

**Zeitschrift:** Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen

**Herausgeber:** Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere

**Band:** 38 (1965)

**Heft:** 9

**Artikel:** Der Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr im internationalen UKW-Rheinfunk

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-564527>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 28.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Der Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr im internationalen UKW-Rheinfunk

Der internationale Sprechfunkverkehr auf dem Rhein wird durch das von den Rheinuferstaaten und Belgien ratifizierte «Brüsseler Abkommen» von 1957 geregelt. Demzufolge können über den öffentlichen Dienst des internationalen UKW-Rheinfunks folgende Gespräche geführt werden:

1. Notgespräche
2. Blitzgespräche  
(werden vorläufig nicht vermittelt)
3. Eilgespräche  
(werden vorläufig nicht vermittelt)
4. Gespräche mit Voranmeldung
5. Normalgespräche
6. Dienstgespräche  
(zwischen Bord- und Landfunkstation)

Diese Aufzählung entspricht der Rangordnung (Priorität) dieser Gesprächsarten.

Wer am öffentlichen Dienst des internationalen UKW-Rheinfunks teilnehmen will, muss sich der hierfür vorgesehenen Kanäle 24/25/26+27 bedienen. Eine separate Notruf-Frequenz gibt es im Rheinfunk nicht. Somit ist man gezwungen, auch die Notgespräche über den Kanal des öffentlichen Dienstes zu führen, der für den Sektor zuständig ist, in welchem sich das Fahrzeug befindet.

Das Brüsseler Abkommen erklärt den Begriff «Notgespräch» nicht, räumt ihm aber erste Priorität ein. Man kann jedoch die Notgespräche auf Grund der Erfahrungen und Gebräuche im internationalen Sprechfunkverkehr in die folgenden Gesprächsformen einteilen:

- Der Notfunkverkehr,
- der Dringlichkeitsverkehr und
- der Sicherheitsfunkverkehr.

In Ermangelung klarer, international verbindlicher amtlicher Normen hat es sich als notwendig erwiesen, eine Gesprächsordnung für diese Gespräche zunächst auf freiwilliger Basis reederei-intern aufzustellen.

Es würde den Rahmen dieser Aufzeichnungen sprengen, alle drei oben aufgeführten Gesprächsarten im einzelnen an praktischen Beispielen zu erläutern. Es soll hier lediglich der Begriff des Dringlichkeits-Funkverkehrs erklärt werden.

## Der Dringlichkeitsfunkverkehr

Da der internationale Notruf «mayday» nur bei unmittelbarer Gefahr für das eigene Schiff inkl. Ladung und Besatzung ausgesendet werden darf, musste eine Möglichkeit geschaffen werden, um dringende Meldungen oder Hilferufe absetzen zu können, die eine begrenzte Gefahr ernster Natur betreffen, ohne dass akute Gefahr für das gesamte eigene Schiff besteht. Hierfür wurde in den internationalen Sprechfunkverkehr der aus dem Französischen stammende Begriff «panne» (deutsch: Panne, Unfall, Defekt) aufgenommen, der wiederum in phonetischer englischer Schreibweise zum «pan» (sprich deutsch: pann) abgewandelt wurde.

Der Dringlichkeitsruf «pan» darf verwendet werden, wenn sich das eigene Schiff, seine Ladung oder Besatzung in irgendwelchen Schwierigkeiten befindet, die eine sofortige Hilfe erfordern, wobei aber keine Gefahr für die Gesamtheit von Schiff, Ladung und Besatzung besteht. Der Pan-Ruf ist auch anzuwenden, wenn andere Fahrzeuge, Flugzeuge, Objekte oder Menschen bemerkt werden, die dringende Hilfe benötigen.

Ein Schiff hat sich auf Zeeland festgefahren. Die Flut bringt das Schiff nicht flott, oder es ist ein Bodenschaden entstanden, der ein selbständiges Weiterfahren unmöglich macht. Für das Schiff besteht keine unmittelbare Gefahr, weil es ja feststeht oder, wie im zweiten Fall erwähnt, mittels Rettungskleid oder Aufsetzen das Sinken verhütet werden kann.

Ein weiterer Fall wäre bei einer Kollision oder einem Brandausbruch gegeben, wenn Hilfe von dritter Seite benötigt wird, um noch grössere Schäden zu verhindern (Überfluten der Wohnungen, evtl. späteres Sinken, Übergreifen des Feuers auf andere Räume oder Wohnungen).

Bei schweren Unfällen von Leuten an Bord sowie bei plötzlichen schweren Erkrankungen ist ärztlicher Rat über eine «Pan-Nachricht» einzuholen.

Für eine «Pan-Nachricht» kann keine Funkstille gefordert werden, jedoch darf keine Aussendung die Übertragung einer «Pan-Nachricht» beeinträchtigen. Das bedeutet, dass beim Eintreffen einer «Pan-Nachricht» keine neuen Aufrufe auf derselben Frequenz getätigt werden dürfen, bis der «Pan-Verkehr» beendet ist. Ausnahmen sind nur für Notrufe gestattet. Die gute Seemannschaft (oder wie dies bei der Binnenschiffahrt genannt wird, das «schiffische Verhalten») gebieten ohnehin, dem «Pan-Verkehr» den Vorrang zu geben.

Das Verfahren bei Dringlichkeits-Meldungen ist bedeutend einfacher als bei Notrufen. Die Notwendigkeit zur Überprüfung der Position des «Pan-Melders» ist nicht von vornherein gegeben, weshalb auch das Aussenden des Peilzeichens nur auf entsprechende, bestimmte Anfrage der Küstenstation oder des zu Hilfe eilenden Wasser- oder Luftfahrzeuges ausgesandt werden darf.

Im Gegensatz zum Flugverkehr ist es bei der Schiffahrt möglich, dass andere Schiffe in der Nähe die benötigte Hilfe leisten können. Während beim Flugzeugverkehr eine «Pan-Meldung» immer an eine bestimmte Bodenstation adressiert ist, kennt die Schiffahrt zwei Arten von Dringlichkeits-Rufen, nämlich:

an Alle  
oder  
an eine bestimmte Station (Fahrzeug- oder Feststation).

Die «Pan-Meldung an alle» wird ausgesendet, wenn die benötigte Hilfe von irgendeinem in der Nähe vermuteten oder gesichteten Schiff geleistet werden kann. Dies ist z. B. der Fall, wenn eine verstärkte Pump-Leistung, sei es zum Lenzen oder Feuerlöschern, benötigt wird. Es kann sich aber auch um die Anforderung irgendwelcher anderen Geräte oder Hilfsmittel handeln, wie sie jedes ordentlich ausgerüstete Schiff mit sich führt.

Die Sprach-Formel ist dabei wie folgt:

- dreimal den Begriff «Pan»
- dreimal die Worte «an alle»

- das Wort «hier»
- höchstens dreimal den eigenen Schiffsnamen,  
gefolgt vom Rufzeichen
- die Meldung
- den Begriff «over»

Die Pan-Meldung an eine bestimmte Station wird abgesetzt, wenn nur diese Station die benötigte Hilfe geben oder organisieren kann.

Das ist z. B. der Fall, wenn Schlepperhilfe, Löschboote, ärztliche Hilfe oder Beratung sowie Verbindung zur eigenen Reederei auf Grund eines solchen Vorfalles notwendig sind.

Die Sprach-Formel ist gleich wie bei der «Pan-Meldung an alle», ausser dem Begriff «an alle», der höchstens dreimal durch den Namen der Küstenfunkstation ersetzt wird.

Bei Anforderung ärztlicher Hilfe oder Beratung sind vor Aus-sendung der Pan-Meldung möglichst viele Details über den Patienten zu sammeln. Diese sind mit der Meldung abzusetzen. Es ist für den Arzt ohnehin schon sehr schwer, eine Diagnose zu stellen oder eine Behandlung anzurufen, ohne dass er den Patienten sieht. Er muss mit Fehl-Beobachtungen rechnen und daher mit seinen Anordnungen vorsichtig sein, um keine falsche Behandlung zu veranlassen. Seine schwere Aufgabe ist ihm durch deutliche Angaben zu erleichtern.

#### **Die Pan-Meldung muss enthalten:**

- Stellung oder Rang des Patienten  
(z. B. Matrose, Passagier, wobei die Frauen an Bord, die nicht zur Besatzung gehören, als «Passagier» zu bezeichnen sind).
- Geschlecht des Patienten
- Alter des Patienten  
(Merke: der Name des Patienten ist im allgemeinen nicht zu nennen. Mit Stellung, Geschlecht und Alter ist er für den Arzt genügend umschrieben).
- Art der Beschwerde
- Körper-Temperatur
- Puls
- Gesichtsfarbe
- allg. Zustand (gut, schwach, bewusstlos)
- allg. Zustand der Haut (trocken, Schweißausbrüche)

#### **Praktisches Beispiel eines Dringlichkeits-Funkverkehrs:**

|              |        |   |
|--------------|--------|---|
| pann         | pann   | pann  |
| scheveningen | radio  | scheveningen                                  |
| hier         |        |   |
| piz          | julier | he sechs null neun neun hotel echo sechs null |
|              |        | neun neun                                     |

position willemstad  
fahrtrichtung dordrecht  
bin steuerunfähig wegen bruch der axiometerleitung  
bitte geben sie mir rotterdam eins eins null vier drei fünf  
over  
piz julier  
hier  
scheveningen radio  
pann meldung empfangen bleiben sie am apparat ich verbinde  
direkt mit rotterdam eins eins null vier drei fünf  
bitte warten  
hallo hier bazeler rijnvaart rotterdam  
bazeler rijnvaart rotterdam  
hier  
piz julier  
das ist eine pann meldung aus position willemstad  
  
piz julier hat axiometerleitung gebrochen versuche mit ma-  
schine zu steuern kann aber auf diese weise nicht in dordtsche  
kil nach dordrecht einlaufen geben sie bitte auftrag an eines  
unserer schiffe mir zu helfen oder schicken sie schleppboot  
over  
piz julier  
hier  
bazeler rijnvaart rotterdam  
rufe zurück sobald ich die möglichkeit überprüft habe frage  
wie lange können sie noch mit maschine manövrieren  
over  
bazeler rotterdam  
hier  
piz julier  
mit maschine und wenn nötig anker kann ich mich einige  
stunden halten aber für heute abend ist sturm gemeldet des-  
halb habe ich pann meldung gemacht ich muss vor dem sturm  
in geschütztem Wasser sein  
over  
piz julier  
hier  
bazeler rotterdam  
gebe innerhalb dreissig Minuten bescheid über ukw wer ihnen  
helfen wird und wann  
out  
scheveningen radio  
hier  
piz julier je sechs null neun neun  
fünfzehn uhr fünfzehn Minuten  
pann meldung beendet  
danke  
out.