

Die FLUNDER I

PRAKLA-SEISMOS Report 3+4 / 79

Am 30. August 1979 fand bei schönstem Sommerwetter und spiegelglatter See die Taufe und Übergabefahrt unseres neuen Flachwassermeßschiffs statt. Wer fühlte sich dabei nicht an die Grundsteinlegung am 23. Mai des gleichen Jahres erinnert? Auch da herrschte ‚Kaiserwetter‘, ein wahrhaft gutes Omen für die jüngsten Unternehmungen unserer Gesellschaft auf Land und auf See.



Erprobungsfahrt



Kommandobrücke



Seismische Apparatur



Werkstatt

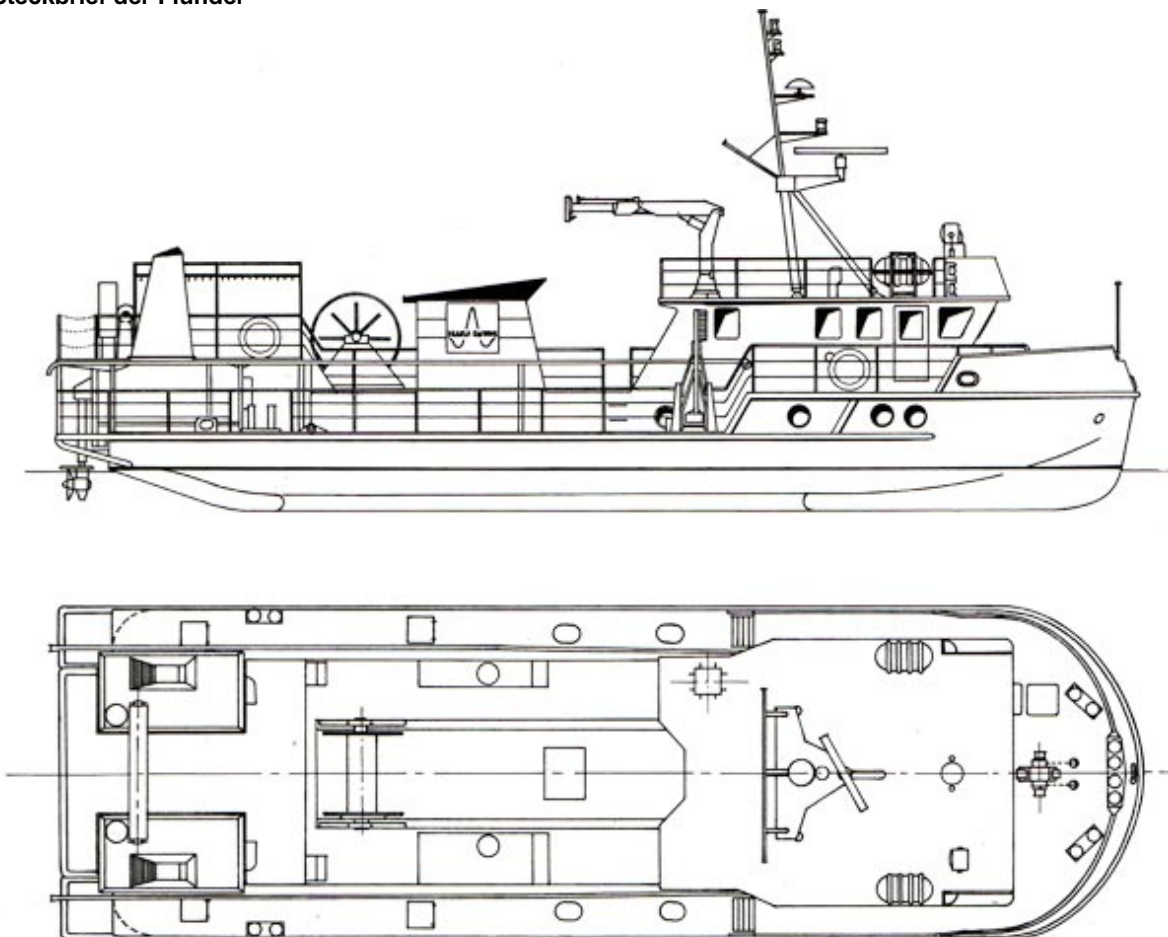


Koje



Aufenthaltsraum

Steckbrief der Flunder



**Steckbrief der VS „Flunder“
Dimensions and Specifications of
SV „Flunder“**

Heimathafen/Home port:	Bremen
Unterscheidungssignal/Radio call sign:	DEIM
Germanischer Lloyd, Klasse/Class:	+ 100 A 4 K
Länge über alles/Length o. a.:	26,60 m
Breite über alles/Beam o. a.:	8,00 m
Seitenhöhe/Moulded depth:	1,85/2,80m
Tiefgang/Draught:	0,90 m

Schiffsgewicht/Tonnage:	127,8 t
Verladegewicht/Loading weight:	99,2 t
Brutto-Rauminhalt/Gross tonnage:	99 BRT/GRT
Netto-Rauminhalt/Net tonnage:	65 NRT/NRT
Antrieb/Engines:	
2 Schottel-Navigator-Ruderpropeller	2x 152 kW
2 Schottel-navigator steering props:	9,35 kn
Geschwindigkeit/Cruising speed:	4-5 kn
Meßfahrt/Survey speed:	
Besatzung/Crew:	
Schiff/Ship:	4
Seismik/Seismic:	8

Ein Meßschiff ‚Flunder‘ zu nennen, ist Programm. ‚Flunder‘ steht für ‚flach‘. Die VS ‚Flunder‘ ist nun das Flaggschiff unserer Flachwasserflottille. Die langjährige Erfahrung der PRAKLA-SEISMOS auf dem Gebiet der Flachwassermessung hat Eingang gefunden in das Baukonzept des neuen Schiffes.

Am 12. April 1979 wurde das MOTORENWERK BREMERHAVEN GMBH (MWB) mit dem Bau beauftragt. Nach nur viermonatiger Bauzeit hob ein 250-t-Schwimmkran am 17. August 1979 das Schiff per ‚Stapelhub‘ ins Wasser. Die Werfterprobung erfolgte am 22. August unter Aufsicht des Germanischen Lloyd, der Seeberufsgenossenschaft und der Arbeitsschutzbehörde. Und am 30. August war es schließlich so weit, dem Schiff einen Namen zu geben und es seiner Bestimmung und seiner Besitzerin PRAKLA-SEISMOS zuzuführen. Die Taufzeremonie begann um 10.00 Uhr in der ‚Kajüte‘ der Werft, wo Geschäftsführer J. Massalsky die Gäste begrüßte. Um 10.30 Uhr begaben sich die Reedereivertreter zusammen mit den Gästen zum Schiffsliegplatz an der Werftkaje Nord.



Ein Ponton diente als Taufkanzel.

Am Schwimmkran während des ‚Stapelhubs‘

In seiner Ansprache betonte J. Massalsky, daß der Bau des Spezialschiffes wegen der nicht alltäglichen Anforderungen für die Werft besonders interessant gewesen sei.



Die Taufgäste



Frau A. Garber schreitet zum Taufakt

Danach sprach Dr. H.-J. Trappe:
„Die PRAKLA-SEISMOS führt seit 1938, nach dem Kriege seit 1948, Flachwassermessungen durch. Unsere Flachwassereinheiten sind wegen ihrer speziellen Bauweise in der Lage, auch die sogenannten Landanschlüsse herzustellen, so daß ein geschlossenes Profilvernetz zwischen Land- und (Hoch-)Seemessungen geknüpft werden kann. Die Erfahrungen der PRAKLA-SEISMOS aus über 30 Jahren Flachwassermeßtätigkeit, nicht zuletzt aber die Erkenntnisse, die wir mit VS „Wilhelm“ und VS „INGRID“ sammeln konnten, kamen uns bei der Konzipierung dieses Schiffes und seiner modernen meßtechnischen Ausrüstung zu Hilfe.“

Nach Schilderung der nautischen und schiffbautechnischen Besonderheiten der ‚Flunder‘ ging Dr. H.-J. Trappe auf die meßtechnische Ausrüstung des Schiffes ein, wobei er besonders auf die modernen Instrumente für Seismik, Datenerfassung und Navigation hinwies. Er schloß mit einem Dank an die Werft für die gute und

schnelle Arbeit und dankte auch dem Aufsichtsrat der PRAKLA-SEISMOS für die aktive Unterstützung bei der Realisierung des Projektes.

Wer schwimmt denn da?

Der Taufakt rückte näher. J. Massalsky ergriff noch einmal das Wort und erläuterte das bevorstehende Ereignis vom Standpunkt der Werft aus. Dann bat er Frau Anneliese Garber, die Taufe vorzunehmen. Nach dem Taufspruch:

„Ich taufe Dich auf den Namen ‚Flunder‘ und wünsche Dir, dem Kapitän und der Besatzung gute Fahrt auf allen Meeren, weltweiten Erfolg und stets eine glückliche Heimkehr“ zerschellte die Sektflasche am Bug des Schiffes.

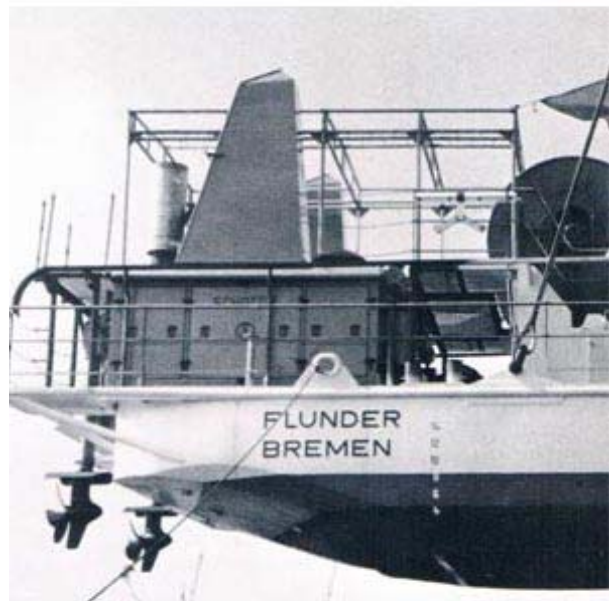
Die beiden Schottel-Navigator-Ruderpropeller

Der Flaggenwechsel und damit die Übergabe des Schiffes an die PRAKLA-SEISMOS fand um 13.20 Uhr südlich des Leuchtfuers Robbenplate statt, im sogenannten Wremer Loch auf Position 53° 40' N, 07° 26' E. Diese Position wurde von dem im Ruderhaus eingebauten neuen Datenlogger ZDEA festgehalten und dem Übergabeprotokoll beigegeben.

Nach dem Flaggenwechsel dankte Dr. R. Garber der Werft, der Bauaufsicht und den Bauaufsichtsbehörden für das entgegengebrachte Verständnis bei der Lösung der sicherlich schwierigen Probleme, die der Bau eines Meßfahrzeuges dieser Art zwangsläufig mit sich bringt. Alle Beteiligten hätten ein Beispiel für eine mustergültige Zusammenarbeit gegeben.

Das Scouting-Boot ROTARK STW 408

Und schließlich dankte er der Taufpatin für die guten Wünsche, die sie dem Schiff mit auf den Weg gegeben habe. Ein Mittagessen in der Strandhalle beschloß diesen von der Werft vorzüglich gestalteten Festtag.



Kurzbeschreibung der VS „Flunder“

- Als Spezialschiff für Flachwassermessungen hat das Schiff einen besonders geringen Tiefgang (90 cm).
- Zum Schutz bei Grundberührung auf steinigem Untergrund und Korallen ist der flache Boden des „Rundspantschiffes“ mit einer starken Holzbeplankung versehen.
- Die Bodenkonstruktion ist so ausgeführt, daß das Schiff gefahrlos trockenfallen kann.
- Die Aufbauten bestehen aus Aluminium. Nach Beendigung eines Einsatzes kann das Schiff auf ein Mutterschiff verladen werden (Huckepack). Aus Gründen der Gewichtsverminderung beim Be- und Entladen sind folgende Teile so eingebaut, daß sie mit Bordmitteln de- und remontiert werden können:

2 Schottel-Einheiten	10,8 t
1 Streamerwinde mit Kabel:	10,6 t
1 „JUNKERS“-Einheit (4 Kompressoren):	3,6 t
1 Heckwinde mit Arbeitsplattform:	1,7t
1 Anker mit Kette:	1,9t

Das Schiffsgewicht von 127,8 t wird dadurch auf das Verladegewicht von 99,2 t reduziert.



Heckansicht der Flunder

Tankinhalte

- 2 Treiböltanks: 6.6 m³/4,4 m³
- 1 Tagestreiböltank: 1.0 m³ insgesamt/total: 12,0 m³ (ca. 10.3 mt)
- 1 Schmieröltank: 300 l
- 2 Frischwassertanks: 12,2 t
- Maximale Operationszeit ohne Vorratsergänzung vom Mutterschiff: etwa 3 Tage

F. Paul