

Squadron and it was through his offices that in 1829 they received a warrant allowing their members to fly the white ensign of the Royal Navy from their yachts. As a result of that in the course of time other clubs obtained permission to have special ensigns, and any club can now apply to our Ministry of Defense for permission to have a special ensign. They do not receive such permission unless they satisfy certain rather stringent rules.

20.30 P.M.

Dr. O. Neubecker, Wiesbaden: FLAGGENWESEN UND
GESETZGEBUNG

In der dänischen Ausgabe des Büchleins "Alverdens Flag" von Preben Kannik, das in vielen Sprachen erschienen ist, steht eine längere Bemerkung über die Masse der Flaggen von Dänemark, die in den übrigen Ausgaben fehlt. Diese Bemerkung veranlasste mich zur Wahl des Themas, das ich in einigen Gedankensplittern vorführen möchte: Flaggenwesen und Gesetzgebung.

Eine Reihe der Berichte, die auf diesem Kongress vorgebracht worden sind, bestärken mich darin, sie zur Diskussion zu stellen. Denn wir finden selbst in unseren Kreisen noch grössere Unsicherheit in der Terminologie der Flaggenkunde; und wenn wir von den Behörden, die die Gesetze vorbereiten, verlangen wollen, dass sie in den Beschreibungen genau seien, dann müssen wir es auch in unseren Kreisen sein.

Das Thema, auf das ich also hinsteuere, ist die Frage, wie weit überhaupt von den Behörden eine Einflussnahme auf die Fixierung von flaggenkundlichen Einzelheiten erwartet werden darf und soll, d.h. wie weit die Behörden auf die Äusserung der flaggenkundlichen Bestrebungen der Bevölkerung einfluss nehmen sollen. Denn die Bevölkerung flaggt ja neuerdings auch!

Wir müssen uns den Gedankengang vor Augen halten, wie es überhaupt dazu kommt, dass sich die Bevölkerung daran beteiligt, Flaggen zu zeigen. Die meisten Vorträge, die auf diesem Kongress gehalten worden sind, behandelten zunächst nur Flaggen, die von Stellen gebraucht werden, die Flaggen führen müssen, aber nicht von denjenigen, die

nicht dazu gezwungen werden können.

Noch einmal: wir haben meistens nur solche Flaggen gesehen, die von Stellen geführt werden, die zur Flaggenführung verpflichtet sind, und wir haben nur ganz wenige Flaggen gesehen von solchen Stellen, die Flaggen führen dürfen. (Z.B. das Haus Midgaard zu Nuidenberg war dekoriert mit den Flaggen der niederländischen Provinzen, wozu aber dieses Haus nicht verpflichtet war).

Die Frage, die hiermit aufgeworfen wird, ist, welche Sanktionen, welche Zwangsmassnahmen seitens der Obrigkeit gegen eine Person oder eine Institution angewandt werden können, die eine Flagge in falscher Ausführung herstellt oder verwendet.

Wenn wir also jetzt auf den Ausgangspunkt zurückgehen - das Beispiel Dänemark - so sagt Preben Kannik: in Dänemark gibt es kein eigentliches Flaggengesetz. Aber die Regeln, von denen das Aussehen der Nationalflagge bestimmt wird, sind in der Verordnung vom 11. Juni 1748 betreffend die Flagge der Kauffahrteischiffe gegeben. Wir müssen also über 200 Jahre zurückgehen - und das wird wohl auch der erste Fall in der Geschichte sein - um eine Verordnung zu finden, in der genau Masse angegeben sind.

Und welche Sorgfalt und welche Gründlichkeit auf die Ermittlung der genauen Masse von Flaggen verwandt werden können, zeigt ja die neue Flaggenkarte, die unter der Aufsicht der Stichting voor Banistiek en Heraldiek und The Flag Research Center, im Verlag der Geïllustreerde Pers zu Amsterdam erschienen ist: hierbei haben die Autoren gerade dieser Frage grosse Aufmerksamkeit geschenkt.

Meine Frage ist, wie weit das notwendig bzw. erzwingbar ist, wie weit also die Behörden einen Privatmann zwingen können, sogar die genauen Höhe- und Breitenverhältnisse zu beachten.

Heute neigen wir leider dazu, alles dem Staat zu überlassen. Ich will nicht etwa empfehlen, auf die Verhältnisse des 17. Jahrhunderts zurückzugehen; das wäre ja unsinnig. Aber wir müssen uns dennoch folgendes fragen: Wie kommt es, dass die Fragen überhaupt aufgeworfen worden?

In dem Vortrag von Herrn Kapitän Barraclough haben wir

gesehen, dass die ursprüngliche Markierung der Nationalität nicht durch die Heckflagge, sondern durch den Toppwimpel gekennzeichnet worden ist. Wir kennen die ältesten Seerechte, die schon aus dem 13. Jahrhundert von Marseille, Hamburg und Lübeck erhalten sind, in denen den Bürgern, soweit sie zur See fahren, unter Strafe auferlegt wird, die Flügel ihrer Heimatstadt zu führen. Die Nationalität eines Schiffes wurde also durch einen Toppwimpel gekennzeichnet.

Was heisst "Nationalität" ? Nationalität in diesem Sinne heisst, dass ein Schiff sich der Hoheit, aber auch dem Schutz seines Heimathafens unterwirft, ob das nun eine republikanische Stadt ist oder ein Fürst. Gerade im Falle von Hamburg bzw. Dänemark ist das verhältnismässig deutlich, da ein Teil des heutigen Hamburg (z. B. Altona) früher dänisch war.

In Seerechten sind solche Vorschriften relativ selten erhalten (Hamburg, Lübeck, Marseille); in anderen Seerechten, die unter Umständen eine viel grössere Rolle gespielt haben, ist von Flaggen überhaupt keine Rede, obwohl die Flaggen ja auch von anderen Plätzen (Barcelona insbesondere) geführt worden sind. Wie die Flagge aussah, das wusste man eben; ob sie nun 2 x 3 m. gross war oder 1,20 x 2,50 m., war dabei ziemlich gleichgültig, so wie auch die Regeln der Heraldik in Bezug auf Einzelheiten der Zeichnung jedem freie Hand lassen.

Und jeder von uns die Flaggenbücher des 17. Jahrhunderts - die in den Niederländern ihre grösste Rolle gespielt haben - kennt, und daraus ersieht, dass die Vielfalt gross war und dass man auf Einzelheiten zunächst keinen Wert legen musste, so zeigt sich doch, dass eine gewisse Regelmässigkeit in solchen Ländern angestrebt werden musste, die einen grossen Schiffahrtsumfang, eine grosse Seefahrt hatten.

Hierfür ist Dänemark ein schönes Beispiel; da kann man an einer Reihe, einer Kette von königlichen Verordnungen sehen, wie es durchgesetzt werden sollte, dass der Danebrog in allen Teilen des ja aus mehreren Teilen zusammengesetzten Königreiches gleichmässig geführt wird.

Verhältnismässig eindringlich und eindrucksvoll ist die Publikation solcher Plakate oder einfachen Verordnungen in den nicht eigentlich dänischen Gebieten (Glückstadt,

Altona, Schleswig), d.h. in jedem Territorium, das unter einen speziellen Statut zu Dänemark gehörte. In jedem Teil mussten die Erlasse eigens publiziert werden, und es ist interessant zu sehen, wie der König von Dänemark in einer Verordnung darauf hinweist, dass er den Inhalt in seinem eigentlichen Reiche schon vor zwei Monaten bekannt gemacht habe, dies aber nunmehr auch in den übrigen Teilen, z.B. Altona, tun müsse.

Jene Verordnungen gehen zurück bis zum Jahre 1685, ein verhältnismässig frühes Datum. Man wird sich erinnern, dass um 1700 erst die Flaggenbücher von Allard und anderen in den Niederlanden herausgekommen sind, und bemerken, dass also schon 15 Jahre vorher - die Flaggenlisten aus früheren Zeiten sind ja nicht umfangreich - auch von obrigkeitlicher Seite (wenn auch zunächst nur in Dänemark) Wert darauf gelegt wurde, dass alle Bürger, soweit sie zur See fahren, Flaggen gleichmässiger Formen führen.

Die Flagge von Dänemark ist damals in einem recht unglücklichen Mass festgelegt worden, nämlich so, dass die äusseren Enden dieses Danebroggs nur eine Hälfte mehr als die inneren Quadrate lang sind und also an Heck in Verhältnis 3:1:3 stehen und in der Länge 3:1:4 $\frac{1}{2}$. Das Format ist also ziemlich kurz und war offenbar auch nicht beliebt.

Man hat zunächst - im 17. und 18. Jahrhundert - für ausreichend gehalten, solche Sachen auf den Wege der Verordnung zu regeln. Und zwar hat es in allgemeinen ausgereicht, es so zu tun, wie man heute einen Brief von der Behörde bekommt - dass also die interessierten Personen teils gesammelt, teils einzeln unterrichtet wurden. Es wurden also keine Gesetzesvorlagen und keine ähnlich wichtigen Amtshandlungen vorgenommen, sondern es genügte, einen Zirkularbefehl an die Behörden der betreffenden Orte zu senden. Die wurden sodann in den Kirchen von den Kanzeln verlesen, und das genügte dann auch. Danach wurden sie 8 Tage öffentlich angeschlagen. Und wer Glück hatte, konnte es dann in einer Gesetzsammlung, die nach 20 Jahren erschien, noch einmal lesen.

Das aber hatte den Vorteil, dass diese Verordnung inner wieder von Neuem, sogar bis in unsere Zeit (1776, 1804,

1892, 1927) "eingeschärft" werden musste. Die Flagge bzw. die genaue Masse des Dannebrog sind 1748 endlich festgelegt worden.

Das Interesse an dieser Frage ist aber sekundär. Primär war eine ganz andere Frage, die des Unterschiedes zwischen den Schiffen, die dem König gehören und den Schiffen, die Privatleuten gehören bzw. solchen Schiffen, die in des Königs Dienst stehen, wobei dann noch ein Unterschied besteht zwischen den bewaffneten und den nicht bewaffneten Handelsschiffen. Es gibt also 4 Stufen: eigentliche Kriegsschiffe, königliche Schiffe im Handelsbetrieb, Privatschiffe, die Kriegsdienst leisten, eigentliche Handelsschiffe. Heute werfen wir diese 4 Stufen zusammen und kennen nur Kriegs-, Dienst- und Handelsfahrzeuge.

Dem König von Dänemark war insbesondere daran gelegen, dass kein Privatmann die gespaltene Flagge führte; und die ersten Verordnungen beziehen sich nur darauf, dass dieser Dannebrog von Privatleuten, d.h. auf deren Schiffen, nur in rechteckiger Form geführt werden dürfe. Das Verbot, die gespaltene Flagge und den Wimpel zu führen, musste immer wiederholt werden. Warum?

Flaggen mit Wimpeln wurden nämlich von der Bevölkerung als höherrangig angesehen, weil man unter ihnen Kanonen vermutete. Schiffe, die einen Wimpel führten, galten besonders bei einer überseeischen Bevölkerung als gefährliche Gegner. Das spielte eine grosse Rolle im Kampf gegen die Seeräuberei. Wir verdanken tatsächlich den Seeräubern die staatliche Einflussnahme in die genauen Formen der Flaggen.

Ein Beispiel aus Hannover (ich konnte über die Flaggen von Hannover sehr ausführlich arbeiten und sämtliche Akten studieren. ²) untermauert das oben Angeführte. Es gibt da einen Vorgang aus dem vorigen Jahrhundert betr. eine Expedition nach Ostafrika (Carl Claus von der Decken). Man hatte ein Gesuch an den König von Hannover gerichtet, er möge den Antragstellern erlauben, einen hannoverischen Wimpel zu setzen, mit der Begründung, dass ein Schiff unter einem Wimpel von den Eingeborenen Afrikas als ein Kriegsschiff angesehen würde, das heisst also ein Schiff mit dem man besser nicht anbandelt. Und das wurde der Expedition am 26.4.1864 auch genehmigt. Eine ähnliche Voraussetzung findet sich seit 1741 auch

in den dänischen Verordnungen. Die Uebersee-Kolonialgesellschaften (von denen es sehr viele gab) hatten in allgemeinen das Recht, eine Flagge zu führen, die besser aussah oder wirksamer war als die gewöhnliche Handelsflagge. So erhielten auch in Dänemark die Guineische, die Westindische und die Asiatische Gesellschaft die Erlaubnis, wenn sie den Wendekreis des Krebses bzw. den Äquinoktialkreis (= Aequator) überschritten hatten, von da an die dänische gespaltene Flagge zu führen, um bei der überseeischen Bevölkerung den Eindruck zu erwecken, sie wären ein gefährliches, kanonführendes Schiff. Um sich von den maltesischen Schiffen zu unterscheiden, durften dänische Schiffe im Mittelmeer aber nicht etwa den Dannebrog gespalten führen, sondern nur mit der zusätzlichen königlichen Namensschiffre in der Mitte der rechteckigen Flagge. (Es scheint übrigens bisher noch niemand aufgefallen zu sein, dass die damals (1757) publizierte Musterzeichnung ganz andere als die 9 Jahre vorher eingeführten Standardmaasse aufweist.)

Wie weit benötigt man nun ein Gesetz, um Flaggen vorzuschreiben? Jedes Gesetz bedarf doch der Erzwingung der Befolgung; anders hat es ja keinen Sinn. Es muss also eine Strafe festgesetzt werden. Es gibt kein Gesetz, ohne dass eine Strafe gegen den besteht, der es nicht einhält. Und deswegen sollte man mit Gesetzen in dieser Beziehung vorsichtig sein: ich finde es z.B. ungerecht, jemand zu bestrafen, weil er etwa die Flagge der Niederlande 5 mal so lang wie breit - also zu lang - gemacht hat. Ich weise darum extra darauf hin, dass man in 18. Jahrhundert derartige Dinge noch auf dem Verordnungswege geregelt hat.

Der Gründer des Deutschen Reiches, der "Eiserne Kanzler" Bismarck, hat es daher sogar für ausreichend gehalten, die Ausführung des Reichswappens auf dem Wege des "kaiserlichen Erlasses" bekanntzumachen, was ihm ermöglicht hat, eine Veränderung grundsätzlicher Art als einen "Druckfehler" herauszubringen: 1871 ist die Kaiserstandarte mittels einer "Druckfehlerberichtigung" geändert worden. (Der Grund war vorher purpurn, nachher golden, ein ganz merkwürdiger Druckfehler also.) So können Sie sehen, bis zu welchem geringen gesetzgeberischen Niveau man heruntergehen kann.

Auch über das jetzige Wappen der Bundesrepublik Deutschland ist nur eine Bekanntmachung erlassen worden, weil in November 1919 auch eine Bekanntmachung genügt hatte, und dies, weil 1871 Bismarck eben ein Erlass ausgereicht hatte. So baut sich eine Argumentation auf die nächste auf. Auch das möchte ich hier nicht unerwähnt gelassen haben.

So hat es Dänemark bis auf den heutigen Tag genügt, sich auf eine Verordnung von 1748 zu beziehen. Gesetze sind in Dänemark - noch einmal als Beispiel - nur da nötig, wo es ernst wird. Es ist nämlich nicht wichtig, ob der Danebrog 7 Teile hoch und $8\frac{1}{2}$ Teile lang ist, sondern es ist wichtig, dass er nicht von jemand geführt wird, dem er nicht zusteht. Dazu gibt es in jedem Lande - auch in Dänemark - ein Schiffahrtsgesetz betreffend die Registrierung von Schiffen, wie schwer ein Schiff sein darf, wie gross usw. Und auf die Nichtregistrierung stehen tatsächlich Gewaltmassnahmen des Staates; nur für solche Dinge sind in einer geordneten Welt grundsätzlich Gesetze nötig und an Platze. Dänemark hat es denn tatsächlich auch für richtig gehalten, bis in die Gegenwart sich mit dieser Fassung zu begnügen und das Verbot des Wimpelführens für jedermann nur auf dem Verordnungswege zu publizieren. Aber Dänemark ist ein Staat, der eine Entwicklung von hunderten von Jahren und eine ungebrochene Entwicklung erlebt hat; bei diesem Lande ist so etwas natürlich gewachsen.

Nicht so die übrige Welt. Sie hat in dieser Hinsicht wesentlich härtere Erschütterungen erfahren. Und wenn in den Ausführungen des Herrn Jónás die Rede davon ist, dass unsere Untersuchungen und unsere Interessengebiete die Geschichte widerspiegeln, dann ist das bestimmt auch in anderen Nationen ausser der ungarischen der Fall.

Wir stehen hier in einem Lande, dessen Nationalflagge wohl die erste der Welt ist, und zwar mit zeitlich sehr grossen Abstand zu den nächsten. Es handelt sich hier nunmehr um eine Nationalflagge in einen neuen Sinne; wenn wir vorhin davon gesprochen haben, dass Nationalität ursprünglich nichts anderes bedeutet als die Inanspruchnahme des Schutzes des Heimathafens oder des Heimatsouvenirs, so entsteht hier in den Niederlanden

ein ganz neuer Begriff der Nationalflagge. Es ist eine Flagge für jedermann, geboren in einen Aufstand von 80 Jahren gegen einen zwar "gecordon", aber doch verhassten Herrscher. Und dann haben wir eine sehr grosse Pause in der Entwicklung des Begriffes Nationalflagge. Deswegen ist auch bis heute noch nicht überall ins Bewusstsein gedrungen, dass es zwei Begriffe Nationalflagge gibt:

- a) das Nationalkennzeichen eines Schiffes und
- b) zur Aeusserung des Nationalgefühls einer Privatperson oder eines Hauses, oder wie Sie es nennen wollen.

Einen ganz grossen Einschnitt bedeutet hier die Französische Revolution, die ja nicht nur das Flaggenwesen revolutioniert sondern auch die ganze Welt entschieden umgeworfen hat. Obwohl immer wieder betont wird, sie sei nicht die erste moderne Revolution, sondern dies sei die amerikanische, so hat die amerikanische Revolution zwar die Welt um wesentliche Formen bereichert, aber für Europa, das sie zunächst ins Unglück stürzte, hat die französische ganz neue Formen geschaffen.

Hier kommt ein ganz neuer Gesichtspunkt auf, nämlich die Souveränität des Volkes, an die zuvor kein Mensch gedacht und wovon keiner geträumt hatte. Die Souveränität des Volkes drückt sich aus in der Unterwerfung unter eine "Loi". Der jakobinische Gedanke, dass das Gesetz die oberste aller Möglichkeiten ist, zieht nach sich, dass man alles gesetzlich regeln möchte. Der Perfektionismus, (der in Deutschland übrigens die seltsamsten Blüten trägt, indem wir zu jeder Kleinigkeit ein Gesetz und nicht etwa eine Verordnung haben,) hat zur Folge, dass nicht bedacht wird, dass ein Gesetz zu seiner Änderung - wenn man es einmal ändern muss - wiederum eines Gesetzes bedarf, während eine Verordnung verhältnissmässig einfach geändert werden konnte.

Wir stehen heute bei den neuen Staatsformen - die meistens republikanisch, mindestens parlamentarisch sind - vor der Tatsache, dass wir drei gesetzliche Grundformen haben: die verfassungsändernden Gesetze, die gewöhnlichen Gesetze und die Verordnungen. Jeder weiss, dass die verfassungsändernden Gesetze sehr schwer wieder umzustossen sind, weil sie eine verfassungsändernde Mehrheit benötigen, die meistens sehr hoch ist und schon mit ganz kleinen Minoritäten "gesperrt" werden kann.

Und das ist der Grund, weswegen in Verfassungen nur Grundsatzfragen geregelt werden dürften. Wir stellen also beispielshalber in der Bundesverfassung von Deutschland nur fest, dass die Bundesfarben schwarz-rot-gold sind, alles Weitere ist in der Verfassung offen gelassen; und das war klug so. In der Verfassung von Weimar stand höchst unglücklicherweise noch, dass die Handelsflagge schwarz-weiss-rot mit einer schwarz-rot-goldenen Oberecke sei. Diese Formulierung war ungeschickt, weil diese Oberecke ja nicht golden sein kann. (Kein Flaggenstoff kann golden sein, das ist bis heute noch nicht gelungen.)

Wir stossen hier also auf eine terminologische Schwierigkeit, nämlich eine Formulierung, die gut gemeint war, die aber einen Kompromiss mit allen Schattenseiten in sich barg, die niemand geahnt hatte. In dem Augenblick, wo es hiess, sich an die Ausführung zu machen, konnten nur zwei Wege wählen: entweder man schuf ein verfassungsausführendes Gesetz, oder man begnügte sich - wie das so oft geschehen ist, - mit einer Verordnung. Die Flaggenverordnung von 1921, die die deutschen Flaggen von 1. Januari 1922 an festgelegt hat, schreibt vor, die Nationalflagge sei schwarz-rot-goldgelb. Das Wort goldgelb war also der Kompromiss, weil sie in der Praxis doch nicht golden sein konnte. Die damalige Regierung hat dann eine neue Flaggentafel mit 8 Beispielen der neuen Flaggen in den deutschen Postämtern aushängen lassen. Da war - um das Goldgelb richtig zum Ausdruck zu bringen - eine Farbe gewählt, die peinlich bräunlich war. In dem "Flaggenstreit" - wie er bei uns offiziell heisst - um 1928 wurden daher die neuen Reichsfarben vielfach als Schwarz-Rot-Senf beschimpft. Aber daran war die Reichsregierung selber schuld: sie hatte die Flagge wirklich in solcher Farbe gedruckt.

Noch ein Beispiel: Im Jahre 1928 hatte ich im Reichsinnenministerium eine amtliche Publikation über die Flaggen des Deutschen Reiches und der deutschen Länder vorzubereiten. Da geriet ich in die Verlegenheit, selbst derartigen Schwierigkeiten zu begegnen; z.B. bei den Wappen von Braunschweig. Verfassungsmässig ist festgestellt: in Rot ein weisses Ross. Nun besagt ja eine heraldische Regel, dass man Silber und Weiss austauschen

kann. Das ganze Buch wurde sonst in Metallfarben gedruckt (das bayerische Wappen z.B. in Silber und Blau), aber das Wapponross von Braunschweig musste ich weiss machen, die Verfassung schrieb es ja vor !
Und dann kamen die Schwierigkeiten mit den Reichsfarben. Ich machte folgenden Vorschlag: die Reichsfarben sind schwarz-rot-gold ohne Stange vorgesehen, die Nationalflagge aber schwarz-rot-gelb mit Stange.

In Hamburg hatte ich es schon so gemacht. (Aber das war bloß ein Land und da hatte ich keine Schwierigkeiten.)
In französischer Sprache würde man auch keine Schwierigkeiten haben. In einem solchen Falle würde man von sable-gueules-or und nicht von noir-rouge-jaune sprechen. Die Reichsdruckerei aber hatte es gut gemeint, und so druckte sie die Reichsfarben und die Nationalflagge wieder in Gold. Ich brachte meine Bedenken vor und da wurde mir zugemutet, zu glauben "Goldgelb sei eine Variante von Gold". Ich habe dann ein anderes Beispiel herangeholt, um mich auf einen behördlichen Vorgang berufen zu können, was ich unter diesen Umständen für sehr wichtig gehalten hatte. Es gibt schon eine Verordnung von Mecklenburg-Schwerin aus dem Jahre 1863, darin sind die Landesfarben aufgeführt und genauer bezeichnet als ultramarinblau-goldgelb-zinnoberrot. Bisher hatte noch niemand bezweifelt, dass der mittlere Streifen der Flagge von Mecklenburg gelb sei. Mir aber wurde im Reichsinnenministerium entgegengehalten: "Dann ist in Mecklenburg goldgelb eine Variante von gelb, aber im Reich ist goldgelb eine Variante von gold". (Ich dachte noch: "Eine Milchkuh ist eine Kuh, aber keine Milch, und Kuhmilch ist Milch und keine Kuh".) Man hat mich so auf den Buchstaben der Verfassung ohne Rücksicht auf den offenbaren Widerspruch festgelegt. Jetzt ist wohl deutlich, was ich sagen sollte: Man soll nicht mit Gesetzen - eine der stärksten Formen der Vorschrift - Fragen regeln, bei denen Konvention oder Standardisierung ausreichen. Es genügt, eine Form für verbindlich zu erklären, wonach sich jeder Hersteller, den am reibungslosen Ablauf des Geschäfts liegt, sowie richtet. Es genügt hier z.B. sich der DIN-Normen zu bedienen, die auch für die Farbtöne ausreichen. Es gibt nur zwei Länder, die die Farbtöne gesetzlich bezw. im Verordnungswege festgelegt

haben: Finnland und Schweden. Dort sind sogar die chemischen Mischungen für die Blautöne gesetzlich festgelegt. Standardisierung genügt vollkommen und beschwert nicht unnötigerweise die Gesetzgebungsmaschinerie, die evtl. eine Aenderung - von welcher Art sie auch immer sei - zu bewerkstelligen hat.

Es gibt auch in den Vereinigten Staaten von Amerika eine Reihe von Teilstaaten, die selbst Einzelheiten (z.B. Masse) ihrer Flaggen mittels Gesetzes regeln. Das halte ich für demokratisch falsch. Es ist die Folge davon, dass wir heute leider vielfach Flaggen sehen, die man nicht mehr einfach beschreiben kann. Solange Flaggen nur aus Kreuzen oder aus Streifen bestehen, solange spielt es keine grosse Rolle, wie lang die Flagge ist. In dem Augenblick aber, wo eine Flagge komplizierte Muster zeigt - und die amerikanische Flagge ist schon eine solche - da ist die Gefahr gross, dass man mit einfachen Vorschriften nicht auskommt. Die amerikanische Flagge ist zunächst mit sehr einfachen Kongressbestimmungen geregelt worden - 13 Streifen und 13 Sterne - und niemand hat sich darum gekümmert, wie die Sterne stehen. Darauf wurde sie verändert auf 15, dann auf 18 Sterne und Streifen; und dann hat man bemerkt, dass das doch nicht gut so weitergehen kann. Die Zahl der Streifen wurde wieder auf 13 reduziert, aber immer noch nicht festgestellt, in welcher Folge die Sterne stehen müssen; die Zahl der Variationen war daher sehr gross.

Dann aber hat Amerika die grösste Bürokratie an den Tage gelegt, die überhaupt in der Welt existiert: die Flaggen müssen alle nach einem Code fabriziert werden, der ungeheuer präzis ist. Wenigstens ist das kleine Gesetz, sondern eine Uebereinkunft, eine innerdienstliche Vorschrift. Es genügt nur eine dienstliche Anweisung, um die Beachtung einzuhalten.

Aber man darf nicht soweit gehen, den Privatmann, der seinem eigenen Gefühl, seiner Vaterlandsliebe Ausdruck geben will, vorzuschreiben, dass seine Flagge nicht länger oder höher sein darf, als so und so viel!

Dasselbe Problem zeigt sich bei der Verwendung von Flaggen zur Dekoration. Besonders im privaten Bereich dienen sie ja dazu. Bei den Streifenflaggen kennt man keine Probleme; diese können wie Kokarden - wo die National-

flagge eigentlich ihren Ursprung hat - wie Schärpen u. dgl. verwendet werden. Aber in einem Augenblick, wo eine Flagge ein Muster hat, wird die Verwendung z.B. in geraffter Form gefährlich. Auch hier haben die Vereinigte Staaten schon gewisse Normen geschaffen. In den letzten Jahren haben sich auch anderswo die Flaggenfabriken darum bemüht, eine grosse Auswahl von Möglichkeiten und Abarten zum Verkauf anzubieten. Wir müssen das dekorative Element bestimmt im Auge behalten. Nur Künstler mit Gefühl für die Würde von Flaggen sind dazu berufen, einen vertretbaren Entwurf aufzustellen.

Wir müssen uns auch darüber klar werden, wenn wir terminologische Probleme lösen wollen, was das für Konsequenzen hat, zumal wir ja den Anspruch erheben, auch Einfluss auf die offizielle Sprache zu nehmen. Ich denke hier z.B. an den Unterschied zwischen Fahnen und Flaggen, Banner und Standarten, wie sie z.B. auch in den gesetzlichen Publikationen von Liechtenstein wieder durcheinander geworfen worden sind.

Das war also, meine Damen und Herren, eine Reihe von Gedankensplittern, die sich bei mir in den letzten Wochen angesammelt haben; sie haben vielleicht gezeigt, dass die Geschichte der Staaten und die von ihnen entwickelte Staatsform und die sich weiter daraus entwickelnde Gesetzgebungsmaschine auch auf unser Gebiet erheblichen Einfluss hat, so dass sie bei unseren Forschungen und Bestrebungen jedenfalls in Betracht gezogen werden muss.

*) Näheres bei: O. Neubecker, Die Geschichte der Flagge von Hannover, in: Hannoversche Geschichtsblätter N.F. 3.Bd. H.4, 1935, S.83-108, bes. 98, 99.

21.20 p.m.

Dhr. J.H. Schullenga, 's-Gravenhage: MAILFLAGS

Of old the carrying of letters was a royal right and it were kings and all sort of sovereigns who set up carrying systems for the dispatch of government-mail. In after years, it was opened for private use.