Sag's mit Flaggen!

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Übermittler = Transmissions = Transmissioni**

Band (Jahr): **5 (1997)**

Heft 4

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-571022

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

PM 6022 Sta.

transmissions
trasmissioni

übermittler

4/97 Schweizerische Zeitschrift des Verbandes der Übermittlungstruppen, der Telecom-Offiziere und -Unteroffiziere und der Sekretäre
Revue suisse de l'association des troupes de transmission, des officiers et sous-officiers télécom et des secrétaires
Rivista svizzera dell'associazione delle truppe di trasmissione, degli ufficiali e sottufficiali telecom e dei segretari

ETH ZÜRICH
29. Juli 1997
BIBLIOTHEK

Sag's mit Flaggen!

Neben Hightechkommunikation spielen auf See und in Häfen Signalflaggen noch immer eine Rolle – seit 200 Jahren.

ETHICS ETH-BIB
00100003212025

HMY (Her Majesty's Yacht) Britannia auf See: gezeigt werden (am Bug) die Britische Unionsflagge und (am Heck) das «White Ensign», die Flagge der Royal Navy. Da die Königin an Bord ist, wehen ihre Flaggen an den Masten: die Lord High Admiral-Flagge, die königliche Flagge und die Unionsflagge.

«England expects that every man will do his duty»*: 32 Signalflaggen an den Masten bildeten das wohl berühmteste Flaggensignal auf See, gesetzt von Lord Nelson an Bord der HMS Victory im Jahre 1805 vor der Schlacht bei Trafalgar.

1805 – nun gut. Aber in unserer hochtechnisierten Zeit soll man ausserhalb eines Pfadilagers mit Fähnchen kommunizieren? Was einem Binnenländer Übermittler undenkbar scheint, ist in der Welt der Marine Selbstverständlichkeit, immer noch von grossem Nutzen und hat nichts mit «Fähnchen» zu tun, sondern mit Wimpeln und Flaggen!

Signalflaggen sind farbig und geometrisch gestaltete Flaggen, die der optischen Nachrichtenübermittlung in der Schiffahrt dienen. Sie sind international gültig für die Handelsschiffahrt in einem System festgelegt, das aus 40 Flaggen besteht: 26 rechteckigen Buchstabenflaggen für die Buchstaben A bis Z (nur A und B sind zweizipflige Doppelwimpel), zehn dreieckigen Zahlenwimpeln, drei Hilfswimpeln, mit denen die erste, zweite oder dritte Flagge des Signals wiederholt wird, und einem Antwortwimpel, mit dem ein Signal bestätigt wird oder mit dem ein Kriegsschiff ankündigt, es werde eine Nachricht nicht in seinem eigenen, sondern im internationalen Flaggenalphabet setzen. Denn die Sache wäre zu simpel, wenn alle die gleiche Sprache sprächen: die nationalen Kriegsmarinen und Bündnisse haben ihr eigenes Flaggensystem. Wer Flaggen lesen will, muss Weiss, Schwarz, Blau, Rot und Gelb (und Grün in der Royal Navy) unterscheiden können. Weil das Setzen von ganzen Sätzen mit einzelnen Flaggen etwas lange dauert, stellen jede Flagge und bestimmte Kombinationen auch voll-

* England erwartet, dass jeder Mann seine Pflicht tut.

Inhalt

- **Neues Feldtelefon** Seite 4
- **Aus dem EMD** Seite 6
- **Editorial** Seite 7
- **Denkpause – die Lösung** Seite 7
- **Im hohen Norden III** Seite 8
- **Frequenzprognosen** Seite 10
- **Pfadis im Äther** Seite 11
- **Aus den Sektionen** Seite 12

ständige Nachrichten dar. Eine einzige Flagge reicht so für eine ganze Botschaft – die aber auf See und im Hafen eine andere Bedeutung haben kann.

Eine Nachricht muss aber nicht nur aus einer einzelnen Flagge, einem einzelnen Wimpel oder einer Kombination von Flaggen und Wimpeln in einem Aufzug bestehen, sie kann auch aus mehreren gleichzeitigen Aufzügen von Flaggen und Wimpeln (s. Lord Nelsons Botschaft) oder aus mehreren, nacheinander aufgezogenen Darstellungen, die aus einem oder mehreren Aufzügen bestehen, gebildet werden. In bestimmten Fällen kann eine zusätzliche Bedeutung dargestellt werden, indem die Flaggen in eine Position einen Viertel unterhalb der Maximalhöhe des Mastes gesetzt werden. Wer etwas mitteilen will, setzt seine Signalflaggen. Das Empfängerschiff, das verstanden hat, setzt die empfangene Nachricht oder den Antwortwimpel bis auf eine Höhe von drei Vierteln des Mastes. Erst wenn das Empfängerschiff zum Ausführen bereit ist, zieht es die Flaggen ganz auf. Wenn der Inhalt der Nachricht ausgeführt wird, holen Sender und Empfänger ihre Flaggen wieder ein. Neben den Botschaften, die eine Ausführung erheischen, gibt es auch die Mitteilungen, die nach keiner direkten Reaktion verlangen, zum Beispiel die Angabe des Codes eines Schiffes, seiner Stellung innerhalb eines Geschwaders oder seiner eigenen Absichten. Alles ganz einfach...

Damit auf den Meeren kein Chaos ausbricht, regelt das Signalbuch, 1969 von der Weltorganisation für die Seeschiffahrt (IMCO) herausgegeben, den Gebrauch der Flaggensignale. Das erste Signalbuch wurde schon 1857 in Grossbritannien herausgegeben, in überarbeiteter Form 1897 international eingeführt und seither mehrmals angepasst.

1780 erfand der britische Admiral Richard Kempenfeldt einen Code aus Nummern- und Sonderflaggen und -wimpeln, mit denen mehrere hundert verschiedene Nachrichten von Schiff zu Schiff und zwischen Schiffen und Landstationen übermittelt werden konnten. Nach der Erbeutung des Codebuches durch die Franzosen ein Jahr vor der Schlacht bei Trafalgar wurde die «Flaggensprache» nicht nur geändert, sondern von Admiral Home Popham auch systematisiert und wesentlich erweitert.

Bei genügender Sicht sind Signalflaggen auch heute noch ein ausgezeichnetes Mittel der Kommunikation auf Distanzen bis zu zwei Seemeilen (ca. 3,5 Kilometer), wenn Funkstille gewahrt werden muss oder wenn eine Nachricht an eine grössere Anzahl von Empfängern weitergegeben soll, an die man sich nicht direkt wenden kann oder will. «Taucher im Wasser», «Ich bin das Führungsschiff des Geschwaders», «Halten Sie Abstand, ich habe Manövrierschwierigkeiten», «Ich schleppe ein Netz», «Ich entlade Sprengstoff», «Admiral an Bord» und vieles mehr: bis heute gibt es kein efffizienteres Mittel zur Übermittlung von kurzen und wichtigen Mitteilungen von einem Schiff zu anderen als Flaggen.

Das Flaggenwinken – ein Mann hält rot-gelbe Flaggen in Positionen, die alle eine Bedeutung innerhalb eines besonderen Alphabets haben – ist heute nicht mehr üblich.

Sichtkommunikation auf See besteht aber nicht nur aus den offiziellen Signalflaggen. Bis in die Mitte des letzten Jahrhundert verbreitete ein ganz besonderes Tuch auf allen Weltmeeren häufig Angst und Schrecken: «Jolly Roger», die schwarze Flagge mit dem weissen Totenkopf, das Zeichen der Piraten. Sogar vor fünfzig Jahren, 1948, wollte es eine «traditionelle» Räuberbande noch einmal wissen: in der Karibik machte sie sich unter dem Jolly Roger auf Raubfahrt, bevor sie von einem Schiff der Royal Navy zur Räson gebracht wurde. Damit die Sache mit Jolly Roger nicht zu einfach ist: er kann auch etwas anderes bedeuten. Wenn ein U-Boot der

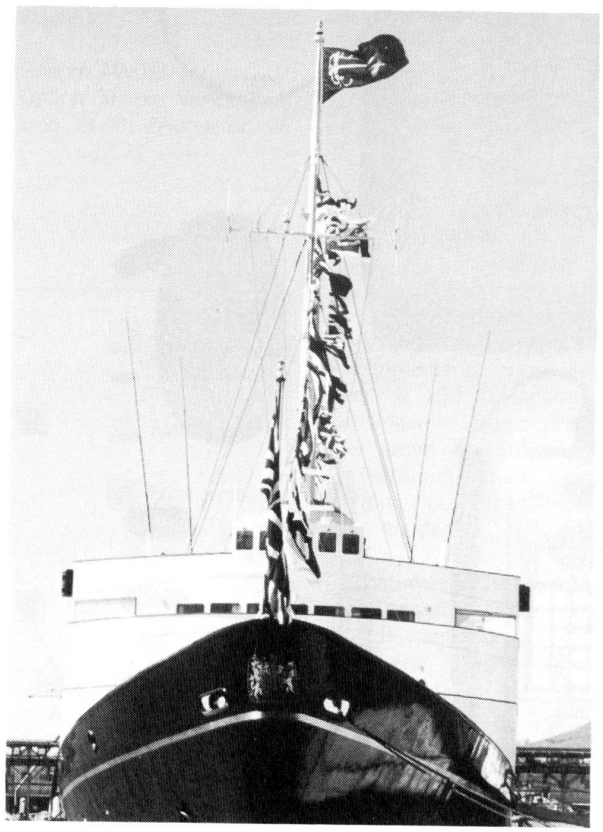
Die «Canberra» am «D-Day»-Jubiläum 1994 vor Southhampton. Sie ist festlich über die Toppen beflaggt, hat an Bug und Mast die Flagge ihrer Reederei gesetzt, und am Mast weht die Flagge der «Royal British Legion» (Veteranenvereinigung). Die Nationalitätsflagge (nicht sichtbar) weht am Heck.

Bilder: Crown Copyright; Royal Navy

Die HMS Glasgow, ein Zerstörer, bei ihrer Ankunft in New York: sie zeigt die Flagge ihrer Nation (Britische Unionsflagge am Bug), des Landes, in dessen Gewässern sie sich befindet (USA, am Mast), die Flagge der Royal Navy («White Ensign», am Heck), zudem (am Mast), dass sie einen Lotsen an Bord hat, ihren Funkcode und ihre Liegeplatznummer.

Royal Navy einen Feind versenkt hat, setzt es beim Einlaufen in den Heimathafen den weissen Totenkopf auf schwarzem Grund, einer Tradition aus dem Jahre 1917 folgend. Das letzte Mal ist das 1982 geschehen, als das U-Boot HMS Conqueror im Südatlantik die General Belgrano versenkt hatte und in Faslane einlief.

Eine besonders wichtige Flagge an Bord bezeichnet die Nationalität des Schiffes. Da kann auch die Eidgenossenschaft international mithalten: das schweizerische Seeschiffahrtsgesetz von 1953 regelt den Gebrauch der Schweizer Flagge (für 20 Handelsschiffe und 1800 Privatjachten, alle mit Heimathafen Basel) auf See. Jede Nationalitätsflagge weht an ihrem eigenen Mast; zwei übereinander gesetzte sind entweder eine grobe Beleidigung der Flagge an der unteren Position oder das Resultat einer kriegerischen Auseinandersetzung: wer ein Schiff erobert, setzt seine Flagge über die des Besiegten, und wer sich als besiegt erklärt, streicht die Flagge, das heisst, er holt sie ein. Wer Hilfe benötigt und die Signalflaggen nicht auswendig kennt, setzt seine Flagge «auf den Kopf» oder verknotet sie in der Mitte, und wenn ein Handelsschiff (es muss zuerst!) ein Kriegsschiff höflich grüsst, holt es die Flagge einen Viertel des Mastes nieder und hisst sie wieder, was ebenso höflich beantwortet wird.



Ein stolzes und festliches Bild: HMY Britannia «über die Toppen beflaggt». Alle Flaggen werden bei besonderen Gelegenheiten miteinander verbunden und von der vordersten Stelle des Fahrzeugs über die Mastspitzen bis zum Heck gesetzt.

Wir danken Lieutenant Commander R. Wilson ARICS Royal Navy für seine Unterstützung.