

FLAGGENKUNDE

SIGNAL- ODER NUMMERNFLAGGEN

VON JOHANN SCHMIDT

Abbildungen von Schiffen des 19. Jahrhunderts zeigen häufig eine meist weiße Flagge mit einer Ziffer, manchmal zusätzlich mit einem oder mehreren Buchstaben. Sie ermöglichen, in besonderen Registern, die meist von Versicherungsgesellschaften herausgegeben wurden, den Namen des Schiffes, seines Kapitäns, den Heimathafen und andere wichtige Daten über das Schiff nachzuschlagen.

Als ihre Vorläufer können Namenswimpel oder -stander angesehen werden, die seit der Wende des 18. zum 19. Jahrhunderts, besonders nach Ende der Napoleonischen Kriege von Schiffen aller Nationen in verschiedensten Ausführungen geführt wurden¹ und die sich – besonders in der Klein- und Küstenschiffahrt – noch lange hielten. Manche Schiffergilden führten auch besondere Flügel; so waren die Mitglieder der »Union« in Mittelnkirchen an der Lühe verpflichtet, solche mit großem weißen »U« auf blauem Grund zu führen, »um einander in Gefahr nach möglichen Kräften beizustehen«².

Den Sinn der Nummernflaggen kann man dem Vorschlag Hamburger Assecuranz-Kaufleute von 1823, »eine numerirte Signal-Flagge bei unseren Hamburger Schiffern einzurichten«, entnehmen: In ihm wird das Aufziehen der Nationalflagge mit einem »nichts fruchtenden Hutabziehen, als Merkzeichen, daß man sich gesehen und in Wohlwollen aneinander gedanke« verglichen. »Hätte manches Schiff in früherer Zeit neben seiner Nationalflagge eine Nummernflagge zeigen können, so würde man gewußt haben, wer es führe, und dieses oder jenes conservierendes Nothbedürfnis hätte ihm, falls man den Schiffer oder Rheder des Schiffes erkannt, gereicht werden können«. Von nicht minder großem Nutzen sei, daß »Kaufleuten Rhedern und Assecuradeuren ein wahrhaft befriedigendes Erlebnis gewährt würde«, wenn sie die Nachricht erhielten, daß »ein solches mit Nummernflagge versehenes Schiff auf irgend einer Breite und Länge in gutem Stande gesehen sei«³.

Wohl als erste führten Schiffer Niederländischer Seemannskollegien zur Sicherung der Witwen und Waisen ihrer Mitglieder eine »nummervlag«: In einer Aufstellung aus dem Jahre 1826⁴ findet sich als älteste von neun Genossenschaften »De blauwe Vlag te Amsterdam, opgerecht 14.3.1795«; man erkannte sich an der blauen Flagge mit weißer Ziffer und konnte Informationen austauschen⁵.

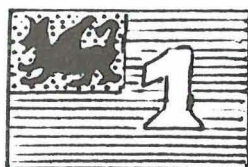
Im benachbarten Ostfriesland lag 1821 bei der Provinzialregierung Aurich ein Antrag der kaufmännischen Deputation zu Emden vor, beim Königlichen Hohen Cabinets-Ministerium zu Hannover die Einführung von Nummernflaggen, die dunkelblau mit roten Randstreifen und aufgenähter weißer Nummer sein sollten, zu beantragen. Emdener Schiffe sollten vor der Ziffer ein E, solche aus Leer ein L, aus Norden ein N, Papenburg ein P und Stader ein S führen⁶. Wenn man auch höheren Ortes der Ansicht war, daß »dieses Signal-Wesen sich bei den seefahrenden Nationen von selbst durch das Bedürfnis gebildet haben dürfte« und eine »weite-



FRIEDERICA
Stralsund



Wolgast



HERZOG-GEORG
Rostock



GUSTAVA
Stralsund



REGULUS
Zingst



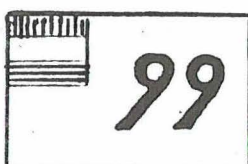
SOFIA
Rostock



CARL
Prerow



MINNA
Barth



DIE ZWILLINGE
Rostock

Nummernflaggen pommerscher und mecklenburgischer Handelsschiffe.

re Einwirkung dabei als überflüssig« ansah, verfügte doch die Königliche Provinzialregierung zu Aurich durch Erlaß vom 19. Sept. 1822⁷, daß alle Seeschiffe der Provinz (mit Einschluß Papenburgs) »mit Anfange der Schifffahrt im Frühling des Jahres 1823 Nummernflaggen zu führen hätten«. Sie waren aus wollenem Flaggentuch, auf dem 1 m breiten Hauptfeld war die weiße Nummer aufgenäht, die roten Randstreifen oben und unten waren 25 cm breit. Das Register wurde von der Kaufmännischen Deputation zu Emden geführt, der Reeder und Schiffseigner die Namen der Schiffe und der Schiffsführer anzuzeigen hatten. Gegen eine »billige Schreibgebühr« erhielten sie eine Abschrift des Registers, das auch dem »von der kaufmännischen Deputation in Emden im vorigen Jahr herausgegebenen vervollständigten Signal-Buch beigefügt ist«.

Wegen Desinteresse mancher Schiffer war die Registerführung nur ungenügend. Deshalb übernahm die Landdrostei Aurich sie 1833 selbst⁸. Zur Kontrolle war »bei Nachsuchung eines Seepasses« die Eintragung nachzuweisen. Neue Eintragungen wurden von Zeit zu Zeit im Amtsblatt veröffentlicht. Obwohl die Nummernflaggen 1869 durch die Unterscheidungssignale des Norddeutschen Bundes ersetzt wurden⁹, sind sie in lokalen Schiffsverzeichnissen noch 1874 aufgeführt¹⁰.

Für alle Seeschiffe des Landdrosteibezirks Stade wurden weiße Nummernflaggen, »auf beiden Seiten die Nummer mit schwarzen, einen Fuß hohen arabischen Ziffern und in der oberen an dem Flaggenstock befindlichen Ecke den Buchstaben E bei den Schiffen von der Elbe und den Buchstaben W bei den Schiffen von der Weser und deren Nebenflüssen«, durch Bekanntmachung vom 30. Dez. 1852 eingeführt¹¹. Unter dem 12. Juli 1853 wurde in den Anzeigen für die Herzogtümer Bremen und Verden und das Land Hadeln (»Stader Anzeigen«) eine erste Liste mit insgesamt 56 Seeschiffen veröffentlicht, die in jährlichen, bei Bedarf auch kürzeren

Abständen, bis 1866 laufend ergänzt wurde¹². Schon früher führten hannoversche Weserschiffe Nummernflaggen; bekannt sind Listen der Bremer-Assecuranz-Companie aus den Jahren 1846 und 1852, die offenbar auch die Nummern zuwies¹³. Im Amt Blumenthal war eine Nummernflagge üblich, die in der oberen, am Flaggenstock befindlichen Ecke die hannoversche Flagge, darunter ein El, außen die zugewiesene Ziffer zeigte¹⁴. Im Amte Neuhaus vergab der »Versicherungsverein für Seeschiffer an der Elbe und Oste«¹⁵ seit 1850 Nummernflaggen. Sie waren weiß, darauf in schwarzen Buchstaben E & O und die Nummer und wurden als »Nebenflagge« geführt¹⁶. Auf Seite 12 der am 4. Januar 1850 errichteten Statuten stehen die Gründungsmitglieder und die von ihren Schiffen geführten Flaggennummern.

Schiffe, die im Bezirk Lüneburg beheimatet waren, führten seit 1854 orangegelbe Nummernflaggen, die Ziffern und den Buchstaben L in der Oberecke in schwarz¹⁷.

1864 ordnete das Finanzministerium für das gesamte Königreich Hannover durchlaufende vierstellige Nummern an, wobei in den letzten Stellen die alten beibehalten wurden. Die Landdrostei Aurich – einschließlich Papenburg – erhielt ohne bemerkbare Änderung die Ziffern 1–1999, Stade 2000–2999; Lüneburg mußte 3000 addieren, während Osnabrück, das bisher noch keine Nummern gehabt hatte, eine eigene blaue Flagge mit weißen Nummern über 4000 erhielt¹⁸.

Die Einverleibung Hannovers in Preußen 1866 bedeutete nicht das Ende des Nummernflaggensystems¹⁹.

Auf Hamburger Seeschiffen wurden Nummernflaggen 1823 »auf Vorschlag und im Interesse der Reeder, Versicherer und Kaufleute« eingeführt und als »Signalflaggen« bezeichnet²⁰. Sie setzten sich aber wegen des rein privaten Charakters – offenbar erfolgte die Festsetzung durch die für die Seeversicherung tätigen Schiffsbesitzer – nur langsam durch. Jährlich wurde eine Liste der flaggenführenden Schiffe herausgegeben; die älteste des Hamburger Staatsarchivs datiert von 1825²¹. Die weiße Flagge mit schwarzen Ziffern wird auf Abbildungen meist am Vordermast geführt, bei Evern am Großtopp²². Die Angabe Szymanskis, ihr sei mit Ende der dreißiger ein H vorgesetzt, konnte nirgends bestätigt werden²³.

Die in Altona, das bis 1864 der dänischen Krone unterstand, beheimateten Seeschiffe zeigen die gleiche weiße Nummernflagge mit schwarzen Ziffern ohne die seit 1827 in Schleswig-Holstein zusätzlichen Buchstaben²⁴.

In Bremen wurden die Nummernflaggen mit ziemlicher Sicherheit um die Jahreswende 1824/1825 eingeführt. Als »Signal-Flaggen-Nummern« wurden sie bis Anfang 1829 zumeist auch in das seit Anfang 1824 geführte Schiffsregister eingetragen. Die ersten Nummern wurden offenbar in Reihenfolge der Anmeldungen vergeben, dann Nr. 24–92 Anfang 1825 en bloc alphabetisch. Diesen Stand gibt die Liste des vor Ostern 1825 erschienenen Adreßbuch von 1825 wieder. Seit März 1825 wurden sie wieder nach Anmeldung vergeben, erloschene Nummern nach einiger Zeit neu belegt²⁵. Die Nummern sind in den Adreßbüchern bis 1869 enthalten, 1852 sowie seit 1864 auch für nichtbremische Seeschiffe, die von der Weser fuhren²⁶.

Abbildungen und Beschreibungen finden sich im Staatsarchiv Bremen aus den Jahren 1829 und 1834. Hier heißt es: »Eine Signal- oder Nummernflagge, ganz weiß mit großer schwarzer Nummer, welche die N^o des sie führenden Schiffes bezeichnet, sonst ohne weitere Bedeutung. Sie wurde nebst der ersteren (d.i. eine Schiffsflagge) in See und beim Einlaufen in die Weser aufgezogen«, 1834 etwas anders »beim Ein- und Auslaufen in und aus der Weser«²⁷.

In Oldenburg, dessen Schifffahrt in vieler Hinsicht mit der Bremer kooperierte, hieß es in einem Bericht des Amtes Brake an die herzogliche Kammer zur Einführung von Signalflaggen, daß »verschiedene Oldenburger Schiffs-Capitaine« sie wünschten, weil »sich die Schiffe gegenseitig auf geraume Entfernung, wo eine andere Communication nicht möglich ist, leicht erkennen können«²⁸. Das anliegende Muster entspricht der 1840 eingeführten Flagge. Die Behörden verhielten sich abwartend; der Wasserschout in Brake führte aber seit 1827 ein handschriftliches Nummernflaggenbuch²⁹. 1833 waren 109 Oldenburger Seeschiffe mit »Nummernflaggen, nach der vorgeschriebenen Größe, auf Angaben des provisorischen Wasser-

schouts, versehen». 1833 richteten 66 an der »Weserküste des Großherzogthums Oldenburg wohnende Schiffs-Eigenthümer, Rheder, Assecuradeurs und Schiffer« an die Regierung die Bitte um »Einführung der Nummern Flaggen *sämtlicher* unter Großherzoglich Oldenburger Flagge fahrenden See- und Küsten-Fahrer«. 28 von ihnen haben bei der Unterschrift die »Nro. der Flagge«³⁰. Die Stellungnahme des Amtes Minsen ist interessant, weil sie etwas über den allgemeinen Gebrauch der Nummernflaggen angibt: In Holland und Ostfriesland sind sämtliche Seeschiffe mit Nummernflaggen versehen, auf der Weser werden sie von »kleineren Schiffen, deren Reisen auf die Ostsee, England, Norwegen, Holland und Frankreich beschränkt seyen, nicht angewandt«³¹. Noch 1838 scheiterte aber die generelle Einführung am »Eigensinn einzelner Schiffer«, denen die Kosten für die Flagge und den Druck des Verzeichnisses zu hoch waren.

1840 übersandte das Amt Berne der Regierung einen Abdruck des von dem Agenten der Bremer Assecuranz-Gesellschaft gegen Seegefahr J.W. Wendt zu Bremen aufgestellten »Verzeichnisses der unter Oldenburgischer Flagge von der Weser fahrenden Seeschiffe für das Jahr 1840« und berichtete dabei »gehorsamst, daß, nach einer Äußerung des genannten Wendt gegen einen hiesigen Schiffs-Rheder, die Oldenburgischen Schiffe *in Bremen keine Assecuranz finden würden*, wenn sie die in dem Verzeichnis ihnen zugefallene Nummernflagge nicht führen«.

Daraufhin ordnete die Regierung durch Bekanntmachung vom 2. Juni 1840³² an, daß alle von der Weser und von den Nebenflüssen fahrenden Seeschiffer, »soweit thunlich«, die vom Wasserschout zu Brake ihren Schiffen beigelegte Nummer zu führen hätten. Sie war »in einer weißen Flagge, welche oben am Stock in einem blauen Feld ein rotes Kreuz als Zeichen der oldenburgischen Flagge enthält, mit schwarzem Zeuge so einzunähen, daß dieselbe beim Auswehen der Flagge leicht sichtbar wird«. Eine 1843 für den russischen Generalstab erstellte Abbildung zeigt zusätzlich oben neben den Oldenburger Farben und am unteren Rand einen außen blau, innen roten Streifen³³.

Ein gedrucktes Nummernflaggen-Buch scheint nur einmal, im Juli 1840, herausgegeben worden zu sein³⁴. »Vom Weser-Revier« sind 92 Schiffe, »von der Jade« keins aufgeführt. Sie finden sich aber in den örtlichen Verzeichnissen der Zeitungen, für die Weser auch im Bremer Adreßbuch³⁵.

In den Herzogtümern Schleswig und Holstein wurde – wie im übrigen Dänemark – das Führen von Nummernflaggen, die man dort »Erkennungsflaggen« nannte, unter dem 28. Oktober 1827 »im Auftrage des Herrn Statthalters Hochfürstliche Durchlaucht« einheitlich geregelt³⁶. Auf weißem Grund befanden sich zwei »Abteilungen, wovon die obere einen römischen Buchstaben in schwarzer Farbe, welcher den Heimort des Schiffes bezeichnet, die untere aber ebenfalls in schwarzer Farbe eine Zahl enthält, welche die Nummer, welche das Schiff im Register hat, welches an jedem Orte über die mit diesen Flaggen versehene Schiffe, geführt wird«, zeigte. Flensburger Schiffe führten den Buchstaben Q, Appenrader, Eckerförder, Sonderburger, Glückstädter, Neustädter, Kieler und Blankeneser entsprechend die Buchstaben R bis Z. Gleichzeitig mit der dänischen Flagge mußten dreimastige Schiffe, Briggen und Schoner sie auf dem Großtopp, Galeasen dem Besantopp, Schaluppen und Yachten auf dem Topp aufziehen. Mit Empfang der Erkennungsflagge verpflichteten sich die Schiffsführer, sooft sie ein anderes mit ihr sahen, im Journal Zeit, Ort, Nummer und Buchstaben der Flaggen zu notieren und dies beim Anlaufen des nächsten Hafens im Ausland dem dänischen Consul, in Kopenhagen den Assecuranzmaklern Wessely und Sohn und sonst in Dänemark der Stiftzeitung zu melden³⁷. Das erste Verzeichnis vom Herbst 1828 führte 647 dänische Schiffe auf, darunter 41 aus Apenrade, 44 aus Altona und 23 aus Kiel³⁸.

In Lübeck brachte das Commerzkollegium, der Vorläufer der Handelskammer unter dem 12. Dezember 1823 beim Rat der Stadt einen Antrag ein; »ob nicht etwa nach vorgängiger Berathung mit den resp. Commercirenden Collegien u. der löblichen Schiffergesellschaft, – auch hier die Bezifferung sämtlicher unter Lübischer Flagge fahrender Schiffe und die Einrichtung

und Führung eines förmlichen Schiffs-Verzeichnisses durch eine geeignete Behörde, mittels behüflicher Verordnung dürfte festzusetzen seyn«. Am 8.12.1824 entschied der Senat, es handle sich nicht um eine Angelegenheit, die polizeilich geregelt werden müsse; es möge aber »den Schiffen und einzelnen Reedern gerne anheimgestellt bleiben, falls sie es für angemessen erachten, ihre Schiffe zum leichteren Erkennen in der See mit einer dergleichen nummerierten Signalfolge zu versehen«³⁹.

Im Stadtarchiv der Hansestadt Lübeck befindet sich ein handgeschriebenes »Verzeichnis von Luebecks Schiffen, Schiffen und Flaggen-Nummern Anno 1831«⁴⁰, dazu gedruckte der Jahre 1840, 1847 und 1848; sie sind herausgegeben von der Schiffs-Makler-Firma C.F. Schütt & Co., später auch von H.W. Koop, Schiffsbesichtiger der Lübecker See-Assecuranz-Compagnien. Ab 1854 sind sie laufend vorhanden, das von 1870 enthält neben den bisherigen Flaggennummern die neuen Unterscheidungssignale⁴¹.

Ob die Versicherungsgesellschaften – wie anderen Ortes – zunächst die Flaggennummern zuteilen, ist nicht mehr feststellbar⁴². Später tat dies die Schiffergesellschaft: Nach der Verordnung von 1864 gehörte zu den Papieren der Lübecker Seeschiffe die von der »Schiffergesellschaft dem Schiffe erteilte Flaggennummer«⁴³. Bei Namensänderungen mußte dem genehmigenden Handelsgericht mit der Anzeige »Zugleich eine Bescheinigung der Schiffergesellschaft über die dem Schiffe beigelegte oder belassene Flaggennummer« beigebracht werden. Als 1867 die »gewerblichen Privilegien der Schiffergesellschaft« aufgehoben wurden, traten die Handelsgerichte an ihre Stelle⁴⁴.

Die Kennzeichnung der Seeschiffe mit Nummernflaggen wurde 1869 in Deutschland durch Einführung der »Unterscheidungssignale«, die der Bundesrat des Norddeutschen Bundes mit der Einführung des Internationalen Signalbuches in seiner Sitzung vom 27. Juni 1868 beschlossen hatte, ersetzt⁴⁵. Das jetzt aus vier Buchstabenflaggen zusammengesetzte Unterscheidungssignal verblieb unabänderlich dem Schiffe, solange es zur deutschen Handelsmarine gehörte, auch bei Wechsel des Namens oder Heimathafens⁴⁶.

Bei den weiter östlich gelegenen Häfen sind unsere Kenntnisse von den Nummernflaggen lückenhaft und beruhen meist auf Sekundärliteratur und Schiffsabbildungen⁴⁷. In Mecklenburg gab es sie einmal in Verbindung mit den Landesfarben, dann – speziell in Rostock – mit dem Wappenvogel der Stadt. Die in der Aufstellung von Rahden⁵² mit »M« gekennzeichnete Flagge war entweder weiß mit schwarzen Ziffern und den blau/weiß/roten Farben im lieknahen Obereck oder zeigte die Zahl in etwas breiteren Mittelstreifen der Landesfarben. Seit etwa 1840 sind die Nummern 1 bis 280 – manchmal mehrfach – zugeteilt. Die Greifenflagge (»R«) kennt er weiß oder blau mit schwarzen, bzw. weißen Ziffern – im Obereck auf gelbem Grund das Wappentier in schwarz. Von ihr wurden im gleichen Zeitraum Nummern zwischen 1 und 128 sowie 200 und 240 vergeben.

In Preußen war es von 1818 bis 1823(?) erlaubt, »den inneren weißen Streifen der Handelsflagge« mit dem Namen der Heimatstadt oder Provinz zu versehen. Nummernflaggen gab es in Wolgast seit 1828⁴⁸ – sonst ist das Jahr der Einführung nicht bekannt. 1863 gaben »Stettiner Experten« mit einer Aufstellung der preußischen Seeschiffe auch Zeichnungen von Nummernflaggen heraus: Weiße Flaggen mit schwarzen Ziffern hatten Barth, Greifswald, Stettin, Stolp, Stralsund, Wolgast und Zingst; zusätzlich hatte erstere »Barth« unter der Nummer, Greifswald weiße Buchstaben im lieknahen schwarzen Drittel der Flagge; dies war in Stolp rot mit weißem »S«; Stettin hatte hier das Stadtwappen; bei Wolgast war das obere Drittel schwarz, darin ein weißes »W«; Stralsund hatte oben lieknah im roten Viereck die gelbe Sonne auf weißem Grund – anschließend am Oberrand und unten schwarze Streifen, Zingst vor der Nummer »Z« über einem Stern. Ueckermünder Schiffe führten in blau/weißer Flagge das Stadtwappen, darüber ein weißes »W«, davor im blauen Streifen die Nummer in weiß. Prerow hatte rote Nummernflaggen, in denen auf dem kleineren weißen Feld ein »P«, dem größeren die Nummer in schwarz standen.

Selten findet man auf Schiffsbildern der fünfziger Jahre statt oder neben der Nummernflagge

ein Signal, das unter dem »besonderen Wimpel« bis 4 Ziffernflaggen (Wimpel) nach Marryat zeigt; in Abteilung III seines Signalebuches kann danach der Name des Schiffes nachgeschlagen werden⁴⁹. Mit Herausgabe des »Signalebuches für die Kauffahrteischiffe aller Nationen« erschien es nach 1866 nicht mehr⁵⁰.

Dessen Einführung wurde für die Länder des Norddeutschen Bundes auf der Sitzung vom 27. Juni 1868 beschlossen. An Stelle der Nummernflaggen traten jetzt aus vier Buchstaben zusammengesetzte Unterscheidungssignale; solange ein Schiff der deutschen Handelsmarine angehörte, verblieben sie ihm unabänderlich, auch bei Wechsel des Namens oder Heimathafens⁵¹.

Anmerkungen:

- 1 H. Szymanski: Die Ewer der Niederelbe. Lübeck 1932, S. 170.
- 2 H. Szymanski: Die Ewer der Niederelbe. Lübeck 1932, S. 171.
- 3 P.D.W. Tonnies: Chronik des Hamburger See-Assecuranz Geschäftes vom Jahre 1823 usw., Hamburg 1824, S. 17.
- 4 Namenslyst all Effective Lede van het Collegie Zeemanshoop en de nommer de Signal-vlaggen dorken gevoerd. 1826 (Nordelijk Scheepvaarts-museum Groningen).
- 5 frdl. Mitt. J.P. Puype, Ryksmuseum »Nederl. Scheepvaart Museum«.
- 6 Nds. Staatsarchiv Aurich: Rep. 21 a, Nr. 13130.
- 7 Bek. Kgl. Provinzial-Reg. zu Aurich v. 19. Sept. 1822 (Ges.-Slg. 1832 III.Ab., S. 174.
- 8 Amtsbl. f.d. Prov. Ostfriesland, Jg. 1833, 45. St., S. 93.
- 9 Amtl. Liste der Schiffe der Kriegs- und Handels-Marine d. Nordd. Bundes und ihrer Unterscheidungssignale, als Anhang zum Signalebuch für die Kauffahrteischiffe aller Nationen. Herausgegeben vom Bundeskanzleramt. Berlin 1869.
- 10 J. Meyer: Vom Moor zum Meer. Norderstedt 1976, S. 258.
- 11 Ges.-Slg. Kgr. Hannover 1853, Abt. III, S. 60.
- 12 Nds. Staatsarchiv Stade: Rep. 80 N, Tit. 1, Nr. 12.
- 13 wie 12.
- 14 Nds.StA. Stade: Rep. 80 N, Tit. 1, Nr. 1, Bl. 159.
- 15 Nds.StA. Stade: Rep. 80 N, Tit. 1, Nr. 1, Bl. 152a.
- 16 Nds.StA. Stade: Rep. 80 N, Tit. 1, Nr. 12 (Herrn Dr. Kappelhoff vom Nds. Staatsarchiv Stade sei für die frdl. Mith. gedankt).
- 17 Ges. Slg. Kgr. Hannover 1854, Abt. III, S. 15.
- 18 Verf. d. Handels- u. Finanzministeriums vom 26. Nov. 1864.
- 19 Bekanntmachung d. Landdrostei Stade v. 3. Nov. 1866, betr. die künftige Führung der preuß. Flagge, zit. bei: Neubecker, O.: Die Geschichte der Flagge von Hannover, In: Hann.Gesch.-Bl. 1935 (Bd. 3), S. 101.
- 20 P.D.W. Tonnies: Chronik des Hamburger See-Assecuranz Geschäftes im Jahre 1823 usw., Hamburg 1824, S. 18.
- 21 frdl. Auskunft d. Staatsarchiv Hamburg.
- 22 H. Szymanski: Die Ewer der Niederelbe, Lübeck 1932, S. 169.
- 23 frdl. Auskunft Dr. Jürgen Meyer-(Hamburg).
- 24 H. Henningsen: Nummerflag og Prajning, in: Saetryk af Handels- og Søfartsmuseets, Arbog 1962.
- 25 frdl. Mitteilung: Herr Dr. Hofmeister (Staatsarchiv Bremen).
- 26 Staatsarchiv Bremen, Best. 191, Ad.
- 27 Staatsarchiv Bremen, Best. 2-R 11 q
- 28 Nds. Staatsarchiv Oldenburg: Best: 70, Nr. 7147 (Nummernflagge).
- 29 Nds. Staatsarchiv Oldenburg: Best: 193 A b12.
- 30 Nds. Staatsarchiv Oldenburg: Best. 70, Nr. 7147 (Nummernflagge).
- 31 Nds. Staatsarchiv Oldenburg: Best. 70, Nr. 7147 (Nummernflagge), Stellungnahme des Amtes Min-sen vom 10.3.1834.
- 32 Reg.-Bekanntm. Nr. 23 vom 2. Juni, publ. 20. Juni 1840 (Oldenbg.) Ges.-Slg.9. Band, Oldenburg 1834, S. 434.

- 33 Nds. Staatsarchiv Oldenburg: Best. 287 M 1 Nr. 7.
- 34 Nds. Staatsarchiv Oldenburg: Best. H 34
- 35 Staatsarchiv Bremen, Best. 191. Ad.; Extrabeilage zu Nr. 60 der Oldenburgischen Anzeigen vom 25. Juni 1840. Anlage C der Broschüre: Die Auswanderung über Bremen in besonderer Beziehung auf die Schweiz. Bremen 1852.
- 36 zit. in J. Meyer: 150 Jahre Blankeneser Schifffahrt, Garlstedt 1968, S. 42.
- 37 Erkennungsflagge für Schiffe, welche in Kiel zu Hause gehören – Regeln des Grossirer Committe in Kopenhagen den 17ten Juli 1827. Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum.
- 38 N. Falck: Staatsbürgerliches Magazin mit bes. Rücksicht auf die Herzogth. Schleswig, Holstein und Lauenburg, 9. Bd. Schleswig 1829.
- 39 Archiv der Hansestadt Lübeck: Best. Hs 1049.
- 40 Archiv der Hansestadt Lübeck: Best. Bürgerschaft II, 88/1.
- 41 Lübecker Schiffslisten, Archiv der Hansestadt und der Handelskammer Lübeck.
- 42 frdl. Mittlg.: Herr Ing. Herbert Schult, Bad Schwartau.
- 43 Verordnung, die Papiere für Lübeckische Seeschiffe betreffend. Vom 6./8. August 1864. (Sammlg. Lüb. VOVO u. Bekm., 31. Bd. (1864).
- 44 Nachtrag zu der VO. v. 6. Aug. 1864. (Sammlg. Lüb. VOVO und Bekm., 33. Bd. (1866).
- 45 Amtl. Liste der Schiffe der Kriegs- und Handels-Marine d. Nordd. Bundes und ihrer Unterscheidungssignale, als Anhang zum Signalbuch für die Kauffahrteischiffe aller Nationen. Herausgegeben vom Bundeskanzleramt. Berlin 1869.
- 46 Besondere Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger. Nr. 23 vom 8. Juni 1872.
- 47 Herrn F. Achterberg, Bad Bramstedt, danke ich für frdl. Mithilfe.
- 48 Timm. W.: Kapitänsbilder, Schiffsportraits seit 1782, Bielefeld/Berlin 1971.
Lassnig, H.: Flaggensetzung der Wolgaster Schiffe. In Ostsee-Zeitung. Wolgast 1979, Datum unbekannt.
- 49 Allgemeines Signalbuch für die Handels-Marine aller Nationen, von dem verstorbenen Capitain Maryat, ... von G.B. Richardson, Hamburg 1857 (nach der Ausgabe von 1854, mit Nachträgen der Ausgabe 1856).
- 50 wie 10.
- 51 Besondere Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger, Nr. 23 vom 8. Juni 1872.
- 52 Rahden, H.: Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte 1800–1917. Rostock 1941.