

Christian Lund: Flagbogen og andre trykte skibslister

Forfatteren, der vil være læserne bekendt fra sin artikel om Sortehavsskibene i sidste års årbog, skriver denne gang ud fra sin søfartshistoriske interesse præget af mange års samarbejde med personalet bag Skibsregistreringen.

Danmarks Skibsliste - "den officielle fortegnelse over danske skibe med kendingssignaler" - kaldes populært for Flagbogen, fordi dens karakteristiske gule omslag er prydet af to korslagte danske flag, splitflaget mod venstre og stutflaget mod højre side af forsiden på listen. Men med til betegnelsen Flagbogen hører også, at der i mange år, helt indtil 1950, vistes en farvelagt tavle over det internationale signalsystems bogstaver og tal - det system som stadig, omend mere og mere sjældent, benyttes til søs til at identificere et skib gennem dets kendingsskibstegn

De to flag på omslaget af Flagbogen har samme røde farve. De burde være forskellige, men bogens trykkeri har sikkert for store problemer med at give splitflaget den mere dybrøde farve, der benyttes af Søværnets skibe og holder sig derfor til stutflagets mere almindeligt kendte dannebrogsrøde farve. De to flag, orlogsflådens og handelsflådens flag, angiver, at begge flåders skibe nu er opført i en samlet fortegnelse. De korslagte flag er også et symbol på den tætte forbindelse, der er

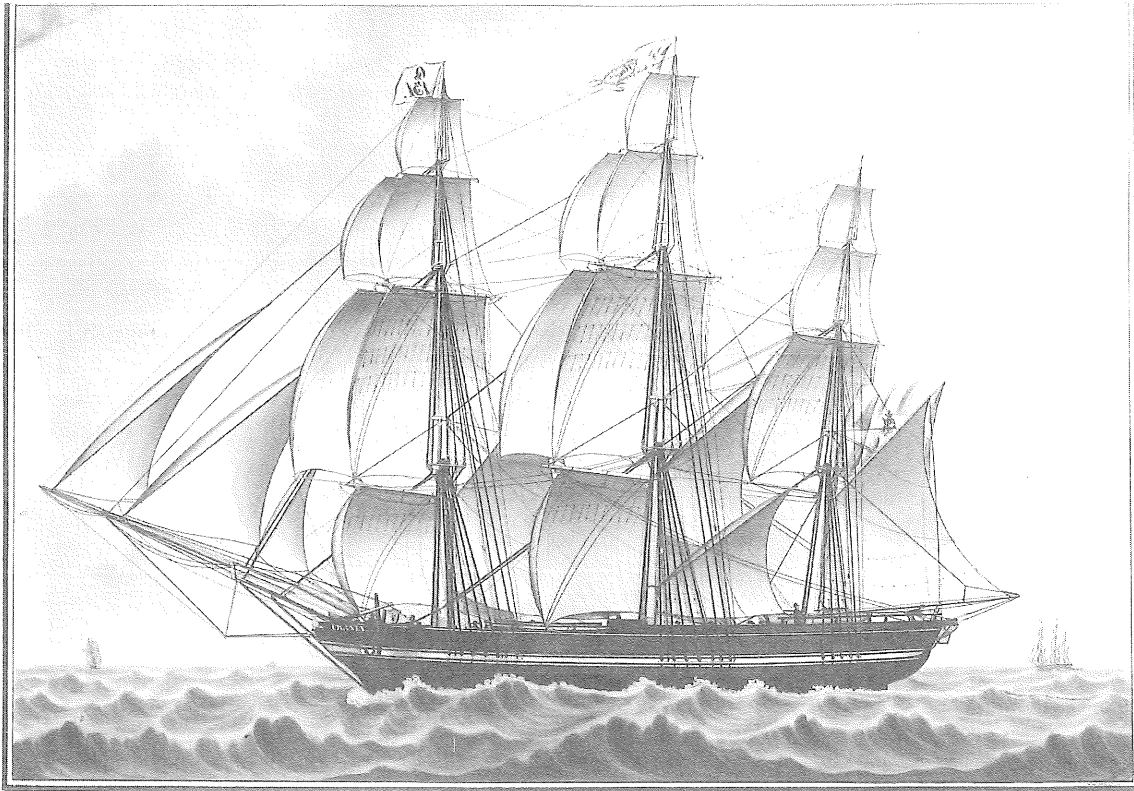
mellem Statsorganerne og den kommercielle danske søfart på de syv Verdenshave.

Flagbogen indeholder oplysninger om hvilke skibe, der er hjemmehørende i Danmark og som sådan derfor er berettigede til at føre Dannebrog, i havn på hækken, til søs under gafflen.

Splitflaget på handelsskibe

I en lov af 1. april 1892 om skibsregistrering blev det bestemt, at der ved kongelig resolution kunne gives tilladelse til, at danske skibe, der gik i fast fart på oversøiske havne, kunne føre splitflag forsynet med mærke, og at postførende skibe måtte føre postflaget.

Af private rederier har Det Østasiatiske Kompagni's skibe benyttet sig af retten til at føre splitflaget, med ØK's kontorflag indsat i øverste venstre hjørne. En særlig honnør tildelt ØK af Kong Christian IX 15. februar 1898 som anerkendelse for etablering af den regelmæssige rutefart mellem Europa og Det Fjerne Østen. Tilladelsen blev givet ved en ændring 4. februar 1898 af loven om danske skibes registrering. Meddelelse herom fik ØK med et brev af 11. februar 1898, og loven trådte i kraft 15. februar 1898. Den gjaldt kun for "ØK's i oversøisk Fart gående Skibe". I slutningen af 1920'erne blev tilladelsen udvidet til også at omfatte ØK's kontorbygninger. I foråret



Urania von Glensburg. Søst. Sismus Brøderfen, 1852. 11)

1993 solgte Kompagniet sin linietrafik til A.P. Møller.

Når post transporteres på udenlandske ruter, fører DFDS's dansk-registrerede skibe det danske postflag, splitflaget med posthornet indsat i øverste venstre hjørne. Andre danske handelsskibe har aldrig benyttet sig af denne ret til at vise det danske splitflag med posthornet, når de fra tid til anden har transporteret post mellem udenlandske havne

Maersk Line's linieskibe har været, og er

stadig sådan transportør, specielt mellem USA og Det Fjerne Østen og indenfor Orienten, men skibene har altid holdt sig til det kommercielle firkantede stutflag. Tilsvarende har J. Lauritzen's ishavsskibe på Grønland, og mens de besejlede Antarktis, heller aldrig benyttet postflaget.

Kendingssignaler

I forordet til Den Internationale Signalbog (1931) hedder det:

“Skønt midler til signaludveksling fra eller

Fregatskibet URANIA af Flensburg, 1835, med nummerflag på fortoppen. Nummerflagene var resultatet af et i 1829 første forsøg på at registrere det enkelte fartøj og lade det præsentere sig til søs gennem en kode. Hvert toldsted fik et bogstav, Flensburg fik f.eks. Q, og hvert skib fik et nummer efter deres placering på toldvæsenets liste. Farvelagt tegning af B.H. Hansen. (Foto på Handels- og Søfartsmuseet). *The full-rigged ship URANIA of Flensburg, 1835, with its number flag on the foretop. Number flags, introduced in 1829, were the result of one of the first attempts at registering the individual vessels and letting them present themselves at sea by means of a code. Each customs station had its own letter; e.g. Flensburg had the letter Q, and every ship was given a number according to its position on the customs service's list. Coloured drawing by B.H. Hansen. (Photo at Danish Maritime Museum).*

på søen har været kendt ret langt tilbage i tiden, var det først i begyndelsen af forrige århundrede, at egentlige signalbøger fremkom. Af forfattere til de betydeligste af disse nævnes 1 amerikansk, 7 engelske, 1 fransk og 1 dansk.

Intet af disse værker gjorde krav på at være internationalt, men da Captain Marryat's Signalbog (1817) blev anvendt meget også udenfor England, kan denne på en måde betragtes som oprindelsen til den internationale Signalbog".

Den danske forfatter var Levin J. Rohde, Captain i Søe-Etaten, der under sin tid som havnekaptajn på St. Thomas udarbejdede en kode i september 1833, som dog først udkom i 1835.

Captain Frederick Marryat, R.N. (1792-1848) var en engelsk flådeofficer, der i en alder af kun 25 år i 1817 udtænkte og udviklede en signalkode først og fremmest til identificering af et skib.

For den almindelige dansker er Captain Marryat nok mere berømt for sine mange ungdomsbøger. Blandt de mest kendte vil mange nok kunne nikke genkendende til "Børnene i Nyskoven", og til søromaner som "Søkadet Easy", "Styrmand Flink" og "Dødssejleren" (Den Flyvende Hollænder).

Hans system gik ud på ved hjælp af 10 forskelligt farvede flag, som fik numre fra 1 til 0 og ved på særlige lister at tildele et skib et nummer, at gøre det muligt at finde frem til, hvilket skib det drejede sig om - enten ved møde til søs eller ved signalering af det skibet tildelte nummer til en station på land.

Et flag kunne kun bruges en gang i hvert signal. Således kunne f.eks. 11, 22 eller 33 ikke forekomme, ej heller 1000 eller 1100. Sidste tal før 1200 blev således 1098 og efterfølgende 1203!

Captain Marryats system var således op-takten til det system, der i dag anvendes som kendingssignaler for ethvert registreret skib, men det har intet at gøre med det signalsystem, hvorefter skibe kan sende eller modtage meddelelser, ved brug af signalflag, efter gensidigt aftalte koder (kodebøger).

Det Internationale Signalsystem

Der var nemlig blevet et stadigt voksende behov for at finde frem til et internationalt system, hvorved de forskellige landes skibe, orlogs- såvel som handelsskibe, bedre kunne meddele sig til hinanden eller til (eller fra) stationer på land.

Det engelske Board of Trade nedsatte derfor 2. juli 1855 en komite, der fik til opgave at udarbejde en signalbog, der kom i

trykken i 1857 under navnet "Commercial Code of Signals for the use of all Nations".

Ved udarbejdelsen af signalerne - koderne - brugte man forskelligt farvede og udformede flag og standere, hvor hvert flag eller stander svarede til et af det engelske alfabets 18 konsonanter, ligesom man brugte 10 forskelligt farvede standere til tallene fra 1 til 0. Hertil kom så en særlig "svarstander". Flagene med de 10 konsonanter blev så kombineret med hinanden i grupper af 2, 3 eller 4 bogstaver.

Systemet blev herefter først antaget af Frankrig i 1864 og hurtigt derefter af de 13 andre førende søfartsnationer: Danmark, Sverige, Norge, Det Tyske Rige, De Forenede Nordamerikanske Stater, Brasilien, Grækenland, Italien, Nederlandene, Øst-rig-Ungarn, Portugal, Rusland og Spanien, i denne rækkefølge.

I Norge udkom i 1868 en for Norge og Danmark fælles udgave af den internationale signalbog, som efterfulgtes af en særlig dansk udgave i 1881.

Kravene til stadig hurtigere og sikrere signalering medførte, at man, igen på engelsk initiativ, nedsatte en kommission bestående af repræsentanter for de førende søfartsnationer, der mødtes til en konference i Washington i 1889 for at drøfte en ny og forbedret udgave af Signalbogen fra 1857. Også dengang trak internationale forhandlinger åbenbart i langdrag, for det var først 10 år senere i 1897, at man kunne enes om en ny international signalbog.

Den ny bog udkom først i England i november 1900, og den væsentligste ændring var, at man i stedet for kun at bruge de 18 konsonanter nu benyttede alle 26 bogsta-

ver i det engelske alfabet. Det danske Æ, Ø og Å kom aldrig med!

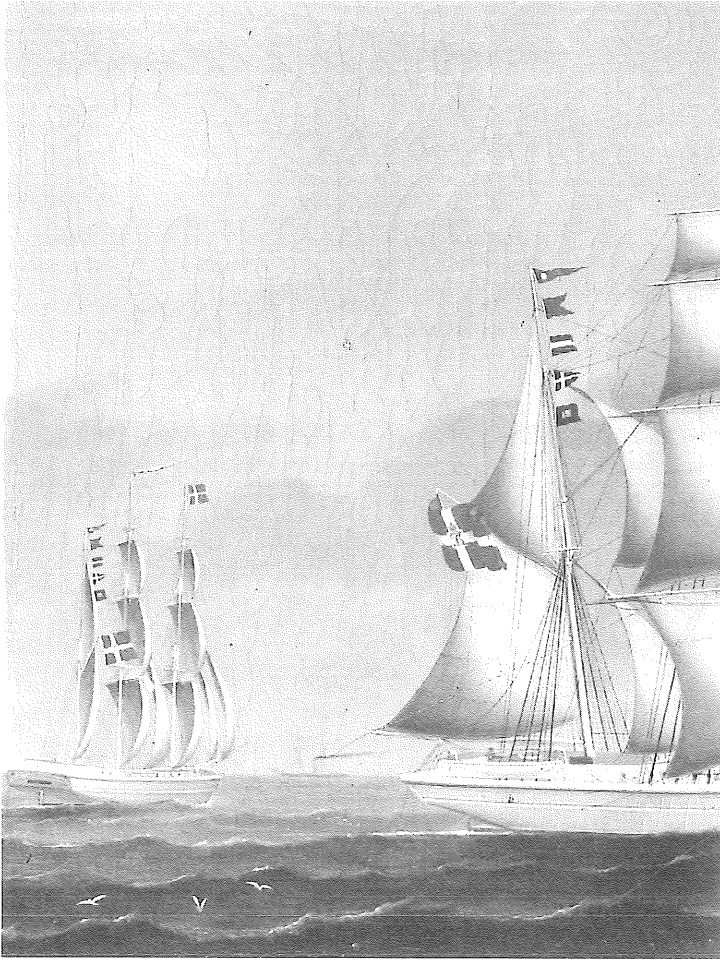
Forøgelsen fra 18 til 26 bogstaver - og hertil kunne lægges de allerede tidligere godkendte talstandere fra 1 til 0 samt en svarstander - betød, at de fleste og uopsættelige signaler nu kunne klares med brug af 2 flag, og at 3-flagssignalernes antal voksede så meget, at man kunne indskrænke brugen af 4-flagssignaler til faktisk kun at omfatte geografiske signaler (f.eks. længde- og breddegrader) samt kendings-signalerne, hvor hvert skib havde sit bestående af 4 bogstaver i tilslutning til nationalitetsflaget.

Danmark indførte den ny internationale signalbog 1. januar 1902.

Indtil den Anden Verdenskrigs udbrud i september 1939 var brugen af signalflag efter det internationale signalsystem meget almindeligt for at kunne meddele sig, ikke mindst ved passage af en landstation eller et fyrskib, så kaptajnen på et skib ved at hejse kendingssignalerne kunne få besked sendt til sit rederi om, hvor han befandt sig. Brugen af radiotelegrafi var endnu ikke så almindeligt, og det var som regel kun nyere skibe, der var udstyret hermed.

Efter krigens afslutning i august 1945 aftog brugen af signalflag hurtigt, og i dag bruges de så godt som slet ikke, bortset fra enten ved et enkelt flag at signalere noget specielt (B for brandfarlig last om bord, Q for karantæne og P (Blue Peter) for at tilkendegive, at skibet er afgangsklar).

Når samtlige signalflag er sat "over toppene", det vil sige fra skibets forstavn over masterne og ført ud til agterstavnen, er det for at markere en festlig lejlighed. Og flot



ser det da så sandelig også ud, når et skib er således dekoreret, f.eks. ved overtagelse som nybygning fra værft til rederi!

Lister - med kendings signaler - over danske krigs- og handelsskibe

I forbindelse med det internationale signalsystem var det blevet besluttet, at "hver Sø-Stat skal, med passende Mellemlum,

En række af de største danske handelsskibe var omkring 1860 indregistreret i kapt. Marryats nummersystem. Her er det Peter F. Heerings bark SVANEN, der præsenterer sig, set i to positioner, ved 4 nummerflag og øverst den røde adskillelsesstander, der viser skibets placering i tredje række. (Maleri (udsnit) af Lor. Petersen 1860 på Handels- og Søfartsmuseet). *Around the year 1860 a number of the largest Danish merchant ships were registered in Capt. Marryat's number system. Here is Peter F. Heering's barque SVANEN seen in two positions, presenting itself by means of four numeral flags and the red distinguishing pennant, which show the ship's position in the third row. (Section of painting by Lor. Petersen 1860, at the DMM).*

udgive Fortegnelser over sammes Krigs- og Handelsflaader, som havde erholdt Kjendings signaler efter det internationale Signal-System til Brug for Skibe i Søen og Signal-Stationer".

Tydligere kunne det vist ikke siges, og vi ser her nok begrundelsen for, at Danmark i 1869 udsendte "Første Udgave" af, hvad der senere er blevet betegnet som Flagbogen.

Fra helt tilbage til Valdemar'ernes tid kendes en del navne på danske orlogsskibe, blandt andet fra de togter eller søslag, hvori de deltog. En af de første mere samlede lister over orlogsflåden er fra 1648, hvor flåden ved Kong Christian IV's død blev opgjort til 42 enheder (plus 20 kofardifartøjer tilhørende Kongen), anført med hvert skibs navn, dets dimensioner og bestyknings; således var 6 enheder med over 50 kanoner hver. I 1699 var flåden mere end fordoblet til 91 enheder, de største på over 50 kanoner endda seksdoblet til 30 skibe.

I "Archiv for Søværnet" 1835 optræder ellers den første egentlige fortegnelse (liste) over danske orlogsskibe. De var herefter opført i denne oversigt indtil 1864-udgaven, som fra 1856 havde skiftet navn til "Tidsskrift for Søværnet".

Fra 1847 udsendtes en sideløbende "Calender over den Kongelige danske Søetat", hvori også indgik en fortegnelse over orlogsflådens enheder. Denne "Calender" ændrede i 1870 navn til "Haandbog for Søværnet" og indeholdt, indtil årgang 1943, en fortegnelse (liste) over flådens skibe.

Fra 1869 blev orlogsflådens skibe så den første del af Flagbogen, hvori samtidigt anførtes hvilke kendingsbogstaver de forskellige fartøjer var blevet tildelt i det internationale signalsystem. Før den tid havde flådens skibe ikke haft sådanne tildelt. Grunden hertil har efter al sandsynlighed været den, at det danske Admiralitet ikke fandt det ønskeligt, eller nødvendigt, at andre myndigheder skulle have nærmere kendskab til vore krigsskibe, hvor jo i øvrigt splitflaget karakteriserede dem som tilhørende orlogsflåden.

Fortegnelser (lister) over danske handelsskibe findes tilbage til midten af 1700'erne, hvor de er opbevaret i Rigsarkivet i København. Men de er ikke nemme at arbejde med, dels er der ingen samlet fortegnelse, men kun lister fra hvert enkelt toldsted over skibe hjemmehørende der, dels er de skrevet i hånden med gotisk skrift, som ikke altid er lige let at tyde.

Desuden er der usikkerhed om, hvorvidt alle toldsteder har sendt lister ind, og hvor komplette de faktisk var.

På Det Kongelige Bibliotek i København findes den nok ældst kendte samlede "Fortegnelse over de med Kjendingsflag forsynede danske Skibe", udgivet dobbeltsproget (på dansk og på tysk) i 1829, omfattende 697 skibe.

I indledningen anføres som årsagen til udgivelsen af fortegnelsen den betydning, det havde for rederier, assurandører og ladningsejere at få efterretninger om skibe. Danske rederier var derfor enedes om at forsyne deres skibe, foruden med det danske nationalitetsflag, med et havneflag i hvid dug i to afdelinger, hvoraf det øverste var et romersk bogstav, i sort farve, der betegnede skibets hjemsted, og det nederste, ligeledes i sort farve, det nummer, som skibet var tildelt i det register, der blev ført i skibets hjemstedshavn.

Herefter kunne skibe, der mødte hinanden på søen, så gensidigt i journalen notere tid og mødested, flagets bogstav og nummer, hvorefter føreren i den første anløbshavn kunne meddele myndighederne om, hvem han havde mødt til søs. Var anløbshavnen København, skulle meddelelsen gives til Assurancemæglerne M. Wessely & Søn, i disses "Comptoir paa Børsen".

Andre steder i Danmark skulle meddelelsen gives til det stedlige toldkammer, og i udlandet til den derværende danske konsul.

I denne fortegnelse fra 1829 er den først anførte hjemstedshavn naturligt nok hovedstaden - "Kjøbenhavn, med Dragöer, Helsingöer og Bornholm" - der var tilkendt kendingsbogstavet A. Det først indførte skib var JOHANNE MARIE, som havde fået nummer 1. De andre detaljer i fortegnel-

sen begrænser sig til skipperens og rederens navne. Intet om skibenes størrelse eller takling, ej heller hvor og hvornår bygget. Der er heller ikke et register med skibene opført i alfabetisk rækkefølge.

Betegnende for datiden er, at det var i Flensborg (kendingsbogstav Q), at de fleste skibe - 133 - var hjemmehørende, i København (A) 129 og i den tredjestørste havn Aalborg (K) 85

En "Fortegnelse over de i Kongeriget Danmark og Hertugdømmerne Slesvig og Holsteen hjemmehørende Fartøier af 10 Commerce-Læsters Drægtighed og derover" er fra 1843, omfatter 1871 skibe, og er samlet og udgivet, dobbeltsproget (på dansk og på tysk), af C.H. Mossin, Copist under det Kongelige General-Toldkammer og Commerce-Collegium. Den er trykt på udgiverens forlag i Det Berlingske Bogtrykkeri i København.

I denne fortegnelse over handelsskibene er disse ordnet i to grupper. I den første efter hjemstedshavn. Derefter følger navnene på skibene og førerne, taklingen og lastedrægtigheden samt hvem der var reder. Aalborg var den først anførte havn, og dybden i havnen anføres ligeledes samt havnens kendingsbogstav (K). Derimod er der ingen identifikation af det enkelte skib gennem et nummer, som i den tidligere omtalte fortegnelse fra 1829. I den anden gruppe er skibene så ordnet i alfabetisk rækkefølge med en henvisning til hjemstedshavnen for de yderligere oplysninger.

I fortegnelsen er der også en statistik over de 1871 skibe. Den omtales senere under Statistiske Oplysninger.

Mossin fortsatte med at udgive årlige

fortegnelser, men fra omkring 1850 afløstes de af den årlige "Mercantil Calender for det danske Monarchie", som herefter og indtil 1869 var den kilde, hvorfra oplysninger om danske skibe bedst kunne søges.

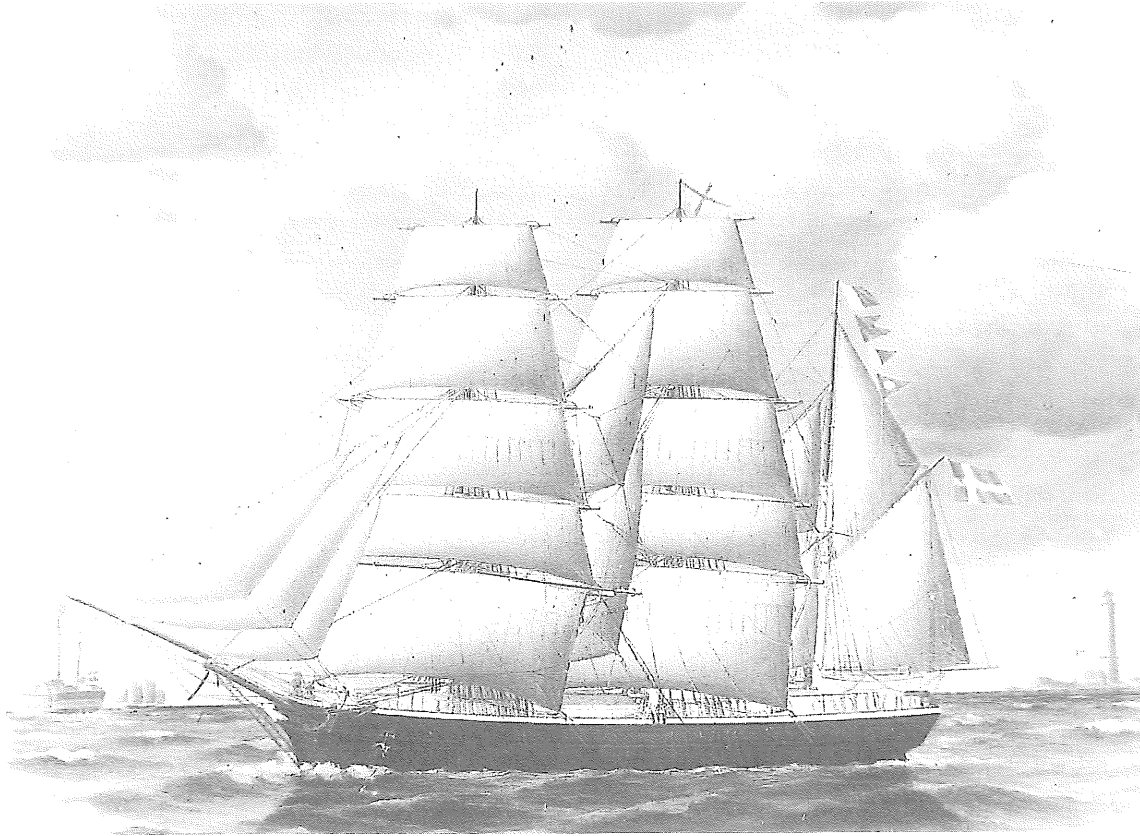
"Mercantil Calender" blev udgivet af den kendte handelshistoriske forfatter Haldur R. Grüner på hans eget forlag; senere fulgte andre forfattere.

De første "calendre" var mangelfulde i den forstand, at skibene kun var anført efter hjemstedshavn og ikke i alfabetisk rækkefølge, men efter rederiernes tonnagestørrelse.

Fra 1854 indledtes "calender"en med en alfabetisk fortegnelse over skibene, hvorefter fulgte en detaljeret oversigt efter hjemstedshavn. I "calender"en var skibe hjemmehørende i hertugdømmerne anført i havnens alfabetiske rækkefølge. Skibe hjemmehørende på Island var under København, mens skibe hjemmehørende på Færøerne og De Dansk Vestindiske Øer fandtes efter havneregisteret. Fra 1864 gled selvsagt Slesvig og Holsten ud.

"Calender"en for 1869 indledes med et "Skibsregister, efter Meddelelse fra det Kgl. Hoved-Skibs-Registrerings- og Maalings-Contoir", ved J.W. Winther, en af Grüner's afløsere som forfatter til "calender"en.

Dette "Register" er særlig interessant, fordi der er en alfabetisk liste over hvilke skibe, der er med, efterfulgt af en oversigt baseret på hjemstedshavnene, i alfabetisk rækkefølge, hvori detaljer om skibene er anført: Skibets navn, takling, navn på fører, rederi samt drægtighed, og er således en pendant, men med de langt flere detaljer



til den første officielle Fortegnelse, ligeledes udsendt i 1869, over orlogs- og handelsflåden, altså den, som vi nu betegner som den første "Flagbog".

Skibsregistret

Ved en lov af 13. marts 1867 var det blevet vedtaget at oprette et "Hoved-Skibs-Registrerings- og Maalings-Contoir i København". Herefter skulle der pr. 1. oktober 1867 oprettes et skibsregister, som skulle varetage registreringen af alle danske skibe.

Bark MALVINA (HBGF) var blandt de første, der i 1867 fik tildelt "danske" kendingsbogstaver. Fra stormasten vajer handelshuset Moses og Søn G. Melchior kontorflag. Nu kunne skibsportrætmalerne angive skibets navn kun ved at male dets kendingsflag. Udat. og ubetegnet men signeret maleri af J. Dahl. (Foto på Handels- og Søfartsmuseet). *The barque MALVINA (HBGF) was among the first ships to be assigned Danish registration letters in 1867. The house flag of the trading company Moses and Son G. Melchior can be seen flying from the main mast. Now ship portrait painters could indicate the name of a ship simply by painting its distinguishing flags. Signed painting by J. Dahl, but undated and undesignated. (Photo at DMM).*

Skibsregistret fik sit første registerbind autoriseret 7. september 1867. Det havde 404 sider (202 dobbeltsider), hvor hvert skib havde sin egen side. Kravene om oplysninger blev senere udvidet, så hvert skib fik en dobbeltside, og registerbindene herefter en størrelse på 10 læg á 16 dobbeltsider, altså plads til 160 skibe i hvert bind.

De gamle indbundne registre, hvor skøder og andre dokumenter i deres helhed blev indskrevne med hånden, blev først afskaffet i den daglige registrering ved Skibsregistreringsloven af 29. marts 1957.

Ved denne lejlighed indførtes det siden 1927 anvendte tinglysningssystem med løsbldsregistre, og selvstændige aktmapper, hvor genparten af alle eksisterende dokumenter opbevarede.

Først i 1983 blev det sidste aktuelle dokument fra de gamle håndskrevne protokoller renskrevet og overført til aktmappen, hvorefter alle protokoller blev overdraget til Rigsarkivet.

Løsbldsregistre har nu kun historisk interesse, idet Skibsregistret som det første tinglysningsskontor i Danmark overgik til edb-registrering. Denne proces startede i sommeren 1988, hvor man først samlede alle de lokale fartøjsfortegnelser over de små uregistrerede skibe under 20 tons i et samlet fartøjsfortegnelse i Skibsregistret.

Derefter overførtes samtlige registrerede skibe - såvel fra Skibsregistret som fra det ved lov af 23. august 1988 oprettede Dansk Internationalt Skibsregister - til edb-systemet, som efter 1. marts 1992 indeholder samtlige gældende oplysninger om alle registrerede danske skibe.

I det første bind er det første skib regi-

streret 4. oktober 1867. Det er jagtgaleasen NICOLINE, 87 tons drægtighed, bygget hos H.J. Møller i Bandholm og leveret 27. maj 1847 til reder H.C. Giese, København. Danske handelsskibe skulle efter 1. oktober 1867 også tildeles kendingsbogstaver, begyndende med HBCD - det blev altså NICOLINE - som fortsattes i løbende orden, men uden vokaler, så den næste registrering blev HCDF, sluppen ENIGHEDEN på 31 tons drægtighed.

Orlogsflådens skibe havde som første registreringsbogstaver fået tildelt GR - det først registrerede skib i 1867 var skruepanserfregatten DANMARK med bogstaverne GRBC.

Skibe hjemmehørende på Færøerne fik dengang tildelt kendingssignaler, begyndende med KBCD, på Island LBCD og på De Dansk Vestindiske Øer MBCD. Skibe registreret på Færøerne er stadig med i Flagbogen, i en særlig afdeling, mens skibe registreret på Island gled ud med Flagbogens udgave for 1920. Skibe registreret på De Dansk Vestindiske øer var, naturligt nok, med for sidste gang i udgaven for 1917.

I tidsrummet mellem Skibsregistrets oprettelse i marts 1867 og udgivelsen af den første liste over registrerede skibe i 1869 var man blevet klar over, at bogstavet H som det første kendingssignal kunne medføre forveksling. Det besluttedes derfor at erstatte H'et med bogstavet N og at inddrage de først registrerede skibes H-signal successivt - men denne operation strakte sig over flere år end forudset og var faktisk først helt afsluttet i 1895.

Under N-systemet gik man frem efter samme system som ved H'et - det først regi-

strerede skib med N-kombination blev så NBCD.

Der blev fortsat kun anvendt konsonanter. Vokaler kom først med i forbindelse med ændringerne, der fremkom ved udsendelsen af den ny internationale signalbog i Danmark i 1902.

I 1931 blev initiativet taget til en ny ændring i kendingssignalsystemet. For danske skibe indebar det, at begyndelsesbogstavet N, plus de efterfølgende 3 bogstaver, blev erstattet med bogstaverne fra OUAA til OZZZ; orlogsskibene fik samtidig ændret deres GR, plus 2 bogstaver, til OU-systemet.

Nogen forklaring på, hvorfor nogle bogstavgrupper holdes ubenyttede, er der ikke, men mærkeligt forekommer det unægteligt at se f.eks. bogstavgruppen OUAA til OUAZ, efterfulgt af OUBA til OUBZ, stå helt fri.

I en overgangsperiode 1933/1934 arbejdede man for mange skibes vedkommende med et dobbelt kendingssignalsystem, men allerede ved udgangen af 1934 var alle danske skibe, krigs- såvel som handelsskibe - og i øvrigt også luftfartøjer - blevet forsynet med de nye kendingssignaler.

Vort N overgik til brug for Amerikas Forenede Stater, og man vil bemærke sig dette, når man f.eks. ser et amerikansk registreret fly - kendingssignalet N efterfulgt af et tal

Samtidigt indførtes et fælles signal - OXXO - for alle danske skibe, når de via radiostationen om bord skulle modtage en enslydende dansk regeringsmeddelelse. Et nyligt eksempel herpå er advarslen til skibsfarten i forbindelse med Golfkrigen i 1991.

I forbindelse med oprettelsen af Dansk Internationalt Skibsregister fik skibe i dette

specielle register tildelt kendingssignaler, bestående af 4 bogstaver efterfulgt af et tal, fra 1 til 6, afhængig af om skibet for eksempel var blevet overført fra det gamle skibsregister, om det var en nybygning fra dansk eller udenlandsk værft, en hjemflugning eller et indkøbt skib.

De tildelte kendingssignaler fungerer i øvrigt som en matrikelbetegnelse for det stykke flydende dansk territorium, som et skib jo udgør, og Skibsregistret er således også Søens Matrikelvæsen!

Når et skib skal optages i Skibsregistret, bliver alle skøder og andre dokumenter først nøje gennemgået. Efter registrering udfærdiger Skibsregistret så et nationalitetsbevis, som altid skal opbevares om bord til dokumentation for, at registreringsforholdene er i orden. Nationalitetsbeviset skal blandt andet indeholde navn, oplysning om skibets navn, dets hjemsted, kendingssignaler, tonnage og maskinkraft.

Ifølge søloven er det et krav, at et dansk skib skal have hjemsted i Kongeriget Danmark, og at såvel navn som hjemsted er angivet på skibet. Det er en af Skibsregistrets opgaver at påse, at to skibe ikke kan komme til at bære samme navn eller navne, som lydmæssigt eller synsmæssigt kan forveksles indbyrdes eller eventuelt forveksles med det internationale nødsignal "May-Day". Som hjemsted kan vilkårligt vælges en hvilken som helst dansk lokalitet, hvor der findes en anløbsmulighed (havn, mole eller lignende), uanset om skibet, der har lokaliteten som hjemsted, har mulighed for at foretage anløb.

De mange dokumenter i forbindelse

| | | | | | |
|---------------------|-----------------|----|------------------|------------------|----|
| NEPTUNUS (Skbg.) | L. C. Jensen | 23 | OLGA LBCE | E. Jonsson | 66 |
| " (J.) | O. Petersen | 59 | OLINE | C. Petersen* | 14 |
| " (J.) | — | 66 | OLINE DAHL | H. R. Sørensen | 52 |
| NESTVED HBNS | C. A. Sørth | 51 | OLIVA | J. Espersen | 42 |
| NEXØ | P. J. R. Sonne | 42 | OLIVIA (J.) | C. C. Eschen* | 37 |
| NICODEMUS NBMV | N. Zachariassen | 57 | " (Sk.) NFHS | T. Kofoed* | 51 |
| NICOLINE (Gl.) HBCN | P. Arndt | 4 | OLIVIA CAROLINE | | |
| " (Skbg.) | P. J. Krabbe* | 7 | HBMP | K. O. Rasmussen | 19 |
| " (Jgl.) HBCD | P. J. Giese | 25 | OLUFINE | R. Poulsen* | 5 |
| " (Kv.) HBPW | O. H. Nielsen | 55 | ONKEL NBSM | H. C. Bruun | 1 |
| " (Kv.) NFWV | A. P. Nielsen | 55 | OPHELIA | | 6 |
| NICOLINE PETREA | | | ORA&LABORA HBRD | S. L. Fischer | 61 |
| NBMR | S. M. Bodelsen* | 14 | ORGAN | J. M. Ovesen | 47 |
| NICOLINES MINDE | H. B. Schøsler* | 64 | ORION (Ev.) NCKD | E. Larsen | 29 |
| NIELS (Sk.) NFKM | H. H. Folmer | 5 | " (Sk.) | H. P. Jørgensen* | 17 |
| " (Sk.) | A. M. Andersen | 58 | ORREST | P. Svendsen | 6 |

Udsnit af side i Danmarks Handelsflaade i Aaret 1871 ved A. Schneider. Langt fra alle skibe er endnu tildelt kendingsbogstaver. Blandt disse er jagtgaleasen NICOLINE, der i 1867 fik det første kendingsignal på listen: HBCD. De første optagne skibe bærer endnu de oprindelige H-signaler, der af frygt for forveksling hurtigt blev erstattet af et N-signal. *Section of a page in "Danmarks Handelsflaade i Aaret 1871" by A. Schneider: Far from all the ships had as yet been assigned registration letters. Among those that had was the sloop ketch NICOLINE, which in 1867 was given the first signal letters on the list: HBCD. The first ships to be registered still bear the original H-signals, which for fear of confusion were quickly replaced by an N-signal.*

med et skibs registrering bevirker, at Skibsregistret årligt behandler ca. 12.000 dokumenter (skøder, pantebreve, udlæg, hjemsted, navne- eller hjemstedsforandringer mm.).

Flagbogen

Den "Første Udgave" af Flagbogen - men dog uden de 2 korslagte flag på omslaget - udkom, som tidligere omtalt, i 1869 og in-

deholdt en fortegnelse over "Skibe hørende til den danske Orlogs- og Handelsflaade med de dem givne Kjendings-signaler i det universelle Signalsystem". Fortegnelsen indledtes med Orlogsflådens 33 enheder efter størrelse og efterfulgtes af Liste Nr. 1 over de af handelsflådens skibe, der på det tidspunkt var registreret i det nyoprettede Skibsregister.

Tillæg til den "Første Udgave" i form af Liste Nr. 2, henholdsvis Liste Nr. 3, udsendtes i 1870 og 1871, og i 1872 udsendtes så "Anden Udgave" under betegnelsen

"Officiel Fortegnelse over Skibe hørende til den danske Krigs- og Handelsflaade, der er ere tildelte Kjendings-signaler, udgivet som Anhang til Signalbogen for Handelsskibe af alle Nationer"

og for udgivelsen stod A. Schneider, Chef for Hovedkontoret for Skibes Maaling og Registrering.

"Tredje Udgave" udkom i 1874 og efterfulgtes af nye udgaver hvert andet år indtil

1878. Så blev der en pause indtil 1883 (6. udgave), hvorefter udgivelse hvert andet år blev genoptaget indtil 1915 (22. udgave), hvorefter Flagbogen er udgivet hvert år med undtagelse af 1943, 1945 og 1947. Det er således den 97. udgave, der er udkommet i 1993.

Søfartens Ministerium, hvad enten det har heddet Ministeriet for Handel, Industri og Søfart; Ministeriet for Søfart og Fiskeri eller som nu blot Industriministeriet, har det endelige ansvar for udsendelsen af Flagbogen, men opgaven blev i 1980 overdraget til Skibsregistret, og siden 1990 til Søfartsstyrelsen (under hvem Skibsregistret sorterer).

Skibslistens formål og benyttelse er at give:

- 1) oplysninger om de kendingssignaler, der er i overensstemmelse med forudsætningerne i det internationale signal-system (International Signalbog 1931), og som er tildelt danske skibe, herunder krigsskibe;
- 2) nærmere oplysninger om de danske krigsskibe og om registrerede danske skibe, så som art, størrelse, rederi, hjemsted mv.;
- 3) en samlet oversigt over den danske handelsflådes størrelse mv.

Indtil Flagbogens 12. udgave (1895) blev oplysningerne om de enkelte skibe holdt på en side med ca. 20 skibe pr. side, men voksende krav om flere oplysninger bevirkede, at man derefter gik over til at bruge dobbeltsider.

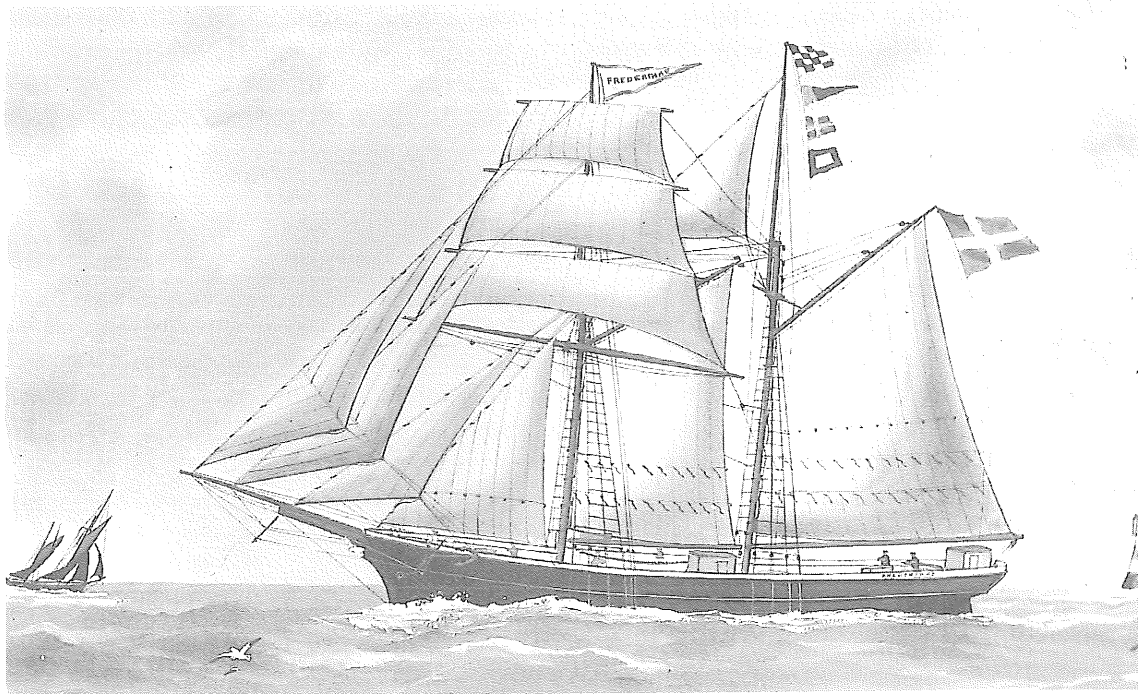
Handelsflådens vækst bevirkede, at antallet af sider årligt måtte udvides, og 76. udgave (1972) blev så den sidste med dob-

beltside-arrangementet. Sideantallet var da også vokset til 391. En slankekur var ønskelig, og i den 77. udgave (1973) og alle senere udgaver, er oplysninger om skibene da også holdt på enkeltsider. 1973-udgaven fik derved sideantallet reduceret til 204, blandt andet ved udeladelse af oplysninger om værft, dimensioner (længde, bredde og dybde), skibets tons dw og oversigten over rederiernes skorstensmærker og kontorflag. Senere er dimensionerne kommet med igen.

Den fortsatte vækst i handelsflåden har dog medført, at sideantallet atter er krøbet opad.

Flagbogen er nu opdelt i 4 afsnit:

- I En alfabetisk ordnet oversigt over kendingssignaler (og dermed samtidig kendingssignalerne) for ethvert dansk skib
 - II En oversigt, ordnet alfabetisk efter skibsnavn, over Søværnets (inkl. Hjemmeværnets) skibe
 - III En oversigt, ordnet alfabetisk efter skibsnavn, over danske handelsskibe over 20 bruttotons og derover samt visse andre skibe under de 20 bruttotons
 - IV En oversigt over handelsskibenes ejerforhold (rederioversigten) og der er 2 tillæg:
 - a) En oversigt over skibe registreret på Færøerne
 - b) Statistiske data over handelsflådens udvikling gennem de seneste 20 år, ordnet gennem forskellige tabeller, og udarbejdet og leveret af Danmarks Statistik.
- Under afsnit I kan man som tidligere omtalt ikke undgå at hæfte sig ved flere kolonner, hvor der intet navn er anført ud for



Topsejlskonnert FREDERIKKE af Rørvig viser sine kendingsbogstaver NGRP. Usign. farvelagt tegning. (Foto fra Mallings samling på Handels- og Søfartsmuseet). *The topsail schooner FREDERIKKE of Rørvig showing its registration letters NGRP. Unsigned coloured drawing. (Photo from Mallings' collection at the DMM).*

de pågældende "ledige" kendingssignaler (bogstaver). Det gælder både for Søværnets skibe og for handelsflådens.

Oplysninger om skibene i afsnit II - Søværnets og Hjemmeværnets skibe - bliver leveret fra Forsvarskommandoen i Vedbæk og begrænser sig nu til skibenes kendingsbogstaver, navne, skrognumre, type og længde, men alle er med; fra de 3 korvetter til de 5 små øvelsesbåde. Oversigten om-

fatter naturligvis også flådens skib nr. 1 - DANNEBROG (OUDA). I de første udgaver af Flagbogen blev der givet langt fyldigere oplysninger, og hvor interessen nok mest samlede sig om bevæbning og bemanning. F.eks. står der i Flagbogen for 1873 om skruefregatten JYLLAND - som vil være færdigrestaureret i Ebeltoft 1. april 1994 - at skibet var bestykket med 26 kanoner og havde en krigsbemanning på 406 mand, og var bygget af eg på Orlogsværftet i 1860.

Benævnelsen Søværnet må i øvrigt også siges at være et fattigt erstatningsord for det meget flottere og meget mere sigende Orlogsflåden!

I afsnit III er handelsflåden så anført i alfabetisk rækkefølge efter navn, idet der

dog først er anført kendingssignalet og, siden 1922, også kontrolnummer for hvert enkelt skib.

Kendingssignalerne er ordnet således, at de aldrig vil kunne anvendes samtidigt på mere end et skib under dansk flag. Bogstaverne (og tal, hvor skibet er i DIS) er indført i skibets nationalitetsbevis - dets "dåbsattest" - samt indhugget i dæksbjælken i en dæksluge og følger således skibet, så længe som det eksisterer under dansk flag.

Når et skib bliver slettet fra Skibsregistret - ved salg til udlandet eller ved totalforlis - udgår det af skibsmatriklen, og kendingssignalet skal udhugges, hvis skibet stadig eksisterer. Der skal gå minimum ét år, før et kendingssignal bliver taget i anvendelse igen til et andet skib.

Kontrolnumrene har intet med skibsregistrering at gøre. Direktoratet for Statens Skibstilsyn blev oprettet i 1921, og det var dettes journalsystem, som man derefter af praktiske grunde fandt hensigtsmæssigt at medtage i Skibslisten. Kontrolnummersystemet har nu 15 afdelinger, i bogstavorden fra A til M samt P, S og X efterfulgt af et løbenummer i den rækkefølge, i hvilken skibene optages i Skibstilsynets journalsystem. Afdelingens bogstav i forbindelse med løbenummeret betegner således skibets kontrolnummer så længe skibet forbliver stående i den pågældende registerafdeling, og intet skib kan på samme tid være opført under flere end en afdeling.

Oplysningerne i afsnit IV - rederioversigten - har også været på slankekur og indeholder nu kun meget sparsomme data om det enkelte skibs tilhørsforhold, særlig hvor anpartsselskaber er involverede. I

mange tilfælde anføres kun selskabets navn og hjemsted, uden at den korresponderende reders navn er anført.

I Flagbogen for 1937 medtoges for første gang under rederioversigten også detaljer om, hvordan rederiets skorstensmærke og kontorflag så ud. 26. august 1941 vedtoges en lov om fortegnelse over registrerede skorstensmærker og kontorflag, og hvert rederi fik tildelt et registreringsnummer, efterhånden som de anmeldte de fornødne detaljer. I Flagbogen blev der så indført en særlig afdeling, hvori disse oplysninger fremkom, i registreringsorden, men denne oversigt udgik som nævnt med Flagbogen for 1973 - af pladshensyn?

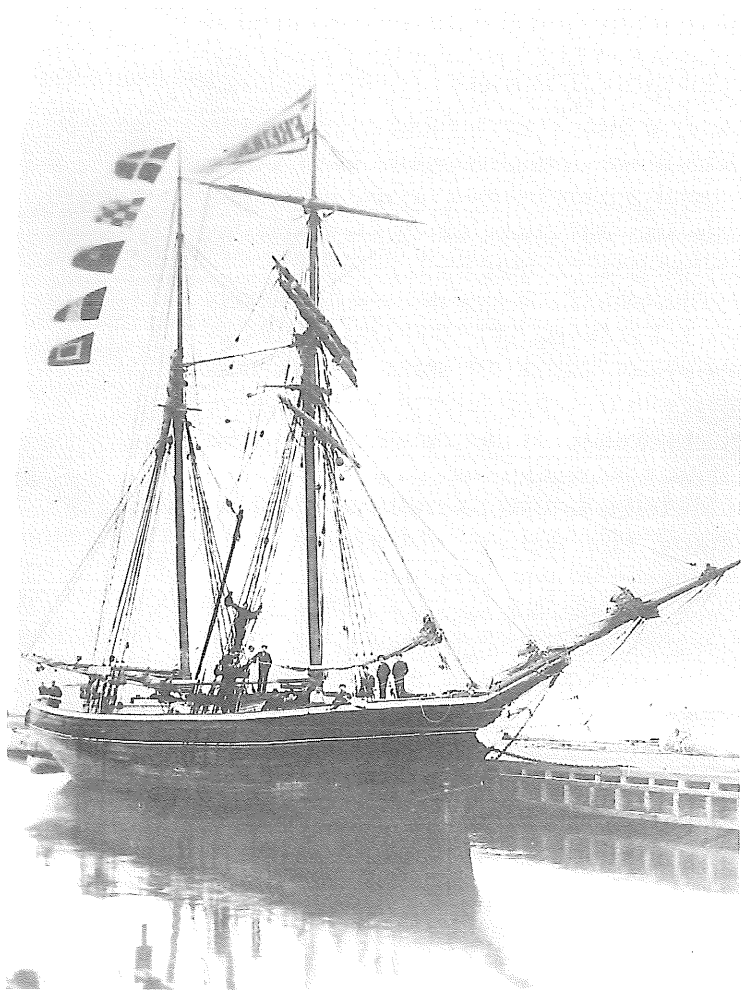
De statistiske oplysninger

De forskellige tabeller med oversigter over udviklingen gennem de seneste 20 år i Danmarks handelsflåde leveres nu fra Danmarks Statistik til Skibsregistret - og sen levering derfra har i mange år været årsag til, at Flagbogen først har kunnet udkomme i løbet af året, til trods for at årets registrering er afsluttet pr. 31. december det foregående år!

De mange oplysninger er værdifulde for enhver, der interesserer sig for udviklingen i den danske handelsflåde.

Listerne fra de forskellige toldsteder fra 1700-tallet og fra begyndelsen af 1800'erne er behæftet med den mangel, at det ikke er anført, om der har været en tonnage (drægtighed) begrænsning for hvilke skibe, der er taget med.

Med forbehold for en sådan grænse viser nogle tal alligevel udviklingen i handelsflåden.



Bramsejlskonnert FREDERIK OG ANE af Marstal ligger ved kaj omkring 1900 med både navnevimpel og kendingsflag NPTW oppe. (Foto fra Mallings samling på Handels- og Søfartsmuseet). *The topgallant schooner FREDERIK OG ANE of Marstal at the quayside around 1900 with both the name pennant and distinguishing flags NPTW raised. (Photo from Malling's collection at the DMM).*

1746: Ved danske toldsteder, hvori skibe var hjemmehørende, var der anmeldt 585 skibe på i alt 10.563 commercelæster.

En commercelæst er et udtryk for et skibs rumindhold svarende til 250 kubikfod. Ved loven af 1867 erstattedes denne måleenhed med registerton'en, som svarer til 2,83 m³. Som tommelfingerregel er sagt, at en commercelæst svarede til to registertons.

| | | |
|-------|-------------|--------------------------------|
| 1766: | 619 skibe | 16.341 commercelst. |
| 1788: | 1.184 skibe | 37.462 commercelst. |
| 1807: | 3.577 skibe | 107.974 commercelst. |
| 1829: | 697 skibe | uden angivelse af commercelst. |

1843: I Mossin's fortegnelse, hvori der er grænse på 10 commercelæster for hvilke skibe, der er medtaget, er handelsflåden gjort op til at være:

| | | |
|-----------------------|-------------|---------------------|
| Kongeriget Danmark | | |
| | 947 skibe | 34.943 commercelst. |
| Hertugdømmet Slesvig | | |
| | 509 skibe | 18.620 commercelst. |
| Hertugdømmet Holsteen | | |
| | 415 skibe | 13.384 commercelst. |
| I alt | 1.871 skibe | 66.947 commercelst. |

og Mossin tilføjer, at hvis man anslår antallet af skibe under 10 commercelæster til ca. 2.100 og deres drægtighed til ca. 10.000 commercelæster, så var handelsflåden altså på i alt ca. 4.000 skibe - 77.000 commercelæster.

Det største skib var barken HERCULES på 230½ commercelæster med Chr. Broberg & Søn som reder. Et rederi, der senere blev medstifter af DFDS, ved at indgå heri.

1869: I hvad der er Flagbogens første fortegnelse over skibe henhørende til den

danske handelsflåde er i liste nr. 1 opført 425 skibe. Dampskibe er med her for første gang, for det største skib i liste nr. 1 er skruedampskibet HENGEST (NBQS) på 386½ registreret tons drægtighed. Det mindste er lystdæksbåden COSAK (NBDT) på 2½ tons. Der var åbenbart ingen begrænsning på drægtigheden; betingelsen for at komme med i liste nr. 1 var åbenbart, at det pågældende skib var blevet registreret i det i 1867 oprettede skibsregister!

Der er ingen sammentælling i listen af det samlede tons drægtighed.

1873: Den første begrænsning viser sig her ved, at det kun var skibe over 4 registertons drægtighed, der er taget med. Listen omfatter 2.880 skibe på 208.063 registertons. Det største var fregatskibet SAINT ALBANS på 1.265 tons, tilhørende Rederiet J.S. Pontoppidan i Helsingør.

1893: Med en begrænsning på 4 registertons netto var handelsflåden på 3.648 skibe - 318.837 registertons. Størst var Dampskibsselskabet Thingvalla's NORGE på 3.359 registertons.

1993: Begrænsningen er skibe over 20 bruttotons, med mindre der er ansøgt om optagelse af visse skibe herunder.

Antallet af skibe inkluderer imidlertid også fiskefartøjer, og når der derudover fraregnes skibe under 100 brt, så var den egentlige handelsflåde - ifølge Danmarks Rederiforenings beregninger - på 609 skibe på 4.929.000 brt svarende til 7.061.000 tons dw.

De største skibe pr. 1. januar 1993 var A.P. Møller's tre sidste ULCC'ere (ultra large crude carrier) på godt 339.000 tons dw - hver! De er alle tre blevet solgt i som-

merens løb, men er erstattet af de første af en ny serie VLCC'ere (very large crude carrier) på knap 300.000 tons dw. hver. Det første af disse ELEO MÆRSK er i øvrigt verdens første dobbeltskrogede VLCC'er, og imødekommer hermed de nye internationale krav om dobbeltskrog for tankskibe, indført med virkning fra 1. juli 1993.

Til denne flåde kan der imidlertid lægges 211 skibe på 5.013.000 tons dw, der er registreret under 19 andre landes flag, men som er kontrolleret af danske rederier. Endvidere et betydeligt antal andre udenlandsk registrerede skibe, der er langtidsbefragtede af danske rederier eller operatører. Her skal der nok være tale om yderligere et par millioner tons dw, så dansk-ejet, dansk-kontrolleret eller dansk-befragtet tonnage svarer til henved 14-15 millioner tons dw!

Udover tonnageudviklingen i dansk kommerciel skibsfart er der sket en anden markant udvikling, som har sat sig omend endnu tydeligere spor.

I fremdrift fra sejl over damp med nogle få hestes kræfter til motor med op til 60.000 hestes kraft; i byggemateriale fra træ over jern til stål, i byggemetode fra nitning til svejsning, og i størrelse fra Lilliput til Goliath. Besætningens størrelse er samtidig undergået en forandring, begrundet i den teknologiske udvikling. F.eks havde et linieskib på ca. 10.000 tons dw i 1950'erne en besætning på omkring 45 mand, mens et containerskib på ca. 60.000 tons dw fra 1993 har en besætning på 8 mand - officielt, selvom der ofte vil være 12-14 mand om bord.

Flagbogen trykkes nu i et oplag på ca.

1.000 eksemplarer og forhandles af Iver C. Weilbach & Co., Toldbodgade 35, 1253 København K.

Internationale skibslistes

Udover de officielle nationale skibsregistre findes en række private organisationer, som indsamler og udgiver data over skibe. De største er de internationale klassifikationselskaber, hvoraf Lloyd's Register of Shipping er verdens største og ældste. Her udgives hvert år et digert værk i 2 bind, med et væld af oplysninger om verdens handelsflåde, ordnet alfabetisk, og uanset om skibet er klasset hos Lloyd's eller ej. I tilslutning hertil udgives regelmæssigt til-

lægsbind, der blandt andet indeholder oplysninger om verdens skibsværfter og hvilke skibe de gennem årene har bygget og om verdens rederier og deres skibe.

De største andre internationale klassifikationselskaber er:

American Bureau of Shipping

Germanischer Lloyd

Det norske Veritas

Bureau Veritas

Nippon Kaiji Kyokai

For alle udgiver hver sit register, der er forbeholdt de skibe, der er klasset dér med undtagelse af Det norske Veritas' register, der optager alle nordiske skibe, uanset hvor de er klasset.

Kilder

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:

Captain Frederick Marryat's Signalbog fra 1817
"Fortegnelse over Skibe med Kjendingssignaler" (fra 1829)

C.H. Mossin's Fortegnelser

Mercantil Calender for det danske Monarchie

International Signalbog 1931

Museets årbog for 1962: "Nummerflag og Prajning"
"Flagbogen"s forskellige udgaver

Rigsarkivet:

Skibsregistrets I. bind

Marinens Bibliotek:

Marinehistorisk Selskabs Skrift Nr. 7: "Orlogsflåden på Niels Juel's Tid 1648-1699 af Jørgen H.P. Barfod

Skibsregistret under Søfartsstyrelsen:

Korrespondance med fhv. skibsregistrator Arne Raff, og artikel af denne i "Mærsk Post" nr. 1/1983 (side 24-25)

Søfartens bibliotek:

Th.P. Funder: Signalering (Danmarks Søfart og Søhandel, Nyt Nordisk Forlag 1919, bind II, sider 654/658)

Stadsbiblioteket i Lyngby-Taarbæk:

Captain Fr. Marryats ungdomsbøger (13 forskellige bind)

Forlaget Sea-Press ApS:

Illustreret dansk Skibsliste 1993

"Frit Hav", Danmarks Rederiforenings 100 års jubilæumsskrift.

The FLAG BOOK

Summary

The FLAG BOOK is the colloquial name given to the official list of all Danish Ships which are over 20 tons, have signal letters, and are registered in the Danish National Ship Register. The book is easily recognizable by its characteristic yellow cover with two crossed Danish flags, but it is also called the FLAG BOOK because, for many years (up until 1950) it contained a table showing the international signal flags (for letters) and standards (for numbers). The practice of identifying a ship by using flags of different colours was introduced by Captain Frederick Marrayat, R.N. (1792-1848), who in 1817 invented a system whereby a ship was given a number in a list of ships, thus enabling it to be identified.

In Denmark, another system was introduced in 1829 when Danish shipowners agreed to identify their ships by means of a white flag with a black letter inserted in Roman characters and a black number below it. The Roman characters identified the home port, and the number was the vessel's number in the local register. Thus A 1 stood for JOHANNE MARIE, number one in the Copenhagen ship register.

In 1858 the British Board of Trade published a "Commercial Code of Signals for the use of all Nations". This code was quickly adopted by the other 14 leading maritime nations at that time. The code was based upon the use of different coloured flags, which represented the consonants in the alphabet, and standards, which represented the numbers 1 to 0. This system served two purposes: firstly, by means of the agreed international code, to pass signals between ships at sea, or between ships and stations ashore; and secondly, to identify a ship by its given signal letters. In 1899 the system was extended to include the vowels (in the English alphabet) thereby reducing many code words to less than the four letters and thus leaving the latter primarily to identify a ship.

By a royal decree of March 13th 1867 a Danish National Ship Register was established, requiring all Danish ships to be registered and to be given signal (call) letters. In 1988 an EDP system was introduced, replacing the handwritten records. The Register Office now handles approximately 12,000 entries a year - mortgages, newly built ships, sales and changes in ownership, to name just a few examples of the documents handled.

The first FLAG BOOK was published in 1869 as a result of the international agreement to publish a regular list of all naval and merchant ships registered in a country. Prior to this agreement several lists had previously been published, some of them dating back to 1750. These were in the form of records in the various home ports, and later a "mercantile calendar".

The FLAG BOOK consists of 4 parts: 1) an alphabetical list of all signal (call) letters, 2) a list of all vessels belonging to the Royal Danish Navy and its auxiliary force, 3) a list of all Danish merchant ships over 20 tons, and 4) a list of owners of the vessels in 3). The book has two addenda, one listing ships registered in the Faroe Islands, and another giving statistical data on developments in the Danish merchant fleet during the last 20 years.

The 1993 issue of the FLAG BOOK is the 97th edition, as it has not always been published yearly. The actual Danish merchant fleet consisted of 609 ships with a total of 4,929,000 register tons, corresponding to 7,061,000 d.w.t. In addition, 211 ships (5,013,000 d.w.t.) belonging to or operated by Danish shipowners, were registered in 19 other countries. Furthermore an unknown number of ships were on long-term charter to Danish owners or operators.