



Universiteit
Leiden

The Netherlands

Inspirationen aus der Antike: Die Repräsentation von Seemacht in den Niederlanden im 16. Jahrhundert

Sicking, L.H.J.; Kopp, H.; Wendt, Ch.

Citation

Sicking, L. H. J. (2018). Inspirationen aus der Antike: Die Repräsentation von Seemacht in den Niederlanden im 16. Jahrhundert. In H. Kopp & C. Wendt (Eds.), *Thalassokratographie: Rezeption und Transformation antiker Seeherrschaft* (pp. 143-167). Berlin. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3485403>

Version: Publisher's Version

License: [Licensed under Article 25fa Copyright Act/Law \(Amendment Taverne\)](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3485403>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Louis Sicking

Inspirationen aus der Antike

Die Repräsentation von Seemacht in den Niederlanden des 16. Jahrhunderts

I Einleitung

In der Berliner Gemäldegalerie kann *Neptun und Amphitrite* bewundert werden, ein Bild des Malers Jan Gossaert aus Maubeuge, auch genannt Mabuse (ca. 1480 – 1532), das im Jahr 1516 vollendet wurde (Abb. 1). Das Gemälde, mit seinen Ausmaßen von 188 mal 124 cm für die Verhältnisse seiner Zeit außerordentlich groß, zeigt eine Darstellung des Meeresgottes Neptun und der Nereide Amphitrite.¹ Zu sehen sind auf dem Gemälde auch zwei Inschriften: Die eine bezieht sich auf den Maler selbst, die andere auf seinen Herrn und Patron, Philipp von Burgund (1465 – 1524), den Herrn von Blaton, Souburg und Sommeldijk, Admiral der Niederlande und jüngster unehelicher Sohn Herzog Philipps des Guten von Burgund. Die Inschrift im unteren Teil des Bildes lautet: „+ IOANNES + MALBODIUS + PINGEBAT + 1516 +“. Gossaert benutzte hier seinen Humanistennamen, der ihm von Gerhard Geldenhouwer, einem Dichter am Hof Philipps von Burgund,² verliehen worden war. Das Motto und der Name Philipps bildeten die zweite der Inschriften: „+ A + PLUS + SERA + Ph[ilipp]e + [de] Bourg[og]ne +“. Philipp von Burgund war, so hat es den Anschein, an der Konzeption des Gemäldes beteiligt gewesen und hatte verlangt, dass auch seine Signatur auf dem Bild zu sehen sei.³ Dies war keineswegs das erste Mal, dass der Künstler und sein Patron derart eng zusammenarbeiteten: Für das berühmte ‚Schneemannfest‘, das 1511 in Brüssel stattfand, hatten Gossaert und Philipp eine Skulptur aus Schnee im inneren Hof der Residenz Philipps in der Stadt geschaffen, die Herkules darstellte.⁴

Aus dem Englischen übersetzt von Hans Kopp.

1 Jan Gossaert de Maubeuge, *Neptun und Amphitrite*, 1516. Berlin, Gemäldegalerie, Kat.Nr. 648. Vgl. dazu Schrader (2008).

2 Zu Gerhard Geldenhouwer vgl. Prinsen (1901), v–xii, Mout (1987) sowie aus der neueren Literatur Bejczy (1996) und Bejczy/Stegeman (1998).

3 Diese Vermutung äußerte Sterk (1980), 32, 117, 146.

4 „Mijn heere d’amirael self metter hant halp eenen Hercules maken in sijn huys“ – so der *Reiderijker* Jan Smeken, zitiert bei Pleij (1988), 25.



Abb. 1: Jan Gossaert, *Neptun und Amphitrite*, 1516, Öl auf Holz, 188 × 124 cm. Berlin, Staatliche Museen zu Berlin, Gemäldegalerie, Kat.Nr. 648. © Gemäldegalerie, Staatliche Museen zu Berlin, Preußischer Kulturbesitz. Foto: Jörg P. Anders

Neptun und Amphitrite sind auf dem Gemälde fast nackt dargestellt. Sie stehen auf einem Sockel in einem kleinen Raum, der wie die unter Wasser gesetzte *cella* eines antiken Tempels wirkt, ein Hinweis auf die maritime Herkunft der beiden Figuren. Neptun, der in seiner Rechten den Dreizack hält, ist merkwürdigerweise mit der Schale einer Seeschnecke versehen, die mittels einer Pflanzenranke an ihm befestigt ist und wie eine Art Penis-Halter wirkt. Auf dem Kopf trägt er einen Lorbeerkranz, dessen Blätter aus dem – in der Darstellungsweise für Gossaert sehr typischen – Haar des Gottes hervorragen und der Neptun hier als Sieger kennzeichnet. Deshalb auch blickt Amphitrite, die nur mit einer großen, ihren Kopf schmückenden Muschelschale ‚bekleidet‘ ist, scheinbar bewundernd zu ihm auf.⁵

Bei diesem Gemälde handelt es sich um die erste nördlich der Alpen entstandene Darstellung nackter Figuren der Mythologie, weshalb es auch als für seine Zeit einzigartig gelten darf.⁶ In der Gestalt Neptuns glaubte man eine Personifikation des Amtes Philipps von Blaton als Admiral der Niederlande erkennen zu können, der diesen bedeutenden Posten zwischen 1498 und 1517 innehatte. In diesem Amt ging ihm sein Namensvetter Philipp von Burgund, der Herr von Beveren, voraus, und es folgten ihm darin dessen Sohn und dessen Enkel, Adolf und Maximilian von Burgund; alle drei waren Herren der Stadt Veere auf der Insel Walcheren in der Provinz Zeeland. Zwischen 1491 und 1558 war also das Amt des Admirals der Niederlande fest in Händen der in Zeeland ansässigen Mitglieder des Hauses von Burgund. Als Angehörige dieser mächtigsten Adelsfamilie der Provinz Zeeland, gelegen zwischen den Provinzen Flandern, Brabant und Holland, waren sie wie dazu auserkoren, das Amt des *Admiraal van de zee* bzw. *Admiraal-generaal* der Niederlande, das Philipp Eberhard von Kleve als erster bekleidet hatte, auszuüben. Die Träger dieses Amtes hatten zum einen die Aufgabe, als Stellvertreter des Monarchen auf dem Meer zu fungieren, waren zum anderen aber auch für die Umsetzung der Seepolitik der Habsburger Herrscher verantwortlich, deren rechtliche Rahmenbedingungen durch die Promulgation von 1488, die sogenannte ‚Ordonnanz bezüglich der Admiralität‘ (*Ordonnantie op de admiraliteit*) geschaffen worden waren.⁷

Dieser Beitrag wird diskutieren, wie sich das Vorbild der klassischen Antike als Quelle der Inspiration auf die Darstellung von Seemacht einerseits, auf die Entwicklung der Seepolitik der Habsburger andererseits auswirkte, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf dem Amt des Admirals liegen wird. Die klassische

⁵ Sterk (1980), 117.

⁶ Dacos (1995), 16.

⁷ Siehe Paviot (1995); Sicking (2004).

Vorstellung und Versinnbildlichung maritimer Macht war eng mit der Figur des Neptun verbunden und wird in einem ersten Schritt diskutiert werden. In einem zweiten wird dann der Beitrag der Antike zur Entwicklung seestrategischen Denkens in den habsburgischen Niederlanden, wie es vor allem in den zeitgenössischen Dokumenten der Politik zum Ausdruck kommt, in den Mittelpunkt der Untersuchung rücken.⁸

II Seemacht in der Vorstellung: Admiräle und Meeresgötter

Als Teil ihres Versuchs, den Lebensstil der Herrscher der Häuser Burgund und Habsburg, wie sie ihn vor allem am burgundischen Hof erleben konnten, zu imitieren, entwickelten etliche niederländische Adlige ein hochentwickeltes und differenziertes höfisches Leben.⁹ Unter anderem war ihnen an der Förderung der Künste gelegen, weshalb sie als Patrone von Künstlern in Erscheinung traten. Sowohl das Schloss Philipps von Burgund in Souburg als auch die Residenz der Herren von Veere, Schloss Zandenburg unweit außerhalb von Veere, entwickelten sich in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts zu prächtigen Höfen,¹⁰ in denen sich die neuen Strömungen der Renaissance voll entfalten konnten; so beschäftigten etwa sowohl Philipp von Burgund als auch Adolf von Burgund den Maler Jan Gossaert.¹¹ Dessen *Neptun und Amphitrite* ist – aus kunsthistorischer Perspektive gesehen – in der Wahl des Sujets und auch in der Ausführung für die Niederlande dieser Zeit ganz außergewöhnlich. Wie in der Einleitung zu diesem Beitrag bereits erwähnt wurde, handelt es sich dabei um die erste Darstellung nackter Figuren

⁸ Dieser Beitrag basiert auf Sicking (1997); (2004), 99–102, 344–351; (2015), 219–223, 231–232 und wurde bibliographisch aktualisiert.

⁹ Paravicini (1980); van Nierop (1985), 19; Cools (2001), 25–26.

¹⁰ Sicking (2010). An die Schlosskapelle von Zandenburg war ein Kapitel angegliedert, das erheblich zur Bedeutung des Hofes beitrug. 1487 bestand das Kapitel aus dem Dekan und einem Vize-Dekan, sieben Kanonikern bzw. Choristen, fünf Kaplanen, einem Kantor und fünf Chorknaben (ZA AHV 177, 179, 181). Im Jahr 1557, als Schloss Zandenburg seine Blütezeit schon hinter sich hatte, verfügte es immer noch über mindestens 23 Personen an Personal (ADN B 19499, fols. 50–56v). Zu Schloss Zandenburg und seinem Kapitel siehe Ermerins, *Zeeuwsche oudheden*, 163–188, 189–212.

¹¹ Nachdem Philipp von Burgund 1517 zum Bischof von Utrecht ernannt worden war, folgte ihm Gossaert zu seiner neuen Residenz im Schloss von Wijk bij Duurstede; von Zeit zu Zeit jedoch kehrten der Maler und sein Patron nach Zeeland zurück. Vgl. Sterk (1980), 92, 127–129; Dams-té (1961), 54–60; van den Boogert (1993), 226–227; Siret (1884/85), 126–129; Balis/Dacos (1995); Pleij (1988), 25–29.

der Mythologie nördlich der Alpen. Das Gemälde ist ein herausragendes Beispiel der Kunst der Renaissance und zählt zu den „antiques inventions renouvelées“, ein Ausdruck, den Remy Dupuys – seit 1512 der offizielle Chronist bzw. Historiker am Hofe Margaretes von Österreich, der Regentin der Niederlande – geprägt hat.¹² Das Interesse Philipps von Burgund an der Antike war dabei besonders groß: Er hatte Gossaert 1508 und 1509 auf eine diplomatische Reise nach Rom mitgenommen, während derer dieser Zeichnungen antiker Statuen und Ruinen anfertigen sollte; diese Reise nach Italien regte auch die Gründung eines nach dem Vorbild der italienischen Renaissance-Höfe geformten Hofes am Schloss des Admirals in Souburg in Zeeland an. Es ist dieser Kontext, aus dem heraus auch die Darstellung des maritimen Paares auf dem Gemälde Gossaerts begriffen werden muss,¹³ als ein spektakuläres Beispiel symbolischer Kommunikation am Hofe des Admirals.

Die Gestalt Neptuns kann dabei als eine Personifikation Philipps in seiner Funktion als Admiral verstanden werden. In Flavio Biondos *Roma triumphans* – einem Buch, das Philipp aller Wahrscheinlichkeit nach bekannt war –, wurde nicht nur der Gebrauch von Lorbeerkränzen bei triumphalen Prozessionen beschrieben, sondern Neptun auch als *praefectus* des Meeres bezeichnet. *Praefectus* wiederum ist der Terminus, den auch Gerhard Geldenhouwer – der auf Schloss Souburg die antike und humanistische Literatur ins Rampenlicht rückte – nutzte,¹⁴ um den Admiralstitel Philipps ins Lateinische zu übertragen. Geldenhouwer, der Humanist aus Nijmegen, verfasste 1515 eine dem „strahlenden Helden Philipp von Burgund, Präfekt des Ozeans“ gewidmete Eulogie, die etliche Anspielungen auf das Admiralsamt Philipps enthielt;¹⁵ eine Lebensbeschreibung Philipps aus Geldenhouwers Feder erschien 1529.¹⁶ Auch auf der Inschrift, die um das Siegel der Admiralität herum verläuft, wird der Terminus *praefectus* als Bezeichnung für das Amt des Admirals verwendet.¹⁷ Dadurch sollte nicht allein ein Bezug zur Antike

¹² Sterk (1980), 112, 117; Cools (2010), 199 Anm. 39.

¹³ Sterk (1980), 19–23, 117. Zu den Anregungen, die Gossaert in Rom empfangen hat, vgl. etwa Balis/Ducos (1995) und Ainsworth/Alsteens/Orenstein (2010). Vgl. jedoch Kavalier (2013), 3.

¹⁴ Geistesgrößen wie Jacobus Battus, Joannes Becar Borsalus, Jason van Praet, Reinier Snoy und Hubertus Barlandus waren auf Schloss Zandenburg nahe Veere tätig, dem Hof der Admiräle Adolf und Maximilian von Burgund. Vgl. dazu Sicking (2010), 112; Maas (2012), 74–76.

¹⁵ Sterk (1980), 111; Bass (2011), 69; (2016), 58.

¹⁶ Geldenhouwer, *Vita clarissimi principis Philippi*.

¹⁷ Sterk (1980), 117–118. Ewe (1972), 218 Nr. 233 veröffentlichte eine vollständige Abbildung des Siegels, datierte es jedoch fälschlicherweise in das Jahr 1493 und schrieb es Maximilian von Österreich zu. Diese Abbildung basiert auf einem Abdruck des Siegels, der im 19. Jahrhundert angefertigt wurde und im Staatsarchiv Hamburg (Trummer-Sammlung, Abt. 395, Burgund [Habsburg]) aufbewahrt wird. Obwohl keines der Exemplare dieses Siegels, die mir zugänglich

hergestellt werden, sondern es wurde dem Amt des Admirals im Bewusstsein der Zeit auch eine institutionelle Verankerung verliehen: In der ‚Ordonnanz bezüglich der Admiralität‘, die 1488 vom römisch-deutschen König Maximilian und Philipp dem Schönen veröffentlicht worden war, wurde der Posten des Admirals als ‚General-Statthalter des Souveräns zur See‘ und somit als ein offizielles Amt, als ein Präfekt bezeichnet, der für die Seepolitik der Niederlande Verantwortung trug.¹⁸

Unlängst hat die New Yorker Kunsthistorikerin Marisa Bass einige interessante neue Vorschläge zur Deutung von Gossaerts berühmtem Gemälde in die Diskussion eingebracht. Ihr zufolge ist das Bild nicht allein als eine Nachwirkung der Reise Philipps und Gossaerts nach Rom zu verstehen; die Konzeption des Gemäldes müsse vielmehr in direkten Zusammenhang mit der Provinz Zeeland gebracht werden, die für Philipps Admiralsamt von besonderer Bedeutung war. Gelegen zwischen Flandern, Brabant, Holland und dem Meer, war Zeeland der ideale Ausgangspunkt, um von dieser Provinz aus das Admiralsamt auszuüben. Im Jahr 1514 verfasste Geldenhouwer das Traktat *De Zelandiae situ* (Über die Region Zeeland), das als der erste Text gelten darf, der sich ausschließlich mit der Geographie und Geschichte dieser Provinz befasste. Darin wird auch ein antiker Marmorblock erwähnt – heute befindet er sich im Zeeuws Museum in Middelburg –, den Philipp in Westkapelle an der westlichsten Spitze der zu Zeeland gehörigen Insel Walcheren gefunden haben soll und auf dem der Name Herkules eingemeißelt ist. Diese antike Inschrift war die überhaupt erste ihrer Art, die in Zeeland gefunden wurde.¹⁹

In dem erwähnten Lobgedicht, das Geldenhouwer 1515 verfasste, zählt er zu den Sujets, die Gossaert malen sollte, auch „die Wellen des Ozeans und die stürmischen Winde, das Reich des den Dreizack tragenden Neptun“, wahrscheinlich eine Anspielung auf die *Aeneis* Vergils, worin der Meeresgott die Wellen bändigt und die Winde verscheucht. In diesem Zusammenhang betont Bass, dass Gossaerts *Neptun und Amphitrite* wohl das allererste Werk mythologischen Sujets war, das unter der Schirmherrschaft Philipps entstand; auf jeden Fall ist es das früheste seiner Art, das noch heute existiert. Während jedoch die Figur des Meeresgottes Neptun, der vielleicht eine Personifikation des Admiralsamts Phil-

waren, vollständig ist, erweisen die fragmentarischen Abdrücke dennoch die Authentizität des Hamburger Abdrucks. Die Umschrift des Siegels lautet „MAXIMILIANI A BURGONDIA D[OMINI BE]VERIS AC VERIS M[A]RIS PREFECTI“, und da Maximilian von Burgund, Herr von Beveren und Veere, das Amt des Admirals von 1540 bis 1558 bekleidete, muss das Original des Siegels aus dieser Zeit stammen.

¹⁸ Scheltus, *Recueil*, 5–6; Laurent/Lameere/Simont, *Recueil*, Bd. 4, 270.

¹⁹ Bass (2011), 67–68; (2016), 56–57.

ipps darstellt, die meiste Aufmerksamkeit erhalten hat, rückte die Nereide Amphitrite zumeist weit weniger ins Rampenlicht der Forschung. Bass vermutet, sie könnte die Provinz Zeeland symbolisieren, als „the sensual personification of the place where land and sea meet“. Sie sieht dabei eine Parallele zwischen der tatsächlichen ‚Berührung‘ von Land und Meer, Neptuns zärtlicher Umarmung Amphitrites und dem Wasser, das um das Podest, auf dem das Paar steht, fließt. Dieses Podest könnte vielleicht die Insel Walcheren repräsentieren, auf der sich Philipps Schloss befand, während man in dem Tempel, in dem sich das mythologische Paar befindet, eine Anspielung auf einen tatsächlichen antiken Tempel an der Küste Zeelands vermuten kann.²⁰ Das Berliner Gemälde stelle dadurch einen Bezug her zu „the region’s ancient past, building upon the evidence of Philip’s archaeological find and on Geldenhouwer’s analysis of Walcheren’s ancient history in his treatise on Zeeland“. Bass schlussfolgert, angesichts der Verbindung mit Philipps Hof auf der Insel Walcheren müsse die Provinz Zeeland, wo sich Land und Meer trafen, als das konzeptionelle Zentrum des Bildes begriffen werden, dessen Sujetwahl und Gestaltung in enger Kooperation zwischen Gossaert, Philipp und Geldenhouwer entwickelt worden sein dürfte. Auf diese Weise beanspruchten sie eine ganz eigene antike Vergangenheit für sich.²¹

Dabei sei jedoch, so Bass, die Verbindung zwischen Philipp und Neptun hier weit weniger explizit als im Fall anderer Admiräle, die sich ebenfalls mit dem Meeresgott assoziieren ließen, wie etwa des Genuesers Andrea Doria, „who developed a far more systematic and political iconography around himself as an embodiment of Virgil’s Neptune“. ²² Doch sollte dabei immerhin bedacht werden, dass Bronzinos Darstellung Andrea Dorias als Neptun (Pinacoteca di Brera, Mailand) ungefähr 15 Jahre später entstand als Gossaerts *Neptun und Amphitrite*.

III Seemacht im Wortlaut: ‚Herr des Meeres‘ sein und ‚das Meer von Piraten reinigen‘

Nachdem sie Spanien und die Niederlande unter ihrer Herrschaft vereinigt hatten, realisierten die Habsburger nach und nach, dass die Seewege zwischen den beiden Gebieten von zentraler Bedeutung für eine effiziente Verteilung und Anwendung ihrer administrativen, finanziellen und militärischen Ressourcen waren. Die Durchsetzung ihrer dynastischen Interessen war zu großen Teilen auf die

²⁰ Bass (2011), 63–69, 75, 76 (dort das Zitat); (2016), 46–58, 66–67.

²¹ Bass (2011), 79 (dort das Zitat), 83; (2016), 69–70, 73.

²² Bass (2011), 69 Anm. 39; (2016) 164 Anm. 61.

Sicherheit der Schifffahrtswege angewiesen. Dasselbe galt auch für die Untertanen der Habsburger in den Küstenprovinzen der Niederlande: Da diese stark im Seehandel und im Fischfang engagiert waren, beruhte auch ihr Wohlergehen auf der Sicherheit der Seerouten. Die Habsburger erkannten dies, wobei sich dabei besonders die aufeinander folgenden Regentinnen der Niederlande Margarete von Österreich (1507–1530) und Maria von Ungarn (1531–1555), die im Namen Karls V. regierten, hervortaten. Es stellt sich also die Frage, ob das gemeinsame Interesse der Herrscher und der Untertanen an einer Sicherung des Meeres zu einer umfassenderen Strategie führte, die den Schutz dieser Interessen zum Ziel hatte.

Lässt man die meteorologischen Bedingungen einmal beiseite, so beruht eine sichere See zuallererst auf dem durchsetzbaren Grad an ‚Kontrolle‘ bzw. ‚Herrschaft‘ über das Meer. Das heutige Konzept der ‚Kontrolle des Meeres‘, oftmals unter dem Begriff *sea power* subsumiert, wird in historischen Untersuchungen für gewöhnlich mit Alfred T. Mahans *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783* in Verbindung gebracht, worin der US-amerikanische Marineoffizier den Grundsatz etablierte, das Meer könne nur im Fall der Überlegenheit gegenüber feindlichen Seemächten unter Kontrolle gebracht werden. Mahan zufolge ist dies nur durch Seeschlachten zu verwirklichen bzw. unter Umständen auch durch eine Seeblockade in Kombination mit der Androhung eines Angriffs.²³ Die Anwendbarkeit von Mahans Konzept von Seemacht auf Zeiten, die vor denen liegen, auf denen seine eigenen Schlussfolgerungen wesentlich basierten, wurde jedoch von Historikern wie Chester Starr oder John Guilmartin in Frage gestellt.²⁴ John B. Hattendorf wiederum hat vor nicht allzu langer Zeit die Notwendigkeit empirischer Studien hervorgehoben, deren Ergebnisse dann genutzt werden könnten, um bestehende Marinetheorien – einschließlich derjenigen Mahans – zu modifizieren.²⁵ James D. Tracy schließlich hat Mahans Konzept anwendbar gemacht, indem er es in zwei Aspekte unterteilte: Tracy unterscheidet dabei einmal zwischen einem Gebrauch von Seemacht, der dazu dient, die ökonomischen Interessen eines Landes und seiner Handeltreibenden zu fördern, und zweitens der Anerkennung, dass man selbst die Offensive ergreifen und den Feind attackieren müsse, wolle man ihm die Möglichkeit der Kriegführung zur See verwehren und so die effektive Kontrolle des Meeres zu kommerziellen Zwecken gewinnen.²⁶ Tracy hat auch als erster Mahans Konzept *sea power* auf die Habsburgischen Niederlande angewendet, und es erscheint daher nur angemessen, die Entwicklung des maritimen strategischen

²³ Mahan (1890); Mollat du Jourdin (1993), 154–155; Modelski/Thompson (1988), 4, 8–9.

²⁴ Starr (1989); Guilmartin (1974), 16–41.

²⁵ Hattendorf (2003), 21–22.

²⁶ Tracy (1993), 249–251.

Denkens in den Niederlanden vor dem Niederländischen Aufstand hier detaillierter zu betrachten, hat es doch – von Tracys Aufsatz einmal abgesehen – in der Forschung bislang kaum Aufmerksamkeit erfahren.

Es darf angenommen werden, dass strategische Vorstellungen und Konzepte, die aus der Antike überliefert waren, als eine Quelle der Inspiration dienten, als in der Zeit der Renaissance neue Strategien entwickelt wurden. Im antiken Griechenland war der Gebrauch von Seemacht zu politischen Zwecken unter dem Namen *Thalassokratie* bekannt, was wörtlich in etwa ‚Herrschaft zur See‘ bzw. ‚Kontrolle des Meeres‘ bedeutete. Dem athenischen Staatsmann und Feldherrn Perikles (495 – 429 v. Chr.) zufolge waren die Verfügung über maritime Streitkräfte und die Kontrolle über das Meer, die diese ausüben konnten, von fundamentaler Bedeutung für Athens Strategie im Peloponnesischen Krieg (431–404 v. Chr.). Perikles’ Ideen wurden von Thukydides (ca. 471–ca. 400 v. Chr.) aufgezeichnet,²⁷ dessen Bericht über den Peloponnesischen Krieg dank der Bemühungen der Humanisten in ganz Europa verbreitet und rezipiert wurde: Lorenzo Valla fertigte kurz nach 1450 eine erste lateinische Übersetzung an, und ihr folgten 1527 eine erste französische und 1550 eine erste englische.²⁸

Im nordwestlichen Europa setzte die konzeptionelle Erfassung der ‚Kontrolle des Meeres‘ anscheinend bereits am Ende des Hundertjährigen Krieges ein, als England und Frankreich – zumindest nach Ausweis literarischer Texte – um die Vorherrschaft im Ärmelkanal stritten. So heißt es im *Libelle of Englyshe Polycye* von ca. 1440: „We be maysters of the narowe see“.²⁹ Derselbe Begriff – ‚Herr des Meeres‘ – fand auch in den Niederlanden des 16. Jahrhunderts Verwendung: Laurent Vital etwa schrieb bezüglich der Seereise Karls V. von 1517: „Und man kann wohl sagen, dass für die zwölf Tage, in denen der König das Meer in seiner Gewalt hatte, er, nach Gott und seinen Heiligen, sein Herr und Gebieter war, indem er alles, das er antraf und fand, sich zum Gehorsam verpflichtete“.³⁰ Im Jahr 1536 wiesen die Staaten von Holland den Kaiser auf die Bedeutung von florierendem Handel und Schifffahrt hin: Dank der enormen Flotte Hollands und der dementsprechend großen Zahl an Besatzungen, die im Falle eines Seekrieges eingesetzt werden könnten, sei der Kaiser der „Herr des Meeres“ („Heer van de zee“).³¹ Angesichts der englisch-habsburgischen Kooperation des Jahres 1544 sei

²⁷ Thukydides 1,143,5.

²⁸ Modelski/Thompson (1988), 4–8.

²⁹ Mollat du Jourdin (1993), 154–155, 158; Rodger (1997), 152.

³⁰ „Et ose bien dire, que pour XII jours que le Roy tint la mer, que, après Dieu et ses saintz, il en fut le sire et maistre, en mettant tout ce qu’il rencontroit et trouvoit en son obéissance“; Gachard/Piot, *Collection*, 58.

³¹ Meilink, „Rapporten“, 73 mit Anm. 1 (gefunden bei van Tielhof [1995], 107).

zu erwarten gewesen, dass Karl V. und Heinrich VIII. künftig die „Herren des Meeres“ sein würden.³² Im Jahr 1551 schlugen die Staaten von Holland vor, anstelle der Errichtung von Forts die Ausrüstung von Kriegsschiffen als Maßnahme zur Sicherung der Küsten zu finanzieren, denn wenn ihr Souverän der „Herr des Meeres“ wäre, wären solche Verteidigungsmaßnahmen zu Lande unnötig.³³ Und auch in ihrem Vorschlag für den Bau einer Flotte, den sie 1558 den Generalstaaten unterbreiteten, äußerten die Staaten von Holland die Voraussicht, Philipp II. würde dadurch zum „Herrn des Meeres“ werden können.³⁴ Angesichts dieser Beispiele liegt die Vermutung nur nahe, dass der Ausdruck ‚Herr des Meeres‘ aufs engste mit der Ehre und dem Prestige des Monarchen wie auch mit der maritimen Strategie der Habsburger verbunden war.

Neben Habgier und Furcht vor dem Feind war das Verlangen nach Ehre und Ruhm zu dieser Zeit eine der Hauptmotivationen, Krieg zu führen. Jedoch unterlag das Streben nach Ehre im Verlauf des 16. Jahrhunderts einem Wandlungsprozess: Während es im Mittelalter noch durch den Geist des Rittertums und der Abenteuerlust geprägt war, trat mit dem Aufkommen des modernen Staates stärker das Verlangen in den Vordergrund, Ansehen und Führungsstärke gegen die übrige Welt zu behaupten.³⁵ Das betraf das Land ebenso wie das Meer. In den Berichten über die Reisen der Habsburger, inklusive desjenigen Vitals, sind die Macht und die Pracht der Flotte wichtige Motive, mittels derer das Prestige des Monarchen hervorgehoben werden konnte. Auch der Admiral selbst trug als Figur zum Renommee des Herrschers bei: Karl V. etwa fürchtete 1544 einen empfindlichen Reputationsverlust, sollte sein Geschwader nicht von seinem eigenen Admiral befehligt werden.³⁶ Und auch Maria von Ungarn, die Schwester Karls und Regentin der Habsburgischen Niederlande, wirkte auf Admiral Maximilian von Burgund vor dessen Abfahrt nach Dover 1544 ein, seine Loyalität den Engländern gegenüber sei unabdingbar für „das Ansehen seiner kaiserlichen Majestät“.³⁷

Darüber hinaus war das Ansehen des Monarchen auch davon abhängig, was seine Untertanen zur See konkret taten. Die Briefe der Regentin Maria von Ungarn an Cornelis de Schepper, Mitglied des Staatsrates und ausgewiesener Experte in

³² Mattingly, *Supplement*, 125; Sicking (1995), 192.

³³ Maximilian von Burgund an Maria von Ungarn (1. Oktober 1551), ARA Brüssel, RSA 1659/2, fol. 215r. Warnsinck, „Memorie“, 248.

³⁴ „[...] que Sa Majesté se face maître de la mer“; Meilink, „Notulen“, 308. Für weitere Belege siehe Tracy (1993), 270–271.

³⁵ Hale (1985), 22, 32, 34.

³⁶ Gairdner/Brodie, *Letters and Papers*, 53.

³⁷ „[...] pour la reputation de sa majesté imperiale“; Maria an Maximilian von Burgund (28. Juni 1544), ARA Brüssel, RSA 1659/2, fols. 41r–42r.

Fragen maritimer Politik, sind mit Verweisen auf die *reputación* durchsetzt, ganz gleich, um welche konkreten Interessen zur See es gerade ging. Als etwa in den frühen 1550er Jahren die Einrichtung von Konvois zum Schutz der Handelsflotte geplant wurde, ging es explizit auch um Fragen von „Sicherheit“ und „Ansehen“.³⁸ Vor allem dem ersten dieser Konvois, der 1552 auf den Weg gebracht wurde, kam in diesem Zusammenhang größte Bedeutung zu: „Und da dieser Konvoi [...] der erste sein wird, von dem großes Ansehen oder große Schmach in Bezug auf das Meer abhängt, schien es nötig, alle Einzelheiten zu betrachten und gut abzuwägen [...] in allem, das die Fahrt der genannten Flotte und ihres Geleitzuges anbelangt“.³⁹ Die erfolgreiche Entsendung von Konvois sollte Gegner und benachbarte Staaten beeindrucken, und nachdem der Verband sicher in Spanien angekommen war, äußerte Maria ihre Zufriedenheit über „das Ansehen, das durch die Ausrüstung und die Fahrt der letzten Flotte“ gewonnen werden konnte.⁴⁰ In ähnlicher Weise sollten auch Maßnahmen unternommen werden, um zu verhindern, dass die *reputación* des Monarchen durch den Verlust von Büsen zum Heringsfang oder von Kriegsschiffen im Konvoi in Mitleidenschaft gezogen wurde.⁴¹ Nimmt man all dies zusammen, so lässt sich konstatieren, dass die Bemühungen der Zentralregierung, Handel und Fischerei zu schützen, zu einem Großteil durch den Wunsch erklärbar sind, die eigene *reputación* zu bewahren.⁴²

Es stellt sich die Frage, ob der Gebrauch der Begriffe ‚Herr des Meeres‘ und *reputación* als Ausdruck eines strategischen Denkens und Handelns begriffen werden kann. Um diese Frage zu beantworten, ist es notwendig, einen Blick auf die Entwicklungen im Bereich der maritimen Politik, die um die Mitte des 16. Jahrhunderts zu konstatieren sind, zu werfen. Im Zuge der Vorbereitungen für die ‚Ordonnanz bezüglich der Schifffahrt‘ von 1550 kamen Diskussionen darüber auf, welche Strategie am geeignetsten sei, um die Handelsflotte zu schützen.

38 „[...] unsere Kriegsschiffe würden in Begleitung dieser Flotte von fünfzehn Schiffen mit größerer Sicherheit und auch Ansehen segeln“ („noz navires de guerre avecq la compaignie dicelle flotte de quinze navires passeroit avecq plus grande seurté et reputacion“); Anweisung Marias an de Schepper (8. Oktober 1551), ARA Brüssel, Hs 181 A, fol. 60r.

39 „Et puisque ce convoy [...] sera le premier duquel dependra grande reputacion ou desreputacion au faict de la mer il a semblé qu’il seroit besoing de bien peser et considerer toutes les particularitez [...] en tout ce que peult concerner la navigation de ladictte flotte et son convoy“; Maria via Jean du Bois an de Schepper (8. Oktober 1551), ARA Brüssel, Hs 181 A, fols. 61r, 62r; Maria an de Schepper (29. November 1551), RSA 1665/1, fol. 396v.

40 „[...] la reputation acquise par l’esquipage et passage de la flotte dernière dresse“; Maria an Maximilian und de Schepper (25. Juni 1552), ARA Brüssel, RSA 1659/3D, fol. 77r.

41 Maria an Maximilian (13. September 1551), ARA Brüssel, RSA 1659/2, fol. 202v. Maria an de Schepper (13. September 1551), RSA 1665/1, fol. 326r. Vgl. Tracy (1993), 257.

42 Vgl. Hale (1985), 23–25.

Dabei waren die auf den Handel angewiesenen Städte Hollands der Auffassung, dass die Bestimmungen der Ordonnanz viel zu defensiv ausgerichtet waren und bei weitem nicht genügend Schutz ihrer Seehandelsinteressen gewährleisten konnten. Sie argumentierten, ein offensiveres Vorgehen gegen die schottischen Seeräuber mittels einer Kriegsflotte von 24 oder 25 Schiffen wäre weitaus erfolgversprechender.⁴³ In diesem Zusammenhang wurde auch die von antiken Vorbildern inspirierte Formel gebraucht, es müsse „das Meer von Piraten gereinigt“ werden.⁴⁴ Und auch 1551 versuchten die Staaten von Holland, dasselbe auszu-drücken, als sie den Monarchen drängten, „Herr des Meeres“ zu werden, da dies der Sicherheit ihres Handels zur See dienlich sei. Maximilian von Burgund, der von holländischer Seite in dieser Angelegenheit angesprochen worden war – in seiner Funktion als Statthalter von Holland, Zeeland und Utrecht –, informierte anschließend Maria von Ungarn darüber, dass der Handel zur See in andere Länder abwandern würde, sollte der Kaiser es nicht vermögen, „Herr des Meeres“ zu werden, und sollten die Niederlande und Spanien daran scheitern, genügend Schiffe auszurüsten.⁴⁵

Der Vorschlag, Holland solle einen offensiveren Kurs in seiner Politik zur See einschlagen, hing mit der Einführung einer Weinsteuern in allen habsburgischen Erbländern im Jahr 1549 zusammen. Diese neue Steuer wurde zunächst provisorisch für die Dauer von vier Jahren erhoben und sollte dem Ankauf von Kriegsschiffen dienen.⁴⁶ Zwar kauften Maximilian von Burgund und Cornelis de Schepper zu Beginn des Jahres 1550 sieben Schiffe und ein Boot in Veere, die zum Einsatz im Seekrieg ausgerüstet werden sollten, doch war dies eine weit geringere Anzahl, als sie von den Staaten von Holland verlangt worden war.⁴⁷ Diese Flotte wurde 1550 und 1551 ausgesandt, um in der Nordsee und im Ärmelkanal Jagd auf

43 „[...] um die Piraten anzugreifen und sie aus dem Meer zu vertreiben, wobei dieses Konzept nur defensiv wäre und nicht ausreichend, um den Handel zur See zu sichern [...] und [...] es nötig wäre, Gewalt einzusetzen“ („pour offenser et debouler hors de la mer les pirates, veu que ledit concept n'estoit que deffensif et n'estoit souffissant d'asseurer parmer la negociation [...] et [...] seroit besoing user de force“); de Schepper an Maria (15. Oktober 1549), ARA Brüssel, RSA 1665/1, fol. 190r. Vgl. Tracy (1993), 265.

44 „[...] nettoyer la mer de pirates“; Maria an de Schepper (14. Juni 1550), ARA Brüssel, RSA 1665/1, fol. 219r. Vgl. Tracy (1993), 265. Das antike Vorbild der Formel etwa bei Thukydides 1,4 und 1,8,2.

45 Maximilian an Maria (10. September und 1. Oktober 1551), RSA 1659/2, fol. 200r, 215r.

46 Tracy (1990), 139; Iterson/van der Laan, *Resoluties*, 91, 95.

47 Die Gesamtkosten des Ankaufs und der Umrüstung der Schiffe beliefen sich auf 19,788 lb 6 s; ARA Brüssel, RK 23336, fols. 21r–25r.

Piraten zu machen, sollte zudem aber auch die Küsten, die Handelsschiffahrt und den Fischfang der Niederlande beschützen.⁴⁸

Durch den Ankauf dieser Schiffe war der erste Schritt hin zur Herausbildung einer stehenden Kriegsflotte getan, wobei die Jahre 1550 und 1551 noch ein frühes Stadium des Experimentierens darstellen, in dem die Vor- und Nachteile einer solchen Flotte gegeneinander abgewogen wurden. Maximilian von Burgund und Cornelis de Schepper zufolge war es günstiger, Kriegsschiffe zu kaufen als sie zu mieten; ein weiterer Vorteil bestand darin, dass auf diese Weise die Schiffe konstant zur Verfügung standen und bei Bedarf sofort eingesetzt werden konnten. Die Erwartung weiterer gewaltsamer Aufeinandertreffen zur See bestärkte den Admiral und den Staatsrat nur noch in dieser Überzeugung.⁴⁹ Auch Maria von Ungarn stimmte ihnen zu, wollte jedoch über die Kosten der Anschaffung und des Unterhalts der Schiffe informiert bleiben.⁵⁰ Unter Bezug auf die Berechnungen, die Maximiliaan van Blioul 1550 bezüglich der Ausstattung der Schiffe angestellt hatte, konnte de Schepper darlegen, dass es selbst dann noch günstiger sei, über eine eigene Flotte zu verfügen anstatt Schiffe zu mieten, wenn man mögliche Verluste und Beschädigungen in die Rechnung miteinbezog.⁵¹

Während jedoch die Regierung in Brüssel aufgrund der Erfahrungen der Jahre 1550 und 1551 vom Wert einer eigenen Flotte schließlich überzeugt war, hielt sich ihre Zufriedenheit mit den Einkünften aus der Weinsteuern und mit den Operationen der Flotte weit mehr in Grenzen. Im August des Jahres 1552 bemerkte Viglius, der Präsident des Geheimen Rates, die Einkünfte aus der Weinsteuern in Holland seien nicht ausreichend, um auch nur einen einzigen Segler, geschweige denn ein Kriegsschiff, auszurüsten.⁵² Obwohl die kaiserliche Flotte etliche Angriffe ausgeführt und auch ein paar französische und schottische Schiffe aufgebracht hatte, konnte sie dennoch nicht verhindern, dass Handelsschiffe aus den Niederlanden den Franzosen und Schotten zum Opfer fielen. Als im August 1551

48 Pinchart, *Inventaire*, 60. Bevollmächtigungsbrieft für Maximilian und de Schepper (19. Januar 1550, 16. Mai und 31. August 1551), ARA Brüssel, RSA 1659/3D, fols. 24r–26v, 28r–v, 32r–33r, 34r–38v; RK 23336–23337. Vgl. de Baecker (1848), 346–353 (mit falscher Datierung der publizierten Dokumente). Korrespondenz von Maria und de Schepper, 1550–1551, RSA 1665/1.

49 „Es schien dem Herrn von Beveren und mir [...], dass Eurer Majestät besser damit gedient wäre, eine gewisse Zahl an Kriegsschiffen zu kaufen als diese anzumieten“ („Il a semblé a monseigneur de Beveres et moy [...] que votre majesté feroit meilleur marché d'acheter quelque nombre des navires de guerre que de les prendre a louage“); de Schepper an Maria (4. Oktober 1551), ARA Brüssel, RSA 1665/1, fol. 139r–v. Zur Bedeutung der sofortigen Verfügbarkeit und Einsatzbereitschaft der Schiffe vgl. Snapper (1959), 14–15.

50 Anweisung Marias an de Schepper (8. Oktober 1551), ARA Brüssel, Hs 181 A, fol. 61v.

51 De Schepper an Maria (20. Oktober 1551), ARA Brüssel, Hs 181 A, fols. 65v–67r; RK 23336.

52 Tracy (1990), 140.

zwanzig niederländische bzw. spanische Schiffe aufgebracht wurden, sah sich die habsburgische Regierung gezwungen, anzuerkennen, dass es nicht ausreichte, nur mit einigen wenigen Kriegsschiffen präsent zu sein. Die Fischer, die 1550 und 1551 *lastgeld* für die Schiffe der kaiserlichen Flotte bezahlt hatten, waren ebenso enttäuscht: Ihnen zufolge waren die Kapitäne der Schiffe mehr an Beute interessiert als daran, die Büsen der Fischer zu beschützen; ab 1552 griffen sie daher auch wieder auf die gewohnte Praxis zurück, selbst Konvois aus ihren eigenen Schiffen zusammenzustellen.⁵³

Mit Beginn des Jahres 1552 zog de Schepper die logische Konsequenz aus den Erfahrungen der beiden vorigen Jahre:⁵⁴ Acht kaiserliche Kriegsschiffe waren schlicht zu wenig, um Zählbares erreichen zu können, konnten sie doch nicht einmal die Straße von Dover durchfahren, ohne dabei Gefahr zu laufen, von den weit überlegenen Geschwadern der Franzosen überwältigt zu werden. Die Kriegsschiffe waren zudem auch nicht dafür geeignet, die Küsten zu beschützen, denn dafür war ihre Anzahl zu gering. Außerdem mussten sie bei schlechtem Wetter entweder in größerer Entfernung zur Küste bleiben oder einen Hafen anlaufen. Es erschien daher erfolversprechender, die Aufgabe des Auskundschaftens von den Fischern der Küstenregionen übernehmen zu lassen, zumal deren Büsen Stürmen eher gewachsen waren als Kriegsschiffe; die Fischer konnten ihre Sichtungen dann den Wachtposten an den Signalfeuern übermitteln. De Schepper war der Auffassung, es sei zwecklos, die Kriegsschiffe gegen Seeräuber einzusetzen, „da sie dennoch ihr Glück versuchen würden, selbst wenn das Meer voller Kriegsschiffe wäre.“⁵⁵ In den Niederlanden gab es genügend sonstige Schiffe und Boote, um alle erdenklichen Piraten zu verjagen, und der Schaden, den diese hätten anrichten können, stand in keinem Verhältnis zu den immensen Kosten, die der Kauf und der Unterhalt von Kriegsschiffen verursacht hätten.

Ebenso wenig war de Schepper davon überzeugt, dass es notwendig war, eine große Kriegsflotte auszurüsten, um Karl V. zum ‚Herrn des Meeres‘ zu machen. Bis eine derartige Flotte auf die Beine gestellt worden wäre, hätte die französische Flotte wohl ohnehin bereits den Rückzug angetreten – in diesem Fall wären die Kosten einer solchen Flotte nur verschwendetes Geld gewesen. Darüber hinaus stand auch der Schaden, den eine Flotte von 40 oder 50 Kriegsschiffen an der französischen Küste womöglich hätte anrichten können, in keinem Verhältnis zu den Kosten. Wie viel Wahres in diesen Überzeugungen steckte, musste die verei-

53 Die flandrischen Städte Dunkirk, Nieuwpoort und Ostende an de Schepper (15. Juni 1553), ARA Brüssel, RSA 1578B, fol. 55r.

54 Warnsinck, „Memorie“, 265–268.

55 Warnsinck, „Memorie“, 267.

nigte Flotte der Niederlande und Englands später erfahren, als im Jahr 1558 ihr Versuch, in der Bretagne zu landen, scheiterte.⁵⁶

Anstelle große Kriegsflotten auszurüsten oder die Schiffe der kaiserlichen Flotte auf sich selbst gestellt operieren zu lassen, schlug der Staatsrat vor, den kleinen Kernbestand an Kriegsschiffen stets einsatzbereit zu halten und ihn – je nach Bedarf – zu verschiedenen Zwecken in Kombination mit zusätzlich gemieteten Schiffen einzusetzen.⁵⁷ Dieser Vorschlag wurde dann auch tatsächlich umgesetzt. Von den Kriegsschiffen der Habsburger aus Veere war im Verlauf dieses Beitrags ja schon mehrfach die Rede: Sie begleiteten als Konvoischiffe die Fischereiflotten der Jahre 1550 und 1551 sowie die Handelsfahrten der Jahre 1552 und 1553, sie bildeten den Kern der Kriegsflotten der Jahre 1554 und 1558, und sie eskortierten Karl, Maria und Eleonore von Kastilien 1556 nach Spanien. Nur in Verbindung mit zusätzlich angemieteten Kontingenten konnte diese kleine kaiserliche Flotte überhaupt strategisches Gewicht in die Waagschale werfen. Obwohl die Konvois zwischen den Niederlanden und Spanien hauptsächlich eine defensive Rolle zu erfüllen hatten, sollten sie auch dazu dienen, einen bleibenden Eindruck bei der restlichen Welt zu hinterlassen und nicht nur die Ehre und den Ruhm des Monarchen zu mehren, sondern auch das Meer von Piraten zu befreien. In de Scheppers von pragmatischen Erwägungen dominiertem Entwurf konnte nur durch die Hinzunahme von zusätzlichen Handelsschiffen die Vorstellung, der Monarch sei der ‚Herr des Meeres‘, auch in die Tat umgesetzt werden.

Das jedoch widersprach den Ansichten und Erwartungen Hollands; die Provinz forderte vielmehr, dass der Herrscher sie mit Kriegsschiffen unterstützte. In einem Memorandum des Jahres 1554 formulierten die Staaten von Holland die Aufforderung, „der Kaiser müsse eine große Anzahl an Kriegsschiffen ausstatten, und zwar in solcher Zahl und dergestalt ausgerüstet, dass Seine Majestät Herr und Beherrscher des selbigen Meeres bleiben und alle Feinde Seiner Majestät mit Gewalt davon fernhalten möge“. Des Weiteren wird in diesem Text konstatiert, „dass, sollte es daran ermangeln und das nicht geschehen, alle Seiner Majestät Niederlande und insbesondere Holland und Zeeland zwangsläufig großen und unvermeidbaren Schaden und solche Armut erleiden würden, wie sie die genannten Lande in den letzten zweihundert Jahren nicht befallen hatte“.⁵⁸ Das

⁵⁶ Warnsinck, „Memorie“, 266; de Meij (1976), 326.

⁵⁷ Warnsinck, „Memorie“, 270 – 272.

⁵⁸ „[...] van noode es dat van skeysers wegen toegemaect wordden groote menichte van scepen van oorloge ter zee in sulcken getaele ende sulcx geequieert dat Zijne Majesteit meester ende domineur mach blijven van de selve zee ende alle Zijne Ma[jesteit]s vianden met gewelt daer aff houden [...] dat bij gebreecke van desen ende indien sulcx nyet en geschie alle Zijne Majesteits Nederlanden ende bijsonder die van Hollandt ende Zeelandt zijn gescapen te comen tot on-

Wohlergehen dieser Provinzen beruhte schließlich auf der Schifffahrt, und auch wenn ein gewisser Hang zur Übertreibung in den Texten, die vom Schutz der ökonomischen Interessen der Provinz handeln, üblich war, ist die Botschaft dennoch unmissverständlich: Holland forderte, durch die Anwendung von Gewalt sollte der Monarch den Handelsinteressen der Provinz zuliebe Herr des Meeres bzw. „Stärkster zur See“⁵⁹ werden.⁶⁰ Von dieser Forderung ist es nicht mehr weit bis zu Tracys Interpretation von Mahans Konzept von Seemacht als einem Mittel zum Schutz und zur Förderung des Handels.

Als Ausgleich für die Weinsteuer, die 1554 um weitere vier Jahre verlängert worden war, verlangte Holland von der Zentralregierung Maßnahmen, die auf nichts Geringeres als eine Garantie allgemeiner Sicherheit zur See hinauslaufen sollten. Motiviert war dieses Verlangen auch durch das Aufkommen eines neuen Musters im Seehandel: Güter wurden nun in Frankreich oder Spanien geladen und dann auf direktem Weg in den Ostseeraum verschifft.⁶¹ Diese hochambitionierten Vorstellungen Hollands standen jedoch in großem Kontrast zur Wirklichkeit: Die Einkünfte aus der Weinsteuer blieben auch weiterhin so gering, dass an eine Umsetzung der 1554 formulierten Ansprüche nicht zu denken war. Es war schon schwierig genug, selbst die bescheidensten der Vorschläge de Scheppers in die Tat umzusetzen. Ob es nun den Schutz des Handels oder der Fischerei betraf – ständig sah sich de Schepper mit einer Provinz konfrontiert, die zögerte, die notwendigen Mittel aufzubringen, um ihre Handelsschiffe mit Waffen zu versehen oder ihre Schiffe für den Krieg auszurüsten. Der ambitionierte Plan für die Flotte, die Holland 1558 zu Wasser brachte, muss im Lichte der Beteiligung der englischen Flotte und des Umstandes, dass sich alle Provinzen der Niederlande an ihrer Finanzierung beteiligt hatten, gesehen werden. Das Unternehmen stellte den misslungenen Versuch dar, eine Alternative zu der Strategie anzubieten, die de Schepper vorgeschlagen hatte, und in dieser Hinsicht bedeutete die Kriegsflotte des Jahres 1558 zugleich das Ende einer Entwicklung und den Beginn eines neuen strategischen Denkens in den Niederlanden;⁶² daran änderte auch der Umstand nichts, dass diese Flotte hauptsächlich dazu gedacht war, ein Landungsunternehmen durchzuführen.

verwinlycke schade ende in zulcker armoede als de voors. landen in tweehondert jaeren geweest zijn“; Memorandum (1554), ARA Brüssel, RSA 1659/2, fol. 338r.

59 „[...] de stercke ter zee“; Memorandum (1554), ARA Brüssel, RSA 1659/2, fol. 341r.

60 Vgl. Tracy (1993), 250 – 251, 270 – 271.

61 Laurent/Lameere/Simont, *Recueil*, Bd. 6, 355; Assendelft an Maria (20. April 1554), ARA Brüssel, RSA 1646/3, fol. 195r. Memorandum (1554), RSA 1659/2, fol. 338r–v.

62 Tracy (1993), 270.

Maximilian von Burgund scheint, als Admiral und Statthalter, eine vermittelnde Position zwischen den Ansichten der Zentralregierung, wie sie de Schepper vertrat, und denen der Provinz Holland eingenommen zu haben. Im Jahr 1551 verlieh er Maria von Ungarn gegenüber seinen Befürchtungen Ausdruck, es seien nicht genügend Ressourcen vorhanden, um die Bewohner sowohl der Niederlande als auch Spaniens in ihrem Kampf um die „Herrschaft zur See“ („d'estre maistre de la mer“) zu unterstützen, würden die Franzosen immer mächtiger werden, sodass – so zumindest die Befürchtungen Maximilians – der niederländische Seeverkehr in absehbarer Zeit vollständig zum Erliegen kommen könnte. Das wiederum würde nicht nur zur Verarmung der Bevölkerung führen, sondern auch dazu, dass Händler und Seeunternehmer in diejenigen benachbarten Gebiete abwanderten, die sich nicht mit Frankreich im Krieg befanden.⁶³ Diese Argumentationsweise entspricht mehr oder weniger dem, was Holland 1554 vorbrachte: Seemacht müsse eingesetzt werden, um zu verhindern, dass die Feindseligkeiten mit den Franzosen den Handelsrivalen der Niederlande in die Hände spielen.

Im Jahr 1552 sprach sich auch der Admiral selbst für die Ausstattung von zehn bis zwölf Kriegsschiffen seitens der Zentralregierung für die Fahrt in die Ostsee aus. Er erwartete, die Getreidepreise würden noch höher steigen, als sie es ohnehin schon waren, und behauptete, Holland und Zeeland wären eher zur Unterstützung bereit, wenn sie sähen, dass sich die Zentralregierung ihren Interessen zuwandte. Obwohl seine Voraussagen bezüglich der steigenden Getreidepreise zutreffend waren, wurde sein Vorschlag nicht in die Tat umgesetzt. Die Zentralregierung in Brüssel gab offensichtlich dem Entwurf de Scheppers den Vorzug, der darauf bestand, sich nicht von der Woge der öffentlichen Meinung treiben zu lassen.⁶⁴ Maximilian hatte jedoch nicht allein dem Druck der öffentlichen Meinung nachgegeben: Ihm war wohl bewusst, dass die Ausübung maritimer Macht sich an den

63 „Madame, ich fürchte tatsächlich, dass, sollte Eure Majestät keinen Weg finden, Herr des Meeres zu sein und sich mit Hilfe Eurer Untertanen ausreichend zu bewaffnen, die Franzosen so stark werden, dass sie euch die gesamte Schifffahrt entreißen und folglich eure Untertanen in schwere Armut stürzen; zudem steht es zu befürchten, dass diejenigen, denen es frommt, sich auf dem Meer herumzutreiben, sich entfernen und an einen Ort zurückziehen werden, der nicht mit den Franzosen verfeindet ist, was die umliegenden Länder willkommen heißen würden“ („Madame, je crains bien sy Vostre Majesté ne treuve moyen d'estre maistre de la mer et avecques l'assistance de voz subjectz vous bien armer les Francois se feront sy fort qu'ilz vous osteront toute la navigation et par consequent voz subjectz se apovriront grandement, aussy est à craindre que ceulx ausquelz convient hanter la mer se despayseront et retrayeront en lieu non ennemy des Franchois ce que les circumvoisins desireroient bien“); Maximilian an Maria (10. September 1551), ARA Brüssel, RSA 1659/2, fol. 200r.

64 Warnsinck, „Memorie“, 265–266, 270.

Interessen der Untertanen zu orientieren hatte. Wie er selbst 1551 erklärte, hatte er seine Empfehlungen „zum Dienste an Seiner Majestät und aus Liebe für das Vaterland“ geäußert.⁶⁵

Abschließend lässt sich somit festhalten, dass der Ausdruck ‚Herr des Meeres‘ in ganz verschiedener Weise gebraucht wurde: Für den Monarchen und die Regierung in Brüssel war ‚Herr des Meeres‘ zu sein in erster Linie ein Ausdruck der Ehre und des Ansehens des Herrschers; das Motiv der Ehre prägte die Seepolitik der Habsburger zu großen Teilen, was im oftmaligen Gebrauch des Begriffs *reputación* in Verbindung mit maritimen Angelegenheiten ersichtlich wird. ‚Herr des Meeres‘ umfasste jedoch auch ein strategisches Element, wenngleich dies weniger eindeutig ist als der Aspekt des Prestiges. Der Ausdruck wurde gebraucht, wenn der Herrscher persönlich zur See reiste, was bedeutete, dass er für die Dauer dieser Reise als der mächtigste Mann zur See zu gelten hatte. In Verbindung mit der Idee, das Meer durch die kaiserliche Flotte von Piraten säubern zu können, impliziert der Gebrauch des Ausdrucks einen gewissen Kontrollanspruch zur See. Am stärksten auf eine strategische Konzeption bezieht sich der Ausdruck ‚Herr des Meeres‘ im Gebrauch der Provinz Holland: Durch den Einsatz militärischer Gewalt zur See sollte der Handel geschützt werden. Das war ein durchaus zukunftsweisender Entwurf, denkt man etwa an die Gewalt, mittels derer sich später die Niederländische Ostindien-Kompanie und andere europäische Handelsgesellschaften Zugang zu den Gewässern Asiens erzwangen, um überseeische Handelsnetzwerke zu schaffen.⁶⁶

Bis 1558 hatte in den Habsburger Niederlanden die Vorstellung, ‚Herr des Meeres‘ zu sein, nur in Bezug auf die Ehre des Monarchen wirklich praktische Bedeutung. In strategischer Hinsicht war sie nicht mehr als eine Idee, deren Zeit noch kommen sollte. Dem Bild des Herrschers als eines ‚Herren des Meeres‘, inspiriert durch das Vorbild der klassischen Antike und die Entdeckung der Neuen Welt, tat dies jedoch keinen Abbruch. Eine Karte der Niederlande, die Hieronymus Cock 1557 angefertigt hat, zeigt König Philipp II. auf einer Muschelschale sitzend, die von Pferden gezogen wird (Abb. 2). Neptun, der den Pferden den Weg weist, ruft dem Herrscher zu, dass ihm sein Königreich, d. h. das Meer, unterstehe bis ans Ende der Welt. Eines Tages, so die Vorhersage des Meeresgottes, werde die ganze Welt dem König untertan sein, und ihm werde das Recht des Dreizacks gehören.⁶⁷

⁶⁵ „[...] pour le service de Sa Majesté et l’amour que je doibz à la patrie“; Maximilian an Maria (10. September 1551), ARA Brüssel, RSA 1659/2, fol. 200r.

⁶⁶ Tracy (1991), 2–5; (1993), 250–251, 271; Pérotin-Dumon (1991); Parker (1991).

⁶⁷ „Neptunus ad Philippum Regem / Esto, Philippe, mei pars haec pro tempore regni / Terrarum ut quantum terminat illa, tuum / Olim tota tibi tellus ut seruiat uni / Sic tua totius iura tridentis erunt“. Vgl. dazu van der Heijden (1987), 58.

Das ist zwar nicht, was tatsächlich eintrat, doch steht hinter dieser unzutreffenden Vorhersage gleichwohl eine Vorstellung, die noch immer eine entscheidende Rolle im strategischen Denken spielt: die gegenseitige Abhängigkeit von Seemacht und Weltmacht.⁶⁸

IV Fazit

Die erfolgreiche dynastische Politik der Habsburger hatte hinsichtlich der Seestrategie große Auswirkungen auf die Niederlande, wurden diese dadurch doch zu einem Teil eines Weltreiches, mit dem es durch die Seeroute nach Spanien verbunden war. Der Insel Walcheren kam dabei so etwas wie die Rolle eines europäischen Knotenpunktes für die Reisen der Habsburger und den Transport von Geldern und Truppen zu. Der Schutz dieser Route, in dem die Admiräle der Niederlande sehr stark involviert waren, war daher für die Habsburger von großer Bedeutung.

Das Verlangen nach Ehre war einer der stärksten Antriebe der maritimen Politik der Habsburger. Obwohl auch andere Motive wie etwa Gier und Furcht gewiss auch eine Rolle spielten, lassen sich das Streben nach Prestige und das Ansehen des Monarchen mit allen der hier diskutierten Interessen zur See in Verbindung bringen. Ob nun im Einzelnen die Sicherheit des Herrschers zur See, des Fischfangs, des Handels oder der Küsten im Mittelpunkt stand – stets ging es dabei um *reputación*. Am deutlichsten lässt sich diese dauernde Sorge um die Ehre des Monarchen bezüglich des Meeres im Falle Marias von Ungarn erkennen. Und auch der Admiral trug zum Ansehen der Habsburger zur See bei, indem er sich an den verschiedenen Ausrüstungen von Schiffen beteiligte, vor allem jedoch, indem er selbst in See stach.

Die Ehre des Monarchen war aufs engste mit der Vorstellung verknüpft, ‚Herr des Meeres‘ zu sein. Doch obwohl diese Idee vornehmlich mit dem Aspekt der Ehre assoziiert wurde, bediente man sich ihrer auch, um dadurch auf die tatsächliche Kontrolle des Meeres zu verweisen, weshalb sie daher auch eine gewisse Bedeutung für das maritime Denken hatte. Das führte zu einem bemerkenswerten Paradox: Während der offizielle Repräsentant der habsburgischen Seepolitik, Cornelis de Schepper, eine maßvolle, aber praktikable Strategie primär defensiver Natur befürwortete, sprach sich die Provinz Holland für eine offensive Strategie

⁶⁸ In Westeuropa setzte die Konzeptualisierung der beiden Begriffe vor allem im Gefolge des Vertrags von Tordesillas von 1494 ein; vgl. Modelski/Thompson (1988), 7. Zu den Ansprüchen der Spanier und Portugiesen auf die Herrschaft über die Ozeane, ihre rechtliche Basis und ihre Anfechtung durch Frankreich, England und die Vereinigten Niederlande vgl. Grewe (1984), 300 – 322.

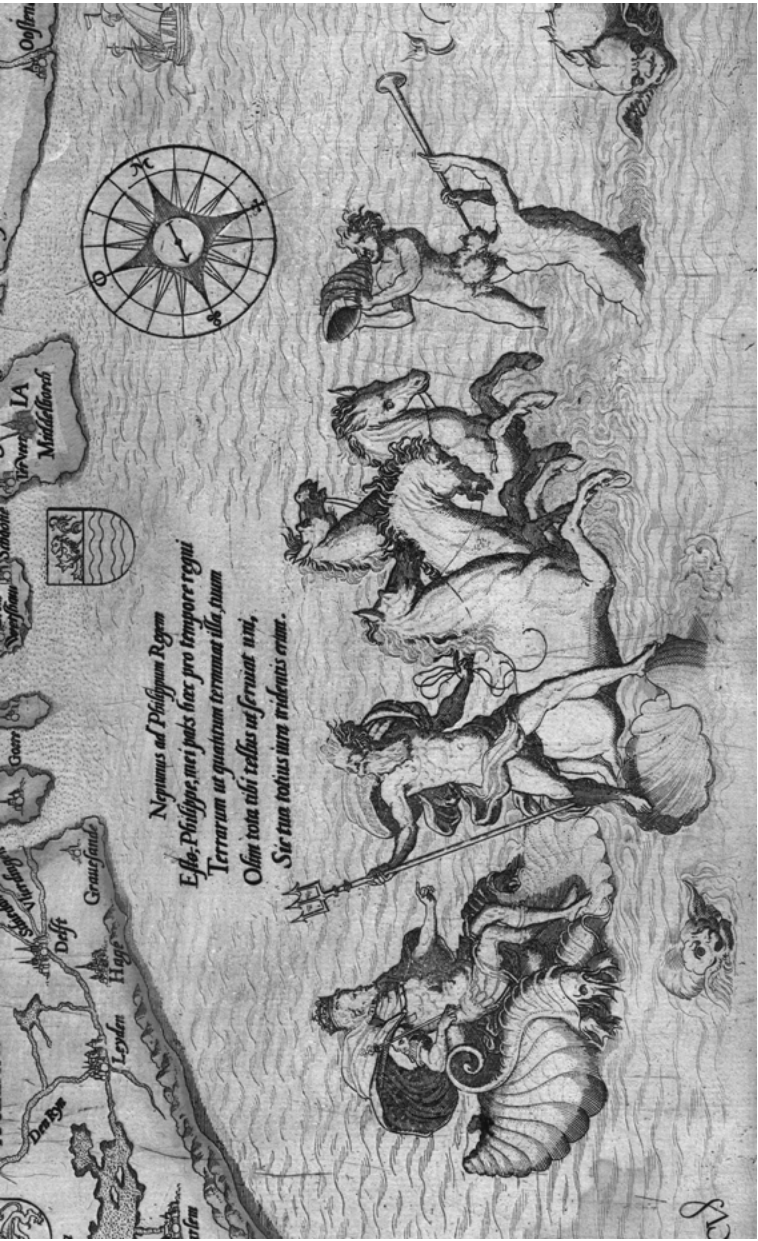


Abb. 2: Hieronymus Cock, Karte der Niederlande, 1557, mittleres von drei Blättern (Ausschnitt). Chicago, The Newberry Library, Novacco 4F 155. Photo Courtesy of The Newberry Library, Chicago

aus, der zufolge der Herrscher durch den Einsatz von Gewalt die Herrschaft zur See erringen und so den Handel fördern sollte. Als Ausgleich für die Belastungen durch die Weinsteuer verlangte Holland vom Monarchen, für die Sicherheit seiner Untertanen zur See zu sorgen, doch ließen die enttäuschend geringen Einkünfte aus dieser Steuer die Hoffnungen Hollands zur Illusion verkommen. Nicht zuletzt die Erfahrungen der Jahre 1550 und 1551 hatten erwiesen, dass es unmöglich war, das Meer wirklich von den Piraten zu säubern. Angesichts der beschränkten finanziellen Möglichkeiten und motiviert durch das Verlangen, die Abhängigkeit von privaten Schiffseignern zu verringern, entwickelte de Schepper den Plan, Kriegsschiffe anzukaufen anstatt sie zu mieten, und auch wenn dies allein nicht unbedingt bedeutete, dass sich der Herrscher selbst als ‚Herr des Meeres‘ bezeichnen konnte, so war die Einrichtung einer stehenden Kriegsflotte dennoch das Resultat einer bedeutsamen Veränderung im Denken über die Sicherheit zur See.

Indem das Amt des Admirals der Niederlande durch den antiken Meeresgott Neptun personifiziert wurde, konnte die Insel Walcheren in Zeeland zum Ort einer symbolträchtigen Glorifizierung und Überhöhung des erst kurz zuvor ins Leben gerufenen Postens werden. Die meisten Herrscher und Regenten der Niederlande dieser Zeit statteten den Schlössern Souburg und Zandenburg einen Besuch ab und müssen dabei auch Gossaerts Gemälde gesehen haben. Die Admiräle konnten so nicht nur ihr eigenes Ansehen steigern, indem sie sich in ihrer Repräsentation der Figur Neptuns bedienten, sondern sie trugen auch zur weiteren Entwicklung der seestrategischen Politik der Habsburger bei, die sie wiederum nutzten, um mittels der Verwendung von Ausdrücken wie ‚Herr des Meeres‘ oder ‚das Meer von Piraten reinigen‘ in den schriftlichen Dokumenten ihrer Politik die Anregungen aus der Antike zur Geltung kommen zu lassen. Wenn die Inselgruppe Zeelands der perfekte Ort war, um von dort aus das Admiralsamt auszuüben, so war Zeeland ebenso auch der Ort, an dem sowohl die Vorstellung als auch der Wortgebrauch von Seemacht und Seeherrschaft dank der Inspirationen aus der Antike anschaulichen Ausdruck finden konnten.

Bibliographie

Quellen

Archivalische Quellen

Archives départementales du Nord, Lille, série B: archives de la chambre des comptes (ADN B)
Algemeen Rijksarchief (ARA) Brussel:

- Archieven van de Raad van State en Audiëntie (RSA)
- Archieven van de rekenkamer (RK)
- Handschriftenverzameling (Hs)

Zeeuws Archief Middelburg, Archief van de heren van Veere (ZA AHV)

Gedrukte Quellen

Ermerins, Jacobus (Hg.), *Eenige Zeeuwsche oudheden, uit echte stukken opgehelderd en in het licht gebracht; behelzende de heeren van Vere uit den huize van Bourgondiën; benevens een beschrijving van het kasteel en kappittel van Zandenburg*, Middelburg 1786.

Gachard, Louis Prosper/Piot, Charles (Hg.), *Collection des voyages des souverains des Pays-Bas*, Bd. 3, Brussel 1881.

Gairdner, James/Brodie, Robert H. (Hg.), *Letters and Papers, Foreign and Domestic, Henry VIII*, Bd. 19,1, 2. Aufl. London 1965.

Geldenhower, Gerhard, *Vita clarissimi principis Philippi a Burgundia (1529)*, in: *Collectanea van Gerardus Geldenhauer Noviomagus gevolgd door den herdruk van eenige zijner werken*, hg. v. Jochem J. Prinsen, Amsterdam 1901 (= Werken Historisch Genootschap, 3. Serie, 16), 223–250.

Ilterson, P. D. J./van der Laan, P. H. J. (Hg.), *Resoluties van de vroedschap van Amsterdam 1490–1550*, Amsterdam 1986.

Laurent, C./Lameere, Jules/Simont, H. (Hg.), *Recueil des ordonnances des Pays-Bas. Deuxième série 1506–1700*, 7 Bde., Brussel 1893–1957.

Mattingly, Garrett (Hg.), *Further Supplement to Letters, Despatches and State Papers Relating to the Negotiations Between England and Spain Preserved in the Archives at Vienna and Elsewhere [1513–1542]*, London 1940.

Meilink, Petrus A., „Notulen en generaal advies van de Staten Generaal van 1557/1558“, in: *Bijdragen en mededelingen van het Historisch Genootschap (gevestigd te Utrecht)* 55 (1934), 263–369.

Meilink, Petrus A., „Rapporten en betoogen nopens het congégeld op granen, 1530–1541“, in: *Bijdragen en mededelingen van het Historisch Genootschap (gevestigd te Utrecht)* 44 (1923), 1–123.

Pinchart, Alexandre, *Inventaire des archives des chambres de comptes, précédé d'une notice historique*, Bd. 4, Brussel 1865.

Scheltus, Paulus (Hg.), *Recueil van alle de placaten, ordonnantien, resolutien, instructien, lysten en waerschouwingen, betreffende de admiraliteyten, convoyen, licenten en verdere zeesaaken*, Bd. 3, Den Haag 1721.

Thukydides, *The Peloponnesian War*, übers. v. Walter Blanco, hg. v. Walter Blanco/Jennifer Tolbert Roberts, New York/London 1998.

Warnsinck, Johan C. M., „De memorie van Cornelis de Schepper van den 12den februari 1552 over de verdediging van Holland, Zeeland en Vlaanderen, in den oorlog tegen Frankrijk“, in: *Historische opstellen aangeboden aan J. Huizinga op 7 december 1942 door het historisch gezelschap te 's-Gravenhage*, Haarlem 1948, 247–273.

Forschungsliteratur

Ainsworth, Maryan W./Alsteens, Stijn/Orenstein, Nadine, *Mens, mythe en zinnelijkheid. De renaissance van Jan Gossart. Het volledige werk*, Antwerpen/New York 2010.

Baecker, Louis de, „Étude biographique sur Gérard van Meckeren, vice-amiral de Flandre sous Charles-Quint“, in: *Annales de la Société d'Émulation pour l'étude de l'histoire et des antiquités de la Flandre* N. S. 6 (1848), 313–399.

Balis, Arnout/Dacos, Nicole, „Jan (Jennin) Gossaert genaamd Mabuse“, in: *Fiamminghi a Roma 1508–1608. Kunstenaars uit de Nederlanden en het prinsbisdom Luik te Rome tijdens de Renaissance*, Brüssel 1995, 210–215.

Bass, Marisa, „Jan Gossaert's *Neptune and Amphitrite* Reconsidered“, in: *Simiolus* 35,1/2 (2011), 61–83.

Bass, Marisa, *Jan Gossart and the Invention of Netherlandish Antiquity*, Princeton, NJ 2016.

Bejczy, István, „Drie humanisten en een mythe. De betekenis van Erasmus, Aurelius en Geldenhouwer voor de Bataafse kwestie“, in: *Tijdschrift voor geschiedenis* 109,4 (1996), 467–483.

Bejczy, István/Stegeman, Saskia (Hg.), *Gerard Geldenhouwer van Nijmegen (1482–1542). Historische werken*, Hilversum 1998.

Boogert, Bob van den, „De triomfen van de keizer. De verheerlijking van Karel V en de toepassing van antieke motieven in de Nederlandse kunst“, in: *Maria van Hongarije. Koningin tussen keizers en kunstenaars, 1505–1558*, hg. v. Bob van den Boogert/Jacqueline Kerkhoff, Zwolle 1993, 220–233.

Cools, Hans, *Mannen met macht. Edellieden en de moderne staat in de Bourgondisch-Habsburgse Nederlanden (1475–1530)*, Zutphen 2001.

Cools, Hans, „Uitvaarten als intredes. De scenografie van de successie bij aristocratische begrafenissen in de Bourgondisch-Habsburgse landen en de jonge Republiek“, in: *Bourgondië voorbij. De Nederlanden 1250–1650. Liber alumnorum Wim Blockmans*, hg. v. Mario Damen/Louis Sicking, Hilversum 2010, 193–206.

Dacos, Nicole, „Om te zien en om te leren“, in: *Fiamminghi a Roma 1508–1608. Kunstenaars uit de Nederlanden en het prinsbisdom Luik te Rome tijdens de Renaissance*, Brüssel 1995, 14–31.

Damsté, Pieter H., *Veere. Vier eeuwen markiezaat*, 2. Aufl. de Bilt 1961.

Ewe, Herbert, *Schiffe auf Siegeln*, Rostock 1972.

Grewe, Wilhelm G., *Epochen der Völkerrechtsgeschichte*, Baden-Baden 1984.

Guilmartin, John Francis, *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and War at Sea in the Sixteenth Century*, New York 1974.

Hale, John R., *War and Society in Renaissance Europe, 1420–1650*, London/Glasgow 1985.

- Hattendorf, John B., „Introduction. Theories of Naval Power: A.T. Mahan and the Naval History of Medieval and Renaissance Europe“, in: *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*, ed. John B. Hattendorf /Richard W. Unger, Woodbridge/Rochester 2003, 1–22.
- Heijden, Henk A. M. van der, *The Oldest Maps of the Netherlands. An Illustrated and Annotated Carto-Bibliography of the 16th Century Maps of the XVII Provinces*, Utrecht 1987.
- Kavaler, Ethan Matt, „Gossart's Bodies and Empathy“, in: *Journal of Historians of Netherlandish Art* 5,2 (2013), 1–11.
- Maas, Coen, „The Lure of the Dark Ages: Writing the Middle Ages and Political Rhetoric in Humanist Historiography from the Low Countries“, Diss. phil. Univ. Leiden 2012.
- Mahan, Alfred T., *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*, Boston 1890.
- Meij, J. C. A. de, „Oorlogsvaart, kaapvaart en zeeroof“, in: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, Bd. 1: *Prehistorie, romeinse tijd, middeleeuwen, vijftiende en zestiende eeuw*, hg.v. Gustaaf Asaert/Jules van Beylen/Hubertus P. H. Jansen, Bussum 1976, 307–337.
- Modelski, George/Thompson, William R., *Seapower in Global Politics, 1494–1993*, London 1988.
- Mollat du Jourdin, Michel, *L'Europe et la mer*, Paris 1993.
- Mout, Nicolette, „De humanist Gerard Geldenhouwer als raadgever van vorsten“, in: *De Nederlanden in de late middeleeuwen*, hg.v. Dick de Boer/Jan Marsilje, Utrecht 1987, 142–154.
- Nierop, Henk F. K. van, „Adellijke bastaarden in de zestiende eeuw“, in: *Bestuurders en geleerden. Opstellen over onderwerpen uit de Nederlandse geschiedenis van de zestiende, zeventiende en achttiende eeuw aangeboden aan Prof. Dr. J.J. Woltjer bij zijn afscheid als hoogleraar van de Rijksuniversiteit te Leiden*, hg.v. Simon Groenveld/M. E. H. Nicolette Mout/Ivo Schöffer, Amsterdam/Dieren 1985, 11–22.
- Paravicini, Werner, „Expansion et intégration. La noblesse des Pays-Bas à la cour de Philippe le Bon“, in: *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden* 95 (1980), 298–314.
- Parker, Geoffrey, „Europe and the Wider World, 1500–1700: A European Counterpoint“, in: *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350–1750*, ed. James D. Tracy, Cambridge 1991, 161–195.
- Paviot, Jacques, *La politique navale des ducs de Bourgogne, 1384–1482*, Lille 1995.
- Pérotin-Dumon, Anne, „The Pirate and the Emperor: Power and the Law on the Seas, 1450–1850“, in: *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350–1750*, ed. James D. Tracy, Cambridge 1991, 196–227.
- Pleij, Herman, *De sneeuwpoppen van 1511. Literatuur en stadscultuur tussen middeleeuwen en moderne tijd*, Amsterdam/Löwen 1988.
- Prinsen, Jochem J. (Hg.), *Collectanea van Gerardus Geldenhauer Noviomagus gevolgd door den herdruk van eenige zijner werken*, Amsterdam 1901.
- Rodger, Nicholas A. M., *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain*, vol. 1: 660–1649, London 1997.
- Schrader, Stephanie, „Jan Gossaert's Neptune and Amphitrite and the Body of the Patron“, in: *Body and Embodiment in Netherlandish Art*, ed. Ann-Sophie Lehmann/Herman Roodenburg, Zwolle 2008, 41–57.

- Sicking, Louis, „La maîtrise de la mer. Coopération navale entre l'Angleterre et l'empire des Habsbourg pendant la première moitié du XVI^e siècle“, in: *Publications du centre européen d'études bourguignonnes* 35 (1995), 187–197.
- Sicking, Louis, „La découverte de Neptune. Représentations maritimes des souverains et amiraux des Pays-Bas (XV^e–XVI^e siècles)“, in: *Publications du centre européen d'études bourguignonnes* 37 (1997), 131–145.
- Sicking, Louis, „Naval Power in the Netherlands before the Dutch Revolt“, in: *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*, ed. John B. Hattendorf/Richard W. Unger, Woodbridge/Rochester 2003, 199–216.
- Sicking, Louis, *Neptune and the Netherlands. State, Economy, and War at Sea in the Renaissance*, Leiden/Boston 2004 (= *History of Warfare*, 23).
- Sicking, Louis, „Door Oranje overschaduwd. Het hof van Maximiliaan van Bourgondië, heer en markies van Veere“, in: *Bourgondië voorbij. De Nederlanden 1250–1650. Liber alumnorum Wim Blockmans*, hg. v. Mario Damen/Louis Sicking, Hilversum 2010, 99–122.
- Sicking, Louis, *La naissance d'une thalassocratie. Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*, Paris 2015.
- Siret, Adolphe, „Gossaert (Jean)“, in: *Biographie nationale publiée par l'Académie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique*, Bd. 8, Brüssel 1884/85, 124–137.
- Snapper, Frits, *Oorlogsinvloeden op de overzeese handel van Holland 1551–1719*, Amsterdam 1959.
- Starr, Chester G., *The Influence of Sea Power on Ancient History*, New York 1989.
- Sterk, Jozef, *Philips van Bourgondië (1465–1524), bisschop van Utrecht als protagonist van de renaissance. Zijn leven en mecenaat*, Zutphen 1980.
- Tielhof, Milja van, *De Hollandse graanhandel, 1470–1570. Koren op de Amsterdamse molen*, Den Haag 1995.
- Tracy, James D., *Holland under Habsburg Rule, 1506–1566. The Formation of a Body Politic*, Berkeley 1990.
- Tracy, James D., „Introduction“, in: *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350–1750*, ed. James D. Tracy, Cambridge 1991, 1–21.
- Tracy, James D., „Herring Wars: The Habsburg Netherlands and the Struggle for Control of the North Sea, ca. 1520–1560“, in: *Sixteenth Century Journal* 24,2 (1993), 249–272.

