!

It's "fore-topsail halyards", th' Mate he will roar.

W-ay! Hey? Blow th' man down!

Oh, lay along smartly, you son of a whore.

Give us th' time an' we'll blow th' man down!

Oh, lay along smartly each lousy recroot.

W-ay! Hey? Blow th' man down!

Or it's lifted ye'll be wi' th' toe of a boot.

Give us th' time an' we'll blow th' man down!

"La drizza di parrochetto", griderà il "primo"

W-ay! Hey? Buttate giù l'uomo!

Su arriva sparati, figli di p.....a

All'occasione abatteremo l'uomo!

Vada arriva sparato ogni pidocchioso novizio.

W-ay! Hey? Buttate giù l'uomo!

O ci sarà fatto arrivare dalla punta di uno stivale.

All'occasione abatteremo l'uomo!

(*) Sodger, variante di Soger (o Soldier, soldato), è il peggiore termine di biasimo da attribuire a un marinaio. Significa imboscato, scansafatiche, uno che cerca sempre di sfuggire al lavoro, che quando c'è da lavorare, si allontana o si ritira.

(**) Guglielmotti definisce in tal modo gli inesperti e i novellini, "buoni solo per facili manovre" come alare le boline.

* * *

Gli *shanty* furono usati dai marinai per alleggerire certi compiti sfiancanti e animare le ore di riposo. Le parole e la musica, descritte come semplici e dirette, selvagge e vivaci, salate e rozze come una burrasca del Nord Atlantico, erano l'immagine riflessa degli stessi marinai.

Quando sulle navi, la vela fu sostituita dal vapore, l'uso degli *shanty* declinò. Poiché la maggior parte erano canzoni da lavoro connesse a specifiche attività, quali terzarolare vele, alare cavi, usare le pompe o l'argano, semplicemente se ne affievolì la necessità.

Il periodo più prolifico per la creazione di *shanty* è stato l'ottocento, tra gli anni '20 e gli anni Sessanta, ma già nel 1860 il capitano Downie, un appassionato della materia, lamentava che «ci sono oggi pochissimi uomini viventi che possono ricordare le parole di alcuni di questi vecchi canti, perchè soppiantati da canzonette del *music-hall* e da canzoni tratte dall'opera buffa».

Canzoni: cosa ne rimane

Le grandi canzoni del mare, allo stesso modo delle navi a vela, con l'avvento dei pi-

roscafi erano destinate lentamente a scomparire. Anche quelle giunte fino a noi come relitti di un naufragio, purtroppo non sono in grado di restituirci l'intonazione, l'abbandono e la stessa carica d'energia delle originali.

Come, in proposito, acutamente notava il capitano *Whall in Ships, Sea Songs, and Shanties* (1910):

«(...) il romanzo del mare è andato, e con lui sono andati i canti del mare... è vero, qualcosa di loro è rimasto, ma lo spirito li ha totalmente abbandonati. Sono divenuti piuttosto come fossili che possiamo studiare, esaminare le loro parti, strutture e ritmi, suggerire per che cosa furono usati, e come furono cantati; ma ahimé, “le parole di una canzone senza musica sono molto simili a ossa spolpate».

Al rimpianto per un mondo per sempre perduto, si aggiungono le considerazioni con le quali John Masefield — uno scrittore che ha navigato sui velieri — concludeva il suo *Sea Songs* (1906):

Alcune delle canzoni che ho citato ora sembrano sciocche vedendole scritte. Non sono il genere di canzoni da stampare. Sono canzoni che devono essere cantate in certe condizioni, e dove quelle condizioni non esistono, appaiono fuori luogo. In mare, quando sono cantate nel tranquillo gaettone, o alando le cime, sono le più belle di tutte le canzoni. È difficile scriverle senza emozione, perché sono parte della vita. Non si possono separare dalla vita. Non si può scrivere una parola di loro senza pensare ai giorni andati, o a compagni da molto tempo diventati corallo, o a belle, vecchie navi, una volta così maestose, ora ferro vecchio.

Osservava infine Vittorio G. Rossi: «Ma ora, quando gli uomini lavorano, non cantano più. Perché? Forse l'uomo ha perduto il senso del lento, paziente lavoro muscolare, misurato a ore e giornate, ordinato sul volgere della luce del sole, regolato sul ciclo delle stagioni».

* * *

Canzoni... per lo stesso Rossi si tratta di «parole che non hanno senso, e ripetute, insistenti, puro suono come il rullo d'un tamburo». La loro lettura potrebbe aver destato «nel profondo, echi remoti di cose che il cuore deve aver conosciuto, ma non si sa né dove né quando». Se il lettore avrà avvertito questa stessa sensazione, il potere evocativo di quelle vecchie canzoni dei giorni dei velieri avrà raggiunto il suo climax e la loro atmosfera, per un momento, sarà tornata a rivivere.

BREVI NOTE SUI DIPINTI DI J. STOBART

Fig.1 (pag. 5)***A Down Easter Approaching Cape Horn***

Erano chiamati down-easter sia gli abitanti che i velieri costruiti nella parte settentrionale atlantica degli Stati Uniti, nel Maine in particolare. La nave procede nelle acque sempre agitate di Capo Horn, con le ondate che spazzano la coperta. I marinai si muovono agguantandosi ai passerini (draglie di cattivo tempo).

Fig. 2 (pag. 11)***St. Mary approaching Cape Horn***

Questo dipinto mostra il St. Mary durante il suo viaggio inaugurale, investito dal passaggio di un fronte con raffiche di vento.

Fig. 4 (pag. 14)***San Francisco - Embarking For The Voyage Home in 1850***

La scena rappresenta un brigantino ancorato in rada, che attende l'imbarco dei nuovi passeggeri che saranno portati a bordo dall'imbarcazione, prima del suo rientro a New York. Si noti il particolare delle finestre di poppa illuminate.

Fig. 5 (pag. 19)***San Francisco. The Flying Cloud arriving in port in 1857***

Il celebre clipper di McKay avanza verso il posto d'ormeggio al termine del suo famoso viaggio del 1857. Alla mezzana alza orgogliosamente il segnale «In mare da 89 giorni», ad indicare il viaggio più veloce da New York via Capo Horn, compiuto da una full rigged ship. Si tratta di un record ancor oggi imbattuto. [Nel 1985, alla data del dipinto. Il record fu battuto soltanto nel 1989. La scena rappresentata avvenne il 20.4.1854 e non nel 1857. ndr]

Fig. 6 (pag. 23)***San Francisco -The Gold Rush Harbor as Deserted Vessels began to amass off Yerba Buena Cove in 1849***

Commemorazione del 150° anniversario (1849-1999) della scoperta dell'oro nella Baia di San Francisco. Furono oltre ottocento le navi che arrivarono ad intasare il porto, perché abbandonate dagli equipaggi per partecipare alla Gold Rush - la corsa all'oro - nonostante la severità delle pene.

Fig. 8 (pag. 33)***New York - The Black Ball Packet "Orpheus" leaving the East River in 1835***

Il postale della Black Baller Line di 573 t., varato nel 1832, e destinato alla rotta New York - Liverpool, in uscita dal porto. La nave ha messo in panna sulla gabbia per recuperare l'imbarcazione. Notare il disco nero dipinto sul parrocchetto e la bandiera alla maestra, che lo qualificano come Blackballer.

Fig. 11 (pag. 43)***New York - The Black Ball Packets Seen Beyond The Fulton Fish Market In 1865***

La scena si svolge sulla banchina dell'East River guardando verso Est - attraverso Fulton Street - dalla prima fila di case di Shermerton Row e rappresenta una tipica ricostruzione di luoghi non più esistenti. La zona è oggi occupata dal South Street Seaport Museum. Sulla destra si vede il Fulton Ferry Building, allora appena costruito, che contrasta in modo stridente con la precarietà dei banchi di vendita del Fulton Fish Market.

SIGNIFICATO DI ALCUNE DELLE ESPRESSIONI MARINARESICHE CONTENUTE NEL TESTO

GUGLIELMOTTI (Padre Alberto, domenicano): più volte citato, è l'autore del Vocabolario marino e militare (1865)

DRIZZA: Cavo con funzione di sollevamento (di pennone, di fiocco, di picco).

GABBIA (pennone, vela di): Secondo pennone, a partire dal basso, dell'albero di maestra, e nome della vela relativa.

TRINCHETTO: L'albero prodiero di un veliero a più alberi.

TERZAROLATO (vela): Con una parte della vela serrata, per sottrarla all'azione del vento.

PENNONE: Trave incrociata su un albero per sorreggere una vela quadra.

DUEMILACINQUECENTO LIBBRE: corrispondono a 1134 kg.

VOLTA (dar): Fissare un cavo o una catena a un punto fisso (ad es. caviglia o bitta).

CAVIGLIA (per dar volta): Piolo inserito nel foro di una tavola (cavigliera), per darvi volta le manovre.

BOZZELLO: Sinonimo marinaresco di carrucola.

PAZIENZA: Struttura sistemata al piede d'ogni albero di nave a vela, su cui sono raccolte quasi tutte le manovre correnti. È costituita da una cavigliera con una serie di caviglie nella parte superiore e, in quella inferiore, da una serie di bozzelli fissi. Serve a dare volta le manovre durante il loro impiego.

SCOTTA: Una delle manovre che servono per tesare sottovento ciascuna delle due bugne (angoli inferiori) di una vela quadra. Le vele di taglio hanno una sola bugna, quella inferiore poppiera.

TROZZA (scorrevole): Collare o attrezzo in catena con collare che serve a sistemare un pennone o un picco) che può essere alata e calata lungo l'albero.

SUDOVEST: Copricapo di tela cerata, con falde molto larghe, usato a bordo per ripararsi dalla pioggia.

BOCCAPORTO: Apertura del ponte per dare accesso a quello sottostante. Può essere: di carico o di transito del personale (boccaportello).

CAPPA (di boccaporto): Copertura in tela cerata per impermeabilizzarlo. È fissata per mezzo di cunei (incuneata).

APOSTOLI: Le prime due ossature ai lati del tagliamare, tra le quali passa il bompresso.

GERLO (O MATAFIONE): Tratto di cavetto di comando intrecciato, usato per dar volta le vele, le tende, o prendere i terzaroli.

IMBROGLIO: Manovra corrente in cavo per imbrogliare le vele. Ha specifiche fun-

zioni quali: caricamezzi, caricascotte, ecc.

VENTRINO: Dispositivo in cavo o in tela, in genere di forma triangolare, che serve a serrare al pennone la pancia della vela quando è imbrogliata.

CAPPELLO (ghia del): Per sollevare la parte centrale dei trevi (vedi) quando si serrano, tramite un sistema funicolare formato da un bozzello fisso e da un cavo, a un'estremità del quale si applica il carico, mentre dall'altro si esercita la trazione.

TREVO: La vela più bassa e più grande di un albero a vele quadre. Ha lo stesso nome dell'albero cui appartiene.

FORMAGGETTA: Il pomo piatto che si monta nella parte superiore di un albero.

MASTRA: Battente posto intorno all'apertura di un boccaporto, per impedire l'ingresso dell'acqua al ponte sottostante.

COLLO (A), (ACCOLLO): La faccia prodiera delle vele quadre.

BRACCIATO (a collo): Orientato per prendere il vento a collo.

PICCO (della randa, della bandiera): Asta cilindrica scorrevole in posizione obliqua su un albero in cui s'inverga una vela detta randa. Alla sua estremità superiore (punto di penna) di solito porta la drizza della bandiera nazionale.

PICCO (àncora a): Con la catena salpata fino a che la prora non si trovi quasi sopra l'ancora.

CICALA (dell'àncora): Anello o maniglione fissato alla estremità superiore dell'ancora al quale s'ammaniglia la catena o si dà volta la gomina

CAPONARE (un'àncora con ceppo): Sospenderla alla gru per la cicala, dopo che è stata salpata. Ordine: Capona!

CAPONE: (gru, paranco, tirante) attrezzatura per caponare.

PARASARTIE: Tavolone orizzontale posto fuori bordo per dare quartiere alle sartie (allontanarle dall'albero).

AVVENTARE (far portare): Si dice quando le vele ricevono il vento in senso favorevole al moto della nave.

BOZZA: Breve tratto di cavo o catena, con un'estremità fissata allo scafo, e l'altra collegabile a una cima o catena che scorre, in modo da tenerla temporaneamente in forza.

CLIPPER: Nave a vela, con spiccate attitudini per la velocità (anche 18 nodi), usate tra gli anni Venti e la fine del XIX secolo, per lunghi percorsi con carichi pregiati (tè con la Cina, lana con l'Australia, passeggeri come postali).

TONNEGGIARE: Spostare una nave da un punto a un altro per mezzo di cavi.

CAMBIAMANO (alare a): Distesi lungo il cavo, gli uomini, alano a braccia stando fermi e passando il cavo al successivo, una mano dopo l'altra.

DISPASSARE: Sfilare una manovra da un bozzello o altro, attraverso cui fa via.

BARCACCIA: Imbarcazione per ogni servizio pesante, quali acquata, trasporto grandi pesi, rimorchio ecc.

SEGNO (A): Portare una manovra o un'attrezzatura (pennone, vela) al punto in cui deve rimanere per compiere il suo ufficio.

BOLINA (manovra): Manovra che consente di tesare la caduta dei trevi.

MULINELLO (salpancore): Macchina di trazione ad asse orizzontale, per manovre di salpamento e alaggio.

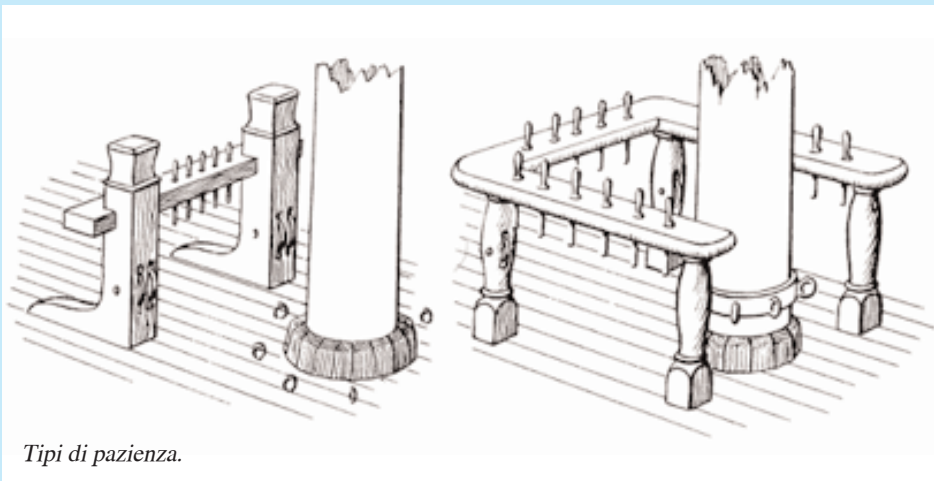
ARTIMONE: Francesismo che sta per vela di mezzana.

ASPE: Barre impiegate per far girare una macchina di trazione mossa a braccia (argano, verricello o mulinello)

PARROCCHETTO: Secondo pennone a partire dal basso dell'albero di trinchetto e nome della vela relativa.

FULL RIGGED SHIP (nave): Veliero armato con tre alberi a vele quadre (armato a nave).

PANNA (prendere la, mettersi in): Stato di relativa immobilità del veliero ottenuta disponendo opportunamente le vele.



Tipi di pazienza.