

NUOVA

ANTOLOGIA



MILITARE

RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 3
2022

Fascicolo 11. Giugno 2022
Storia Militare Moderna

a cura di
VIRGILIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Donato Tamblé,

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-485-4

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 3
2022

Fascicolo 11. Giugno 2022
Storia Militare Moderna

a cura di
VIRGILIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare



Testiera (Shaffron) per cavallo, Brescia (?) 1560-70
Metropolitan Museum of Arts, New York. Public Domain

Cristiano IV di Danimarca-Norvegia (r. 1588-1648) potere navale e diplomazia nell'Europa del Nord

di STEFANO CATTELAN *

ABSTRACT. During the reign of Christian IV Oldenburg (1588-1648), the Kingdom of Denmark-Norway reached the height of its influence in Northern Europe. Thanks to an impressive fleet, in the first part of the reign, the king reaffirmed Danish supremacy over the Baltic Sea (*dominium maris Baltici*) and supported Norwegian claims on the waters between the Scandinavian Peninsula and Iceland. However, by intervening in the Thirty Years' War in 1625, the ambitious ruler fell prey to erroneous diplomatic and geopolitical choices, which jeopardized the very existence of the Kingdom of Denmark-Norway. Although Christian IV remains arguably the most iconic Danish monarch, his legacy is open to conflicting assessments: on the one hand, he brought the Dane-Norwegian state to the pinnacle of its prestige; on the other, his actions triggered the subsequent decline of Denmark and the rise of the Swedish Empire.

KEYWORDS: KINGDOM OF DENMARK-NORWAY, EARLY MODERN AGE, NAVAL POWER, NAVAL WARFARE, HISTORY OF DIPLOMACY, HISTORY OF INTERNATIONAL LAW, NORTHERN EUROPE, GEOPOLITICS.

Introduzione

L'articolo propone un'analisi del ruolo della flotta dano-norvegese durante il lungo regno di Cristiano IV Oldenburg (1588-1648), affrontando l'argomento da un punto di vista diplomatico, geostrategico e militare. Si sofferma in particolare sulla relazione simbiotica tra il sovrano e la sua flotta: essa giocava un ruolo centrale nel sostenere l'ambiziosa politica estera di Cristiano IV.

La struttura del contributo si presenta come segue: la prima sezione colloca la figura di Cristiano IV nel più ampio contesto storico dell'Europa Settentrionale tra tardo medioevo e prima modernità. La seconda sezione analizza i primi decenni del regno di Cristiano IV, durante i quali il sovrano – complice una congiun-

* Postdoctoral researcher at the Research Group Contextual Research in Law (CORE), Faculty of Law and Criminology - Vrije Universiteit Brussel (VUB)

tura internazionale favorevole - assunse una posizione preminente nella geopolitica europea; la flotta, da lui potenziata e ampliata, sostanzialmente efficacemente le sue pretese di dominio sul Baltico e sui mari norvegesi. La terza sezione si sofferma sulla parte finale del regno di Cristiano IV, in cui alcune sue scelte militari e diplomatiche finirono col sancire il brusco ridimensionamento della Danimarca-Norvegia e l'ascesa della Svezia. La flotta rimase tuttavia decisiva nel proteggere l'indipendenza del regno dano-norvegese. Infine, le conclusioni propongono una riflessione finale su Cristiano IV e l'impiego della sua flotta.

1. Il regno di Danimarca-Norvegia nel contesto nord-europeo

Nel corso del tardo medioevo i regni di Norvegia e Danimarca si affermarono come entità statali coese e in qualità d'importanti attori marittimi dell'Europa Settentrionale. Colonizzatori provenienti dalla Norvegia occuparono le isole Orcadi (Orkneys), Shetland, Faroe (Fær Øer), e l'Islanda, che divennero terre della corona (tax lands)¹. All'epoca si pensava che la Groenlandia, raggiunta anch'essa da navigatori vichinghi, fosse in qualche modo unita alla Russia Settentrionale. Si può dunque capire perché i sovrani norvegesi cominciarono a considerare le acque comprese tra Islanda e Norvegia (il cosiddetto *Mare Septentrionalis*) come di propria esclusiva pertinenza: esso era infatti interamente circondato da possedimenti norvegesi². La concezione di un mare chiuso, *mare clausum*, si ritrova in numerosi trattati internazionali del XIV e XV secolo in cui la Lega Anseatica, Novgorod e l'Inghilterra riconoscevano apertamente le pretese norvegesi sulle vaste porzioni di mare in questione³. Secondo tali trattati solo i sudditi norvegesi

1 Thomas K. DERRY, *A History of Scandinavia*, London, George Allen & Unwin, 1979, pp. 48-49; Archibald R. LEWIS & Timothy J. RUNYAN, *European Naval and Maritime History, 300-1500*, Bloomington, Indiana University Press, 1985, pp. 86-110; Karen LARSEN, *A History of Norway*, Princeton: University Press, 1967, pp. 33-240; Sverre BAGGE, *Cross and Scepter: The Rise of the Scandinavian Kingdoms from the Vikings to the Reformation*, Princeton: University Press, 2014, pp. 248-268; Peter SAWYER, «The Viking Expansion», in Knut Helle (Ed.), *The Cambridge History of Scandinavia, Vol. 1, Prehistory to 1520*, Cambridge: University Press, 2003, pp. 106-107; Inge SKOVGAARD-PETERSEN, *The Making of the Danish Kingdom*, *ibid.*, pp. 168-183.

2 Johnson THEUTENBERG, «Mare Liberum et Mare Clausum», *Arctic*, 37, 4 (1984), p. 482; Stefano CATTELAN, «Claims of Dominion and the Freedom of the Sea: Diplomatic Tensions between England and Denmark-Norway in the late Tudor Period», *Journal on European History of Law*, 2, 2021, pp. 29-42.

3 V. ad esempio: il trattato del 1294 tra Lega Anseatica e Norvegia, in *Diplomatarium Nor-*

avevano facoltà di navigare a Nord della città di Bergen e verso l'Islanda, nonché di usufruire dei pescosi banchi di pesca della Norvegia Settentrionale, come quelli delle isole Lofoten. Bergen, con il suo *kontor* anseatico, divenne così il centro nevralgico del commercio estero norvegese, destinato a passare progressivamente sotto il controllo dei mercanti germano-anseatici⁴.

L'elemento caratterizzante del vicino regno di Danimarca era invece la posizione geografica (v. figura 1). La corona danese governava infatti territori di alta valenza strategica situati intorno alle strette vie d'acqua che collegano il Mar Baltico al Mare del Nord. Da ovest a est, troviamo lo Skagerrak, il Kattegat, e poi i segmenti di minore ampiezza: l'Øresund, la Lillebælt e la Storebælt⁵. L'Øresund, situato tra la penisola scandinava e l'isola di Zealand, era e rimane ancora oggi il più adatto alla navigazione per le imbarcazioni di maggiore pescaggio. Nel punto più stretto, tra la città danese di Helsingør (Elsinore) e Helsingborg (oggi in Svezia), l'Øresund è largo appena quattro chilometri; poteva essere quindi facilmente difeso da una flotta determinata e da fortificazioni costruite sulle due sponde. All'epoca infatti il sud dell'attuale Svezia costituiva parte integrante del regno danese (province di Scania, Halland e Blekinge). La monarchia danese si trovava pertanto nella situazione di poter regolare la navigazione attraverso lo stretto di Øresund come una «commercial valve, regulating the ingress and egress of Baltic shipping, as it

vegicum, vol. V, no. 21-23; lo statuto inglese datato 21 settembre 1429, in *Diplomatarum Norvegicum*, vol. XX, no. 779; il trattato firmato il 24 dicembre 1432, il cui testo è riportato in *Norges gamle Love*, «Recueil des anciennes Lois de Norvège», 2eme série, I, p. 135; «Conventio inter Henricum VI, Regem Angliæ, & Christiernum I Regem Daniæ; 9 Avril 1450», in Jean DUMONT, *Corps universel diplomatique du droit des gens...*, Amsterdam, 1726-31, Tome III, Partie I, p. 571; «Tractatus Ligæ, Confæderationis & Amicitiae inter Eduardum IV, Regem Angliæ, & Christiernum I Regem Daniæ; 20 November 1465». Ibid., p. 586; «Tractatus Pacis inter Henricum VII, Regem Angliæ, & Johannem Regem Daniæ et Sueciæ; 20 Janvier 1490», Ibid., Tome III, Partie II, cit., p. 245. Solo l'ultimo trattato in questione apriva la possibilità ai sudditi inglesi di navigare verso l'Islanda, a condizione di pagare ogni sette anni delle licenze. La Norvegia del Nord rimaneva invece preclusa.

- 4 Friedrich BRUNS, *Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik*, Berlin, Druck und Verlag von Pass & Garleb, 1900, p. IV; Arved NEDKVITNE, *The German Hansa and Bergen, 1100-1600*, Köln, Böhlau Verlag, 2014, p. 310; Knut HELLE, *Die Rechtsstellung der Deutschen in Bergen während des Mittelalters*, in Horst Wernicke & Nils Jörn, (Eds.), *Beiträge zur hansischen Kultur, Verfassungs- und Schiffahrtsgeschichte*, Weimar 1998; Arnold RAESTAD, *La mer territoriale, études historiques et juridiques*, Paris, A. Pedone Éditeur, 1913, p. 49.
- 5 Cf. Erik BRÜEL, *International Straits. A Treatise on International Law: The General Legal Position of International Straits* (vol. I), London, Sweet & Maxwell, 1947, pp. 17-35. Sugli stretti danesi, v. idem, *International Straits. Straits comprised by Positive Regulations* (vol. II), London, Sweet & Maxwell, 1947, pp. 11-105.

desired»⁶; ciononostante, la potente Lega Anseatica guidata dalla città di Lubecca operava da contrappeso alle ambizioni danesi, difendendo vigorosamente la libertà di navigazione e di commercio dei propri mercanti. Non è un caso che già dal XIII secolo questi ultimi avessero assunto un ruolo egemonico nel Baltico⁷.

Re Eric di Pomerania, che *de facto* governò sulla Danimarca dal 1412 al 1439, costruì il castello di Krogen nel punto più stretto del canale e nel 1429 introdusse i famosi pedaggi per l'attraversamento dello stesso (*Øresundtolden*). Tutte le navi che passavano attraverso l'Øresund erano ora tenute a sostare nella città di Elsinore per il pagamento dei pedaggi, assicurando al regno di Danimarca una stabile e considerevole fonte di reddito; essi costituirono tuttavia da subito anche una fonte d'interminabili dispute con le altre nazioni marinare, specialmente con la Lega Anseatica e, più tardi, Inghilterra e Olanda⁸. Lo status giuridico dello stretto di Øresund era considerato simile a quello di un fiume che attraversava dei territori danesi, e quindi soggetto alla piena giurisdizione danese. I successivi monarchi mantennero e aumentarono i pedaggi; Cristiano I (1448-1481), primo sovrano della dinastia Oldenburg, mostrò particolare interesse per gli *Øresundtolden*. Nel 1452, proibì la navigazione straniera negli altri due stretti (*Lillebælt* e *Storebælt*) con lo scopo di massimizzare i pedaggi riscossi a Elsinore. Esenzioni dai pedaggi erano tuttavia concesse se motivazioni geopolitiche e pressioni esterne lo rendevano inevitabile⁹.

Nel tardo XV secolo l'egemonia della lega anseatica sul commercio baltico cominciò a venire meno. A causa di una crescente disunione tra le parti, la lega -

6 Paul D. LOCKART, *Denmark, 1513–1660, The Rise and Decline of a Renaissance Monarchy*, Oxford: University Press, 2007, p. 2; Dirk MEIER, *Seafarers, Merchants and Pirates*, Woodbridge, Boydell Press, 2009, p. 124.

7 Ad esempio, quando i disegni imperialistici di re Valdemar IV Atterdag (1340-1375) furono distrutti da un'alleanza guidata da Lubecca. Il trattato di Stralsund del 1370 sancì la sconfitta danese e ampliò i privilegi dei mercanti anseatici. Jürgen SARNOWSKY, «The Golden Age of the Hanseatic League», in Donald J. Harreld (Ed.), *A Companion to the Hanseatic League*, Leiden, Brill, 2015, p. 71; RAESTAD, *La mer territoriale*, cit., p. 50. Cf. David K. BJORK, «The Peace of Stralsund, 1370», *Speculum, a Journal of Medieval History*, 7, 4 (1932), pp. 447-476.

8 SARNOWSKY, *The Golden Age of the Hanseatic League*, cit., p. 90; LOCKART, *Denmark*, cit., p. 2; Jens E. OLESEN, «The Right Usual Waterway», in Ole Degn (Ed.) *The Sound Toll at Elsinore, Politics, Shipping and the Collection of Duties 1429-1857*, Chicago: University Press, 2018, pp. 29-36.

9 OLESEN, «The Right Usual Waterway», cit., pp. 33-41.

che era sempre rimasta una libera associazione di città - trovò infatti sempre più difficile condurre politiche comuni: la sua struttura non si rendeva adatta alle sfide poste dall'Età Moderna e dal progressivo rafforzarsi degli Stati territoriali¹⁰. L'indebolimento del ruolo di contrappeso geopolitico svolto dalla lega anseatica permise alla Danimarca di espandere esponenzialmente la propria influenza nella regione; man mano che la rotta che collegava il Mar Baltico e il Mare del Nord diventava una delle più trafficate del mondo, il controllo degli stretti che mettevano in comunicazione i due mari permise ai sovrani di Danimarca di trarre enormi profitti dal commercio e di esercitare una notevole influenza in tutta la regione. In certi periodi essi ottennero un vero e proprio *dominium maris Baltici*. Le rivendicazioni danesi nel Baltico rimasero tuttavia più di natura politica che giuridica; esse si fondavano infatti sulla forza di ciascun sovrano danese e di mutevoli congetture storico-politiche¹¹. In confronto, le pretese norvegesi sul *Mare Septentrionalis* furono accettate con più facilità poiché avevano ad oggetto un'area tutto sommato remota, ben meno trafficata e strategica¹².

Già alla fine del XIV secolo i due regni di Danimarca e Norvegia entrarono in un'unione dinastica che vide la Danimarca, più popolosa e ricca, giocare un ruolo preponderante¹³. I sovrani della dinastia regnante Oldenburg risiedevano a Copenaghen e ciò, naturalmente, orientava le priorità politiche della corte verso il Baltico e la Germania del Nord. Il 'conglomerato' governato dagli Oldenburg era ora formato dai regni di Danimarca (composta a sua volta dalla penisola dello Jutland, dalle tre provincie nel sud della Svezia e da decine di isole, la più par-

10 RAESTAD, *La mer territoriale*, cit., p. 61; Marie Louise PELUS-KAPLAN, «De la Hanse aux trois grands ports hanséatiques de Lubeck, Hambourg et Brême: une mutation dans les rapports de forces maritimes en Baltique et Mer du Nord aux XVIe et XVIIe siècles», in Christian Buchet & Gérard Le Bouëdec (Eds.), *The Sea in History*, vol. III, Woodbridge, Boydell Press, 2017, pp. 51-63; Michael NORTH, «The Hanseatic League in the Early Modern Period», in *A Companion to the Hanseatic League*, cit. p. 102; BRÜEL, *International Straits*, II, cit., pp. 19-20; Hanno BRAND, «The Diplomatic Resolution of the Sound Conflicts between the Habsburg Netherlands, Denmark and the German Hanse, 1510-1532», in *The Sound Toll at Elsinore*, cit., pp. 193-225; John D. GRAINGER, *The British Navy in the Baltic*, Woodbridge, Boydell Press, 2014, pp. 16-17.

11 LOCKART, *Denmark*, cit., p. 2; Knud J. V. JESPERSEN, *A History of Denmark*, New York, Palgrave MacMillan, 2011, pp. 125-127. See also Wendy CHILDS, «Commerce and Trade», in Christopher Allmand (Ed.), *The New Cambridge Medieval History*, VII, Cambridge: University Press, 1998, pp. 145-160.

12 CATTELAN, «Claims of Dominion and the Freedom of the Sea...», cit., p. 32.

13 LARSEN, *A History of Norway*, cit., p. 198.

te collocate all'imboccatura del Baltico ma anche ben più ad Est, come Gotland e Ösel, oggi Saaremaa in Estonia) e di Norvegia, dai ducati tedeschi di Schleswig e Holstein, e dalle isole del *Mare Septentrionalis* come l'Islanda. Ne derivava un'entità politica territorialmente enorme - non facile da difendere militarmente - ma nel complesso scarsamente popolata (v. figura 1)¹⁴. Dato questo contesto geopolitico e geografico, la flotta e i collegamenti marittimi assunsero un'importanza capitale nell'assicurare le linee di comunicazione e la difesa dei territori della monarchia¹⁵. La flotta era inoltre essenziale per imporre il rispetto degli *Øresundtolden*, la cui giustificazione peraltro risiedeva nella protezione che i vascelli danesi dovevano offrire ai mercanti stranieri nel Baltico¹⁶. Nei primi decenni del XVI secolo la flotta danese rimaneva ad ogni modo di dimensioni contenute se confrontata alle flotte anseatiche¹⁷.

Nella prima metà del XVI secolo una serie di crisi dinastiche, religiose (l'avvento della Riforma Protestante) e guerre civili indebolirono temporaneamente la monarchia dano-norvegese e il suo potere di proiezione nella regione. Crisi degna di nota fu quella innescata dalla Svezia, resasi definitivamente indipendente dall'unione di Kalmar, che l'aveva unita a intermittenza con Norvegia e Danimarca tra 1397 e 1523; di contro, l'unione dano-norvegese si fece più coesa, facendo della rivalità con la Svezia uno dei cardini della propria politica estera¹⁸.

14 Intorno all'anno 1550 la Danimarca vera e propria contava una popolazione di 600.000 persone. La Norvegia non contava più di 200.000 abitanti, l'Islanda 50.000 e i ducati tedeschi 400.000. Con una popolazione totale di circa 1.250.000 abitanti, la Danimarca-Norvegia non era dunque paragonabile all'Inghilterra (circa quattro milioni di abitanti) o alla Francia (circa sedici milioni). La dimensione della popolazione era all'incirca pari a quella della Svezia-Finlandia dei Vasa. La più parte dell'Islanda e della Norvegia erano disabitate, ma fornivano risorse come materiali navali, tra cui legname e pece, e grandi quantità di pesce. Il clima temperato e i terreni fertili dei ducati, della Danimarca e delle province della Scania garantivano invece una buona produzione agricola. Cifre prese da LOCKART, *Denmark, 1513-1660*, cit., pp. 5-6. Sul concetto di stato conglomerato, v. Harald GUSTAVSSON, «A Perspective on State Formation in Early Modern Europe», *Scandinavian Journal of History*, 23 (1998), pp. 189-213.

15 Jan GLETE, *Amphibious Warfare in the Baltic, 1550-1700*, in David J. B. Trim & Mark C. Fissel (Eds.), *Amphibious Warfare 1000-1700: Commerce, State Formation and European Expansion*, Leiden, Brill, 2006, p. 138.

16 Jan GLETE, *Warfare at Sea, 1500-1650: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London, Routledge, 2000, p. 114.

17 Hans Christian BJERG, *A History of the Royal Danish Navy, 1510-2010*, Copenhagen, Statens Forsvarshistoriske Museum, 2010, pp. 13-29; LOCKART, *Denmark*, cit., p. 105.

18 Ibid., pp. 105-106; JESPERSEN, *A History of Denmark*, cit., p. 15.

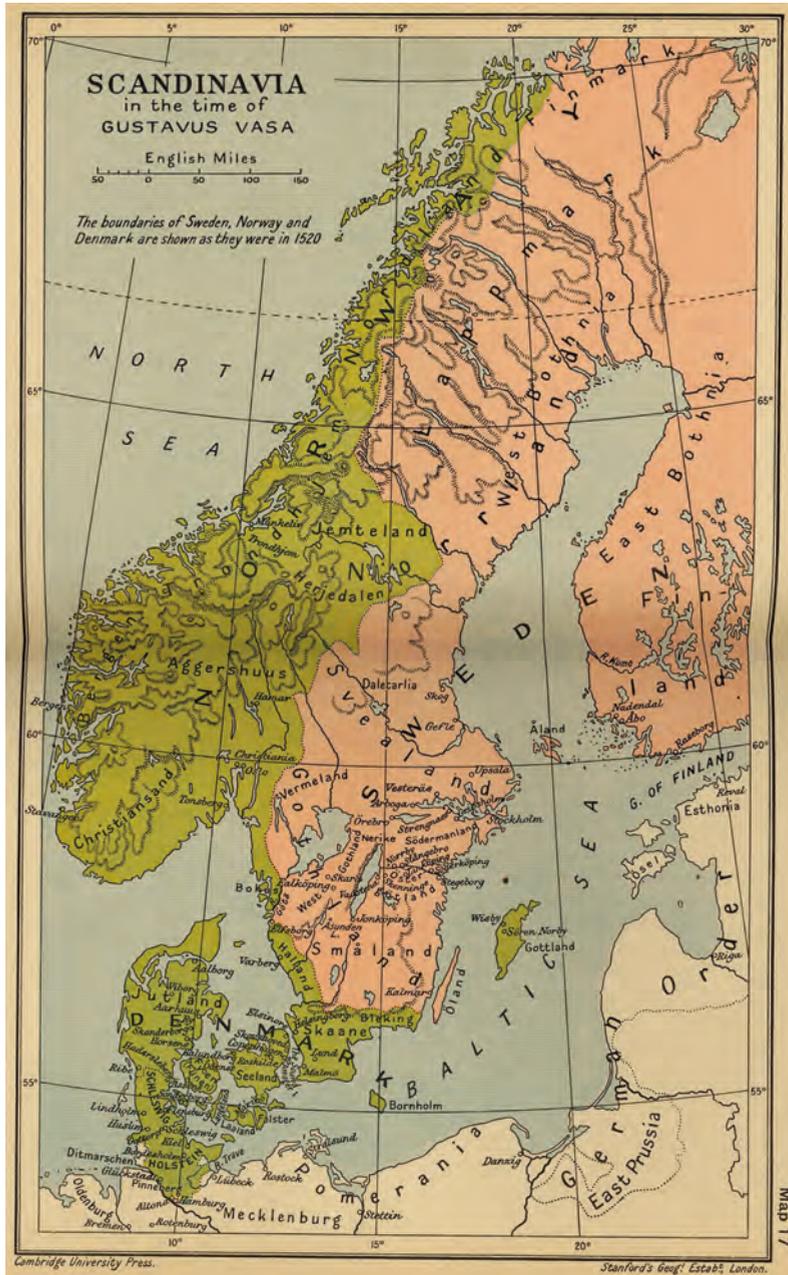


Figura 1 – I regni nordici nel 1523

Source: University of Texas at Austin, Perry-Castaneda Library, Map Collection from "The Cambridge Modern History Atlas" edited by Sir Adolphus William Ward, G.W. Prothero, Sir Stanley Mordaunt Leathes, and E.A. Benians. Cambridge: University Press; London, 1912

Solo con re Cristiano III (1534-1559) il regno dano-norvegese recuperò stabilità e ritrovò il suo ruolo di leader regionale; grazie anche all'ampliamento della flotta che arrivò a contare cinquanta navi bene armate alla fine del suo regno¹⁹. Nel frattempo, anche Gustavo I Vasa di Svezia (1523-1560) aveva munito il proprio regno di un'importante flotta armata di cannoni; a metà del XVI secolo i due regni nordici erano ormai riconosciuti come le principali potenze navali baltiche²⁰.

Da sempre le grandi distanze e la realtà geografica avevano reso difficile l'effettivo controllo sui mari a nord-ovest della Norvegia. Tuttavia, l'area di mare compresa tra la Norvegia e l'Islanda rimaneva agli occhi dei sovrani dano-norvegesi un mare chiuso (*mare clausum*) di esclusiva pertinenza dei propri sudditi. Decreti reali, come quelli del 1524 e nel 1536, continuavano a proibire la navigazione straniera a Nord di Bergen laddove il passaggio non fosse stato concesso da apposita licenza, previamente rilasciata dalle autorità²¹. Quando a partire della metà del XVI secolo alcuni navigatori inglesi aprirono una nuova rotta verso la Russia del Nord (Moscovia) circumnavigando la Norvegia, le autorità Dano-Norvegesi si mostrarono da subito ostili alla presenza di mercanti e pescatori inglesi sui 'mari del re'²². Una serie d'incidenti diede origine a un intenso scambio diplomatico tra Elisabetta I d'Inghilterra (1558-1603) e Federico II di Danimarca-Norvegia (1559-1588)²³. Quest'ultimo, infatti, monitorava le spe-

19 BJERG, *A History of the Royal Danish Navy*, cit., p. 30; Jørgen H. BARFOD, *Christian 3.s flåde. Den danske flådes historie 1533-1588*, 2, København, Gyldendal, 1995.; Id., «Den danske orlogsflåde før 1560», HTD, 94 (1994), pp. 261-270; Jan GLETE, *Navies and Nations: Warships, Navies and State-Building in Europe and America, 1500-1860*, I, Stockholm, Almqvist och Wiksell, 1993, pp. 130-135.

20 GLETE, *Warfare at Sea*, cit., p.119.

21 Per i testi, v. *Diplomatarium Norvegicum*, VII, p. 606, p. 749; «Traité fait entre Frederic II, Roi de Danemarck &c., & les Villes Anseatiques, 25 juillet 1560», in DUMONT, *Corps universel diplomatique*, Tome V, Partie I, cit., pp. 67-76.

22 Laurs LAURSEN, *Danmark-Norges Traktater 1523-1750. Med dertil hørende Aktstykker*, vol. II. København 1912, n. 31, p. 612. Per una panoramica, v. Armand J. GERSON, Earnest VANCOURT VAUGHN & Neva R. DEARDORFF, *Studies in the History of English Commerce in the Tudor Period*, New York: University of Pennsylvania Press, 1912, pp. 1-25; Samuel S. BARON, «Muscovy and the English Quest for a North East Passage to Cathay (1553-1584)», *Acta Slavica Iaponica*, vol. 3 (1985), pp. 1-17; Thomas S. WILLAN, *The Early History of the Russia Company, 1553-1603*, Manchester: University Press, 1956; Maria SALOMON AREL, *English Trade and Adventure to Russia in the Early Modern Era: The Muscovy Company, 1603-1649*, Lanham, Lexington Books, 2019.

23 Un tema trattato in dettaglio in CATTELAN, «Claims of Dominion and the Freedom of the Sea...», cit., pp. 35-38; LOCKART, *Denmark*, cit., pp. 105-106; GLETE, *Navies and Nations*,

dizioni inglesi tramite i suoi ufficiali in Norvegia, tenendosi pronto a intervenire con le armi qualora la presenza inglese fosse risultata oltremodo invadente. La corte dano-norvegese temeva soprattutto che la nuova rotta ‘di Moscovia’ potesse competere con la rotta tradizionale che passava per lo stretto di Øresund, sulla quale era ovviamente più semplice riscuotere pedaggi²⁴.

Sia attraverso corrispondenza diplomatica che tramite una serie d’infruttuosi incontri ad Amburgo (1577) i diplomatici inglesi difesero la libertà del mare e del suo utilizzo sulla base del diritto naturale (concezione romanistica del mare come *res communis omnium*); gli inviati dano-norvegesi si rifacevano invece a una rigida interpretazione dei trattati medievali in cui i predecessori di Elisabetta I avevano accettato i limiti imposti alla navigazione e alla pesca dei propri sudditi²⁵. Le due parti comunque raggiunsero un compromesso con il trattato di Haderslev, firmato il 22 giugno del 1583²⁶, col quale mercanti inglesi attivi nel commercio di Moscovia ottennero la libertà di attraversare i mari reclamati da Federico II, in cambio del pagamento annuale di una tassa e del formale riconoscimento del suo dominio sul *Mare Septentrionalis*²⁷. Nel testo siglato per l’accordo Federico II si riferiva in questi termini alla *vexata quaestio*: ‘de navigatione per Oceanum nostrum septentrionalem Moscoviam versus ad sinum seu portum Divi Nicolai’²⁸.

Sia Cristiano III sia Federico II svilupparono un forte interesse per gli affari marittimi ed ebbero cura di rafforzare la flotta Dano-Norvegese; quest’ultima rivelò la propria importanza in occasione della Guerra dei Sette Anni del Nord (1563-1570). Inizialmente la flotta svedese, anch’essa rinnovata e ampliata negli anni precedenti, riuscì a battere ripetutamente le flotte alleate di Danimarca e Lubeca, facendo pendere momentaneamente il *dominium maris baltici* in favore

cit., pp. 130-135; Hans D. LIND, *Fra Kong Frederik den Andens Tid: Bidrag til den dansk-norske Sømagts Historie*, København, Gyldendal, 1902. Per la biografia di Federico II v. Poul GRINDER-HANSEN, *Frederik 2: Danmarks renæssancekonge*, København, Gyldendal, 2013.

24 LAURSEN, *Danmark-Norges Traktater*, cit., pp. 614-622.

25 Ibid.

26 Per il testo del trattato v. LAURSEN, *Danmark-Norges Traktater*, cit., pp. 632-638.

27 Ibid., p. 635; *Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth*, vol. 17, 22 June 1583, n. 382, p. 411.

28 LAURSEN, *Danmark-Norges Traktater*, cit. p. 636. I termini dell’accordo erano piuttosto generali e la regina Elisabetta emise un altro documento che ne regolava l’attuazione. V. *Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth*, vol. 18, 12 October 1583, n. 162, pp. 139-140. Per il testo in lingua latina v. LAURSEN, *Danmark-Norges Traktater*, cit., pp. 642-644.

della Svezia. La fase finale del conflitto volse tuttavia a favore della Danimarca, che riconquistò il controllo del mare e ottenne una pace a lei favorevole con il Trattato di Stettino (1570)²⁹. Durante i numerosi combattimenti navali, cannoni e polvere da sparo giocarono un ruolo decisivo, rispetto al tradizionale abordaggio, evento senza precedenti nella regione; le navi costruite specificamente per la guerra inoltre dimostrarono una chiara superiorità sui mercantili armati che fino a quel momento avevano costituito il nerbo delle flotte nord-europee³⁰. L'accordo di Stettino fu seguito da un periodo relativamente lungo di pace tra i due regni, che vide la riaffermazione della primazia navale danese nello scacchiere baltico. La pace coincise con un'espansione del commercio regionale che si riverberò positivamente sugli *Øresundtolden* e sulle finanze dello stato³¹.

Sempre più navi, e di maggiori dimensioni, furono costruite in Europa nella seconda metà del XVI secolo. Le vaste foreste norvegesi assunsero un ruolo determinante nel garantire un'ampia riserva di legno pregiato per le costruzioni navali, cosa che portò le autorità dano-norvegesi a regolare il commercio del legname per preservare e vendere a caro prezzo una risorsa strategica di primaria importanza³². Tra il 1574 e il 1585, Federico fece modificare in modo radicale la fortezza medievale di *Krogen* sull'Øresund, trasformandola in un magnifico e imponente castello rinascimentale, *Kronborg* (Castello della Corona)³³. Esso fungeva da simbolo della potenza militare danese, riaffermandone il controllo esclusivo sullo stretto. Alla morte di Federico II (1588) le finanze dano-norvegesi erano in ottima salute, la flotta era all'avanguardia della tecnologia navale europea e godeva di una grande reputazione tra gli Stati vicini. Solo la flotta inglese di Elisabetta I poteva esserle paragonata per numero di navi, stazza e armamento.

29 BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., p. 12; Frede P. JENSEN, *Danmarks konflikt med Sverige 1563-1570*, København, Den danske historiske forening, 1982; Verso la fine della guerra in Svezia si giunse alla deposizione del mentalmente instabile re Eric XIV (1560-1568) a favore di suo fratello Giovanni III (1569-1592). Robert NISBET BAIN, *Scandinavia: A Political History of Denmark, Norway and Sweden from 1513 to 1900*, Cambridge: University Press, 2014, pp. 76-125.

30 GLETE, *Warfare at Sea*, cit., p. 121-123; Idem, *Naval Power and Control of the Sea in the Baltic in the Sixteenth Century*, in John B. Hattendorf & Richard W. Unger, *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*, Woodbridge, Boydell Press, 2003, pp. 217-232.

31 John DANSTRUP, *A History of Denmark*, Copenhagen, Wivel, 1948, p. 60.

32 LOCKART, *Denmark*, cit., p. 85.

33 NISBET BAIN, *Scandinavia*, cit., p. 84; Birger MIKKELSEN, *Kronborg*, Elsinore, Nordisk Forlag for Videnskab og Teknik, 1997.

2. Il 'Nettuno del Nord'

2.1 Il Mar Baltico: potere navale, guerra e diplomazia

Le rivendicazioni dano-norvegesi sui mari trovarono nuovo vigore con l'ascesa al trono del figlio di Federico II, Cristiano IV (1588-1648), in particolare dal momento in cui il giovane sovrano raggiunse la maggior età e, quindi, pieni poteri (1596). Nei primi decenni del suo regno Cristiano IV fu considerato uno dei governanti più ricchi e potenti dell'Europa settentrionale e il portabandiera della causa protestante³⁴. In particolare, Cristiano IV dedicò molta attenzione alla marina dano-norvegese, supervisionando personalmente i processi di costruzione navale e la creazione di un moderno arsenale a Copenaghen. A inizio Seicento circa il 30% delle finanze statali erano dedicate alla flotta, che rimaneva una delle più consistenti e attrezzate dell'epoca; per ottenere tale risultato, mastri d'ascia e ingegneri navali stranieri furono invitati in Danimarca, come lo scozzese David Balfour (1574-1634)³⁵. Cristiano IV guidò la flotta di persona numerose volte, sia in pace sia in guerra, vedendo riflesso in essa il proprio prestigio di monarca 'marino' all'estero³⁶. Ciò avvenne ad esempio con la visita di Cristiano IV al cognato Giacomo I d'Inghilterra (1606), durante la quale la squadra di otto navi che accompagnava il re fece un'ottima impressione nei contemporanei per aspetto, qua-

34 Il consiglio di reggenza (1588-1596) aveva ridotto considerabilmente le spese per il mantenimento della flotta. CATTELAN, «Claims of Dominion and the Freedom of the Sea...», cit., pp. 38-39; LOCKART, *Denmark*, cit., pp. 127-147. Per ulteriori dettagli v. Birger MIKKELSEN, *Christian IV: A Pictorial Biography*. Copenhagen, Nordisk Forlag for Videnskab og Teknik, 1988; LAURING, *A History of the Kingdom of Denmark*, cit., pp. 151-154; Henrik C. BERING LIISBERG, *Christian IV, Danmarks og Norges konge*, Kjøbenhavn, Bojesen, 1890; Benito SCOCOZZA, *Christian 4*, København, Politikens Forlag, 1987; NISBET BAIN, *Scandinavia*, cit., pp. 144-176; Sven ELLEHØJ, *Christian IVs verden*, Copenhagen, Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck, 1988; Steffen HEIBERG, *Christian 4. Monarken, Mennesket og Myten*, Copenhagen, Gyldendal, 1988.

35 BJERG, *A History of the Royal Danish Navy*, cit., p. 42; Martin BELLAMY, «David Balfour and Early Modern Danish Ship Design», *The Mariner's Mirror*, 92, 1 (2013), pp. 5-22; ASKGAARD Finn, «Christian IV: 'Rigets væbnede Arm'», Copenhagen, Tøjhusmuseet, 1988, pp. 51-61.

36 Sullo stretto rapporto tra Cristiano IV e la sua flotta, v. Martin BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, Leiden, Brill, 2006, pp. 9-25; Niels PROBST, *Christian 4.s flåde. Den danske flådes historie 1588-1660*, 3, København, Gyldendal, 1996. Cf. GLETE, *Warfare at Sea*, cit., p. 53, pp. 126-129; Leo TANDRUP, *Mod triumf eller tragedie. En politisk-diplomatisk studie over forløbet af den dansk-svenske magtkamp fra Kalmarkrigen til Kejserkrigen med særligt henblik på formuleringen af den svenske og især den danske politik i tiden fra 1617 og især fra 1621 til 1625*, Århus: Universitetsforlag, I, pp. 88-91.

lità e armamenti³⁷. Non a caso il re amava farsi ritrarre in allegorie e rappresentazioni come Nettuno, il dio del mare (v. figura 2).

Alcune navi ‘di prestigio’ come la *Tre kroner* (Tre corone) di 2100 tonnellate erano talmente imponenti per l’epoca da risultare poco manovrabili e inadatte al combattimento; fungevano principalmente da simbolo della potenza dano-norvegese. Nel caso specifico della *Tre kroner* il nome si richiamava direttamente ai tre regni di Danimarca, Norvegia e Svezia, vagheggiando l’ambizione di Cristiano IV di riunire i tre regni in un solo impero Baltico, che la flotta avrebbe dovuto collegare e preservare³⁸. Cristiano IV contemporaneamente irrobustì il controllo danese sullo strategico stretto di Øresund. Una parte sostanziale della sua ricchezza proveniva, infatti, dagli *Øresundtolden*, che egli aumentò più volte al fine di massimizzare le entrate e come strumento di guerra economica.

Durante le prime due decadi del suo regno, Cristiano IV preservò attivamente il predominio navale danese sul Mar Baltico (*dominium maris Baltici*) opponendosi a ciò che percepiva come un tentativo svedese di modificare il rapporto di forza regionale; riteneva infatti che una politica estera ‘statica’ non potesse che nuocere al proprio prestigio e al futuro dei propri regni³⁹. I problemi interni alla Polonia-Lituania e alla Russia aumentavano il margine di manovra del giovane re; oltre a ciò, la Svezia era ancora in fase di riorganizzazione, anche se la sua espansione nel Baltico orientale non lasciava presagire nulla di buono per gli interessi danesi. Inghilterra e Olanda poi non erano ancora nella posizione di esercitare un’influenza decisiva nel Baltico⁴⁰. La volontà di Cristiano IV di condurre una vigorosa politica estera fu tuttavia e in più occasioni ostacolata dall’assetto costituzionale interno della monarchia dano-norvegese che attribuiva un grande rilievo all’aristocrazia danese rappresentata dal consiglio di stato (*rigsråd*). Quest’ultimo era sempre poco propenso a finanziare costose avventure militari in terra straniera⁴¹. I dazi riscossi nell’Øresund invece rimanevano appannaggio

37 Henry ROBERTS, *The most royall and honourable entertainment of the most famous renowned King Christiern the Fourth, King of Denmarke, 1606*, reprinted in John Nichols, *The Progresses, Processions, and Magnificent Festivities, of King James I [...]*, London 1828, II, pp. 56-57.

38 BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., pp. 140-141.

39 Ibid., pp. 25-34; TANDRUP, *Mod triumf eller tragedie*, I, cit., pp. 88-91; DANSTRUP, *A History of Denmark*, cit. pp. 60-61.

40 LOCKART, *Denmark*, cit., p. 107; GRAINGER, *The British Navy in the Baltic*, cit., pp. 19-20.

41 Fin dal Medioevo, i monarchi danesi avevano dovuto condividere il potere con l’alta ari-

diretto del re, garantendogli una certa autonomia di spesa senza autorizzazione del *rigsråd*. Nella seconda metà del XVI secolo il numero di navi olandesi, e in minor misura inglesi, attive nel commercio Baltico era cresciuto esponenzialmente, e con esse il volume delle somme riscosse a Elsinore⁴².

Il consiglio di stato condivideva con il re la necessità di avere una potente flotta a difesa della corona, ma osteggiava l'utilizzo offensivo della stessa. Il re vedeva invece nella flotta lo strumento per attuare una politica estera ambiziosa che portasse all'acquisizione di nuovi territori. Il controllo delle finanze e dell'amministrazione della marina militare divenne dunque un motivo di frizione tra i due poteri che costituivano la 'corona danese', il re e il consiglio di stato. Se per il momento la primazia danese nel Baltico occidentale non era in discussione, nel Baltico orientale l'influenza della Svezia era ormai preponderante⁴³. Inoltre, le navi svedesi erano state tradizionalmente esenti dai dazi nell'Øresund; dato il limitato volume del commercio svedese, ciò non aveva causato particolari problemi fino a quel punto. Tuttavia, durante il regno di Cristiano IV le esportazioni di legno, rame e ferro dalla Svezia aumentarono progressivamente e la corte danese divenne insofferente verso il mancato guadagno derivante dall'esenzione.

Alla fine del XVI secolo la Svezia aveva concentrato le proprie energie sulla costruzione di una flotta di galee e imbarcazioni minori, adatta per il teatro orientale, dove si confrontava con la Russia e la Polonia-Lituania. Intorno all'anno 1605 la flotta danese era ben inferiore alla controparte svedese per tonnellaggio complessivo e numero di navi. Tuttavia, per quanto riguarda la flotta d'alto mare (i.e. navi di linea e fregate) la situazione era sostanzialmente in equilibrio⁴⁴. La Danimarca manteneva inoltre il possesso di una strategica linea d'isole situate nel Baltico, Bornholm, Gotland e Ösel. Il progressivo aumentare delle tensioni tra

stocrazia rappresentata dal consiglio di stato (*rigsråd*), organo che peraltro eleggeva ogni nuovo sovrano. Tale sistema rappresentava una sorta di diarchia, e durò fino all'istituzione della monarchia assoluta nel 1660. Il consiglio di stato aveva potere di veto sulla riscossione di nuove tasse. Per una panoramica, v. LOCKART, *Denmark*, cit., pp. 6-123. Cf. BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., pp. 43-54. Cf. NISBET BAIN, *Scandinavia*, cit., pp. 145-148.

42 Charles E. HILL, *The Danish Sound Dues and the Command of The Baltic*, Durham: Duke University Press, 1926, pp. 102-108; BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., p. 13.

43 BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., p. 7, p. 11, p. 36. Per una panoramica sul montare delle tensioni dano-svedesi, v. Sven Ulric PALME, *Danmark og Sverige 1596-1611*, Uppsala, Almqvist och Wiksell, 1942.

44 La momentanea espansione della flotta svedese era anche collegata alla guerra civile tra Sigismondo III Vasa e suo zio Carlo IX per il controllo della Svezia (1597-1599). *Ibid.*, p. 157.

Danimarca e Svezia degenerò nella Guerra di Kalmar (1611-1613) in cui la flotta danese, sebbene sulla carta più modesta (15.000 tonnellate contro 24.000), dominò i mari senza che si verificassero grandi scontri navali⁴⁵. Sfruttando una migliore organizzazione logistica e capacità di mobilitazione, i danesi riuscirono sin dall'inizio a bloccare due flotte avversarie all'interno delle loro basi di Älvsborg e Kalmar. Tali fortezze furono poi assediate e gli svedesi dovettero distruggere le proprie navi per evitarne la cattura⁴⁶. Ciò garantì la vittoria della guerra alla Danimarca, seppur non decisiva. La campagna terrestre si era, infatti, conclusa in uno stallo⁴⁷. Il nuovo re di Svezia, Gustavo Adolfo (1611-1632), coadiuvato dal cancelliere Axel Oxenstierna, ereditò un paese in guerra su tre fronti e dunque per il momento accettò la superiorità navale danese, firmando pesanti condizioni di pace e concentrandosi sulle campagne militari nel Baltico orientale. Il trattato di Knærod, firmato il 30 gennaio 1613 fu l'ultimo ad affermare la superiorità danese nei confronti della Svezia⁴⁸.

Durante la guerra Cristiano IV aveva aumentato ulteriormente i dazi nell'Øresund. Una volta tornata la pace si rifiutò di diminuirli. Ciò causò vive proteste da parte dell'Olanda e Inghilterra, le cui navi ormai trasportavano una parte preponderante del commercio baltico⁴⁹. Le rimostranze olandesi ricevettero una risposta sdegnata da parte di Cristiano IV, che considerava la propria giurisdizione sugli stretti danesi come assoluta e non negoziabile. In tale occasione il sovrano mostrò l'aspetto più impulsivo e orgoglioso del proprio carattere, sottostimando gravemente il potere navale che gli olandesi erano ormai in grado di esercitare a livello globale. Questi ultimi peraltro attribuivano un'importanza capitale al commercio baltico, da cui traevano le materie prime essenziali alla loro prosperità come

45 GLETE, *Warfare at Sea*, cit., p. 126.

46 Ibidem; PROBST, *Christian 4.s flåde*, cit., pp. 107-122.

47 Robert I. FROST, *The Northern Wars: War, State and Society in Northeastern Europe, 1558-1721*, Harlow, Longman, 2000, p. 136.

48 Stewart P. OAKLEY, *War and Peace in the Baltic, 1560-1790*, London, Routledge, 1992, pp. 48-49; TANDRUP, *Mod triumf eller tragedie*, II, cit., pp. 335-352; NISBET BAIN, *Scandinavia*, cit., pp. 177-182.

49 Lo stretto fu chiuso per impedire agli svedesi di ottenere rifornimenti e materiali militari. Paul D. LOCKART, *Sweden in the Seventeenth Century*, New York, Palgrave MacMillan, 2004, pp. 22-26; GRAINGER, *The British Navy in the Baltic*, cit., pp. 32-33; Jonathan I. ISRAEL, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford: University Press, 2002, pp. 38-120; Henryk ZINS, *England and the Baltic*, Manchester: University Press, 1972, p. 138.



*Figura 2 - 'Allegoria del Sound' di Isaacs Isaacz, 1622,
Statens Museum for Kunst di Copenaghen.
(Public Domain, wikipedia)*

Cristiano IV commissionò il dipinto, di natura squisitamente simbolica, per rappresentare la sovranità danese sull'Øresund e il proprio potere marittimo. Il castello di Kronborg e alcuni vascelli danesi occupano lo sfondo. In primo piano, il leone richiama uno dei simboli araldici della Danimarca. Nettuno rappresenta Cristiano IV, che amava farsi ritrarre come il dio del mare. La figura maschile si appoggia su un vaso che distribuisce acqua, il che potrebbe simboleggiare l'Øresund, visto come 'una via d'acqua danese'.

La figura femminile con il cappello a forma di castello simboleggia una città, verosimilmente Elsinore, dove i pedaggi dell'Øresund erano riscossi, oppure Copenaghen, la capitale che il re stava ingrandendo, abbellendo e fortificando senza badare a spese. Accanto alla figura femminile si trova una cornucopia, un tradizionale simbolo di abbondanza, mentre le conchiglie sembrano richiamare le ricchezze del mare.

grano e materiali navali⁵⁰.

Per tutta risposta, nel 1614 le Provincie Unite olandesi si allearono con la Svezia al fine di imporre una diminuzione dei dazi a Cristiano IV e di creare un contrappeso al predominio danese sul Baltico⁵¹. Tale alleanza, la prima tra Svezia e un paese dell'Europa occidentale, permise alla Svezia di risollevarsi in fretta dalla sconfitta e uscire dal suo tradizionale isolamento diplomatico. Ciò pose le basi ai successivi trionfi di Gustavo Adolfo. In altre parole, la prospettiva di un monopolio marittimo danese nel Baltico alienò a Cristiano IV le due potenze marittime in ascesa, Olanda e Inghilterra. La Danimarca era ora vista come un ostacolo al fluire del commercio tra Baltico e Mare del Nord. L'atteggiamento volitivo e altero di Cristiano IV non fece altro che esasperare la situazione⁵².

2 2 Il Mare Septentrionalis: *pesca e nuove rotte commerciali*

Cristiano IV fu uno dei sovrani dano-norvegesi che mantenne un più stretto rapporto con la Norvegia. Egli visitò numerose volte il paese e dimostrò grande interesse per lo sfruttamento delle materie prime locali, specialmente legname e pesca⁵³. Nell'ultimo decennio del XVI secolo, Cristiano IV riaffermò le pretese di controllo esclusivo sull'area pelagica tra Islanda e Norvegia. I documenti dell'epoca si riferivano al sovrano come a 'signore di entrambe le coste' (di Norvegia e Islanda) e 'signore del mare'. Nel 1597, i suoi inviati a Londra si lamentarono della violazione da parte di mercanti e pescatori inglesi dell'area di *mare clausum* norvegese, sostenendo che la pesca 'should be lawfully and regularly managed according to the ancient Leagues'⁵⁴. Ciò comportava il pagamento di licenze da parte degli inglesi ed il riconoscimento del dominio dano-norvegese nell'area.

50 ISRAEL, *Dutch Primacy in World Trade*, cit., p. 94; Milja VAN TIELHOF, *The 'Mother of All Trades': The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late Sixteenth to the Early Nineteenth Century*, Leiden, Brill, 2002.

51 Per il testo del trattato, v. DUMONT, *Corps universel diplomatique*, Tome V, Partie II, cit., pp. 245-252. Cf. ISRAEL, *Dutch Primacy in World Trade*, cit., pp. 93-94.

52 BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., p. 7; Michael ROBERTS, *Gustavus Adolphus: a History of Sweden 1611-1632*, London, Longmans, 1953, I, pp. 71-72.

53 Morten SKUMSRUD ANDERSEN & Iver B. NEUMANN, «The Danish Empire and Norway's Place Therein», *Scandinavica - International Journal of Scandinavian Studies*, 54, 1 (2015), pp. 10-29.

54 CAMDEN, *The history of the most renowned and victorious Princess Elizabeth*, IV, p. 539.



Figura 3 - Lo stretto di Øresund, con Elsinore e Kronborg in primo piano. Georg Braun (1541-1622) e Frans Hogenberg (1535-1590), *Civitates Orbis Terrarum* (ca. 1580), libro 4, mappa 26. John Danstrup, *Danmarks historia. Från äldsta tid till våra dagar. Första bandet*, Malmö, Allhems förlag, 1946.

I diplomatici dano-norvegesi facevano ancora una volta riferimento ai trattati del XV secolo in base ai quali l'Inghilterra aveva riconosciuto le pretese dano-norvegesi, limitando la navigazione dei propri sudditi verso Nord, almeno sulla carta⁵⁵.

Nel 1599, Cristiano IV guidò personalmente una flottiglia nel nord della Norvegia, catturando diverse imbarcazioni inglesi che avevano 'sconfinato nei mari del re'; alcune di queste appartenevano a mercanti attivi sulla rotta di Moscovia, mentre altre erano state sorprese a pescare nei pressi delle coste norvegesi senza licenza reale⁵⁶. Nel 1600, le autorità norvegesi stavano ancora trattenendo un gruppo di pescatori provenienti dal porto inglese di Hull. La regina Elisabetta I d'Inghilterra scrisse al suo omologo dano-norvegese lamentandosi dei maltrattamenti subiti dai propri sudditi, sostenendo che la pesca in alto mare (*maris piscatione*)

⁵⁵ Ibidem.

⁵⁶ FULTON, *The Sovereignty of the Sea*, cit., pp. 108-109.

era da considerarsi libera sulla base del diritto delle genti così come delle usanze di tutte le nazioni, ‘Jure Gentium omniumque Nationum moribus libera’⁵⁷.

Nel corso dello stesso anno diplomatici danesi e inglesi s’incontrarono nella città di Embden, senza risultato. Il cronista inglese William Camden riporta che secondo gli inviati inglesi i danesi avevano abbandonato le discussioni perché miravano alla ‘continuation of things in the same state they then were, that they might every day at their pleasure exact new customs on the English in the straight called *Oresund*, confiscate their ships and goods by new orders and decrees, and wholly prohibited their fishing in the open Northern Ocean, and their navigation by that sea into *Moscovia*’⁵⁸. Nell’inverno del 1602 i rappresentanti delle due parti si incontrarono nuovamente nella città tedesca di Brema dove gli inviati inglesi reclamarono nuovamente la libertà di pesca e navigazione verso la Russia, Gli inviati danesi, nonostante le aperture da parte inglese, rimasero fermi sulle loro posizioni⁵⁹. La morte di Elisabetta I, sopraggiunta nel marzo del 1603, interruppe infine le negoziazioni⁶⁰. Come già sotto Federico II, due diverse questioni marittime - l’attraversamento dell’Øresund e la navigazione nel *Mare Septentrionalis* - costituirono la fonte primaria di attriti tra i due regni protestanti, tradizionalmente in buoni rapporti. I dossier erano tuttavia profondamente connessi, poiché la corte danese temeva che la nuova rotta intorno alla Norvegia settentrionale potesse competere con l’Øresund, minando la riscossione dei pedaggi a Elsinore⁶¹. Sebbene l’Inghilterra cominciasse a essere insofferente nei confronti di Cristiano IV, per il momento la situazione internazionale e il rapporto di forza tra i due stati imponevano un atteggiamento conciliatorio.

57 «A Regina ad Regem Daniæ, super piscatione in alto mare, 1600», in *Foedera*, cit., VII, 2, p. 3.

58 William Camden, *The history of the most renowned and victorious Princess Elizabeth, late queen of England: containing all the most important and remarkable passages of state, both at home and abroad (...) during her long and prosperous reign*, London, printed by M. Flesher, for C. Harper [etc.], 1675, vol. IV, pp. 595-596.

59 «Instructions aux Ambassadeurs pour traiter avec ceux du Roi de Danemarc, 1602», in Thomas RYMER, *Foedera, conventiones, literæ, et cujuscunque generis acta publica, inter reges Angliæ et alios quosvis imperatores, reges, pontifices, principes, vel communitates (...)*. Hagæ Comitum, Apud Joannem Neaulme, 1742, VII, 2, pp. 25-31; CAMDEN, *The history of the most renowned and victorious Princess Elizabeth*, IV, p. 649. Cf. CATTELAN, «Claims of Dominion and the Freedom of the Sea...», cit., p. 41.

60 Il *Privy Council* informò immediatamente gli inviati inglesi della morte di Elisabetta I. Lettera riportata in RYMER, *Foedera*, VII, 2, cit., p. 63.

61 RAESTAD, *La mer territoriale*, cit., p. 77; BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., p. 29.

3. La guerra dei Trent'anni e l'ascesa del Regno di Svezia

3. 1. Tensioni crescenti

Dalla terza decade del XVII secolo Cristiano IV si concentrò sempre più sul contenimento della Svezia e sull'intricata politica del Sacro Romano Impero, finendo per coinvolgere il conglomerato Oldenburg in una serie di conflitti che si rivelarono rovinosi. La sempre maggiore richiesta di denaro per finanziare gli sforzi bellici alienò inoltre sovrano e consiglio di stato, sempre più restio a supportare il proprio sovrano. Già nel 1623, a causa dei successi militari di Gustavo Adolfo nel Baltico orientale, le tensioni con la Svezia erano vicine al punto di rottura. Cristiano IV impose il pagamento dei dazi nell'Øresund anche alle navi svedesi, mentre Gustavo Adolfo adottava a sua volta politiche commerciali ostili⁶². Un anno dopo Danimarca e Svezia erano sull'orlo della guerra. Le forze svedesi erano pronte a varcare i confini in pieno assetto da battaglia, mentre l'esercito e la flotta danesi non lo erano minimamente poiché consiglio di stato, infatti, aveva volutamente ridotto i fondi dedicati alle spese militari negli anni precedenti. Dopo una serie d'incontri, tenutisi a Knærod nel corso del 1624 e scaduti non raramente in alterco, il battagliero e orgoglioso Cristiano IV dovette accettare un compromesso umiliante, ristabilendo il trattato di libero commercio ed esentando nuovamente i vascelli svedesi dagli *Øresundtolden*. Un tal esito dimostrò l'effettiva debolezza del 'Nettuno del Nord' ai propri vicini.

Gli storici Michael Roberts e Martin Bellamy individuano in questo episodio il momento in cui la bilancia del *dominium maris baltici* cominciò a pendere inesorabilmente a favore della Svezia, la quale era riuscita in breve tempo a implementare numerose riforme per meglio rispondere alle esigenze di un'epoca di radicali cambiamenti sia in ambito militare che diplomatico⁶³. Nel frattempo, il controllo del *Mare Septentrionalis* si faceva sempre più difficoltoso per la flotta dano-norvegese, che faticava a mantenersi un'effettiva presenza. La priorità ormai era mantenere la precaria superiorità nel Baltico Occidentale, difendere lo stretto di Øresund e le principali isole danesi, Fionia e Selandia con la capitale Copenaghen. Quest'ultima era ormai vulnerabile alle incursioni via mare da parte delle forze svedesi che avevano dimostrato ottime capacità anfibe nella conquista di Riga (1621)⁶⁴.

62 BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., p. 16.

63 Ibid. p. 17; ROBERTS, *Gustavus Adolphus*, I, p. 234.

64 Jill LISK, *The Struggle for Supremacy in the Baltic*, London, University of London Press, 1917, pp. 30-38; GLETE, «Amphibious Warfare in the Baltic, 1550-1700», cit., p. 141.

3.2 Guerra, sconfitte e disillusione

Essendo, in quanto Duca dello Schleswig-Holstein, anche principe del Sacro Romano Impero, Cristiano IV decise di mettersi alla guida della fazione protestante nella Guerra dei Trent'Anni⁶⁵, compensando la recente delusione con la Svezia e ripristinando il proprio prestigio internazionale; il sovrano sperava così di poter volgere a proprio favore il caos generato in Germania dallo scoppio della guerra. Diversamente da quanto da lui previsto, l'ingresso della Danimarca nella Guerra dei Trent'Anni (*Lower Saxon War* o *Kejserkrig*) minò l'economia danese e terminò bruscamente con la sconfitta subita da Cristiano IV contro le forze cattolico-imperiali nella battaglia di Lutter del 1625.

I sotterfugi diplomatici di Cristiano IV, pur indispettendo sia i protestanti che cattolici, garantirono, col trattato di Lubeca del 1629, termini di pace favorevoli con l'imperatore Ferdinando II d'Asburgo e il suo luogotenente Albrecht von Wallenstein⁶⁶. Nonostante l'esito infausto della campagna militare terrestre danese, culminata con la devastazione da parte delle forze imperiali della penisola dello Jutland, ancora una volta la flotta danese aveva dimostrato il proprio valore strategico, difendendo le isole di Fionia e Selandia e mantenendo il controllo del mare⁶⁷. Quando il suo erede designato, il principe Cristiano (1603-1647) si sposò nel 1634, Cristiano IV fece organizzare grandiosi festeggiamenti, con allegorie e rappresentazioni che lo identificavano come Nettuno. Si trattava di un modo appariscente di riaffermare la propria potenza marittima⁶⁸. Nel frattempo, le tensioni con la Svezia, intervenuta anch'essa nel conflitto contro le forze imperiali, ma con ben altro successo, continuavano ad acuirsi. Proprio a causa dell'intervento svedese in Germania, Gustavo Adolfo aveva ampliato la flotta in maniera rilevante. Quest'ultima dal 1635 era di nuovo nettamente superiore alla controparte da-

65 Paul Douglas LOCKHART, «Denmark and the Empire: A Reassessment of Danish Foreign Policy under King Christian IV», *Scandinavian Studies*, 64, 3 (1992), pp. 390-416

66 Per il testo del trattato, v. DUMONT, *Corps universel diplomatique*, Tome V, Partie II, cit., pp. 584-589.

67 Paul Douglas LOCKHART, *Denmark in the Thirty Years' War, 1618-1648: King Christian IV and the Decline of the Oldenburg State*, Selinsgrove: Susquehanna University Press, 1996, p. 205.

68 Mara R. WADE, *Triumphus nuptialis danicus. German Court Culture and Denmark, the Great Wedding of 1634*, Wolfenbütteler Arbeiten zur Barockforschung, Wiesbaden 1996; Sebastian OLDEN-JØRGENSEN, «State-Ceremonial, Court Culture and Political Power in Early Modern Denmark, 1536-1746», *Scandinavian Journal of History*, 27 (2002), pp. 70-71.

nese sia per tonnellaggio sia per numero di navi⁶⁹.

Il continuo aumento dei dazi riscossi a Elsinore, necessario a rimpinguare le esauste casse del tesoro danese, rese le potenze marittime, Inghilterra e Olanda, sempre più ostili a ciò che giudicavano un atteggiamento parassitario; esse, infatti, avevano continuo bisogno delle materie prime provenienti dal Baltico e ormai possedevano la maggior parte delle navi transitanti nell'Øresund. Cristiano IV perse così l'appoggio dei propri tradizionali partner diplomatici nel momento in cui si avvicinava lo scontro frontale con la Svezia per la supremazia sul Baltico. Nel 1639, le politiche mercantilistiche di Cristiano IV e l'ennesimo aumento dei dazi esasperò ulteriormente la tensione tra Danimarca e Olanda⁷⁰. Voci di una grande flotta olandese pronta a forzare il passaggio indussero Cristiano IV a concessioni, come la pubblicazione del primo tariffario ufficiale. Infatti, dopo la prematura morte in battaglia di Gustavo Adolfo nel 1632, Cristiano IV aveva nuovamente adottato una politica aggressiva nel Baltico, prevedendo, a torto, un allentamento della pressione svedese.

Sotto la reggenza del cancelliere Axel Oxenstierna (1583-1654), invece, le forze svedesi invasero a sorpresa la Danimarca da sud durante la cosiddetta Guerra di Torstensson (*Torstenssonkrig*, 1643-1645), travolgendo rapidamente le difese danesi nella penisola dello Jutland e nella regione della Scania. La guerra ebbe un chiaro esito a favore della Svezia, ora appoggiata da forze navali e terrestri olandesi⁷¹. Inizialmente, una squadra navale guidata da Cristiano IV era riuscita a sconfiggere la flotta ausiliaria olandese nel Mare del Nord, costringendola a ritirarsi senza congiungersi con gli alleati svedesi (battaglia di Lister Deep, maggio 1644). Poco dopo, nel luglio 1644, ebbe luogo la famosa battaglia di Kolberger Heide tra le flotte danese e svedese⁷²; Cristiano IV perse un occhio e fu ferito in tredici punti diversi mentre comandava lo squadrone di retroguardia sulla nave *Trefoldighed* (Trinità)⁷³. Da un punto di vista tattico, la battaglia finì sen-

69 Circa 32.000 tonnellate contro 20.000. Cf. BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., pp. 156-158.

70 Jonathan ISRAEL, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall, 1477-1806*, Oxford, Clarendon Press, 1995, pp. 543-544.

71 Niels M. PROBST, «Naval Operations during the Torstensson War, 1643-45», *Revue Internationale d'Histoire Militaire*, 84 (2004); BJERG, *A History of the Royal Danish Navy*, cit. p. 47.

72 BJERG, *A History of the Royal Danish Navy*, cit. pp. 48-49.

73 NISBET BAIN, *Scandinavia*, cit., p. 172.

za un chiaro vincitore tra le due flotte che quasi si equivalevano in numero, anche se non in armamento e tonnellaggio (43 navi svedesi per circa 24.500 tonnellate contro 40 navi danesi per 18.000 tonnellate); la flotta danese però ottenne lo scopo strategico di impedire uno sbarco svedese sulle isole ‘interiori’, mantenendo il controllo delle sue ‘home waters’⁷⁴.

Cristiano IV rientrò a Copenaghen ritenendo che la Svezia non avrebbe potuto mantenere la flotta in attività con l’approssimarsi dell’inverno. Egli così decise di disarmare parte delle proprie navi lasciando solo una flotta di dimensioni ridotte a pattugliare il Baltico Occidentale⁷⁵. Tuttavia, poco dopo la flotta svedese prese inaspettatamente il mare, congiungendosi con la flotta ausiliaria olandese che era riuscita nel frattempo a entrare nel Baltico. La flotta congiunta svedese-olandese (14 navi svedesi per 14.500 tonnellate e 19 mercantili armati olandesi per 9000 tonnellate) cercò immediatamente battaglia con la più piccola squadra danese (15 navi per 8000 tonnellate)⁷⁶. Quando le due flotte s’incontrarono, l’ammiraglio danese Pros Mund accettò battaglia seppur in grande inferiorità numerica, ritenendo probabilmente di essere l’unico ostacolo sulla strada di uno sbarco anfibio contro Copenaghen; fu così che i danesi subirono la più netta sconfitta navale della loro storia nella Fehmern Belt, il 13 ottobre 1644. Si salvarono solo tre navi e più di mille uomini furono fatti prigionieri. Le conseguenze si rivelarono subito disastrose; anzitutto, il governo olandese decise che era giunto il momento di forzare l’Øresund. Una flotta di quarantanove vascelli sotto il comando del viceammiraglio Witte Corneliszoon de With scortò trecento mercantili attraverso l’Øresund senza pagare alcun pedaggio, ripetendo l’*exploit* l’anno dopo. Data la situazione, Cristiano IV fu costretto ad assistere passivamente a tali affronti senza precedenti alla giurisdizione danese sullo stretto dagli spalti del castello di Kronborg⁷⁷.

Cristiano IV si vide dunque costretto a trattare la pace sia con la Svezia che con l’Olanda. Il trattato di pace di Brømsebro tra Danimarca e Svezia del 1645 obbligò la Danimarca a rinunciare alle isole di Gotland, Ösel, e alle regioni norvegesi di Jaemtland, Haerjedalen (definitivamente) e alla regione di Halland per

74 GLETE, *Warfare at Sea*, cit., p. 128. Cf. BJERG, *A History of the Royal Danish Navy*, cit. p. 49.

75 Ibidem.

76 Cifre di Glete, ibid. Bjerg invece riporta 17 navi danesi, 20 svedesi e 21 olandesi.

77 PROBST, *Christian 4.s flåde*, cit., pp. 227-256; ISRAEL, *Dutch Primacy in World Trade*, cit., p. 149; Jaap R. BRUIJN, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Liverpool: University Press, 2018, p. 24.

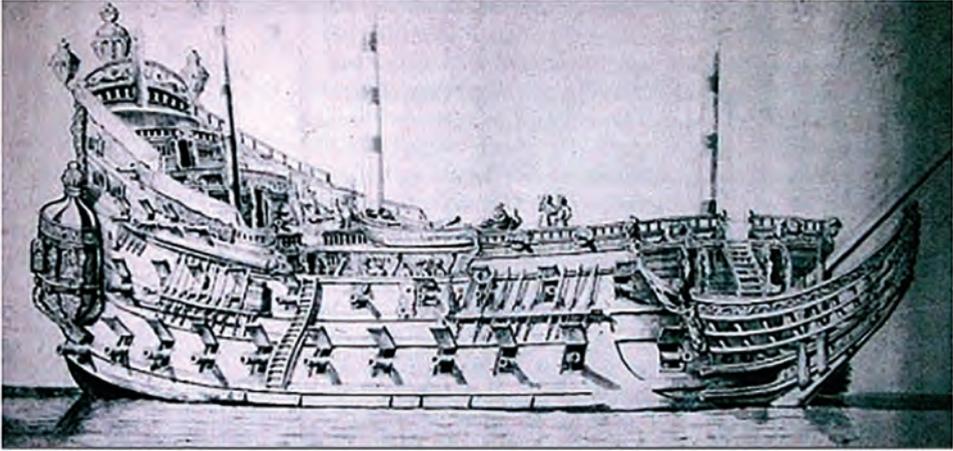


Figura 4 – Disegno della nave Trefoldighed (Trinità) di Willem van de Velde, 1658.

M/S Museet for Søfart, CC-BY-NC-SA

La *Trefoldighed* fu varata intorno all'anno 1640 e capitanata da Cristiano IV durante la battaglia di Kolberger Heide; venne poi ricostruita nel 1657 e commissionata per l'ultima volta nel 1666. La nave ben rappresenta l'evoluzione tecnica dei vascelli seicenteschi necessaria per combattere in squadra e imbarcare cannoni di maggior calibro. Tal evoluzione culminerà nel XVIII secolo con l'affermarsi delle navi di linea.

trent'anni (v. figura 5)⁷⁸. Il trattato prevedeva l'esonazione delle navi svedesi dagli *Øresundtolden* e la rinuncia danese a ogni pretesa di *dominium maris baltici*; allo stesso tempo, il trattato dano-olandese di Christianopel stabilì una forte riduzione dei pedaggi pagati dai mercantili olandesi⁷⁹. A causa dei due trattati, i profitti generati dagli *Øresundtolden* si ridussero immediatamente di quasi due terzi⁸⁰. Nel frattempo, i progressi nella Guerra dei Trent'Anni avevano consegnato alla Svezia il controllo della maggior parte delle coste baltiche.

Il dominio danese sul Baltico era stato definitivamente spezzato e persino il suo controllo sull'Øresund si era fortemente indebolito. I conflitti contro la Svezia successivi alla morte di un ormai anziano e disilluso Cristiano IV (1648) confermarono l'inferiorità danese-norvegese nei confronti dell'apparato militare costruito dal re Gustavo Adolfo e dai suoi successori⁸¹. Sebbene la flotta da-

78 DUMONT, *Corps universel diplomatique*, Tome VI, Partie II, cit., p. 314.

79 Per il testo del trattato, *ibid.*, pp. 312-314.

80 NISBET BAIN, *Scandinavia*, cit., p. 174. Da circa 400.000 a 140.000 rigsdalers.

81 BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., p. 25; JESPERSEN, *A History of Denmark*, cit. p. 18; LOCKART, *Denmark*, cit., p. 194-210, pp. 233-240.

no-norvegese mantenesse un delicato equilibrio sul mare grazie anche all'alleanza con l'Olanda, questo non poteva più considerarsi un *dominium maris baltici*⁸². Nell'inverno del 1658, al culmine della Seconda Guerra del Nord (1657-1660), le truppe svedesi di re Carlo X Gustavo assediaron Copenaghen dopo aver marciato sugli stretti danesi che in via del tutto eccezionale si erano ghiacciati; la flotta danese rimase immobilizzata dal ghiaccio e le difese terrestri, eccezion fatta per la capitale, crollarono rapidamente di fronte alle truppe veterane svedesi.

Il trattato di Roskilde, firmato il 26 febbraio 1658 da una Danimarca occupata e in ginocchio ribadì la nuova realtà geopolitica: al fine di preservare almeno l'indipendenza del proprio stato, Federico III di Danimarca-Norvegia (1648-1670) fu costretto a cedere quasi la metà dei suoi territori a Carlo X di Svezia (v. figura 5)⁸³. Poco dopo il sovrano danese impose una svolta assolutistica (1660) per accentrare i poteri della monarchia a discapito di aristocrazia e consiglio di stato; le durissime condizioni del trattato comprendevano la perdita dei possedimenti danesi a nord dell'Øresund, specialmente la strategica e fertile regione della Scania. Lo stretto da allora sarebbe stato condiviso tra Danimarca e Svezia, ponendo la capitale Copenaghen sulla linea del nuovo confine. In questo contesto travagliato, le rivendicazioni dano-norvegesi di *dominium maris Septentrionalis* svanirono progressivamente negli anni successivi⁸⁴. Olandesi e inglesi si contendevano la pesca del *Mare Septentrionalis*, il quale, seppur ancora nominalmente reclamato dalla Danimarca-Norvegia, costituiva ormai solo un teatro minore della loro competizione navale-commerciale su scala globale⁸⁵.

82 Per il testo dell'alleanza dano-olandese del 1657, v. DUMONT, *Corps universel diplomatique*, Tome VI, Partie II, cit., pp. 183-186. Cf. LOCKART, *Denmark*, cit., pp. 148-172; idem, *Denmark in the Thirty Years' War, 1618-1648: King Christian IV and the Decline of the Oldenburg State*, Selinsgrove 1996; idem, «Denmark and the Empire...», cit., pp. 390-416; FROST, *The Northern Wars*, cit.; LAURING, *A History of Denmark*, cit., pp. 150-151; Jakob SEERUP, «Swedish and Danish Rivalry to become Great Powers seen through the Development of Naval and Merchant Fleets», in *The Sea in History*, vol. III, cit., pp. 496-508; GLETE, *Warfare at Sea*, cit., pp. 126-129.

83 Per il testo del trattato, v. DUMONT, *Corps universel diplomatique*, Tome VI, Partie II, cit., p. 205.

84 Roger HAINSWORTH & Christine CHURCHES, *The Anglo-Dutch Naval Wars 1652-1674*, Phoenix Mill 1998; ISRAEL, *Dutch Primacy in World Trade*, cit.; Idem, *The Dutch Republic, its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806*, Oxford, Clarendon Press, 1997; Jeremy BLACK, *The British Seaborne Empire*, New Haven, Yale University Press, 2004; Ken BOOTH, *Law, Force and Diplomacy at Sea*, London, George Allen & Unwin, 1985.

85 Thomas W. FULTON, *The Sovereignty of the Sea*, London-Edinburgh, W. Blackwood &

4 Conclusioni: Cristiano IV, zenit della monarchia dano-norvegese?

Cristiano IV cominciò il proprio regno come leader regionale nel Mar Baltico e signore nominale del vasto *Mare Septentrionalis*. Durante tutto il suo regno la flotta costituì l'elemento essenziale della geo-strategia dano-norvegese. Essa, come già sotto Cristiano III e Federico II, era essenziale per mantenere la supremazia danese nel Mar Baltico, il controllo sul traffico commerciale che attraversava l'Øresund e sui pescosi mari a Ovest della Norvegia. Cristiano IV la potenziò e ampliò ulteriormente sfruttando il margine di manovra di cui godeva essendo la flotta finanziata in buona parte dagli *Øresundtolden* e sotto la sua diretta supervisione. Lo storico Martin Bellamy ha calcolato che intorno all'anno 1615 la Danimarca possedesse la flotta statale più numerosa dell'Europa Settentrionale⁸⁶.

Il focus di Cristiano IV sulla costruzione di una flotta poderosa e di nuove fortificazioni finì per trascurare l'esercito terrestre che rimase nel complesso inefficiente e poco performante. Esso perdurò maggioritariamente composto di mercenari e il suo finanziamento dipendeva dall'assenso del consiglio di stato. In un certo senso Cristiano IV, ambendo a essere riconosciuto sia come grande potenza marittima sia terrestre, finì per fallire in entrambi gli ambiti⁸⁷, dimostrando di non cogliere l'incompatibilità tra, le comunque limitate, risorse dei propri stati e i suoi ambiziosi obiettivi di politica estera. Inoltre, la struttura amministrativa e fiscale del regno dano-norvegese rimaneva quello di una monarchia rinascimentale, non in grado di ottimizzare le entrate e le spese necessarie, ad esempio, al sostenimento di prolungati sforzi bellici e logistici.

Paradossalmente la Svezia, proprio perché inizialmente assai meno provvista finanziariamente della Danimarca, fu costretta a compensare la propria debolezza economica con lo sviluppo di un esercito professionale di leva composto di

Sons, 1911, pp. 181-184, pp. 527; George EDMUNDSON, *Anglo-Dutch Rivalry during the First Half of the Seventeenth Century*, Oxford, Clarendon Press, 1911.

86 Tuttavia, anche in quell'anno la flotta inglese rimaneva prima per tonnellaggio complessivo. Il calcolo poi non tiene volutamente conto delle flotte olandese e spagnola. Quest'ultime erano composte soprattutto da mercantili armati e convertiti in caso di guerra, e per tale ragione non si è ancora riusciti a farne una stima davvero precisa. Esse rimanevano verosimilmente le più grandi dell'epoca. Per un'analisi completa, anche dei limiti intrinseci di tali calcoli, v. BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., p. 39.

87 BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., p. 39. Charles W. PETERSEN, *England and Danish Naval Strategy in the Seventeenth Century*, tesi dottorale, University of Maine, 1975, pp. 308-316.

sudditi svedesi e con una profonda riforma del funzionamento dell'apparato statale, specialmente in ambito fiscale⁸⁸. Comandanti eccezionali come re Gustavo Adolfo trasformarono poi la macchina militare svedese in qualcosa di rivoluzionario che contribuì a cambiare durevolmente l'arte della guerra in Europa⁸⁹. Negli anni dell'intervento svedese in Germania, Gustavo Adolfo ampliò considerevolmente la flotta per assicurare i collegamenti tra i propri eserciti e la madrepatria e acquisì il controllo di vasta parte del Baltico a discapito di Cristiano IV, paralizzato dallo stato disastroso delle finanze danesi dopo la *Keiserkrieg* del 1625.

Durante le invasioni dello Jutland degli anni 1627 e 1643 la flotta danese fu costretta a fungere come 'the last line of defence in defeat', proteggendo la capitale Copenaghen da un assedio diretto che avrebbe potuto sancire lo scacco matto al centro nevralgico della monarchia⁹⁰; a lungo andare, la flotta dano-norvegese non poté più compensare la schiacciante superiorità della Svezia sui campi di battaglia terrestri. Fu così che la creazione del, seppur effimero, Impero Svedese avvenne in buona parte a spese della Danimarca-Norvegia (v. figura 5). In altre parole, si verificò ciò che Cristiano IV aveva desiderato evitare lungo tutto il suo regno. Nonostante il suo attivismo e l'indiscusso carisma, Cristiano IV, complice un contesto internazionale sfavorevole, finì per compromettere lo status militare e internazionale della monarchia dano-norvegese attraverso scelte diplomatiche errate e mosse ingenuie in politica estera. La Svezia divenne così la potenza regionale dominante fino alla Grande Guerra del Nord (1700-1721) che impose la Russia di Pietro il Grande come nuova potenza egemone nella regione baltica⁹¹.

88 LOCKART, *Sweden in the Seventeenth Century*, cit., pp. 32-39. Cf. Jan GLETE, *Swedish Naval Administration, 1521-1721. Resource Flows and Organisational Capabilities*, Leiden, Brill, 2009.

89 Gary D. PETERSON, *Warrior Kings of Sweden: The Rise of an Empire in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Jefferson, McFarland & Company, Inc., 2007. Michael ROBERTS, *Gustavus Adolphus and the Rise of Sweden*, London, English Universities Press, 1973; Idem, «The Political Objectives of Gustavus Adolphus in Germany, 1630-1632», *Transactions of the Royal Historical Society*, 5th ser., 7 (1957), pp. 19-46; Idem, «Gustav Adolf and the Art of War», *Essays in Swedish History*, Minneapolis 1967, pp. 56-75; Idem, «The Military Revolution, 1560-1660», *ibid.*, pp., 195-218; Idem, *The Swedish Imperial Experience, 1560-1718*, Cambridge: University Press, 1979.

90 BELLAMY, *Christian IV and his Navy*, cit., p. 39.

91 James R. MOULTON, *Peter the Great and the Russian Military Campaigns During the Final Years of the Great Northern War, 1719-1721*, Lanham, University Press of America, 2005; Ragnhild M. HATTON, «Charles XII and the Great Northern War», in J. S. Bromley (Ed.), *The New Cambridge Modern History VI: The Rise of Great Britain and Russia 1688-*

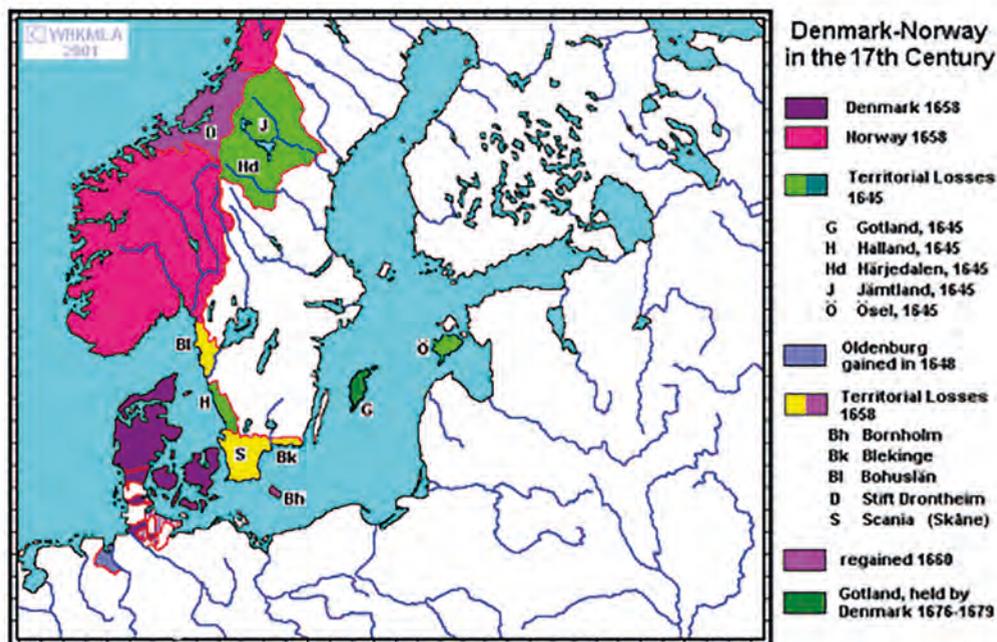


Figura 5 - Le perdite territoriali della Danimarca-Norvegia nel XVII secolo.

L'Olanda aveva appoggiato la Svezia per impedire alla Danimarca di chiudere l'Øresund e tenere in pugno il flusso del commercio baltico; tuttavia, la repubblica non era disposta ad accettare che la Svezia ottenesse a sua volta un monopolio baltico. Così, negli anni successivi gli olandesi sostennero l'indebolita Danimarca per impedire che fosse inglobata nell'impero svedese. Nel 1659 ad esempio, durante il (secondo) assedio svedese di Copenaghen, l'intervento di una flotta olandese si rivelò decisivo nel supportare la resistenza danese, costringendo gli svedesi al ritiro⁹²; La pace di Copenaghen del 1660 negoziata da Olanda, Francia e Inghilterra impose a Danimarca e Svezia il rispetto dei termini del trattato di Roskilde del 1658, salvo alcune concessioni minori a favore della Danimarca (v. figura 5). In tal modo, le potenze marittime si assicuravano di mantenere l'Øresund aperto al commercio, dividendo la sovranità sulle due sponde dello stretto tra Danimarca e Svezia⁹³.

1725, Cambridge: University Press, 1970, pp. 648-680; LISK, *The Struggle for Supremacy in the Baltic, 1600-1725*, cit.; Henrik O. LUNDE, *A Warrior Dynasty: The Rise and Decline of Sweden as a Military Superpower*, Philadelphia, Casemate Publishers, 2014.

92 ISRAEL, *The Dutch Republic*, cit., pp. 737-738.

93 JESPERSEN, *A History of Denmark*, cit., p. 16; LOCKART, *Denmark*, cit., p. 107; BRUIJN, *The*

Negli anni successivi la flotta danese, con sostegno olandese, continuò ad assolvere il ruolo strategico di difendere la capitale Copenaghen e collegare i due regni di Danimarca e Norvegia. Non poté mai tuttavia ribaltare il rapporto di forza terrestre. La Svezia mantenne le conquiste fatte a scapito della Danimarca anche durante la Guerra di Scania del 1675-1679, durante la quale la flotta danese riuscì a neutralizzare la controparte svedese e ad acquisire temporaneamente il controllo del Baltico sotto l'abile guida dell'ammiraglio Niels Juel (1629-1697)⁹⁴. L'equilibrio di potenza nell'Europa del Nord si era definitivamente spostato a sfavore del regno dano-norvegese, la cui posizione geografica lo rendeva un attore inconturbabile ma vulnerabile. I successivi sovrani danesi riuscirono ad ogni modo a mantenere la propria indipendenza, così come l'unione dinastica con la Norvegia (fino all'epoca napoleonica). Nel corso del XVIII secolo, la Danimarca, ora fermamente neutrale nei conflitti tra le grandi potenze, vide la propria flotta mercantile assumere un ruolo di primo piano, commerciando con i vari belligeranti⁹⁵; l'efficace politica di neutralità danese terminò con la tempesta napoleonica e con i due attacchi britannici su Copenaghen (1801, 1807) che portarono alla cattura dell'intera flotta dano-norvegese da parte della Royal Navy britannica⁹⁶.

Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries, cit., p. 71; David ONNEKINK & Gijs ROMMELSE, *The Dutch in the Early Modern World: A History of a Global Power*, Cambridge: University Press, 2019, p. 100; Robert G. ALBION, *Forests and Sea Power. The Timber Problem of the Royal Navy*, Cambridge MA, Harvard University Press, 1926, pp. 139-230.

94 FROST, *The Northern Wars*, cit., pp. 208-215; Michael FREDHOLM VON ESSEN, *Charles XI's War. The Scanian War Between Sweden and Denmark, 1675-1679*, Warwick, Helion & Company, 2019; Jørgen H. BARFOD, *Niels Juels flåde. Den danske flådes historie 1660-1720*, 4, København, Gyldendal, 1997.

95 Carsten HOLBRAAD, *Danish Neutrality. A Study in the Foreign Policy of a Small State*, Oxford: University Press, 1991; Dan H. ANDERSEN & Pierrick POURCHASSE, «La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (XVIIe-XVIIIe siècles)», *Revue d'histoire maritime*, 13 (2011), pp. 21-44; Ole FELDBÆK, «Eighteenth-century Danish Neutrality: Its Diplomacy, Economics and Law», *Scandinavian Journal of History*, 8 (1983), pp. 3-21; Nora N. LEERBERG, *The Legal Politics of Neutrality in the Age of Privateering: Martin Hübner's Law of Neutrality and Prize*, Oslo, Dreyers Forlag, 2005; Leos MÜLLER, «Nordic Neutrals and the Anglo French Wars, 1689-1815», *The Northern Mediterranean*, XIVth International Economic History Congress, Helsinki 2006; Stephen NEFF, *The Rights and Duties of Neutrals. A General History*, Manchester: University Press, 2000; Pierrick POURCHASSE, «La neutralité danoise au cours de la seconde moitié du XVIIIe siècle ou la période du "commerce florissant"», *Revue d'histoire nordique*, 14 (2012), pp. 63-78.

96 GRAINGER, *The British Navy in the Baltic*, cit., pp. 116-211; Ole FELDBÆK, *The Battle of Copenhagen 1801: Nelson and the Danes*, Barnsley, Leo Cooper, 2002.



Tabula exactissima Regnorum SUECIAE et NORVEGIAE nec non MARIS UNIVERSI ORIENTALIS, Terrarumq: adjacentium summo studio ab Andrea Bureo Sueco, Abraham Goos sculpisit, a Nicolao Iohanni de Piscatore, 1690.

BIBLIOGRAFIA

- ALLMAND Cristopher (Ed.), *The New Cambridge Medieval History, VII, 1415-1500*, Cambridge: University Press, 1998.
- ASKGAARD Finn, «Christian IV: 'Rigets væbnede Arm'», Copenhagen, Tøjhusmuseet, 1988.
- BARFOD Jørgen H., *Christian 3.s flåde. Den danske flådes historie 1533-1588*, 2, København, Gyldendal, 1995.
- BARFOD Jørgen H., *Niels Juels flåde. Den danske flådes historie 1660-1720*, 4, København, Gyldendal, 1997.

- BARON Samuel H., «Muscovy and the English Quest for a North-East Passage to Cathay (1553-1584)», *Acta Slavica Iaponica*, 3 (1985).
- BELLAMY Martin, *Christian IV and his Navy*, Leiden, Brill, 2006.
- BELLAMY Martin, «David Balfour and Early Modern Danish Ship Design», *The Mariner's Mirror*, 92, 1 (2013), pp. 5-22
- BERING LIISBERG Henrik C., *Christian IV, Danmarks og Norges konge*, Kjøbenhavn, Bojesen, 1890.
- BJERG Hans C., *A History of the Royal Danish Navy, 1510-2010*, Copenhagen, Statens Forsvarshistoriske Museum, 2010.
- BJORK David K., «The Peace of Stralsund, 1370», *Speculum, a Journal of Medieval History*, 7, 4, (1932), pp. 447-476.
- BLACK Jeremy, *The British Seaborne Empire*, New Haven, Yale University Press, 2004.
- BOOTH Ken, *Law, Force and Diplomacy at Sea*, London, George Allen & Unwin, 1985.
- BREGNSBO Michael & JENSEN Kurt V., *Det danske imperium. Storhed og fald*, København, Aschehoug, 2004.
- BROMLEY John S. (Ed.), *The New Cambridge Modern History VI: The Rise of Great Britain and Russia 1688–1725*, Cambridge: University Press, 1970.
- BRUIJN Jaap R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Liverpool: University Press, 2018.
- BRUNS Friedrich, *Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik*, 2 vols., Berlin, Druck und Verlag von Pass & Garleb, 1900.
- BRÜEL Eric, *International Straits. A Treatise on International Law* (2 vols.), London, Sweet & Maxwell, 1947.
- BUCHET Christian (Ed.), *The Sea in History*, 4 vols., Woodbridge, Boydell Press, 2017.
- Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth, 1566-1577*, vols. 8-11, edited by A. J. Crosby (London, 1871-1880), *British History Online*, <http://www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol8> [accessed 14 October 2020].
- Calendar of State Papers Foreign: Elizabeth 1578-1583*, vols. 12-17, edited A. J. Butler (London, 1901-1913), *British History Online*, <http://www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/foreign/vol13> [accessed 14 October 2020].
- CAMDEN William, *The history of the most renowned and victorious Princess Elizabeth, late queen of England: containing all the most important and remarkable passages of state, (...) during her long and prosperous reign*. The third edition, London, printed by M. Flesher, for C. Harper [etc.], 1675.
- CATTELAN Stefano, «Claims of Dominion and the Freedom of the Sea: Diplomatic Tensions between England and Denmark-Norway in the late Tudor Period», *Journal on European History of Law*, 2, 2021, pp. 29-42.
- DANSTRUP John, *A History of Denmark*, Copenhagen, Wivel, 1948.
- DAVIS Ralph, *English Overseas Trade, 1500-1700*, London, Macmillan, 1985.
- DERRY Thomas K., *A History of Scandinavia*, London, George Allen & Unwin, 1979.
- Diplomatarium Norvegicum*, online version where it is possible to search in the volumes

- I-XXIII of the printed edition: [dokpro.uio.no/dipl_norv/diplom field eng.html](http://dokpro.uio.no/dipl_norv/diplom_field_eng.html).
- Diplomatarium Danicum*, online version: <https://diplomatarium.dk/english>.
- DUMONT Jean, *Corps universel diplomatique du droit des gens; contenant vn recueil des traitez d'alliance, de paix, de treve, de neutralité, de commerce, d'échange ...*, Amsterdam, chez P. Brunel, [etc.], 1726-31.
- EDMUNDSON George, *Anglo-Dutch Rivalry during the First Half of the Seventeenth Century*, Oxford, Clarendon Press, 1911.
- ELLEHØJ Sven, *Christian IV's verden*, Copenhagen, Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck, 1988.
- FELDBÆK Ole, *The Battle of Copenhagen 1801: Nelson and the Danes*, Barnsley, Leo Cooper, 2002.
- FREDHOLM VON ESSEN Michael, *Charles XI's War. The Scanian War Between Sweden and Denmark, 1675-1679*, Warwick, Helion & Company, 2019.
- FROST Robert I., *The Northern Wars: War, State and Society in Northeastern Europe, 1558-1721*, London, Longman, 2000.
- FULTON Thomas W., *The Sovereignty of the Sea*, London-Edinburgh, William Blackwood & Sons, 1911.
- GADE John A., *The Hanseatic Control of Norwegian Commerce during the late Middle Ages*, Leiden, Brill, 1951.
- GERSON Armand J., VANCOURT VAUGHN Earnest & DEARDORFF Neva R., *Studies in the History of English Commerce in the Tudor Period*, New York: University of Pennsylvania Press, 1912.
- GLETE Jan, *Navies and Nations: Warships, Navies and State-Building in Europe and America, 1500-1860*, I, Stockholm, Almqvist och Wiksell, 1993.
- GLETE Jan, *Warfare at Sea, 1500-1650: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London, Routledge, 1999.
- GLETE Jan, «Amphibious Warfare in the Baltic, 1550-1700», in David J. B. Trim & Mark C. Fissel (eds), *Amphibious Warfare 1000-1700: Commerce, State Formation and European Expansion*, Leiden, Brill, 2006.
- GLETE Jan, *Swedish Naval Administration, 1521-1721. Resource Flows and Organisational Capabilities*, Leiden, Brill, 2009.
- GLETE Jan, «Naval Power and Control of the Sea in the Baltic in the Sixteenth Century», in John B. Hattendorf & Richard W. Unger, *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*, Woodbridge, Boydell Press, 2003, pp. 217-232.
- GRAINGER John D., *The British Navy in the Baltic*, Woodbridge, Boydell Press, 2014.
- GRINDER-HANSEN Poul, *Frederik 2: Danmarks renæssancekonger*, København, Gyldendal, 2013.
- GUSTAVSSON Harald, «A Perspective on State Formation in Early Modern Europe», *Scandinavian Journal of History*, 23 (1998), pp. 189-213.
- HARRELD Donald J. (Ed.), *A Companion to the Hanseatic League*, Leiden, Brill, 2015.
- HEIBERG Steffen, *Christian 4. Monarken, Mennesket og Myten*, Copenhagen, Gyldendal, 1988.

- HELLE Knut (Ed.), *The Cambridge History of Scandinavia, vol. I: Prehistory to 1520*, Cambridge: University Press, 2003.
- HELLE Knut, *Bergen bys historie I. Kongssete og kjøpstad. Fra opphavet til 1536*, Bergen, Universitetsforlaget, 1982.
- HILL Charles E., *The Danish Sound Dues and the Command of The Baltic*, Durham: Duke University Press, 1926.
- HOLBRAAD Carsten, *Danish Neutrality. A Study in the Foreign Policy of a Small State*, Oxford: University Press, 1991.
- ISRAEL Jonathan I., *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford: University Press, 2002.
- ISRAEL Jonathan I., *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall, 1477-1806*, Oxford, Clarendon Press, 1995.
- JENSEN Frede P., *Danmarks konflikt med Sverige 1563-1570*, København, Den danske historiske forening, 1982.
- JESPERSEN Knud J. V., *A History of Denmark*, New York, Palgrave Macmillan, 2011.
- KIRBY David G. & M. HINKKANEN Merja-Liisa, *The Baltic and the North Seas*, London, Routledge, 2000.
- LAURING Palle, *A History of Denmark*, København, Høst & Søn, 1999.
- LARSEN Karen, *A History of Norway*, Princeton: University Press, 1967.
- LAURSEN Laurs, *Danmark-Norges Traktater 1523-1750. Med dertil hørende Aktstykker*, 11 dele i 12 bind, København, 1905-1949.
- LEWIS Archibald R. & RUNYAN Timothy J., *European Naval and Maritime History, 300-1500*, Bloomington, Indiana University Press, 1985.
- LIND Hans D., *Fra Kong Frederik den Andens Tid: Bidrag til den dansk-norske Sømagts Historie*, Copenhagen, Gyldendal, 1902.
- LISBERG JENSEN Ole, *An Introduction to the History of the Royal Danish Navy*, Copenhagen, Royal Danish Naval Museum, 1994.
- LISK Jill, *The Struggle for Supremacy in the Baltic, 1600-1725*, London, University of London Press, 1917.
- LOCKART Paul Douglas, *Denmark, 1513-1660, The Rise and Decline of a Renaissance Monarchy*, Oxford: University Press, 2007.
- LOCKART Paul Douglas, *Denmark in the Thirty Years' War, 1618-1648: King Christian IV and the Decline of the Oldenburg State*, Selinsgrove: Susquehanna University Press, 1996.
- LOCKART Paul Douglas, «Denmark and the Empire: A Reassessment of Danish Foreign Policy under King Christian IV», *Scandinavian Studies*, 64, 3 (1992), pp. 390-416.
- LOCKART Paul Douglas, *Sweden in the Seventeenth Century*, New York, Palgrave Macmillan, 2004.
- LUNDE Henrik O., *A Warrior Dynasty: The Rise and Decline of Sweden as a Military Superpower*, Philadelphia, Casemate Publishers, 2014.
- MACINNES Allan I., RIIS Thomas & PEDERSEN Frederik G. (Eds.), *Ships, Guns and Bibles in*

- the North Sea and Baltic States*, East Linton, Tuckwell Press, 2000.
- MEIER Dirk, *Seafarers, Merchants and Pirates*, Woodbridge, Boydell Press, 2009.
- MIKKELSEN Birger, *Christian IV: A Pictorial Biography*, Copenhagen, Nordisk Forlag for Videnskab og Teknik, 1988.
- MIKKELSEN Birger, *Kronborg*, Elsinore, Nordisk Forlag for Videnskab og Teknik, 1997.
- MURDOCH Steve, *Britain, Denmark-Norway and the House of Stuart, 1603-1660*, East Linton, Tuckwell Press, 2000.
- NEDKVITNE Arnved, *The German Hansa and Bergen 1100-1600*, Köln, Böhlau Verlag, 2014.
- NISBET BAIN Robert, *Scandinavia: A Political History of Denmark, Norway and Sweden from 1513 to 1900*, Cambridge: University Press, 2014.
- Norges Gamle Love*, 'Recueil des anciennes Lois de Norvège', online version.
- NORTH Michael, *The Baltic. A History*, Cambridge, Harvard University Press, 2015.
- OAKLEY Stewart P., *War and Peace in the Baltic 1560-1790*, London, Routledge, 1992.
- OLDEN-JØRGENSENN Sebastian, «State-Ceremonial, Court Culture and Political Power in Early Modern Denmark, 1536-1746», *Scandinavian Journal of History*, 27 (2002).
- ONNEKINK David & ROMMELSE Gijs, *The Dutch in the Early Modern World: A History of a Global Power*, Cambridge: University Press, 2019.
- PALME Sven Ulric, *Danmark og Sverige 1596-1611*, Uppsala, Almqvist och Wiksell, 1942.
- PETERSEN Charles W., *England and Danish Naval Strategy in the Seventeenth Century*, tesi dottorale, University of Maine, 1975.
- PETERSON Gary D., *Warrior Kings of Sweden: The Rise of an Empire in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Jefferson, McFarland & Company, Inc., 2007.
- POURCHASSE Pierrick, «La neutralité danoise au cours de la seconde moitié du XVIIIe siècle ou la période du "commerce Florissant"», *Revue d'histoire nordique*, 14 (2012), pp. 63-78.
- PROBST Niels, *Christian 4.s flåde. Den danske flådes historie 1588-1660*, 3, København, Gyldendal, 1996.
- PROBST Niels, «Naval Operations during the Torstensson War, 1643-45», *Revue Internationale d'Histoire Militaire*, 84 (2004).
- RAESTAD Arnold, *La mer territoriale, études historiques et juridiques*, Paris, A. Pedone Éditeur, 1913.
- ROBERTS Michael, *Gustavus Adolphus: a History of Sweden 1611-1632*, London, Longmans, 1953.
- ROBERTS Michael, *Gustavus Adolphus and the Rise of Sweden*, London, English Universities Press, 1973.
- ROBERTS Michael, «The Political Objectives of Gustavus Adolphus in Germany, 1630-1632», *Transactions of the Royal Historical Society*, 5th ser., 7 (1957), pp. 19-46.
- ROBERTS Michael, *The Swedish Imperial Experience, 1560-1718*, Cambridge: University Press, 1979.

- NICHOLS John, *The Progresses, Processions, and Magnificent Festivities, of King James I [...]*, London 1828.
- RYMER Thomas, *Foedera, conventiones, literæ, et cujuscunque generis acta publica, inter reges Angliæ et alios quosvis imperatores, reges, pontifices, principes, vel communitates, ab ineunte sæculo duodecimo, viz. ab anno 1101, ad nostra usque tempora...*, Hagæ Comitum, apud Joannem Neaulme, 1742.
- SALOMON AREL Maria, *English Trade and Adventure to Russia in the Early Modern Era: The Muscovy Company, 1603–1649*, Lanham, Lexington Books, 2019.
- SKUMSRUD ANDERSEN Morten & NEUMANN Iver B., «The Danish Empire and Norway's Place Therein», *Scandinavica - International Journal of Scandinavian Studies*, 54, 1 (2015), pp. 10-29.
- SCHREINER Johan, *Hanseaten og Norges nedgang*, Oslo, Steenske Forlag, 1935.
- SCOCOZZA Benito, *Christian 4*, København, Politikens Forlag, 1987.
- TANDRUP Leo, *Mod triumf eller tragedie. En politisk-diplomatisk studie over forløbet af den dansk-svenske magtkamp fra Kalmarkrigen til Kejserkrigen med særligt henblik på formuleringen af den svenske og især den danske politik i tiden fra 1617 og især fra 1621 til 1625*, I, Århus: Universitetsforlag, 1979.
- THEUTENBERG Bo J., «Mare Liberum et Mare Clausum», *Arctic*, 37, 4 (1984), pp. 481-492.
- THOMSON Janice E., *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns, State Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton: University Press, 1994.
- VAN TIELHOF Milja, *The 'Mother of All Trades': The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late Sixteenth to the Early Nineteenth Century*, Leiden, Brill, 2002.
- VON BRANDT Ahasver, *Die Hanse und die nordischen Mächte im Mittelalter*, Köln, Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, 1962.
- WADE Mara R., *Triumphus nuptialis danicus. German Court Culture and Denmark, the Great Wedding of 1634*, Wolfenbütteler Arbeiten zur Barockforschung, Wiesbaden 1996.
- WILLAN Thomas S., *The Early History of the Russia Company, 1553–1603*, Manchester: University Press, 1956.
- WUBS-MROZEWICZ Justina & JENKS Stuart (Eds.), *The Hanse in Medieval and Modern Europe*, Leiden, Brill, 2013.
- ZINS Henryk, *England and the Baltic*, Manchester: University Press, 1972.



Armatura equestre realizzata nel 1548 a Norimberga dall'armaiolo Kunz Lochner (1510-1567)
per Giovanni Ernesto Duca di Sassonia-Coburgo (1521-1553).
Rogers Fund (1932), Metropolitan Museum, CC0. Public domain

Storia Militare Moderna

Articoli / Articles

- Villalar colofón: ¿de una guerra, de una revolución o de una revuelta?, por ENRIQUE MARTÍNEZ RUIZ
 - La guerra nelle opere di Giovanni Botero, di CHIARA SILVAGNI
- Albuquerque at Malacca, 1511; Yermak in Siberia, 1582. The amphibious charge to global empires, by VLADIMIR SHIROGOROV
 - La costruzione dell'Armada del Mar Océano a Napoli nel Seicento: dalle galere ai galeoni e vascelli, di MARIA SIRAGO
- Cristiano IV di Danimarca-Norvegia (r. 1588-1648). Potere navale e diplomazia nell'Europa del Nord, di STEFANO CATTELAN
 - The Brandenburg Navy. Construction of a Fiction, by MARKO RICHTER
- Le relazioni del Marchese Villa e la poliorcetica all'assedio di Candia, di ROBERTO SCONFIENZA
- Revisione dell'articolo Fortificazione campale e ordini di battaglia (NAM, 2, fasc. 7, 2021), di ROBERTO SCONFIENZA
 - La tripulación de la escuadra de Sicilia: la gente de cabo en tiempos de Carlos II, por MARÍA DEL PILAR MESA CORONADO
 - La cattura della Padrona di Biserta tra Elba e Piombino: quattro cimeli conservati al Museo Nazionale del Bargello, di MARCO MERLO
 - Il reggimento Ruspoli nella 'Guerra di Comacchio' 1708-09, di G. BOERI e M. GRATTAROLA
 - La battaglia di Belgrado, 1717, di ADRIANO PAPO
- 'Bringing the divided Powers of Europe nearer one another'. The Congress of Soissons, 1728-30, by FREDERIK DHONDT
- Un penseur géostratégique avant la lettre: le baron de Tott, par FERENC TÓTH
 - I cannonieri guardacoste di Napoleone. Un corpo per la difesa litoranea dal Consolato al Regno d'Italia, di EMANUELE PAGANO
- Il sistema militare pontificio del 1815-1830, di VIRGILIO ILARI e PIERO CROCIANI
 - La Vérité sur les hommes et les choses du Royaume d'Italie. Ètère, uomini, fatti del Servizio Segreto del Conte di Cavour, di TOMASO VIALARDI DI SANDIGLIANO
 - *Der Gebirgskrieg* di Franz Kuhn von Kuhnfeld i precursori e il caso italiano nella guerra di montagna, di GIOVANNI PUNZO

Recensioni / Reviews

- VLADIMIR SHIROGOROV, *War on the Eve of Nations. Conflicts and Militaries in Eastern Europe, 1450-1500* [MARIO CORTI]
- JULIAN ROMANE, *The First & Second Italian Wars. Fearless Knights, Ruthless Princes & the Coming of Gunpowder Armies* [FEDERICO MORO]
- MICHEL PRETALLI, *Giulio Cesare Brancaccio. Letteratura e armi al tramonto del Rinascimento* [VIRGILIO ILARI]
- ALBERTO PRELLI e BRUNO MUGNAI, *L'ultima vittoria della Serenissima. 1716 – L'assedio di Corfù* [FEDERICO MORO]
- GIOVANNI CERINO BADONE e EUGENIO GAROGLIO, *La battaglia dell'Assietta e la campagna militare alpina del 1747* [ROBERTO SCONFIENZA]
- MASSIMO FIORENTINO, *Il Rosso & l'Oro. Uniformi, equipaggiamento ed armamento delle unità svizzere al servizio del Regno delle Due Sicilie. Volume I (1825-35)* [VIRGILIO ILARI]
- *Rassegna storica del Risorgimento* [CARLO VERRI]
- LEOS MÜLLER, *Neutrality in World History* [STEFANO CATTELAN]
- TIMOTHY BROOK, *Mr. Selden's Map of China. Decoding the Secrets of a Vanished Cartographer* [STEFANO CATTELAN]
- EMILIANO BERI (cur.), *Dal Mediterraneo alla Manica. Contributi alla storia navale dell'età moderna* [VIRGILIO ILARI]
- ENRICO CERNUSCHI e ANDREA TIRONDOLO, *Venezia contro l'Inghilterra. Da Alessandretta a Suda, 1628-49* [FEDERICO MORO]
- DAVID ORMROD e GIUS ROMMELSE (Eds), *War, Trade and the State: Anglo-Dutch Conflict, 1652-89* [JEREMY BLACK]
- SAM WILLIS, *Fighting at Sea in the Eighteenth Century. The Art of Sailing Warfare* [MARCO MOSTARDA]
- BRIAN LAVERY, *Anson's Navy. Building a Fleet for Empire, 1744 to 1763* [MARCO MOSTARDA]
- BRIAN TUNSTALL, *Admiral Byng and the Loss of Minorca* [MARCO MOSTARDA]
- RICCARDO CAIMMI, *Spedizioni navali della Repubblica di Venezia alla fine del Settecento* [FEDERICO MORO]