

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

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **38 (1965)**

Heft 9

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-564527>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

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 erster 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 festgelaufen. 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 festsetzt 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 verhüten (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 Schifffahrt 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 Schifffahrt 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 Feuerlöschen, 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 Aussendung 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 anzuordnen, 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 radio
 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 maschine zu steuern kann aber auf diese weise nicht in dordsche 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 deshalb 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.