

# NUMMERFLAG OG PRAJNING

Af

HENNING HENNINGSSEN

*Det interessante emne „signalflag i ældre tid“ er meget lidt behandlet i søfartslitteraturen. Museumsinspektør Henningsen beskæftiger sig her med en bestemt gruppe, de såkaldte „nummerflag“, der brugtes på danske skibe 1827–67, og fortæller om prajning ved møde i søen og rapportering af skibe.*

PÅ ADSKILLIGE danske skibsportrætter fra en næsten halvhundredårig periode omkring midten af forrige århundrede toner de afbildede skibe et hvidt flag med et bogstav og et nummer i sort. Flaget vises oftest på fortoppen, en enkelt gang dog på stor- eller mesantoppen. Ønsker man at vide noget om disse *nummerflag* og prøver på at udfinde, hvorfor de føres, vil man forgæves gå til de officielle kilder. Ingen forordninger eller love har påbudt dem, og de omtales ikke i de almindelige flagreglementer, lige så lidt forøvrigt som de navnevimpler, skibene meget ofte fører i stortoppen, og de talrige forskellige rederi- eller kontorflag, som dukker op i 1800-tallet.

Sagen er den, at nummerflagenes indførelse har været frivillig og rent privat. Den skyldes et initiativ, som blev taget af københavnske skibsredere og assurandører gennem det meget aktive *Grosserer-societets* skibsrederkomité i København. 1827 fik offentligheden meddelelse herom; den gik ud på følgende:<sup>1</sup> Da det både for skibsejere, assurandører og befragtere vilde være af største vigtighed, at skibene på en passende, sikker og lidet bekostelig måde kunne rapporteres hjem, når de blev iagttaget på fjerne have, foreslog ovennævnte komité, at alle skibe i København og Dragør skulle forsynes med et hvidt flag, hvori der foroven i sort skulle stå et A og derunder det løbenummer, som hvert skib fik i et register, der var indrettet af assurancemæglerne M. Wessely & Søn i København.

For at systemet skulle have nogensomhelst chance for at kunne få praktisk betydning og udbredelse, henvendte komiteen sig til General-Toldkammer og Commerce-Collegiet for at få dettes medvirken og bistand, ligesom det foresloges, at systemet udstraktes til ikke blot at gælde København, men også alle de andre søstæder i kongeriget og hertugdømmerne. Kollegiet var interesseret i dette og opfordrede de redere, der havde skibe i langfart, at indføre et sådant flag, således at hver by fik et af kollegiet bestemt bogstav, og hvert skib et løbenummer inden for dette, som skulle føres i et kendingsflagregister på hvert hjemsted. Tillige fik alle danske konsulere pålæg om at indberette, når et skib anmeldte at have set et andet skib med kendingsflag i søen, således at meddelelsen herom kunne komme til offentligt kundskab.

Herved fik sagen, som var og blev privat, dog et halvofficielt stempel.

Når et sådant kendingsflagssystem kunne indføres med støtte og velsignelse fra oven, var grunden selvfølgelig den, at der var behov derfor. På det tidspunkt havde den danske søfart så nogenlunde helet de værste sår efter englænderkrig og statsbankerot og var begyndt en ekspansion over verdenshavene, som i virkeligheden fortsatte skibsfarten i 1700-tallets florissante handelsperiode, og som efterhånden langt skulle overgå denne. Her skal blot peges på, at briggen „Perlen“ af Åbenrå i 1824–25 som det første danske skib rundede Kap Horn på rejse til Sydamerikas vestkyst, og at farten på de andre verdensdele var ved at blive genoptaget i langt større udstrækning end før. Af stor vigtighed var det selvfølgelig i en tid, hvor telegrafens var ukendt, at skibene kunne blive rapporteret, når andre mødte dem i rum sø. Det var langt fra altid, at man kunne komme dem på prajehold, og det var derfor udmærket, at skibene kunne legitimere sig ved deres nummer og så håbe på, at de mødende skibe ville rapportere dem og deres position, således at efterretningen herom før eller senere – måske først om flere måneder – ville kunne nå rederiet derhjemme.

Et årstid senere, da systemet var ved at blive organiseret, udsendte Commercekollegiet 30/12 1828 en cirkulærskrivelse til toldvæsnet,

hvori de forskellige toldsteder opfordredes til, når et skib indkom dertil og anmeldte at have iagttaget et bestemt dansk skib i søen, da at indberette dette uopholdeligt til kollegiet, som så ville sørge for at lade denne oplysning gå videre til pressen, i dette tilfælde Handels- og Industrie-Tidende i København, som derpå i sine skibsefterretninger ville trykke meddelelsen.<sup>2</sup>

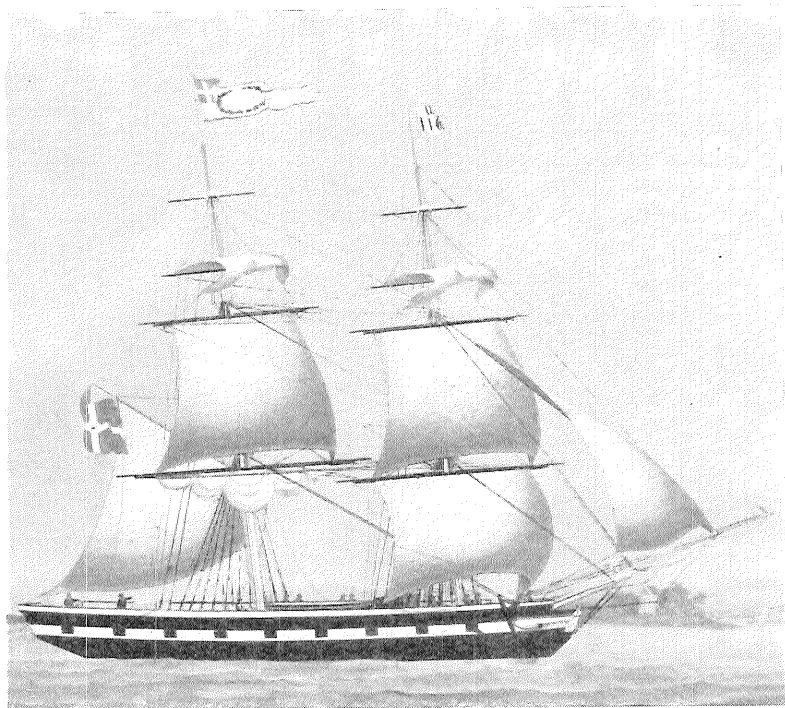
Gennemblader man nu denne tidende for at se, hvordan systemet virkede, vil man dog ikke finde overvættets mange meddelelser fra de første år, hvori nummerflagene findes omtalt. Vist den første omtale overhovedet findes i bladet for 3/5 1828:

„Skpr. Backe, Skibet Louise Augusta, som d. 27. April ankom hertil fra Lissabon, har paa denne Reise paa 55° 52' N.B. og 4° 41' L. observeret en Slup med Kjendingsflaget G No. 3 (altsaa af Nyborg). *Fodnote*: Skibets og dets Førers Navne kunne vi idag ikke angive, fordi Nyborgs Kjendingsflag-Register endnu er os ubekjendt. Formedelst de fra flere Steder endnu manglende officielle Indberetninger have vi ei heller hidtil kunnet, som vi ønskede, meddele Fortegnelsen paa samtlige Steder i Danmark og Hertugdømmerne, som for deres Skibe have antaget Kjendingsflag med det for hvert Sted bestemte Bogstav“.

Et andet eksempel (18/10 1828):

„Skpr. Heitmann, Skibet de 3 Søstre, som d. 13. Octbr. ankom til Kbhavn. f. Lissabon, har under 45° Br. og 9° L. praiet 3 danske Skibe med følgende Kjendingsflag: A No. 121 (Aurora, Ludvigsen, af og fra Kbhavn. best. til St. Croix), Q No. 16 og Q No. 45 (Skibene der junge Heinrich, Decken, og Variable, Elingius, af Flensborg). Hos samtlige alt vel inden Borde“.

Den efterlyste liste over skibenes bogstav og nummer fremkom først i trykken omkring nytår 1829. Den fulgte gratis med Handels- og Industrie-Tidende til dennes abonnenter, men kunne iflg. bladets anmeldelse (6/1 1829) for 32 rigsbankskilling købes i boghandler i København og i provinsen. Denne liste er sikkert identisk med et hæfte, som nu vist kun eksisterer i ét eksemplar (på det Kongelige Bibliotek, fotostat på Handels- og Søfartsmuseet): „Fortegnelse over de med Kjendingsflag forsynede danske Skibe“ (også med tysk titel). Om denne liste eventuelt senere er udkommet på tryk i à jour-førte oplag, kan ikke ses.<sup>3</sup>

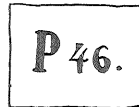
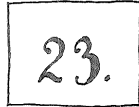


Brig „Königin Caroline Amalie“ af Flensborg, kapt. Nielsen. Briggen, der var bygget omkr. 1829 og tidligere hed „Henriette Louise“, målte 115 clstr. og tilhørte rederiet Lorenzen & Görrissen. Den fører på fortoppen nummerflag (Q 116) og på stortoppen navnevimpel, hvid med split. Navnet i guldbogstaver er omgivet af en grøn krans, og i øverste inderste hjørne er sat et dannebrogsmærke. Under gaflen dannebrog med Frederik VII's monogram. – Udsnit af maleri af L. Petersen 1849 (Handels- og Søfartsmuseet).

*Brig „Königin Caroline Amalie“ of Flensborg, 1849, with numeral flag.*

I fortegnelsen er hjemstederne opført med bogstaver, tilligemed løbenumrene på de hjemmehørende skibe:

A. København, Dragør, Helsingør og Bornholm .....	ialt 129 skibe
B. Assens .....	„ 8 „
C. Fredericia .....	„ 7 „
D. Nakskov .....	„ 2 „
E. Bandholm og Maribo .....	„ 2 „

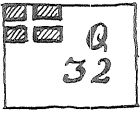


Forskellige arrangementer af nummerflagenes bogstav og tal: 1. Brig „August Wilhelm“ af København (1840), – med den normale placering af bogstavet over nummeret; 2. Bark „Neptun“ af Altona (1842), – Altona havde ikke bogstav, men kun tal; 3. Skonnert „Peder og Niels“ af Fanø (1860); 4. Skonnert „Regina“ af Blankenese (1840). – Her som i det følgende skitseret efter samtidige skibsportrætter.

*Numeral flags with different arrangements of letters and figures.*

F. Svendborg .....	”	0	”
G. Nyborg .....	”	7	”
H. Faaborg .....	”	7	”
I. Rudkøbing .....	”	16	”
K. Aalborg .....	”	35	”
L. Aarhus .....	”	20	”
M. Randers .....	”	13	”
N. Horsens .....	”	24	”
O. Ringkøbing .....	”	10	”
P. Ribe og Fanø .....	”	63	”
Q. Flensborg .....	”	133	”
R. Apenrade .....	”	41	”
S. Eckernførde .....	”	7	”
T. Sønderborg .....	”	25	”
W. Glückstadt .....	”	25	”
X. Neustadt .....	”	6	”
Y. Kiel .....	”	23	”
Uden bogstav. Altona .....	”	44	”

Ialt er der opregnet 647 skibe. Som man vil se er det et højst ulige antal, der falder på de forskellige bogstaver. Flest skibe er hjemme-hørende i Flensborg (133), og dernæst kommer København (129), som dog desuden tager Dragør, Helsingør og Bornholm med, sikkert fordi systemet efter det oprindelige forslag kun skulle omfatte disse steder. Svendborg optræder med et blankt nul, men man kan kun forklare dette med, at listen ikke har foreligget, da hæftet gik i trykken. Byer som Nakskov og Bandholm møder op med hver to skibe, og Neustadt, Fredericia, Nyborg, Fåborg, Eckernførde og As-



Prøver på udsmykning af nummerflag med røde kanter og dannebrogsmærker: 1. Skonnertbrig „Louise“ af Flensborg (1828); 2. Brig „Formica“ af Flensborg (1836), – tallet mangler; 3–4. To forskellige nummerflag fra samme skib, brig „Insulaneren“ af Svendborg (det første udateret, det sidste fra 1871).

*Examples of flags with decoration in red: small flags and borders.*

sens ligger hver for sig under ti. Altona endelig har mærkeligt nok ikke noget bogstav, men kun et nummer.

Det er selvfølgelig ikke alle landets skibe, der er opført i listen. Man må regne med, at det kun var langfarerne og de større skibe, der fo'r uden for de nærmere danske farvande, som vilde have udgifter og ulejlighed med at være med. På den anden side kan nogle måske af forfængelighed have anskaffet sig et nummerflag for at prale og lade folk tro, at de sejlede vidt omkring; det er vist velkendt, at kongemonogrammet, som på samme tid sås i alle dannebrogflag på skibene, oprindeligt kun var påbudt for dem, der fo'r på Middelhavet (for at undgå forveksling med maltesiske skibe), men efterhånden skulle alle lade som om de var langfarere.

Flere ret betydelige søfartsbyer var forøvrigt slet ikke med, f. eks. Blankenese (med de mange småsteder langs Elben: Ottensen, Teufelsbrücke, Mühlenberg, Wedel, Uetersen), Kappel (med Arnæs, Maasholm og Stenbjerghav), Rendsborg, Femern, Marstal og Ærøskøbing, Odense og Korsør. I C. H. Mossins „Fortegnelse over de i Kongeriget Danmark og Hertugdømmene . . . hjemmehørende Fartøier . . .“ 1843 ses, at Blankenese med de nævnte småbyer langs Elben på det tidspunkt har fået tildelt bogstavet Z. Efter skibslisten i H. R. Grüners „Mercantil-Calender“ 1852 har Nykøbing Sjælland fået bogstaverne OH (= Ods Herred), Stege St og Odense AA. For de førstes vedkommende er her altså tale om en slags forkortelse af stedsnavnet, hvad der ellers oprindeligt ikke var tilsigtet i systemet. – Til gengæld er Bandholm (E) gledet ud. I følge Mercantil-Calenderen 1858/59

har Neustadt (X) på det tidspunkt helt givet afkald på sit kendingsbogstav.

Hvordan tildelingen af numrene, à jour-føringen af listerne o.s.v. ellers er foregået, ved vi ikke. 1839 siges, at det er assurandørerne, der giver koffardimændene nummerflaget,<sup>4</sup> og det er nok muligt. Dog ser mange af flagene noget hjemmelavede ud, hvis man kan dømme efter skibsbillederne (noget originalt nummerflag eksisterer vist næppe mere, ligesom der såvidt vides ikke kendes originale fotografier af skibe med nummerflag, kun malede og tegnede skibsportrætter). Det kunne se ud til, at mange af flagene er lavet af skipperne selv eller efter deres anvisninger, i overensstemmelse med personlig smag og evne. Flagene skulle som omtalt være hvide med sort skrift; bogstaver og tal var malede på, så de stod spejlvendt på bagsiden. Afbildningerne viser, at der var rigt spillerum med hensyn til tegnenes form, størrelse og indbyrdes placering. Der var øjensynlig heller ikke det mindste i vejen for, at man kunne pynte flagene lidt op efter behag. Nogle fik en rød kant foroven og forneden, andre hele vejen rundt, atter andre, især dem fra Flensborg, havde fået indsat et lille dannebrog i øverste inderste hjørne. Placeringen af tal og bogstaver i forhold til hinanden var yderst afvekslende; efter den oprindelige tanke skulle bogstavet stå foroven i midten og derunder tallet, men der findes næsten ikke den kombinationsmulighed, som ikke er brugt (se illustrationerne). På to forskellige billeder af brig „Insulaneren“ af Svendborg ses dennes nummer arrangeret på to forskellige måder (F 8).

Vi har et par eksempler på at flagets bundfarve kunne være en anden end hvid. Skonnert „Elisabeth“ af Mühlberg (1863) viser på et glas-maleri i Altonaer museum et blå flag med betegnelsen Z 104 i hvide bogstaver, og skonnert „Prindsesse Caroline“ af København har et blå flag med et hvidt A uden nummer. Det sidste er dog måske rederen, skipper J. Anholms mærke. Forøvrigt er der en del eksempler på, at flaget kun har vist hjemstedets bogstav og ikke noget skibsnummer; således har brig „Amicitia“ af Sønderborg kun et T og brig „Formica“ af Flensborg et Q. Tallet kan øjensynlig udelades, når skibet samtidig viser sin navnevimpel.

Det må nævnes, at nummerflaget øjensynlig ikke har været anvendt af dampskibe. Det er der slet ikke noget mærkeligt i, idet disse ikke gik på verdenshavene, men kun i hjemlig rutefart, hvor en rapportering næppe kunne have nogen interesse.

Der er ingen tvivl om, at indførelsen af nummerflagene var et stort fremskridt. I ældre tid var prajning kun mulig, når vind og vejr tillod dette, og når man kom hinanden på prajehold, d.v.s. så tæt, at man kunne tale med hinanden gennem en råber. Et eksempel fra 1741 anskueliggør prajningen og rapporteringen i ældre tid. Det er Asiatisk Kompagnis fregat „Dronningen af Danmark“ på rejse til Kina, der i den Spanske sø møder et skib:<sup>5</sup>

„Januarius den 12. om Eftermiddagen Kl. 2 prayede vi en Seylere, som tonede Engelsk Flag, samme foregav at han var kommen fra Barbados i West-Indien, og agtede sig til Lewerpool i Engeland. Af ham begjærede vi, at han ved sin Hiemkomst vilde relatere til Monsr. Colleth i London, naar og hvor han havde antruffet os i Søen“.

Dersom skibene ved mødet i søen ikke kunne dreje bi, var der ikke muligheder for samtale af længere varighed. I tidens løb havde der da også udformet sig et fast og knapt skema for prajningen, som på kort tid gav de væsentlige spørgsmål og svar med oplysninger om begge skibe. Som et eksempel blandt talrige kan citeres ordlyden af samtalen ved et møde i søen under Sydamerikas kyst 1812 mellem en skonnert og en engelsk orlogsfregat:<sup>6</sup>

Fregatten skyder 3 skarpe skud og prajer:

“Schooner ahoy!” – “Holo!”

“What schooner is that?” – “The Eliza.”

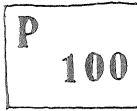
“Where from?” – “From Rio”.

“Where bound for?” – “For Rio (de gik tilbage for at reparere en læk) – and pray, what ship is that?”

“This is His Majesty’s frigate the Juno”.

Ofte tilføjede man, hvor mange dage man havde været i søen. I flere tilfælde hører man om, at det var brugeligt at skrive den længde og bredde, man gissede at være på, med kridt på et bræt, så det kunne læses i en søkikkert. Således traf 1860 brig „Fingal“ af Kaalundborg i den Spanske sø en landsmand:<sup>7</sup>





Forskellige typer af nummerflag: 1. Bark „Ema“ af Sønderho (1856); 2. Bark „Dannebrog“ af Troense (efter 1862); 3. Kufgalease „Louise“ af Randers (o. 1860); 4. Fregat „Urania“ af Flensborg (1835), – i spejlskrift, som nummeret viste sig på bagsiden af flaget.

*Different types of numeral flags, the last one inverted (backside).*

„Vi fik sendt en Hilsen hjem med Svendborg-Skonnerten „Balder“; han lovede at rapportere os, men formedelst den høje Sø kunde vi ikke få Breve med . . . Vi kom ganske tæt sammen og raabte til hinanden; vi malede med Kridt vor Længde paa Siden af „Fingal“, og han viste sin, malet paa et Brædt“.

Systemet med nummerflagene var som man forstår såre simpelt. Mødte man f. eks. et skib, hvis flag bar betegnelsen Q 13, slog man op i listen under Q, som stod for Flensborg, og fandt dér nr. 13; det var fuldskib „Freya“, og når man kom til næste havn, kunne man rapportere det, hvorefter det ville blive trykt i avisen.

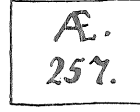
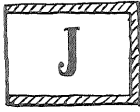
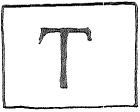
At man virkelig har brugt systemet, fremgår dels af de mange skibsbilleder, hvorpå nummerflagene er vist, dels af den samtidige søfartslitteratur, hvoraf et par eksempler skal gives.

Fuldskibet „Den danske Eeg“ af København gik 1838 til Trankebar, som det er skildret i familien Rehlings breve i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1952. Om et møde i Nordsøen læser vi:<sup>8</sup>

„Tirsdagen den 6te November havde vi frisk Kuling og gunstig Vind. Om Formiddagen præjede vi en preusisk Brig og heiste vort Nummerflag, for at han i Helsingør kunde bringe Efterretning om os; jeg haaber altsaa, at De ere blevne underrettede om, at Preuseren har seet os.“

Da den senere kommandør Steen Bille 1845 forberedte sig på sin verdensomsejling med korvetten „Galathea“, havde han opmærksomheden henledt på nummerflagene:<sup>9</sup>

„Fot at sætte mig istand til at være den danske Handel til saa megen Nytte som muligt paa dette Togt, erholdt jeg fremdeles igjennem General-Toldkamret



Nummerflag uden talnummer: 1. Brig „Amicitia“ af Sønderborg (1834); 2. Brig „Eleonore Sophie“ af Rudkøbing. – Sene nummerflag: 3. Barkentine „Helnæs“ af Fåborg (bygget 1872); 4. Brig „Alma“ af Marstal (1875), – her møder vi det senest indførte bogstav Æ (Ærø).

*Numeral flags without figures, and flags of later date.*

opgivet Navne og Kjendings signaler paa alle de Skibe, som vare i Fart i de indiske og Sydhavets Farvande fra vore forskjellige Handelshuse i Danmark.“

Skibsdrengen Fr. Købke fortæller i sin dagbog fra en rejse med bark „Valkyrien“ af København 1852 om et møde med et andet skib i Sydatlanten:<sup>10</sup>

(5. juli 1852). „Vi tonede op ad Formiddagen Flag for den modgaaende Seiler, som var en amerikansk Hvalfanger, 3 Master. Vort Skibs Nummer blev sagt ham, for at kunne rapportere os.“

Af disse eksempler fremgår det, at systemet var internationalt kendt, så det ikke blot var danske skibe, der rapporterede hinanden, men også fremmede. I virkeligheden er nummerflagene da heller ikke nogen dansk opfindelse. Flere fremmede søfartslande havde indført dem i begyndelsen af 1800'erne. Således kendtes de i tyske søfartsbyer. Af mangel på tilgængelig litteratur herom kan det ikke siges bestemt, hvordan systemet var indrettet her. Det synes, hvad der kan være ganske naturligt, at selvstændige stater som fristaterne Hamborg og Bremen blot førte et hvidt nummerflag med tal, men uden bogstav. Det fremgik jo af skibets nationalitetsflag, som selvfølgelig altid måtte vises i forbindelse med nummerflaget, tydeligt nok, hvorfra pågældende skibe var. Pommerske fartøjer synes efter afbildninger at dømmes at have haft et våbenskjold samt et nummer. Andre tyske søfartsstæder havde dog også bogstav og tal.<sup>11</sup>

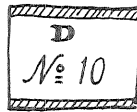
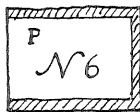
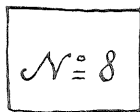
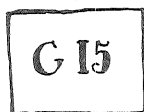
Også Nederlandene benyttede systemet: belgiske skibe førte hvide nummerflag med bogstav og tal,<sup>12</sup> de hollandske nummerflag var derimod røde, og tallene var hvide.<sup>13</sup>

1829 blev systemet indført i Norge ved et cirkulære fra Finansdepartementet i Kristiania. Det havde altså en mere officiel karakter end i Danmark. Ifølge dette cirkulære skulle de norske nummerflag være af hvid dug,  $3 \times 4$  alen, og hvert hjemsted fik sit bogstav (A. Kristiania, B. Drøbak, C. Frederikshald, D. Frederiksstad, E. Moss, o.s.v.); på byens toldkammer fik de hjemmehørende skibe hver sit nummer, som blev sat på flaget og anført i de trykte officielle fortegnelser. Indskriften skulle være med sorte bogstaver og tal, men man veg lige så lidt som i Danmark tilbage for at pynte flaget med kanter i andre farver eller med et lille norsk flag eller unionsmærke i øverste hjørne, ja ovenikøbet tog man efter smag og behag andre farver til flagdugen.<sup>14</sup>

I Sverige var nummersystemet også indført.<sup>15</sup> 1829 nævnes en speciel liste fra Gotland over fartøjer med „igenkännings signaler.“<sup>16</sup> Det kan ellers ikke siges, hvornår systemet blev indført i Sverige. I „Förteckning öfver Sveriges Handels Flotta“ 1837 angives bogstaverne for de forskellige hjemsteder (A. Haparanda, B. Luleå, C. Piteå, D. Skellefteå, o.s.v. hele kysten rundt; da alfabetet ikke var tilstrækkeligt, måtte man også bruge dobbeltbogstaver: AA. Halmstad, BB. Falkenberg, CC. Varberg, o.s.v.; det sidste er HH. Gotland). Fra og med 1841 ophører angivelsen af signalbogstaverne i den svenske skibsliste, så det kunne tyde på, at systemet ikke er slået an som i andre lande. Derimod findes der ikke få eksempler på, at forskellige søassuranceselskaber har givet de i dem forsikrede skibe et flag med nummer; Statens sjöhistoriska Museum i Stockholm ejer billeder af skibe som bærer flag fra bl. a. Norrlands sjöassuransförening. Bogstaver synes, efter hvad vi for tiden ved om disse flag, ikke at forekomme i dette tidsrum. De førtes i fortoppen, og bundfarven var hvid eller blå; de var undertiden omgivet af en bort i en anden farve.

Hvor nødvendigt det var at finde en god metode til identifikation af skibe, viser de mange forsøg, der blev gjort i 1800-tallet i de forskellige søfarende lande, på at udvikle brugbare kendingssystemer.

Den første, der fandt på at bruge signalflag, som kunne sammen-



1. Bark „Faders Minde“ af Nyborg (bygget 1859). – Nummerflag, hvor betegnelsen N eller No. står foran tallet: 2. Brig „Johanne“ af Fanø – burde have bogstavet P; 3. Skonnert „Fanny“ af Fanø; 4. Galease „Flora“ af Nykøbing Mors (1852), – D er bogstavet for Nakskov; det kan ikke oplyses, hvorfor dette bogstav er brugt.

*Numeral flags, some of them with addition of N° or N (= number).*

sættes i flere kombinationer, var den bekendte engelske forfatter, kaptajn *Frederick Marryat*, som altså ikke blot har gjort sig fortjent ved sine storartede sømandsromaner, der stadig læses med stor fornøjelse, men også ved et system, som senere i princippet skulle sejre. 1817 udgav han i London „A Code of Signals for the Use of Vessels Employed in the Merchant Service,“ og hans system, der opererede med 10 talflag (1–9 samt 0), tillige med forskellige separate vimpler til adskillelse, blev antaget af Lloyds Bureau. Hvert skib fik et nummer, som udtryktes ved hjælp af talflagene, og som anførtes i de trykte skibslister, der stadig førtes op til dato.

I andre lande fremkom der i tidens løb en del lignende systemer, der ofte konkurrerede indbyrdes. Fejlene ved de mange benyttede systemer var først og fremmest dem, at de kun var til virkelig nytte ved identificering og rapportering af de pågældende nationers egne skibe, og at der var opstået en stadig mere utålelig forvirring, hver gang et nyt system så lyset og fandt tilhængere i større eller snævrere kredse. Efterhånden var det simpelthen blevet en nødvendighed at afskaffe alle de eksisterende systemer og finde frem til et helt nyt, som kunne blive universelt brugbart og som følge heraf internationalt anerkendt og antaget.

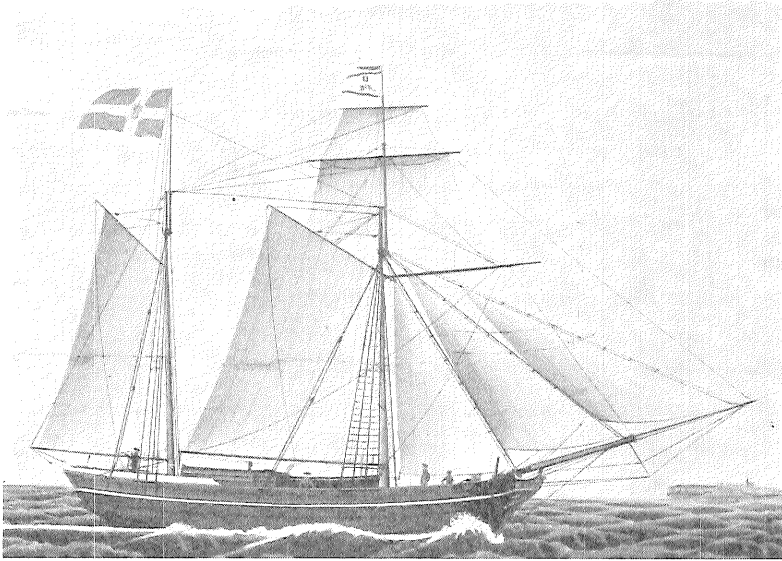
Et sådant nyt system skulle helst have to anvendelsesmuligheder: 1. at tjene til identificering af hvert enkelt skib; 2. at kunne bruges til almindelig signalisering ved møde i rum sø eller ved passering af signal- og kyststationer, således at man ved hjælp af en „nøgle“, en bog med fortegnelse i systematisk opstilling af signalerne og deres én

gang for alle vedtagne betydning ved et vel gennemtænkt, fast system af de nødvendigeste spørgsmål og svar, fremstillet ved forskellige kombinationer, kunne føre samtaler til søs, uafhængig af sprog- og nationalitetsforskelle, idet signalerne kunne blive oversat til hvilket-somhelst lands sprog. Sådanne systemer havde man ligeledes arbejdet med i tidens løb, og der var foreslået adskillige.

Blandt disse er der for Danmarks vedkommende al mulig grund til at nævne kaptajn og havnefoged på St. Thomas, *L. J. Rohdes* system, offentliggjort 1835.<sup>17</sup> Det forudsætter ikke mange hjælpemidler, idet det opererer med kun 5 flag eller erstatninger derfor: nationsflaget; et hvilket-somhelst andet flag (eller en gøs), f. eks. karantæneflaget; en stander eller et afrevet langt stykke tøj af hvilken-somhelst farve, og to hvide flag, eller i mangel heraf et par lagener, hvide bordduge, eller – et par hvide skjorter! Ved at kombinere disse flag, duge, skjorter eller hvad man nu havde for hånden, kunne man tale med hinanden til søs. Rohde havde udarbejdet en bog, hvori der var anført 1560 spørgsmål og svar, som måtte have aktualitet ved prajning, foruden andre særlige signaler. Men skønt denne bog oversattes til både engelsk, fransk, spansk, hollandsk og tysk, vandt systemet dog ikke indpas, måske fordi kombinationsmulighederne trods alt var for få. Ellers var det ganske storartet i princippet og blev rost meget.

1855 nedsattes en engelsk kommission for at prøve på at få gennemdrøftet spørgsmålet om et almindeligt signalsystem. De mange foreliggende systemer og forslag blev grundigt og objektivt undersøgt, og man tog det gode fra dem, der kunne bruges, således de fleste af flagene fra Marryats system, om end i en ganske anden betydning. 1857 udkom "The Commercial Code of Signals for the Use of All Nations" som resultat af kommissionens arbejde, og denne blev atter revideret på den franske kejser Napoleon III's initiativ af en kombineret fransk-engelsk komité. Først 1865 forelå det reviderede system efter dennes arbejde.

Det varede ikke længe, før dette internationale signalsystem vandt almindelig anerkendelse og blev antaget af de fleste søfartslande. Ved



Galease „Flora“ af Nykøbing Mors, ført af kapt. J. Mathisen af Sønderho. Galeasen var på 28 commercelæster og tilhørte konsul, grosserer F. Schade. På stortoppen føres blå vimpel og nummerflag D 10, prydet med røde kanter (spejlvendt); på mesanen dannebrog med Frederik VII's navnetræk. – Udsnit af farvelagt tegning af J. Klysner (Handels og Søfartsmuseet).

*Galeass „Flora“ of Nykøbing Mors, 1852, with numeral flag.*

loven af 13/3 1867 om skibes registrering sluttede Danmark sig til, idet det i denne fastsloges, at hvert skib skulle have 4 registreringsbogstaver, underforstået: efter dette system. Dette nævnes udtrykkeligt i instruktionen af 14/9 1867 for toldstederne. Pr. 1/10 1867 begyndte man efter lovens § 3 at tildele danske skibe disse bogstaver, udtrykt i 4 flag. Bogstaverne blev indhugget i dæksbjælken i storlugen, hvor også bogstaverne D.E. (Dansk Ejendom) og drægtigheden var angivet.

I begyndelsen blev danske skibe registreret under H + 3 bogstaver, men ret hurtigt gik man over til at lade bogstavrækken begynde med N.<sup>18</sup> Mange år senere, i 1933, blev systemet atter ændret, nemlig til O + 3 bogstaver, i forbindelse med en mindre forandring af det internationale system.<sup>19</sup>

Det omtalte nye system af 1865 opererede med ialt 18 signalflag, gengivende konsonanter; man turde ikke tage vokalerne med, fordi der da nemt kunne opstå sammensætninger, som i nogle sprog kunne falde sammen med „uartige“ ord. År 1901 gik man dog over til også at tage vokaler med, hvad der betød en vældig udvidelse af kombinationsmulighederne. Flagene kunne sammensættes i et næsten ubegrænset antal, og ved hjælp af dem kunne man karakterisere alverdens skibe, hver med 4 flag, som fulgte skibet, så længe det beholdt sin nationalitet, uanset om det skiftede ejer og navn. Samtidig kunne man sammenstille en uendelighed af spørgsmål og svar; der nævnes over 70.000 ved 4-flags systemet.

Det synes, som om systemet i dets egenskab af samtalemiddel aldrig er blevet indført officielt i Danmark, men det må selvfølgelig antages, at når loven godkendte systemet i dets egenskab af kendingssystem, havde den samtidig stiltiende antaget hele systemet, som jo unægtelig var langt mere brugbart end noget af de eksisterende mange andre; i hvert fald er det uden videre blevet godtaget af handelsmarinen. Den første danske udgave af den internationale signalbog 1868 var forøvrigt trykt i Norge og var resultatet af en norsk kommissions arbejde; den var en oversættelse og bearbejdelse af den fransk-engelske komité's reviderede system. Den næste danske udgave kom 1881 med følgende oplysning på titelbladet: „Officiel dansk Udgave ved Foranstaltning af Indenrigs- og Marine-Ministeriet“. Her har systemet tydeligt nok fået det officielle blå stempel.<sup>20</sup> 1872 forespurgte indenrigsministeriet Foreningen til Søfartens Fremme, om den mente, man burde påbyde alle handelsskibe, der fo'r på langfart, at anskaffe signalflag og international kode, hvad Foreningen sagde ja til, da alle større nybygninger forsynedes med flag, og mange ældre havde anskaffet dem.<sup>21</sup> Et sådant påbud kom dog aldrig.

Ved den omtalte lov 1867 om skibes registrering var de gamle nummerflag blevet overflødiggjort. Endnu fulgte dog en lang overgangstid, inden det internationale 4-flags kendingssystem var helt gennemført. I Mercantilkalenderen 1869 ses således for Københavns vedkommende kun 57 af ca. 350 hjemmehørende skibe at have fået

kendingssignaler tildelt, så hele omregistreringen er selvfølgelig gået langsomt. I 1875 synes den dog gennemført.<sup>22</sup> Også i Norge tog det forøvrigt lang tid, inden nummerflagene forsvandt helt ud af sagaen.

Omregistreringen foretoges først, når de gamle målebrevne var ugyldige; for fyrretræsskibe var gyldighedstiden 8, for egetræsskibe 10 år.<sup>23</sup>

Handels- og Søfartsmuseet ejer et maleri af Heinr. Reimers, forestillende brig „Insulaneren“ af Svendborg; det er fra 1871, men man ser, at briggen stadig viser sit nummerflag, samtidig med at den signalerer med 5 signalflag under gaffen! Et portræt af barkentinen „Helnæs“ af Fåborg, bygget så sent som 1872, har nummerflaget H 08. En farvelagt tegning af brig „Alma“ af Marstal fra 1875 røber, at dette skib endnu bærer et signalflag Æ 257. Tilmed er dette bogstav Æ, der står for Ærø, så lokalt, at det ikke har fundet vej til skibslisterne, som ellers i de forskellige udgaver anfører de vedtagne kendingsbogstaver. Æ'et er vel først indkommet efter 1864, da Ærø efter krigen blev indlemmet i kongeriget. Det træffes på flere afbildninger af samtidige Ærø-skibe, men har altså ikke været registreret i skibslisterne.

I vore dage har skibradioen vist sig at være en konkurrent til signalsystemet som meddelelsesmiddel, men helt kan dette ikke undværes. Stadig får hvert skib verden over sit af 4 tegn bestående kendingssignal tildelt. Skibets navn kan skifte, men kendingssignalet ikke, så længe skibet forbliver i sin nations eje.

#### K I L D E R

- 1 Handels- og Industrie-Tidende 9/10 1827.
- 2 *M. Albertus*: Samling af Anordninger og Befalinger vedkommende det ordinaire Told- og Consumtionsvæsen i Danmark. I. (Kbh. 1831), 386, jfr. *M. W. Jørgensen*: Told- og Consumtions-Forordningen af 1. Februar 1797 (Kbh. 1845), 432.
- 3 Anføres ikke i Bibliotheca Danica for perioden 1830-40.
- 4 *C. L. L. Harboe*: Dansk Marine-Ordbog (Kbh. 1839), 477 f.
- 5 *Jens Boye*: Extract Af den 1ste Journal . . . i *Oluf Bang*: Saml. af adskillige nyttige og opbyggelige Materier (1743-45), 318.
- 6 *W. F. Born*: Mine Hændelser (Kbh. 1834), 136.



- 7 *O. Lund*: En 18 Maaneders Rejse med Sejlskib for 70 Aar siden (Holbæk 1930), 39 f.
- 8 Handels- og Søfartsmuseets årbog 1952, 35.
- 9 *Steen Bille's* Beretning om Corvetten Galathea's Reise omkring Jorden i 1845, 46 og 47<sup>a</sup> I. (Kbh. 1853), 3; jfr. 1. udg. I (1849), 11.
- 10 *Fr. Købkes* dagbog 1852-53, 16 f. (Handels- og Søfartsmuseet nr. 168: 55).
- 11 Tahrige eksempler i *H. Szymanski*: Deutsche Segelschiffe (Berlin 1934), billedplancherne.
- 12 Flere afbildninger i Mededelingen van de Marine Academie van België XI 1958/59, 185-258.
- 13 Handels- og Industrie-Tidende 20/11 1827.
- 14 *A. R. Brekkhus* i Bergens Sjøfartsmuseum, årshæfte 1929, 12 ff.; Den norske Sjøfarts Historie II, 1 (Oslo 1935), 119, 217; *M. L. Michaelsen*: Stavanger sjøfarts historie (Stavanger 1927), tavle ved s. 145.
- 15 De flg. oplysninger er venligst givet af intendent Gösta Webe, Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm.
- 16 *Holger Rosman*: Skepparegillet i Visby (Stockh. 1932), 48, jfr. ill. s. 79.
- 17 *Levin J. Rohde*: Fuldstændigt Signal-System til Brug for Alle Nationers Skibe (Kbh. 1835).
- 18 Off. Fortegnelse over Skibe henhørende til den danske Krigs- og Handelsflaade, der ere tildelte Kjendingssignaler 1874 (Kbh. 1874), 4.
- 19 Danmarks Skibsliste 1934, s. VI.
- 20 Om systemerne se bl. a. *A. Schneider* i Tidsskrift for Søvæsen 1868, 398 ff.; *sanme*: Danmarks Handelsflaade i Aaret 1873 (Kbh. 1873), 121 f.; *M. V. Brewington* i The American Neptune 1943, 205 ff.
- 21 *Johs. Lehmann*: Foreningen til Søfartens Fremme 1844-1944 (Kbh. 1944), 83.
- 22 Off. Fortegnelse over Skibe . . . der ere tildelte Kjendingssignaler (Kbh. 1875).
- 23 *M. W. Jørgensen*: Told- og Consumtions-Forordn., 74.

Toldkontrollør *Vagn Hellesen*, Rønne, har gennemset manuskriptet og givet værdifulde oplysninger, hvorfor jeg takker.

## NUMERAL FLAGS AND HAILING

### *Summary*

In 1827 a group of shipowners and marine underwriters belonging to the "Grocers' Society" of Copenhagen proposed that all Danish ships that sailed the high seas should be provided with a flag on which there should be a letter, indicating the vessel's home port, and a number giving the vessel's serial number in a register of the ships of every port. The flag was to be

used for identifying the ship when seen on the high seas, in order to report it in the next harbour.

This was a piece of purely private initiative, but the Danish state looked favourably upon the idea and gave orders that Danish consuls and customs authorities should report on Danish ships observed at sea which had shown their numeral flag, after which notice of it was published in the press. After the destructive war of 1807-14 Denmark had once again begun to show the flag on the high seas, and there was good need for such a measure. Most of the Danish ports, therefore, were assigned a letter, and every ship which sailed outside Danish waters was given a number in the register.

The flags were to be uniform with black lettering on a white ground. The letter was to stand at the top and below it the number. In spite of this numerous pictures of ships reveal that the owners often added their own elaborations, and the flags were often given a red border and an emblem like the Danish flag in the top corner.

When two ships met at sea they usually hailed one another by speaking through a trumpet and exchanged information as to the name and home port of the ship, the course, position and duration of the voyage. But often ships could not come within hailing distance of each other so numeral flags, which could be seen through a telescope, were of great importance.

Other countries had a similar system of flags, for example Holland, Belgium and some of the German states. Norway and Sweden introduced the system about the same time as Denmark.

In the nineteenth century many proposals were put forward for signal flags which could be used together in various combinations and thereby not only serve to identify ships but also could be used to carry out conversations between vessels. In Denmark, for example, *L. 7. Rohde* produced his excellent system in 1835. But like its many rival systems it proved to have too few possibilities of combination. In 1865 as a result of English and French initiative the international signal system, which took over the best features of the many earlier systems, was evolved. It was introduced in Denmark in 1867. Each ship was given four distinguishing flags, and so ended the days of numeral flags.

### *Tegn venligst nye medlemmer –*

derved støtter De selskabets formål at virke for forøgelse og forbedringer af Handels- og Søfartsmuseets samlinger. Indmeldelse modtages på museet.

### *Medlemmernes rettigheder:*

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg slot.

Selskabet yder gratis sine medlemmer en smuk og interessant illustreret årbog, hvis værdi overstiger minimumskontingentet.

Medlemmerne kan for betydeligt nedsat pris købe de af museet udgivne Søhistoriske skrifter (se omslagets tredie side), samt ældre årbøger, 1943–56 pr. stk. kr. 3.50, 1957–60 pr. stk. kr. 5.–, 1961 kr. 7.50). Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet.

### *Minimumskontingenter:*

Årsmedlemmer kr. 15.– årligt for personer, kr. 100.– for institutioner eller firmaer.

Personer kan blive livsvarige medlemmer for et minimumsbeløb af kr. 200.– én gang for alle.