

FLAGGENFÜHRUNG DER SCHIFFE UND BOOTE DER DEUTSCHEN KRIEGSMARINE NACH DER KAPITULATION 1945

Thilo Biegler

Mit dem Zusammenbruch der deutschen Wehrmacht im Mai 1945 und der Besetzung Deutschlands durch die alliierten Truppen wurde die deutsche Staatsgewalt aufgehoben und von den Siegermächten vermittelt ihrer Militärregierungen übernommen. Eine ihrer ersten Massnahmen war das Verbot der nationalsozialistischen Symbole¹. Insbesondere war nach dem Willen der Siegermächte den Deutschen eine Nationalflagge nicht mehr gestattet. Im folgenden soll untersucht werden, welche Nationalflagge die Schiffe und Boote der deutschen Kriegsmarine von diesem Zeitpunkt an führten, solange sie mit deutscher Besatzung fuhren und nicht in eine der alliierten Marinen übernommen oder sonstwie in anderes Eigentum übergegangen waren.

Obwohl die hohe See herrenlos ist, müssen die auf ihr fahrenden Schiffe einer Rechtsordnung unterstehen. So wird jedes Schiff auf der hohen See als schwimmender Teil seines Heimatlandes angesehen (diese Rechtsauffassung wird heute nicht mehr vertreten, herrschte jedoch zur behandelten Zeit noch vor²). Schiffe ohne Flagge sind völkerrechtlich staatenlos und wären Seeräuberschiffen gleichzusetzen³. Analoges gilt für Schiffe, die eine nicht bekanntgemachte bzw. nicht anerkannte Flagge führen. Erinnert sei hier an das Schreiben, das der britische Geschäftsträger, Gesandter Oberst Lloyd Hodges, im Verlauf des bekannten Zwischenfalls von Helgoland, am 2.7.1849 der Hamburger und Bremer Regierung zustellte, in dem es u.a. (übersetzt) heisst: «Ich bin deshalb beauftragt, der Regierung von ... anzuzeigen, dass, wenn keine vorhandene Regierung jene Dampfschiffe [die die schwarz-rot-goldene Flagge führten, Anm. d. Verf.] als unter ihrer Botmässigkeit fahrend anerkennt, dieselben ausgesetzt sind, als Piraten behandelt zu werden.»⁴ Die vorstehenden Ausführungen zur Nationalflagge gelten gleichermaßen auch für Kriegsschiffe, in unserem Zusammenhang also auch für die Flagge der deutschen Kriegsmarine, die Reichskriegsflagge.

Die Nationalflagge als Rechts- und Hoheitszeichen von Schiffen wird am hinteren Mast, in der Regel an der Gaffel des Mastes, in Ermangelung einer solchen am Topp oder im Want, gesetzt. Im Hafen, an der Boje oder vor Anker wird sie meist an einem besonderen Flaggenstock am Heck (der dann dafür meist jeweils geriggt wird) gesetzt. Das gilt in See auch für Fahrzeuge ohne Mast. In der deutschen Kriegsmarine hatten R-Boote (=Minenräumboote) dafür einen Flaggenstock hinter dem Ruderhaus, U-Boote einen Flaggenstock an der Achterkante des Kommandoturms. Die Nationalflaggen werden in würdiger Form gehisst und niedergeholt, bei den (Kriegs-) Marinen der einzelnen Staaten hat sich dafür ein regelrechtes Zeremoniell entwickelt. Landfeste und verankerte Schiffe setzen die Nationalflagge morgens in der Regel um 08:00 und holen sie bei Sonnenuntergang, spätestens um 21.00 Uhr ein, während Schiffe in Fahrt die Nationalflagge durchgehend fuhren. Als Gruss bzw. Ehrerweisung sowie als Erwide-

rung von Gruss- bzw. Ehrerweisung werden sie gedippt.

Im Gegensatz zu Nationalflaggen haben sogenannte Erkennungsflaggen oder Unterscheidungszeichen keinen Symbolcharakter. Sie werden am vorderen Mast am Topp oder an der Rah gefahren, und zwar Tag und Nacht. Mit ihnen ist keinerlei Zeremoniell oder Formalität verbunden, ihnen werden keine Ehrenbezeugungen erwiesen, und sie werden nicht gedippt.

Die Recherchen zu dieser Studie gestalteten sich recht schwierig, sind doch mehr als 45 Jahre seit der Kapitulation vergangen. Zudem hatte man seinerzeit kein sonderliches Interesse an diesem Thema, so dass darüber keine besondere, geschweige denn vollständige Dokumentation angelegt wurde. Nur dem Erinnerungsvermögen einer Vielzahl von Marineangehörigen und der Mithilfe einer Reihe von Personen und Institutionen, die noch Einzelunterlagen und einschlägige Fotos besitzen, ist es zu verdanken, dass der Sachverhalt relativ gut aufgeklärt werden konnte. Ihnen allen sei an dieser Stelle besonders gedankt.

Das offizielle Ende der Reichskriegsflagge kam mit dem 7. Mai 1945, als – offensichtlich in Absprache mit den Westalliierten – der Befehl erging, um 16:00 Uhr die Reichskriegsflagge niederzuholen⁵. Analoge Befehle ergingen an die Handelsschiffe. Danach war nach dem Willen der Siegermächte deutschen Schiffen eine Nationalflagge nicht mehr gestattet. Das wurde von den Deutschen als demütigend empfunden. Bei der Wiedereinführung einer deutschen Nationalflagge (Hissung der schwarz-rot-goldenen Flagge auf MS «Messina» am 23.2.1951) drückte Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm das so aus: «Darum hat auch der deutsche Seemann besonders darunter gelitten, dass unser Volk und seine Schifffahrt jahrelang in dieser Weise herabgewürdigt wurde und dass es unseren Schiffen verboten war, die deutsche Flagge zu führen»⁶. Der Befehl zum Einholen der Reichskriegsflagge ist wohl im wesentlichen befolgt worden. Ich selbst kann mich erinnern, dass wir, Hilfskreuzer «Hansa», uns zu dieser Zeit auf dem Rückmarsch von der Halbinsel Hela nach Kopenhagen befanden und die Reichskriegsflagge befehls-gemäss niederholten. Es gab natürlich Ausnahmen. So wird z.B. berichtet, dass die 4. Hafenschutz-Flottille in Cuxhaven die Reichskriegsflagge erst niederholte, als die Briten am 9.5.1945 Cuxhaven besetzten⁷. Und das Torpedofangboot «TF 15», das zum Zeitpunkt der Kapitulation mit einem weiteren TF-Boot im Hafen von Helgoland lag, führte die Reichskriegsflagge noch weitere sieben Wochen lang, bis die Briten Helgoland besetzten⁸.

Für U-Boote ergingen am 8.5.1945 weitergehende Anweisungen. Die Boote hatten aufgetaucht zu bleiben und zum Zeichen der Übergabe eine grosse schwarze oder blaue Flagge zu setzen⁹. Allerdings rechnete man damit, dass einzelne Boote diese Anweisungen möglicherweise nicht empfangen würden. Daher wies das R.A.F. Coastal Command die ihm unterstellten Einheiten an, auch Kapitulationen unter der weissen Flagge anzunehmen¹⁰. Die Anweisung zum Setzen der schwarzen bzw. blauen Flagge wurde im wesentlichen auch befolgt. Die Übergabeflaggen wurden durchweg am Sehrohr gesetzt. Nachdem schon das Einholen der Nationalflagge die Boote, wie vorstehend erörtert, völ-

kerrechtlich staatenlos und Piratenschiffen vergleichbar gemacht hatte, wurde von den U-Boot-Besatzungen die Kapitulation unter der schwarzen Flagge als eine unwürdige Form der Übergabe angesehen: «Eine schwarze Flagge ist eine Piratenflagge»¹¹. Am 8.5.1945 erging auch der (alliierte) Befehl, dass die übergebenen deutschen Schiffe unter bewaffnete Bewachung zu stellen seien, wobei die «Naziflagge» niederzuholen und die entsprechende alliierte Marineflagge zu setzen sei¹² (insofern eine Wiederholung des Befehls vom 7.5.1945 nunmehr für die alliierten Streitkräfte). Diese Flagge wurde, wie für Nationalflaggen üblich, an der Gaffel oder dem Heckstock, bei U-Booten also am Flaggenstock an der Achterkante des Kommandoturms gesetzt.

Offenbar in freier Interpretation dieses Befehls erging an die 24. Minensuch-Flottille, welche bei Kriegsende nur noch drei Boote zählte, am 30.5.1945 der Befehl, zur Überführung der Boote von St. Hélier auf Jersey nach Lorient die britische Marineflagge, die White Ensign, zu setzen. «Wenn die Flagge der deutschen Kriegsmarine vorhanden ist, ist die englische Flagge über die deutsche Flagge zu hissen»¹³. Nachdem die deutschen Kommandanten sich weigerten, wurde die White Ensign durch eine britische Wache unter Gewehr mit militärischem Zeremoniell gehisst. So gingen die Boote in See, ohne dass ein Brite an Bord gewesen wäre. Es war der 31. Mai, der Ehrentag der deutschen Marine, an dem traditionell von den deutschen Kriegsschiffen die alte kaiserliche Kriegsflagge als Topflagge gesetzt wurde. Aus diesem Anlass holten die deutschen Boote gegen Mitternacht die White Ensign nieder und setzten die Kaiserliche Kriegsflagge. «So dampfte - wohl zum letzten Mal - ein geschlossener Verband deutscher Kriegsschiffe unter der kaiserlichen Kriegsflagge»¹⁴. Sie wurde am folgenden Vormittag etwa auf der Höhe von Ouessant wieder eingeholt.

Zum Verständnis des Folgenden sind einige Erläuterungen über das Signalisieren mit Flaggen angebracht, ohne dass jedoch ins Detail gegangen werden soll. Die Gesamtheit der verschiedenen Flaggen eines Signalsystems bezeichnet man als Stell. Die schon erwähnten schwarzen, blauen und weissen Übergabeflaggen sind im Grunde Signalflaggen. Die Signalflaggen eines Stells werden zu Signalen bestehend aus einer bis vier (in Ausnahmefällen auch mehr) Flaggen zusammengestellt. Bei Verwendung von Hilfsstandern (englisch: repeaters oder substitutes), die eine Wiederholung einer Flagge innerhalb eines Signals anzeigen, kann man die Anzahl der möglichen Signale erheblich vermehren. Beim Signalisieren mit Flaggen wird eine Verschlüsselung durch sog. «Codes» verwendet, deren Bedeutung in einem Signalebuch (Codebuch) niedergelegt ist. Natürlich kann man in einem Signalebuch nicht sämtliche in der Praxis vorkommenden Texte erfassen. In diesen Fällen greift man im allgemeinen auch auf die sog. «Chiffre» zurück, indem man mit den Buchstaben (Namen) der Flaggen buchstabiert. Bei den Signalen gibt es solche, die nicht eigentlich der Nachrichtenübermittlung dienen, sondern sich zur Verkündung eines bestimmten Sachverhalts an die Allgemeinheit richten, sogenannte Abzeichen. Es handelt sich um meist einstellige Signale, die eine bestimmte Funktion oder Tätigkeit des Schiffes anzeigen (z.B. die

Munitionsflagge = «B» international oder die Quarantäneflagge = «Q» international). In diesem Sinne stellen die vorerwähnte schwarze, blaue und weisse Flagge ein Abzeichen dar, nämlich: «Ich kapituliere». Für die weiteren Erörterungen kommen die Flaggen «C», «N», «Q» und der Wimpel «8» aus dem nationalen deutschen Stell der Kriegsmarine und aus dem internationalen Flaggenstell in Betracht [Fig. 1].

Bereits am 9.5.1945 wurde eine vorläufige Verfügung erlassen, dass deutsche Kriegs- und Handelsschiffe, die unter deutscher Besatzung für die Alliierten fuhren, an der Gaffel die internationale Signalflagge «C» mit ausgeschnittenem Dreieck am fliegenden Ende (also in Form eines Doppelstanders) zu setzen hatten¹⁵ [Fig. 2]. Man beachte, dass diese frühe Verfügung die Flaggenposition «Gaffel», also die Position für eine Nationalflagge, vorsieht. Zu der Zeit hatte man sich wohl mit den unterschiedlichen Wesensmerkmalen zwischen Nationalflagge und Unterscheidungszeichen noch nicht ausführlich genug befasst. Das wurde später jedoch genau beachtet und eingehend geregelt (Anweisung für den Deutschen Minenräumdienst vom 15.5.1946 und Kontrollratsgesetz Nr. 39 vom 12.11.1946). Die Anlage «A» des Kontrollratsgesetzes Nr. 39 zeigt eine Zeichnung dieser Erkennungsflagge [Fig. 3].

Warum es ausgerechnet zur Wahl der Signalflagge «C» kam, darüber wurde und wird heute noch viel gerätselt und spekuliert. In Deutschland wird meistens die Meinung vertreten, mit «C» sollte die Tatsache der «Capitulation» unterstrichen werden. Auch Bundesverkehrsminister Seeborn spielte in seiner schon erwähnten Rede darauf an: «Jeder kennt den symbolischen Sinn, der mit dieser Flagge verbunden ist». Eine interessante Variante bringt Stödter: «C» sei nach internationalem Brauch als Prisenflagge verwendet worden und daher auch den deutschen prisenmässig aufgebrauchten Schiffen vorgeschrieben worden [also schon vor der Kapitulation, Anm. d. Verf.]. Dem Verfasser sind leider keine anderen Quellen bekannt, die diese Verfahrensweise belegen. Vielfach wird auch angeführt, «C» sei die einzige internationale Signalflagge mit dem Charakter einer Nationalflagge, es gibt allerdings noch weitere solche Signalflaggen. Ausserdem enthielte «C» die Farben der Nationalflaggen der vier Siegermächte (wobei der Sowjetunion offensichtlich die reine rote Revolutionsflagge ohne die gelben Beizeichen zugeordnet wird).

Der Verfasser neigt zu der Erklärung «C» = «Control» wie in «Control Commission» und «Control Authority». Dafür durfte auch der Wortlaut des Kontrollratsgesetzes Nr. 39 (Doppelstander «C» als Erkennungszeichen der «Allied Control Authority») und die Anweisung für den Deutschen Minenräumdienst («...under Allied Control...») sprechen. Das Britische Marinekommando Kiel verwendete in seinen Bescheinigungen, dass ein deutsches Schiff als Prise erklärt ist, regelrecht den Ausdruck «Kontrollflagge» (=internationale Flagge «C» als Stander)¹⁷. Obwohl in der Verfügung vom 9.5.1945 ausdrücklich festgestellt wurde «this arrangement is provisional», war dieser Flaggenführung dennoch ein langes Leben beschieden. Der Doppelstander «C» wurde nämlich als Erkennungsflagge der Alliierten Kontrollbehörde für die sich neu formierende deutsche Handelsflotte durch das Kontrollratsgesetz Nr. 39 vorgeschrieben, und wehte bis

1951, als er durch die Flagge der Bundesrepublik abgelöst wurde¹⁸. Wegen des Ausschnittes und der Streifen bezeichneten die Fahrenleute den Doppelstander «C» respektlos als «Badehose».

Bei den weiterbeschäftigten Minenräumverbänden nahm die Flaggenführung eine sehr interessante Entwicklung, was mit den verschiedenen Unterstellungsverhältnissen zusammenhing. In der Zeit von 1945 bis 1947 standen sie unter dem Kommando der Royal Navy und waren als «German Minesweeping Administration (GM/SA)» (=Deutscher Minenräumdienst, DMRD) organisiert. In der Anfangszeit bis Juli 1945 führten die Fahrzeuge des DMRD zwei Flaggen nebeneinander, und zwar die internationale Signalflagge «N» an der Rah und den nationalen deutschen Signalwimpel «8» am Topp. In der Literatur wird aber durchwegs von «Nanni acht» gesprochen¹⁹. Daraus wird dann allgemein geschlossen, dass es sich um ein zweistelliges Flaggsignal gehandelt habe, das an der Rah gefahren wurde, und dass wegen der deutschen Bezeichnung «Nanni» Flaggen des nationalen Stells Verwendung gefunden hätten. Einzelne Autoren vermerken allerdings, dass «8» aus dem internationalen Stell genommen worden sei. Ein Foto der 12. MS-Flottille belegt nun aber, dass «8» national, und zwar am Topp, und «N» international davon getrennt, und zwar an der Rah, gesetzt wurden²⁰. Bei genauem Hinsehen stellt man allerdings fest, dass die Flagge an der Rah 3x4 Würfel aufweist und nicht 4x4 wie die internationale Flagge «Quatsch», die von den Signalgasten vermutlich stellvertretend für «November» genommen wurde. Wie es aber zu der allgemein verbreiteten Bezeichnung «Nanni acht» kommen konnte, ist offenbar nicht mehr festzustellen. Bei den beiden Flaggen handelt es sich um ein Abzeichen.

Auch hier gab es Ausnahmen. Die schon erwähnte 4. Hafenschutz-Flottille in Cuxhaven setzte auf Befehl der Briten nach der Niederholung der Reichskriegsflagge einen blauen Stander. Aus welchem Stell dieser genommen sein sollte, ist unerfindlich. Berücksichtigt man, dass das Wort «Stander» gelegentlich auch verkürzend für «Doppelstander» gebraucht wird, so könnte es sich vielleicht um den blauen Doppelstander «Stationing» der Royal Navy gehandelt haben. Oder sollte gar der nationale Wimpel «Blau» der Kriegsmarine, evtl. verkürzt, geführt worden sein? Einige Boote sollen nach ein paar Tagen wieder die Reichskriegsflagge, aber mit herausgeschnittenem Hakenkreuz, gesetzt haben. Das haben natürlich die Briten nicht lange geduldet.

Etwa im Juli 1945 wurde für den gesamten Minenräumdienst der Doppelstander «C» eingeführt. Es

soll Einheiten gegeben haben, die ihn schon früher gefahren haben - man denke an die oben erwähnte vorläufige Verfügung vom 9.5.1945. Im Wehrgeschichtlichen Ausbildungszentrum der Marineschule Mürwik wird ein Anweisung für den DMRD vom 15.5.1946 aufbewahrt, die für die Flaggenführung folgendes bestimmt (übersetzt): «Alle unter der D.M./R.L. (Deutsche Minenräumleitung, Anm. d. Verf.) eingesetzten Schiffe führen die Flagge «C» des internationalen Alphabets mit einem dreieckigen Ausschnitt, also in der Form eines Doppelstanders. Dieser Doppelstander gilt nicht als Nationalflagge; er ist Tag und Nacht zu führen; es ist keinerlei Formvorschrift damit verbunden; er ist auch nicht zum Gruss vor alliierten Kriegsschiffen zu dippen; es handelt sich dabei lediglich um ein Abzeichen, um ein deutsches Schiff unter alliierter Führung kenntlich zu machen». Das wurde später um die Position der Flaggenführung ergänzt: «... und zwar an der Steuerbord-Rah mit Ausnahme von R-Booten, auf denen er an einem Stock hinter dem Ruderhaus zu führen ist.» Fotos belegen allerdings, dass der Doppelstander «C» auch an der (oberen) Backbord-Rah und von R-Booten ebenfalls an einer Rah (anstelle eines Flaggenstocks) geführt worden ist. Die Führung am Heckstock, der Position für Nationalflaggen, ist nicht festzustellen, war ja auch expressis verbis verboten. Unter den Besatzungen aber verbreitete sich der Slogan: «Unter der Flagge Costa Ricas neuen Zielen entgegen». Das wurde seinerzeit von den Alliierten schon erkannt, eine Verwechslung wurde aber mit folgender Begründung für unwahrscheinlich gehalten: (Siehe Tabelle unten)

Ende 1947 wurde der Deutsche Minenräumdienst aufgelöst und, unter Übernahme seiner Boote, am 1.1.1948 der Minenräumverband Cuxhaven gebildet, der dem Zollgrenzschutz angegliedert wurde. Er stand bis Ende März 1951 unter der Aufsicht des britischen «Frontier Control Service», danach der Royal Navy. Die Boote des Verbandes führten die Flagge der «Control Commission for Germany (British Element)», im folgenden kurz CCG-Flagge genannt. Es handelte sich um eine blaue Flagge mit einem zum Liek und nach oben hin versetzten weissgeränderten Wappenschild. In Rot ein blaues durchgehendes Hochkreuz, belegt mit den 2:1 gestellten verschränkten gelben Buchstaben (mit Serifen) «CCG». Bei dem Blau handelte es sich um das in der Royal Navy übliche «royal blue». Der CCG-Flagge wurden die Privilegien einer Nationalflagge zuerkannt. Man muss daher davon ausgehen, dass sie an der Gaffel bzw. am Heckstock gefahren wurde. Es existieren heute noch Original-CCG-Flaggen, und zwar in zweierlei

Merkmal	ACA-Unterscheidungsflagge (Doppelstander «C»)	Signalflagge «C»	Nationalflagge von Costa Rica
Länge	2:3	5:6	1:2
Flaggenform	Doppelstander	Flagge i.e.S.	Flagge i.e.S.
Führungsposition	Vortopp	Signalrah	Gaffel / Heckstock
Streifenbreite	Gleich	Gleich	Mittelstreifen 2/6, andere Streifen je 1/6 der Höhe

Version: mit durchgefärbtem Wappenschild (also mit gespiegelten Buchstaben auf der Rückseite) und mit aufgenähemtem Wappenschild. So besitzt das Wehr-geschichtliche Ausbildungszentrum der Marineschule Mürwik eine Flagge vom durchgefärbten Typ in der Grösse 425x790mm [Fig. 4]. Die CCG-Flaggen hatten nicht nur verschiedene Grössen, auch die Grössen-verhältnisse innerhalb der Flaggen variierten (Stellung des Wappenschildes innerhalb der Flagge, Wappen-grösse, Kreuzbalkenbreite usw.) Das CCG-Wappen ist vermutlich vom Wappen der «British Army of the Rhine [B.A.O.R.]» abgeleitet: In Rot ein blaues durchgehen-des Hochkreuz, über alles zwei schräggekreuzte gesenkte goldene Schwerter [Fig. 5].

Am 30.6.1951 wurden die Boote des Minen-räumverbandes Cuxhaven der US Navy in Bremerhaven übergeben, die sie der «Labor Service Unit B» unter-stellte. Die Boote führten das Sternenbanner, obwohl sie eine rein deutsche Besatzung hatten. Das wider-sprach an sich den amerikanischen Bestimmungen, wonach nur solche Schiffe das Sternenbanner führen dürfen, deren Kommandant amerikanischer Staats-bürger ist. So konnte es vorkommen, dass «R 136», als es mit rein deutscher Besatzung (einschliesslich Kommandant) elbauf nach Hamburg lief, am Willkommhöft in Schulau mit der amerikanischen Nationalhymne begrüsst wurde²¹. Das Sternenbanner wurde, wie es sich für eine Nationalflagge gehört, auf See an der Gaffel und im Hafen am Heckstock geführt. Nach Gründung der Bundeswehr wurden die Boote der «Labor Service Unit B» im Jahre 1956 an die neue deutsche Bundesmarine abgegeben. Damit endete, elf Jahre nach Kriegsende, diese Übergangsperiode einer aussergewöhnlichen, aber interessanten Flaggen-führung.

Abbildungsnachweis

- Reinhard Hoheisel-Huxmann, Bremerhaven (R.H.): Fig. 1
- Der Autor: Fig. 2, Fig. 4
- Reinhard Ostertag, Wilhelmshaven (R.O.): Fig. 3, Fig. 5

Danksagung

Den folgenden Personen und Institutionen bin ich für wichtige Mitteilungen, wertvolle Hinweise, Überlas-sung von Quellenmaterial und Fotos zu besonderem Dank verpflichtet:

Dr. Horst Beisler, Hamburg; Horst Bredow, Cuxhaven-Altenbruch; Erich Eickbohm, Cuxhaven; Harry Fischer, Cuxhaven; Willy Goldmann, Cuxhaven; Gerhard Grunert, Cuxhaven; Peter Heesch, Hamburg; Reinhard Hoheisel-Huxmann, Bremerhaven; Willy Höhnke, Geesthacht; Dr. Günter Hoog, Hamburg; Wolfgang Hübner, Wingst; Curt Jobst, Hennef/Rott; Rudolf Karpinsky, Bremen; Dr. Friedrich Keding, Krailing; Robert Klaus, Cuxhaven; Dr. Günter Mattern, Liestal BL (Schweiz); Herrmann Nagentowsky, Kiel; Bruce Nicolls, Portsmouth (England); Reinhard Ostertag, Wilhelmshaven; Karl Peter, Kiel; Hans -Joachim Ritt, Cuxhaven; Eberhard Schmidt, Flensburg; Gerd-Dietrich Schneider, Bremerhaven; Heinz Schön, Bad Salzuflen; David H. Scholes, Ottawa Ont. (Canada); Ernst August SeEVERS, Hildesheim; Dr.

Whitney Smith, Winchester MA (USA); Gerhard Tacke, Neumünster; Eberhard Wolff-Vorbeck, Bonn. Bibliothek der Marineschule Mürwick, Flensburg; Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart; Canadian Forces Photo-graphic Unit, Ottawa Ont. (Canada); The Flag Research Center, Winchester MA (USA); Imperial War Museum, London (England); Stadtmuseum Cuxhaven, Cux-haven; U-Boot-Archiv, Cuxhaven-Altenbruch; Wehrge-schichtliches Ausbildungszentrum der Marineschule Mürwick, Flensburg.

Anmerkungen

- ¹ Kontrollratsgesetz Nr. 1 über die Aufhebung von Nazi-Gesetzen vom 20.1.1946.
- ² Jürgen Hartmann, «Staatszeremoniell», Köln, Berlin, Bonn, München, 1990, 2.Aufl., S 238.
- ³ Hans Wüstendörfer, «Neuzeitliches Seehandelsrecht», Tübingen, 1950 (2.Aufl.), S.47 u. 48.
- ⁴ Veit Valetin & Ottfried Neubecker, «Die deutschen Farben», Leipzig, 1928, S 30.
- ⁵ Die britischen «War Diary Summaries» (fortan als WDS bezeichnet) enthalten diverse aufgefangene wie auch gesendete Funksprüche, so diesen Funkspruch, aufgenommen am 7.5.1945 um 1434: «From Naval Chief Command Baltic Ops Staff To All Most Immediate Blitz At 1600/7th May in all parts of the area NCCB which are affected by the capitulation. All warships and merchant ships will haul down the man-of-war ensign together.»
- ⁶ Hans-Christoph Seebohm, «Heisst Bundesflagge!», in: «Hansa», Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen, 88.Jg., 1951, S.299.
- ⁷ Mündliche Mitteilung W. Goldmann vom 31.1.1991.
- ⁸ Mündliche Mitteilung P. Heesch vom 7.9.1992.
- ⁹ WDS, vom 8.5.1945. «German High Command directed to give following surrender orders to U-Boats A To remain on the surface flying a large black or blue flag.»
- ¹⁰ WDS, RAF Coastal Command, «Some U-Boats may fail to receive instructions and attempt to surrender by hoisting white flag. Any form of surrender is to be accepted.»
- ¹¹ Bodo Herzog, «Die deutschen U-Boote 1906-1945», München, 1959, S.17 u. 204.
- ¹² WDS, Funkspruch vom 8.5.1945, «From ANCFX To All Flag Officers in Charge and Naval Officers in Charge: Captured or surrendered German sea going ships are to be placed under armed guard, Nazi flag lowered, and appropriate Allied Ensign Hoisted.»
- ¹³ Befehl des «Commanding Naval Officer, Channel Islands», vom 30.5.1945
- ¹⁴ Eberhard Wolff-Vorbeck, «Zum letzten Mal unter der Kaiserlichen Flagge», in: «Marineforum», Zeitschrift für Seewesen, 58. Jg., 1961, S 269.
- ¹⁵ WDS, Funkspruch vom 9.5.1945, «From ANCFX . To All Flag Officers in Charge and Naval Officers in Charge. [1] German war and merchant vessels required to operate in Allied interests with German crews are to fly at the peak International Code Flag C with a triangle cut from the fly thus transforming it into a burgee. [2] If Allied naval officers are onboard the appropriate Allied Ensign is also to be worn superior. [3] This arrangement is provisional.»
- ¹⁶ Rolf Stödter, «Schicksalsjahre deutscher Seeschifffahrt 1945-1955», Herford, 1982, S 77.
- ¹⁷ op cit., S.55
- ¹⁸ Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz) vom 8.2.1951.
- ¹⁹ Gerhard, Frhr. von Ledebur, «Die Räumung von Seeminen in den Gewässern von Nord- West- und Osteuropa nach 1945», in: «Marine-Rundschau», Zeitschrift für Seewesen, 67. Jg., 1970.
- ²⁰ Schreiben von R. Ostertag vom 13.5.1991.
- ²¹ Schreiben von C. Jobst vom 5.12.1990.

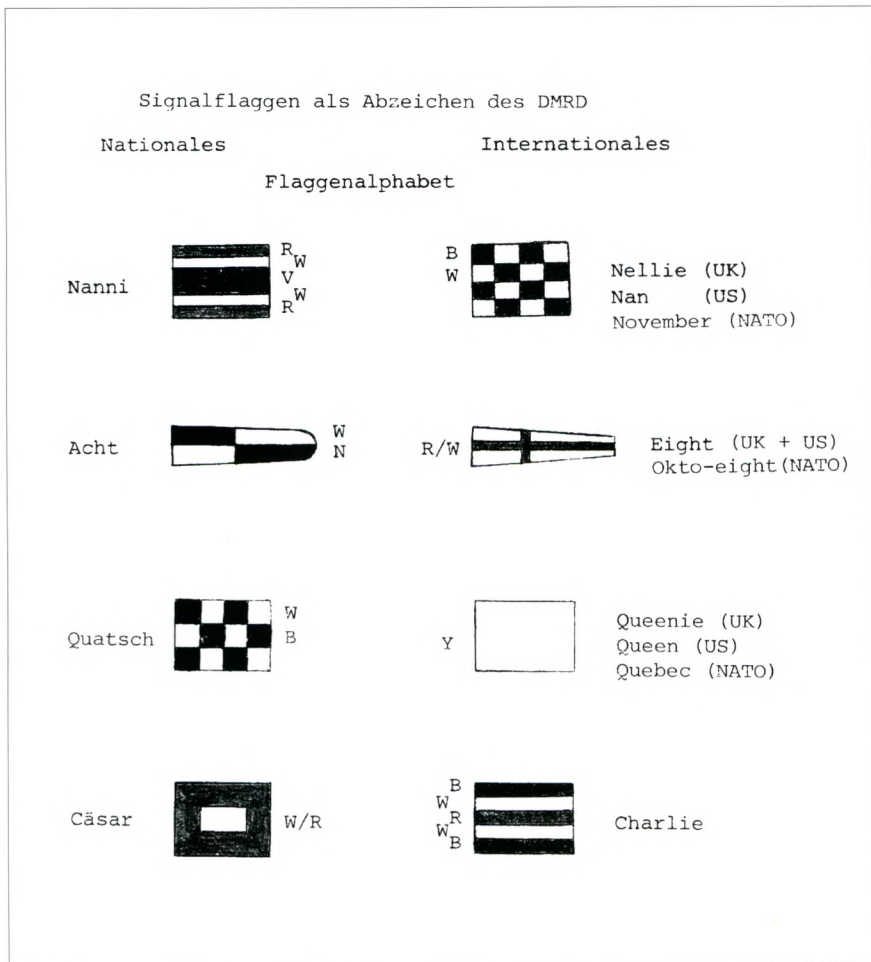


Fig. 1



Fig. 2
Doppelstander C (Flagge von R 424, 16. R-Flotille)

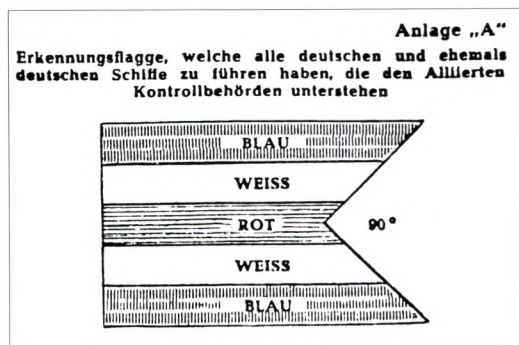


Fig. 3
Doppelstander «C» Kontrollratsgesetz Nr. 39



Fig. 4
CCG-Flagge

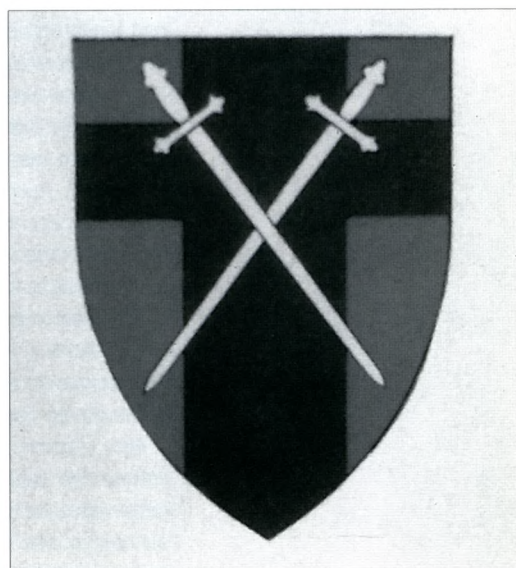


Fig. 5
BAOR-Wappen: Y/B/R