

**Das neueste Schiff unserer Hochseemeßflotte wird VS MINTROP heißen**  
 PRAKLA-SEISMOS Report 3+4 / 85

*Am 16. Oktober 1985, Schlag 11 Uhr, übernahm die PRAKLA-SEISMOS AG in Cuxhaven das 3200 BRT große Fangfabrikschiff BREMEN der "Nordsee" Deutsche Hochseefischerei GmbH. Nach ausgedehnten Um- und Einbauten soll das Schiff gegen Ende Mai 1986 unter dem Namen MINTROP in Dienst gestellt und unserer Meßflotte als modernstes und mit Abstand größtes seismisches Vermessungsschiff eingegliedert werden.*

Der Trend führt hin zum großen Hochseemeßschiff. Die Erfordernisse der 3D-Seismik machen diese Entwicklung unausweichlich, denn weit ausstellbare und flächenhafte Luft- oder Wasserpulser-Arrays sowie Doppelstreamer großer Länge sind nur von kräftigen Schiffen mit massiven und breiten Heckpartien zu bewältigen. Schiffe dieser Größenordnung und Stabilität kosten natürlich ihren Preis. Etwas billiger ist es da schon, ein aus Gründen reduzierter Fangquoten außer Dienst gestelltes modernes Hochseefangschiff zu erwerben und in ein Meßschiff umzuwandeln. Auch unsere Gesellschaft hat sich zu diesem Schritt entschlossen. Am 16. Oktober 1985 wechselte die BREMEN in Cuxhaven ihren Besitzer. Alle hier gezeigten Fotos wurden von H. Pätzold an jenem etwas trüben Herbsttag aufgenommen.



*Punkt 11 Uhr! - 11 o'clock on the dot!  
 Von links/from left:  
 J. Vach, Dr. F.-W. Fischer,  
 W. Janssen ("Nordsee"),  
 Dr. H.-J. Trappe*



*W. Janssen zitiert aus den "Nordsee"-Nachrichten 1972  
 W. Janssen citing from the "Nordsee" News 1972*



*Von Mitte bis rechts/from centre to right:  
 W. Sommerburg (Jens & Jakobsen); G. Repenning, J. Vach,  
 H. O. Hagen*

Die Übergabe vollzog sich auf der Kommandobrücke der BREMEN. W. Janssen, Technischer Leiter der Reederei "Nordsee", begann den Übergabeakt mit einem Rückblick auf das Jahr der Indienstellung und Taufe - 1972 -, erst allgemein und politisch, dann fischerei- und firmenspezifisch: Für die deutsche Hochseefischerei waren bereits die ersten düsteren Wolken aufgezo-gen. Island hatte die Hoheitsrechte auf 200 Seemeilen ausgedehnt und damit den Startschuß zu einer für die Hochseefischerei verhängnisvollen Entwicklung gegeben. Dessen ungeachtet hatte die "Nordsee" mit der Indienstellung von sechs modernsten Fabrikfangschiffen begonnen und mit der BREMEN am 28. September 1972 als Typschiff den Anfang gemacht. Bremens Bürgermeister H. Koschnick war damals in Bremerhaven Taufpate gewesen.



*Dr. H.-J. Trappe und Dr. F.-W. Fischer unterzeichnen das Übergabeprotokoll  
Dr. H.-J. Trappe and Dr. F.-W. Fischer signing the handing-over papers*



*Entspannung nach dem offiziellen Teil  
Relaxing after the formalities  
Von links/from left:  
Dr. F.-W. Fischer, Dr. H.-J. Trappe; F. W. Marwitz, W. Janssen*

W. Janssen verhehlte nicht, daß ihm der Verkauf der BREMEN sehr zu Herzen ging. Aber Fabrikfangschiffe, die so gut konzipiert seien, daß sie in wenigen Monaten die erlaubte Jahresquote abfischen, lassen sich nicht mehr rationell betreiben und zwingen die Reederei zu einer Reduktion ihrer Flotte. Tröstlich sei es für die Vorbesitzer der BREMEN daß das Schiff in gute Hände komme und ganz sicher eine; zweiten Blütezeit entgegenfahre.

W. Janssen überreichte Dr. H.-J. Trappe ein Exemplar der "Nordsee"-Nachrichten aus dem Jahre 1972, dann stellte er dem Vorstandsvorsitzenden unserer Gesellschaft die formelle Frage, ob er das Schiff übernehmen wolle. Ein schrilles Pfeifsignal lockte die Anwesenden auf die Brücke ins Freie. Die Reedereiflagge ging nieder, die PRAKLA-SEISMOS Flagge erschien am Top. Dr. H.-J. Trappe, jetzt wieder im Ruderhaus, dankte W. Janssen für seine Worte und Wünsche, betonte, daß der vortreffliche Zustand aller Schiffseinrichtungen auf Schritt und Tritt zu spüren sei und auf sorgsame Wartung und Pflege rückschließen lasse und versicherte, daß das neue Schiff als das zukünftige Flaggschiff unserer Meßflotte einer besonderen Zuwendung sicher sein könne. Schon jetzt lud Dr. H.-J. Trappe die anwesenden Herren der Partnerseite zu Taufe und Testfahrt nach dem Umbau ein, was spontanen Beifall fand.



*Command post on the bridge*



*Kommandoleitstand mit Sitz des Kapitäns*

Was blieb noch zu tun?

Dr. H.-J. Trappe und Dr. F.-W. Fischer hatten noch diverse Unterschriften zu leisten. Damit war der offizielle Übergabeakt vollzogen. Ein kleiner Fischimbiss in der Messe schloß sich an, dann der Standerwechsel... Das Schiff war unser! -



*Herz des Schiffes sind die beiden MaK-Dieselmotoren (6 M 551 AK), die über Kupplungen und Untersetzungsgetriebe auf einen Escher-Wyss-Verstellpropeller wirken. Die Doppelanlage besitzt 4800 PS und gibt dem Schiff eine Geschwindigkeit von 15,5 Knoten.*



*Heart of the ship are the two MaK diesel engines (6 M 551 AK) which drive an Escher-Wyss variable pitch propeller via couplings and reduction gears. The two engines deliver about 4800 HP and produce a ship speed of 15.5 knots.*

Ein kurzer Rundgang durch die BREMEN

G. Repenning gibt Auskunft. Beeindruckend die Größe des Schiffes - rund dreimal so groß wie die EXPLORA ist unsere Neuerwerbung. Imposant die modernen Navigations- und Ortungsanlagen im Ruderhaus und die mächtigen Diesel im Schiffsrumpf. Das Verarbeitungsdeck mit den Entgrätungs- und Filetierungsmaschinen ist bereits ausgeräumt. Hier sollen die geophysikalischen Apparaturen Platz finden, aber auch die Geräte für Navigation und Positionierung; nur die Sichtgeräte werden dann noch auf der Brücke stehen.



◁ *Achterschiff mit den beiden Netzbahnen von der Brücke aus gesehen*  
*Stern with the two net guides seen from the bridge*



*Standerwechsel*  
*Exchange of standards* ▷



*Eigentlich heißt sie hier schon nicht mehr BREMEN. Das Schiff vor wenigen Tagen zurückgekehrt von 70tägiger Fangfahrt.*

*In actual fact she should no longer be called BREMEN at the time this picture was taken. The ship a few days after returning from a 70-days fishing cruise.*

Ein Blick aus dem Ruderhaus nach achtern läßt erkennen, daß sich ein Fangschiff von seiner Struktur her nicht wesentlich von einem seismischen Meßschiff unterscheidet, das ja auch allerlei Gerätschaft hinter sich herzuschleppen hat. Unsere Fotos zeigen, was die BREMEN heute noch darstellt der Schnitt auf Seite 17 hingegen demonstriert, wie die MINTROP in einigen Monaten aussehen wird. H.-D. Kühn hat die wichtigsten technischen Daten zusammengestellt. Dem Kenner unserer Schiffe fällt auf, daß der Schiffsrumpf nicht mehr durchgehend weiß gehalten ist, wie bisher üblich. Die Erfordernisse der Praxis haben gegenüber rein ästhetischen Gesichtspunkten den Sieg davongetragen. (Auch die übrigen Einheiten unserer Flotte werden bald diesen Habitus zeigen.)

## SV MINTROP



*Das auf den Werften Schichau Unterweser und Rickmers in Bremerhaven gebaute Schiff nach dem Umbau, der Ende Mai 1986 abgeschlossen sein dürfte. Vorab einige Dimensionen, Daten, Fakten:*

*The ship, built at the shipyards Schichau Unterweser and Rickmers in Bremerhaven, after conversion. This work will be completed by end of May 1986. Now a few details and dimensions:*

**Ship**

Length over all: 92.00 m  
 Beam: 15.00 m  
 Draught: 6.00 m  
 Tonnage: 3200 GRT  
 Cruising speed: 15.5 knots  
 Bunker capacity app.: 1000 tons (metric)  
 Accommodation: 38 single cabins

**Navigation**

GPS and TRANSIT satellite navigation;  
 various phase comparison and RANGE-RANGE systems

**North Reference**

C. PLATH 3 gyro system or  
 C. PLATH NAVISTAB INERTIAL system

**Positioning and Logging**

PRAKLA-SEISMOS NAVDATA 3000 navigation system

**Seismic Equipment**

SYNTRAC 480 marine digital telemetry system;  
 2 streamers of 3000 m each  
 or 1 streamer of 6000 m;  
 40 telemetry units for 480 hydrophone groups;  
 group lengths and spacing: 6.25 m or 12.50 m or 25.00 m

**Airguns**

2 to 6 chains;  
 total chamber volume: 68.34 l (4170 cu. in.)  
 at 140 bar (2030 psil)

**Waterguns**

Intended capacity equivalent to that of airguns

---

Wie geht es weiter?

Die Ausschreibung für die Umbauarbeiten ist inzwischen allen potenten und geeigneten Werften an Norddeutschlands Küste zugegangen. Unsere 'Schiffsbauer' J. Vach, G.Repenning und H.-D. Kühn hatten die hierfür nötigen Vorarbeiten zu leisten und waren auf Tage hinaus nicht ansprechbar. Der Streß dürfte sich kaum mindern, sobald die Umbauarbeiten erst einmal begonnen haben. Wir wünschen den Herren, besonders aber G. Repenning, der die Bauaufsicht führen wird, für die kommenden Monate ein starkes Nervenkostüm und eine glückliche Hand.

Das Schiff wollen wir von jetzt an nur noch VS MINTROP nennen.

**G. Keppner**