
VOR- UND FRÜHGESCHICHTE DES EUROPÄISCHEN
FLAGGENWESENS

von Hans Horstmann

Kurz nach dem zweiten Weltkrieg erschien in einer deutschen heraldischen Zeitschrift ein Aufsatz mit dem Titel "Gegenwartsaufgaben der Heraldik". Darin wurde festgestellt, daß die Heraldik von allen historischen Disziplinen die rückständigste sei, daß sie erst in den Anfängen einer kritischen Forschung stehe und über das Stadium einer reinen Materialsammlung noch kaum hinausgekommen sei. Dieses Urteil war hart, vielleicht zu hart. Aber etwas Wahres steckt darin. Immerhin kann die Heraldik wenigstens das eine für sich in Anspruch nehmen, daß sie schon seit langem als selbständiger Zweig der Geschichtswissenschaft, als sogenannte historische Hilfswissenschaft anerkannt ist. Bei der Schwesterwissenschaft der Heraldik, der Flaggenkunde, ist das nicht der Fall. Hier hat sich die Erkenntnis, daß es sich um eine selbständige historische Hilfswissenschaft mit eigener Zielsetzung und eigenen Forschungsmethoden handelt, erst langsam, eigentlich erst in den letzten Jahren durchgesetzt. Das ist erstaunlich und bedauerlich. Erstaunlich mit Rücksicht auf die große Bedeutung, die die Nationalflagge im Leben der Völker hat, - eine Bedeutung, die weit größer ist als die des Staatswappens. Bedauerlich, weil es keine bessere und einprägsamere Illustration zur Weltgeschichte gibt als die Flaggengeschichte. Wer die Flaggengeschichte eines Staates kennt, kennt damit zugleich in großen Zügen auch seine politische Geschichte.

Allerdings macht sich der Außenstehende von der Flaggengeschichte meistens eine falsche Vorstellung. Es ist keineswegs so, daß hier nur eine Reihe bunter Bilder gesammelt wird, und daß man dann feststellt, in diesem Jahr war die Flagge des Staates so und in jenem Jahr so. Das gehört natürlich auch dazu. Es ist die Materialsammlung, von der vorhin schon im Zusammenhang mit der Heraldik die Rede war. Aber wie jeder echte Zweig der Geschichtswissenschaft, so fragt auch die Flaggengeschichte nicht nur nach dem, was gewesen ist, sondern sie fragt darüber hinaus nach den Gründen, warum die Entwicklung so und nicht anders verlaufen ist. Dadurch ergibt sich eine Fülle von Querverbindungen zu anderen Gebieten der Geschichte, zur politischen und zur Kriegsgeschichte, zur Handels- und Schiffahrtsgeschichte, zur Verfassungs- und Rechtsgeschichte und nicht zuletzt zur Heraldik. Vor allem diese beiden zuletzt genannten Verbindun-

gen zur Rechtsgeschichte und zur Heraldik sind bisher, wie mir scheint, nicht genügend beachtet worden. Dabei liegt gerade hier der Schlüssel zur Lösung aller der Fragen, die mit der Entstehung des europäischen Flaggenwesens zusammenhängen.

Mein Vortrag zerfällt, wie Sie schon aus dem Programm ersehen haben, in zwei Teile, die Vorgeschichte und die Frühgeschichte des Flaggenwesens. Die Vorgeschichte beginnt mit der Zeit Karls des Großen und reicht bis zum Ende des 12. Jahrhunderts. Die Frühgeschichte umfaßt den Zeitraum vom Beginn des 13. Jahrhunderts bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts. Um 1350 haben sich die Grundformen unseres heutigen Flaggenwesens herausgebildet. Von da ab lockert sich die bisherige enge Bindung zur Heraldik, und die Flaggengeschichte geht ihre eigenen Wege.

Charakteristisch nun für die beiden ersten Zeitabschnitte ist folgendes: Die Schiffsabzeichen, die wir während dieser Zeit finden, stehen nicht für sich allein da. Ihre Entwicklung vollzieht sich nicht - sagen wir - im luftleeren Raum, sondern ist nur ein Teil einer größeren Entwicklung, die sich zunächst auf dem Festland vollzieht und erst von dort auf das Gebiet der Schifffahrt übergreift. Das Schiff war ja nach germanischem Recht den Gebäuden an Land gleichgestellt. Es galt gewissermaßen als schwimmendes Haus. Und so findet sich alles, was uns in jener Zeit an Schiffsabzeichen begegnet, gleichzeitig auch an Land als Abzeichen von Gebäuden und Örtlichkeiten.

Hierfür zunächst ein Beispiel: Sie wissen, daß Karl der Große, als er am Weihnachtstag des Jahres 800 durch den Papst Leo III. zum Kaiser gekrönt wurde, nicht nur den Titel eines römischen Imperators, sondern zugleich auch das römische Herrschaftssymbol, den plastischen Adler, übernahm. Die früheste Nachricht darüber besagt, daß Karl auf seiner Pfalz zu Aachen einen ehernen Adler anbringen ließ. Der Adler blieb von da ab das Symbol der kaiserlichen Herrschaft, bis er gegen Ende des 12. Jahrhunderts durch das Adlerwappen abgelöst wurde. Und bis zum Ende des 12. Jahrhunderts hielt sich auch der Brauch, auf den Gebäuden, die der kaiserlichen Herrschaft unterstanden, einen plastischen Adler anzubringen. So sehen Sie auf einer Münze Kaiser Heinrichs VI. aus der Münzstätte Aachen ein stilisiertes Stadtbild, bei dem der mächtige Mittelurm einen plastischen Adler trägt. Eine ganz ähnliche Darstellung findet sich auf einem Siegel der Reichsstadt Boppard aus der Zeit um 1200. Und wenn Sie einmal nach Rosheim im Elsass kommen - einer alten Reichsstadt und staufischen Gründung aus der Mitte des 12. Jahrhunderts -, so können Sie dort noch heute auf dem Westgiebel der Peter-Paul-Kirche den plastischen kaiserlichen Adler aus jener Zeit bewundern.

Hier nun das Gegenstück zur See: eine Münze Karls des Großen aus der Münzstätte

Quentowik (Abb. 7). Quentowik, das heutige Etaples, liegt an der französischen Küste, etwa 30 km südlich von Boulogne. In Boulogne rüstete Karl der Große im Jahre 810 eine Kriegsflotte zum Schutz gegen die Normannen aus. Im Jahre 811 reiste er selbst nach Boulogne, um die Flotte zu besichtigen. Offensichtlich aus diesem Anlaß ist diese Münze geprägt worden. Sie sehen auf der Vorderseite das Bild des Kaisers, auf der Rückseite ein Schiff, das im Topp den kaiserlichen Adler führt, - nicht sehr deutlich. Aber das ist bei der geringen Größe der Münze - sie mißt kaum 2 cm im Durchmesser - auch nicht zu erwarten. Aber Sie sehen die charakteristische S-förmige Silhouette eines Vogels mit geschlossenen Flügeln, wie wir sie auch sonst bei frühen Adlerdarstellungen finden. Die Münze Karls des Großen ist erst vor wenigen Jahren bekannt geworden. Sie ist nur in diesem einen Exemplar erhalten, - ein Beweis dafür, daß sie aus Anlaß eines bestimmten Ereignisses und nur in einer sehr geringen Auflage geprägt worden ist.

Ich bin auf diesen Fall bewußt etwas ausführlicher eingegangen, um Ihnen gleich zu Beginn die Parallelität der Gebäudeabzeichen an Land und der Schiffsabzeichen zur See vor Augen zu führen. Auf die weitere Entwicklung der europäischen Schiffsabzeichen hat dieser Fall keine Nachwirkung gehabt. Der Adler als Abzeichen kaiserlicher Schiffe ist eine Einzelercheinung geblieben, - eine Episode, die mit dem Tode Karls des Großen ihr Ende fand. Denn mit dem Tode Karls des Großen zerfiel seine Flotte. Und für mehr als 300 Jahre gab es keine kaiserlichen Kriegsschiffe mehr.

Ein anderes Schiffsabzeichen dagegen hat sich von der Zeit Karls des Großen an bis weit in das 13. Jahrhundert hinein erhalten, - ein Kreuz im Topp des Mastes. Hier zunächst wieder eine Münze Karls des Großen, diesmal aus der Münzstätte Dorestad (Abb. 8). Sie sehen ein Schiff ähnlich dem vorhin gezeigten, nur mit dem Unterschied, daß sich hier im Topp des Mastes statt des Adlers ein Kreuz findet. Auf Münzen Ludwigs des Frommen sehen Sie dies noch deutlicher (Abb. 9) Und hier - zeitlich mit einem großen Sprung - das Siegel der Stadt La Rochelle aus der Zeit um 1200 (Abb. 10) ¹⁾. Die Beispiele ließen sich beliebig vermehren. Überall, ob auf Münzen, Siegeln oder Miniaturen, überall findet sich im Topp des Mastes dieses eigenartige Kreuz mit den charakteristisch verbreiterten Armen. Die Heraldik spricht hier von einem Tatzenkreuz.

Über die Verbreitung des Kreuzes hat schon Paul Heinsius in seinem Buch über das Schiff der hansischen Frühzeit zwei wichtige Feststellungen getroffen:

- a) Das Kreuz findet sich nur bei Handelsschiffen.
- b) Es findet sich nur im nordisch-germanischen Raum, nicht dagegen im Mittelmeerraum.

1) Abb. 10, 16, 17, 20, 22, 24, 25 und 26 mit freundlicher Genehmigung von Herrn Dr. Paul Heinsius, Freiburg i. Br.

Fragen wir nach der Bedeutung des Kreuzes, so müssen wir auch hier auf den gleichartigen Brauch an Land zurückgreifen. Sie alle kennen das mittelalterliche Marktkreuz, jenes Kreuz, das zu Beginn des Marktes aufgerichtet und bei der Beendigung wieder niedergelegt wurde. Solange es stand, verkündete es den Königsfrieden, der auf der Marktstätte ruhte und mit seinem Schutz alle Marktbesucher umfaßte. Der Marktfrieden war jedoch nicht der einzige Fall, der durch ein Kreuz kenntlich gemacht wurde. Jede Art eines königlichen Sonderfriedens, der auf einem Ort oder einem Gebäude ruhte, bedurfte zu seiner Kennzeichnung eines Kreuzes. Das Kreuz war im germanischen Raum ganz allgemein das Zeichen des Königsfriedens. Es trug nach einem Wort Richard Schröders "gemeingermanischen Charakter". Entstanden aber ist es - darüber ist man sich in der rechtsgeschichtlichen Literatur einig - im fränkischen Raum unter Karl dem Großen.

Über das Aussehen des königlichen Friedenskreuzes an Land sind wir durch zahlreiche bildliche Quellen unterrichtet. Es entspricht in seiner Form genau dem Kreuz im Topp der Handelsschiffe. Am häufigsten findet sich auf Münzen und Siegeln das Bild einer Stadt, die durch das Kreuz als Marktstätte gekennzeichnet ist. Hier zunächst ein sehr frühes Beispiel, eine Münze Karls des Großen, die uns allerdings nur aus einer älteren Zeichnung bekannt ist (Abb. 11). Sie sehen ein Stadttor mit zwei Türmen und auf der Mauerbrüstung das königliche Friedenskreuz.

Inhaltlich das gleiche Bild zeigt diese Magdeburger Münze aus dem 12. Jahrhundert (Abb. 12). Dieser Münztyp ist äußerst weit verbreitet. Wir finden ihn nicht nur in Deutschland und Belgien, sondern auch auf Münzen der nordischen Staaten und des Deutschen Ordens.

Eine Abwandlung dieses Typs sehen Sie auf der folgenden Münze des Bischofs Ludolf von Münster aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts (Abb. 13). Hier findet sich das Kreuz zweimal, rechts und links des Mittelturmes. Den Anlaß zu dieser symmetrischen Art der Darstellung gab die Tatsache, daß man die Münzen vielfach, wenn man nicht wechseln konnte, in der Mitte durchbrach. Und jede Hälfte sollte dann den wesentlichen Teil des Münzbildes zeigen. Auch dieser Typ ist weit verbreitet. Die Beispiele ließen sich beliebig vermehren. Aber das würde zu weit führen. Deshalb zum Schluß nur noch eine Darstellung aus der Heidelberger Handschrift des Sachsenspiegels aus der Zeit um 1320 (Abb. 14). Hier steht das Kreuz frei auf dem Marktplatz. Davor sitzt der Stadtrichter, um Recht zu sprechen. Sie sehen auch hier wieder die charakteristisch verbreiterten Arme des Kreuzes. Vor allem aber achten Sie bitte auf den eigenartigen Gegenstand, der an dem Kreuz hängt! Es ist der Königshandschuh, ein Symbol

der richterlichen Gewalt des Marktherm. Wir werden darauf gleich noch einmal zu sprechen kommen. Zunächst aber genügen diese Beispiele, um festzustellen, daß auch hier eine völlige Parallelität zwischen den Schiffsabzeichen und den Abzeichen an Land vorliegt. Und wir können mit Sicherheit sagen, daß das Kreuz im Topp der Handelsschiffe dieselbe Funktion hatte wie das Marktkreuz an Land. Es war das Zeichen des Königsfriedens, unter dessen Schutz das Schiff fuhr.

Verfolgen wir jetzt die Entwicklung auf dem Festland weiter, so sehen wir, daß sich gegen Ende des 12. Jahrhunderts das Stadtbild auf Münzen und Siegeln ändert. Statt des einfachen Friedenskreuzes finden wir jetzt mehrfach einen Kreuzstab, an dem ein bildloser gonfanonförmiger Wimpel weht. Wir hatten vorhin schon bei dem Bild des Sachsenspiegels gesehen, daß das Marktkreuz mit einem anderen Rechtssymbol, dem Königshandschuh, verbunden war. Hier liegt offensichtlich etwas Ähnliches vor. Doch zunächst einige Bilder: Hier als Beispiel für viele eine Münze des Kölner Erzbischofs Adolf I. aus dem Jahre 1197 (Abb. 15). Zu beiden Seiten des Turmes sehen Sie zwei Kreuzstäbe, ähnlich wie auf der münsterschen Münze, die ich Ihnen vorhin zeigte. Nur weht hier unter dem Kreuz ein mächtiger, in drei Zungen auslaufender Wimpel. Ähnliche Bilder finden sich auch auf einigen Städtesiegeln des 13. Jahrhunderts.

Fast zu derselben Zeit erscheint der bildlose gonfanonförmige Wimpel auch in der Schifffahrt. Der erste Nachweis findet sich auf dem ältesten Siegel der Stadt Lübeck aus dem Jahre 1226 (Abb. 16). Sie sehen im Topp des Mastes das Kreuz und darunter den in mehrere Zungen auslaufenden Wimpel. Weitere Beispiele will ich nur kurz erwähnen: die Siegel von Nieupoort 1237, von Wismar 1256, von Pevensy und Winchelsea um 1272 und von Stralsund 1278. Und als Abschluß noch das älteste Siegel der Stadt Danzig (Abb. 17), von dem ein Abdruck zwar erst aus dem Jahre 1294 vorliegt, das aber zweifellos einige Jahrzehnte älter ist.

Auch in schriftlichen Quellen wird diese Verbindung des Friedenskreuzes mit einer "Fahne", wie es in den Quellen heißt, mehrfach erwähnt. So heißt es in den Fivelgoer Busstaxen, einer Rechtsquelle aus der Mitte des 13. Jahrhunderts:

Da nahm der Vogt des Königs Kreuz und band eine
Fahne daran und setzte es auf des Mannes Haus.

Und in dem oberdeutschen Heldengedicht von König Ortnit aus der Zeit um 1225 heißt es an einer Stelle, wo die Einfahrt eines Schiffes in den Hafen geschildert wird:

Eine Fahne und ein Krüze
Er an den Mastbaum band.
Damit er sie bewisse,
Daß ihm Friede wäre bekannt.

Danach war also dieser gonfanonförmige, Wimpel ein zweites Friedenszeichen neben dem Kreuz. Aber wie kam es dazu? Und vor allem: welche Farbe hatten diese Wimpel? Daß sie bildlos waren, läßt sich aus den Quellen einwandfrei erkennen. Aber irgendeine Farbe müssen sie ja gehabt haben. Und tatsächlich waren sie farbig; ihre Farbe war in den einzelnen Staaten verschieden. In Deutschland war sie rot, in England weiß, in Flandern vermutlich grün usw. Diesen Brauch, Fahnen und Wimpel in einer bestimmten Farbe zu führen, haben die europäischen Herrscher aus dem Orient übernommen. Dort spielte von jeher die Farbe als Unterscheidungszeichen eine besondere Rolle. Bei den islamischen Völkern hatte jede Kalifenfamilie ihre eigene Farbe. Im Byzantinischen Heer gab es für jedes Regiment eine bestimmte Regimentsfarbe, die in den Kompaniefahnen, in den Kommandozeichen der Kommandeure und sogar in den Lanzenwimpeln der Kavallerie wiederkehrte. Während des ersten Kreuzzuges lernten die Kreuzfahrer diesen Brauch kennen und übernahmen ihn. Von den drei Hauptanführern des Kreuzfahrerheeres haben wir darüber genauere Angaben. Bohemund von Tarent, der spätere Fürst von Antiochien, übernahm für sich die rote Farbe, Robert von der Normandie die gelbe und Balduin, der spätere König von Jerusalem, die weiße. Und nicht nur die persönlichen Lanzenfahnen der einzelnen Heerführer trugen diese Farben. Auch auf den Gebäuden wehten nach orientalischem Vorbild Flaggen in der Farbe des Herrschers. Diese einfarbigen Flaggen wurden damit zu einer Vorstufe der späteren Nationalflaggen. Die Schiffe des Fürstentums Antiochien z. B. haben bis zum Untergang dieses Staates im Jahre 1268 eine bildlose rote Flagge geführt, in der Farbe also, die Bohemund von Tarent während des ersten Kreuzzuges für seine Person angenommen hatte. Und die spätere Flagge des Königreiches Jerusalem - weiß mit einem zunächst roten, später goldenen Kreuz - geht in ihrer Grundfarbe auf das weiße Banner Balduins zurück.

Dieser Brauch wurde also jetzt auch von den europäischen Herrschern übernommen. Wir finden in Deutschland seit der Mitte des 12. Jahrhunderts - nicht vorher, wie vielfach behauptet worden ist - einen roten Gonfanon als persönliches Abzeichen des Kaisers. Wir finden an Land die bekannten roten Marktfahnen, die noch im späteren Mittelalter üblich waren. Allein schon daraus dürfen wir folgern, daß auch die einfarbigen Wimpel im Topp der deutschen Handelsschiffe rot waren. Und daß das tatsächlich so war, beweist das Hamburger Seerecht vom Jahre 1270, das für alle hamburgischen Schiffe einen bildlosen "roden vlugher" vorschrieb.

Für England ist ein bildloser weißer Wimpel durch eine Reihe von Miniaturen nachgewiesen. Aus ihm ist später die weiße St. Georgs-Flagge mit dem roten

Kreuz entstanden, - ein Parallellfall also zu der Flagge des Königreichs Jerusalem, die sich aus dem bildlosen weißen Banner Balduins entwickelt hatte.

Wir haben also gegen Ende des 12. Jahrhunderts - am Ende jenes Zeitraums, den wir als Vorgeschichte des europäischen Flaggenwesens bezeichnen - zwei Arten von Schiffsabzeichen vor uns. Einmal das Kreuz im Topp des Mastes, das in dem gesamten germanischen Raum als Zeichen des Königsfriedens diente, und das eine gewissermaßen internationale Bedeutung hatte. Zum anderen jene einfarbigen Wimpel unter dem Kreuz, deren Farbe in den einzelnen Staaten verschieden war, und die damit bereits eine Art nationaler Erkennungszeichen waren. Diese etwas primitive Art der Schiffsabzeichen genügte für die Frühzeit des europäischen Seehandels, der sich überwiegend auf den Verkehr mit der gerade gegenüber liegenden Küste beschränkte; Sobald jedoch diese eng umgrenzten Verkehrskreise gesprengt wurden und die Schifffahrt der westeuropäischen Staaten zum internationalen Fernhandel überging, genügten die einfarbigen Toppwimpel nicht mehr zur Unterscheidung. Eine differenziertere Art der Kennzeichnung wurde notwendig. Und das Mittel hierzu bot die Heraldik.

Und damit komme ich zum zweiten Teil meines Vortrages. Über die Entstehung des Wappenwesens kann ich mich in diesem Kreis kurz fassen. Sie wissen, daß in der Zeit zwischen dem ersten und zweiten Kreuzzug die ritterlichen Kreise Westeuropas dazu übergingen, Schild und Rüstung mit farbigen Abzeichen zu versehen. Die fortschreitende Entwicklung der Rüstungstechnik, die im Kampf nicht nur den Körper, sondern auch das Gesicht des Ritters völlig bedeckte, zwang zu einer solchen Art der Kennzeichnung. Die ersten Spuren dieses neuen Brauches finden sich um das Jahr 1130. Und in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts ist er allgemein verbreitet.

Die Wappen waren zunächst rein persönliche Erkennungszeichen der Ritter, die durch die Einführung des Topfhelmes unkenntlich geworden waren. Man erkannte jedoch schon bald, daß man die Wappen auch für andere Zwecke benutzen konnte. Man konnte nicht nur einen Menschen damit kennzeichnen, sondern man konnte diese Zeichen auch auf einem Gegenstand anbringen, um sein Eigentumsrecht dadurch zum Ausdruck zu bringen. So wurde aus dem persönlichen Erkennungszeichen ein dingliches Eigentumszeichen. An Zelt und Wagen finden wir das Wappen ebenso wie an der Reisetruhe des Ritters und über dem Tor seiner Burg.

Darüber hinaus findet sich vereinzelt auch der Brauch, das Wappen an fremden Gegenständen, vor allem an fremden Häusern anzubringen, um dadurch kenntlich zu machen, daß das Haus unter dem besonderen Schutz des Wappenführers stand. Es ist dies der Brauch der "salva guardia", französisch "Sauve-Garde". Man hat dieser seltsamen Einrichtung in der Heraldik bisher nur wenig Beachtung

geschenkt. Tatsächlich hat sich der Brauch vom 13. Jahrhundert an bis weit in das 17. Jahrhundert hinein erhalten. Die Führung des Wappens wurde hier also einem Dritten als Zeichen einer besonderen Schutzherrschaft gestattet. Das Eigentum dieses Dritten wurde dadurch nach außen hin dem Eigentum des Wappenführers gleichgestellt und genoß durch das Wappen denselben Schutz. Die Bedeutung dieses Brauches an Land war nur gering. Auf See dagegen hat er, wie wir gleich sehen werden, eine große Rolle gespielt.

So führte also die Entwicklung der Wappen im 12. und 13. Jahrhundert vom persönlichen zum dinglichen Abzeichen, vom Erkennungszeichen zum Eigentumszeichen und zum Schutzzeichen. Auch hier blieb nun die Entwicklung nicht auf das Festland beschränkt, sondern griff auch auf das Gebiet der Schifffahrt über. Die Ritter, die ein Schiff ihr Eigennannten, brachten auch an diesem ihr Wappen als Eigentumszeichen an. Die Zahl der Fälle, in denen das möglich war, war allerdings nicht allzu groß. Denn im allgemeinen besaßen die Ritter keine Schiffe, und die Schiffseigentümer waren in der überwiegenden Mehrzahl keine Ritter. Nur in der Person einiger Herrscher, des deutschen Kaisers, des Königs von England, sowie der Könige von Kastilien, Portugal, Leon und Aragon, später auch von Frankreich, überschritten sich die beiden Kreise. Von diesen Herrschern wissen wir, daß sie eigene Kriegsschiffe unterhielten. Und hier finden wir denn auch die ersten Spuren des neuen Brauches. Zeitlich können wir die Entwicklung ziemlich genau verfolgen. Noch in dem ersten Viertel des 13. Jahrhunderts suchen wir in den Quellen, obschon sie über die verschiedenen Bräuche in der Schifffahrt ausführlich berichten, vergeblich nach irgendwelchen Anzeichen für die Wappenführung an Schiffen. Die Könige von England scheinen die ersten gewesen zu sein, die ihre Schiffe mit dem königlichen Wappen kennzeichneten. Die übrigen europäischen Herrscher übernahmen dann diesen Brauch in schneller Folge.

Es zeigte sich nun schon bald, daß Schiffe mit dem Wappen eines Herrschers im Ausland und auf See ein besonderes Ansehen und einen besonderen Schutz genossen. So ist es verständlich, daß auch die privaten Schiffseigner danach strebten, ihr Schiff unter dem Wappen ihres Landesherrn fahren zu lassen. Teils wurde ihnen dieses Recht von Fall zu Fall verliehen, entsprechend der an Land üblichen "salva guardia". Teils wurde die Führung des fürstlichen Wappens generell für alle Schiffe der Untertanen freigegeben und schließlich sogar seine Führung zwingend vorgeschrieben, weil die Herrscher sich davon nicht nur eine Förderung des Seehandels, sondern zugleich auch eine Steigerung ihres Ansehens im Ausland versprachen.

Mit der Einführung der herrschaftlichen Wappen als Eigentums- und Schutzzeichen in der Schifffahrt waren die beiden Grundformen der Nationalitätszeichen geschaf-

fen, wie sie sich bis auf den heutigen Tag in der Kriegs- und Dienstflagge einerseits und in der Handelsflagge andererseits erhalten haben.

Für die Anbringung der Wappen bestand zunächst keine feste Regel. Man brachte sie an, wo gerade eine geeignete Fläche zur Verfügung stand. Als persönliche Erkennungszeichen der Ritter finden wir sie gleicherweise auf dem Helm wie auf dem Wappenrock, auf dem Sattel und auf der Pferddecke, vor allem aber auf dem Schild des Ritters und auf seiner Lanzenfahne. Von diesen Gegenständen wurden die beiden letzterwähnten - Schild und Fahne - schon bald zu den eigentlichen, weitaus bevorzugten Trägern des Wappenbildes.

Auch in der Schifffahrt benutzte man zur Anbringung der Wappen zunächst die vorhandenen Flächen. Der Schiffsrumpf selbst freilich, der schon bei mittlerem Seegang von den Wellen überspült wurde, war dafür nicht sonderlich geeignet. Seine Bemalung mit Wappenbildern finden wir daher verhältnismäßig selten. Dagegen erschien die mächtige Fläche des Segels zur Anbringung farbiger Abzeichen geradezu wie geschaffen. Schon die Schiffe der Kreuzfahrer hatten in einigen Fällen ein Kreuz im Segel geführt. Jetzt malte man statt des Kreuzes ein Wappen auf das Segel. Dieser Brauch hat sich bis weit in das 16. und 17. Jahrhundert hinein erhalten. Aber es war ein sehr kostspieliges Unternehmen, das sich allenfalls ein mächtiger Fürst, nicht aber die breite Masse der seefahrenden Kaufleute leisten konnte. Zudem waren Abzeichen in den Segeln zwecklos, wenn das Schiff mit gerefftem Segel fuhr oder gar mit zusammengerolltem Segel im Hafen lag. So ging man schon früh dazu über, für die Anbringung der Wappenbilder künstliche Flächen zu schaffen, die nicht zu kostspielig waren, eine genügende Größe besaßen und von dem eigentlichen Schiffsbetrieb unabhängig waren. Dabei lag es nah, auf die an Land üblichen Formen zurückzugreifen. Man schuf Schilde aus leichtem Holz, die am Mast vorgeheißt oder am Bug des Schiffes aufgehängt wurden. Oder man malte das Wappen auf ein Stück Tuch, das am Mast oder an einer Stange an Deck gezeigt wurde. Mit anderen Worten, man schuf die Flagge. Deren Handlichkeit, ihre Sichtbarkeit nach allen Seiten und nicht zuletzt wohl auch der ästhetische Genuß, den das vom Winde bewegte Tuch dem Auge darbot, sicherten ihr schon bald den Vorrang vor dem steifen unhandlichen Schild, so daß sie mit der Zeit zur alleinigen Trägerin der Wappenbilder, zur heutigen Nationalflagge wurde.

Und nun möchte ich Ihnen das, was ich hier theoretisch vorgetragen habe, wieder an einigen praktischen Beispielen erläutern. Am klarsten können wir die Entwicklung der heraldischen Schiffsabzeichen in England verfolgen. Und manches deutet darauf hin, daß die Entwicklung von hier überhaupt ihren Ausgang genommen hat. Noch in der berühmten Seeschlacht vor Dover 1217, in der sich engli-

sche und französische Kriegsschiffe gegenüberstanden, waren die Schiffe als solche nicht gezeichnet. Wohl hatten die an Bord befindlichen Ritter ihre Banner bei sich, die an Deck aufgestellt waren. Und als das Banner des französischen Anführers, des Mönches Eustachius, sank, war das für die französischen Schiffe das Zeichen zur Flucht. Die Schiffe selbst dagegen trugen noch keine Abzeichen.

Zum ersten Mal finden wir das königliche Wappen als Schiffsabzeichen im Jahre 1230 anlässlich der Überfahrt König Heinrichs III. nach Frankreich. Der englische Chronist Matheus Parisiensis bringt zweimal, in seiner *Chronica majora* und in seiner *Historia Anglorum*, ein Bild des königlichen Schiffes. Beide Male ist das Segel mit dem königlichen Wappenbild, den drei schreitenden Löwen, geschmückt. Hier das Bild aus der *Chronica majora* (Abb. 18). Es ist dies das früheste Beispiel für ein Schiff mit einem heraldischen Abzeichen überhaupt und deshalb von besonderer Bedeutung. Das nächste Bild zeigt das Siegel der Stadt Winchelsea aus der Zeit um 1270 (Abb. 19). Es handelt sich hier um ein Handelsschiff. Im Topp sehen Sie das Toppkreuz und den einfarbigen gonfanonförmigen Wimpel. Außerdem aber hängt an der Rah ein Schild mit dem königlichen Wappen. Unwillkürlich wird man dabei an die berühmte Stelle aus der älteren Edda erinnert: "Auf zog er den roten Schild an der Rah." Auf dem vorderen Kastell sehen Sie noch eine weitere, anscheinend bildlose Flagge, über deren Bedeutung sich jedoch nichts sagen läßt. Es folgen jetzt zwei Beispiele von Schiffen, die das königliche Wappen in der Form einer Wappenflagge führen. Zunächst das Siegel der Stadt Dunwich aus dem Jahre 1270. Hier weht die Flagge im Topp. Ferner das Siegel der Stadt Hastings aus dem Ende des 13. Jahrhunderts. Dargestellt ist ein Kriegsschiff, das gerade ein feindliches Schiff rammt. Im Topp weht - deutlich erkennbar - der bildlose Gonfanon. Das Kreuz darüber fehlt, weil es sich ja nicht um ein Handelsschiff handelt. Am Heck weht die englische Flagge, am Bug eine weitere Flagge mit dem Wappenbild der Cinque Ports, jenes englischen Städtebundes, der verpflichtet war, den englischen Königen in Kriegszeiten Kriegsschiffe zur Verfügung zu stellen. Auf diese Flagge komme ich später noch einmal zurück.

Diese Beispiele dürften für England genügen. Nun drei weitere Beispiele von den deutschen Küsten. Zunächst das Siegel der Stadt Kiel aus dem Jahre 1283 (Abb. 20). Es führt am Bug einen Schild mit dem Wappenbild der Grafen von Holstein, dem holsteinschen Nesselblatt. Dann ein Siegel der Stadt Wismar aus dem Jahre 1256 mit dem mecklenburgischen Wappenschild am Mast. Und endlich das älteste Siegel der Stadt Amsterdam aus dem Jahre 1300. Hier sehen Sie am Mast einen Schild mit dem Wappen der Grafen von Holland. Die Schilde in den beiden letzten Siegeln sind unverhältnismäßig groß gezeichnet. Zieht man jedoch die vorhin gezeigten Siegel von Winchelsea und Kiel zum Vergleich heran, so kann

kein Zweifel darüber bestehen, daß diese Schilde, wenn auch in kleinerem Maßstab, tatsächlich geführt worden sind. Auch Saxo Grammaticus sagt ja an einer Stelle: "Erecto in malum scuto socios adventare significant" - "Durch den Schild am Mast zeigten sie an, daß Bundesgenossen nahten".

Für die übrigen Staaten sind wir im wesentlichen auf schriftliche Quellen angewiesen. Das gilt nicht nur für den nördischen Raum, sondern auch für die Staaten des Mittelmeeres, für Frankreich, die spanische Halbinsel und nicht zuletzt für den deutschen Kaiser Friedrich II. Dieser unterhielt ja während seines Kampfes gegen Genua und Venedig im Mittelmeer eine große Kriegsflotte, und von ihm hören wir im Jahre 1242 zum ersten Mal, daß seine Galeeren die kaiserliche Flagge, das "vexillum imperiale", führten.

Faßt man alles dies zusammen, so läßt sich sagen, daß spätestens seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts die Wappen der Landesherren in der Schifffahrt allgemein als Nationalitätszeichen sowohl für Kriegsschiffe wie für Handelsschiffe üblich waren.

Die bisherige Entwicklung war völlig geradlinig verlaufen. Sie führte, um das noch einmal zu wiederholen, von den persönlichen Erkennungszeichen der Herrscher zu den dinglichen Eigentums- und Schutzzeichen zunächst der Gebäude, dann der Schiffe. Nun gab es aber im Mittelmeer einige, und zwar sehr mächtige Seestaaten, in denen dieser Ablauf der Dinge nicht möglich war. Das waren die großen Stadtrepubliken Genua, Venedig und Pisa, denen sich um die Mitte des 13. Jahrhunderts noch Marseille hinzugesellte. Hier gab es kein persönliches Wappen eines Herrschers, aus dem die Eigentums- und Schutzzeichen sich hätten entwickeln können. Andererseits konnten gerade diese Stadtrepubliken mit ihrem großen Bestand an Kriegs- und Handelsschiffen nicht hinter den monarchischen Staaten zurückstehen. Auch sie mußten ihre Schiffe unter einer Flagge fahren lassen, die den Schiffsabzeichen der Könige und Fürsten gleichberechtigt an die Seite gestellt werden konnten. So setzt die Entwicklung hier sofort mit einem städtischen Eigentums- und Schutzzeichen ein, das eigens für diesen Zweck geschaffen werden mußte. Ich kann auf die etwas verwickelten Vorgänge, die hier zur Einführung von Stadtflaggen führten, nicht im einzelnen eingehen. Das würde im Rahmen dieses Vortrages zu weit führen. Es mag daher die Feststellung genügen, daß, soweit wir das den schriftlichen Quellen entnehmen können, etwa um dieselbe Zeit, in der Kaiser Friedrich II. auf seinen Galeeren die kaiserliche Flagge, das "imperiale vexillum", einführte, auch Genua, Venedig und Pisa dazu übergingen, ihre Galeeren unter einer eigenen Flagge fahren zu lassen. Das war um das Jahr 1242. Wenige Jahre später finden wir diese Flaggen auch auf den Handelsschiffen. Die vierte der großen Stadtrepubliken, Marseille, war dann die erste,

die ihre Flagge auch gesetzlich festlegte und verankerte. In dem Seerecht von Marseille aus dem Jahre 1253 wird in Cap. 14 ausdrücklich bestimmt, daß alle Schiffe der Stadt verpflichtet seien, das "vexillum communis Massilie cum cruce", - die Flagge der Stadt Marseille mit dem Kreuz, zu führen. Es ist die aus späterer Zeit hinlänglich bekannte weiße Flagge mit dem blauen Kreuz.

Bildliche Darstellungen dieser Flaggen fehlen für das 13. Jahrhundert leider völlig. Nur einmal findet sich in den Annalen von Genua eine flüchtige Randzeichnung, die ein burgartiges Gebäude mit der Kreuzflagge von Genua zeigt (Abb. 21). So kehren wir in unserer Betrachtung gleich wieder zu dem nordischen Raum zurück. Nachdem die großen Seestädte des Mittelmeeres dazu übergegangen waren, für ihre Schiffe eine eigene Stadtflagge einzuführen, griff dieser Gedanke in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts auch auf Nordwesteuropa über. Zwar lagen die Verhältnisse hier anders als an den Küsten des Mittelmeeres. Unabhängige Stadtstaaten wie Genua und Venedig gab es hier nicht. Alle Städte unterstanden einem Stadtherm bzw. Landesherrn. Aber das Verhältnis zu ihm war vielfach nur lose und seine Macht nur gering. In solchen Fällen konnte eine Stadtflagge dem Schiff oft einen besseren Schutz verleihen als die Flagge des Landesherrn. Zudem ist es die Zeit, wo überall in den Städten das Streben nach Selbständigkeit und Unabhängigkeit erwacht. Da mußte die Führung einer eigenen Flagge den Seestädten als sichtbarer Ausdruck ihres Machtstrebens erscheinen. So wurde im Norden Europas die Stadtflagge für mehrere Jahrhunderte zum Spielball der Politik, von den Städten erstrebt, von den Landesherrn bekämpft, soweit es möglich war.

Drei Gruppen von Städten können wir dabei unterscheiden; zunächst solche, die stets nur die Flagge des Landesherrn führten; an zweiter Stelle die Städte, deren Schiffe neben der Flagge des Landesherrn auch noch eine Stadtflagge führten; und endlich solche, die sich von der Bevormundung des Landesherrn frei machten und ihre Schiffe nur unter einer Stadtflagge fahren ließen. Die Verhältnisse in den einzelnen Staaten liegen hier verschieden. An der französischen Atlantikküste z. B. und in den nordischen Staaten ist es niemals zur Einführung von Stadtflaggen gekommen, weil die Städte hier völlig der Zentralgewalt des Königs unterstanden. Auch England hat während des Mittelalters keine Stadtflaggen gekannt. Als einzige Ausnahme könnte man auf die Flagge der Cinque Ports verweisen, die ich bereits kurz erwähnte, und von der sich ein weiteres Beispiel in dem Siegel der Stadt Dover aus dem letzten Viertel des 13. Jahrhunderts findet. Die Flaggenführung ist hier ähnlich wie bei dem Schiff in dem Siegel der Stadt Hastings. Im Topp sehen Sie wieder den bildlosen gonfanonförmigen Wimpel. Die königliche Wappenflagge fehlt hier; und die Flagge der Cinque Ports weht nicht am Bug, sondern am Heck. Das Bild dieser Flagge - um das noch kurz zu erwähnen - ist sehr

eigenartig und interessant. Es zeigt übereinander drei Fabelwesen, halb Löwe, halb Schiff. Man sieht sofort, daß hier zwei Wappenbilder - drei Löwen und drei Schiffe - senkrecht halbiert und die beiden Hälften zu einem neuen Bild zusammengefügt sind, ein Brauch, der sich in der Heraldik des 13. Jahrhunderts öfters findet. Diese Flagge der Cinque Ports also ist in England während des 13. Jahrhunderts die einzige Flagge städtischen Charakters, die neben der königlichen Flagge geführt wurde. Aber sie war, wie gesagt, die Flagge eines Städtebundes, nicht einer einzelnen Stadt.

In Flandern findet sich nur einmal eine Stadtflagge, und zwar in dem zweiten Siegel der Stadt Damme aus dem Jahr 1275 (Abb. 22). Das Schiff führt im Topp das Toppkreuz und den gonfanonförmigen Wimpel und auf dem Vor- und Achterkastell die Stadtflagge. Ihr Bild entspricht dem Stadtwappen: rot-weiß-rot gestreift und in dem mittleren Streifen ein schwarzer Hund. Die Flagge findet sich später nicht mehr. Denn nach der großen Auseinandersetzung zwischen den Städten und den flandrischen Grafen Ende des 13. Jahrhunderts fanden die Unabhängigkeitsbestrebungen der flandrischen Städte ein jähes Ende.

Das Land in dem sich das städtische Flaggenwesen am reichsten entfaltete, war Deutschland. Verschiedene Umstände trafen hier zusammen, die diese Entwicklung begünstigten. Zunächst fehlte es seit dem Interregnum an einer straffen kaiserlichen Zentralgewalt, die den Seestädten einen wirksamen Schutz hätte verleihen können. So finden wir hier statt einer kaiserlichen Flagge die Wappen und Flaggen der verschiedenen Landesherren. Wir erwähnten bereits Mecklenburg, Holstein und Holland und können hier noch die Flaggen von Oldenburg, Pommern und dem Deutschen Orden hinzufügen. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts gab es an den deutschen Küsten nur eine Stadt, die nicht unter der Gewalt eines Landesherren stand. Das war Lübeck. Als freie Reichsstadt unterstand sie unmittelbar dem Kaiser. Aber das Verhältnis zu ihm war nur sehr lose. Der Kaiser war, wie Lübeck später einmal an Karl IV. schrieb, zu fern, um seine verlassene Herde schützen zu können. So war Lübeck unter den deutschen Seestädten die erste, die auf ihren Schiffen den roten kaiserlichen Gonfanon niederholte und durch eine Stadtflagge ersetzte. Auf dem dritten Stadtsiegel von 1280 sehen wir zum ersten Mal diese Flagge. Sie ist waagrecht geteilt und zeigte, wie wir aus späteren Quellen wissen, die Farben weiß-rot. Wenige Jahre später, im Jahre 1299, wird diese Flagge auch in dem Lübecker Seerecht erwähnt: "Ein jeweillich borghere von Lubeke, de ein schiper is, schal voren einen lubeschen vloghel" - "Ein jeder Bürger von Lübeck, der ein Schiffer ist, soll führen einen lübischen Flügel".

Ähnlich lose wie das Verhältnis Lübecks zu den deutschen Kaisern war das Verhältnis der Stadt Stralsund zu der dänischen Krone. Die Macht der dänischen Könige war seit dem Tode König Waldemars infolge innerer Streitigkeiten ähnlich

gesunken wie die Macht der deutschen Kaiser seit dem Interregnum. So folgte Stralsund dem Beispiel Lübecks und führte um das Jahr 1300 ebenfalls für seine Schiffe eine eigene Stadtflagge ein. Hier der erst Nachweis: das dritte Stadtsiegel aus dem Jahre 1301 (Abb. 23). Sie sehen im Topp eine kleine rechteckige Flagge, die mit dem redenden Stadtzeichen, dem Stral, belegt ist. Das gleiche Stadtzeichen ist noch einmal freischwebend hinter dem Mast eingezeichnet. Das kunstvoll geschnittene vierte Stadtsiegel aus dem Jahre 1329 bringt dann noch eine weitere Neuerung (Abb. 24). Im Topp sehen Sie wieder die Stadtflagge mit dem Stral, hier in der alten Form des dreizipfeligen Gonfanons. Am Heck aber weht eine rechteckige Flagge mit zwei liegenden Stralen übereinander. Es ist dies die erste Heckflagge im deutschen Raum. Toppflaggen und Heckflaggen erscheinen fortan in buntem Wechsel. Ein rechtlicher Unterschied ist dabei nicht zu erkennen. Entscheidend war in der Frühzeit des Flaggenwesens nicht die Stelle, an der die Flagge gezeigt wurde, sondern allein das Flaggenbild.

Auch die Stadt Elbing hat verhältnismäßig früh eine Stadtflagge eingeführt. Allerdings lagen die Verhältnisse hier anders als in Lübeck und Stralsund. Elbing war eine Stadt des Deutschen Ordens. Sie war Sitz des Landmeisters von Preußen und damit praktisch die Landeshauptstadt. Ihr Verhältnis zum Deutschen Orden während des 14. Jahrhunderts war gut und freundschaftlich. So war es nicht gut möglich, daß sie ihre Schiffe nur unter einer Stadtflagge fahren ließ. Wohl aber war es möglich, daß die Schiffe nebeneinander die Flagge des Ordens und die Flagge der Stadt führten. Und auf dem Stadtsiegel von 1350, einem Glanzstück der Stempelschneidekunst, sehen Sie ein solches Schiff (Abb. 25). Es führt im Topp an einem Querholz einen mächtigen dreizipfeligen Wimpel mit dem Ordenskreuz und am Heck nebeneinander zwei Flaggen mit dem städtischen Wapenbild, weiß-rot geteilt mit zwei Kreuzen in verwechselten Farben.

Damit sind die bildlichen Darstellungen deutscher Stadtflaggen bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts erschöpft. Das bedeutet aber nicht, daß andere deutsche Seestädte, namentlich soweit sie der Hanse angehörten, zu dieser Zeit nicht auch eine eigene Flagge geführt hätten. Für Wismar, Rostock und Greifswald, die mit Lübeck und Stralsund zu dem engeren Bund der wendischen Städte gehörten, können wir dies sogar mit Sicherheit annehmen. Aber hierauf im einzelnen einzugehen, würde zu weit führen. Lassen Sie mich deshalb zum Schluß nur noch auf einen Fall eingehen, auf den die Regel von der engen Verbindung und Wechselwirkung von Wappen und Flaggen nicht zutrifft; und das ist in der Frühzeit des Flaggenwesens immerhin etwas Besonderes und Auffallendes. Es handelt sich um die englische St. Georgs-Flagge, die bekannte weiße Flagge mit dem roten Kreuz. Man hat früher allgemein angenommen, daß diese Flagge von König Richard I. während seines Kreuzzuges 1190 - 1192 angenommen worden sei, und daß sie da-

mit die älteste Flagge Europas sei. Es ist das Verdienst von W. G. Perrin, nachgewiesen zu haben, daß das nicht stimmt. Das rote St. Georgs-Kreuz findet sich in England erst seit der Zeit Eduards I. und dürfte auf dessen Kreuzzug 1270/1272 zurückzuführen sein. Jedenfalls stammt der erste Nachweis erst aus dem Jahr 1277, wo es als Abzeichen des englischen Fußvolks erwähnt wird. Die englischen Fußtruppen führten ursprünglich an ihren Lanzen bildlose weiße Wimpel in der weißen königlichen Farbe. Diese Wimpel wurden jetzt mit dem roten Kreuz belegt. Das Kreuz selbst war ursprünglich ein religiöses Symbol, das durch den aufblühenden St. Georgs-Kult in England eine besondere Bedeutung erhielt und allmählich zu einem zweiten nationalen Wahrzeichen neben dem königlichen Wappen wurde. Und ebenso wie die Lanzenwimpel des Fußvolks belegte man jetzt auch die weißen Toppwimpel der Schiffe mit diesem Zeichen. Das geschah zunächst nur vereinzelt und wohl ohne obrigkeitliche Anordnung. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts jedoch war dieser Brauch bereits allgemein verbreitet. Ich zeige Ihnen hier das Siegel der Stadt Ipswich aus dem Ende des 13. Jahrhunderts (Abb. 26). Die Form des Wimpels verrät deutlich seine Abstammung von dem alten bildlosen Gonfanon. Und als zweites ein Siegel der Stadt Faversham aus dem Anfang des 14. Jahrhunderts (Abb. 27). Aus dem Kreuzwimpel im Topp ist hier bereits eine kreuzgeschmückte Flagge am Bug geworden, während am Heck die Flagge der Stadtherren, der Grafen de Clare, weht. Sie sehen aus diesen Beispielen, wie um die Wende des 13. Jahrhunderts auf den privaten Handelsschiffen die Flagge mit dem königlichen Wappen durch die St. Georgs-Flagge verdrängt wird. Seit dem Beginn des 14. Jahrhunderts haben wir in England nebeneinander zwei verschiedene Flaggen, die königliche Wappenflagge als Eigentumszeichen der königlichen Schiffe und die St. Georgs-Flagge als Schutzzeichen der Handelsschiffe. Es ist dies in der Flaggen Geschichte der erste und bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts einzige Fall, in dem die Kriegs- und Handelsflagge eines Staates nicht übereinstimmen.

Damit bin ich am Ende meiner Ausführungen angelangt. Sie sollten ein Beitrag sein zur Grundlagenforschung der Flaggen Geschichte. Es ist klar, daß ich mich im Rahmen dieses Vortrages kurz fassen mußte und nicht auf alle Einzelfragen eingehen konnte. Ich hoffe aber, daß ich Ihnen in großen Zügen einen Überblick über das weitverzweigte Gebiet geben konnte. Mögen meine Ausführungen es der Einzelforschung erleichtern, ihre Ergebnisse im Einzelfall in den großen Rahmen der allgemeinen Entwicklung einzuordnen!

La période pré vexillologique et la première période
de l'histoire des pavillons en Europe

par Hans HORSTMANN

(résumé)

La période ayant précédé la naissance des pavillons en Europe (ce qu'il conviendrait de nommer dans ce domaine la période pré vexillologique) s'étend du règne de Charlemagne jusqu'à la fin du XII^e siècle. Durant cette période on ne plaçait sur les navires que des emblèmes solides (donc non flottants). L'aigle impériale s'affirmait au sommet du mât des vaisseaux de guerre de Charlemagne. Cette aigle disparut plus tard avec la marine de guerre impériale. Par contre, depuis l'époque de Charlemagne jusqu'au XIII^e siècle, le mât des navires marchands était surmonté de la croix. Cette croix royale, signe de paix, indiquait que le navire faisait voile sous la protection du roi. Le pendant terrestre en était la croix qui, érigée sur les marchés, proclamait la paix royale aux visiteurs.

Dès la fin du XII^e siècle une petite pièce d'étoffe en forme de gonfalon fit, sur terre et sur mer, son apparition sous la croix. La couleur de ces petits gonfalone variait selon les pays; en Allemagne elle était rouge, blanche en Angleterre et probablement verte en Flandre. Les Croisades avaient introduit en Europe la coutume, venant de l'Orient, de faire usage de gonfalone de couleur. Ces gonfalone, précurseurs des futurs pavillons nationaux, constituent un élément important dans l'étude des origines de ces derniers.

En Europe, la première période de l'histoire des pavillons commence au début du XIII^e siècle et dure jusqu'au milieu du XIV^e siècle. Durant cette période les pavillons subirent manifestement l'influence de l'héraldique. Les armoiries, d'abord signes distinctifs personnels des chevaliers, devinrent bientôt également des signes de propriété apposés sur des bâtiments et des objets. En outre, le droit pouvait être concédé à des individus n'appartenant pas à la chevalerie de placer leur maison sous la protection d'un chevalier en y apposant ses armoiries ("salva guardia"). Cette coutume fut retenue par les navigateurs. Alors que les monarques européens arboraient leurs armoiries sur leurs vaisseaux de guerre, y apposant ainsi une marque de propriété, les sujets de ces princes faisaient usage de ces mêmes armoiries sur les navires marchands, les plaçant de cette manière sous la protection de leur seigneur.

Souvent les figures héraldiques étaient peintes sur les voiles, à moins qu'elles ne le fussent sur un bouclier ou un morceau de toile placés à un endroit bien visible, au mât, à la proue ou à la poupe du navire. L'Angleterre fut le premier Etat à introduire l'usage des symboles héraldiques sur ses navires (vers 1230) et les autres nations européennes suivirent bientôt cet exemple.

Sur les côtes de la Méditerranée les villes de Gênes, Venise et Pise furent les premières à faire usage d'un pavillon (1240). Marseille réservait aux pavillons une place bien déterminée dans sa juridiction maritime (1253), fixant pour tous les navires marseillais l'obligation de hisser le "vexillum communis Massilie cum cruce" (le pavillon blanc à croix bleue que nous révèlent des sources postérieures). Dans le Nord, les villes de la Hanse, elles aussi, adoptèrent cette coutume, en premier lieu Lubeck (1280) puis Stralsund et Elbing.

En Angleterre une place particulière incombe au pavillon blanc à croix rouge de Saint-Georges: ce pavillon d'origine religieuse devint dès la fin du XIII^e siècle une sorte de second symbole national à côté du pavillon royal du type héraldique. Au début du XIV^e siècle deux pavillons étaient arborés en Angleterre: les vaisseaux de guerre battaient pavillon royal aux armes du souverain (en signe de propriété) alors que les navires marchands hissaient le pavillon de Saint-Georges (en signe de protection).

Abbildungen zu Vortrag Nr. 3 :
Vor- und Frühgeschichte des europäischen Flaggenwesens

Abb.Nr. Seite 166

- 7 Münze Karl des Grossen, Quentowik
 8 Münze Karl des Grossen, Dorestad
 9 Münze Ludwig des Frommen, Dorestad
 10 La Rochelle, Stadtsiegel um 1200
 11 ROMA-Münze Karls des Grossen

Seite 167

- 12 Magdeburger Münze, 12.Jahrhundert
 13 Münstersche Münze, 13.Jahrhundert
 14 Marktkreuz mit Königshandschuh (Sachsenspiegel, um 1320)
 15 Kölner Münze, 1197
 16 Lübeck, erstes Stadtsiegel, 1226
 17 Danzig, erstes Stadtsiegel, 1294

Seite 168

- 18 Schiff des Königs von England, 1230
 (Aus der Chronica Majora des Matheus Parisiensis)
 19 Winchelsea, Stadtsiegel, um 1270
 (Originalzeichnung von Louis Loynes, London)
 20 Kiel, Stadtsiegel, 1283

Seite 169

- 21 Burg mit der Flagge Genuas,
 erste Hälfte des 13.Jahrhunderts
 22 Damme, zweites Stadtsiegel, 1275
 23 Stralsund, drittes Stadtsiegel, 1301

Seite 170

- 24 Stralsund, viertes Stadtsiegel, 1329
 25 Elbing, Stadtsiegel, 1350
 26 Ipswich, Stadtsiegel, Ende des 13.Jahrhunderts
 27 Faversham, Stadtsiegel, Anfang des 14.Jahrhunderts



Abb. 7



Abb. 8

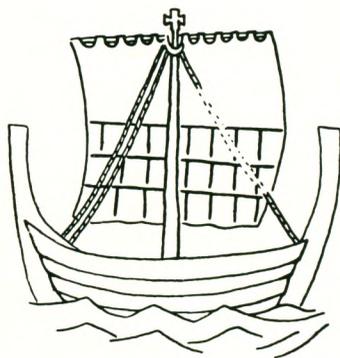


Abb. 10

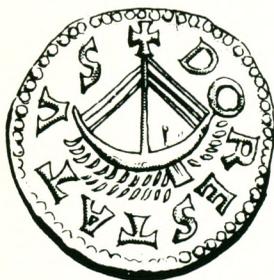


Abb. 9



Abb. 11



Abb.12



Abb.13



Abb.15



Abb.14



Abb.16

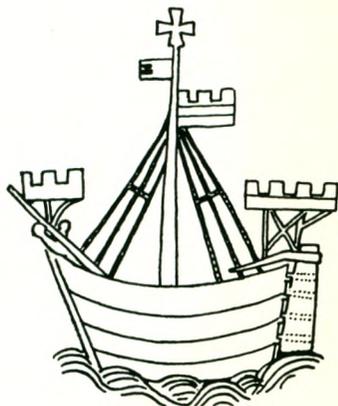


Abb.17



Abb.18

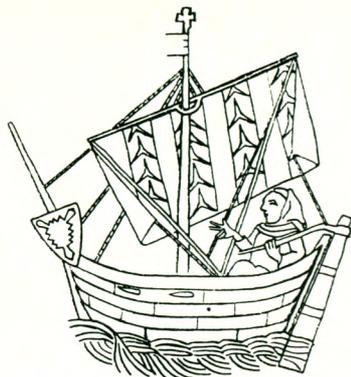


Abb.20



Abb.19

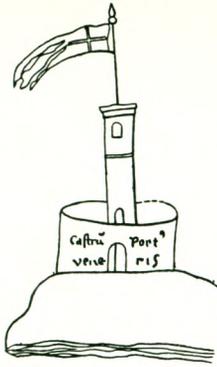


Abb.21

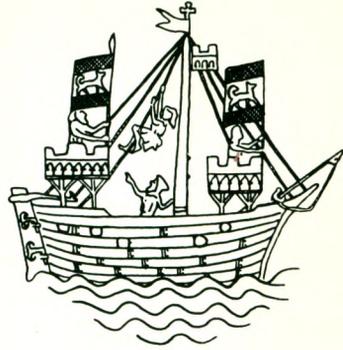


Abb. 22

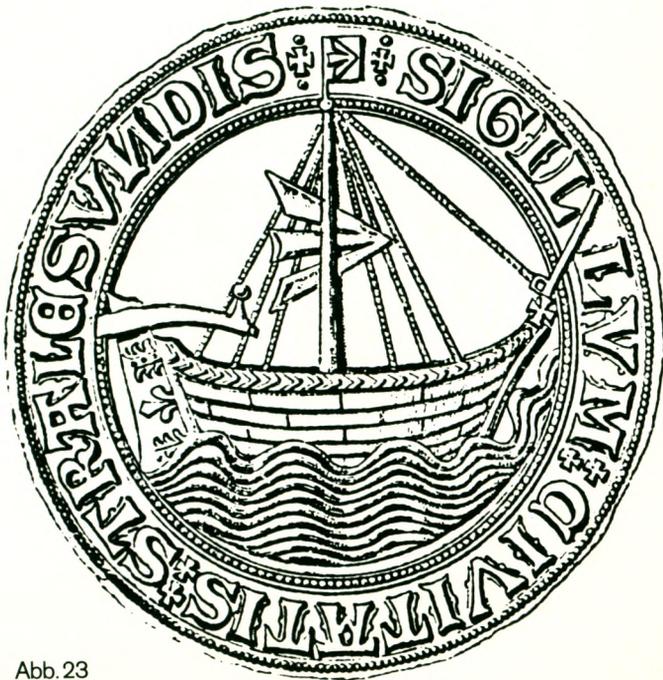


Abb. 23



Abb. 24

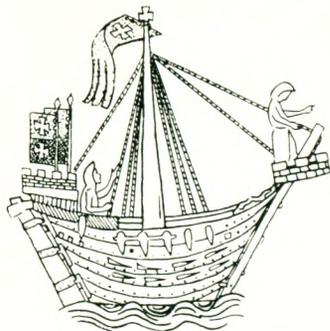


Abb. 25



Abb. 26



Abb. 27