

3. Jahrgang Nr. 3

1960

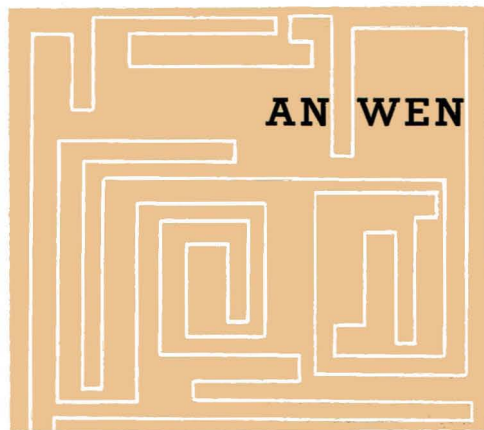


RUNDSCHAU



Foto: Dr. G. Suhr

ALT-ANKARA AUF DEM ZITADELLENBERG



AN WEN SOLL ICH MICH WENDEN?

Die Betriebsangehörigen der PRAKLA, die jahrelang im Außendienst, besonders im Ausland, tätig sind und nur selten einmal nach Hannover kommen, stellen bei ihren Besuchen in der Zentrale fest, daß durch den immer umfangreicheren Ausbau derselben eine Verteilung der Aufgaben auf zahlreiche Abteilungen notwendig geworden ist. Um bei den verschiedensten Anliegen Auskunft bei der jeweils zuständigen Stelle einholen zu können, wurde mehrfach darum gebeten, einmal einen Überblick über die derzeitige Organisation der Zentrale in einer Rundschau zu bringen:

1) Geschäftsführung:	Dr. Zettel Dr. v. Helms Dr. Dröge Dr. Maaß	Frau Schick Frau Hennies Frau Steffensen Frl. Gorsnie		17) Reparatur seismischer Apparaturen:	Faber Beckhaus	
2) Personalabt.:	Dr. v. Helms	Frau Pfab		18) Telefonanlage:	Voigt	
3) Techn. Abt.:	Dr. Maaß Dr. Vetterlein	Frl. Gorsnie Frl. Schmidt		19) Werkstatt:	v. Jezierski	
4) Kaufm. Abt.:	Dr. Dröge	Frau Steffensen		20) Zeichenbüro:	Dresselmann Frau Döring	
5) Auslandsabt.:				21) Personaleinsatz:		
Aquisition:	Dr. Gees	Frau Rieger		Wissenschaftler	Dr. v. Helms	Frau Hennies
Organisation, Aus-				Auswerter, Zeichner	Dr. Heimburg	Frau Konrad
rüstung, Versorgung:	Dr. Garber	Frl. Brandt		Feldleiter, Meßtechniker, Sprengmeister	Dr. Maaß O. Paul	Frl. Gorsnie
Versand:	Frau L. Reinhardt				Fenner	Frl. Heuer
6) Chefgeophysiker:	Dr. Heimburg	Frau Konrad		22) Kraftfahrzeuge:		
mit Gruppenleitern				23) Wareneingang:	Roth	
für Seismik:	Dr. Köhler	Frau Konrad		24) Trupppausrüstung:		
	Dipl.-Geol. Otto	Frau Konrad		Geophone, Kabel,		
	Dipl.-Ing. Bading	Frau Konrad		Werkzeuge:	Rohde	
	Dr. Ameely	Frau Konrad		Büro- und Zeichen-		
	Dipl.-Ing. Körner	Frau Konrad		material:	Roth	
				Versandlager		
7) Gravimetrie:	Dr. Linsner	Frl. Beier		Eupenerstraße:	Dornieden II	
8) Elektrik:	Dr. Suhr Dr. Gottlieb			25) Rechnungsstellung:	W. Meier I	Frau Kermas
9) Aero-Magnetik:	Sender			26) Kasse:	Frau Ulzen	
10) Seeseismik:	Dr. Garber	Frau Dittrich		27) Einkauf:	Schrader, Helm.	Frl. Käsdorf
	Kohlruß	Frau Dittrich		28) Versicherungen, Flur-		
11) Gasgeräte	Frommholz	Frau Bruck		schadenregelung:	Thiede	Frl. Käsdorf
	Hogrefe I			29) Fotolabor:	Heberger	
12) Bohrlochmessung:	Frommholz			30) Bibliothek:	Frl. Blumenberg Dr. Geußenhainer	
	Sporleder			31) Übersetzungen, englisch:	Frl. Blumenberg	
13) Seismische				32) PRAKLA-Rundschau	Dr. Köhler Dr. Geußenhainer	
Auswertgruppen:	Frl. Baumann Frau Dr. Hoch				Buchholz	
14) Geophysikalische				33) Betriebsrat:		
Entwicklung				34) Betreuung der		
Automation:	Dipl.-Phys. Pott			Ferienheime:	Frau Pfab	
15) Magnetband-				Verwaltung		
Abspielzentrum:	Dipl.-Geoph. Trappe			Schwanden:	Herr und Frau Franz	
16) Techn. Entwicklung:	Dipl.-Ing. Weißensteiner			Norderney:	Frau Motzkus	
	Heinisch			35) Betriebsküche:	Frau M. Reinhardt Frau Helmke	

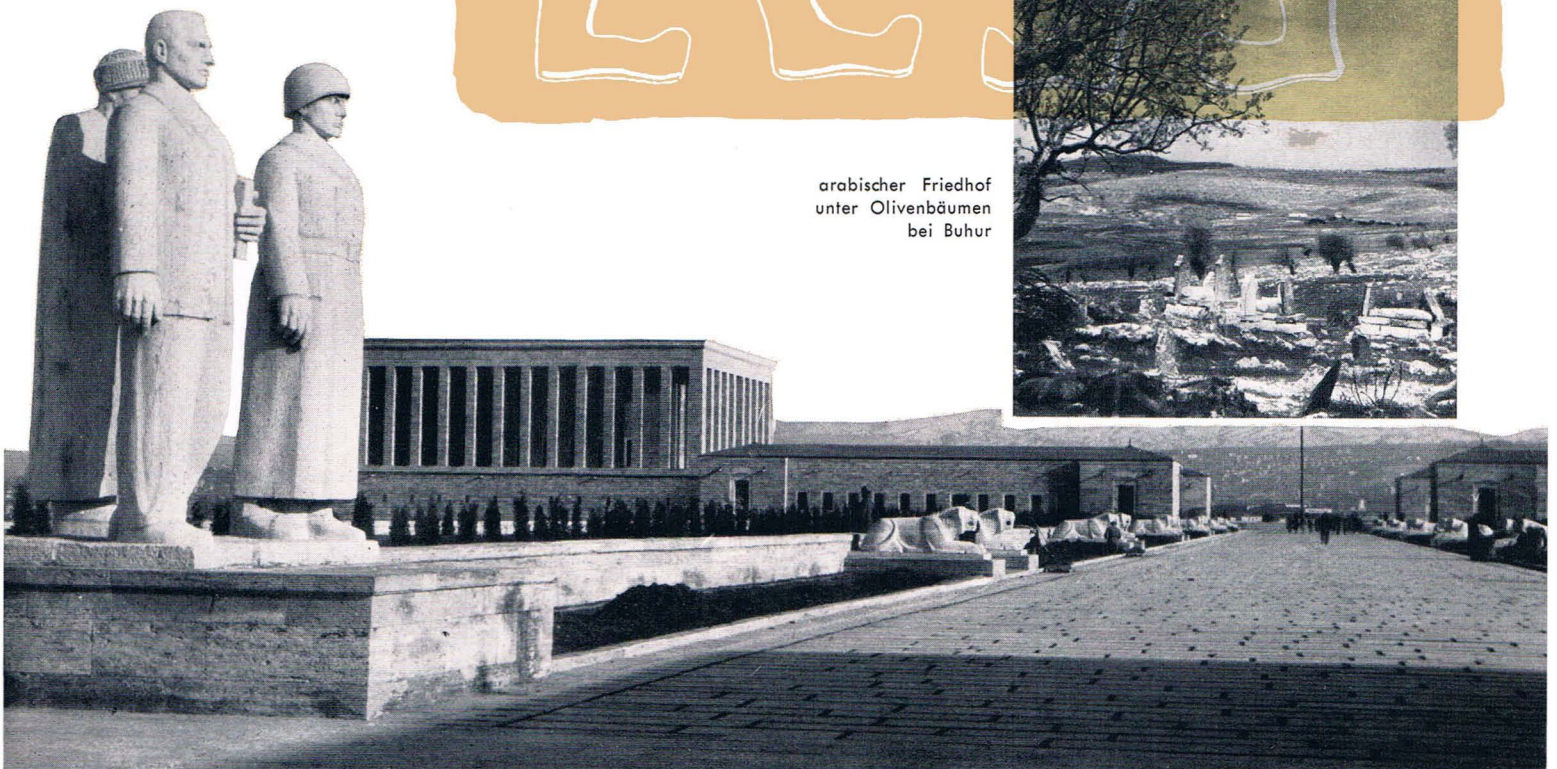
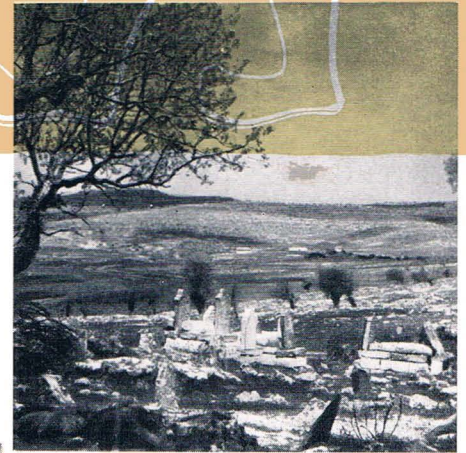
Aus dem Inhalt:

	Seite
Die Türkei im Mittelpunkt des Interesses	1
Aleppo	3
Am Rande des Niltals	4
Begegnung im Amazonas-Hotel in Manaus (Brasilien)	6
Rückblende: Umbau Prospekta	7
PRAKLA	
zu Lande, ... auf dem Wasser ... und nun auch in der Luft?	9
Aus der Geschichte Hannovers	10
PRAKLA-Ferienheim Norderney	11

Steinrelief zweier
(das Himmelsdach stützenden)
vogelköpfigen Genien
Hethiter 1000 v. Chr.,
südliche Türkei



arabischer Friedhof
unter Olivenbäumen
bei Buhur



Atatürk-Mausoleum

DIE TÜRKEI IM MITTELPUNKT DES INTERESSES

Die jüngsten innerpolitischen Ereignisse in der Türkei haben diesen Staat wieder in den Mittelpunkt des Interesses gerückt. Die folgenden Bilder sollen einen kleinen Einblick in die Vielfarbigkeit dieses Landes geben, wie sie sich unseren in der Türkei arbeitenden Firmenangehörigen darbietet.

Ein besonderer Reiz liegt in dem engen Nebeneinander von Altem und Modernem. In Ankara findet man, besonders auf der Burg, verträumte Winkel, so malerisch, daß Dr. Linsser sie, umringt von türkischer Jugend, mit Pastellfarben festhielt. In geringer Entfernung davon findet man modernste Stadtteile, wie z. B. um den Kizilay-Maydani, den

Platz des Roten Halbmonds, der in mohammedanischen Ländern an die Stelle des Roten Kreuzes tritt, am Atatürk-Bulvari mit den schönen Parkanlagen und einem der zahlreichen Kriegerdenkmale. Auch das Atatürk-Mausoleum im neuklassizistischen Baustil gehört zu diesen modernen Bauten, die für die Türken in der Provinz das bewunderte Symbol einer neuen Zeit geworden sind. Diesen Symbolen wieder Inhalt und Hintergrund zu geben, ist das Ziel der revolutionären Gruppen, die nun die Regierung umgebildet haben. Sicher wird es aber auch die neue Regierung nicht leichter haben, die Bevölkerung der Türkei, die



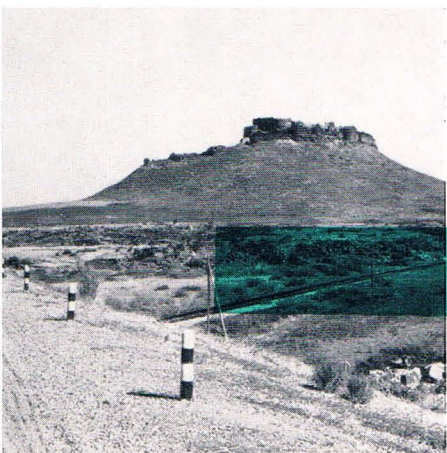
Der treue DKW muß schwer ran



Holzpflug am Lager Telades



Derik in der Mardinschwelle 40 km westlich Mardin



Toprakkale, eine alte Kreuzritterburg an der Reichsstraße 1 zwischen Adano und Ankara

so viele verschiedene Völkergruppen und Traditionen umschließt, straff zu organisieren und das Land weiter zu erschließen. Dies trifft besonders für die Südostprovinzen zu, und nur staatliche Anordnungen sind in der Lage, diese Provinzen zu modernisieren.

Im Auftragsgebiet Bozova z. B. sehen die „Wege“ noch so aus wie auf der nebenstehenden Aufnahme. Das Transportmittel der einheimischen Bevölkerung ist heute noch wie vor Jahrtausenden der Esel.

Überall findet man noch Zeugen der Vergangenheit wie hier die Kreuzritterburg Toprakkale an der Straße von Adana nach Iskenderun oder die berühmte Brücke über den Tigris bei Diyarbakir, von den Römern gebaut, von Seldschuken erneuert und heute noch die Hauptverbindung nach den südöstlichen Grenzprovinzen. Der arabische und der kurdische Einfluß überwiegt im Südosten auf dem Land zweifellos den türkischen. Die Bauweise der Dörfer wie z. B. Derik in den Kalkbergen der Mardin-Schwelle oder der alte einsame arabische Friedhof bei Buhur westlich von Derik und der Holzpflug, mit dem die Melonenfelder bei Telades bearbeitet wurden, zeigen, wie schwer es sein wird, diese Gebiete zu modernisieren.

Nur von dort, wo unter straffer staatlicher Leitung und mit reichlichen Finanzmitteln günstige Naturbedingungen ausgenutzt werden, wie auf dem großen Staatsgut Ceylanpinar an den Quellen des Kabur, kann eine dauerhafte Verbesserung der Lebensbedingungen ausgehen. Wenige Kilometer von jenem Holzpflug entfernt, auf dem Gebiet des Staatsgutes, mähen im Sommer 150 riesige amerikanische Mähdrescher in Kolonnen zu je 15 die 2 x 2 km großen Getreidefelder auf einer zusammenhängenden Fläche von 1600 qkm -, während zur gleichen Zeit auf den angrenzenden Feldern zahlreiche Kurdenfrauen Halm für Halm mit der Hand ausrupfen! Der Ertrag pro Hektar unterscheidet sich jedoch kaum, da der Wassermangel überall im Südosten das Problem Nr. 1 ist. Nur in der Nähe des Mittelmeers findet man üppige Vegetation wie z. B. die über mannshohen Feigenkakteen bei Iskenderun.

Die Verschiedenartigkeit der Landschaft und der Bewohner und das enge Nebeneinander von Tradition und Moderne machen den Reiz des Landes aus, in dem die jüngsten politischen Entwicklungen hoffentlich einen weiteren Schritt zum wirtschaftlichen Aufstieg bedeuten.

G. Suhr

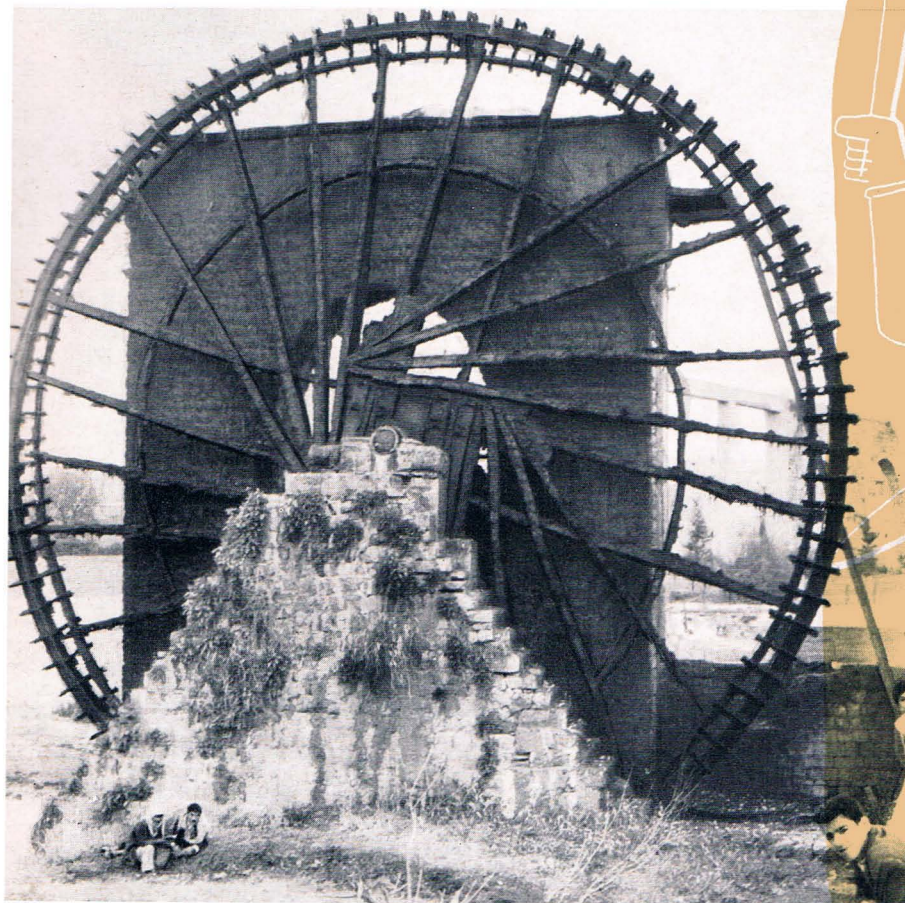


Dr. Linser als Maler umringt von türkischer Jugend auf der Burg von Ankara

Basaltrelief
des Gottes Teschub
(Hethiter)
2000 v. Chr.,
nördliches Syrien



Handelsstraße am Euphrat



Wasserrad bei Homs

ALEPPO

Gleich wird es dunkel sein. Das Gaspedal wird ein wenig weiter durchgetreten, damit wir noch beim letzten Dämmerlicht in Aleppo, unserem Reiseziel, eintreffen.

Hinter mir im Wagen sitzen zwei kaum akklimatisierte „Wüstensöhne“. Sie spielen mit bewundernswerter Ausdauer auf einem Magnetbrettchen Schach. Sie kümmern sich nicht um die scheinbar eintönige Landschaft, die zu beiden Seiten dieser Landstraße erster Ordnung an uns vorbeihuscht! Auch ich kann mich nicht allzusehr damit befassen, denn ich muß mein Augenmerk auf die Straße konzentrieren, auf der mir ununterbrochen syrische Lastwagen in halsbrecherischer Fahrt entgegenkommen, die zum großen Teil nicht daran denken, unserer „Straßenwanze“ auszuweichen. Nebenbeigesagt, es ist auch sehr schwierig, auf der kaum 4 m breiten „Autobahn“ Platz zu machen, und manchmal geht es nur um Millimeter klar, aber man gewöhnt sich auch daran.

Zur Rechten sieht man einen syrischen Militärflughafen, und wir wissen von früheren Fahrten, daß die Stadt bald vor uns auftauchen wird.

Die Sonne ist zur Hälfte hinter den Bergen verschwunden und nur noch als knallrote Halbkugel zu sehen. Der Himmel ist herrlich violett, und die Dörfer links und rechts der Straße scheinen zu glühen. Auf den Seitenstreifen stehen Kinder in zerlumpte Gewändern und bieten Schafkäse, lebende Vögel und allerlei andere Dinge an. Wir wollen aber weiter, denn im Dunkel kann man sich in der Stadt leicht verfahren, und die Nacht bricht schnell herein. Ein Dorf nach dem anderen taucht auf, hier und da ist auch schon eine Fabrik zu sehen, rechts ein Krankenhaus in wirklich herrlichen Anlagen und dann nach einer Kurve die Stadt.

Wir fahren jetzt durch einen Vorort, und man muß höllisch aufpassen, daß einem nicht plötzlich einer von den recht

Ansicht der Stadt Aleppo mit Zitadelle





Araberdorf bei Aleppo

undisziplinierten Fußgängern auf dem Kühler hockt, denn das hat böse Folgen. Hier wird nicht lange gefragt, wer der Schuldige ist. Der Schwächere hat erst einmal recht, und der andere kommt ins Gefängnis –, und da soll es nicht schön sein.

Ich muß jetzt Licht einschalten. Ganz haben wir es nicht mehr vor Dunkelheit geschafft. Aber wir sind immerhin schon in der Stadt. Man könnte die Augen schließen und würde merken, daß man in der Stadt ist: einmal am Lärm, den hier Jeder aus voller Kraft vollführt, und dann an den typischen Düften, die hier jedoch nicht näher beschrieben werden sollen.

Ich glaube, wir haben uns „verfranzt“. Die Gegend ist mir unbekannt. Wir befinden uns in einer schmalen Gasse. Aus den Fenstern schauen abenteuerlich verhüllte Gestalten. Sie winken uns zu und lachen. Sie versuchen, mit uns zu sprechen. Aber wir verstehen sie nicht. Jetzt kommt ein Torbogen. Er ist sehr schmal. Aber wir müssen hindurch, denn wenden kann man hier nicht. Ich schaffe es. Wir befinden uns plötzlich mitten im Basar. Wir werden neugierig bestaunt. Vor uns geht sehr gemütlich und aufreizend langsam ein alter Mann im weißen Gewand; er führt einen schwer gepackten Esel. Von ihm wird unser Tempo bestimmt, denn überholen kann man nicht. Jetzt müssen wir eben Zeit haben, und es ist auch einmal ganz interessant. Erstaunlich, was man hier alles kaufen kann: vom leicht schlampig verarbeiteten, aber doch sehr malerisch aussehenden Goldschmuck bis zur Blechtrommel für die Kinder ist hier alles zu haben. Teppiche und Wandbehänge mit dem Konterfei des Präsidenten Gamal Abdel Nasser, Sitzkissen aus Ziegen- und Kamelleder, herrliche gewebte, meistens unechte, aber auch zum Teil echte Brokatstoffe, Schuhe usw. Den Basar müssen wir unbedingt noch einmal aufsuchen, wenn wir Zeit haben.

Vor uns öffnet sich ein Tor. Wir gelangen auf eine Straße und erblicken ganz plötzlich die Zitadelle, das Wahrzeichen Aleppos. Sie wird von Scheinwerfern angestrahlt und bietet ein wirklich romantisch schönes Bild.

Der Verkehr rauscht lärmend an uns vorbei. Wir lassen uns Zeit. An Parkanlagen, halbfertigen Hochhäusern und mit grellen Reklamen versehenen Kinos vorbei bummeln wir durch die Stadt.

Auf den Fußwegen drängen sich die Menschen in den verschiedensten Aufmachungen. Auf den Stoßstangen der klapprigen Straßenbahnen stehen Jung und Alt. Sie versuchen auf diese Weise das Fahrgeld zu sparen. Für uns, die wir aus der Einsamkeit des Camps kommen, ist es ungewohnt, so viele Menschen zusammengedrängt zu sehen. Wir genießen dieses Schauspiel. Da taucht eine mir bekannte Straße auf. Sie führt direkt zu unserem Büro. Im Gegensatz zu manchen anderen Straßen ist sie breit, sauber und gut beleuchtet.

Moderne Bauten recken sich zu beiden Seiten empor, und hübsche Anlagen lockern das Bild auf. In bunt illuminierten Kaffeegärten sitzen vornehm gekleidete Menschen und plaudern laut und unbekümmert. Andere in amerikanischen Luxusautos fahren im Schrittempo, wenden auf einem Platz und fahren dieselbe Strecke zurück, – ohne Ziel, nur zum Zeitvertreib. Diese Menschen scheinen Zeit zu haben. Sie lassen sich nicht jagen.

Vor uns erblicken wir das PRAKLA-Büro. Mit lautem Hallo werden wir empfangen. Nachdem wir heiß gebadet haben, und wir haben es nötig, wird stolz ein weißes Hemd angezogen, die Krawatte umgebunden und der Anzug hervorgeholt. Wir kommen uns vor wie die Grafen. Kaum lassen wir uns Zeit zum Ausruhen, denn wir wollen uns die Stadt Aleppo noch genauer ansehen. Man sagt uns, wir sollten doch einmal ins „Moulin Rouge“ gehen.

Woll'n mal sehen! –

Horst Schrader

AM RANDE DES NILTALS

„Have you seen the Pyramids?“ – Das ist die Frage, die jedem Ausländer in Cairo immer wieder gestellt wird. So wird der Neuankömmling im Hotel überfallen, im offiziellen Gespräch, bei offiziellen Verhandlungen, auf parties, ja selbst im Flugzeug vor dem Start aus Cairo taucht diese Frage auf. Sie dürfte das in Europa übliche Wettergespräch ersetzen, d. h. sie dient vielfach zur Anknüpfung einer Unterhaltung, denn bei dem stets blauen Himmel, der sich über Ägypten spannt, erübrigt sich die Diskussion über das Wetter.

Dem Fremdling, der diese Frage verneint, wird sofort Hilfe angeboten. Der einem bis dahin noch unbekanntes Verhandlungspartner wird mit der in Ägypten typischen Gastfreundschaft eine Fahrt zu den Pyramiden anbieten. Im Hotel werden immer mit der in Ägypten ebenfalls typischen Geschäftsfreudigkeit eine Reihe von Vorschlägen gemacht, wie man dorthin gelangen kann, etwa mit einem Taxi und einem Dragoman (Fremdenführer), der über alles bestens informiert

sein soll und einen selbst in deutscher Sprache informieren könnte – und das alles angeblich für nur wenig Geld. Wer will, nimmt das eine oder andere gerne an: Auf breiter Straße fährt er im 60 – 100 km-Tempo die 15 km vom Zentrum von Cairo aus nach Südwesten bis nach Giza, wo am Rande des Niltals, am Stadtrand von Cairo, „die Pyramiden“ liegen. Er sieht die Reihe der 3 großen Steinkolosse (Cheops-, Chefren- und Mykerinos-Pyramide), bewundert die Sphinx, läßt sich von einem der vielen Photographen auf einem buntbehängten Kamel aufnehmen, trinkt noch eine Tasse Kaffee und ist in 2 Stunden wieder in Cairo. Ägypten hat sich auf amerikanisierten Tourismus umgestellt. Mir selbst wurde in einem Reisebüro „sight-seeing in Luxor“ angeboten, wonach man in einem knappen Tag alle Altertümer Ägyptens besichtigen kann.

Anstelle der Luxorreise zogen wir eine Fahrt zu den Pyramiden vor, anstelle eines Fremdenführers einen gedruckten Reiseführer. Ein festes Programm fehlte, sodaß wir auch Zeit



„Moderne“ Wasserförderung



Im Lande der Pharaonen



Große Wäsche in Ägypten

Die Pyramiden von Giza



hatten, anderes zu sehen, was uns Freude machte. Doch, was ist schon ein Tag! Er reicht nur, um einen flüchtigen Eindruck zu bekommen, oder um wenigstens intensiv aufzunehmen.

Unter den „Pyramiden“ wird normalerweise die Gruppe der Pyramiden von Giza verstanden. Es gibt jedoch außer dieser noch 7 weitere Gruppen, die sich am Westrand des Niltals, am Rande der Wüste, über ca. 100 km in südlicher Richtung erstrecken. Neben den Pyramiden von Giza (4500 Jahre alt) sind die 20 km südlich davon gelegenen von Sakkara (in der Nähe das alte Memphis) die berühmtesten. Zu jeder dieser Gruppen gehört eine Reihe von großen Pyramiden (Königsgräber), von kleinen Pyramiden (Gräber der Königinnen), von Tempeln und von Mastabas (Gräber hoher Staatsbeamter).

Den Anfang unserer Besichtigungsfahrt machten wir in Giza. Die mächtigen 3 Pyramiden sind von jedem hohen Aussichtspunkt in Cairo und Umgebung aus zu sehen; in ihrer Höhe können sie sich mit den europäischen Domen messen (146, 143 und 66 m). Die Grundfläche der Cheops- und der Chephren-Pyramide beträgt je ca. 230 und 215 m im Quadrat, d. h. ca. 50000 qm. Dort würden also etwa 500 Wohnungen von je 100 qm Grundfläche Platz finden. 40 Stockwerke könnte man übereinander bauen. Wer Spaß daran hat, kann selber ausrechnen, wieviele Wohnungen in den höheren Etagen untergebracht werden könnten (ca. 6000). Und doch ist das Zentrum der Pyramide nur eine Grabkammer von 50 qm Grundfläche. Man muß sich diese gewaltigen Abmessungen vergegenwärtigen, denn in der sie umgebenden Wüste verliert man leicht das Gefühl für die Größe dieser Monumente.

Besticht in Giza das Ausmaß der Bauwerke und die Menschenmenge der Besucher, so reizt in Sakkara ihre Mannigfaltigkeit und die Ausgestaltung. Schon das bekannte Wahrzeichen, die Stufenpyramide (übrigens die älteste: 4600 Jahre alt) weicht vom Schema ab. Rund um diese Pyramide ist eine dazugehörige Anlage ausgegraben worden, in der man die Reste weiterer Gräber und Tempel findet; das ganze ist durch eine ca. 1,5 km lange, noch heute sichtbare Umfassungsmauer abgegrenzt. Hier werden auch Restaurierungsarbeiten in großem Stil durchgeführt.

Im Gebiet von Sakkara war außerdem der Besuch der Grabkammer einer kleinen Pyramide lohnend, deren Wände über und über mit Hieroglyphen bedeckt waren, im Schein einer Petroleumlampe wahrhaft ein Eindruck aus einer längst versunkenen Welt! Da war auch das Grab des Herrn Ti, eine Art verwehter kleiner Tempel, dessen Nebenräume mit vielen farbigen Wandbildern geschmückt sind, die über die vor 4300 Jahren gängigen Lebensgewohnheiten (Erntearbeiten, Jagd, Schiffsbau, Opferkult) erstaunliche Aussagen machen. So gut erhalten und so lebensnah wirkte alles, daß man unwillkürlich die Brücke zur Gegenwart schlug, die man zwischen Giza und Sakkara durchfahren hatte.

Profil der
Königin
Hatshepsut

Nun, ganz so primitiv wie bei den alten Ägyptern geht es heute nicht mehr zu, aber bis zu der in Deutschland üblichen Technik ist doch noch ein weiter Weg. Die Fahrt am Süßwasserkanal entlang von Giza nach Sakkara war sehr eindrucksvoll, und wir zogen ein langsames Tempo einer hohen Geschwindigkeit auf der zwar schmalen, aber sehr gut asphaltierten Straße vor. Rechts der Wasserlauf, links fruchtbare Felder, auf denen fleißige Fellachen arbeiteten. Aber alles war mühsame Handarbeit. Wir sahen nicht eine Maschine, nicht einen Traktor. Ochsen zogen primitive Pflüge. Hochrädrige Eselskarren kreuzten unseren Weg. Kamele und Esel schwer bepackt mit Lasten oder 1 und 2 Reitern schaukelten dahin. Und zwischen den Feldern zogen sich Gräben hin, in die das Wasser mittels Schöpfrad oder Zieheimer aus dem Kanal gefüllt wurde. Wen soll man mehr bedauern, den Ochsen, der mit verbundenen Augen stundenlang im Kreise läuft, um über eine primitive Spindel das Schöpfrad zu drehen, oder den Menschen, der ebensolange in der glühenden Hitze den Eimer an einem Gestell in das Wasser läßt, hochzieht, entleert und umschöpft? Doch alles hängt

hier am Wasser des Nils – wann regnet es schon einmal? – und rechts hinter dem Kanal beginnt die Wüste! Zwischen Kanal und Wüste liegen Palmenhaine, dazwischen ärmliche Ortschaften. Die Häuser sind primitiv, so primitiv wie die Arbeitsmethoden. Elektrisches Licht und Wasserleitungen fehlen. Also verrichten die Frauen die Arbeiten, zu denen unbedingt die reinigende Kraft des Wassers gehört, am Kanal. Und die Kinder? Vielleicht das größte Problem Ägyptens (oder seine Zukunft?). Sie liefen in Scharen hinter uns her und umringten uns, sobald wir anhielten. Bakhschihsch! Bakhschihsch! tönte es von allen Seiten, von großen und kleinen; entzückend, die teilweise niedlichen Gesichter anzusehen, und erschütternd, machtlos dieser Armut gegenüber zu stehen. Wir kreuzten den Kanal und fuhren in den Ort, bis wir in den engen Gassen stecken blieben. Das war ein Menschauflauf und ein Tumult! War unser Auto das erste dort? Schrittweise ging es rückwärts. Nur mühsam konnten wir uns den Weg bahnen: Bakhschihsch! Bakhschihsch! Altertum und Neuzeit in Ägypten, beides fremd für uns, und doch beides aktuell!
H.-J. Körner

Hafen in Belem



BEGEGNUNG IM

Amazonas-Hotel

IN MANAUS (BRASILIEN)

Nein, wirklich . . . die Entdecker haben es heute nicht mehr leicht. Was gibt es auf Erden schon noch zu entdecken? Alle weißen Flecken in den Atlanten sind verschwunden, und sollten wirklich einmal welche auftauchen, dann handelt es sich bestimmt um Neuschnee am Südpol. Aber selbst hier treffen sich schon die Expeditionen vieler Länder und registrieren jede einzelne Flocke.

Möchten Sie da noch Entdecker sein?

Und doch . . . auch diese Leute wollen leben, und, wenn's geht, nicht schlecht.

So schlecht ist ihr Beruf ja auch garnicht, und daß die Erde zu klein geworden ist, ist, das muß jeder zugeben, nicht ihre Schuld. Aber, Gott – lob, es gibt ja noch den Amazonas . . . ! Also, auf zum Amazonas! 36 Stunden brauchen Sie und sind mitten im . . . Zentrum einer Großstadt . . . und gleichzeitig mitten im Urwald, nämlich in Manaus am Rio Amazonas.

Manaus, Dorado aller berufsmäßigen Entdecker und solcher aus Leidenschaft. Die erste Schlagzeile ist Ihnen ohnehin schon sicher. „Unser Reporter flog 26 000 km.“

Um diese Zahl voll zu bekommen, log er allerdings schon 10 000 km hinzu. Weiter brauchen Sie aber nicht zu reisen, und weiter kommen auch die meisten Entdecker nicht.

Nach spätestens weiteren 36 Stunden haben Sie dann den ersten Entdecker entdeckt, bzw. er hat auch Sie entdeckt.

Hierzu gehört weiter nichts, als daß Sie sich in das Hotel „Amazonas“ bemühen.

Empfangshalle und Bar sind meistens überfüllt. Man trifft Männlein und Weiblein aus aller Herren Ländern. Vor dem Portal türmen sich die Koffer. Auskünfte, Fragen in vielen Sprachen, englisch, französisch, deutsch, japanisch, ab und zu auch portugiesisch. Hören Sie deutsch sprechen, so handelt es sich entweder um moderne Schatz-, sprich Ölsucher –, um Entdecker oder um Matrosen vom nahegelegenen Hafen. Letztere sind aber absolut in der Minderheit, denn der Aufenthalt in dem Luxuskasten kostet immerhin 60,- DM pro Tag. Sie sind einer von den Erdölsuchern, die aus der grünen Hölle des Amazonas kommend, das Wochenende in Manaus erleben wollen. „Ah . . . Sie sind Deutscher, wie ich höre. Guck an! Gestatten . . . Peter Rand – mein Name. Reporter von der „Qualle“. Sie kennen doch unsere große Zeitschrift?“ Sie versichern ihm, daß Sie als gebildeter Mensch selbstverständlich diese große Zeitschrift kennen und stellen sich ebenfalls vor: „Angenehm – Raffke – mein Name. Schon lange im Lande?“ „Und ob! Morgen werden es genau 3 Monate. Habe aber schon 3700 Bilder geschossen. Wird ein ganz großer Erfolg, kann ich Ihnen versichern.“

„Oh, dann haben Sie wohl schon viel gesehen?“

„Und ob . . . kenne sozusagen ganz Brasilien, die Küste, den Süden, den Mato . . .“

„Was gibt es im Süden denn noch zu entdecken?“

„In Rio und Sao Paulo war ich gewissermaßen zwangsläufig. Habe nämlich 2 Monate auf die Erlaubnis-papiere der Regie-

zung zum Aufsuchen der Indianer gewartet. Nebenbei natürlich die sozialen Verhältnisse studiert. Kann Ihnen sagen: Zustände sind das . . . Ja, und dann sollte ich noch den Besuch des Bundeskanzlers vorbereiten. Wird nun aber nichts."

"Donnerwetter . . . Herr Ober 2 Whisky! Dann waren Sie inzwischen sicher auch bei den – Xavantes-Indianern –?"

"Nicht nur das, habe einen regelrechten Krieg dort mitgemacht. Kann Ihnen sagen: Eiskalte Burschen sind das. Sitzen unbewegten Gesichts neben der Leiche und frühstücken. – Aber wie kommen Sie auf die Xavantes?"

"Nun, das sind hier die eigentlichen Touristen-Indianer, und jeder Besucher Brasiliens, der etwas auf sich hält, muß bei ihnen gewesen sein."

"Sie! Sagen Sie das nicht. Das war echt. Das war ein richtiger Krieg. Mußten uns auf Anordnung der Regierung auch alle zurückziehen. Sie können ja später meine Aufnahmen sehen. Einmalig, sage ich Ihnen. Übrigens der Whisky ist gut . . . Ein Glück, daß die Bar Klimaanlage hat. Draußen ist es doch kaum auszuhalten."

"Wieviel Tote waren es denn?"

"Ich glaube 2 oder 3"

"Und was machen Sie jetzt?"

"Wer, die Toten?"

"Nein, ich meine Sie. Hier in Manaus?"

"Ach so . . . Ja, das soll eigentlich mein krönender Abschluß werden. Hier ist doch wirklich noch was los. Habe schon tolles Material zusammen. Morgen fliege ich nach Nova-Olinda. Mal etwas ganz anderes!"

"Wird wohl gut bezahlt Ihre Entdeckungsreise?"

"Kann so 70 bis 100 DM pro Tag ausgeben."

"Im Ernst?"

"Na, hören Sie . . . das ist doch nicht zuviel! Aber was machen Sie hier eigentlich?"

"Ich? . . . Ich versuche seit einigen Jahren anderen Leuten zu Reichtum und Wohlstand zu verhelfen. Ein ziemlich langweiliger Job."

"Zu langweilig? Journalistisch wahnsinnig interessant, kann ich Ihnen sagen. Nur die Augen offen halten. Sensationen

am laufenden Band. So habe ich nebenbei noch eine große Falschgeldzentrale aufgedeckt, und tief im Innern bin ich auf 5 deutsche Familien gestoßen, die vor 5 Jahren arm aus Deutschland eingewandert und heute schon samt und sonders Millionäre sind."

"Herr Ober, noch einen Whisky, aber einen doppelten, bitte!"

"Ja, und hier am Amazonas . . ."

"Proost . . . !"

"Proost . . . ! Übrigens, haben Sie keine Lust, heute abend mit ins Odeon zu kommen?"

"In die Dunkelkammer . . . , die Tanzbar ohne Licht, . . . ich weiß nicht recht . . . ?"

"Aber man kann nirgendwo schneller portugiesisch lernen: muito bon, muito gosto, quanta custa . . . ha, ha, ha . . . Sie werden es nicht glauben, aber, als ich hier ankam vor 8 Tagen, konnte ich noch kein Wort portugiesisch."

"Phantastisch . . ."

"Also wie ist es? Kommen Sie mit? Außerdem habe ich heute Geburtstag. Sage Ihnen, wird ein unvergeßlicher Abend werden."

"Ach . . . gratuliere! Wie alt werden Sie denn?"

"22"

"Herr Ober, noch 'nen Whisky!"

Allmählich aber wurde mir der junge Mann, der ständig ungeduldig auf dem Stuhl hin und her rutschte und noch nicht einmal nach 22 Jahren aussah, lästig. Ich war froh, daß ich einen Grund fand, mich, ohne unhöflich zu werden, abzusetzen. Ein richtiges Wirtschafts-Wunder-Kind am Amazonas. Ich hätte mich am liebsten schon nach dem ersten Whisky abgesetzt, aber ich habe durchgehalten, denn sonst – nicht wahr – wären Sie um den Hinweis auf die spannenden Geschichten gekommen, die demnächst totsicher in der „Quelle“ erscheinen werden.

Aber nicht genug damit! Zwei Tage später entdeckte ich in dem gleichen Hotel noch einen viel, viel besseren Entdecker. Aber der war schon 65 Jahre alt. Davon vielleicht ein anderes Mal.

H. Wójcilewicz

RÜCKBLLENDE: UMBAU PROSPEKTA

Nach dem ersten erfolgreichen Einsatz unserer „Prospekta“ vor den Küsten der Niederlande, dem ein eigenes Unternehmen der PRAKLA an Versuchsfahrten in der Nordsee vorausgegangen war, verlohnt es sich wohl, noch einmal zurückzublenden:

M.S. „Prospekta“ kam mit nur einem Tag Verspätung, bedingt durch eine stürmische Schleppfahrt bei Windstärken bis 8 vor der englischen Küste am frühen Nachmittag des 8. Juli 1959 in Brake/Unterweser an. Da Zollformalitäten in Elsfleth erledigt werden konnten, legte der holländische Hochseeschlepper sofort ab und dampfte in Richtung Heimat zurück. Der werfteigene Schlepper der Elsflether Werft und ein weiterer nahmen „Prospekta“ an die Trossen, und ab ging es in Richtung Elsfleth. Inzwischen war ein Plan

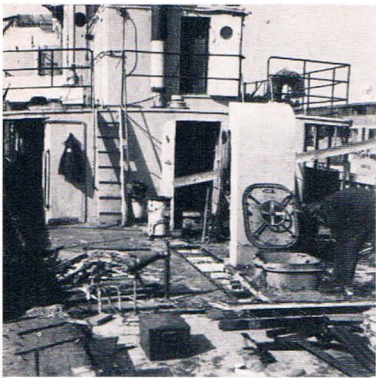


Ankunft in Brake

seitens der Reederei entworfen worden, der im wesentlichen den zeitlichen und den terminmäßigen Ablauf der ersten Arbeiten festlegte. In dieser Anweisung hieß es:

Erste Arbeitsstufe: Das Schiff ist sofort zu entladen. Die Gegenstände sind von der Bauaufsicht der PRAKLA (Ing. Helmut Schrader, Herr Degenhardt) eingehend zu begutachten. Die Bauaufsicht hat Verschrottung und gegebenenfalls die notwendigen Reparaturen zu veranlassen. Sie klärt alle auftretenden Fragen mit der Werft, mit dem Germanischen Lloyd, mit der Seeberufsgenossenschaft usw. Hinter diesen Worten steckte ein ungeheurer Arbeitsanfall, der in acht Tagen erledigt sein mußte. Nach erster Besichtigung wurde





Umbau I



Umbau II



Umbau III

am gleichen Nachmittag entladen. Wissen Sie, was in so einen kleinen Dampfer alles hineinpaßt? Am Kai türmten sich Kabel, Ersatzteile und sonstige nicht mehr verwendbare Gegenstände zu Bergen. Jedes verwendbare Stück wurde für den Zoll aufgenommen und registriert.

Zweite Arbeitsstufe: Sie umfaßt den Ausbau der zwei Hauptmotoren, je 500 PS, und deren Weiterleitung zur Grundüberholung nach Bremen. Auch sämtliche Motorenersatzteile wurden nach der zolltechnischen Abfertigung mitgeschickt. Nach Reinigung und restloser Zerlegung der Haupt- und zweier Hilfsmaschinen wurde der Reparaturauftrag nach Vorlage des Angebotes erteilt. Einige nicht im Ersatzteilstock vorhandene Teile konnten von deutschen Firmen hergestellt werden, sodaß die erste und zunächst wichtigste Termin-klippe umschiffte war.

Dritte Arbeitsstufe: Sämtliche schadhaften Teile mußten aus dem Schiff ausgebaut und der Umfang der Reparaturen und Umbauten festgestellt werden.

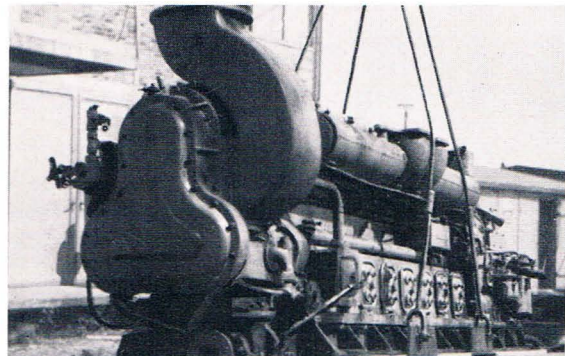
Vierte Arbeitsstufe: Arbeits- und Lieferlisten mußten angefertigt werden, aus denen die erforderlichen Reparaturen an der Schiffshaut, am Schiffsinneren, an der Tankanlage, der Rohrleitung, der elektrischen Kabel ersichtlich waren, und die Reederei mußte die gewünschten Umbauten fixieren. Diese Unterlagen wurden in einer wahren Rekordzeit bis zum 27. 7. von der Werft erstellt. Sie bildeten eine Grundlage zur Einholung eines Preisangebotes.

Der Zuschlag fiel an die Elsfl ether Werft. Inzwischen hatten die technische Abteilung, die Werft und die Bauaufsicht den Plan für die Umbauten und die neu zu erstellende Meßkabine entworfen. Der Umbau des Schiffes konnte termingerecht beginnen. Bald war die „Prospekta“ kein Schiff mehr, wie auf 2 der beigefügten Aufnahmen zu sehen ist. Schließlich lag sie nackt, – fast aller Aufbauten beraubt, – auf dem Slip. Manche Schwierigkeiten, z. B. bei der Auswechslung einer beschädigten Antriebswelle, die weder in Bremen, Hamburg oder Kiel aufzutreiben war, waren zu überwinden. Zufällig konnte sie in Hannover beschafft werden. Der Trinkwasserbehälter, dessen Wandstärke den deutschen Vorschriften nicht entsprach, mußte erneuert werden. Die Reparaturwerkstätten schickten die ersten reparierten Teile zurück. Jeder Einbau mußte nach gründlicher Überprüfung durch den Germanischen Lloyd und die Bauaufsicht einzeln freigegeben werden. Alles hatte wider Erwarten gut geklappt. Da trat doch noch eine Verzögerung bei der Fertigung der Motorenersatzteile ein, die zur Folge hatte, daß die Bauaufsicht anordnete, die Meßkabine im Rohbau sofort auf dem Oberdeck zu montieren, ohne das Eintreffen der Hauptmotoren abzuwarten. Als diese dann später angeliefert wurden, mußten sie schräg durch Meßkabine und Oberdeck eingelassen werden. Jeder, der von Ihnen einmal Fahrten mitgemacht hat oder als Gast auf Deck war, wird ermes sen können, daß die Beteiligten von der Werft und der Bauaufsicht geschwitzt haben, als die Motoren eingelassen wurden. Aber es ging gut, ja sogar besser, als man vermuten konnte. Dem braven Meister Wichmann ein Sonderlob! Nunmehr erfolgte der Einbau des Echolotes.

Der erste Anstrich wurde durchgeführt. Ununterbrochen fanden Abnahmen der elektrischen Anlagen, der Tanks, der Pumpen usw. durch den Germanischen Lloyd und die PRAKLA-Bauaufsicht statt. Dann ging man an die Festlegung der Innenausstattung der Kabinen, der Küche und der Messe. Herrn Architekt Reimann sei an dieser Stelle Dank gesagt für die tatkräftige Unterstützung der Bauaufsicht! Herr Dipl.-Ing. Weißensteiner überwachte die Kabelverlegung der Fernmeldeanlagen, der seismischen Anlagen einschließlich Aufbau der Kabeltrommeln. Die Verhandlungen mit der Seeberufsgenossenschaft und dem Bergamt in bezug auf Einrichtung des Sprengstoffraumes führte Herr Kohlrub zum glücklichen Ende. Damit waren wir am Ziel unseres Auftrages angelangt. Unsere „Prospekta“ nahm wieder Gestalt an, und so konnte nun am 24. 10. 1959 die Übergabefahrt stattfinden, über die Herr Dr. Vetterlein in der PRAKLA-Rundschau Nr. 9 berichtet hat.

Eines muß ich zum Schluß noch erwähnen: Bei der Untersuchung des Schiffes, bei der kein Winkel ausgelassen wurde, fand Herr Direktor Berendt jr. eine Bibel, die dem ersten Eigentümer des Schiffes wohl nach altem Seemannsbrauch bei der Indienstellung übergeben worden war. Wenn ich nicht irre, befindet sich diese Bibel heute wieder auf dem Schiff.

Und damit „Glückauf!“ „Prospekta“ und allezeit „Gute Fahrt!“
Helmut Schrader



Motoren und auf Slip





PRAKLA

zu Lande, . . . auf dem Wasser . . . und nun auch in der Luft?

Wohl jeder von Ihnen, der intensive Bodenberührung mit den üblichen geophysikalischen Geräten in unwegsamem Meßgelände – oft noch unter unbequemen klimatischen Bedingungen – hatte, hat neidisch nach oben geblickt, wenn ein Flugzeug oder ein Hubschrauber in der Luft zu hören war. Auch unsere auf den Nordseewellen schaukelnden und mit der Seekrankheit kämpfenden PRAKLA-Seismiker würden ihre Messungen wahrscheinlich lieber aus der Luft als auf der See durchführen.

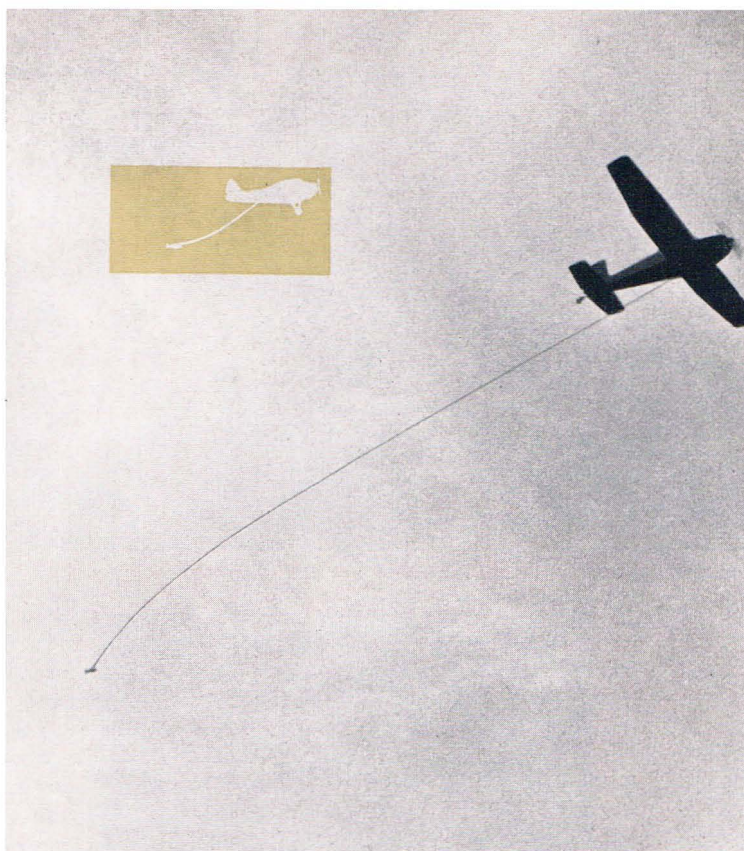
Nun wird zwar in der Seismik bekanntlich der Hubschrauber in besonders unwegsamem Gelände als Transportmittel eingesetzt – die Messungen selbst müssen jedoch auf der festen Erde vorgenommen werden.

In der Magnetik können dagegen auch Messungen in der Luft ausgeführt werden. Die Herstellungsfirmer der Flugzeugmagnetometer sind aber selbstverständlicherweise nicht daran interessiert, diese Geräte billig auf den Markt zu bringen, oder sie überhaupt zu verkaufen. Daher entschloß sich die PRAKLA, ein solches Instrument im eigenen Laboratorium zu entwickeln und selbst zu bauen. Es kann vorweggenommen werden, daß die Erprobung des Magnetometers günstige Resultate geliefert hat.

Nachdem das Meßgerät auf dem Lande erprobt worden war, konzentrierte sich das Hauptinteresse zunächst auf den Sondenkörper, der etwa 30 m aus dem Flugzeug herausgelassen werden sollte. Versuche im Windkanal hatten keine sichere Auskunft über die Flugstabilität geben können, da der einzige zu dieser Zeit freie Kanal in Braunschweig für diesen Zweck etwas zu klein war. Nach vielfältigen Zweifeln von verschiedenster Seite, ob die „Bombe“ (Sondenkörper) nun trotzdem einwandfrei fliegen würde, war es eines Tages so weit, daß sie in der Luft erprobt werden sollte. Nachdem wir eine Sicherheitshöhe von etwa 1000 m erreicht hatten, setzten wir unsere „Bombe“ durch ein Bodenloch im Flugzeug ins Freie. Sie flog an dem Nylonseil wunderbar, ganz so, wie ich es von ihr erwartet hatte.

Bereits nach den ersten Probeflügen wurde festgestellt, daß an Geräte, die für Messungen vom Flugzeug aus bestimmt sind, ganz andere Anforderungen gestellt werden müssen als an die auf dem Lande und im Wasser benutzten Apparaturen.

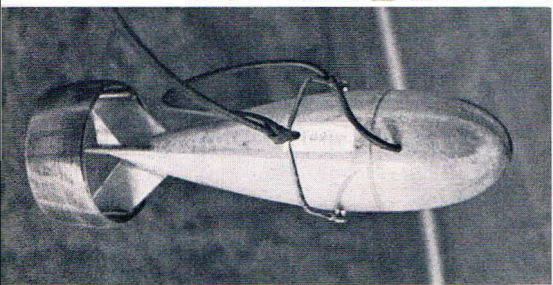
Um die notwendigen Lufterprobungen weniger zeitraubend und billiger gestalten zu können, sahen wir uns nach einem



Meßflug mit ausgefahrener Sonde

kleinen Flugzeug um, welches uns auch wegen des immer ungewissen Flugwetters direkt vor der Haustür, nämlich in Hannover, zur Verfügung stehen sollte. Wir fanden eine kleine Maschine dänischen Ursprungs die aus vielen ähnlichen Flugzeugen ausgewählt wurde. Sie hatte lediglich den Nachteil, daß kein Bodenloch vorhanden war, um die „Bombe“ hinauszulassen. Kurzerhand entschlossen wir uns, eine Tür auszuhängen. So konnten wir nach Art der ersten Weltkriegsflieger unsere Bombe direkt ins Freie befördern. Wir konnten mit dem Magnetometer schon zahlreiche, in jeder Beziehung interessante Flugerfahrungen sammeln. Hierbei lernten wir nicht nur Hannover und Umgebung aus der Vogelschau gut kennen, sondern wir flogen auch über Frankfurt und Paris. Und wenn Sie einmal ein Flugzeug mit einer „Bombe“ im Schlepp am Himmel auftauchen sehen sollten, so brauchen sie keine Angst zu haben. Es ist zwar eine echte Wasserstoffbombe (Wasserstoffprotonen spielen bei dem Meßverfahren eine entscheidende Rolle), aber sie ist von der PRAKLA und fällt nicht herunter (zumindest ist das nicht geplant, und sie ist auch nicht explosiv).

Noch nicht restlos geklärt werden konnte die Frage, wie man den bei der PRAKLA üblichen Bergmannsgruß „Glückauf“ mit dem nunmehr aktuell gewordenen Fliegergruß „Glückab“ vereinigen kann. Ich würde vorschlagen „Glückauf und ab“ oder vielleicht „Glückab“!
F. Sender



Meßsonde („Bombe“)



Aus der Geschichte Hannovers



Beienenturm am hohen Ufer

Seit nahezu 4 Jahrzehnten ist Hannover das deutsche Zentrum der Angewandten Geophysik und seit Kriegsende auch der Bodenforschung. Auch der größte Teil der deutschen Erdölgesellschaften hat sich hier niedergelassen. Die ersten Erdölfunde in Deutschland wurden im Raum Celle gemacht und reichten bis dicht an den Stadtrand der Hauptstadt Niedersachsens heran. Es ist daher erklärlich, daß die deutsche Erdölforschung Hannover als Sitz auswählte.

Aus diesem Grunde dürfte es die Leser unserer Rundschau vielleicht interessieren, etwas über die Geschichte der Stadt zu hören, die die Zentrale unserer PRAKLA beherbergt.

Hannover wird urkundlich zum ersten Male in einem Schriftstück aus dem Jahre 1163 erwähnt, als Herzog Heinrich der Löwe hier seinen Hoftag hielt. Es handelte sich nach den Aufzeichnungen aus jener Zeit um eine Versammlung von Bischöfen, Äbten und Grafen, aus der man schließen kann, daß der Schiffsverladeplatz am „hohen Ufer“ (hohen Ufer) der Leine in der Nähe des späteren Clever Tors schon damals einige Bedeutung hatte. Genaue Anhaltspunkte über die erste Niederlassung vor 1163 finden sich nicht, jedoch deuten verschiedene bei Ausgrabungen gemachte Funde darauf hin, daß eine Besiedlung dieses Platzes bereits in vor- und frühgeschichtlicher Zeit stattgefunden hat.

Wenige Jahre nach dem erwähnten Hoftag erklärte Kaiser Friedrich I. (Barbarossa) Heinrich den Löwen in Reichsacht und ließ Hannover im Jahre 1189 niederbrennen. Aber schon nach kurzer Zeit wurde der Ort, der an dem verkehrsgünstigen Schnittpunkt zweier großer Fernstraßen von Nord nach Süd und von Ost nach West lag, wieder aufgebaut. Als Stadt wird Hannover erstmalig in einer Urkunde aus

dem Jahre 1202 als „Oppidum Honovir“ (oppidum = Stadt) erwähnt. Im Jahre 1241 wurde von Herzog Otto von Braunschweig-Lüneburg das Stadtrecht formell bestätigt. Die Stadt umgab sich mit einer starken Befestigung. Von den 40 wehrhaften Türmen der Stadtmauer, die am Ende des Mittelalters in Aufzeichnungen erwähnt werden, sind heute nur noch unbedeutende Reste erhalten. Der im Jahr 1357 erbaute Beienenturm ist das letzte Wahrzeichen dieser Zeit. Die Marktkirche wurde in den Jahren 1349 bis 1359 erbaut. So nahm die Stadt Hannover mehr und mehr an Größe und Bedeutung zu. Als Mitglied des Hansebundes führte die Stadt einen regen Handel mit den übrigen Hansestädten. Der Dreißigjährige Krieg ging verhältnismäßig glimpflich an den Toren der befestigten Stadt vorüber.

Als im Jahre 1636 Herzog Georg von Braunschweig-Lüneburg seine Residenz nach Hannover verlegte, trat eine entscheidende Wendung in der Geschichte der Stadt ein. 1666 wurde der Bau des Schlosses in Herrenhausen beendet, das später unter Kurfürst Ernst-August und seiner Gemahlin Sophie seine höchste Blütezeit erlebte. Der hannoversche Hof zählte damals zu den kultiviertesten und wohlhabendsten Fürstenhäusern in Deutschland. Der berühmte Philosoph Leibniz war in der Zeit von 1676 bis 1716 ein Bewohner Hannovers. Er gehört zu den bedeutendsten Bürgern unserer Stadt.

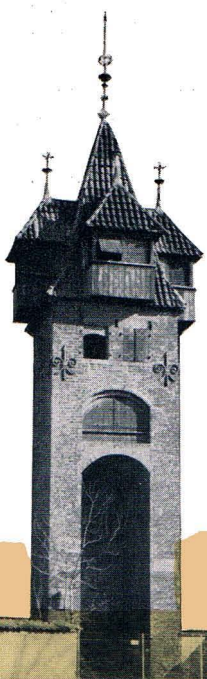
Als jedoch der Sohn Georg der Kurfürstin Sophie im Jahre 1714 auf den englischen Königsthron berufen wurde, verlor Hannover viel von seiner Bedeutung. Der Fortzug des Hofes nach London brachte einen Rückgang in der Entwicklung Hannovers mit sich. Die Leiden während des Siebenjährigen Krieges und die Besetzung der Stadt durch die Franzosen stellten eine schwere Belastung für die Bürgerschaft dar.

Erst nach dem Jahre 1813 begann ein neuer Aufschwung durch die Ausweitung der Handelsbeziehungen und das Zunehmen der Bautätigkeit. 1837 wurde die Personalunion zwischen Hannover und England aufgelöst. König Ernst-August hielt seinen Einzug in der Stadt, und der über die Grenzen der Stadt hinaus weithin berühmte Hofbaudirektor Laves gab dem Stadtbild durch zahlreiche charakteristische Bauwerke ein besonderes Gepräge.

Die Stadt Hannover, die sich vom Jahre 1866 an als Hauptstadt der gleichnamigen preussischen Provinz zu einer großen Industrie- und Handelszentrale Norddeutschlands entwickelt hatte, wurde durch zahlreiche schwere Bombenangriffe im zweiten Weltkrieg empfindlich zerstört. Der größte Teil der historischen Altstadt, darunter das schönste Bürgerhaus Deutschlands, das einzigartige Wohnhaus des Philosophen Leibniz, wurde vernichtet, ebenso wie zahlreiche andere unersetzliche Baudenkmäler.

In erstaunlich kurzer Zeit erwuchs aus den Ruinen des Jahres 1945 in 15 Jahren eine neue Halbmillionenstadt im Grünen, die durch ihre in der ganzen Welt bekannt gewordene Exportmesse von Jahr zu Jahr in größerem Umfange Aussteller und Besucher aus allen Ländern der Erde anzieht.

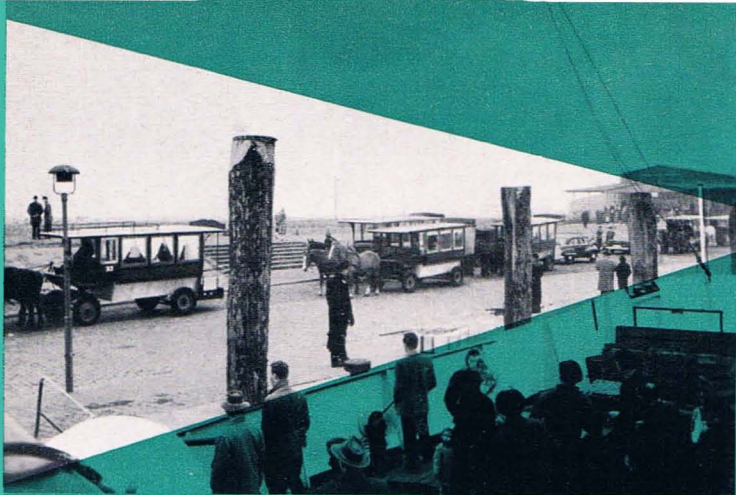
O. Geußenhainer



ein alter Wehrturm der Stadtmauer

Reste der Stadtmauer gegenüber dem neuen Rathaus





Ankunft auf Norderney



Prakla-Ferienheim Norderney

PRAKLA - FERIENHEIM NORDERNEY

Am 28. Mai 1960 wurde das neu eingerichtete Ferienheim NORDERNEY feierlich eingeweiht und damit seiner Bestimmung übergeben. Inzwischen sind die ersten Feriengäste eingezogen, und es ist anzunehmen, daß sie sich dort wohlfühlen wie in Schwanden. Man betritt das Haus durch eine große, allseitig verglaste Veranda, die bequem an 4 Tischen 16 Personen Platz bietet. Sie dient sowohl als Aufenthaltsraum (Radio-Fernsehen), wie auch als Eßraum, wenn hier nicht dem zweiten Aufenthaltsraum „Hannover“ der Vorzug gegeben wird. In diesem laden moderne Möbel geradezu zum Faulenzen bei schlechtem Wetter ein. Außerdem findet man hier Schreibgelegenheit und für die Kinder Spiele. Auch Bücher liegen hier aus.

Hier, im Erdgeschoß, befinden sich außerdem die Zweibettzimmer „Berlin“ und „Wangerooog“, das Einzelzimmer „Spikeroog“ sowie Bad, Dusche und W.C. Eine Treppe führt vom Erdgeschoß hinunter in die Wirtschaftsräume.

Im ersten Stockwerk liegen die Doppel-, und Dreibettzimmer „Borkum“, „Juist“ und „Baltrum“. Sie sind alle nett eingerichtet und mit freundlichen Vorhängen und Gardinen ausgestattet.

Frau Motzkus, die Betreuerin der Gäste, hat ihre Wohnung im Kellergeschoß, wo sich auch die Hauptküche für die Urlauber mit voller Verpflegung und die Gemeinschaftsküche für Selbstverpfleger befinden. Familien, die sich selbst verpflegen wollen, haben Gelegenheit, gleichzeitig in der Gemeinschaftsküche zu kochen. Geschirrverwechslungen sind dadurch ausgeschlossen, daß die nun einmal notwendigen Pfannen, Töpfe usw. durch verschiedene Farben kenntlich gemacht sind. Auch die Hauptküche mit allem notwendigen und sehr geschmackvollen Geschirr fand allseits volle Zustimmung.

Das Badeleben ist zur Zeit in Norderney in vollem Betrieb. Für die Gäste des PRAKLA-Ferienheims stehen 4 schöne Strandkörbe in den Dünen am Nordstrand zur Verfügung. Der Spaziergang zum Strand, vorbei an der Wetterwarte und der Reitschule, dauert kaum 10 Minuten.

Kurhaus und Kurpark und das auch im Winter im Betrieb befindliche große Hallen-Wellenbad machen einen gepflegten Eindruck. Es fehlen natürlich nicht die verschiedenen Bars. Ferner gastiert auf Norderney neben dem Kurorchester auch regelmäßig das Göttinger Symphonie-Orchester. Sehr beliebt sind die gesunden Wattwanderungen mit dem als geschickter Führer bewährten „Hermännche“. Sehr zu empfehlen sind auch Entdeckungsreisen am Strand. Wenn Sie Glück haben, begegnen Ihnen merkwürdige Tier-



Hallen-Wellenbad auf Norderney



Kurhaus

chen. Auch eine Tagesfahrt nach Baltrum, dem „Dornröschen“ der Nordseeinseln, oder nach einer der anderen Inseln ist zu empfehlen.

Allen, die geholfen haben, dem Heim seine jetzige Gestalt und Wohnlichkeit zu geben, sei an dieser Stelle Dank gesagt. Und nun viel Spaß und gute Erholung im PRAKLA-Ferienheim NORDERNEY.

Helmut Schrader

Wir haben die traurige Aufgabe, die Leser unserer Rundschau diesmal davon in Kenntnis zu setzen, daß innerhalb von wenigen Wochen zwei unserer ältesten Mitarbeiter durch den Tod abberufen wurden:



Völlig unerwartet traf uns am 9. April 1960 die unfaßbare Nachricht von dem Ableben des Chefgeologen unserer Firma,

Dr. phil. Leo RUPRECHT.

Leo Ruprecht wurde am 7. März 1908 in Rodewald, im Kreis Neustadt am Rübenberge, geboren. Seine Schuljahre beschloß er mit dem Abiturientenexamen auf der Oberschule in Goslar. An der Universität Göttingen studierte er Geologie, Geophysik, Mineralogie und Petrographie. Nach der am 3. April 1935 erfolgten Promotion zum Dr. phil. mit einer Dissertation über „Die Biostratigraphie des obersten Kulm im Sauerlande“ blieb er noch bis zum 31. Januar 1937 als Assistent am Geologisch-Paläontologischen Institut in Göttingen. Er begann seine geophysikalische Tätigkeit bei der Gesellschaft Seismos in Hannover und siedelte im Herbst 1938 nach Berlin über, wo er einer der ersten Mitarbeiter von Dr. Fr. Trappe in der neugegründeten Gesellschaft für praktische Lagerstättenforschung wurde. Während des zweiten Weltkriegs führte er im Auftrag der PRAKLA geophysikalische Messungen vorwiegend auf dem Balkan durch. Der unglückliche Ausgang des Krieges unterbrach diese Tätigkeit. Bei Wiederaufnahme der Untersuchungen durch die PRAKLA im Frühjahr 1947 war Ruprecht einer der ersten Wissenschaftler, die sich als Truppführer im Feldbetrieb wieder zur Verfügung stellten. Von 1953 ab bekleidete er die Stelle des Chefgeologen in Hannover.

Dank seiner großen fachlichen Fähigkeiten und seines bewundernswerten Geschicks als Berater in allen Fragen auf dem Gebiete der Geologie und der Seismik hatte er entscheidenden und verdienstvollen Anteil an der Entwicklung der PRAKLA. Mehrere Veröffentlichungen und laufende Fachvorträge weisen auf seine aktive Mitwirkung an den Fortschritten der praktischen Seismik hin.

Leo Ruprecht war aber nicht nur als Forscher auf wissenschaftlichem Gebiet eine Persönlichkeit sondern war auch als kameradschaftlicher Kollege wegen seines entgegenkommenden und liebenswürdigen Wesens allgemein sehr beliebt und als Vorgesetzter ein Vorbild für alle seine Mitarbeiter.

Sein Ableben ist ein großer Verlust für die Angewandte Geophysik und vor allem für die PRAKLA, in der er mehr als 2 Jahrzehnte lang tätig war.



Schon bestand Hoffnung, daß unser allseitig sehr geschätzter und beliebter Mitarbeiter und Betriebsratsvorsitzender

Oberingenieur Adolf KLOPP,

nachdem ein Monat seit seiner schweren Operation verflossen war, wieder auf dem Wege zur Genesung sei, da traf uns am 23. Mai 1960 die schmerzliche Nachricht von seinem Tode.

Adolf Klopp wurde am 19. Dezember 1902 in Hannover geboren. Von 1917 bis 1921 absolvierte er seine Lehrzeit als Feinmechaniker in der Firma Dreyer, Rosenkranz und Droop, Hannover. Die Gesellenprüfung bestand er mit Auszeichnung. Ab Februar 1925 gehörte er als Spezialist für feinmechanische Arbeiten bei den Messungen der Firma Seismos zu den ältesten Pionieren der Angewandten Seismik. Er unterstützte durch wertvolle Verbesserungen der Meßgeräte die deutschen Wissenschaftler, die in den Jahren 1923 bis 1931 in Amerika (Texas, Louisiana, Oklahoma) durch erfolgreiche Anwendung und Weiterentwicklung der Refraktionsseismik die deutsche Angewandte Geophysik in aller Welt bekannt machten. Von Januar bis August 1929 war er Mitglied einer Seismos-Expedition in Persien.

Ab 1. November 1938 stellte Adolf Klopp seine Fähigkeiten in den Dienst der PRAKLA. Dank seiner vielseitigen Kenntnisse hatte er großen Anteil an der Entwicklung unseres Unternehmens. Durch sein menschlich ausgeglichenes Wesen wuchs er immer mehr in den schwierigen und vielfältigen Aufgabenkreis hinein, den er in so vorbildlicher Weise bis zuletzt wahrnahm. Vor allem vertrat er als Betriebsratsvorsitzender in konzilianter und überparteilicher Form die sozialen Belange der Belegschaftsmitglieder und die Interessen unserer Firma und wirkte zum Nutzen des Betriebes und der in ihm arbeitenden Angehörigen in jeder Weise ausgleichend.

Der Tod von Adolf Klopp, der ihn in seinem 58. Lebensjahr ereilte, riß eine empfindliche Lücke in die Reihen der PRAKLA-Mitarbeiter, eine Lücke, die sich nur schwer schließen lassen wird.

Wir werden den beiden uns durch den Tod allzufrüh Entrissenen stets ein ehrendes Andenken bewahren!



FAMILIENNACHRICHTEN

Geburten:

31. 1. 60	Tochter Susanne	Günther Ranfft
27. 2. 60	Tochter Brigitte	Klaus Hoffmann
26. 3. 60	Sohn Uwe	Siegfried Krüger und Frau Maritta, geb. Waese
28. 3. 60	Sohn Jens	Ernst-Menno Westerkamp und Frau Ruth, geb. Riekenberg
2. 4. 60	Tochter Rika	Walter Backhaus und Frau Hildegard, geb. Prysiaschniuk
26. 4. 60	Tochter Catrin	Jürgen Lensky und Frau Elisabeth, geb. Kamphenkel
14. 5. 60	Sohn Martin	Dr. Werner Aßmann und Frau Marieluise, geb. Potot
16. 5. 60	Sohn Veit-Georg	Reinhold Eisele und Frau Hildegard, geb. Vester
18. 5. 60	Tochter Petra	Werner Eßmeyer und Frau Käthe, geb. Müller
5. 6. 60	Sohn Eberhard	Wolfgang Franke und Frau Herta, geb. Richtig
6. 6. 60	Tochter Monique	Walter Erik Musper und Frau Alexandrina, geb. de Jong
13. 6. 60	Sohn Andreas	Ingolf Osthaus und Frau Anna-Maria, geb. Buscaino

Eheschließungen:

28. 1. 60	Dr. Helmut <u>Linsser</u> und Frau Elisabeth, geb. Weschke
20. 5. 60	Klaus <u>Lehmann</u> und Frau Irene, geb. Lange
21. 5. 60	Hartmut <u>Goede</u> und Frau Edda, geb. Beckhoff
25. 5. 60	Michel <u>Neumann</u> und Frau Barbara, geb. Rohloff
7. 6. 60	Dr. Herribert <u>Pierau</u> und Frau Ruth-Maria, geb. Schröder
16. 6. 60	Dieter <u>Lichter</u> und Frau Heide, geb. Wiesner
2. 7. 60	Dipl.-Ing. Peter <u>Dankelmann</u> und Frau Hildegard, geb. Buddensiek

10 Jahre PRAKLA-Betriebszugehörigkeit:

19. 4. 60	Dr. Ernst Reiff
22. 4. 60	Ing. J. Ahlborn

Personalwechsel in Auslandstrupps:

(16. 3. bis 24. 6. 60)

Abreise von der Zentrale nach:

Ägypten:

Koch 4. 4. 60

Brasilien:

Dr. Friedrich 21. 3. 60
Hagewald 18. 4. 60

Libyen:

Unkelhäuser 25. 4. 60
Kramer 17. 5. 60
Jacob 20. 6. 60
Rieke 20. 6. 60
Woitalewitz 20. 6. 60
Schmidt, M. 20. 6. 60

Österreich:

Ochse 1. 5. 60
Thomas 1. 5. 60
Dr. Murr 1. 5. 60
Freese 1. 5. 60
Zeidler 1. 5. 60
Vick 1. 5. 60
Reinhold 1. 5. 60
Dismer 1. 5. 60
Gärtner 1. 5. 60
Koller 1. 5. 60
Dr. Bochmann 23. 5. 60
Vach 23. 5. 60
Treichel 23. 5. 60
Tegtmeier 23. 5. 60
Renner 23. 5. 60
Kelm 23. 5. 60
Mösenthin 23. 5. 60
Schrader 23. 5. 60
Holländer 23. 5. 60

Türkei:

Kreitz 3. 4. 60
Ceranski 3. 4. 60
Kummer 3. 4. 60
Börries 3. 4. 60
Wojanowski 3. 4. 60
Schrecke 3. 4. 60
Krummeck 3. 4. 60
Bauer 3. 4. 60
Heyne 13. 4. 60
Seidel 3. 5. 60
Siodla 3. 5. 60
Tofaute 3. 5. 60
Schwarz 3. 5. 60
Schneider 3. 5. 60
Meinicke 3. 5. 60

Rückkehr zur Zentrale aus:

Brasilien:

Dr. Straubel 23. 3. 60
Thomas 23. 3. 60

Holland:

Gärtner, R. 2. 6. 60
Ranfft 2. 6. 60
Helbing 2. 6. 60
Lange, A. 2. 6. 60
Klosak 4. 6. 60
Kühn 4. 6. 60

Libanon:

Erbe 16. 5. 60
Forst 16. 5. 60
Laskewitz 16. 5. 60

Diestelhorst 22. 5. 60
Behrens 22. 5. 60
Prietsch 24. 5. 60
Hempel 24. 5. 60

Libyen:

Dismer 24. 3. 60
Walhorn 29. 3. 60
Meyer, A. 31. 3. 60
Schulze 4. 4. 60
Dr. Glück 5. 4. 60
Staub 5. 4. 60
Erdmann 5. 4. 60
Frese, He. 5. 4. 60
Mohrhoff 7. 4. 60
Schubert 10. 4. 60
Schiller 1. 6. 60
Dr. Hintz 18. 6. 60
Nölke 18. 6. 60
Häveker 18. 6. 60
Riedel 18. 6. 60
Eckhardt 21. 6. 60
Kramer, G. 23. 6. 60
Wanser 24. 6. 60
Heubner 24. 6. 60

Syrien:

Knollmann 22. 4. 60
Raubold 24. 6. 60
Höfert 24. 6. 60
Wagner 24. 6. 60
Fritz 24. 6. 60
Schröter 24. 6. 60
Best 24. 6. 60

Interessante Neuanschaffungen für die PRAKLA-Bücherei im ersten Halbjahr 1960:

- 1) Bishop, S. Margaret
- 2) Weller, J. Marvin
- 3) Wait, J., R.
- 4) S. E. G.
- 5) Hurley, R., B.
- 6) Schlegel, H., R.
- 7) Kammerloher
- 8) Mejerowitsch/Selitschenko
- 9) Dobrin, M., B.
- 10) Heine/Rebitzki

- Subsurface Mapping
Stratigraphic Principles and Practice
Overvoltage Research and Geophysical Applikations
Early Geophysical Papers
Junction Transistor Electronics
Der Transistor
Transistoren
Impulstechnik
Introduction to Geophysical Prospecting
Die Vergütung für Erfindungen von Arbeitnehmern im privaten Dienst

- 11) Ginzburg, I. I.
- 12) Horton, I. W.
- 13) Warren P. Mason
- 14) Shea, R., F.
- 15) Griffin, D. R.
- 16) Lorenz, H.
- 17) Jahnke-Emde-Lösch
- 18) Kämmerer, W.
- 19) Amer. Soc. of Photogramm.
- 20) Früngel, F.

- Principles of Geochemical Prospecting
Fundamentals of Sonar
Physical Acoustics and the Properties of Solids
Transistorteknik
Vom Echo zum Radar (mit Schallwellen sehen)
Grundbau-Dynamik
Tafeln höherer Funktionen
Ziffernrechenautomaten
Manual of Photogrammetry
Impulstechnik



oben:
Versteinertes Fossil aus dem Obersilur
ca. 400 Millionen Jahre



unten:
Farne aus dem Karbon
ca. 250 Millionen Jahre