Wörth/Main – Schiffer- und Schiffbaustandort mit Tradition

Wörth kommt von „Werde" und bedeutet „Insel, Uferland, erhöhtes wasserfreies Land". Bis ins 19. Jahrhundert floss der Gütertransport zum großen Teil über den Wasserweg und die Lage am Main brachte Wörth den Auf- und Ausbau des Handels. Die Ursprünge des Schifferberufes in Wörth sind seit 1513, der Schiffbau ist seit 1652 urkundlich nachgewiesen. Gebaut wurden hölzerne Mainschiffe, Schelche und kleinere Nachen. Im Jahr 1918 wechselte die Werft aus Platzgründen auf die andere Mainseite, wo heute auf der ‚Erlenbacher Schiffswerft' mit Führungs- und Arbeitskräften aus Wörth moderne Transportschiffe für die europäischen Wasserstraßen gebaut werden. Nach wie vor ist Wörth eine der bedeutendsten „Schifferstädte am Main", in der Tradition und Moderne gleichermaßen zu finden sind. Neben einigen Partikulierschiffen ist die Reederei MTS mit 12 modernen Tankschiffen in Wörth beheimatet. ***Dü***

Der Verein zur Förderung des Schiffahrts- und Schiffbaumuseums e.V. pflegt in der ehemaligen St. Wolfgangskirche eine in der Region einzigartige Sammlung historischer Exponate zur Schiffer- und Schiffbaugeschichte am Untermain
Bilder: Dünner

Schiffahrts- und Schiffbaumuseum Wörth

Die Stadt Wörth steht zu ihrer Tradition und hat deshalb in der ehemaligen St. Wolfgangskirche ein Schifffahrts- und Schiffbaumuseum eingerichtet. Das überregionale Museum dokumentiert die Entwicklung der Schifffahrt und des Schiffbaus insbesondere im Bereich des Untermains. In Wörth wurden ab 1652 auf verschiedenen Plätzen Holzschiffe gefertigt. Diese Tradition fand erst im Jahr 1918 mit dem Umzug der letzten Werft nach Erlenbach ein Ende. Mit der Einrichtung des Museums wurde die bereits im Jahr 1903 profanierte und lange Zeit dem Verfall preisgegebene St. Wolfgangskirche einer sinnvollen Nutzung zugeführt. Für die denkmalgerechte Sanierung bekam die Stadt im Jahr 1991 den Landespreis des Bundes Deutscher Architekten zugesprochen. Unter sachkundiger Leitung des früheren Werftleiters Rudi Bauer sowie der aktiven Mitarbeit zahlreicher weiterer schiffbau- und schifffahrtsbegeisterter Wörther aus dem Schifferverein Wörth entwickelt sich das Museum ständig weiter und erhält einen stetigen Zuwachs an Exponaten, die von den Mitgliedern des Trägervereins sachkundig restauriert werden. Das Museum spiegelt die reiche Geschichte des traditionsreichen Gewerbes in der Region wider. Waren in den fünfziger und sechziger Jahren noch mehr als 50 Schiffe in Wörth beheimatet sind es heute noch 17 Schiffe. Auch zu historischen Stücken hat man einen

Museumsleiter Rudi Bauer vor dem Modell eines Main-Ketten-Schleppers nebst einem Stück Originalkette

Bezug: Mitte April wurde der ehemalige Dieselschlepper "Pax" am Ortseingang von Wörth aufgestellt und wird nun von Mitgliedern des Schiffervereins restauriert. Das neue "Wahrzeichen" weist ankommende Gäste künftig auf die hier gepflegte Tradition und das Schiffbaumuseum hin, das von Fachleuten und Besuchern als besonders gelungen anerkannt wird.

10 Jahre MTS Maintank Schiffahrtsgesellschaft mbH

Die in Wörth am Main ansässige MTS - Maintank Schiffahrtsgesellschaft mbH hat sich in den vergangenen zehn Jahren zu einer namhaften Reederei mit 12 Tankschiffen entwickelt, die dazu beiträgt, dass die Schifffahrt in Wörth nach Jahren der Stagnation wieder an Bedeutung gewinnt. Erfolgsrezept des Unternehmens ist nicht nur der Einsatz einer modernen Flotte sondern auch absolute Verlässlichkeit bei Zusagen im Markt, die auf einem engen Vertrauensverhältnis zwischen Befrachter und Binnenschifffahrtsunternehmer beruht. Wesentliches Unternehmensziel der MTS ist von jeher, den beschäftigten Schiffseignern auskömmliche Frachten zu besorgen – Erträge und Risiken werden in etwa gleich verteilt.

Am Anfang der Firmengeschichte stand der Verkauf der traditionsreichen Reederei Kaufer zum Leidwesen der Mainschifffahrt an den Duisburger Tankschifffahrtsunternehmer Gertelmann zu Beginn der neunziger Jahre. Da Gertelmann ausschließlich fremde Schiffe befrachten wollte, verkaufte er den Schiffspark der Würzburger Reederei nach und nach in den Markt. Als die technische Abteilung der Reederei Kaufer aufgelöst wurde, gründete der langjährige technische Leiter Wolfgang Kettinger 1992 in Wörth die KHS GmbH und übernahm die technische Betreuung verschiedener Tankschiffe. Die Befrachtung und Disposition der Schiffe bei der Rederei Kaufer hatte über viele Jahre der in Wörth wohnende Speditionskaufmann und frühere Schiffseigner Richard Heßler durchgeführt. Nachdem die Geschäftstätigkeit bei Kaufer immer weniger wurde, gründete Richard Hessler zusammen mit einigen alteingesessenen Familien aus der Region 1995 im Hause der KHS die MTS Maintank Schiffahrts-

gesellschaft mbH und übernahm deren Geschäftsführung. Als erstes wurde das Schiff „MÜNSTERBERG" befrachtet. Wenig später kamen die Schiffe „RÜTI - ZH", „STADT BREISACH", „ANTJE ANDREAS", „THERESE STRAUB" und „ROMBERG" dazu. Durch die sich gegenseitig ergänzenden Geschäftsfelder und die kooperative Zusammenarbeit der Geschäftsführer beider Firmen konnte sich die neue Reederei bald einen guten Namen machen und mit gut und sicher ausgerüsteten Schiffen die Aufträge ihrer Kundschaft zuverlässig durchführen. Mit wachsendem Auftragsvolumen kamen nach und nach die Tankschiffe „SANKT NIKOLAUS", „MAINFRANKEN", „STADT WÖRTH", „TAUNUS" und „TAUNUS II" hinzu und konnten durch die MTS erfolgreich eingesetzt werden. 2003 kam das Schiff „PARIS", 2004 der Schiffsneubau „SPESSART" und 2005 der nachfolgend beschriebene Neubau „MOINOS" zur MTS, die beiden zwei letzten Schiffe sind Typ C-Doppelhüllenschiffe nach dem neuesten Stand der Technik.

Dank der guten technischen Betreuung durch KHS wird der MTS-Schiffsraum laufend modernisiert und auf den neuesten technischen Stand gehalten, wobei die Erlenbacher Schiffswerft und die MSG-Reparaturwerft in Dorfprozelten gute Dienste leisten.

Die meisten Eigner der Schiffe sind auch Gesellschafter der MTS, wobei man offen ist für weitere Schiffe. Mit dem Geschäftsprinzip, ‚das Schiff muss Geld verdienen, nicht die Reederei', ist die MTS ein positives Beispiel eines zeitgemäßen Partikulier-Zusammenschlusses, der mit modernem, leistungsfähigen Schiffsraum aktiv in den Markt geht. Trotz liberalisierter Binnenschifffahrtsmärkte ist es der MTS in den vergangenen 10 Jahren gelungen, mit deutschen Schiffen im internationalen Tankschifffahrtsmarkt eine eigenständige Marktposition zu erarbeiten.

Haupttransportgüter der MTS-Schiffe sind

Richard Heßler ist geschäftsführender Gesellschafter und Mitbegründer der MTS

Bild: Dünner

Super- und Normalbenzin, Heizöl und Dieselkraftstoff sowie Leichtchemikalien. Heute ist die MTS mit den großen Verladern der Flüssigbranche wie Esso, Shell, BP, Total sowie den bedeutendsten Chemiekonzernen direkt im Geschäft, die auch in schwierigen Zeiten gute Kontakte zu der Reederei vom Main pflegen. *Hans-Wilhelm Dünner* ❑

TMS MOINOS – neuer Doppelhüllentanker für die Chemiefahrt mit Heimathafen Wörth

Es gibt sie noch, die mutigen Unternehmer, die am Standort Deutschland einen Schiffsneubau in der Binnenschifffahrt auf die Beine stellen. Im traditionsreichen Schifferort Wörth am Main wurde Anfang April mit TMS MOINOS innerhalb eines Jahres bereits das zweite moderne Doppelhüllen Tankschiff getauft. Wie bei dem vorjährigen TMS SPESSART, waren es Wörther Schifferfamilien, die die Investition in modernen Binnenschiffsraum wagten. Beide schon im Rentenalter, haben Alois Arnheiter und Fridl Straub samt ihren Familien die Finanzierung des Neubaus realisiert. Dass sich das Risiko überschauen lässt, dafür sorgt die Befrachtung des Chemietankers durch die MTS Maintank Schifffahrtsgesellschaft mbH in Wörth.

Der Schiffsname MOINOS ist die älteste bekannte Bezeichnung für den Fluss Main und stammt aus dem Keltischen. Von den Römern wurde der Fluss später ‚Moenus' genannt. Mehr als 300 Gäste kamen am 2. April nach Wörth, um der feierlichen Schiffstaufe beizuwohnen. Vor der Segnung der MOINOS durch Pfarrer Wolfgang Schultheis

TMS MOINOS bei der ersten Fahrerprobungen auf dem Main. Bild: JOSA Management

Niveau-Alarmering
C.E. VAN 'T HOF
Electrotechnisch Scheepsinstallatie Bureau

Ringdijk 34
2981 EW
Ridderkerk
Telefoon; NL
0180 - 430327
Telefax:
0180 - 433728

Niveau - alarmering
Overvul beveiliging
Drukmeting en -alarmering
Temperatuurmeting en -alarmering
Eclipse niveaumeting
NXT Computer systeem
Diepgang meting
Heat tracking
X-BOB met Lloyds certificaat

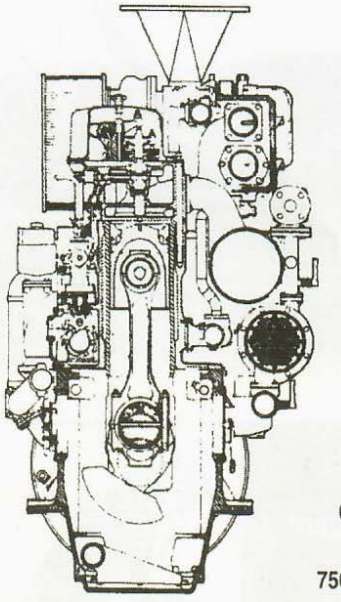
Wij wensen mts MOINOS een goede en behouden vaart

OMEGA BUGSTRAHLANLAGEN
FÜR PROBLEMLOSES MANÖVRIEREN

Wir lieferten: 1x OMEGA Bugstrahlanlage, Typ 31120-4k mit einer Leistung von 393 kW/1900 Umdr.; 1x Caterpillar 3406 Bugstrahlmotor; 1x Dieselgeneratorsatz 350 KVA; 1x Dieselgeneratorsatz 105 KVA; 1x Dieselgeneratorsatz 71 KVA. Wir wünschen dem ‚TMS MOINOS' viel Erfolg und, allzeit eine behütete Fahrt'.

OMEGA BUGSTRAHLANLAGEN
Verhaar Omega B.V., P.O. Box 119
2340 AC Oegstgeest - die Niederlande
Tel: + 31 71 5172631 - Fax: + 31 71 5171926
E-mail: info@verhaar.com
Website: http://www.verhaar.com

ANGLO BELGIAN CORPORATION
MOTORENBAU



Herzliche Glückwünsche an Fam. Strauß und Fam. Arnheiter

typ DX:
600 > 750 rpm >> 200 > 1200 pk
typ DZ:
750 > 1000 rpm >> 1000 > 4800 pk

ANGLO BELGIAN CORPORATION nv.
Wiedauwkaai 43,
9000 GENT (Belgien)
Tel: +32-92670000 Fax: +32-92670067
Service: 0475/265995 GSM Verkauf: 0475/913770
DIESEL ABC
Gesprächspartner:
J.P. Props, L. Duyck, A. Thomaes

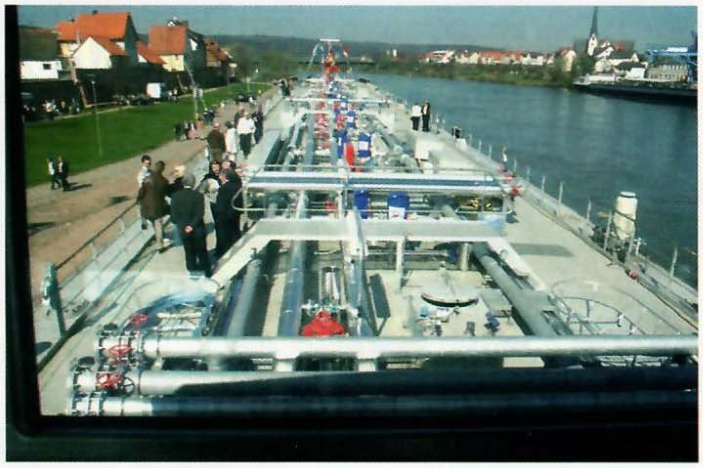
TMS MOINOS über die Toppen geflaggt vor der Ausbauwerft in Erlenbach
Bild: JOSA Management

Schiffsdaten TMS MOINOS

Länge:	110 m
Breite:	11,45 m
Tiefgang:	3,20 m
Fixpunkt m. Ballast:	4,50 m
Tonnage:	2.500 t
Hauptmaschine:	ABC 6 MDZC
Leistung:	1.800 PS
Getriebe:	ZF-Masson
Bugstrahl:	Verhaar Omega JET
Leistung:	580 PS

taufte Schiffsmiteignerin Annegret Arnheiter das Schiff. Anschließend konnten sich die Besucher selbst einen Eindruck von Maschinenraum, Steuerhaus und den komfortablen Unterkünften des modernen Tankschiffes machen. Die Konstruktion des Schiffes stammt von der Ebert Werft in Neckarsteinach, das Kasko der MOINOS wurde im ukrainischen Kiliya unter deren Aufsicht gebaut. Mit Schlepperhilfe gelangte der Schiffskörper über die Donau nach Regensburg, von dort mit Schubschiff und Vorspann-Bugstrahlruder der DOMARIN Schifffahrtsgesellschaft über den Main-Donau-Kanal und Main zur Erlenbacher Schiffswerft. Dort wurden die Maschine und Wellenanlage, Bugstrahlruder, die Elektroanlagen und das Leitungssystem zum Be- und Entladen sowie Wohnräume und Steuerhaus eingebaut. Die Regie hatte der Wörther Rudi Bauer. Er leitete 15 Jahre lang die Erlenbacher Werft und unterhält nun ein Ingenieurbüro.

Mit zünftigem Schwung taufte Annegret Arnheiter am 2. April in Wörth ‚ihr' TMS MOINOS
Bild: Guddat



Blick auf das Deck von TMS MOINOS
Bild: Guddat

Die Eignerfamilien von TMS MOINOS, Arnheiter (l.) und Straub (r.) nach der Schiffstaufe, in der Mitte Projektleiter Rudi Bauer und Wolfgang Kettinger Bild: Guddat

Der 110 m lange und 11,45 m breite Tanker kann in 9 Ladetanks bis zu 3,3 Mio. Liter chemische Flüssigkeiten wie Methanol, Naphta sowie Mineralöle befördern. Mit der 1.800 PS leistenden ABC-Hauptantriebsmaschine erreicht das Schiff eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von über 20 Stundenkilometern. Die Leistung wird über einen fünfflügeligen AMW-Propeller ins Wasser gebracht. Die gute Manövrierfähigkeit wird durch ein 580 PS leistendes Verhaar Omega Bugstrahlruder und eine Van der Velden 2-Flächen Hydraulikruderanlage unterstützt. Der Bordstrom wird durch drei Generatoren mit einer Gesamtleistung von 460 kW erzeugt. Die Elektroinstallation erfolgte durch die Firma Buck aus Schönau am Neckar, Kadlec & Brödlin aus Duisburg lieferten das Radar, den Radarpilot, Telefon und Fernsehanlage. Tischlerei und Alubau Wessels GmbH aus Haren fertigten das komplette Steuerhaus mit Einmannfahrstand, Radarmasten und Autokran und waren für den Ausbau der komfortablen Wohnung verantwortlich. Die Besatzung wohnt in schwingelastisch gelagerten Unterkünften – ungestört von den Geräuschen der Maschine. Der Mannschaft und den Schiffsführern stehen sieben Schlafzimmer, drei Küchen und drei Duschräume zur Verfügung. Klimaanlagen sorgen für stets gleich bleibende Temperaturen. Damit keine schädlichen Stoffe von Ladegütern in die Unterkünfte gelangen können, werden die Räume mit geringem Überdruck belüftet. Die Überdruck- und Klimaanlage lieferte WindeX Engineering BV.

Der Schiffsrumpf ist in Doppelhüllenbauweise gefertigt. Zwischen Bord- und Tankwand gibt es einen Zwischenraum von einem Meter und zwischen Außen- und Tankboden von 70 cm. Die Ladetanks sind

Fortsetzung auf Seite 39

Wörther Urgestein: Schifferfamilie Arnheiter

Annegret und Alois Arnheiter sind mit dem Bauablauf des Projektes MOINOS dank sachkundiger Unterstützung durch Ingenieur Rudi Bauer zufrieden. Bild: Dünner

Annegret und Alois Arnheiter stammen aus einer alten Schifferfamilie, die seit 270 Jahren in Wörth ansässig ist. Obwohl schon im Rentenalter, hat das rüstige Ehepaar den Neubau der MOINOS aktiv begleitet und ist zu 50 % dessen Eigentümer. Die Arnheiters sind seit 1963 selbstständig und waren 25 Jahre MSG Partikuliere, als sie 1991 einen Tanker aus der Kaufer Flotte kauften. 1995 zählten sie zu den Mitbegründern der MTS und sind seither auch deren Gesellschafter. „Wesentlicher Anlass für die Gründung der MTS war der Wunsch, eigenständig befrachtet zu werden und nicht in die Mühlen eines Konzerns zu kommen", berichtet Alois Arnheiter aus der Gründerzeit. Alle drei Arnheitersöhne sind der Schifffahrt verbunden, Sohn Oliver ist selbst Schiffseigner und Disponent bei der MTS. *Dü* ❑

10 Jahre
MTS
"Wir bringen Sie in Fahrt ...
... und betreuen Schiffe rundum ...!
Wir wünschen TMS MOINOS und seiner Besatzung allzeit gute Fahrt!"

MAINTANK
Schiffahrtsgesellschaft mbH
Ludwigstraße 20 ½
D-63939 Wörth am Main
Telefon: 0 93 72 - 9 90 00
Telefax: 0 93 72 - 65 29
E-Mail: maintank@t-online.de

LITTERER
KORROSIONSSCHUTZ GMBH
Theodor-Heuss-Anlage
Tel. 0621/41 99 6-0
www.litterer.de
268165 Mannheim
Fax: 0621/41 99 6-66
E-Mail: info@litterer.de

Wir führten die Korrosionsschutz- und Beschichtungsarbeiten auf dem TMS MOINOS in den Laderäumen aus.

Unser Leistungsspektrum:
- Korrosionsschutzarbeiten an Brückenbauwerken und Industrieanlagen
- Betoninstandsetzungsarbeiten
- Brandschutz
- Tankbeschichtungen
- Gerüstbauarbeiten

Der Einmannfahrstand im Wesselssteuerhaus, ausgerüstet mit modernster Navigationstechnik und Elektronik von Kadlec & Brödlin, lässt keine Wünsche offen Bild: Guddat

Die robuste ABC-Hauptantriebsmaschine leistet 1.800 PS und ermöglicht TMS MOINOS eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von über 20 Km/h Bild: Guddat

Volle Kraft voraus - mit Sicherheit !

JOSA Management

Versicherungsschutz rund um´s Schiff

- Baurisikodeckung
- Flußkasko-, Maschinen-, Elektronikvers.
- P & I - Versicherung
- Bürgschafts-, Forderungsausfallvers.
- Schiffsverwaltung
- Flottenmanagement

www.schiffsverwaltung.de
info@schiffsverwaltung.de
Tel. +49 (0) 93 72 / 94 97 83
Fax +49 (0) 93 72 / 94 97 85
Bahnstr. 8 • 63939 Wörth/Main

Wörther Urgestein: Schifferfamilie Straub

Fridl Straub gehören die anderen 50% der MOINOS. Auch Straub stammt aus einer alten Wörther Schifferfamilie, seine Mutter war eine geborene Kaufer und hielt bereits Beteiligungen an Frachtschiffen. Mit 14 Jahren ging Fridl Straub bei Kaufer in die Lehre und wurde zum Schiffsführer ausgebildet. Nach seiner Heirat wechselte Straub an Land, arbeitete in der Reederei

Friedel Straub überwacht am 11. April im Hafen Mainz letzte Installationsarbeiten im Steuerhaus der MOINOS Bild: Dünner

alles als Disponent in der Tank- und Frachtschifffahrt und war schließlich Direktionsassistent. Im Anschluss an ein BWL-Studium war die Rückkehr in die Reederei nicht möglich und Straub wurde Steuerberater und Sozius in einer großen Kanzlei in Würzburg. Der Binnenschifffahrt blieb er dennoch stets verbundenen und seine Familie zählte 1995 zu den Mitbegründern der MTS. Heute als Pensionär macht es Ihm Freude, wieder näher an das Gewerbe heran zu rücken und mit der Investition in ein modernes Doppelhüllen-Tankschiff das Binnenschifffahrtsgewerbe am Standort Deutschland zu stärken.

Dü ❑

Die Wohnung ist schwingelastisch gelagert und besonders geräuscharm Bild: Guddat

Der Mannschaft stehen sieben Schlafzimmer...

...mit drei Duschräumen und...

Anzeige

www.binnenhafen.info

So finden Sie Ihren Hafen in Bayern!

Rostfrei Gitter

Überdruckanlage

Lüfter

WINDEX ENGINEERING BV

Ihre Spezialisten für:

- Klimaanlage
- Überdruckanlage
- Maschinenraumlüfter- und Laderaumlüfter
- Rostfrei vollständig abschließenbahre Gitter

Wir wünschen dem, TMS MOINOS 'viel Erfolg und, allzeit eine behütete Fahrt'.

WINDEX ENGINEERING BV
Houtschelf 20 • 3371 KB Hardinxveld-Giessendam • The Netherlands
T: +31(0)184 611 322 • F: +31(0)184 611 403 • E: info@windex.net

Schiffswerft Ebert

Schiffbau in Tradition seit über 200 Jahren

Neubau Ausbau Umbau Reparatur

Schiffbau - Maschinenbau - Hydraulik - Haustechnik - Elektrik - Schreinerei

GENERALVERTRETUNG DER SCHIFFSWERFT KILIYA
PROPELLERSERVICE PROMARIN GMBH • HYDRAULIKSERVICE VAN DER VELDEN

Wir wünschen dem **TMS MOINOS** und seiner Besatzung allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Philipp Ebert & Söhne GmbH & Co. KG, Schiffswerft
Hirschhorner Straße 63 • D-69239 Neckarsteinach
Tel.: +49 (0) 62 29/92 09-0 • Fax: +49 (0) 62 29/92 09-30

... drei Küchen zur Verfügung

Fortsetzung von Seite 37

geschlossen, so dass sowohl beim Befüllen als auch bei der Reise keine Schadstoffe in die Atmosphäre gelangen können. Kommt es durch Sonneneinstrahlung zu einer Ausdehnung des Ladegutes, so wird eine Wassersprühanlage eingeschaltet, die das Schiffsdeck kühlt. Die Tankmessanlagen lieferte Van't Hof, Marflex lieferte 10 Deepwell Pumpen zum Be- und Entladen der Tanks, die von der Firma Litterer GmbH gecoatet wurden. Für MTS-Geschäftsführer Richard Heßler ist die Indienststellung des TMS MOINOS eine neue Herausforderung, denn der Doppelhüllentanker ist das zweite MTS-Schiff, das in der Chemiefahrt eingesetzt werden kann. „Wir müssen hier erst unsere Erfahrungen sammeln, sind jedoch zuversichtlich, dass wir mit der Erweiterung unseres Leistungsangebotes in den Chemiebereich einen Schritt in die richtige Richtung tun", meint Heßler abschließend. Der geballte Sachverstand der beteiligten Eignerfamilien, von Schiffsführern und Befrachter wird dafür sorgen, dass die Erfahrungen positiv ausfallen. *Hans-Wilhelm Dünner* ❑

Ist der Versicherungsschutz für das Neubaurisiko erforderlich?

Die Zahl der Schiffsneubauten ist in den letzten Jahren erheblich gestiegen, gleichzeitig auch die Zahl der Schäden, die während der Bauphase eingetreten sind. In Folge dessen haben die Rückversicherer die Preise drastisch angehoben. Zu Recht stellt sich dann im Bereich der Binnenschiffahrt die Frage, ob eine solche Absicherung überhaupt noch bezahlbar und vor allem notwendig ist? Im letzten Jahr schlugen während der Bauphase 3 Großschäden in der Seeschiffahrt zu Buche, die die Erträge der Rückversicherer weltweit belastet hatten. Bekanntestes Ereignis war das Unglück des Passagierschiffes „Pride of America" in Bremerhaven am 14.1.2004. Ein zu tief geschweißtes Loch am Schiffsrumpf war die Ursache, dass durch eine Sturmflut das Schiff voll Wasser lief und auf den Grund des Hafenbeckens sank. Die Schadenhöhe belief sich auf ca. 250 Mio. EUR. Im Jahr 2003 löste ein Funkenflug einen Schwelbrand auf dem Kreuzfahrtschiff „Queen Elizabeth II" ebenfalls in Bremerhaven aus. Der Schaden auf der noch im Bau befindlichen „Diamond Princess" am 19.10.2002 im japanischen Nagasaki brachte es sogar auf ca. 270 Mio. EUR Schadenshöhe. Bis zu 70 Prozent wurden durch die Flammen beschädigt.

Im Bereich Binnenschiffahrt wird das Kasko i.d.R. in Billiglohnländern gebaut, und zum weiteren Ausbau auf eine Werft nach Holland oder Deutschland transportiert. Die Haftung für den Reeder tritt bei solchen Projekten meist ab der Übergabe des Schiffskaskos ab der Bauwerft ein. Der Wert des Kaskos entspricht dann bereits in etwa der Hälfte des späteren Gesamtwertes und das Risikopotential hat einen beachtlichen Wert erreicht. Da die Risikowahrscheinlichkeit für einen Schadeneintritt i.d.R. zum Ende der Bauphase am höchsten ist, besteht hier auch das höchste Absicherungspotential. Schäden, die z.B. bei Schweißarbeiten, Ladetankcoating, Elektroarbeiten oder auch bei der Probefahrt eintreten, bedeuten erst einmal einen Stillstand der weiteren Bauphase. In Folge dessen erhöht sich der Finanzierungsbedarf, je länger sich die Bauphase verzögert. Bis eine mögliche Regressfrage geklärt ist, vergehen oft weitere Wochen, die unter Umständen die Existenz des Auftraggebers oder der Schiffswerft gefährden kann.

Deshalb empfiehlt die Firma JOSA Management, dem Reeder den Abschluss einer Baurisikopolice. Die Baurisikodeckung kann in Kombination mit einer anschließenden Flusskaskoversicherung günstiger versichert werden, als in der Einzeldeckung oder über die Deckung der Werftpolice. Sie deckt sämtliche Schäden, die während der Bauphase eintreten. Ein entsprechendes Konzept, das dem heutigen Bedarf entspricht, wurde von JOSA Management zusammen mit den Versicherern ausgearbeitet und steht somit jedem Interessenten zur Verfügung. *www.schiffsverwaltung.de · JOSA* ❑

Vor allem in der Ausbauphase eines Schiffskaskos drohen hohe Risiken. Ob das Schweißen bei der Montage von Rohrleitungen und das Coaten von Ladetanks...

...oder der Einbau der Maschinenanlage – kommt es zu einer unvorhergesehenen Havarie oder größeren Schäden, so gibt es Bauverzögerungen, die häufig das Finanzierungskonzept des Gesamtprojektes auf eine unerwartete Belastungsprobe stellen

Bilder: JOSA

Kadlec & Brödlin GmbH
SCHIFFSELEKTRIK • ELEKTRONIK
KOMMUNIKATION • NAVIGATION

- **Planung und Installation der gesamten Elektroinstallation für Schiffs- Neu- und Umbauten in der Binnen- und Seeschiffahrt**
- **Herstellung und Ausrüstung von Ein-Mann-Fahrständen, Schaltanlagen jeder Größe, Meß- und Überwachungssysteme, Pumpen-, Winden- und Kompressorsteuerungen, Aggregatüberwachungen, Klimaanlagen, Installation und Service**
- **Planung, Lieferung, Montage und Service für sämtliche Elektronik-, Kommunikations- und Navigationseinrichtungen an Bord**

Auszug aus unserem Lieferprogramm:

TRESCO Inland ECDIS viewer
Computer- und GPS-gestütztes Informations- und Navigationssystem für die Binnenschifffahrt

- Standard-Software für Inland Navigation
- basierend auf Windows® XP / 2000 / 98SE
- Kartendarstellung gemäß Inland ECDIS Standard
- Karten können in verschiedenen Maßstäben angezeigt werden
- Schiffsposition wird auf der Karte maßstabsgetreu dargestellt
- automatisches Nachführen (scrollen) der Karten
- Einblendung der GPS-Daten: Kurs, Geschwindigkeit, Position
- Tag-, Abend- und Nachtansicht, kann in verschiedenen Stufen eingestellt werden
- Messen von Distanzen / Peilen
- eine große Auswahl an Inland - ECDIS-Karten, z.B. Rhein, Neckar, Main, Donau, Mosel, Saar, Weser, Elbe, Kanäle uvm.
- neu! Jetzt auch vom BSH zugelassenes Kartenmaterial für Seegebiete
- Anschlussmöglichkeiten diverser modernen Geräte wie z.B. Echolot, AIS Modul, Satellitenkompass uvm.
- Anbindung an den Tresco „RIS" Server – „River Information Service" und „BICS" Binnenschifffahrts- Informations- und Kommunikations- System (Option)
- Integration des „NAVIGO" Routenmoduls (Option)
- Flottenmanagement über das Internet (Option)
- Anschluss eines AIS - Transponder (Automatic Identification System) (Option)
  Mit der Hilfe von AIS können sich Schiffe sofort über Identität, Fahrdaten und Manöver anderer Schiffe informieren, Vorraussetzung für dieses intelligente System ist, dass andere Schiffe ebenfalls AIS an Bord installiert haben.

Wenn erforderlich, sind wir für Sie da! 24 Stunden, 7 Tage in der Woche!

Krausstraße 21 • 47119 Duisburg
Tel.: (+49) 0203 / 47 99 5 - 0
Fax: (+49) 0203 / 47 99 5 - 10
Internet: www.kadlec-broedlin.de
E-Mail: info@kadlec-broedlin.de