

Sine Requie

MARE NOSTRUM



ambientazione per Sine Requie scritta da
Domenico Botti (INQUISITORE) e Giampaolo Rai (ANACHO)
I disegni di Barbarossa e Musetto sono opera di Filippo Ventura

AMBIENTAZIONE

INTRODUZIONE

Il Califfo di Granada si interessò dello sviluppo di una flotta navale dopo aver instaurato un forte califfato in Spagna. L'obiettivo che Yussuf aveva in mente era l'instaurazione di una base in Africa per utilizzarla come testa di ponte, in modo da allargare il proprio regno e poi attaccare Ramesse III, da lui considerato un infedele usurpatore.

Purtroppo la scarsità di petrolio non consentì il mantenimento delle moderne navi da guerra, quindi il Califfo costrinse gli schiavi umani a progettare e costruire navi da guerra medievali.

Dopo alcuni anni di progettazione e costruzioni, con l'aiuto dello spirito di un pirata saraceno, Mugehid Ibn Abdallah Al Amiri Al Muwafaqq, il Califfo fu in grado di armare una piccola flotta di navi veloci e ben equipaggiate per iniziare la conquista del Mediterraneo.

La ciurma di Mugehid è composta da schiavi umani costretti ai remi, usati anche come fonte di cibo, e da pirati *Mortuus Maior, Atrox e Ferox*.

MUGEHID IBN ABDALLAH AL AMIRI AL MUWAFACQ

Noto in Italia come Musetto, fu un emiro e pirata saraceno. Aveva basi navali in molte coste del Mediterraneo, principalmente sul litorale spagnolo e nelle isole Baleari.

Nell'anno mille, dopo aver conquistato Torres e Alghero, con una spedizione che contava 110 navi e circa 10.000 uomini, si diresse verso l'Italia e distrusse Pisa, approfittando dell'assenza della flotta pisana, impegnata in una spedizione in Calabria.

Successivamente allestì una rete di pattuglie marittime che si dedicarono alla guerra di corsa nelle acque fra la Sardegna e la Corsica, nessuna nave riusciva ad attraversare indenne quei mari.

Ma lo spirito di vendetta da parte dei pisani non si era certo placato, e nella città toscana la sconfitta dell'abile pirata era considerata assolutamente necessaria.

Nel 1012 Mugehid subì la prima, parziale, sconfitta da parte dei pisani: una flotta di 120 navi attaccò Torres e distrusse la maggior parte delle navi pirata e solo grazie alla sua abilità il saraceno riuscì a fuggire. Musetto, per ora, era ancora libero, e ritornò a Torres non appena i pisani tornarono in patria.

La vendetta di Mugehid non si fece attendere molto, nel 1016 i pisani subirono il tremendo sacco di Luni, la popolazione fu annientata e la città letteralmente incenerita, tanto che ne rimane traccia solo nel nome della regione di cui era capoluogo, la Lunigiana.

La strage suscitò un'enorme impressione nella cristianità, e riuscì a far nascere immediatamente un'alleanza fra pisani, genovesi e Benedetto VIII; le truppe raggiunsero Luni e attaccarono da terra e dal mare.

Per una volta sorpreso dalla rapidità degli avversari al pirata non restò che combattere, ma le sue forze, inizialmente in superiorità numerica, vennero sconfitte dopo tre giorni di estenuanti combattimenti, venendo quasi completamente distrutte.

Il terribile Musetto riuscì a scamparla anche questa volta e riparò nuovamente a Torres, dove le cronache raccontano che fece crocifiggere molti abitanti locali per rappresaglia.

Inseguito da Pisani e Genovesi, stavolta si trovò addosso anche l'ira dei sardi che si sollevarono contro l'oppressore, i pirati furono sterminati, tuttavia il pirata riuscì ancora una volta a fuggire, con un manipolo di fedelissimi, verso l'Africa, nel suo dominio di Bona.

Musetto aveva così perso la sua base in Sardegna e subito pesantissime perdite in uomini e navi, ci vollero quindi ben 6 anni perché egli fosse di nuovo al comando di una flotta abbastanza potente, quando si sentì pronto mosse nuovamente verso la Sardegna.

Stavolta però i sardi avevano tenuto d'occhio Mugehid e, dopo aver organizzato una flotta pisana, sarda e genovese, diedero battaglia in mare aperto, sconfiggendo i saraceni.

Nuovamente rimasto senza flotta, l'instinguibile Musetto ne ricostituì a tempo di record un'altra e subito si rilanciò, un po' avventatamente, verso le coste toscane contro i suoi affezionati pisani, ma anche qui, nonostante la sorpresa, venne sconfitto e costretto alla fuga.

Il vento della fortuna di Musetto aveva ormai girato, i suoi piani di conquista del Tirreno erano ormai stati frustrati, e l'influenza di Pisa e Genova sempre più forte, nonostante questo egli rimaneva un temuto simbolo della potenza militare islamica, e le sue navi non cessarono di costituire un pericolo per le rotte commerciali cristiane.

Venuti a sapere che il pirata stava lentamente ricostruendo una flotta, nel 1044, pisani e sardi uniti sferrarono un mortale attacco congiunto alla sua roccaforte di Bona, per eliminarne definitivamente la minaccia.

Gli alleati, dopo un duro combattimento, distrussero la temibile flotta e invasero la città, Mugehid venne trovato in piena notte, trafitto a spada e decapitato, la sua testa venne issata sull'albero di maestra della nave ammiraglia dei sardi, e gettata in mare.

MUGEHID IBN ABDALLAH AL AMIRI AL MUWAFQAQ

Storia: dopo il *Giorno del Giudizio*, il Califfo di Granada riuscì a richiamare lo spirito di questo terribile pirata saraceno del XI secolo conosciuto in Italia come Musetto, stringendo un patto con lui: collaborazione per distruggere i faraoni in cambio della distruzione del *Sanctum Imperium*, che il pirata saraceno considera l'erede dei suoi nemici cristiani.

Lo spirito di Mugehid, animato da una volontà indomabile, costruì una piccola flotta di veloci navi a vela, radunò gli equipaggi e una cinquantina di Morti, dominati dal suo potere psichico, e attraversò il mare in piena notte, cogliendo di sorpresa le isole spagnole delle Baleari.

Il durissimo combattimento che seguì vide la distruzione delle forze che difendevano le isole, e un terribile saccheggio che ridusse tutto in macerie. Gli unici edifici che rimangono attualmente in piedi sono le fortezze più importanti, ricostruite completamente.

Dopo aver ripulito Algeri dai Morti, insediandovi un Mastino del Jihad e utilizzandola come base, Musetto distrusse Tunisi, poi volse la sua attenzione verso le coste del *Sanctum Imperium*.

Come sua abitudine, il pirata ha iniziato a saggiare la potenza navale dell'avversario, il suo piano prevede la conquista di Malta e della Sardegna, per crearvi delle basi da cui partire per atti di pirateria e per razziare le coste del Tirreno, successivamente egli intende iniziare l'invasione del *Sanctum Imperium*.

Segretamente Musetto vorrebbe liberarsi del Califfo, dato che questi ha come obiettivo principale il regno di Osiride, che al pirata non interessa affatto, ma si rende conto di non essere abbastanza forte per contrastare la sua magia nera.

Aspetto: appare come un uomo imponente, con lunghi capelli neri e orecchini, folli baffi e barbetta, la pelle olivastra e vestito come uno sceicco arabo.

Tarocco dominante: Il Mondo.

Particolarità: è uno spirito di classe 9. Nonostante il suo corpo sia stato decapitato, lo spirito è rimasto integro quindi la sua incarnazione appare con la testa.



LE ISOLE BALEARI

Dopo il *Giorno del Giudizio*, il governo centrale spagnolo non poté difendere le Baleari, essendo queste troppo lontane dalla terraferma, eppure proprio il loro isolamento, insieme alla presenza del reparto speciale dei Falangisti *Los Dragones de la Muerte* e dalla squadriglia area dei *Falchi delle Baleari*, contribuì alla difesa dai Morti, che furono completamente eliminati al principio del 1945.

Tuttavia nel 1948 il Califfo di Granada richiamò dall'Oltretomba lo spirito di Mugehid che, radunata una piccola flotta, sferrò un terribile attacco contro le Baleari il 18 giugno.

Nonostante la perdita di due navi, dovuta ai continui ed efficaci attacchi degli aerei spagnoli, e alla mancanza di contraerea, in una settimana le truppe di Mugehid riuscirono a conquistare tutte le isole, distruggendo ogni tipo di resistenza e radendo al suolo tutte le abitazioni.

Attualmente il saraceno e la maggior parte dei suoi pirati vivono a Maiorca, nel Castello di Bellver, da cui può vedere parte della propria flotta attraccata alla baia. Sulla costa est si trova il Castello di Capdepera, usato come residenza per il Califfo o per i *Diabolicus* che fanno parte della *Scimitarra Infernale*.

Nelle isole minori vivono umani utilizzati come schiavi ma soprattutto come riserva di carne per Morti.

Castello di Bellver

Il castello di Bellver sorge in cima a una collina alta 140 m, che domina il mare e offre la vista globale della baia di Palma. La sua caratteristica principale è il fatto di essere un castello circolare, in stile gotico militare, con tre torri cilindriche, e una quarta torre isolata dal resto della costruzione; è composto da un cortile centrale, gallerie circolari e circondato da fossati.

La cima della torre isolata è occupata da una enorme stanza su due piani usata come alloggio personale del pirata che comprende una biblioteca e alcune macchinari per le torture.



Castello di Bellver

Castello di Capdepera

È una fortificazione risalente al sec. XIV, attualmente è stata ricostruita, mantenendo l'aspetto difensivo ma privilegiando quello di residenza per il Califfo.

Il complesso, circondato da lunghe mura merlate, ha tre porte, difese da torri di guardia che ospitano costantemente una dozzina di guardie.

All'interno si trovano una torre di vedetta, situata nel punto più alto, una cappella trasformata in moschea e la villa del Califfo.

Nella villa c'è una stanza segreta usata per rituali magici, studi esoterici e come stanza delle torture, attrezzata anche come alloggio personale nel caso in cui il Califfo debba concentrarsi su studi o rituali particolarmente lunghi e difficili.



Castello di Capdepera

ALGERI

Dopo il *Giorno del Giudizio* le truppe cadute in battaglia sulla costa e nei deserti d'Africa, cominciarono a strisciare fuori dalle sabbie per divorare carne.

Dopo una lunga e accanita resistenza, la maggior parte dei soldati francesi di stanza ad Algeri fu sopraffatta e i pochi sopravvissuti dovettero fuggire verso l'interno.

I superstiti raggiunsero l'oasi di *Tamantit et Sid Ahmed Timmi* il 3 giugno 1947, dopo un viaggio estenuante oltre le montagne e il deserto.

Il Califfo spagnolo vide subito le potenzialità di quella nazione africana: miniere, petrolio ed industrie erano a sua disposizione e dovevano solo tornare a lavorare a pieno regime, ordinò quindi al pirata saraceno Musetto di conquistare quel paese e trasformarlo in una base industriale per la fabbricazione di navi ed armamenti.

Mugehid sbarcò ad Algeri il 15 gennaio 1951 e come prima cosa distrusse i Morti più deboli (*Simplex e Larvalis*), poi si dedicò per un anno a cacciare e deportare i pochi sopravvissuti d'Africa nella capitale, per avere schiavi e cibo. In quel periodo di tempo fece anche ricostruire la città: distrusse tutta la zona periferica e concentrò gli umani nella zona costiera, di costruzione francese, riservando per sé ed i suoi soldati il forte Ottomano e la parte alta di architettura araba. Attualmente Algeri, liberata dai Morti dalle truppe di Musetto, è governata da un *Mastino del Jihad* e nel porto sono sempre presenti almeno una nave a vela di grossa stazza e tre bireme.

Purtroppo per il Califfo di Granada, Mugehid scoprì che le raffinerie ed i pozzi vicino alla costa erano esplosi: le truppe francesi, pensando che il *Risveglio* fosse l'ultima risorsa tedesca per riconquistare il mondo, li avevano fatti esplodere. Per costruire una potente flotta, il califfo dovette quindi ripiegare sulle antiche navi medievali e romane, distruggendo le navi moderne per ricavarne cannoni, corvi e lamiere per proteggere i fianchi delle navi.

Gli schiavi africani sono impiegati nelle acciaierie e miniere di ferro, ma la produzione è decisamente scarsa.

Il 21 maggio 1955 Mugehid decide di saggiare le difese del *Sanctum Imperium*, quindi muove le sue navi più potenti ed a luglio saccheggia la città di San Salvatore, deportandone i cittadini ad Algeri.

Su ordine di Yussuf, inoltre, manda una decina di *Mortuus Inscius* travestiti da pescatori in Italia con il compito di raccogliere informazioni e sabotare eventuali navi.

A giugno, la flotta di Musetto subisce la prima sconfitta contro il *Sanctum Imperium*: dopo aver mandato due trireme e una nave a vela in ricognizione sulle coste siciliane, non ne riceve più alcuna notizia, quattro giorni più tardi le sue spie gli comunicano che le navi sono state affondate, e gli offrono immediata vendetta distruggendo una potente nave a vapore in costruzione nel porto di Ravenna.

A settembre Tunisi viene conquistata e rasa al suolo, i suoi abitanti sono deportati ad Algeri, e impiegati come schiavi al remo o nelle miniere.

Rese inoffensive le forze francesi nell'Africa del nord, Musetto attacca per la prima volta il *Sanctum Imperium*: il 26 ottobre 1955 assalta la torre di avvistamento di Arbatax, che viene distrutta solo dopo sei ore d'assedio, per di più a costo di pesanti perdite.

Il 28 ottobre 1955 una nave che aveva partecipato all'assedio della torre di Arbatax, viene mandata in esplorazione nei pressi di Porto Torres, che costituisce il suo obiettivo, ma questa viene affondata. Stanco di quelle che ritiene vili provocazioni, il pirata saraceno decide di inviare le sue navi migliori contro Malta, e riesce ad affondare una galea cristiana, ma con difficoltà maggiori di quanto immaginasse.

L'OASI DI TAMANTIT ET SID AHMED TIMMI

In quest'oasi, rifugiati in un'antica fortezza, sopravvivono alcuni dei pochi uomini vivi e liberi d'Africa. Intorno alla fortezza sono stati scavati diversi fossati irti di spuntoni e tre postazioni di mitragliatrici pesanti.

L'unica pianta coltivata è la palma, da cui si ricava la maggior parte dell'arredamento. Vengono inoltre allevate capre, pecore e soprattutto cammelli, la dieta quotidiana comprende il cuore della palma, la carne ovina e il formaggio.

In cambio della conversione all'Islam i rifugiati ricevono un grosso aiuto dai Tuareg del deserto, a cui offrono un rifugio sicuro in cambio di cibo e diversi tipi di armi da taglio come, lance e scimitarre.

L'accordo raggiunto con i Tuareg, nonostante sia vantaggioso, ha lasciato parecchi scontenti fra i civili e i soldati: il gioco d'azzardo ora è proibito, lo stesso dicasi per l'alcool, anche se molti aggirano questo divieto, perlomeno quando non sono presenti beduini nell'oasi.

Il comando del forte è affidato al capitano inglese Henry Gardner e a sua moglie Vivien Loar, una crocerossina francese. Al capitano spettano le decisioni in campo militare mentre all'infermiera quelle riguardanti la vita quotidiana del villaggio. I rifugiati sono circa 240 di cui circa una cinquantina costituita da soldati.

I quartieri più alti sono riservati all'ospedale, all'osteria, ai quartieri residenziali. Le case più basse sono riservate invece ai soldati, perché possono arrivare prima alle postazioni difensive.

Gardner si rende conto che non avrebbe nessuna possibilità di resistere alle truppe del Califfo, per cui cerca di non attirare in nessun modo l'attenzione sull'oasi: la conversione all'Islam e l'aiuto fornito ai Tuareg dovrebbero essere garanzie sufficienti, tuttavia ha provveduto a nascondere un vecchio carro armato Sherman, recuperato nel deserto, in un magazzino della fortezza. La benzina recuperata durante la fuga da Algeri viene conservata per il carroarmato. Eventuali pattugliamenti vengono compiuti con cammelli, dromedari o cavalli.

Il mezzo corazzato è stato rimesso in efficienza, e potrebbe fornire un'arma difensiva potente, ma anche un valido strumento di fuga.

Il leone rampante

Prima dell'accordo con i beduini questo locale, situato al centro della fortezza, era usato come osteria, i soldati si ubriacavano, scoppiavano risse e qualche ragazza si portava a casa un giovane soldato con cui passare la notte.

Ora è stato trasformato, perlomeno ufficialmente, in un tranquillo luogo di riposo dove fumare il narghilè, giocare a carte o scacchi, bere "succo di palma" o semplicemente lasciarsi stordire dai profumi dell'incenso guardando alcune ragazze eseguire la danza del vento.

Il "succo di palma" è un liquore leggermente alcolico, bevuto anche dai beduini, che si ricava dalla fermentazione del cuore di palma con aggiunta di latte di capra, ubriacarsi con tale bevanda è praticamente impossibile, per cui il suo uso è tollerato.

Siccome i tuareg sostano raramente nell'oasi, per la maggior del tempo *Il leone rampante* è molto diverso dal suo aspetto ufficiale...

Vivien ed Henry sanno che gli abitanti hanno bisogno di qualcosa di forte per dimenticare gli incubi di Algeri e quelli affrontati fino ad oggi e quindi permettono che le dolci danzatrici diventino "intrattenitrici" e l'oste serva una variante di "succo di palma" che provoca più stordimento: aggiunge alla bevanda del sangue di animali messo a bollire per qualche ora assieme a un pizzico di un'erba che raccoglie in una zona nascosta dell'oasi.



LA POZZA DELLE SANGUISUGHE

Circa ottanta di chilometri a sud di Algeri si trova il più terribile luogo di prigionia dei domini del Califfo, più temuto ancora del massacrante servizio al remo o del lavoro in miniera.

In una località dal nome dimenticato, ora conosciuta come Al Ghoul o anche come *La pozza delle sanguisughe*, Musetto si procura le sanguisughe usate a scopi terapeutici, poche baracche di legno ospitano i prigionieri condannati alla raccolta dei parassiti, che avviene come in un terribile incubo.

Una pozza d'acqua torbida, profonda poco più di un metro e mezzo e con un diametro di circa trenta metri, è il rifugio di migliaia di sanguisughe, gli sventurati condannati entrano in acqua, sotto il sole cocente, ed escono dalla parte opposta, dove un cerusico toglie i parassiti che si sono attaccate al loro corpo.

Ogni settimana un carro proveniente da Algeri porta i viveri, e a volte qualche condannato, e preleva le sanguisughe raccolte.

Ben pochi prigionieri possono resistere a una simile ordalia per più di quattro mesi, e nessuno ha mai passato più di sei mesi in quel luogo di tortura.

Anche per le guardie il servizio ad Al Ghoul, non è un divertimento, se un condannato muore al centro della pozza e non si riesce a recuperarne il corpo prima del Risveglio il rischio è enorme, nel campo la vita è precaria per tutti, ed essere messi di servizio in quel luogo è considerato una tremenda punizione.

Il capo del campo, Amhed Rais El Fertas, un tempo potente consigliere del Mastino del Jihad, è caduto in disgrazia e la sua posizione è precaria, i suoi nemici di Algeri vedrebbero con molto favore la sua morte, pertanto nessuna delle persone che si trova al campo è certo del suo futuro.

KHAIR AD DIN (ARIADENO BARBAROSSA)

Nacque a Mitilene (Grecia), verso il 1466 e morì a Istanbul nel 1546. Ebbe due fratelli: Elias e Arouj. Esercitò fin dalla gioventù la pirateria nell'arcipelago greco, finché le galee dei Cavalieri di Rodi posero fine alla sua attività al largo dell'isola di Iraklion (Candia), in un combattimento in cui cadde ucciso il fratello Elias ed il fratello Arouj fu fatto prigioniero (1518).

Barbarossa militò quindi nella squadra del *Camali* insieme al fratello Arouj. Quando questi si ammutinò sulla galea in cui era imbarcato uccidendone uno dei proprietari, a Barbarossa fu dato il comando del brigantino che viaggiava al seguito. Questo episodio gli consentì di accumulare una grossa fortuna in denaro.

Si narra di scorrerie da lui compiute ad Antalya e sulle coste serbe, con la conquista dell'isola di Gerba, trasformata poi in base per le sue spedizioni. Si trasferì a Tunisi accordandosi con il suo sovrano Abu Abd Allah Muhammad.

A Barbarossa è attribuita la devastazione di molte le coste del Mar Mediterraneo, in particolare quelle della Liguria, ma anche di Reggio Calabria (1512), dell'Andalusia (tornata cristiana), di Lipari e Tindari.

Nel 1513 s'impadronì di Algeri, divenendone il signore (Beylerbey), nello stesso anno fu attaccato dalla flotta della Repubblica di Genova nel porto di Tunisi: sconfitto, fu costretto a rinchiudersi entro le mura della città, perdendo il forte di La Goletta, e diverse navi.

Nel 1522 inviò le sue navi a Rodi, che venne strappata ai cavalieri cristiani da un imponente esercito ottomano, dopo di allora, la sua azione si concentrò sulle coste del Nord africa, fra Algeria e Tunisia, e su quelle italiane.

Nel 1526, attaccò nuovamente Reggio Calabria subendo però lo scacco da parte dei reggini. Si rivolse allora a Messina e, passando il Faro di Messina, il nome che definiva lo stretto braccio di mare che separa Sicilia e Calabria, attaccò la fortezza sul porto, saccheggiando la città.

In cerca di altri bottini risalì la penisola italiana: davanti a Piombino fu affrontato e costretto alla fuga da Andrea Doria alla guida di un'armata composta dalla flotta pontificia e da alcune galee dei Cavalieri di Malta.

Barbarossa divenne dopo il 1533 l'indiscusso ammiraglio della flotta ottomana. A Istanbul fu accolto come un eroe, ricevendo diversi doni fra cui, nel 1535, un magnifico palazzo.

Per diversi anni le sue flotte imperversarono nel Mediterraneo occidentale, sfuggendo ai tentativi delle nazioni rivierasche di porre fine alla loro minaccia, anche il Mar Adriatico vide le navi corsare lanciate alla conquista.

Nel 1538 Barbarossa affrontò nuovamente Andrea Doria nella battaglia di Prevesa, battendolo e catturando alcune galee genovesi, tale vittoria assicurò il dominio ottomano sul Mediterraneo, almeno sino alla battaglia di Lepanto (1571).

Quello che probabilmente fu il più grande dei pirati barbareschi morì nel 1546 a Costantinopoli, per probabile dissenteria, e venne sepolto vicino al Bosforo.

IL COSTRUTTORE DI NAVI

“Sono dannato per l’eternità.

Ho venduto la mia anima al demonio, e ora so che la morte, anche atroce e tra le torture, sarebbe stata misericordiosa a confronto di quello che devo fare tutti i giorni.

Sono il capo costruttore di Barbarossa, il mio nome non ha importanza, come non ha importanza che adorassi la Vera Croce, da quando il Beylerbey mi ha costretto a lavorare per lui sono solo un’anima dannata, persa per sempre, destinata alle fiamme.

Ho costruito una nave con corde fatte di tendini, murate costruite con ossa, decorata con teschi, le vele di pelle umana, orribile allo sguardo, costata la vita a centinaia di cristiani, e pensavo che una simile degradazione fosse il peggio che un uomo potesse subire.

Mi sbagliavo.

Khair Al Din, che il suo nome sia mille volte maledetto, mi ha obbligato a costruirgli anche un arco, ottenuto sacrificando un bambino di dodici anni.

Ho ucciso quell’innocente, gli ho asportato due costole, gli intestini, tutti i tendini, ho raccolto il grasso e il sangue per farne colla, gli ho tolto la pelle che mi serviva.

Con le costole ho costruito i due elementi, le budella mi sono servite per la corda, la pelle conciata ha dato robustezza all’insieme, solo un piccolo pezzo di legno di quest’arma non proviene dal piccolo innocente.

Barbarossa dice che ama sentire l’arma vibrare nelle sue mani, con le parti che vorrebbero liberarsi, compito impossibile, sono il migliore nel mio lavoro.

Mi chiedo quali pene stiano preparando all’inferno, in attesa del mio arrivo”.

KHAIR AD DIN (ARIADENO BARBAROSSA)

Storia: Nel 1944 Ariadeno si risveglia dal suo sepolcro e scopre di essere uno spirito con grandi poteri. Dopo aver ripulito dai vivi Istanbul, costruisce una nave dall'aspetto spaventoso (tiro di Orrore quando la si avvista) e imbarca i *Ferox* e gli *Atrox* più forti e spietati per raggiungere le Cicladi e creare il suo regno di terrore.

Khair Ad Din considera il Mar Egeo il suo dominio, anche se non disdegna compiere scorribande fino a Rodi e Creta, o addirittura sulle coste asiatiche e africane.

Finora ha affondato tre navi, due delle quali egiziane, ma l'ultimo attacco ha causato diverse vittime fra i suoi uomini. Nessun superstite è mai riuscito a sfuggire al pirata, e in Egitto ormai è certa la presenza di un temibile nemico nelle acque del Mar Egeo.

Ogni giorno che passa, Barbarossa sente aumentare l'ebbrezza delle antiche scorribande, ma per il momento intende costruire una piccola flotta e trovare un *Diabolicus* molto potente per nominarlo vice-comandante, assieme al quale lanciarsi in rapide scorrerie per il Mar Egeo.

Aspetto: appare come un vecchio guerriero con la barba e i capelli rossi, il torace villosso e pieno di cicatrici, vestito con calzoncini in pelle, stivaloni alti fino al ginocchio, un grosso cinturone a cui è appesa una scimitarra.

Tarocco dominante: Il Diavolo.

Particolarità: Ariadeno è spirito di classe 10. Il potere più particolare è quello di poter creare e controllare una fitta nebbia fino ad estenderla per molte miglia. Attualmente l'intero arcipelago delle Cicladi è avvolto da tale nebbia.

Altro potere da segnalare è quello di dominio totale sui Morti che fanno parte della sua ciurma, probabilmente solo un altro Spirito di classe uguale o superiore può sfidarlo mentalmente per prenderne il controllo.



LE ISOLE CICLADI

Le Cicladi sono un arcipelago di 39 isole situate nel Mar Egeo meridionale, tra il Peloponneso e la Turchia, si estendono verso Creta e sono delimitate a occidente dalle isole del Golfo di Saronico e a oriente dal Dodecanesso. L'arcipelago è composto da 39 isole, ma le maggiori sono Amorgos, Anafi, Andros, Folegandros, Ios, Kythnos, le Piccole Cicladi, Milos, Mykonos, Naxos, Paros, Santorini, Serifos, Sifnos, Sikinos, Syros e Tinos. Attualmente questo arcipelago è avvolto da una perenne rebbia fitta, inoltre la maggior parte delle isole è deserta: i pochi uomini rimasti vivono nelle isole maggiori, rinchiusi nelle città e terrorizzati perfino dalla prospettiva di uscire di casa.

Fra queste isole si aggira una nave terrificante, nera come la pece e realizzata con parti di corpi umani e scheletri, il veliero è comandato dallo spirito di Khair Ad Din, l'antico pirata Ariadeno Barbarossa, che durante il *Giorno del Giudizio* uscì dal mausoleo di Istanbul assetato di sangue, ricchezza e potere. La ciurma di pirati è costituita da circa quaranta *Ferox* e *Atrox* soggiogati in Turchia, le eventuali perdite vengono rimpiazzate trucidando gli isolani dell'arcipelago.

La base, le navi e gli armamenti di Khair Ad Din ricopiano per la maggior parte l'epoca ottomana, di cui egli ha profonda nostalgia, come prova la spedizione da lui organizzata per recuperare la statua eretta in suo onore a Besiktas, che ora adorna l'ingresso della fortezza dove abita.

TERRIBILI NOTIZIE

*"A chiunque legga questo messaggio: l'arcipelago delle Cicladi è oppresso sotto il giogo di un terribile pirata sanguinario...
Pochi villaggi rimangono ancora liberi dai Morti...
Chiediamo un aiuto...
Liberateci dal terrore...
Liberateci dalla nave nera..."*

Questo messaggio è stato trovato su una scialuppa arrivata a Lecce. Sulla scialuppa era presente un *Mortuus Maior*, distrutto dai Templari.

I Templari di Malta stanno pensando di organizzare una spedizione, composta da varie forze di Santa Romana Chiesa, per liberare le isole dall'abominio. La scomparsa della nave "Vera Croce", avvenuta dopo aver oltrepassato la città greca di Pilos, costituisce un incentivo per finanziare la spedizione.

L'isola di Antiparos

Siccome l'intero arcipelago è immerso in una nebbia perenne, è quasi impossibile individuarla. Oltre a questo, nelle acque costiere sono presenti diverse mine, mentre una grossa catena uncinata collegata ad un argano viene usata per bloccare l'ingresso al porto, sulla costa alcuni Morti si aggirano apparentemente senza meta, in realtà sono sentinelle per avvistare eventuali nemici.

Tutte queste difese celano e proteggono la base di Khair Ad Din e della sua ciurma, un vecchio forte fatto costruire dai Veneziani nel medioevo.

Sulle torri del forte sono posizionati 4 grossi cannoni d'epoca ottomana trafugati dalle rovine di Costantinopoli e perfettamente restaurati, la maestosa statua del pirata accoglie i pochi visitatori.

Il porto ospita un'unica nave, un bastimento dalle vele nere, terribile nell'aspetto, sempre pronto a salpare per condurre il Barbarossa verso nuove prede.

JASMINE E CRISTOPHER

"Quei due ragazzi hanno provato a fuggire da queste isole maledette..."

Poveri idioti! Nessuno può fuggire da Khair Ad Din... Perché nessuno può sfuggire a Thanatos!

Noi siamo suoi servi e se saremo degni, potremo risorgere come figli prediletti per servirlo in eterno...

Nella sua benevolenza, egli ci ha mostrato anche come aiutarlo quando siamo vivi: la nostra carne... Il nostro sangue... Per sfamare la fame dei suoi figli.

Ora i due amanti l'hanno capito e per dimostrare il loro sincero pentimento sono tornati indietro e davanti a noi si sono spogliati della loro pelle, l'hanno cucita e ne hanno fatto un magnifico mantello per il pirata...

Guarda come sono felici ora! Khair Ad Din li ha perdonati e li ha accolti fra la sua ciurma!"

L'isola di Serifos

Su quest'isola è presente uno dei pochi villaggi ancora abitato, in cui vivono circa cinquanta persone.

La maggior parte di loro sono vecchi pescatori che non osano allontanarsi troppo dalla costa, per non rischiare di sparire inspiegabilmente inghiottiti dalla nebbia.

La pesca quindi viene effettuata con nasse, alcune pecore vengono fatte pascolare mentre nell'interno vengono coltivati frumento, verdure e ortaggi, oltre a qualche albero da frutto.

Molti degli abitanti sono ormai impazziti: eseguono i loro compiti come automi e ogni tanto sghignazzano o cantano canzoncine insulse oppure macabre.

L'isola di Ios

Solo un centinaio di abitanti sono sopravvissuti sull'isola dove si racconta sia sepolto il grande poeta Omero, sono tutti rifugiati nel paesino di Choras, arroccato su una collina a poca distanza dal mare.

L'unico altro posto abitato dell'isola è il monastero ortodosso Profitis Elias, dove solo due monaci mantengono in vita la scintilla della fede cristiana.

La popolazione, terrorizzata dalle apparizioni della nave di Barbarossa, vive miseramente, capre, galline, conigli, qualche ortaggio e una manciata di acri coltivati a grano costituiscono le sole risorse dell'isola.

Il sindaco Ivan Strathos, benché ormai quasi completamente pazzo, ha stabilito una serie di regole che, per quanto assurde, riescono a mantenere uniti gli abitanti, evitando che cadano nella disperazione e scelgano il suicidio.

Anche l'opera dei due monaci, Kiril e Metodij, ha una grande importanza, sia nel mantenere intatta la speranza che le cose migliorino sia per il vino che essi ricavano dall'unico vigneto dell'isola, sufficiente per allietare le feste che si tengono sull'isola nelle poche giornate in cui il cielo è completamente sgombro dalla nebbia ed è possibile vedere sino all'orizzonte.

IVAN STRATHOS

Storia: Ivan è il sindaco di Ios. Nel 1950 suo figlio Stephan esce per pascolare le caprette e giocare nei campi, poi verso sera una leggera nebbia invade l'isola, la ricopre completamente e diventa sempre più fitta.

Il ragazzo scompare.

Ora Ivan è completamente terrorizzato dalla nebbia e quindi gestisce la vita del villaggio da casa propria.

Pretende che ogni ragazzo sotto i 20 anni viva in casa sua, educato da sua moglie, i ragazzi sono i suoi portavoce e controllano che vengano eseguiti i suoi ordini.

Non permette a nessuno di allontanarsi troppo dal villaggio e ha proibito di avvicinarsi alle spiagge, i suoi paesani eseguono l'ordine più che altro perché capiscono da soli il pericolo che si cela in mare, ha inoltre stabilito che una vedetta sia sempre presente, giorno e notte, nella vecchia chiesa bizantina di Choras, il punto più alto dell'isola.

E' lui che, nelle giornate limpide, proclama le feste, alle quali peraltro non partecipa, restando di vedetta alla finestra di casa, in attesa che la nebbia, come sempre, faccia ritorno.

Aspetto: ha 45 anni ma le rughe e le occhiaie che percorrono il suo viso, gli occhi sbarrati e i lunghi capelli bianchi gli conferiscono l'aspetto di un vecchio.

Tarocco dominante: La Torre.

LUKAS

Storia: ha passato l'infanzia educato dal sindaco ed era amico di suo figlio. Visto che Stephan non è tornato indietro Lukas pensa (o meglio si illude) che l'amico sia riuscito a fuggire e raggiungere la Grecia.

È stanco di vivere nella paura dell'ignoto e della nave nera del pirata, segretamente sta organizzando alcune riunioni per convincere i più giovani a fuggire verso la Grecia, lasciando gli anziani al loro destino e alle loro paure, ma per ora con scarso successo.

Il giovane ha costruito due barchette a remi, che tiene al riparo in una piccola baia nascosta, nei pressi della spiaggia di Milopotamos, si tratta di miseri gusci di noce, ma sufficienti a raggiungere Atene, dove Lukas è certo di trovare aiuti.

Lukas infatti crede, come molti abitanti dell'isola, che solo le Cicladi siano cadute sotto la maledizione dei Morti, e che il resto del mondo sia lo stesso di prima del Giorno del Giudizio, basterebbe raggiungerlo per essere al sicuro.

Aspetto: è un ragazzo di 21 anni alto un metro e settantacinque, ha occhi neri e capelli neri lunghi. Ha un fisico asciutto ed atletico.

Tarocco dominante: Le Stelle.

SKIÀ IL PIRATA

Le rotte dell'Adriatico, una volta del tutto sicure, sono ora minacciate da una inafferrabile galea pirata, con due ordini di remi, che appare, colpisce e si eclissa come un'ombra.

Nonostante tutti gli sforzi nessuno è mai riuscito a intercettarla, né tantomeno a scoprire la sua base, che sicuramente è in una delle innumerevoli isole che fronteggiano la Jugoslavia.

La nave è comandata da un greco, un abile uomo di mare che si fa chiamare Skià (ombra), e guida con pugno di ferro una ciurma di tagliagole, il porto che da rifugio alla sua nave pirata si trova sull'isola di Vis, conosciuta anche col nome di Lissa.

Skià in realtà si chiama Hector Stabolis, un marinaio della marina greca che ha colto l'occasione di far rivivere gli antichi pirati illiri, raccogliendo attorno a sé decine di sbandati, gente disperata, pronta al saccheggio e alla rapina, che lo seguirà sino all'inferno, almeno sino a quando sarà garantito un buon bottino.

Il capo dei pirati ha un formidabile asso nella manica, ha sottratto una delle creature plasmate dal dottor Tsarouhi, il tentativo di dare origine un oracolo, risoltosi con la creazione di un essere deforme e dall'aspetto ributtante, ma una capacità utilissima.

Risultato dell'incrocio tra un uomo e un polipo l'ibrido è poco più che un vegetale, ma con la capacità di leggere la mente di chiunque si trovi sulla superficie marina e comunicarne mentalmente la posizione a Skià, che l'essere considera il proprio padre.

Con un aiuto del genere il pirata è in grado di evitare le navi da guerra che gli danno la caccia, colpendo a piacimento dove non c'è difesa.

Il sogno di Skià è diventare il capo di una flotta pirata e di fondare un regno nelle isole dalmate, ma per il momento non può incrementare la sua flotta perché nessuno, tra la ciurmaglia ai suoi ordini, è in grado di progettare e costruire una galea da guerra.

Per ovviare a questo problema il greco ha in programma un'incursione nell'arsenale di Venezia, per rapire qualche mastro d'ascia, ma sa di non avere speranze contro la galeazza ormeggiata in rada, e sta pensando a un modo per evitarla o distruggerla.

Un'incursione nella principale base del *Sanctum Imperium* nell'Adriatico sarebbe pericolosissima, ma Skià ha grandi ambizioni, ed è disposto a correre grandi rischi.

SKIÀ IL PIRATA

Storia: Hector Stabolis non era che uno dei tanti, oscuri, marinai greci travolti dal giorno del Giudizio, ma, a differenza di altri, ebbe la forza di sopravvivere e afferrare al volo la sua occasione.

Dopo aver prestato servizio per tre anni su una nave da trasporto egli riuscì a rubarla, sottraendo nel contempo un essere dalle straordinarie capacità, e diventando un pirata temuto e inafferrabile.

Carattere: Ambizioso e spietato Skià è un uomo riflessivo, anche i suoi scoppi d'ira sono calcolati e arrivano al momento che lui giudica opportuno.

Non ama il rischio, ma lo accetta se ha buone speranze di ottenere un vantaggio.

Aspetto: Alto e dalla corporatura robusta, ha capelli e occhi neri, mani grandi e piene di calli, la pelle è cotta dal sole e segnata dalle rughe, sembra più vecchio dei suoi 45 anni.

Tarocco dominante: Il mondo

LA BASE DI SKIÀ

L'accogliente baia di Rogazic è il rifugio di Skià e del suo equipaggio, dal mare le poche case sembrano abbandonate, il porto è ingombro di relitti e apparentemente deserto, il molo sporco e maltenuto, questa incuria fittizia è voluta da Skià, che in questo modo cerca di non farsi scoprire da eventuali ricognitori nemici.

Dal rifugio per sommergibili posto sul lato settentrionale della baia, un vero e proprio fortilizio, il capo dei pirati scruta l'orizzonte, non è il camuffamento che lo rende tranquillo, egli sa di poter contare sul suo formidabile strumento di avvistamento, solo quando la situazione è favorevole ordina al suo equipaggio di guadagnare il mare per un altro saccheggio.

In una delle case vengono tenuti, in condizioni di vita terribili, gli schiavi impiegati per la voga, gli sventurati vengono fatti uscire solo per sedersi ai remi della nave di Skià.

Di ritorno dalle razzie i suoi uomini festeggiano a lungo il bottino, poi una lenta nave da carico porta gli schiavi sulla costa del continente, dove gli sventurati vengono scambiati con cibo e merci di vario tipo.

I pirati attribuiscono a Skià delle doti divinatorie, anche se qualcuno sospetta che la strana e spaventosa creatura che egli non abbandona mai, possa avere un qualche ruolo nello straordinario intuito del loro capo.

Questo, unito al fatto che il bottino è sempre ricco, fa sì che nessuno mette apertamente in discussione il potere del greco, anche se non mancano uomini che mugugnano insoddisfatti, perché scartati dall'equipaggio della galea o per aver subito le pesanti punizioni previste per chi non rispetta le regole.

LE GUARDIE DEL CORPO

Conscio che non tutti sull'isola lo amano Skià ha preso alcune precauzioni, è protetto giorno e notte da una guardia del corpo formata da quattro uomini di origine tedesca, temibili e a lui completamente devoti.

I quattro sono infatti stati salvati dal capo pirata, dopo che erano stati condannati a morte da una banda partigiana, e sanno che solo fino a quando Skià resterà vivo anche loro potranno farlo, non legano con nessuno e girano sempre in coppia, vestiti completamente di nero, ombre come il loro capo.

L'AQUILA MORTA

L'isola è stata completamente ripulita dai Morti, e ospita circa cinquecento uomini e donne, che vivono parte nel castello (l'equipaggio e i servi di Skià) e parte nelle vecchie case che lo circondano.

Il punto di ritrovo è l'osteria "L'aquila morta", gestita da un russo nostalgico degli Zar, Vladimir Schatalov, l'aquila che dà il nome al locale è quella bicipite, che campeggia su una parete e che, assicura il locandiere, un giorno risorgerà.

Piena di rumore, fumo, liquori e insulti l'osteria è sempre sul punto di diventare il teatro di una rissa o di un accoltellamento, e dietro la chiassosa facciata si muovono desideri e passioni non del tutto confessabili.

VLADIMIR SCHATALOV

Il gestore dell'unica taverna di Vir era un sergente dell'esercito sovietico, da dove disertò per arruolarsi successivamente nella Wehrmacht, rifugiandosi a sud durante i terribili mesi seguiti al Giorno del Giudizio.

Forte e determinato egli è riuscito, per la prima volta nei suoi quaranta anni di vita, a trovare un posto dove vivere tranquillamente, e non è disposto a rinunciarvi.

Tuttavia egli sa che la situazione resta precaria, l'isola è praticamente indifesa, e solo finché la base pirata resterà segreta potrà vivere in pace, pertanto ha preparato una via di fuga, una scialuppa ben nascosta sul lato opposto dell'isola, con la quale raggiungere la costa di quella che era la Jugoslavia.

Perdere ancora tutto sarebbe terribile, ma l'unica cosa che interessa Vladimir è sua moglie, la dolce Giuseppina, insieme a lei gli ostacoli sembreranno meno insuperabili.

GIUSEPPINA ESPOSITO

Catturata nell'ottobre 1954 sulle coste pugliesi la giovane donna fu salvata dalla schiavitù da Vladimir, che la riscattò e la prese al suo servizio, Giuseppina accettò la proposta di matrimonio del locandiere, e diede un vigoroso contributo alla conduzione del locale.

Nonostante sia affezionata al marito la giovane soffre nel vedere gli schiavi, la sua gente, che transitano sull'isola, per poi essere venduti sulla terra ferma, ed è determinata a porre fine a tutto questo.

Non sa ancora come agire ma è pronta, se le dovesse capitare una buona occasione non se la lascerà di certo scappare.

NIKOLA KNEZEVIC

Un cliente fisso dell'Aquila morta è il gestore dell'unico bordello dell'isola, una casetta di fronte al locale di Vladimir.

Knezevic racconta a tutti di essere stato un partigiano e di aver combattuto fianco a fianco con Tito, in realtà egli era un ex collaborazionista e spia al soldo della Gestapo, che è riuscito ad approfittare del Giorno del Giudizio per rifarsi una verginità.

Grazie alle confidenze che i clienti fanno alle ragazze egli conosce i nomi di tutti gli scontenti dell'isola, e sta meditando di spodestare Skià con un colpo di mano, possibile solo quando la galea è lontana.

Il piano è senza dubbio ambizioso, ma Knezevic si rende conto che presenta due enormi punti deboli, prima di tutto non è sicuro che gli uomini a sua disposizione riuscirebbero a resistere se Skià decidesse, al suo ritorno, di attaccare l'isola, inoltre non ha idea di come riuscire a continuare con lo stesso successo le incursioni sulle coste italiane.

Per questo anch'egli attende, continuando a tessere la sua tela nell'ombra, mostrandosi rispettoso ma seminando discordia tra gli abitanti dell'isola.

FLOTTE E BASI NAVALI

INTRODUZIONE

L'orgogliosa Regia Marina, già duramente provata dagli anni di guerra, visse un ultimo momento di gloria durante le ultime, disperate battaglie combattute sul suolo italiano. Poi calò navi l'oblio, la lotta contro i Morti non permetteva di pensare a mantenere efficienti le navi da guerra, la carenza di petrolio impediva di mantenere accese le voraci caldaie, la mancanza di un nemico sul mare rendeva la flotta superflua. Anche la marina mercantile si ridusse a una ciurma di scheletri, solo pochi battelli, perlopiù a vela, mantenevano i collegamenti con le isole, lungo rotte marittime prive di nemici. Lentamente le cose iniziarono a cambiare, voci provenienti dalle coste africane e dalle isole greche parlavano di mostri marini e misteriose navi nere che solcavano le acque del Mediterraneo, si mormorava che le isole lungo la costa della Dalmazia dessero rifugio a una ciurma di tagliagole, e qualcuno, con occhio lungimirante, iniziò a porre le basi per ricostruire una flotta che potesse rendere sicuri i traffici e le coste dello stato papale. La riconquista di Malta fornì alla neonata marina del *Sanctum Imperium* una base formidabile, affidata all'ordine dei Templari, proprio quando un antico nemico, minaccioso e crudele, si affacciò di nuovo tra i flutti. Dopo aver perso, senza motivo apparente, un paio di mercantili che collegavano la Sardegna con il continente il *Sanctum Imperium* venne attaccato sul suo stesso territorio, il villaggio di San Salvatore, nei pressi di Cagliari, venne razziato da quelli che i superstiti definirono "Saraceni". Era il primo atto di una lotta già combattuta in passato, anche se mai con avversari tanto feroci e implacabili.

LE BASI DELLA MARINA ITALIANA

ANCONA

Le due galee di stanza ad Ancona pattugliano incessantemente le coste da Ravenna sino al Gargano, cercando di proteggere le coste e le barche dei pescatori dalle razzie dei pirati dalmati. Anche il cacciatorpediniere Gregorio Magno, normalmente con base a Bari, ogni tanto effettua una crociera lungo le coste adriatiche, e si ferma ad Ancona, suscitando l'entusiasmo della popolazione. Nonostante il pattugliamento continuo e sfiancante i pirati restano inafferrabili, appaiono all'improvviso compiendo rapide incursioni sulle coste o depredando le navi mercantili, poi si dileguano come fantasmi, le testimonianze dei pochi superstiti parlano di uomini di tutte le razze, con una tozza nave con la vela nera, una scritta greca a prua e una corona come polena. Si sta pensando di aggiungere alle forze di stanza nel porto di Ancona due nuove galee, non appena pronte, in modo da poter intervenire più rapidamente contro un nemico tanto inafferrabile, ma i tempi per poter disporre dei rinforzi saranno tragicamente lunghi.

BARI

Due galee da guerra e il cacciatorpediniere *Gregorio Magno* proteggono le coste pugliesi e lo stretto di Brindisi, i continui pattugliamenti sono riusciti a evitare incursioni a sud del Gargano, purtroppo altrettanto non si può dire delle coste più settentrionali. Si tratta di un difficile compito, che purtroppo non lascia tempo per fare altro, per esempio effettuare ricognizioni verso la Grecia. Il comandante del porto, Salvatore Pinto, ha raccolto diverse testimonianze della presenza di mostri nelle acque dell'Egeo, e sarebbe curioso di verificare quanto ci sia di vero, purtroppo per il momento ha necessità ben più pressanti. Pinto si sta tuttavia convincendo della necessità di portare la guerra tra le isole dalmate, in modo da distruggere i pirati nella loro base, ma per un'operazione del genere servirebbero decine di navi, al momento solo un bel sogno.

GENOVA

Due galee e un avviso sono l'intera forza navale che difende la città della Lanterna, quando non sono in rada i vascelli pattugliano la costa di levante, la più esposta agli attacchi dei pirati provenienti dalle Baleari.

I cantieri navali della città lavorano a ritmo molto ridotto, dopo la trasformazione dei cacciatorpediniere solo tre galee e due avvisi sono stati completati, il comandante del porto, Adalberto Spagnoli, sta cercando di trovare manodopera qualificata per riuscire ad armare una seconda linea costruttiva.

Attualmente solo un'altra galea è in costruzione, e già i portavoce di molte città costiere la reclamano, ma Spagnoli è ben deciso a non separarsi da un rinforzo indispensabile.

Genova mantiene un avviso di stanza nel porto di Mentone, con il compito di avvistare le navi pirata al largo e portare la notizia a terra, una serie di torri di segnalazione trasmettono la notizia a tutte le guarnigioni della Liguria, ed è possibile organizzare una difesa efficace, sfortunatamente nei giorni di foschia le navi corsare possono agire senza essere segnalate.

MALTA

Inespugnabile cittadella e porto nel mezzo del Mediterraneo da secoli Malta è stata un punto nevralgico, chi la domina è in grado di controllare il passaggio nel canale di Sicilia, impedendo la navigazione tra Mediterraneo orientale e occidentale e tra Sicilia e Africa.

Come hanno fatto per secoli in passato i Cavalieri di Malta difendono le fortificazioni di La Valletta, e sono in grado di mettere in mare cinque galee da guerra, navi non molto veloci ma in grado di pattugliare una vasta area attorno all'isola, senza temere l'influenza dei venti.

Due delle navi dei Cavalieri sono uscite dai cantieri navali dell'isola, sfortunatamente la penuria di alberi e la mancanza di manodopera impediscono che la costruzione proceda con un buon ritmo.

Anche la marina del *Sanctum Imperium* usa come base il porto dell'isola, una delle sue unità più potenti, il cacciatorpediniere Sisto V, oltre a un paio di avvisi, è ormeggiato in rada o impegnato nella protezione dei traffici marittimi.

Si tratta dell'unica base fornita di un numero consistente di navi, purtroppo non è comunque possibile difendere tutta l'immensa estensione delle coste siciliane e calabresi da Malta.

Tuttavia la presenza di una nave veloce come il Sisto V ha dato i suoi frutti, già due navi corsare sono state affondate mentre cercavano di ritornare in Africa, e questo ha indotto i pirati alla prudenza.

Da Malta sono partite le due navi dei Cavalieri che hanno affrontato e affondato in combattimento una flottiglia di tre vascelli pirati davanti a Trapani, a tutt'oggi il maggior successo delle navi del *Sanctum Imperium*.

Sfortunatamente una delle galee dei Cavalieri, la San Cristoforo, è stata affondata nell'inverno 1955 da un'incursione pirata al largo di Malta, le galee di soccorso sono arrivate quando tutto era finito, e sul luogo dello scontro hanno trovato solo un macabro segno di scherno da parte del nemico.

Il comandante della nave affondata, Piercarlo Lenovi, era stato legato all'albero di una zattera, dopo essere stato scorticato vivo, e ora cercava di liberarsi, ringhiando verso i soccorritori.

Questa atrocità, lungi dallo spaventare i Cavalieri, li ha resi ancora più determinati a combattere il feroce nemico sino alla vittoria finale, dopo aver distrutto il corpo del valoroso comandante ne hanno celebrato lo spirito con una Santa Messa, e ora vanno in battaglia al grido di "Ricorda Lenovi!".

RAVENNA

Il porto canale di Ravenna, per quanto parzialmente insabbiato, costituisce un ottimo rifugio per le navi papali, anche se le galee non possono utilizzare i remi e devono essere trainate da terra.

Il vecchio faro all'imbocco del porto canale è utilizzato per scrutare il mare, ma anche come punto difensivo, due cannoni sono stati issati sulla sommità della torre e dominano l'ingresso del porto e la diga foranea, inoltre quattro falconetti sono stati posti agli angoli del fabbricato, potentemente armata la guarnigione di venti excubitores è in grado di reggere anche un lungo assedio.

Una galea pattuglia la costa sino a Venezia o attende in porto che venga avvistato il nemico per uscire in mare e intercettarlo.

Nei cantieri navali della città si è iniziata la trasformazione di un mercantile a carbone in una unità da guerra, armata con sedici cannoni di piccolo calibro, un'unità molto potente, in grado di sviluppare una velocità di otto nodi, ma un incendio ha gravemente danneggiato il battello, si sospetta che un manipolo di pirati si sia intrufolato nel porto e abbia appiccato il fuoco, nel quale è bruciata anche la galea Santi Pietro e Paolo, ormai ultimata.

A seguito di questo l'imbocco del porto canale è stato sbarrato con una pesante catena che viene rimossa solo quando deve passare una nave, e Francesco Zeni, il comandante del porto, ha ricominciato i lavori per la costruzione della nave da guerra, alla quale sarà imposto il nome di Vendetta.

Egli ha intenzione di dragare il canale del porto e costruire una potente flotta, in grado di stringere l'Adriatico in una morsa ferrea.

Ma i suoi piani ambiziosi cozzano contro una realtà difficile, fatta di penuria di risorse e mancanza di uomini validi.

SARDEGNA

Le sole navi da guerra presenti sull'isola sono il cacciatorpediniere a carbone Leone III e una galea, una forza ridotta che deve coprire un'estensione di coste sterminata, e anche fornire la scorta per le navi da carico che portano il carbone ai porti del continente.

La galea è praticamente sempre in crociera, mentre il Leone III attende che, da una delle tante torri d'osservazione, arrivi il segnale che avverte della presenza di navi pirata.

Partendo immediatamente la nave cerca di piombare sul nemico prima che questo riesca ad allontanarsi, sino ad ora solo in un caso l'intercettazione è riuscita, e la nave pirata è stata affondata.

Il portavoce degli Excubitores di Cagliari, Salvatore Littarru, tempesta di richieste di rinforzi Roma, ma nonostante le assicurazioni che altre navi saranno inviate per il momento non si è ancora visto nulla.

Per il momento egli può solo rimettere in funzione le antiche torri costiere, opera alla quale si adopera con determinazione.

VENEZIA

Il vecchio arsenale della città lagunare è stato ripristinato nel dicembre 1952, e ha iniziato a costruire navi da guerra l'anno successivo, sotto la protezione di San Giuseppe, patrono dei maestri d'ascia, sfortunatamente una serie di ragioni, come la mancanza di maestranze esperte, la carenza di legno e la difficoltà nel procurarsi il legno, impediscono di iniziare una produzione a ritmo serrato come ai tempi della Serenissima Repubblica, che poteva armare anche cento galee in tempi brevissimi.

Tuttavia le cose stanno migliorando, già tredici galee, tre avvisi e una galeazza sono uscite dall'arsenale, e ci si sta preparando a impostare un bertone, una nave a tre alberi, simile ai galeoni e armata con una trentina di cannoni.

Sfortunatamente un progetto così ambizioso, unito a una temporanea carenza di legno di quercia e faggio, ha fermato la costruzione delle galee, che rimangono pertanto in numero insufficiente a difendere tutte le coste italiane.

In laguna è ormeggiata, come batteria galleggiante, l'unica galeazza uscita dall'arsenale, un mostro con decine di cannoni, in grado di respingere qualunque attacco dal mare, ma che per muoversi deve essere trainata da due galee.

Venezia è la base per altre quattro navi, due avvisi che pattugliano le acque al largo e due galee, utilizzate per il controllo della costa tra Venezia e Trieste, dove i lavori per rendere agibile il porto stanno procedendo a ritmo serrato.

UN NUOVO MESTIERE: IL COSTRUTTORE NAVALE

Il costruttore navale è un artigiano capace di lavorare il legno, e specializzato nella costruzione di navi a remi o a vela, che a volte comanda una squadra di operai.

Questa categoria comprende i marangoni, dedicati allo scafo, e i maestri d'ascia, che preparano remi e alberi.

Si tratta di persone con buone caratteristiche fisiche, capaci di lavorare in una squadra ma anche da soli, con discrete doti di comando.

PO richiesti: 4

Famiglia: normale o superiore

Caratteristiche: destrezza manuale+comando+intuito

Abilità secondarie: Artigianato (falegname e maniscalco)+ Demolizione + Uso arma (ascia)

LE TORRI DI AVVISTAMENTO

Molte delle antiche torri che servivano ad avvistare le navi dei pirati barbareschi sono state restaurate e ora svolgono una duplice funzione di avvistamento, sia nei confronti delle navi avversarie che di eventuali Morti vaganti.

La Sardegna, sotto la guida di Salvatore Littarru, ha iniziato per prima questa importante opera, subito seguita dalla Liguria, dove opera Adalberto Spagnoli, e poi da tutte le altre regioni.

Le torri, che ospitano normalmente due o tre Excubitores costituiscono un indispensabile aiuto alle forze che si oppongono ai pirati, permettono di avvisare gli abitanti e le guarnigioni dell'arrivo dei pirati, sfortunatamente non vi sono abbastanza uomini per presidiare i fortificati con forze in grado di contrastare efficacemente gli sbarchi.

Le torri hanno diversi sistemi di segnalazione, gli uomini di guardia possono accendere fuochi di notte, segnalare con specchi o bandiere di giorno, in alcune regioni le torri sono abbastanza ravvicinate da riuscire a trasmettere le notizie con una velocità notevole.

Il progetto di collegare tutte le torri con linee telefoniche è stato abbandonato a causa della mancanza di rame, la distruzione della torre di Arbatax dimostra quanto i pirati detestino queste costruzioni, ma anche il loro potere difensivo: i cinque uomini che presidiavano la torre hanno resistito per sei ore all'assalto di oltre cento pirati, uccidendone diciassette, prima di soccombere.

LA MARINA ITALIANA

LA FLOTTA

Pur in via di ricostruzione la marina del *Sanctum Imperium* è tragicamente inadeguata al compito immane che dovrebbe assolvere, proteggere sia i traffici mercantili che le coste italiane, attualmente uno sparuto manipolo di navi, di diverso tipo, è in grado di mettersi in mare e affrontare un combattimento, altre sono in costruzione ma non potranno essere impiegate che tra diversi mesi, e soprattutto non sono abbastanza, così i marinai cercano di rimediare alla mancanza di mezzi con l'audacia e il coraggio.

Le migliori navi di cui dispone la flotta sono tre cacciatorpediniere, il Nicoloso da Recco, l'Antonio Pigafetta e il Granatiere, ribattezzati Leone III, Gregorio Magno e Sisto V, che sono stati rimessi in servizio modificando il sistema di propulsione in modo che sia possibile utilizzare il carbone.

Pur con questa trasformazione si tratta di navi capaci di navigare a oltre dieci nodi, che non hanno rivali come corazzatura e potenza di fuoco, sfortunatamente le industrie italiane non sono più in grado di produrre proiettili abbastanza affidabili, e col tempo la scorta di munizioni si è drammaticamente ridotta, per rimediare a questo grave problema si sta preparando l'installazione di cannoni in bronzo, meno efficienti ma con munizioni molto semplici.

Questi mezzi sono di stanza a Cagliari, Bari e Malta, da lì accorrono per intercettare le navi corsare prima che queste completino le loro razzie, in un paio di casi sono riusciti ad affondare i vascelli avversari, e i pirati hanno imparato a temerle.

L'AVIAZIONE

La flotta del *Sanctum Imperium* sta cercando di ottenere almeno un paio di Cherubin, i piccoli e veloci dirigibili, per adattarli alla ricognizione a lungo raggio, ma per il momento senza fortuna, non certo più promettenti i tentativi di far levare in volo dalle galee alcuni autogiri, che sfruttando la forza del vento sono in grado di alzarsi in volo e tenere sotto controllo una vasta area, si tratta di mezzi molto limitati nell'utilizzo, in quanto dipendono dalle mutabili condizioni atmosferiche e non sono affatto affidabili, un paio di incidenti hanno portato al ferimento dei piloti, e il programma di prove è stato sospeso, probabilmente per sempre.

L'utilizzo di ricognitori sarebbe utilissimo per la marina, ma il sogno di tutti i comandanti della navi papali è quello di poter disporre di aerei da bombardamento, per il momento si tratta, appunto, di un sogno, solo le navi sono disponibili per contrastare l'insidia dei pirati.

LE NAVI DEL SANCTUM IMPERIUM

Di seguito sono riportate le caratteristiche delle imbarcazioni impiegate dalla marina da guerra del *Sanctum Imperium* per la lotta ai pirati, unitamente a una breve scheda di tutte le unità principali attualmente in servizio, come riportato dal "Compendio delli vascelli di sua Santità", edito nel 1955.

CACCIATORPEDINIERE

Agile e veloce il cacciatopediniere è stato protagonista della guerra navale nel Mediterraneo, fornendo la scorta ai convogli e alle navi da guerra o portando attacchi micidiali alla flotta avversaria, cacciando i sottomarini o pattugliando in cerca del nemico.

L'Italia produsse una gran quantità di cacciatopediniere, ma questi, come tutte le unità della Regia Marina, pagarono un tremendo tributo al conflitto, e ben pochi sopravvissero sino alla cessazione delle ostilità.

La penuria di idrocarburi seguita al Giorno del Giudizio fece sì che le navi superstiti venissero abbandonate a favore delle navi a vela, solo quando emerse la necessità di una flotta di difesa si pensò di recuperare alcuni dei vecchi cacciatopediniere, ma solo una manciata di scafi erano ancora in discrete condizioni e poterono essere rimessi in servizio e utilizzati.

A prezzo di enormi sforzi tre dei cacciatopediniere salvatisi dal conflitto poterono essere trasformati per funzionare a carbone, unico combustibile disponibile in discreta quantità.

Il maggior peso e la minor potenza dell'apparato propulsore limitarono la velocità a poco più di dieci nodi e costrinsero a diminuire l'armamento, ma queste navi restano le più potenti dell'intero Mediterraneo, in grado di percorrere sino a 2.000 miglia marine con un carico di carbone e di colpire i vascelli avversari senza essere costrette ad avvicinarsi.

L'equipaggio di 220 o 230 uomini comprende anche un manipolo di trenta fanti di marina, pronti ad abbordare i vascelli nemici o a sbarcare per compiere incursioni nei territori avversari.

Il più grosso problema nell'utilizzo di questi vascelli è costituito dal munizionamento, le industrie del *Sanctum Imperium* non sono più in grado di fornire proiettili lavorati con la necessaria precisione, tanto che una buona metà dei colpi sparati cade in mare dopo pochi metri, quindi il rendimento dei cannoni diminuirà drasticamente una volta esaurite le scorte di munizioni residue.

Per risolvere questo difficile nodo si sta pensando di installare cannoni in bronzo e munire gli scafi di uno sperone, in modo da poter affondare le navi avversarie mediante speronamento, ma si teme che una simile modifica influisca pesantemente sulla velocità.

I tentativi di rimettere in funzione navi più potenti, come incrociatori o corazzate, sono andati a vuoto a causa della complessità del lavoro, e per l'impossibilità di poter disporre di motori sufficientemente potenti per muovere navi di quella stazza a una velocità accettabile.

Sisto V

Dislocamento in tonnellate	2.760
Lunghezza in metri	106,5
Pescaggio in metri	4,80
Potenza in cavalli vapore	11.600
Armamento	2 cannoni da 150
Velocità alle prove in nodi	11
Equipaggio	220
Comandante	Saverio Bertuzzi

Questa nave, la prima a essere stata recuperata e rimessa in servizio, è diventata una leggenda presso la flotta, ha affondato in tutto tre navi dei pirati, e il suo comandante ha fama di essere il migliore capitano di tutta la marina.

In effetti il valoroso comandante, un anziano ufficiale di marina nativo di Amalfi, sopprime allo scarso armamento con una ferrea volontà di affrontare e distruggere il nemico che nemmeno i più feroci pirati possono contrastare. Si vocifera, nelle basi e sulle unità della marina, che Bertuzzi abbia litigato pesantemente con il quartier generale, che non ha appoggiato la sua proposta di un'azione offensiva contro la base pirata di Algeri, e che per questo egli sia caduto in disgrazia, il che lo ha reso, se possibile, ancora più amato dai suoi uomini. Nessuno si stupirebbe se il temerario capitano dirigesse la prua verso l'Africa, incurante degli ordini ricevuti, per dare battaglia da solo a tutta la flotta saracena.

Gregorio Magno

Dislocamento in tonnellate	3.240
Lunghezza in metri	107,7
Larghezza in metri	10,20
Pescaggio in metri	4,80
Potenza in cavalli vapore	12.000
Armamento	4 cannoni da 120
Velocità alle prove in nodi	9,5
Equipaggio	230
Comandante	Lanfranco Gestrani

Per qualche motivo questo cacciatorpediniere non è mai riuscito a sviluppare più di nove nodi e mezzo di velocità, e questo lo rende drammaticamente lento nel caso debba inseguire navi a vela che abbiano favore di vento. Il comandante ha proposto di sbarcare due cannoni e la corazzatura per aumentare la velocità, non appena possibile questi lavori saranno effettuati nel bacino di Genova, tuttavia, date le pressanti necessità, l'intervento non sarà certamente effettuato a breve.

Leone III

Dislocamento in tonnellate	3.240
Lunghezza in metri	107,7
Pescaggio in metri	4,80
Potenza in cavalli vapore	12.000
Armamento	4 cannoni da 120
Velocità alle prove in nodi	11
Equipaggio	230
Comandante	Francesco Santelli

Nel suo unico combattimento questa nave ha affondato, nei pressi di Porto Torres, una delle imbarcazioni pirata che avevano partecipato alla distruzione della torre di Arbatax, e per questo è conosciuta come "Vendicatrice". Viene spesso impiegata come scorta per le navi carboniere che portano i preziosi carichi di carbone dalla Sardegna sul continente, per cui non è sempre disponibile per il pattugliamento delle coste, e le sue macchine iniziano a dare preoccupanti segni di cedimento.



Il Gregorio Magno in navigazione

GALEA

Dominatrice per più di mille anni del Mediterraneo la galea è tornata a solcare i mari, dato che le esauste industrie del *Sanctum Imperium* non sono più in grado di costruire vascelli più moderni, per i quali peraltro mancherebbero le materie prime e che dovrebbero affrontare una grave penuria di combustibili.

La galea è una nave bassa, mossa da remi e vele, lunga da 40 a 60 metri, larga circa 7 metri e con un pescaggio di circa 2 metri, da notare che la larghezza con i remi in estensione può raggiungere facilmente i 20 metri.

Il modello costruito nel *Sanctum Imperium*, detto galea grande, ha una stazza di oltre 200 tonnellate e un equipaggio da 160 a 250 uomini, prevede tre alberi a vela triangolare (latina) e un solo ordine di remi.

L'armamento è costituito, di norma, da cannoni disposti in caccia (a prua) e a poppa (in ritirata o sulle fiancate), ma la galea non combatte a distanza, questo tipo di vascello serve principalmente per portare a contatto del nemico gli uomini dell'equipaggio, che possono così sciamare sulla nave avversaria e sterminare l'avversario.

Questa parte dell'attacco viene effettuata solo con i remi, in modo da poter procedere anche controvento e manovrare senza problemi, la ciurma è in grado, con un ritmo di remata di 26 colpi al minuto, di portare la nave alla velocità di 7 nodi, che non possono però essere mantenuti per più di una ventina di minuti, l'andatura a scatti della nave la fa assomigliare a un mortale scorpione a caccia della preda.

Navigando con un forte vento di poppa la galea può arrivare anche a 12 nodi, ma la velocità di crociera a remi, che può essere mantenuta per tutto il giorno, è di 3 nodi.

A poppa della galea un grosso fanale, retto da un'asta in legno, serve per le segnalazioni, sempre a poppa si trovano il timone e il tamburo impiegato per dare il ritmo di voga.

I remi sono sensili, ovvero con vogatore unico, disposti a gruppi di tre per ogni banco.

L'equipaggio è costituito dagli ufficiali, dal cambusiere, dal timoniere, dal medico di bordo, dai tre padri e dalla ciurma, addetta ai remi o alle armi.

I vogatori sono volontari, e combattono insieme ai soldati una volta che la galea è a contatto con una nave nemica, questo è un grosso vantaggio rispetto alle navi dei pirati, dove i vogatori sono di norma schiavi cristiani.

In qualche caso il servizio di voga è svolto da criminali, incatenati al remo, ma anch'essi vengono liberati prima di un combattimento, essi sanno perfettamente che in caso di sconfitta la loro miglior sorte sarebbe cambiare remo, in caso di vittoria viene loro garantita la libertà.

Due scialuppe a poppa permettono di recarsi a terra o spostare uomini da una nave all'altra durante i combattimenti, è prevista la possibilità di imbarcare cavalli, in una apposita stalla ricavata sottocoperta.

A bordo la vita è molto dura, specialmente per la bassa forza, la cui panatica è ridotta e di bassa qualità, anche se per editto il rancio deve comprendere una adeguata quantità di agrumi, in modo da evitare lo scorbuto.

Un tipo particolarmente potente di galea è la galeazza, una vera e propria fortezza galleggiante, piena di cannoni e con un equipaggio numeroso, sfortunatamente si tratta di vascelli molto lenti, adatti in pratica solo per la difesa dei porti, solo uno, la *Padrona*, è in servizio.



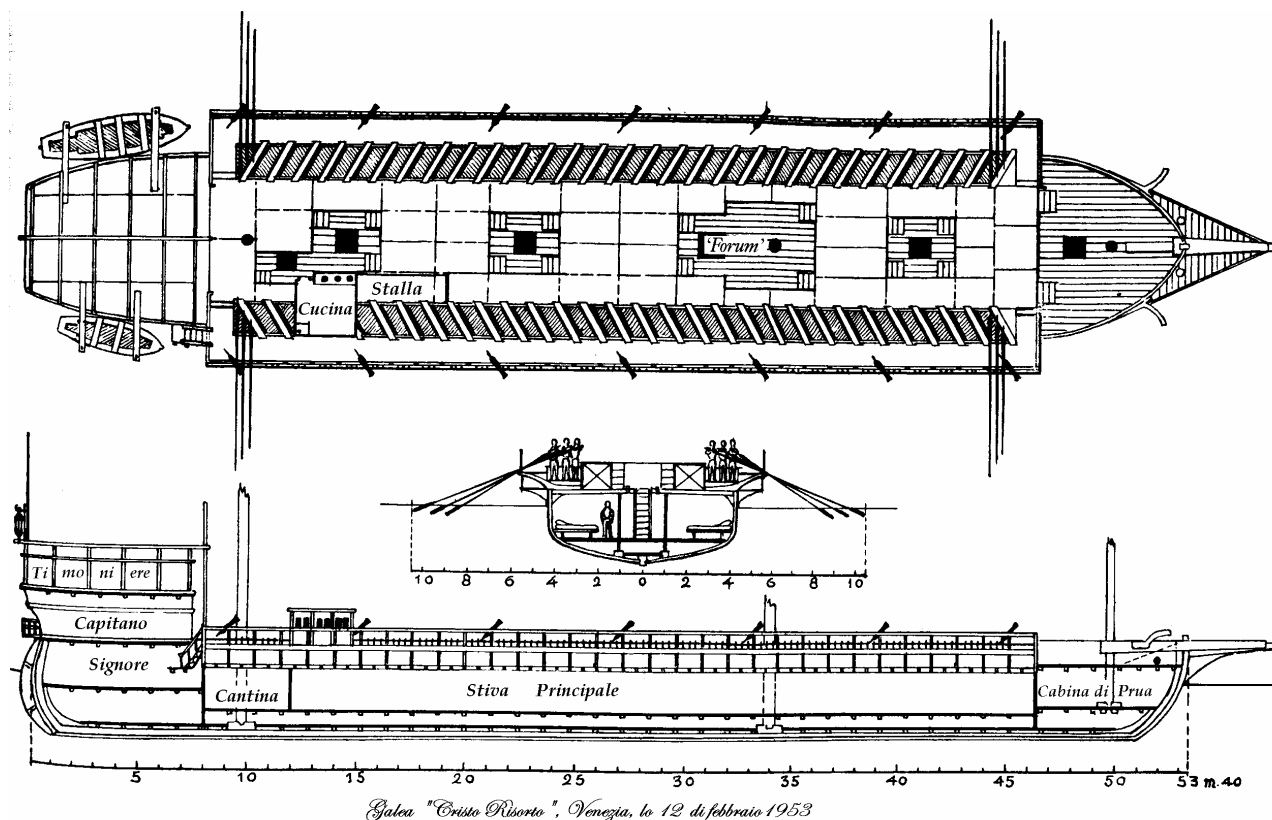
Il modellino della “Capitana”, donato a Sua Santità Leone XIV da Francesco Zacosta, Gran Maestro dei Cavalieri di Malta

Cristo Risorto

Completata a Venezia il 12 febbraio 1953, è lunga 53 metri e mezzo, ha un equipaggio di 230 persone, 180 remi e tre cannoni situati a prua, larga poco più di 9 metri raggiunge i 20 metri con i remi spiegati.

Questa imbarcazione è stata la prima galea uscita dall'arsenale di Venezia dopo la solenne riapertura, e ha costituito il modello per le imbarcazioni successive che, pur differendo in diversi particolari, ne seguono il riuscito schema di base.

Il suo comandante è Simone Guoro, un Templare veneziano abile e coraggioso, distintosi durante la conquista di Malta, dove la Cristo Risorto era una delle due galee presenti, attualmente la nave fa parte della flotta dei Cavalieri di Malta, ai quali è stata donata il 12 agosto 1954.



La galea Cristo Risorto

Santa Eufemia

Completata a Venezia il 6 maggio 1953, è gemella della Cristo Risorto, il suo comandante è un bresciano, Orazio Bisogna, che nonostante la provenienza si è dimostrato un abile marinaio sia durante la conquista di Malta sia durante la battaglia di Trapani, quando, assieme alla San Giovanni Battista, affondò tre navi corsare.

Anche questa galea fa parte della flotta dei Cavalieri di Malta, ai quali venne donata nello stesso giorno della Cristo Risorto.

Nostra Signora

Completata a Venezia il 15 luglio 1953, è lunga 50 metri, ha un equipaggio di 195 persone, 150 remi e un armamento formato da tre cannoni a prua e due poppieri, disposti sulle fiancate.

Il comandante è Nicolò Mondini, un giovane veneziano ardito e abile, che freme per uno scontro aperto con il nemico, ma che non è ancora riuscito a placare la sua sete di battaglia.

Questa nave fa parte della flottiglia di base a Venezia.

Santa Trinità

Completata a Venezia il 19 agosto 1953, ha la stessa impostazione della Nostra Signora, ma è priva dei due cannoni di poppa, sostituiti da una catapulta che lancia vasi incendiari, unica nave con tale tipo di arma, fortemente voluta dal comandante, il veneziano Giovanni Marino Contarini.

Si tratta dell'unica nave con le vele rosse sulle quali spicca una croce di Malta bianca, particolarità che le è valso il nome di "fiamma" da parte della popolazione, anche questa nave è stanziata a Venezia.

Vergine Santa

Completata a Ravenna il 22 agosto 1953, è lunga 48 metri e mezzo, ha 120 remi, un equipaggio di 166 persone e un armamento formato da tre cannoni, uno posto a prua e due sul fianco sinistro.

Questa curiosa sistemazione è dovuta alla peculiare posizione del timone, posto a babordo della galea, cosa che provoca, durante le virate a sinistra, la fuoriuscita del timone stesso dall'acqua e la perdita di direzionalità.

Per ovviare a questo grave difetto si sta pensando di attrezzare il vascello con un altro timone a tribordo, ma questo costringerebbe a rinunciare a due terzi dei cannoni della nave e a una lunga sosta in rada, per cui l'intervento viene costantemente rimandato.

Il ravennate Cristoforo Criffa, comandante della galea, è un abile uomo di mare, che sopperisce con la propria esperienza ai difetti della nave.

La Vergine Santa ha la base nel porto di Ravenna.

San Cristoforo

Completata a Venezia il 2 ottobre 1953, è lunga 50 metri, ha un equipaggio di 190 persone, 120 remi e un armamento composto da cinque cannoni a prua e due poppieri disposti sulle fiancate.

Il comandante è Andrea Troni, un giovane veneziano non molto esperto ma estremamente coraggioso, su ciascuna vela è dipinta una testa di moro bendata, simbolo che rende questo vascello inconfondibile.

Questa galea attualmente viene impiegata per pattugliare le coste della Sardegna.

San Nicola

Completata a Venezia il primo dicembre 1953, è lunga 54 metri, ha un equipaggio di 195 persone, 150 remi e un armamento di tre cannoni prodieri e due poppieri, disposti sulle fiancate.

Caratteristica di questa imbarcazione è una torretta a poppa, da dove arcieri e fucilieri possono bersagliare le navi avversarie, particolare che le dona una linea inconfondibile.

Il comandante è un giovane di Molfetta, Colane Drascio, impetuoso e trascinatore, amatissimo dal suo equipaggio, la nave si trova nel porto di Bari, da dove pattuglia le coste pugliesi.

San Girolamo

Completata a Venezia il 27 gennaio 1954, è lunga 54 metri, ha un equipaggio di 195 persone, 150 remi e un armamento di cinque cannoni a prua e due poppieri disposti in ritirata.

Il comandante è un vecchio ed esperto lupo di mare, Giovanni Balsi, nativo di Lesina, si vocifera che egli conservi in un tabernacolo una scheggia della Vera Croce, e che questa proteggerà la San Girolamo durante qualunque avversità.

Questa è la seconda galea di stanza a Bari.

Santa Maddalena

Completata a Venezia il 27 marzo 1954, è lunga 56 metri, ha un equipaggio di 218 persone, 180 remi e un armamento di cinque cannoni a prua.

Il comandante è Marino Contarini, conosciuto come "Tempesta" per il coraggio nell'affrontare il mare in condizioni proibitive e per l'effetto che fa quando si arrabbia. Sotto il suo comando questa galea si è spinta due volte nelle acque della Dalmazia, senza mai riuscire a intercettare il nemico.

Sebbene di stanza ad Ancona spesso questa nave si rifugia nel porto canale di Ravenna.

Saint Etienne

Completata a Venezia il 28 maggio 1954, è lunga 52,5 metri, ha un equipaggio di 186 persone, 120 remi e un armamento composto da tre cannoni a prua e un cannone a poppa, disposto in ritirata.

Il comandante di questa nave è un francese, Roquelaire Saint-Aubin, un esperto uomo di mare rimasto in Italia dopo i combattimenti seguiti al Giorno del Giudizio.

Da Ancona questa galea pattuglia la costa meridionale, sino al Gargano.

La Superba

Completata a Genova il 30 marzo 1954, è lunga 51 metri, ha un equipaggio di 174 persone, 114 remi e un armamento formato da un cannone a prua e due cannoni a poppa, disposti sulle fiancate.

Un piccolo castello permette la discesa di un "corvo", una specie di passerella in legno che si aggancia allo scafo avversario e permette l'abbordaggio, un sistema usato dalla flotta romana durante le guerre puniche.

Un tale dispositivo è l'ideale per il comandante, Antonio Coniglia, impetuoso e deciso a impegnare i nemici in ogni occasione possibile.

San Pietro

Completata a Venezia il 16 luglio 1954, è lunga 52,5 metri, ha un equipaggio di 186 persone, 120 remi e un armamento composto da tre cannoni a prua e un cannone a poppa, disposto in ritirata.

Comandata da Nicolò da Luvano questa Galea è stata affidata alla flotta dei Cavalieri di Malta il 12 agosto 1954.

Donzella

Completata a Genova il 27 ottobre 1954, è lunga 55 metri, ha un equipaggio di 186 persone, 120 remi e un armamento formato da due cannoni tre cannoni disposti a prua e tre a poppa.

L'installazione di uno sperone in bronzo ha impedito di poter disporre i cannoni di prua in caccia, così questi sono sistemati sulle fiancate.

Il comandante, Nicolò Imperiale, non è soddisfatto della disposizione dei cannoni e della scarsa manovrabilità della nave, appesantita dallo sperone, e sta cercando di convincere Adalberto Spagnoli a permettergli di rimuovere l'ingombrante fardello.

La galea è in forza al porto di Genova.

Padrona

Completata a Venezia il 27 novembre 1954, questa galeazza è lunga 59 metri, un equipaggio di 188 persone e un notevole armamento composto da ventotto cannoni, dodici per lato, quattro a prua e quattro a poppa. I suoi cannoni coprono efficacemente un vasto tratto delle acque antistanti Venezia, e sino a che questa nave resterà ormeggiata davanti all'arsenale sarà molto difficile che un avversario riesca a superarla per saccheggiare Venezia.

Anche se è dotata di una vela, questo mostro deve essere trainato da due galee, per muoversi, per cui alla Padrona è stato assegnato il compito di difendere la laguna di Venezia. Nonostante questo importantissimo compito il comandante, Francesco de Buonavita, morde il freno, non era quel compito noioso il motivo per cui ha deciso di offrirsi volontario per il servizio su una nave di linea.

Capitana

Completata a Malta il 10 gennaio 1955, è lunga 50 metri, ha 120 remi, un equipaggio di 160 persone e un armamento di un cannone a prua.

Non molto riuscita a causa dell'eccessiva larghezza e alla presenza di un solo albero che regge la grande vela latina, è tuttavia molto amata dalla popolazione dell'isola, essendo la prima nave uscita dai cantieri di La Valletta.

Il suo comandante è Pietro Giustiniani, valoroso combattente durante la liberazione dell'isola e indomito lupo di mare, la sua bandiera è bianca a strisce diagonali rosse, che rappresentano il sangue dei suoi nemici.

La galea fa parte della flotta dei Cavalieri di Malta.

San Giovanni Battista

Completata a Malta il 27 agosto 1955, è lunga 52 metri, ha 120 remi, un equipaggio di 186 persone e un armamento di tre cannoni a prua.

Il comandante è Giovanni Moncenigo, detto "Meno", soprannome che gli venne dato per la frase "tre di meno" pronunciata prima del combattimento durante il quale, assieme alla Santa Eufemia, affondò tre navi pirata.

La galea fa parte della flotta dei Cavalieri di Malta.

L'AVVISO

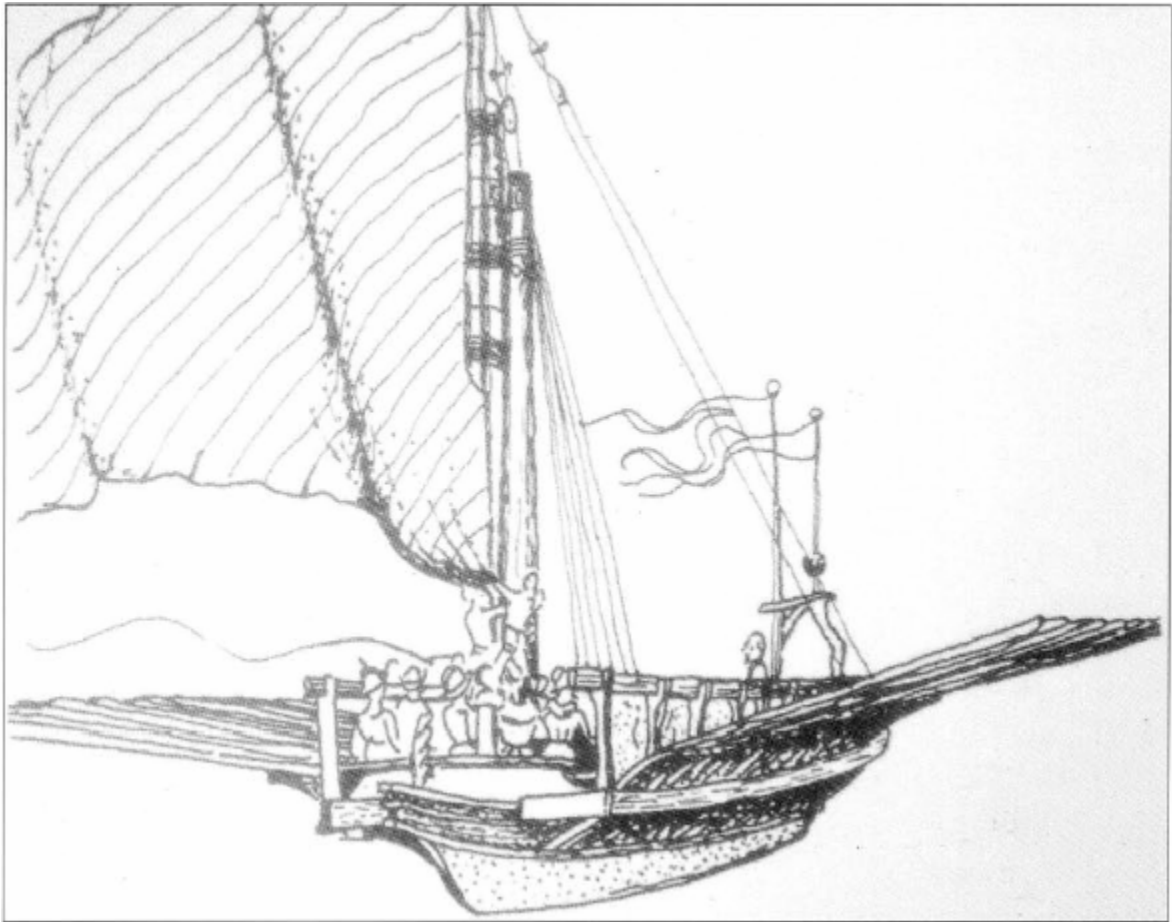
Questo tipo di nave ha lo scopo di pattugliare il mare in cerca del nemico e di portare le informazioni raccolte alla flotta o a terra, nel più breve tempo possibile.

In battaglia viene utilizzata solo per portare ordini o trasferire rinforzi da una nave all'altra, in quanto le sue dimensioni e l'armamento praticamente inesistente non le permetterebbero di affrontare il fuoco nemico.

Dotata da quattordici a venti remi per lato e di una grande vela latina questo tipo di nave è estremamente veloce ma non può rimanere in mare per molto tempo, dato che la sua capacità di carico è praticamente nulla, e le scorte di cibo a bordo sono sufficienti per tre giorni al massimo.

La vita dell'equipaggio è estremamente spartana, e i marinai imbarcati su questi mezzi si considerano un'élite, tanto che chiamano i loro colleghi, imbarcati su navi più grandi e relativamente confortevoli, "comodi".

L'armamento è normalmente costituito da un paio di mortai, montati a poppa su piastre rotanti, ma l'avviso si basa sulla velocità per sfuggire alle navi avversarie, combattere non è il suo compito.



Il disegno di un avviso eseguito da Adalberto Spagnoli

LE NAVI DEI PIRATI

Büyük (Bireme)

Nave a remi e a vela, con dimensioni relativamente contenute (circa quaranta metri di lunghezza per sette), molto simile alla galea del *Sanctum Imperium* (che infatti denomina queste navi con tale nome), impiegata per scorrerie e combattimenti contro altre navi da guerra.

Si tratta di un vascello snello ed essenziale, monoalbero, solitamente armato con tre cannoni a prua e uno o due a poppa, velocità e facilità di manovra sono le sue caratteristiche migliori.

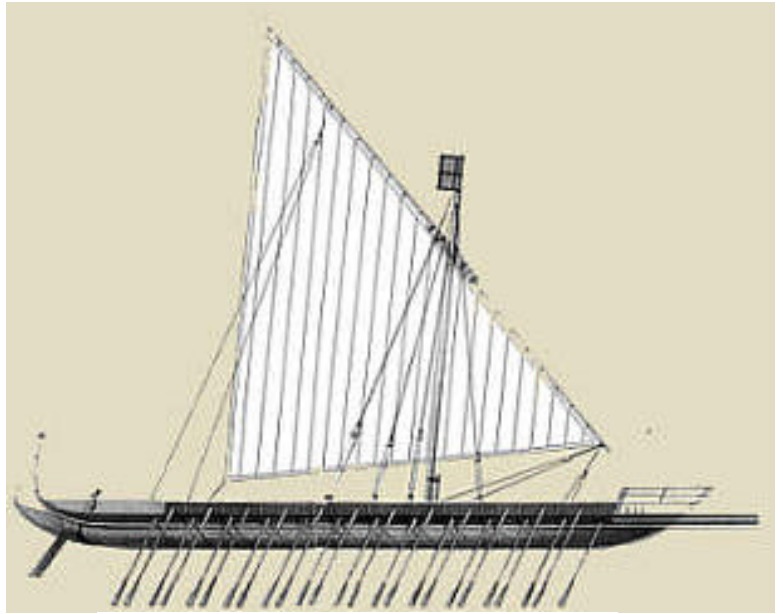
Quando è propulsa a remi questa imbarcazione può raggiungere gli otto nodi e manovrare in spazi estremamente ridotti.

I remi sono sistemati in due file sovrapposte, 25 o 27 per fiancata, azionati ciascuno da due vogatori, il timone normalmente è centrale, anche se in alcuni casi può essere posizionato su un fianco, la grande vela latina viene impiegata solo nei trasferimenti, garantendo una velocità che può arrivare anche a nove nodi.

L'equipaggio è composto da circa centoquaranta marinai,

dei quali un centinaio sono rematori, a questa forza possono aggiungersi una cinquantina di Jani Seri, i soldati d'élite.

I rematori sono normalmente schiavi cristiani catturati nelle incursioni sulle coste, e di solito non resistono più di un anno o due a quella terribile vita, passata incatenati a un remo o in qualche fetida cella.



Bireme con 25 remi per fiancata

La nave di Barbarossa (Riyala)

Barbarossa, il Beylerbey, terrore del Mediterraneo, forse il più noto e temuto pirata di tutti i tempi, si è fatto costruire una nave molto particolare, che gela il sangue solo a guardarla, e la cui costruzione ha richiesto ben tre anni di lavoro.

Si tratta di una bireme con 27 remi per fiancata, realizzata in gran parte con materiale proveniente da corpi umani, il ponte è costituito da ossa, le vele da pelli conciate, le corde sono formate da tendini e capelli intrecciati, una miriade di teschi decora lo scafo e un Morto incatenato a prua sostituisce la polena, un incubo diventato reale.

I rematori sono Obnioux, che possono mantenere una velocità di ben nove nodi per un tempo indefinito, mentre l'equipaggio è composto da una trentina di Ferox e Atrox, tutti sotto il ferreo controllo del Barbarossa.

Lunga quaranta metri e larga sette, la nave ha due alberi con vele latine e due ponti, due cannoni in bronzo costituiscono l'armamento principale, mentre a poppa una colubrina è in grado di sparare a mitraglia su ambedue i lati.

Questa bireme non ha grosse qualità nautiche, ma la sua scarsa manovrabilità non preoccupa particolarmente il suo comandante, infatti i poteri di Barbarossa nascondono perennemente la Riyala (termine turco che significa "nave ammiraglia") in una fitta nebbia, dalla quale la nave esce solo per seminare il terrore sui mari e sulle coste che circondano le Cicladi, isole che ospitano la base di questo terribile pirata.

La nave di Skià

La nave con la quale Skià compie le sue scorrerie è stata costruita ad Atene, ed era utilizzata per collegare la capitale greca con l'isola di Corfù, dove il pirata la sottrasse uccidendo i marinai di guardia.

Si tratta di un vascello lungo poco più di 48 metri, tozzo (è largo quasi nove metri), con due file di remi, 27 per fiancata, e due ponti, non particolarmente veloce ma con una discreta capacità di carico, la singola vela, triangolare, è nera, e a prua una corona dorata costituisce la polena.

Questa goffa e panciuta bireme è armata con due cannoni a prua e un mortaio fisso a poppa, arma difensiva con una gittata notevole ma scarsa celerità di tiro.

L'equipaggio è composto da centotrenta marinai e da sessanta "Leoni di Skià", incaricati di combattere una volta giunti a terra, i rematori sono schiavi catturati durante le scorrerie sulle coste italiane.

Il nome della nave è "La principessa dell'Adriatico", altisonante e non certo corrispondente alle qualità nautiche di questo vascello, che in uno scontro con un'unità analoga del *Sanctum Imperium* avrebbe certamente la peggio.

Ma finché Skià sarà in grado di prevedere le mosse dell'avversario questa nave resterà davvero la principessa dell'Adriatico, e la sua vela nera resterà il simbolo della morte e della prigionia.

Qaikia (Galeotta)

Sebbene sia uso comune presso i pirati agli ordini di Musetto chiamare questa imbarcazione con la vecchia denominazione turca in realtà si tratta di un battello decisamente più simile alle antiche galeotte che ai gran caicchi del Bosforo.

Si tratta di una nave con due alberi, dotata di vele quadre e randa, che naviga principalmente a vela ma può utilizzare un certo numero di remi, da venti a quaranta per lato, manovrati da un solo rematore, in caso di bonaccia o di navigazione controvento.

La qaikia è una nave a fondo piatto, lunga sino a cinquanta metri e larga anche dieci, con un equipaggio di circa centocinquanta uomini.

L'armamento è normalmente limitato a un paio di mortai montati su piastre girevoli e ad alcuni cannoni di poppa, da uno a tre, ma sui vascelli impiegati unicamente per la guerra sono presenti da sei a otto cannoni per fiancata.

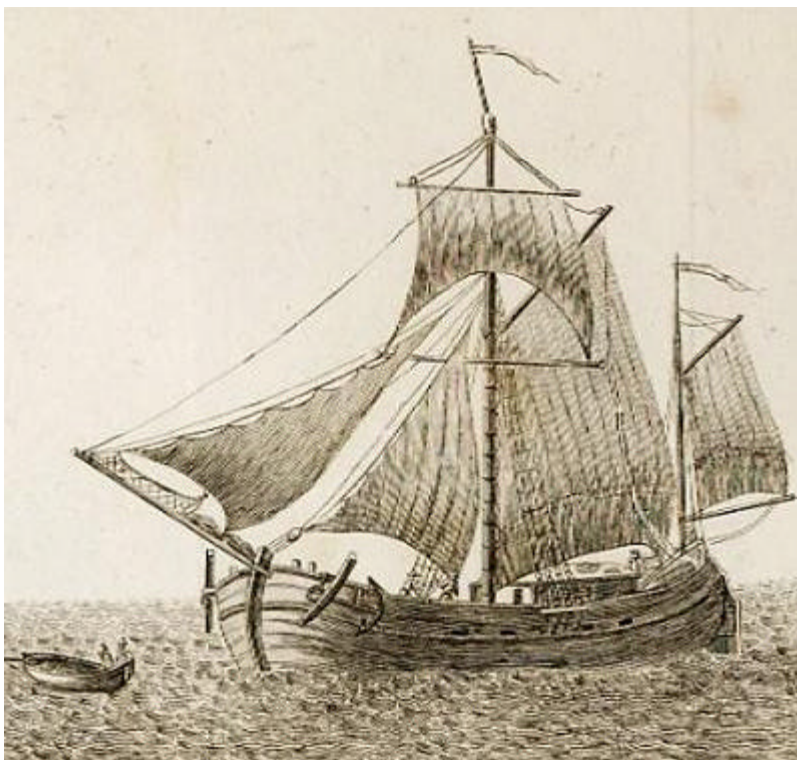
Sempre sulle imbarcazioni da guerra viene installata una protezione in lastre d'acciaio sistemate sulle fiancate, un'ottima difesa contro i cannoni in bronzo ma anche contro i calibri

relativamente piccoli dei cacciatorpediniere del *Sanctum Imperium*, una modifica che tuttavia rende la qaikia più lenta e instabile.

Probabilmente la stabilità e la grande capacità di carico sono le qualità migliori di questo tipo di imbarcazione, purtroppo altrettanto non si può dire della velocità, per quanto relativamente celere con il vento a favore, può infatti raggiungere gli otto nodi, questa nave necessita di molto tempo per prendere velocità, e in combattimento è molto meno manovrabile di una galea spinta dai remi, specie se lo scontro avviene in acque prossime alla riva o con vento al traverso.

A causa di queste limitazioni i pirati difficilmente fanno navigare questo tipo di nave, decisamente utile per trasportare merci o schiavi, senza l'appoggio di almeno un paio di navi da guerra.

Tuttavia Mugehid Ibn Abdallah sta pensando di sfruttarne la stabilità per armarne un paio con pesanti mortai da assedio, trasformandole in mostri dalla grande potenza di fuoco, capaci di affrontare le più potenti navi nemiche in mare aperto e di demolire le fortificazioni costiere, un'arma formidabile al servizio dei suoi sogni di conquista.



Una qaikia mentre sta salpando

Xebec (Sciabecco)

Il profilo di questa nave slanciata ed elegante è assolutamente inconfondibile, dotata di tre vele latine e un lungo albero di bompresso, è stata per secoli il battello tuttofare dei pirati barbareschi, che la usavano sia come nave da trasporto che come vascello da guerra.

Nella sua ultima incarnazione non è affatto cambiata, i carpentieri di Maiorca, da sempre maestri nel costruire questo tipo di vascello, fabbricano tozze e lente navi da carico ma anche imbarcazioni da guerra maneggevoli e di basso pescaggio, nondimeno con buona capacità di carico, capaci di raggiungere anche i venti nodi in caso di vento particolarmente favorevole.

Le vele sono infatti il principale mezzo di propulsione per questi battelli, anche se è possibile muoversi a remi in caso di bonaccia, si tratta comunque di un ripiego che garantisce una velocità decisamente scarsa, due o tre nodi al massimo.

Le dimensioni di questo vascello variano notevolmente a seconda dell'impiego a cui è destinato, le navi da guerra sono lunghe dai quaranta ai sessanta metri e larghe sei o sette metri, mentre quelle da carico hanno una lunghezza di una trentina di metri e una larghezza di dieci.

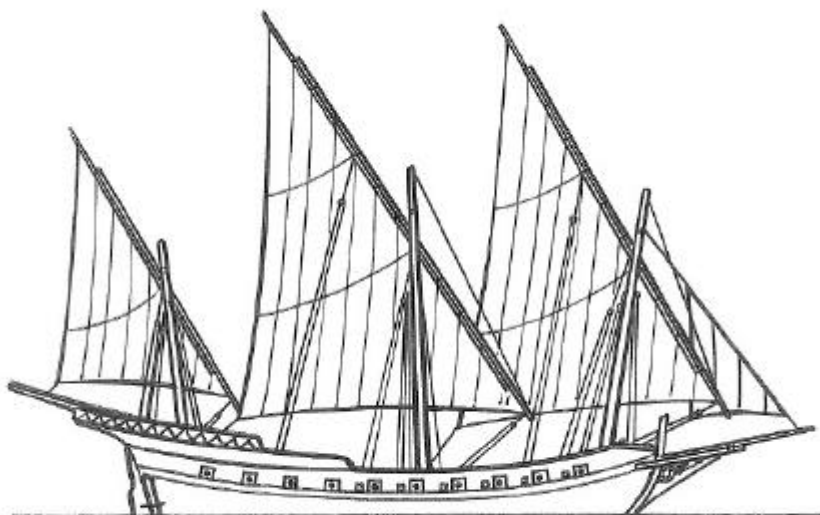
L'armamento degli sciabecchi è notevole, da 10 a 24 cannoni posti lungo le fiancate, sistemati sull'unico ponte e in grado di scaricare una bordata devastante sulle navi avversarie.

La flotta di Musetto usa sia palle singole, usate per danneggiare gli scafi, che doppie incatenate, queste ultime utilizzate per abbattere gli alberi e rendere impossibile la manovra ai vascelli nemici, oltre a cariche composte da chiodi e piccoli pezzi di ferro, impiegate per spazzare i ponti delle navi avversarie e falciarne gli equipaggi.

In qualche caso viene installata a prua una catapulta in grado di lanciare otri pieni di olio in fiamme, destinati a incendiare gli scafi delle navi avversarie.

L'impressionante armamento è completato da un paio di colubrine a poppa e prua, da utilizzare nei combattimenti ravvicinati, e in qualche caso da un mortaio orientabile situato a poppa, in complesso lo sciabecco ha una potenza di fuoco notevole, ed è temutissimo dai marinai avversari.

Il numero di uomini d'equipaggio è di solito intorno ai cento marinai, ai quali si devono aggiungere i soldati impiegati negli abbordaggi e in combattimento, dalle trenta alle cinquanta unità.



Sciabecco con 20 cannoni

La nave di Musetto (Al Hataf)

L'audace Mugehid Ibn Abdallah, conosciuto dai cristiani come Musetto, si è fatto costruire una nave filante e molto manovrabile, adatta alle sue caratteristiche di combattente imprevedibile e mortalmente rapido.

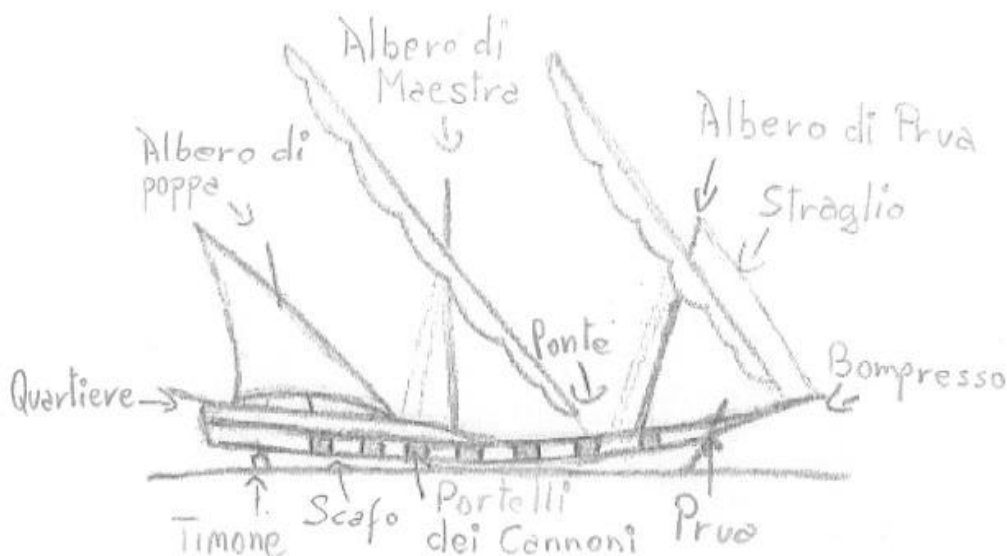
Si tratta di uno sciabecco dal disegno classico, un tre alberi disegnato più per la velocità che per l'armamento o le capacità di carico.

Le ampie vele latine sono bianche, mentre lo scafo è dipinto con un color nocciola chiaro e le murate di verde, a poppa, unico ornamento, una scritta in oro laminato riporta il nome della nave, Al Hataf, La Morte.

Lunga 42 metri e larga 6 e mezzo, con un solo ponte, tre alberi e un lungo bompresso la nave di Musetto è in grado di raggiungere anche i venti nodi, in condizioni di vento teso, ma anche la più debole bava può spingerla a una discreta andatura.

Nessuna bandiera o insegna è issata sugli alberi durante la navigazione, solo durante i combattimenti un grande drappo verde viene alzato a poppa.

L'armamento è costituito da quattordici cannoni in bronzo da 64 libbre e da due colubrine caricate a mitraglia, con le quali viene spazzata la



Il disegno della nave di Musetto, eseguito da un soldato del Sanctum Imperium

coperta delle navi avversarie prima di abbordarle.

L'equipaggio è formato da un centinaio di uomini scelti, uomini di mare che manovrano le vele e governano la nave, ma, se necessario, partecipano alle razzie o agli abbordaggi.

A questi abili marinai vanno aggiunti quindici soldati della guardia personale di Musetto e trenta Morti, controllati mentalmente dal pirata saraceno, una temibile forza d'assalto in grado di seminare morte e distruzione tra i nemici.

Il giorno successivo alla fine dei combattimenti seguiti allo sbarco la mia pattuglia era arrivata sulla costa meridionale dell'isola di Malta, era il tramonto, e una brezza leggera si era alzata da levante.
Guardando verso il mare vidi avanzare una nave sconosciuta, che navigava e a poca distanza dalla costa, un tre alberi di ottima fattura, con una sola vela alzata, che scivolava sull'acqua senza rumore, quasi un fantasma, senza che nessuno fosse visibile a bordo.
Ci nascondemmo mentre passava, e io ebbi la sensazione di una presenza malevola che scrutava in cerca di prieda, a poppa uno strano disegno, forse una scritta in arabo, ci sembrò foriera di sventura.
La nave scomparve verso il sole, e fu come se non fosse mai comparsa.
Questo disegno è la rappresentazione di quanto vedemmo su quella spiaggia.

Cronologia del Mediterraneo	
Data	Avvenimento
06-06-1944	Ariadeno Barbarossa si sveglia nel suo mausoleo a Istanbul
23-05-1947	Algeri viene abbandonata dai difensori francesi ai Morti, i superstiti raggiungono, undici giorni dopo, l'oasi di Tamantit et Sid Ahmed Timmi e vi fondano una comunità
18-06-1948	Mugehid Ibn Abdallah conquista le Baleari
17-02-1949	Hector Stabolis ruba una bireme a Rodi e si rifugia tra le isole della Dalmazia
15-01-1951	Mugehid Ibn Abdallah conquista Algeri
17-11-1951	Le isole Cicladi vengono conquistate da Ariadeno Barbarossa
13-10-1952	Viene riaperto l'arsenale di Venezia
11-01-1952	Prima scorreria di Skià, che cattura un mercantile al largo di Ancona
12-02-1953	La Cristo Risorto, la prima galea costruita dal <i>Sanctum Imperium</i> , viene varata a Venezia
27-06-1954	Malta viene liberata dai morti, fondazione della Marina Templare, i Cavalieri di Malta iniziano a pattugliare il Mediterraneo centrale
21-07-1955	Saccheggio della cittadina di San Salvatore, in Sardegna, da parte dei pirati di Mugehid Ibn Abdallah
15-08-1955	Il cacciatorpediniere Sisto V affonda, in quella che viene detta "Battaglia di mezzo agosto", due navi corsare al largo di Licata
12-09-1955	Scontro tra due galee dei Cavalieri e tre navi pirata davanti a Trapani, queste ultime vengono affondate
17-09-1955	La nave Santi Pietro e Paolo, in costruzione a Ravenna, viene distrutta da un incendio, sembra appiccato dai pirati, un altro vascello in costruzione viene danneggiato
26-10-1955	La torre di avvistamento di Arbatax viene presa d'assalto e distrutta
28-10-1955	Il Leone III affonda una nave pirata presso Porto Torres
03-11-1955	Una galea dei Cavalieri viene affondata da tre navi pirata al largo di Malta
12-11-1955	Il cacciatorpediniere Sisto V affonda una Qaikia nel canale di Sicilia