

Die Übergabefahrt der SV MINTROP

PRAKLA-SEISMOS Report 1+2 / 86

Dr. Ludger Mintrop - Begründer der Angewandten Seismik und Gründer der SEISMOS.
Nach ihm ist das Schiff benannt.



Am 29. April dieses Jahres war es soweit: Reederei (PRAKLA-SEISMOS AG) und Werft (Paul Lindenau GMBH & Co. KG) hatten zur Gäste- und Übergabefahrt nach Kiel - Friedrichsort eingeladen - und viele kamen, um das neue Flaggschiff unserer Meßflotte zu besichtigen und auf kleiner Fahrt zu erleben.



Dr. H.-J. Trappe ließ seine Gäste im Gesellschaftsraum der MINTROP herzlich willkommen:

"Was wir Ihnen während einer viereinhalbstündigen Gästerundfahrt zeigen wollen, ist das jüngste, größte und leistungsfähigste Schiff unserer aus acht Meßschiffen und einem Versorger bestehenden Flotte. Am 16. Oktober letzten Jahres hat die PRAKLA- SEISMOS AG das 3200 Bruttoregistertonnen große Fangfabrikschiff BREMEN der 'Nordsee' GmbH erworben.

Nach ausgedehnten Umbauten durch die Paul-Lindenau-Werft in Kiel-Friedrichsort und nach Installation modernster geophysikalischer und nautischer Ausrüstung haben wir nun das Ergebnis dieser Bemühungen vor Augen. Benannt ist das Schiff nach Professor Ludger Mintrop, dem Vorkämpfer und ersten Pionier der Angewandten Seismik und Begründer der SEISMOS.

Es ist mir eine besondere Ehre, Herrn Dr. Robert Mintrop und Frau Dr. Angelika Mintrop-Aengevelt, Sohn und Enkeltochter des Namensgebers dieses Schiffes, hier begrüßen zu dürfen.



Es war ein langer Weg bis hierher und heute, gerechnet von jenem Zeitpunkt an, als die Angewandte Geophysikfesten Grund verließ und sich anschickte, Meeresbecken, Schelfränder, Binnenseen und Flußläufe einzubeziehen in ihr ehrgeiziges und keine unerforschten Zonen duldendes Programm. Dazu bedurfte es gänzlich neuer Technologien, Instrumente, Verfahren -und Schiffe.

Und Meßschiffe, wenn sie zu den Spitzenerzeugnissen ihrer Art gehören wollen, haben Wunderwerke integrierter Technik darzustellen, vollgepackt mit Elektronik und Geräten.

Wann haben die marinen Aktivitäten, erst der SEISMOS und später der PRAKLA, begonnen? Genau genommen schon 1923. Da versuchte ein SEISMOS-Meßtrupp, die berühmten Golden-Lane-Ölfelder für die Mexican Eagle in den Golf von Mexiko hinaus zu verfolgen. Sehr einfach ging das damals zu in der Lagune von Tamiahua südlich Tarnpico. Man benutzte Fähren, sparte nicht an Sprengstoff und freute sich an den wunderschönen Fontänen, die in den Himmel stiegen. ..."



Dr. H.-J. Trappe ließ die rasante Entwicklung Revue passieren, die nun folgte: Entwicklung und Bau der ersten Hydrophone, Einführung des Streamers, der Luftpulser-Arrays, Einbezug der Digitaltechnik und der Mehrfachüberdeckung. Er nannte die Namen von Schiffen, die gechartert oder gekauft und umgebaut PRAKLA- und SEISMOS-Geschichte machten. Blenden wir uns wieder in seinen historischen Abriss ein:

"Die neuere Zeitrechnung der Seeseismik unserer Gesellschaft begann 1970 mit dem Stapellauf der 'großen' PROSPEKTA, ein Meilenstein für uns. Schon drei Jahre später, also 1973, folgte das Schwesterschiff EXPLORA. Zu den Höhepunkten in der Karriere dieses Schiffes zählten drei Fahrten in die Antarktis. Zwei auffällige geologische Strukturen in der Weddell-See - **EXPLORA-Escarpment** und **EXPLORA-Wedge** - fanden Eingang in die Fachliteratur und reklamieren Nachruhm für Schiff und Besatzung. Ehre, wem Ehre gebührt! –



So sah es fast während der ganzen Übergabefahrt aus.



Jetzt folgte die große Zeit der Flachwasserschiffe:
 - 1979 wurde die FLUNDER in Dienst gestellt,
 - 1981 folgte die MANTA nach. Schon ein Jahr darauf,
 - 1982, wurde die SOLEA vom Stapel gehoben,
 - 1983 schließlich unsere FLUNDER II:

1985 reifte dann der Entschluß, das Fangfabrikschiff BREMEN zu erwerben und in ein Hochseemeßschiff umzuwandeln. Und damit stehen wir nun wieder mitten im Heute.
In wenigen Augenblicken wird die MINTROP Leinen lösen und auf Gästefahrt gehen. Ein paar Fragen, die Ihnen, meine hochverehrten Gäste, vielleicht auf der Zunge liegen, möchte ich prophylaktisch zu beantworten versuchen:

Warum dieses Schiff?

Warum dieses Schiff zu diesem Zeitpunkt?

Was zeichnet die MINTROP vor anderen Schiffen dieser Art aus?

Nur seismische Schiffe von der Größe und der technischen Ausstattung der MINTROP sind in der Lage, hochauflösende dreidimensionale Schnitte des Untergrundes bei vertretbaren Kosten zu liefern. Das Schiff kann einen oder auch zwei Digital-Streamer schleppen von 6000 m bzw. 3000 m Länge. Kombiniert mit ein bis drei Energiequellen -Luftpulser-Arrays -lassen sich pro Meßstrecke bis zu $2 \times 3 = 6$ seismische Profile gleichzeitig aufnehmen, was den Kostenvorteil für den Kunden augenscheinlich macht.

Wesentliche Qualitätsvorteile bringt das moderne digitale Telemetrie-System: Die von den Hydrophonen aufgefangenen Signale werden bereits im Streamer digitalisiert und über eine einzige Leitung der Apparatur im Meßraum zugeführt. Leakage-Probleme und Übersprechen treten nicht auf. Die Abmessungen des Schiffes verleihen ihm eine Seetüchtigkeit, die auch dann noch das Messen gestattet, wenn Schiffe herkömmlicher Art längst in den nächsten Hafen geflüchtet sind. Die Einsatzmöglichkeit eines Hubschraubers reduziert Ausfallzeiten, kommt also der Wirtschaftlichkeit zugute.

Mit dem Gesagten beantwortet sich die von mir gestellte Frage - warum dieses Schiff zu diesem Zeitpunkt? - fast von alleine:



Die Gäste versammeln sich auf dem oberen Deck zur Übergabezeremonie.

Gerade in Zeiten, in denen die explorierenden Gesellschaften jeden Dollar zweimal umdrehen bevor sie ihn ausgeben, kommt es für die Kontraktorgesellschaft - also für uns - auf höchste Wettbewerbsfähigkeit an. "Das Bessere ist des Guten Feind", das galt und gilt zu allen Zeiten. Denn der Kunde rechnet klar und einfach: Leistung ist für ihn nichts anderes als das Produkt aus Qualität mal Quantität pro Zeiteinheit, sprich Dollar oder D-Mark.

Es gäbe noch viel zu sagen über unser neues Flaggschiff. Aber die Experten der Seemeßabteilung brennen schon darauf, Ihnen alle Feinheiten vor Ort zu erklären. Bleibt mir also nur noch, meiner Dankespflicht zu genügen, was ich freudigen und dankbaren Herzens tun möchte. Denn wahrhaft Großartiges wurde hier in nur viereinhalb Monaten vollbracht (was besonders jene Herren bestätigen können, die das Schiff schon vor dem Umbau gesehen haben). Mein Dank gilt der vorzüglichen und termingerechten Arbeit der Paul-Lindenau-Werft, nicht zuletzt aber den Herren unserer Gesellschaft, die in den vergangenen Streß-Monaten weit mehr geleistet haben, als man Mitarbeitern gemeinhin zumuten darf.

Dank Ihnen allen.

Damit sei genug geredet. Laßt uns nun herausfinden, ob das Schiff auch tatsächlich allen seemännischen Forderungen gerecht wird. Ich wünsche Ihnen, meine verehrten Gäste, einen erlebnisreichen und vergnüglichen Tag.

Glückauf!

Übergabe und Flaggenwechsel



Dr. Trappes Wünsche gingen in Erfüllung. Auch tat das Schiff, was es sollte und gehorchte Kapitän und Ruder. Doch bevor die MINTROP Leinen löste, hatte der Senior-Chef der Werft, Dipl.-Ing. H. Lindenau, das Wort ergriffen und der Reederei für das in seinen Betrieb gesetzte Vertrauen gedankt. H. Lindenau bekundete nahezu Verehrung all jenen Technikern und Wissenschaftlern gegenüber, die mit einem solch komplizierten technischen Wunderwerk, wie es die MINTROP nun einmal darstelle, umzugehen wüßten und in deren Schatten er sich wie ein simpler Handwerker vorkomme.

Wenn auch diese letzte Bemerkung bei den Zuhörern mehr Skepsis als Glauben auslöste, bescherte sie dem Redner doch einige Lacher, zahlreiche Ohos! und andere Reaktionen purer Bescheidenheit.

Dann also legte die MINTROP ab. Es war neblig geworden, die Fotos zeigen es. Kapitän K. Brünjes und seine Offiziere, das rotierende Bordradar und der Heulton des Nebelhorns aber flößten den Gästen so viel Vertrauen ein, daß sie unverzüglich daran gingen, das Schiff und seine nautischen und geophysikalischen Einrichtungen auszuforschen.



Schiffsglocken sind keine bloße Verzierung. - Sie sind zu läuten bei Nebel, wenn das Schiff vor Anker liegt.

Und da die Küste und das Ziel unserer Reise -die Förderplattform des ersten deutschen Offshore-Ölfeldes Schwedeneck - wegen des Nebels nicht zu sehen waren, blieb den Gästen kaum eine andere Wahl, als sich dem Schiff und seinen Einrichtungen zu widmen und natürlich auch den leiblichen Genüssen zuzusprechen, die zu jeder Stunde in Messe, Cafeteria und Tagesraum für sie bereitstanden.



Die Übergabe des Schiffes, symbolisiert durch den Flaggenwechsel und begleitet von Dankesworten, Wünschen und dem leisen Klirren von Sektgläsern, fand vor Schwedeneck statt. Das war am frühen Nachmittag. Die Fotos dieser Seiten entheben den Berichterstatter der allzu detailgetreuen Schilderung. Um 16 Uhr und genau nach Plan machte die MINTROP am Lindenau-Pier wieder fest.

Die Sonne kam durch, zur Freude unserer Hobby-Fotografen und auch der Profis vom NDR-Fernsehen, die uns nach Schwedeneck begleitet hatten.



G. Keppner