

4. Jahrgang Nr. 3

1961



RUNDSCHAU



PRAKLA-MESSTRUPP IM EINSATZ IN EINEM JAPANISCHEN REISFELD

Foto: E. Müller

AUSZUG AUS UNSEREM GESCHÄFTSBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 1960

In der Gesellschafterversammlung vom 11. Juli 1961 wurde der Abschluß für das Geschäftsjahr 1960 verabschiedet. Zur Unterrichtung unserer Mitarbeiter geben wir nachstehend einen kurzen Auszug aus unserem Geschäftsbericht.

Allgemeine Geschäftslage: Die Rezession auf dem geophysikalischen Meßsektor, die in der Berichtszeit festgestellt werden konnte, hat unsere geschäftliche Tätigkeit im Geschäftsjahr 1960 noch nicht beeinflussen können. Die Geschäftsumsätze erhöhten sich sogar gegenüber dem Vorjahr nochmals um rd. 5% auf rd. DM 28,8 Mill. An diesen Umsätzen war das Auslandsgeschäft mit rd. DM 20,2 Mill. = rd. 70% (1959 rd. 69%) beteiligt. Die Zahl der im Einsatz befindlichen Meßtrupps ging von 34 am 31. Dezember 1959 auf 31 am 31. Dezember 1960 zurück.

Der Rückgang der Truppszahl konnte durch die Aufnahme neuer Arbeitsgebiete, wie der Aeromagnetik, und durch den Ausbau bereits vorhandener Arbeitsgebiete, wie der Bohrloch- und Hochseemessungen, voll aufgefangen werden.

Außerhalb Deutschlands arbeiteten die Meßtrupps unserer Gesellschaft in Algerien, Äthiopien, Brasilien, Indien, Italien, Libanon, Libyen, den Niederlanden, Österreich, Schweiz, Türkei und der Vereinigten Arabischen Republik (Provinzen Syrien und Ägypten).

Seismische Messungen: Der Schwerpunkt unserer Tätigkeit lag auch in diesem Jahr wieder bei der REFLEXIONSSEISMIK. Die in Hannover 1958 eingerichtete Auswertezentrale war während des Berichtszeitraumes gut beschäftigt.

Neben den reflexionsseismischen Messungen führten wir in der Berichtszeit auch Refraktionsmessungen, seismische Geschwindigkeitsmessungen in Bohrlöchern sowie Durchschallungen durch. Für die Durchführung der seismischen Seemessungen in der Nord- und Ostsee stand uns erstmalig unser eigenes Meßschiff PROSPEKTA zur Verfügung. Das Schiff hat seine Bewährungsprobe bestanden und soll in 1961 weitere Meßausrüstungen erhalten.

Die Geschäftsaussichten für die Seismik und den Bohrlochmeßbetrieb in 1961 sind insgesamt gesehen noch als befriedigend zu bezeichnen, wenn auch mit einer gewissen Einschränkung unserer Auslandstätigkeit gerechnet werden muß.

Sonstige geophysikalische Messungen: Hier sind insbesondere die Bodenuntersuchungen nach der GRAVIMETRISCHEN MESSMETHODE zu nennen. Die Beschäftigungslage war in 1960 gut. Für 1961 ist jedoch mit einem Rückgang der Meßtätigkeit auf diesem Gebiet zu rechnen.

Unsere Abteilung für die Anwendung ELEKTRISCHER MESSUNGEN, insbesondere zum Aufsuchen von Wasser, war im Berichtszeitraum ausreichend beschäftigt. Auf diesem Arbeitsgebiet stehen wir jedoch in starkem Konkurrenzkampf.

Als neues Arbeitsgebiet haben wir in 1960 die AEROMAGNETIK, die von Flugzeugen aus betrieben wird, erschlossen.

Gasmeßgeräte-Dienst: Der Gasmeßgerätedienst, der von uns vor Jahren für die Erdölindustrie eingerichtet wurde, war auch in diesem Jahr wieder gut beschäftigt.

Belegschaft: Die Zahl unserer Mitarbeiter ist mit 500, darunter 73 Geophysikern, Geologen und sonstigen Akademikern, am 31. Dezember 1960 gegenüber 504 am 31. Dezember des Vorjahres fast konstant geblieben.

Vermögenslage: Diese ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht:

Bilanzstruktur	1959	1960	Veränderung
	in 1000 DM		
Aktiva			
Sachanlagen	4 782	4 107	∕ 675
Finanzanlagen	744	817	+ 73
Forderungen	3 301	3 886	+ 585
Flüssige Mittel	1 697	2 363	+ 666
	<u>10 524</u>	<u>11 173</u>	<u>+ 649</u>
Passiva			
Stammkapital	700	2 500	+ 1 800
Rücklagen	2 838	1 938	∕ 900
Rückstellungen	4 923	4 738	∕ 185
Schulden	1 754	1 586	∕ 168
Jahresgewinn (einschl. Vortrag)	309	411	+ 102
	<u>10 524</u>	<u>11 173</u>	<u>649</u>

Das Stammkapital wurde in der Berichtszeit nach dem Gesetz über die Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln auf DM 2,5 Mill. erhöht.

Ertragslage: Hierzu die folgenden Zahlen:

Aufwendungen	1959	1960	Veränderung
	in 1000 DM		
Aufwendungen			
Fremdleistungen und Verbrauch an Hilfsmaterial	9 359	10 809	+ 1 450
Personalkosten	6 102	7 960	+ 1 858
Abschreibungen auf das Anlage- und Umlaufvermögen	3 037	3 450	+ 413
Steuern	3 090	2 119	∕ 971
Sonstige Aufwendungen	5 916	5 805	∕ 111
Zuführung zu den Rücklagen	600	900	+ 300
Jahresgewinn (einschl. Vortrag)	309	411	+ 102
	<u>28 413</u>	<u>31 454</u>	<u>+ 3 041</u>
Erträge			
Umsatzerlöse	27 491	28 836	+ 1 345
Aktivierete Eigenleistungen	202	183	∕ 19
Sonstige Erträge	710	2 426	+ 1 716
Gewinnvortrag	10	9	∕ 1
	<u>28 413</u>	<u>31 454</u>	<u>3 041</u>

Unsere Bericht wollen wir nicht beschließen, ohne unseren Mitarbeitern in der Zentrale und bei den Außenbetrieben für ihre Einsatzfreudigkeit unter zum Teil sehr schwierigen Verhältnissen zu danken.

Dr. D.

Aus dem Inhalt:

„Bitterer Reis“ in Japan	1
Die Wüste lebt	4
Erste reflexionsseismische Messungen der PRAKLA im Wunderland Äthiopien	6
Fahrt mit dem Landrover von St. Pölten nach Hannover	9
Arbeitsgemeinschaft der deutschen Werkschriftleiter	10

Der Untertagebergbau im Wandel der Zeit als Briefmarkenmotiv	10
Balken-PRAKLA-Namens-Rätsel	11
Lösung des geologischen Silberrätsels aus PRAKLA-Rundschau Nr. 14	11
Veränderungen in der PRAKLA-Geschäftsleitung	12
Sammelmappe für PRAKLA-Rundschau	12



»BITTERER REIS« IN JAPAN

Es bedarf wirklich einer harten und mühseligen Arbeit, bevor der Japaner täglich seine Schale mit dem Hauptnahrungsmittel, dem Reis, füllen kann. Schon die umständlichen Vorbereitungen der fast ständig unter Wasser stehenden Felder für die Reisaussaat erfordern viel Geduld und Fleiß. Durch die andauernde Bewässerung ist der Untergrund stark aufgeweicht. Zuweilen bedient man sich zum Umpflügen der zähen Schichten zwar noch der tierischen Arbeitskraft, aber zum Glätten der groben Schollen genügt die Menschenhand, vielleicht noch unterstützt durch eine Hacke. Zum Schluß werden die einzelnen Krumen notfalls mit den Fingern zerdrückt.

Große Erfahrung gehört sicher auch dazu, die Felder an Hängen mit genau aufeinander abgestimmten Höhenunterschieden anzulegen, damit eine fortwährende Bewässerung ermöglicht wird. An den Flußoberläufen, wo die Reisfelderchen meist nur einige Quadratmeter messen, ist die Anlage leichter als in den Niederungen, in denen die Felder schon beachtliche Größen aufweisen. Während die Bewässerung den Boden wirksam auf die Saat vorbereitet, sind in der Nähe der Dörfer die Anzuchtfelder bereits soweit gediehen, daß die jungen Reispflanzen ausgepflanzt werden können. Ganz modern werden diese dort vor der rauen Seeluft mit Kunststoffolien geschützt. Inzwischen ist auf den eigentlichen Reisfeldern eine völlig ebene, steinfreie Fläche entstanden. Die niedrigen Wälle an den Begrenzungen wurden glattgeklopft, um sie wasserdicht zu machen. Das komplizierte Graben- und Schleusensystem wurde gereinigt und vom Unkraut befreit. Nun löst sich auch das Rätsel, warum der Reis immer in auffallend schnurgeraden Reihen steht. Mit einem walzenartigen Lattengestell werden die Felder abgerollt und damit jedes einzelne Pflanzloch bezeichnet. Nun erst kommen die Pflanzfrauen und stecken die winzigen Pflänzchen in die so vorbereiteten Stellen.

Von diesem Augenblick an muß der Wasserstand immer dem Wachstum der Pflanzen angepaßt bleiben, anfangs vielleicht nur 2 bis 3 cm und kurz vor der Ernte etwa 20 cm (+ Einsinktiefe im Boden = Wasser im Gummistiefel!). Dies ist schon eine beachtliche Leistung, kommt doch anschließend an die Pflanzzeit die meistens 6 Wochen lang dauernde Regenperiode, die dann von einer Trocken- und Hitzeperiode abgelöst wird.

Das ist jedoch nicht die ganze Arbeit, die man sich mit der Gewinnung des Hauptnahrungsmittels macht. Fast ständig sind die Frauen auf den Feldern. Sie entfernen Unkraut,

behäufeln und befestigen einzelne schwache Pflanzen oder sorgen für die Abdichtung der Grenzwälle. So viel aufgewendete Mühe wird erfreulicherweise von der Natur auch belohnt, denn man wundert sich nun nicht mehr darüber, daß dann aus einem einzigen Reiskorn mehr als 15 Ähren tragende Halme entstehen. Die Erntezeit ist dann die einzige etwas trockenere Zeit in den Reisfeldern. Trotzdem kann man die Garben nicht etwa zum Trocknen auf den Boden stellen. Zwischen extra für diesen Zweck angepflanzte Bäume werden Reisstrohseile gespannt, um über ihnen die Garben zu trocknen. Daß der Reis mit der Hand-Sichel geschnitten, von den Frauen auf dem Rücken nach Hause getragen, und dort wieder von Hand gedroschen wird, findet man dann schon beinahe selbstverständlich.

Natürlich ist der Ertrag eines Reisfeldes, verglichen etwa mit dem eines Weizenfeldes bei uns, wesentlich höher. Aber durch die ständige einseitige Bodenausnutzung, verbunden mit völlig veralteten Arbeitsmethoden, bleibt der japanische Reisertrag doch noch hinter der Reisausbeute in anderen Reis anbauenden Ländern merklich zurück. Dabei lebt dieses über 80 Millionen Menschen zählende Inselvolk buchstäblich nur von Reis und Fisch. Vielleicht gibt es hier und da noch etwas Gemüse, doch sind Kartoffeln und Brot, zumindest auf dem Land, unbekannte Genüsse. Zuweilen sieht man Schulkinder etwas in der Hand tragen, was man auf den ersten Blick für eine Butterbrotbüchse halten kann. Bei näherem Betrachten entpuppt es sich als trockener Reis mit einigen undefinierbaren gemüseartigen Beilagen.

Die veralteten Arbeitsmethoden sind bestimmt auch darauf zurückzuführen, daß die arme Bevölkerung in den nur bewohnbaren schmalen Küstenstreifen dichtzusammengedrängt ist und selbst für die Beschaffung ihrer Nahrung sorgen muß. In diesen Gebieten kommen etwa dreimal so viel Menschen auf den Quadratkilometer wie in Deutschland, während die restlichen 85 % des Landes aus urwaldartig bewachsener Gebirgslandschaft bestehen, die schwach besiedelt ist. Letztere wird durchschnitten von wenigen, lebensgefährlichen Schotterstraßen. Demgegenüber darf man nicht vergessen, die geradezu vorbildlichen Eisenbahnlinien, die das Land durchziehen, rühmend zu erwähnen.

Daß die von unserer deutschen Heimat so stark abweichende Landschaft in Japan auch eine Umstellung unserer Arbeitsmethoden bei den seismischen Untersuchungen bedingte, kann man sich vorstellen, lag doch das Meßgebiet hauptsächlich in den sumpfigen Reisanbaugebieten.



Reispflanzerinnen

Nach unserer Ankunft in Tokio fuhren wir, die Angehörigen des PRAKLA-Meßtrupps Kreitz, mit einem der komfortablen Züge quer durch die Hauptinsel Hondo. Wir waren sehr gespannt auf die Dinge, die uns erwarteten. Glücklicherweise durfte ich den Meßwagen noch nicht selbst auf den oben-erwähnten Schotterstraßen fahren, da ich erst noch eine japanische Fahrprüfung ablegen mußte. So schloß ich mich dann den Eisenbahnfahrern an. Im Gelände jedoch blieb mir nichts anderes übrig, als unseren Unimog wohl oder übel so gut wie möglich zu steuern. Die einheimischen Berufsfahrer werden in Japan nicht umsonst „Kamikaze“ genannt, weil man sie ihrer tollkühnen Fahrweise wegen mit den todesverachtenden Piloten des letzten Krieges vergleicht, die sich mitsamt Flugzeug und Bombenlast auf den Gegner stürzten. Mit einer derartigen wilden Fahrerei war uns aber in den engen Reisfeldwegen nicht gedient. Welch' ein Glück war es für uns, daß wir den schmalspurigen Unimog-Diesel mithatten. Damit paßte er gerade noch auf diese engen Pfade. Nach manch bitterem Lehrgeld klappte es dann auch so einigermaßen, wenigstens auf den geraden Wegstrecken. Fatal war es nur, wenn es galt, an den immer rechtwinkligen Kreuzungen abzubiegen. Um aus diesem Dilemma herauszukommen, erwogen wir allen Ernstes die Konstruktion einer dreh scheibenähnlichen Vorrichtung. Doch diese Ideen blieben Wunschträume. Vorerst hieß es, mit viel Einsatz von Menschenkraft die immer wieder festgefahrenen Fahrzeuge flottzumachen. Hierbei leistete uns der unbezahlbare Greifzug, der so manche Baumreihe fast entwurzelte, wertvolle Dienste. Es kam leider nur sehr selten vor, daß rettende Bäume in der Nähe standen. Aber selbst diese saßen in dem grundlosen Boden nicht so fest, wie sich das für anständige Bäume gehört. Besser daran waren da schon die japanischen Bohrgeräte, die mit Raupen ausgerüstet waren. Das infame Grinsen dieser Fahrer über unser ständiges Mißgeschick, kann man sich vorstellen. In vielen Fällen konnten diese Bohrfahrzeuge sogar ganz ohne Anstrengung querfeldein fahren. Es kam aber auch vor, daß der Untergrund selbst für diese Caterpillars zu weich und nachgiebig war. Dann ließ man die Ketten so lange mahlen, bis man fast mit dem Hosenboden im Wasser saß. Schließlich holte man einen Kollegen zur Hilfe, den jedoch prompt das gleiche Geschick ereilte. Ein letzter Fahrer versuchte dann vielleicht klugerweise einen Rettungsversuch vom relativ festen Weg aus, bis auch er die dünne befestigte Schicht durchwühlte und somit ebenfalls bewegungsunfähig war. Damit kam die große Stunde für unseren deutschen Bohrmeister Wiesner – San. (San = Herr). Wie oft waren doch seine guten Unimog-Bohrgeräte mitleidig belächelt worden. Denn gerade sie konnten beim besten Willen kaum das schützende Ufer der „Wege“ verlassen. Nun aber brachte Wiesner das Kunststück fertig, mit Hilfe eben dieser Unimogs die japanischen Raupenfahrzeuge wieder flott zu machen. Wie er das machte mit mehrfachem Zug seiner Bohrwinden und mit noch mehr Köpfchen, das nötigte allen Beteiligten Respekt ab.

Einen kleinen Begriff von den Geländeschwierigkeiten, denen wir uns bei unseren seismischen Messungen im japanischen Reisanbauggebiet gegenüber sahen, mag das dem Bericht beigefügte Bild mit der schrägen Brücke geben. Gerade als sich das schwere Bohrgerät in der Mitte der Brücke befand, begann sie langsam im weichen Boden zu versinken. Anscheinend konnten die hölzernen Brückenträger infolge einer etwas ungleichmäßigen Belastung den Druck nicht mehr auffangen, da ihnen jeglicher fester Untergrund fehlte. Mit Vollgas und einigem Glück erreichte das Gerät doch noch das andere Ufer, allerdings die Brücke in einem bedenklichen Zustand zurücklassend. Alle übrigen Fahrzeuge waren jetzt aber gezwungen, einen großen Umweg zu

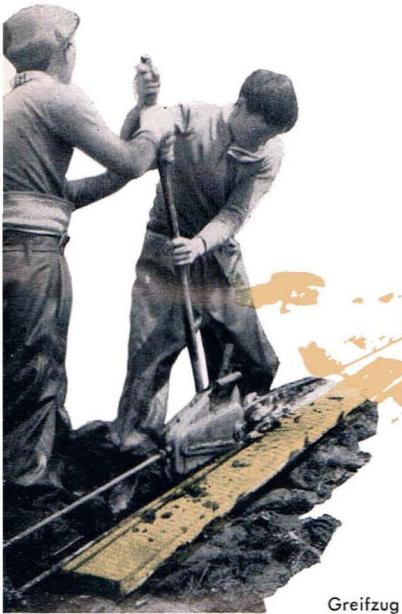




Eingesunkene Brücke in Japan



Eingebrochene Bohrgeräte



Greifzug

machen, um an den Arbeitsplatz zu gelangen. Als wir aber einige Zeit später an derselben Stelle vorüberkamen, stand schon eine ganz neue und modernere Brücke da. Doch wir zogen lieber den beschwerlichen Umweg vor.

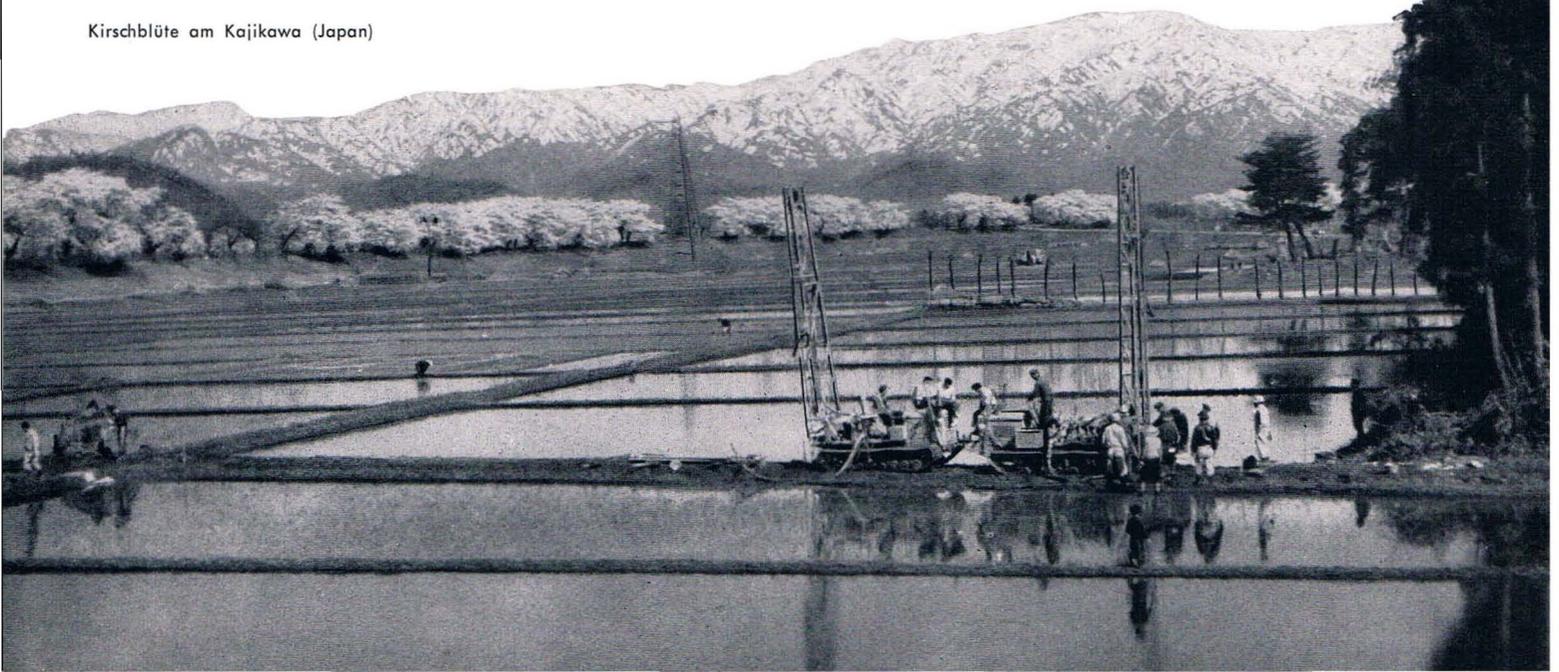
Wir erlebten zwar viel Ärger, aber wir wurden durch manches schöne Erlebnis auch vielfach entschädigt. Unvergesslich ist etwa die berühmte Kirschblüte am Kajikawa. Auf einer Länge von 15 km sind beide Ufer dieses Flusses mit Kirschbäumen bepflanzt. Es sind nicht etwa Bäume, von denen Kirschen geerntet werden, sondern es sind lediglich Zierkirschbäume. Dieses Bild: die mächtigen, 40 Jahre alten übertollen Blütenbäume, die gewaltigen schneebedeckten Berge im Hintergrund und das aus diesem Anlaß veranstaltete farbenprächtige Volksfest „Hanami“, bleibt mir immer in der Erinnerung.

Zum Abschluß noch eine Erzählung aus dem alten Japan, die so recht die Verhältnisse in diesem Lande zu charakterisieren scheint. Sie berichtet von einem armen Reisbauern, der sieben kleine Reisfelder sein eigen nannte.

Die Sonne schien so heiß auf die Felder, und der Bauer hatte den ganzen Tag über in ihnen gearbeitet. Am Abend endlich konnte er den großen Strohhut abnehmen, um sich die Stirn zu trocknen. Aus alter Gewohnheit zählte er dann, ob auch alle Felder da wären. Aber seltsam, sooft er auch zählte, es waren und blieben plötzlich nur noch sechs Felder. Ganz verzweifelt wandte er sich dem Heimweg zu, setzte den Strohhut wieder auf, und siehe da, unter diesem breitkrempigen Hut hatte sich das fehlende Feld verborgen.

E. Müller

Kirschblüte am Kajikawa (Japan)



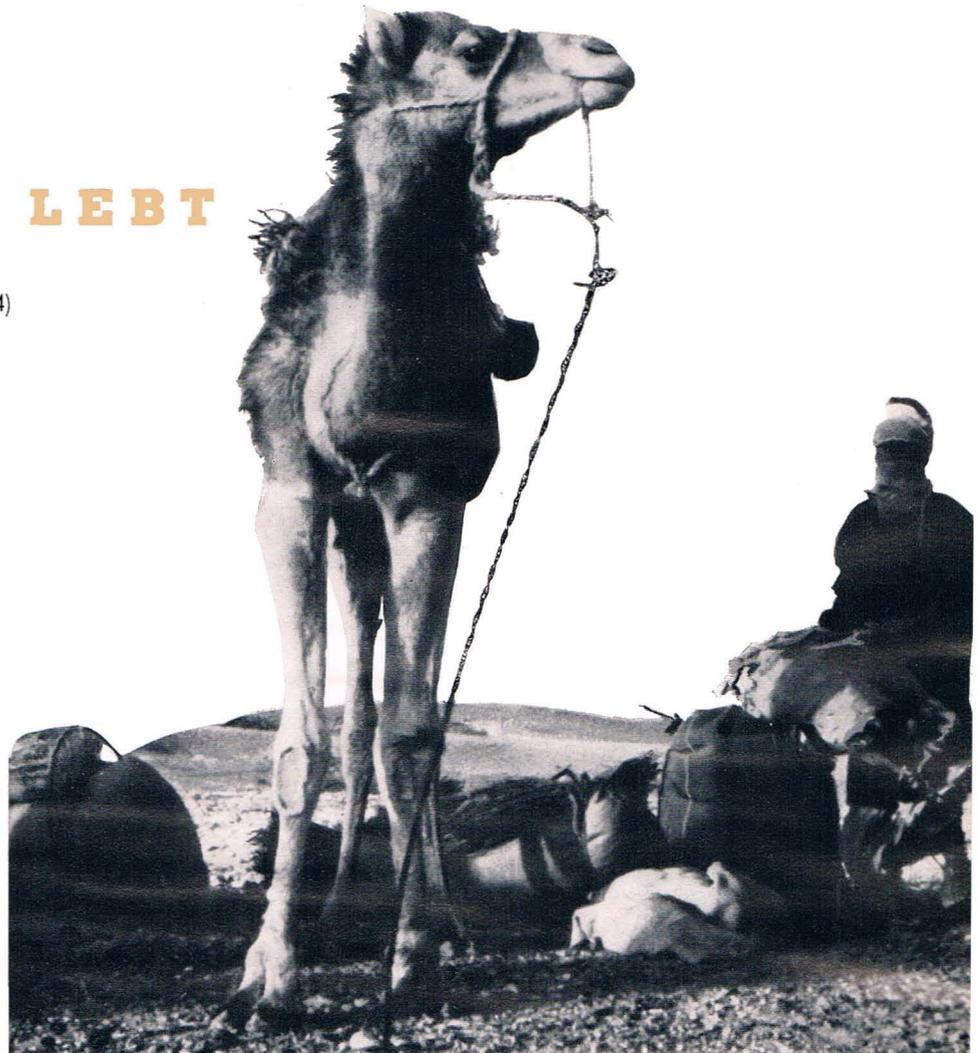
DIE WÜSTE LEBT

Teil II: Die großen Wüstentiere

(Fortsetzung von Teil I in Rundschau Nr. 14)



Sandvipier



Kamelkarawane auf der Rast, Treiber ein Tuareg

Der „VW des Mittelmeerraums und des Orients“ ist auch in Libyen stark vertreten. In jeder Oase, auf jeder Piste, in den Städten, an der Küste und auf den steilen Pfaden im Gebirge kann man ihn treffen. Hoch bepackt mit der Ladung und dem Besitzer windet er sich trotz unzureichendem und schlechtem Treibstoff immer emsig durch Dick und Dünn. Von einer regelmäßigen und liebevollen Wartung dürfte kaum die Rede sein. Hunderte, vielleicht sogar einige tausende von Menschengenerationen haben an seiner Entwicklung und Verbesserung gearbeitet. Nur die robustesten und genügsamsten Exemplare wurden jeweils zur Bildung neuer Serien herangezogen. Das Resultat dieses über viele tausend Jahre hinziehenden Auslesevorgangs, bei dem die Natur auch kräftig mitgewirkt hat, ist die wirtschaftlichste und anspruchloseste Transport- und Arbeitsmaschine, die dem Menschen zur Zeit auf der Erde zur Verfügung steht. Sie werden es bestimmt schon vermutet haben, daß ich vom **Esel** spreche. Geschichten und Darstellungen, in denen der Esel als störrisch und dickköpfig charakterisiert wird, sind

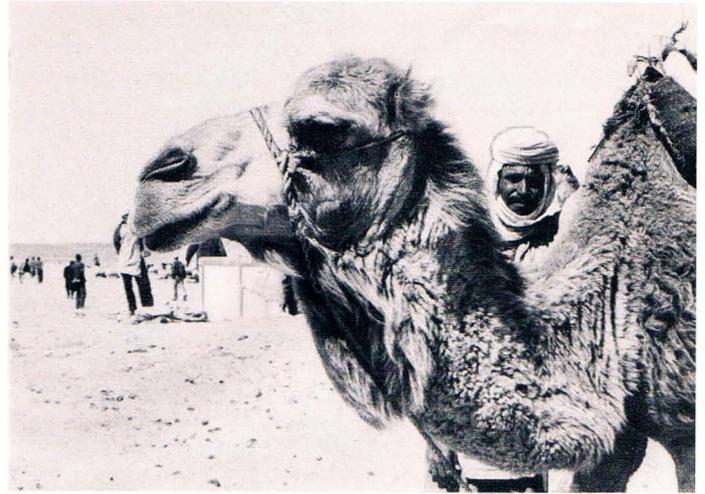
üble Verleumdungen. Wenn Sie, wie es im Orient üblich ist, einem Esel so viel aufladen, daß er in den Knien schon weich wird, ist es ganz natürlich, daß er bockt und die Ladung abwirft. Auch unsachgemäße Behandlung wird er sich nicht gefallen lassen. In den Städten ist der zweirädrige Eselkarren ein vielbenutztes Verkehrsmittel. Meistens bewegen sich die Esel mit ihren Karren in einem flotten Trab durch das dichteste Verkehrsgewühl.

Neben dem Esel dient das **Kamel** der Landbevölkerung Nordafrikas als besonders nützliches Transportmittel. Zwar hat der LKW in den größeren Ortschaften und in deren Umgebung das Kamel schon verdrängt. Dafür ist es aber in den Oasen im Landinnern immer noch das geeignetste und billigste Mittel, um größere Lasten über weite Strecken zu transportieren. Auch heute ist die Zeit der Kamelkarawanen, die über eine Entfernung von mehreren hundert Kilometern von Oase zu Oase ziehen, noch nicht vorbei. Die Karawanen benutzen dabei dieselben Pfade wie vor 2000 Jahren. Wohl versucht der LKW, das Kamel auf den wenigen Strecken,



wo Straßen und gute Pisten angelegt worden sind, zu verdrängen. Aber abseits von diesen Verkehrslinien gelegene Oasen werden nach wie vor noch immer von Kamelkarawanen versorgt. Wer einmal solch eine Karawane beim Marsch durch die Wüste beobachtet hat, wird dieses Bild nie vergessen. Ruhig, gleichmäßig, aber mit weitausholenden Schritten ziehen die „Wüstenschiffe“ durch den Sand. Sie haben verhältnismäßig weiche „Füße“, die sich an den Boden anschmiegen mit einer Auftrittsfläche von gut 20 cm im Durchmesser. In dem sehr weichen Wüstensand verhindert diese große Fläche das Einsinken. Die Kamele gehen nicht gerne auf steinigem oder mit Geröll bedecktem Boden. Die Pfade führen meistens durch ein Gelände, das eine glatte, nicht zu harte Oberfläche hat. Bei einer Schrittlänge von 1,50 bis 2,00 m legt ein Lastkamel beim 10-stündigen Marsch mit Leichtigkeit eine Strecke von 50 km zurück. Ein gutes Reitkamel schafft in der gleichen Zeit 150 bis 200 km. Eine Lastkamelkarawane ist machmal 3 bis 4 Wochen unterwegs. Leichtverderbliche Waren wird man allerdings nicht mit einer solchen Karawane transportieren. Dagegen eignen sich zur Beförderung auf Kamelrücken hauptsächlich Zucker, Salz, Tee (das beliebteste Getränk für die Bevölkerung der Wüste), Mehl, Gries und Reis. Erstaunlich ist der Orientierungssinn der Kamele in der Wüste. Wir haben kleine, frei umherlaufende Kamelherden 300 km entfernt von einer Oase angetroffen. Sie sollen sogar über eine Entfernung von 500 km wieder zur Wasserstelle zurückfinden. Ein gutes Kamel ist nicht billig. Der Preis für ein normales Lasttier liegt bei 300,- DM. Für ein gutes Reittier mit Stammbaum muß man schon mindestens 1000,- DM ausgeben. Ein Beduine, der 30 Kamele besitzt, kann stolz sein, denn seine Herde stellt ein beachtliches Kapital dar.

Ganz harmlos sind Kamele nicht. Wer es nicht von Kind auf gelernt hat, mit Kamelen umzugehen, sollte vorsichtig sein. Sie haben ein gewaltiges Gebiß, das sie auch zu gebrauchen verstehen. Ein ausgewachsenes Kamel blickt immerhin aus einer Höhe von etwa 2,50 m auf seine Umgebung herab.



2 markante Köpfe

Wer auf einem Kamel reiten will, muß schwindelfrei sein und darf keine Neigung zur Seekrankheit haben.

Man könnte noch vieles berichten über die Tiere der Wüste: über **Gazellen** und **Antilopen**, über die **Geier**. Letztere bilden die große Gesundheitspolizei. Aber in dem vorliegenden Aufsatz wollte ich nur über die Tiere berichten, die uns fast täglich über den Weg gelaufen sind und die ich im Bild festhalten konnte. Auf eine genauere Beschreibung der einzelnen Arten habe ich verzichtet. Das hat der alte Brehm schon viel besser gemacht. (Außerdem müßte ich es bei ihm ja sowieso abschreiben). Jedem PRAKLA-Angehörigen, der in diese Gegenden als Greenhorn kommt, kann ich nur dringend empfehlen: Augen auf! Am Rande gibt es so viele kleine interessante Dinge, auch in der Wüste, zu sehen. Eine schußbereite Kamera sollte immer zur Stelle sein.
D. Jachmann

Lastkamele in der Türkei

Foto: K. Materno



ERSTE REFLEXIONSSEISMISCHE MESSUNGEN DER PRAKLA IM WUNDERLAND ÄTHIOPIEN



Djibouti
Dire-Dawa
Addis-Abeba

1) Ankunft des Vorkommandos und der Ausrüstung in Äthiopien:

Nach umfangreichen Vorbereitungen zur Ausrüstung einer ersten geophysikalischen Expedition der PRAKLA für Untersuchungen in Äthiopien war es Ende November 1960 endlich so weit, daß die letzten Paßformalitäten in Bonn erledigt werden konnten. Es gelang mir gerade noch im letzten Augenblick durch die freundliche Mithilfe einer superblonden netten Angestellten der äthiopischen Botschaft, die ihre Tätigkeit in nichtblonder Umgebung mit Geschick und Charm ausübte, die notwendigen Unterschriften und Stempel unter unsere Visa zu beschaffen.

Am 4. Dezember begab ich mich dann mit dem Leiter unseres Vorkommandos, Herrn Dr. Gees, auf den Flugplatz in Hannover. Bei dem an diesem Tage wieder einmal herrschenden grausam nebligen Hannover-Wetter starteten wir nach Bremen. Dort setzte bereits die erste Verspätung ein, die uns den Anschluß nach Paris in Amsterdam prächtig versalzte. Erst spät in der Nacht trafen wir in Paris ein und starteten dann am frühen Morgen des 5. 12., reichlich verärgert über die verlorene Nachtruhe, zum Weiterflug nach Marseille. Dort trafen wir erfreulicherweise freundlicheres Wetter an. Man spürte schon den wärmeren Süden.

Gestärkt durch ein Mittagessen in Marseille bestiegen wir ein Flugzeug der TAI, zum Nonstop-Flug nach Djibouti in Französisch-Somaliland, einer heute noch weltvergessenen kleinen Kolonie am Ausgang des Roten Meeres zum Golf von Aden. Die Flugleistung der französischen Piloten über

gut 9 Stunden mit einer DC 6 B war bemerkenswert. Dazu wurden, zeitlich gut abgestimmt, die Fluggäste durch ein normales Kinoprogramm von ca. 2 Stunden Dauer mit einem Tonfilm mit allem Komfort unterhalten. (Eine amerikanische Gesellschaft hat neuerdings die Absicht, etwa ab 1961 ihren Service durch Filmvorführungen bei Langstreckenflügen in Zukunft sensationell zu verbessern).

Am 6. 12. vormittags gegen 1 Uhr 30 Ortszeit landeten wir dann planmäßig und wohlbehalten in Djibouti. Nachdem wir die Schlipse gelockert hatten, passierten wir freundlich lächelnd den Zoll, begegneten dem Anprall der feuchtheißen Rotemeerluft mit einer kurzen Kniebeuge und wurden von dem verantwortlichen Vertreter des Auftraggebers herzlich begrüßt. Er erfreute uns mit der organisatorisch wertvollen Mitteilung, daß das Schiff mit unserer Ausrüstung (siehe: Aufsatz des Herrn Helmut Schrader über „Camp-Ausrüstung des seismischen Äthiopien-Trupps“ in PRAKLA-Rundschau Nr. 13, Seite 10 und 11) bereits am 5. 12. in Djibouti eingetroffen sei, und daß man schon mit der Ausladung begonnen hätte. Einen besseren Verlauf der ganzen Aktion hätten wir im Augenblick gar nicht erwarten können. Planmäßig wurden wir für die Nacht dann auf Hotels verteilt, nachdem wir mit einem kurzen Begrüßungstrunk die Ankunft in Französisch-Somaliland gefeiert hatten. Das Erwachen am 6. 12., 8 Uhr vormittags, war typisch klimabedingt. Ruckartige Bewegungen mußten tunlichst vermieden werden, da sonst die verabreichte Frühstücksbrühe in dem arabischen Hotel einen schweißhaltigen Salzgeschmack angenommen



Bewachungstruppe mit General Aman

PRAKLA-eigener „Trigo“





Anflug zur Landung



Caterpillar im Gelände



M 58 H beim Einsatz in Äthiopien

hätte. Der Anblick, den die hier für einige Tage pausierenden leichtgeschürzten und nur mit Shorts und Bikini bekleideten, neckisch anzusehenden, charmanten französischen Stewardessen der TAI boten, entschädigte uns für manche klimatisch bedingte Unannehmlichkeit.

Die anschließende Besichtigung des Hafens und der Anlagen in Djibouti fiel doch über Erwarten gut aus, wenn wir sie mit anderen uns von früheren Reisen bekannten Hafenstädten verglichen. Die Kaianlagen mit der Eisenbahn waren erstklassig. Nur – das war uns auch schon vorher mitgeteilt worden – hatte man bei dieser Eisenbahn, die allgemein heute noch als die teuerste der Welt gilt, nicht genug Waggons, geschweige denn Schwerwaggons, um unsere riesige Ausrüstung in einem Zuge in das Arbeitsgebiet abtransportieren zu können. Das war allerdings Pech! Aber der uns zur Hilfeleistung zugeteilte ortskundige griechische Spediteur tat sein Bestes, um unseren Abtransport in das Landesinnere zu beschleunigen. Wir waren überrascht, daß schon ein Tieflader für unsere Caterpillar auf der Bahn verladen war. Allerdings wäre uns der Versand anderer Teile lieber gewesen, da wir den Caterpillar erst zum Schluß gebraucht hätten. Trotzdem konnten wir glücklich sein, einen so ordentlichen und dienstbeflissenen Spediteur gefunden zu haben. Nun wurde kurzerhand beschlossen, die Organisation der allgemeinen Lage anzupassen. Ich selbst sollte in Djibouti bleiben und die Löschung, sowie die Weiterverladung unserer Ausrüstung auf die Eisenbahn zum Transport nach Dire-Dawa überwachen. Herr Dr. Gees reiste nach Dire-Dawa voraus und dirigierte die Entladung aus der Eisenbahn und die Durchschleusung durch den Zoll dortselbst.

Man machte uns vorsorglich darauf aufmerksam, daß eventuell Verzögerungen im Transport eintreten könnten, weil um den 17. 12. herum das höchste Kirchenfest der äthiopischen koptischen Kirche in Kulubie, ca. 70 km südwestlich von Dire-Dawa mit großem Aufwand gefeiert wird. Die Vorbereitungen dazu waren möglicherweise schon im Gange. Arm und Reich pilgert dann nach dort zu Fuß oder benutzt Autos. Aus diesem Anlaß befördern sehr viele Autobesitzer ihre Fahrzeuge von Addis-Abeba nach Dire-Dawa mit der Eisenbahn, sodaß durch diese Aktion sehr viele von den ohnehin nicht ausreichend vorhandenen Plattformwagen durch die Bahnverwaltung in Addis-Abeba hierfür beschlagnahmt werden. Eine für den Autoverkehr geeignete Straßenverbindung zwischen Addis-Abeba und Dire-Dawa besteht nicht mehr, seitdem die seinerzeit von den Italienern erbaute Autostraße völlig verkommen ist und nur auf kurzen Teilstrecken, und auch hier nur mit erheblichen Schwierigkeiten, von Geländefahrzeugen befahren werden kann. Es besteht also zur Zeit als Verbindungsmöglichkeit zwischen Addis-Abeba und Dire-Dawa nur die Eisenbahn und gelegentlich der Luftweg.

Für uns war es somit völlig klar, daß wir alles dransetzen mußten, um noch vor dem Eintreten des Hauptpilgerverkehrs die Masse unseres Materials und besonders unsere Fahrzeuge nach Dire-Dawa zu verladen, weil sonst eine erhebliche Verzögerung im Beginn unserer seismischen Messungen entstanden wäre.





Nachschubflugzeug



Glücklicherweise wickelte sich der Transport doch zu unseren Gunsten ab. Mit Hilfe der recht freundlichen und entgegenkommenden französischen Eisenbahnverwaltung klappte die Verladung in Djibouti vorzüglich, und auch die Entladung spielte sich bis zum 13. 12. planmäßig in Dire-Dawa ab. Am 14. 12. vormittags jedoch teilte man mir überraschenderweise mit, daß durch ein noch ungeklärtes schweres Eisenbahnunglück direkt an der äthiopischen Grenze der Zugverkehr vorerst unterbrochen sei.

Es war der Tag, an dem die ausländische Presse die sensationelle Meldung von einer Revolution in Äthiopien über die ganze Welt verbreitete. Es gelang mir noch, über Eisenbahntelefon kurz mit Dr. Gees in Dire-Dawa in Verbindung zu treten. Es war die letzte Möglichkeit, das Eisenbahntelefon zu benutzen. Dr. Gees bestätigte, daß in Addis Abeba ein Aufstand gegen den zur Zeit in Südamerika weilenden Negus ausgebrochen sei. Nähere Einzelheiten waren noch nicht bekannt, da alle Verbindungen zur Hauptstadt unterbrochen waren. Niemand konnte sich ein genaues Bild von der wirren Lage machen. Die Situation war außerordentlich gespannt. Aber Kenner Äthiopiens glaubten nicht an das Gelingen einer Revolution im Lande des „Löwen von Juda“. Als dann aber auch der äthiopische Kronprinz über den Rundfunk die Tatsache des Aufstands bestätigte, – wie man später erfuhr, unter Zwang – war man doch im Zweifel über den Ausgang des Putsches der rebellierenden Generale. Jedoch schon am 15. 12. teilte mir die Bahnverwaltung mit, daß die Bahnstrecke wieder frei sei, und daß der Zugverkehr auf jeden Fall bis Dire-Dawa wieder in vollem Umfange aufrechterhalten würde. Auch könnten wir mit mehr Waggongestellungen rechnen, da die Sendungen nach Addis

vorläufig gestoppt seien. Wir müßten uns allerdings verpflichten, durch sofortiges Entladen der Waggons nach dem Eintreffen in Dire-Dawa für einen reibungslosen Umlauf der Wagen zu sorgen. Herr Dr. Gees überwachte in Dire-Dawa die beschleunigte Entladung der Waggons. Es wurde mit Hochdruck gearbeitet, und alles klappte besser als je zuvor. Die jetzt noch spärlichen, aber zuverlässigeren Nachrichten aus Addis besagten, daß dort noch scharf geschossen wurde. Unklar war allerdings immer noch, wer gegen wen. Sehr besorgt waren wir jedoch bezüglich des Befindens von 4 weiteren PRAKLA-Herren, die laut telegraphischer Benachrichtigung seitens der Zentrale in Hannover ausgerechnet am 14. 12. in Addis eintreffen sollten und am 16. 12. in Dire-Dawa erwartet wurden. Wie sich später herausstellte, sind sie tatsächlich noch mit dem letzten Flugzeug in Addis gelandet und auf diese Weise direkt in die Revolution hineingeschlittert. Sie mußten sich mehrere Tage im Keller ihres Hotels in Sicherheit bringen, trafen aber schließlich doch wohlbehalten am 23. 12. mit dem ersten wieder verkehrenden Flugzeug von Addis kommend in Dire-Dawa ein.

Da inzwischen auch unsere gesamte Ausrüstung von Djibouti nach Dire-Dawa abgegangen war, konnte ich selbst nach dort abreisen. Am 23. 12. war jetzt das gesamte Vorkommando der PRAKLA erstmalig in Dire-Dawa versammelt. Wir hatten also programmgemäß bis zum Heiligen Abend 1960 die erste Etappe für den Einsatz Äthiopien doch noch trotz der unvorhergesehenen Umstände recht gut geschafft, sodaß die ersten reflexionsseismischen Messungen der PRAKLA in Äthiopien beginnen konnten.

Fortsetzung folgt!

H. Knollmann

Fahrt mit dem Landrover

von St. Pölten nach Hannover

Der Landrover hat fünfzehn Gänge. Das ist das Schöne an ihm. Ich habe nur zwei, einen Alltags- und einen Sonntagsgang, doch meistens gehe ich sonntags.

Jetzt sitze ich im Wagen. Herr Wanser fährt. Wir sind bereits aus St. Pölten heraus und es ist saukalt. Ich habe drei Hosen an. Wieviele Herr Wanser anhat, weiß ich nicht. Der Wagen hat keine Heizung! Es passiert lange Zeit nichts . . . , aber es kommt Nebel auf. Nach 150 km scheint sich der Nebel zu verdichten. Wir sehen wenig, bald darauf fast nichts mehr. „Schweineerei, diese Waschküche,“ murmelt Herr Wanser und verlangsamt das Tempo. Recht mühselig ist seine Haltung, als er den weißen Streifen der Autobahn zu verfolgen sucht. Sein Kinn liegt dabei krampfhaft auf der Hupe. Ab und zu erhasche auch ich ein Stück Autobahn und sage: „Etwas rechts – etwas links.“ Ja . . . und da saust doch da so einer mit einer Affenfahrt an uns vorbei . . . „So ein Idiot, na, den finden wir später wieder“. Ss . . .ßt macht es! Wieder einer? Ss . . .ßt! Das ist doch unglaublich! Wir halten an. Herr Wanser steigt aus und läßt die Tür offen. „Bitte schließen Sie die Tür, es ist kalt draußen“ rufe ich ihm nach. „Glauben Sie, daß es draußen wärmer wird, wenn ich sie schließe, Herr . . .?“ , bemerkt er sarkastisch mit ziemlicher Lautstärke. Oh, diese Nerven! Aber er hat recht.

Daraufhin steige ich auch aus und bin perplex. Ich kann sehen, soweit die Augen reichen. Überhaupt kein Nebel. Wir haben klarstes Wetter! Aber unsere Scheiben sind total vereist.

Mit Kleingeld säubern wir sie. Dann fahren wir wieder. Nach fünf Minuten stehen wir wieder. Der Tacho zeigt um drei Kilometer mehr. In Gedanken teile ich die Strecke bis Salzburg durch drei und multipliziere mit fünf Minuten. Mir wird dabei ganz anders.

Wozu haben wir einen Öltank, erinnert sich Herr Wanser. Er greift in ihn, beschmiert sich . . . und anschließend die Scheiben. Wir fahren wieder. Ein guter Einfall – die Sache mit dem Öl. Nach fünf, Verzeihung, sechs Minuten ist es

unsere Räder. Sein und mein Kopf hängen aus den Fenstern. Auf diese Art erreichen wir den Ort.

Wir übernachten im Motel. Noch nie darin geschlafen. Tolle Sache . . . , diese Motels!

In Salzburg tauschte ich meine restlichen Schillinge um. Dies getan, wollte ich was Süßes mitnehmen. „Geben Sie mir bitte eins von den Schokoladenplätzchen“, sagte ich zu dem einen der Verkäufer. Sie waren in Silberpapier eingepackt und übereinandergestapelt. Sprachlos schob mir der Verkäufer ein Plätzchen hin. „Fünf Mark“ sagte er. „Wie bitte?“, „Fünf Mark“. „Fünf Mark“ für ein Plätzchen?“ „Sie meinen für einen Maria Theresientaler“. Nun war ich sprachlos und verließ kleinlaut das Lokal. Wie die Taler hießen, hatte ich nicht ganz behalten, aber ich getraute mich nicht nochmals zu fragen.

Als wir wieder im Auto saßen, rief ich zu Herrn Wanser rüber: „Ich hab mir einen Maria Taler gekauft. Sie doch . . .“ Mehr konnte ich nicht verstehen. Er schaltete gerade. „Wie bitte?“ fragte er.

„Sie doch auch, nicht wahr?“ Er schüttelte den Kopf.

Ich: „Hab’s doch gesehen“.

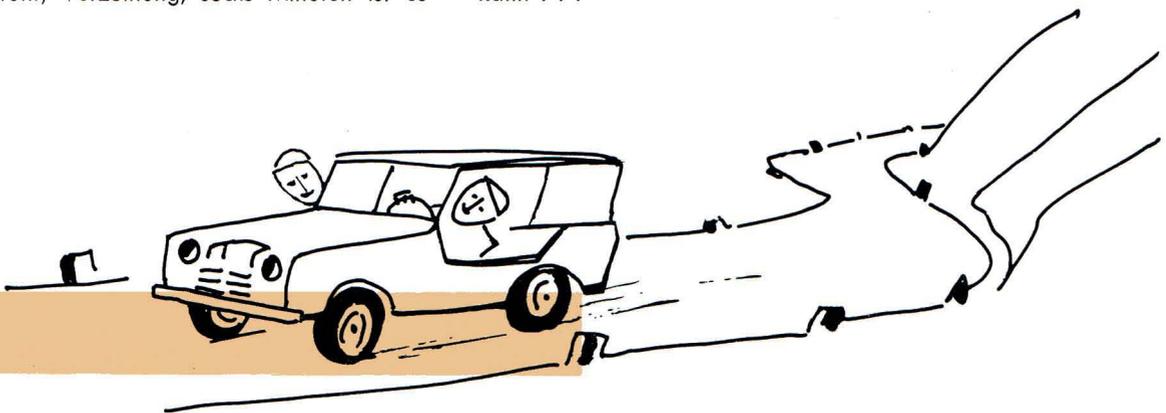
Er: „Nischt haben Sie gesehen“.

Ich: „Na bitte, dann nicht“.

Er: „Na bitte“.

Ruhe –

Ich, lauter: „Sie haben sich doch einen Taler gekauft“. Er noch lauter: „Habe mir zwei Taler gekauft, wenn’s gefällig ist. Zufrieden?“ Dann passierte lange Zeit nichts. Bei Frankfurt passierte es dann wieder. Herr Wanser zuckte so kräftig zusammen, daß ich annehmen mußte, . . . er würde es ehrlich meinen. Ein Transportflugzeug war über uns. Es schickte sich wohl an, zu landen. Es brummte sehr. Als ich nur noch den Schwanz von dem Ding sah, wollte ich Herrn Wanser darauf aufmerksam machen. Doch er hatte sich bereits seine eigene Meinung gebildet. Er dachte, es wäre das Auto. Auf was für Gedanken man doch kommen kann . . .



keiner mehr. Ich steige aus, entferne das Schmiereris und opfere Nivea. Meine Nivea, die gute Crem! Das geht dreimal gut. Das vierte Mal nicht mehr, weil ich keine Crem mehr habe – die Scheibe alles. Und dann ist es soweit! Herr Wanser spricht folgendes gelassen aus: „So geht das nicht mehr weiter.“

Wir einigen uns, in der nächsten Ortschaft (egal, wie sie heißt), zu übernachten. Slalomartige Kurven beschreiben

Er hielt an, stieg aus und sprang auf alle Reifen. Kopfschüttelnd stieg er vom hinteren linken, drehte sich um und sah das Flugzeug verschwinden.

Er zeigte auf den Vogel . . . Ich nickte . . .

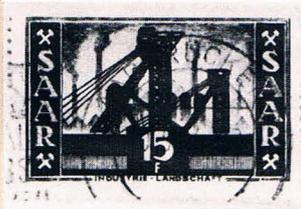
„Haben Sie ihn gesehen?“ . . . Ich nickte . . . und meinte zurückhaltend: „Wenn’s gefällig ist“. Er lachte. Das fand ich nett . . . nur, von da ab passierte bis Hannover nichts mehr.

Dieter-Uwe Meyer

DER UNTERTAGEBERGBAU IM WANDEL DER ZEIT ALS BRIEFMARKENMOTIV

In der PRAKLA-Rundschau Nr. 6 berichtete ich in einem kurzen Artikel über „Erdölmotive auf Briefmarken“. Etwa 40 Länder haben Postwertzeichen herausgebracht, auf denen Bohrtürme oder andere mit der Erdölförderung in Verbindung stehende Vorgänge dargestellt sind. Auch der Steinkohlenbergbau hat Veranlassung zur bildlichen Darstellung im Kleinformat auf Briefmarken gegeben. Im Rahmen meines kurzen Berichtes kann allerdings nur eine sehr kleine Auswahl von Marken gezeigt werden.

Während das flüssige Erdöl durch ein verrohrtes Bohrloch zutage gefördert wird, muß der Bergmann in die tiefen Schächte hinabsteigen, um die Kohle aus Flözen in mühsamer, meist auch mit großen Gefahren verbundener Arbeit abzu-



bauen. In der etwa 3000-jährigen Geschichte des Bergbaus haben sich die Fördermethoden der technischen Entwicklung entsprechend stark gewandelt. Damit haben sich auch die Abbaumöglichkeiten zusehends verbessert. Leider sind mir keine Briefmarken bekannt, auf denen die Abbaumethoden des römischen und alt-arabischen Bergbaus dargestellt sind. Daß das Saarland als typisches Bergbauland genügend Motive aus diesem Wirtschaftszweig zur Abbildung auf Briefmarken zur Verfügung hat, ist ganz erklärlich. Ich möchte daher 3 Abbildungen von saarländischen Briefmarken als Vertreter für eine große Zahl ähnlicher Wertzeichen aus anderen Ländern bringen:

- 1) Die rote 30 + 10 Fr. Freimarke von 1950 zeigt die alte Fördermethode der Kohle mit Kohlenloren, auch „Hunde“ genannt. Diese „Hunde“ wurden ursprünglich durch Menschen- oder Pferdekraft auf Holzbohlen, später auf Eisenbahnschienen fortbewegt. Zwischen dem ersten und dem zweiten Weltkrieg wurden Elektrolokomotiven zum Antrieb verwendet.
- 2) Die schwarze 15 Fr.-Marke der saarländischen Postverwaltung zeigt in stilisierter Form einen modernen Förderurm vor der Kokerei einer Kohlenzeche im Waarndt. Das Schriftband ist beiderseits von dem Bergmannsymbol, den gekreuzten Hämmern, eingefasst. Dieses Symbol der Handarbeit erinnert noch an die ehemaligen Fördermethoden.
- 3) Die rotschwarze 15 + 7 Fr. Wohlfahrtsmarke veranschaulicht die Fortschritte in der Fördertechnik, nachdem nach dem zweiten Weltkrieg in mehreren deutschen Kohlenbergwerken auch die amerikanischen Abbaumethoden eingeführt worden waren. Die saarländische Landespostdirektion zeigt auf diesem Postwertzeichen einen Kohlenhobel, der die anstehende Kohle automatisch direkt auf ein Förderband schürft. Der Bergmann übt dann nur noch eine kontrollierende Funktion aus. Dieses Verfahren ist besonders für hohe, breite und nicht zu stark verworfene Flöze geeignet. Auf dem linken Bildteil der Marke ist noch ein moderner stählerner Stempel zum Abstützen des Gebirges zu erkennen.

Die Briefmarken können wegen ihres kleinen Formats nur einen Bruchteil der zahlreichen Probleme des Untertagebergbaus wiedergeben. Immerhin sind die auf den hier abgebildeten Marken dargestellten Motive recht charakteristisch für den deutschen Bergbau. Natürlich treten die Bilder auf den Briefmarken in den verschiedenen Farben noch wirkungsvoller hervor. Jedoch können sie hier nur im Schwarzweiß-Druck reproduziert werden. M. Huth

ARBEITSGEMEINSCHAFT DER DEUTSCHEN WERKSCHRIFTFLEITER

Die auf der Rückseite unserer PRAKLA-Rundschau Nr. 13 veröffentlichte Großaufnahme von Herrn Dr. R. Köhler, welche

„Das neue fahrbare Bohrgerät „M 60 H“ beim Probebohren in Gabbro-Gestein“

darstellt, wurde von der Jury der „Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Werkschriftleiter“ in Bocholt im Februar dieses Jahres für die Foto-Ausstellung in Wien aus einer großen

Zahl von deutschen Werkzeitaufnahmen u. a. besonders ausgewählt und damit wegen seiner wirkungsvollen Technik als Gegenlichtaufnahme speziell ausgezeichnet. Wir gratulieren Herrn Dr. Köhler zu dem schönen Erfolg.

Zur Erläuterung der vorstehenden Zeilen sei Folgendes bemerkt: Seit einigen Jahren besteht in Bocholt eine Arbeitsgemeinschaft, in welcher sich die Werkschriftleiter aus der Bundesrepublik und Westberlin auf freiwilliger Basis zusammengeschlossen haben. Diese wiederum ist eine von den

14 nationalen europäischen Vereinigungen, die Mitglieder der „Federation of European Industrial Editors Associations“ sind. In Niedersachsen besteht ein Arbeitskreis mit dem Sitz in Hannover.

Etwa 2 bis 3 mal jährlich findet in diesen Arbeitskreisen eine Aussprache über besondere Aufgaben und über die wirkungsvollste graphische Ausgestaltung der Betriebsmitteilungen, sowie auch über die mit der Herausgabe einer Zeitschrift verbundenen juristischen Fragen statt. Auf der letzten Tagung in Hannover am 11. und 12. November 1960, an der wir erstmalig teilnahmen, wurde die Aufmachung und der Inhalt unserer PRAKLA-Rundschau besonders lobend anerkannt. Da unsere Zeitung Erlebnisberichte der Firmenangehörigen mit Aufnahmen aus den über die ganze Erde verstreuten Untersuchungsgebieten bringt, nimmt sie unter den

Werkzeitschriften eine besondere Stellung ein, denn sie wird auch von Lesern, die nicht zur Firma gehören, gerne aufgenommen.

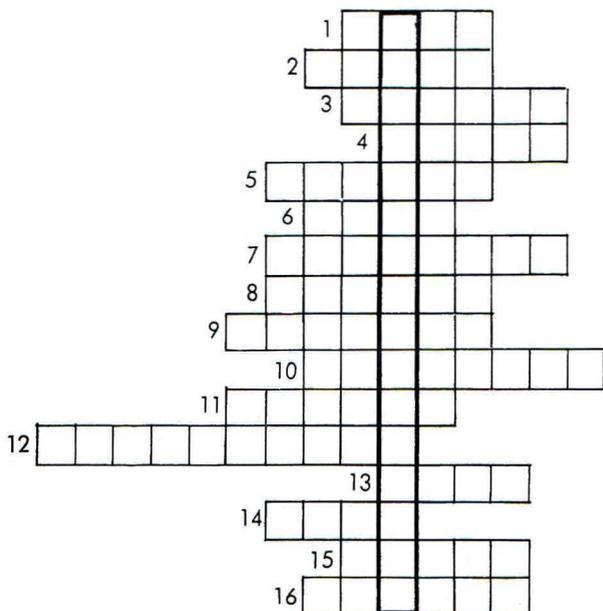
In jedem Jahre wird einmal in einem der 14 europäischen Länder ein Kongreß in großem Rahmen abgehalten. Der V. Kongreß tagte diesmal vom 8. bis 11. Mai 1961 in der Wiener Hofburg. Er erhielt noch eine besondere Note dadurch, daß neben der Werkzeitschriften-Ausstellung auch eine Fotoausstellung in den Räumen des Palais Auersperg der breiten Öffentlichkeit zur Besichtigung freigegeben wurde. Auf diesen Ausstellungen wurden auch die beiden letzten Nummern unserer Rundschau und die oben erwähnte Großaufnahme von Herrn Dr. Köhler gezeigt. Die Ausstellung stand unter dem Motto: „Der Mensch im Betrieb“.

O. Geußenhainer

BALKEN-PRAKLA-NAMENS-RÄTSEL

(R. Köhler)

In die nummerierten Querbalken 1 bis 16 sind die Namen von Herren und einer Dame unserer PRAKLA-Zentrale einzusetzen, die allen unseren Mitarbeitern bekannt sein mußten. In



den Querbalken entspricht je ein Kästchen einem Buchstaben. Nach Einsetzen der Namen ergibt sich in dem von 2 dicken Strichen eingefassten Längsbalken von oben nach unten gelesen ein Begriff, der in jedem seismischen Bericht vorkommt. Die Definitionen der Namen sind, soweit sich dies ermöglichen ließ, humoristisch gehalten.

Für die bis zum 25. August 1961 eingehenden richtigen, d. h. vollständigen Lösungen der Namen und des Begriffs (bei mehr als 3 richtigen Lösungen entscheidet wieder das Los) sind Preise im Betrage von 20,-, 10,- und 5,- DM ausgesetzt. Die Namensdefinitionen:

- 1) Vorne rund, hinten rund - in der Mitte wie ein Pfund
- 2) Vorsteher einer Molkerei in Süddeutschland
- 3) Kleiner Teil eines Holzproduktes
- 4) ... ist trotzdem mit dem Bleistiftfabrikanten nicht verwandt
- 5) trocken - plattdeutsch
- 6) Na so ein ! sagt man, wenn man sich über etwas wundert
- 7) Gemüseverbrennungsrest
- 8) Synonym für „fesch“
- 9) Hühnerfutter
- 10) Konglomerat von gemütlichem Zuhause mit mittelalterlicher Behausung
- 11) Getreidebündel im Komparativ
- 12) Kleiner Verwandter
- 13) Es gibt ihn mit und ohne Deckel
- 14) Kurzform eines bekehrten Sünders
- 15) Bayrisches Biergefäß mit orthographischem Fehler
- 16) Verdruckter Langschläfer

Lösung des geologischen Silbenrätsels aus PRAKLA-Rundschau Nr. 14

Erfreulicherweise hat das geologische Silbenrätsel von Frau Konrad viele Praklaner zum Kopfzerbrechen angeregt. Bis zum letzten Einsendetermin am 15. Mai 1961 liefen bei der Rundschau-Redaktion von Angehörigen der Zentrale, sowie aus den In- und Auslandstrupps (bis auf drei Beteiligte alles Nicht-Geologen) 21 Lösungen ein. Von diesen Lösungen waren 17 richtig, 2 unvollständig und 2 falsch. Die richtigen Lösungen gibt das nebenstehende Lösungsschema wieder. Zur Auslosung kamen 16 richtige Lösungen, da Herr Dr. E. Meixner, dessen Lösung auch in jeder Hinsicht richtig war, auf seinen eigenen Wunsch hin ausdrücklich nicht bei der Preisverteilung berücksichtigt werden wollte.

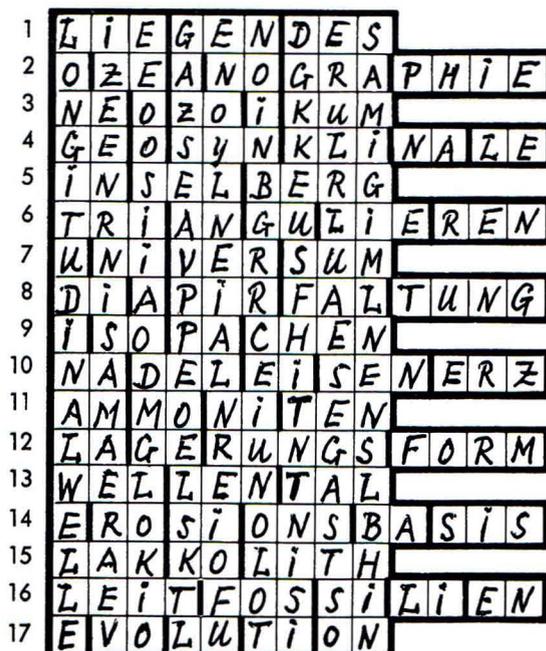
Bei der am 23. 5. 61 auf dem Zimmer des Herrn Dr. Köhler vorgenommenen Auslosung fielen:

der **erste** Preis in Höhe von DM 20,- auf Nr. 10
Herr K. Lemcke, Trupp Tröster

der **zweite** Preis in Höhe von DM 10,- auf Nr. 3
Herr E. Westerkamp, Zentrale

der **dritte** Preis in Höhe von DM 5,- auf Nr. 14
Herr H. Pratsch, Zentrale

Die Redaktion gratuliert den glücklichen Gewinnern. Diejenigen Einsender, die diesmal bei der Auslosung nicht vom Glück begünstigt waren, haben Gelegenheit, bei einem späteren Rätsel ihre Kunst, hoffentlich mit größerem Erfolg, erneut zu beweisen.



VERÄNDERUNGEN IN DER PRAKLA-GESCHÄFTSLEITUNG

Auf der Sitzung des PRAKLA-Verwaltungsrates am 16. Dezember 1960 wurde dem Wunsche des Herrn Dr. H. von Helms, aus Gesundheitsrücksichten aus dem aktiven Dienst bei der PRAKLA auszuschcheiden, stattgegeben. Das Ausscheiden von Herrn Dr. von Helms bedingte einige Veränderungen in der Geschäftsleitung der PRAKLA, die sich seit dem Tage der Bekanntgabe wie folgt zusammensetzt:

Die Geschäftsführung besteht aus den Herren:

Dr.-Ing. W. Zettel, Geschäftsführer und Vorsitzender der Geschäftsführung,

Dr. rer. pol. K. Dröge, stellvertretender Geschäftsführer

Dr. rer. nat. H. Maaß, stellvertretender Geschäftsführer

Als Prokuristen wurden bestätigt:

Dr. phil. F. Heimburg, Chefgeophysiker,

Dr. phil. R.-H. Gees und

Dr. rer. nat. R. Garber.

Handlungsvollmacht hat, wie bisher,

Herr M. Krüger.

Herr Dr. H. von Helms ist zwar mit dem Ende des Jahres 1960 aus dem aktiven Dienst bei der PRAKLA ausgeschieden. Er stellt aber weiterhin als freier Mitarbeiter seine reichen Erfahrungen auf allen Gebieten der angewandten Geophysik der PRAKLA zur Verfügung. Er ist einer der „alten Pioniere der Seismik“, der die Entwicklung dieses Wirtschaftszweiges nahezu vom Anfang an miterlebt hat. Herr Dr. von Helms hat jetzt ein Büro in Cairo-Zamalek, 4 A, Sharia Mohammed Mazhar, eingerichtet. Er arbeitet als

Berater der-ägyptischen Regierung in Erdölfragen mit der staatlichen Erdölgesellschaft (General Petroleum Company) in Cairo zusammen. Außerdem betreut Herr Dr. von Helms unseren in Ägypten arbeitenden PRAKLA-Trupp. Wir wünschen Herrn Dr. von Helms viel Glück und Erfolg bei seiner Tätigkeit in Ägypten und hoffen, ihn nach Ablauf des vertraglich vereinbarten Jahres wieder gesund in Hannover begrüßen zu können.

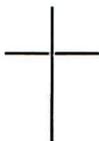
SAMMELMAPPE FÜR PRAKLA-RUNDSCHAU

Wie wir in Rundschau Nr. 14 mitteilten, sind die zum Einheften der PRAKLA-Rundschau vorgesehenen Sammelmappen eingetroffen. Nach Abholung der vorausbestellten Mappen steht noch ein größerer Vorrat zur Verfügung. Die Sammel-

mappen können zum Preis von 4,- DM je Stück von Fräulein Finger in der Zentrale bezogen werden.

Glückauf!

Redaktion der PRAKLA-Rundschau



Wir erfüllen hiermit die traurige Pflicht bekanntzugeben, daß unser Belegschaftsmitglied, der

TECHNIKER **Gregor Dornieden**

im Alter von 32 Jahren nach kurzer, schwerer Krankheit unerwartet am 9. Juli 1961 verstorben ist. Der Entschlafene war mit seiner ganzen Schaffenskraft fast neun Jahre, zunächst in unseren Außenbetrieben und später im Fertigungslaboratorium, tätig. Er hat mit vorbildlichem Fleiß seine Aufgaben für unsere Gesellschaft erfüllt.

Wir betauern sein allzufrühes Dahinscheiden sehr und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.



FAMILIENNACHRICHTEN

Geburten:

16. 3. 61	Tochter Anette	Friedhelm Siepmann und Frau Helga, geb. Stricker
21. 3. 61	Söhne Jörg und Jens	Horst Koitka und Frau Christa, geb. Hagemann
25. 3. 61	Tochter Sabine	Dipl.-Phys. Dieter Eltze und Frau Dietlinde, geb. Nax
28. 3. 61	Tochter Kerstin	Hans Heberger und Frau Ursula, geb. Kirchner
2. 4. 61	Tochter Gudrun	Dieter Heinrich und Frau Renate, geb. Heidbrink
12. 4. 61	Sohn Reinhard	Dr. Eberhard Sy und Frau Gisela, geb. Hoffmann
13. 4. 61	Tochter Christine	Klaus Rosemeyer und Frau Gertraud, geb. Eder
17. 4. 61	Tochter Gabriela	Klaus Häveker und Frau Edith, geb. Bartsch
18. 4. 61	Tochter Befina	Peter Linhart und Frau Doris, geb. Adomeit
26. 4. 61	Tochter Sylvia	Ludwig Wogersien und Frau Jutta, geb. Heuer
14. 5. 61	Tochter Susanne	Horst Schwanitz und Frau Lisa, geb. Evers
17. 5. 61	Tochter Susanne-Elisabeth	Rolf-Ernst Romeis und Frau Waltraud
3. 6. 61	Tochter Ellen	Horst Blümer und Frau Edith, geb. Koch

Eheschließungen:

24. 2. 61	Siegfried Schneider und Frau Regina, geb. Fortunat
13. 3. 61	Eberhard <u>Bludau</u> und Frau Regina, geb. Grimme
16. 3. 61	Dipl.-Ing. <u>Karl Weissensteiner</u> und Frau Gertrud, geb. Beemelmans
29. 3. 61	Herbert Hoffmann und Frau Waltraud, verw. <u>Heithecker</u> , geb. Zdrojewski
8. 4. 61	Peter Bruhn und Frau Hannelore, geb. Block
8. 4. 61	Kurt Broszeit und Frau Erna, geb. Forrer
4. 5. 61	Rudolf <u>Laskewitz</u> und Frau Marie-Luise, geb. Veregge
12. 5. 61	Walfried <u>Deutschmann</u> und Frau Helga, geb. Böttcher
12. 5. 61	Dieter <u>Hahn</u> und Frau Ursula, geb. Stürzenhofecker
20. 5. 61	Wolfgang Heine und Frau Anneliese, geb. <u>Niagemann</u>

10 Jahre PRAKLA-Betriebszugehörigkeit:

1. 4. 61	Dr. Leo Ameely
----------	----------------

Personalwechsel in Auslandstrupps:

(16. 3. 61 bis 10. 6. 61)

Abreise von der Zentrale nach:

Äthiopien:

Buschbeck	25. 4. 61
Eggers	10. 5. 61
Höfert	23. 5. 61
Knollmann	25. 5. 61
Erler	25. 5. 61
Witte	30. 5. 61
Vach	30. 5. 61
Weckmann	30. 5. 61
Laskewitz	30. 5. 61
Schaub	30. 5. 61
Ohlendorf	30. 5. 61
Koffnit	30. 5. 61
Romeis	30. 5. 61
Hagewald	30. 5. 61
Holländer	30. 5. 61

Libyen:

Kauf	7. 4. 61
Meyer, Wilhelm	17. 4. 61

République du Congo:

Boie	9. 4. 61
Müller, J.-P.	9. 4. 61
Meins	23. 4. 61
Scheck	23. 4. 61
Sender	14. 5. 61

Türkei:

Seidel	27. 3. 61
Bauer	4. 4. 61
Schwarz	4. 4. 61
Kreitz	4. 4. 61
Siodla	4. 4. 61
Börries	4. 4. 61
Bernitz	4. 4. 61
Kiene	4. 4. 61

Rückkehr zur Zentrale aus:

Brasilien:	
Nordmann	5. 4. 61

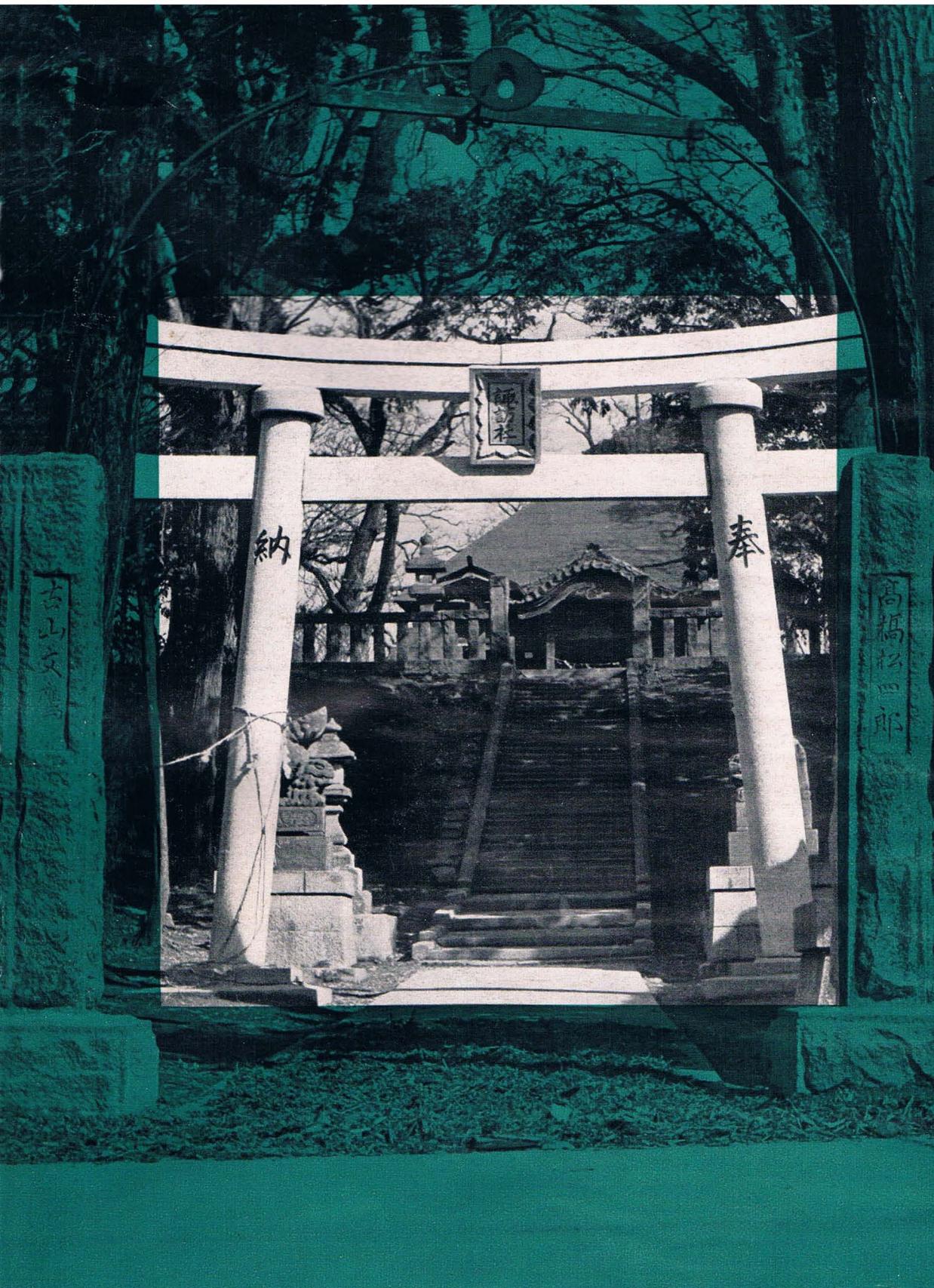
Libyen:

Schnurrenberger	15. 3. 61
Schröder, Horst	27. 3. 61
Büchner	30. 3. 61
Rehse	17. 4. 61
Fieguth	17. 4. 61
Tönnies	17. 4. 61
Kleinlein	18. 4. 61
Kramer, W.	18. 4. 61
Schmandt	18. 4. 61
Helbig	18. 4. 61
Bolte	19. 4. 61
Unkelhäuser	19. 4. 61
Hagen, S.	23. 4. 61
Best	23. 4. 61
Kraatz	29. 4. 61
Roggenbuck	2. 5. 61
Dr. Meißner	17. 5. 61
Lichter	20. 5. 61

Neuanschaffungen für die PRAKLA-Bücherei im II. Quartal 1961

1) VDI - Berichte	Schall und Schwingungen in Festkörpern	8) Bozorth	Ferromagnetism
2) Rothammel	Antennenbuch	9) Nachrichtentechn.	Halbleiterdioden und Transistoren
3) Trendelenburg	Einführung in die Akustik, 3. Auflage	Fachberichte	
4) Dietz	Betriebsverfassungsgesetz, 3. Auflage	10) Nachrichtentechn.	Rauschen
5) Pöeverlein	Ältere Mitarbeiter richtig einsetzen	Fachberichte	
6) Duden	Der Große Duden: Die Grammatik	11) Nachrichtentechn.	Nachrichtentechnik
7) Schlitt	Systemtheorie für regellose Vorgänge	Fachberichte	

Foto: E. Meins



EINGANG ZU EINEM SHINTO-SCHREIN (Torii)