

DENICOTEA

-FILTERSPITZEN UND -PFEIFEN

WELTBESANN
WELTBELIEBT

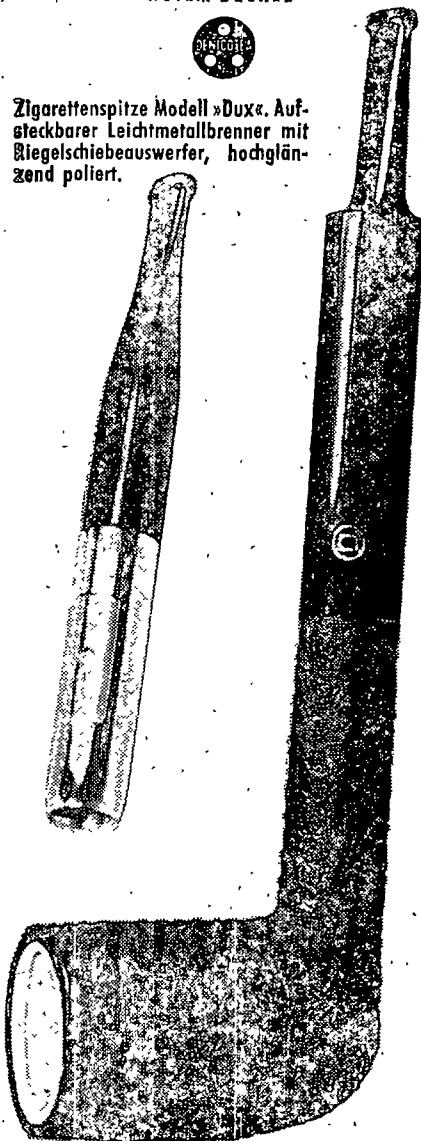
Alle Denicotea-
Spitzen und
Pfeifen enthalten
diese Standard-
Filterpatrone.

Für besonders
empfindliche
Raucher empfiehlt
sich die
»L-Patrone«, eine
extra lange Form
DBP 1145977.
Erhältlich in allen
guten Tabakwaren-
Fachgeschäften

NUR ECHT MIT
ROTEM DECKEL



Zigaretzenspitze Modell »Dux«. Auf-
steckbarer Leichtmetallbrenner mit
Riegelschiebeauswerfer, hochglän-
zend poliert.



Filterpfeife Modell »Florett«. Ein
neues Modell mit hohem, schlankem
London-Kopf. Holm und Mundstück
rund. Steckkühlsystem, Hartgummi-
Sattelbüß, Meerscham-Einsatz

DENICOTEA

GROSSER FARBIGER PROSPEKT GRATIS VON
DENICOTEA, 506 REFRATH B. KÖLN, ABT. 407

verbreitet*. Ende vorigen Jahrhunderts
wurden die ersten deutschen Ableger
gegründet; 1903 schlossen sie sich zum
„Deutschen Verband der Jugendbünde
für entschiedenes Christentum“ zusam-
men, und bald darauf entsandten sie die
ersten „Heidenboten“ in die Südsee.

Rund 10 000 Mitglieder — Jahres-
beitrag: zwölf Mark und „freie Opfer“
— bekennen sich heute in Westdeutsch-
land zu den „Entschieden Christen“. Jedes „tätige Mitglied“ ist per Gelübde
zu einem „offenen Bekenntnis zu Jesus
Christus“ und zu „fröhlicher Askese“
verpflichtet.

Konsequent befolgten die erweckten
Düsseldorfer Gottesstreiter denn auch
das Bibelwort: „Viele aber, die da vor-
witzige Kunst getrieben hatten, brachten
die Bücher zusammen und verbrannten
sie öffentlich“ (Apostelgeschichte Ka-
pitel 19, Vers 19).

So zogen, angeführt von den Diako-
nissen-Schwestern Brigitte und Christa,
16- bis 25jährige Jungchristen an den
Rhein und verbrannten, was „ihre Phan-
tasie zu vergiften“ drohte (Lohrmann).

Vier Tage nach dem Graß-Brand zer-
trümmerte ein Ziegelstein den Schau-
kasten der Jugendgruppe vor ihrem
Heim in Düsseldorfs Prinz-Georg-
Straße. EC-Bundespfarrer Walter Lohr-
mann: „Wir sind sehr betrübt.“

Pfarrer Lohrmann und Schwester
Brigitte haben sich inzwischen eine
Taschenbuch-Ausgabe der „Blech-
trommel“ gekauft. Sie wollen kennen-
lernen, was ihre Schützlinge am Rhein
verbrannten.

SCHIFFFAHRT

HUCKEPACK-VERKEHR

Mutter und Kind

Auf direktem Wasserweg will Deutsch-
lands vielschichtigster Konzernherr,
Rudolf August Oetker, den Schwarzwald
mit dem inneren Kongo, das Bundes-
land Bayern mit dem US-Staat Kansas
und die Lüneburger Heide mit den
Steppen des südamerikanischen Gran
Chaco verbinden.



Oetkers Flottenchef Kersten
Parkhaus auf See

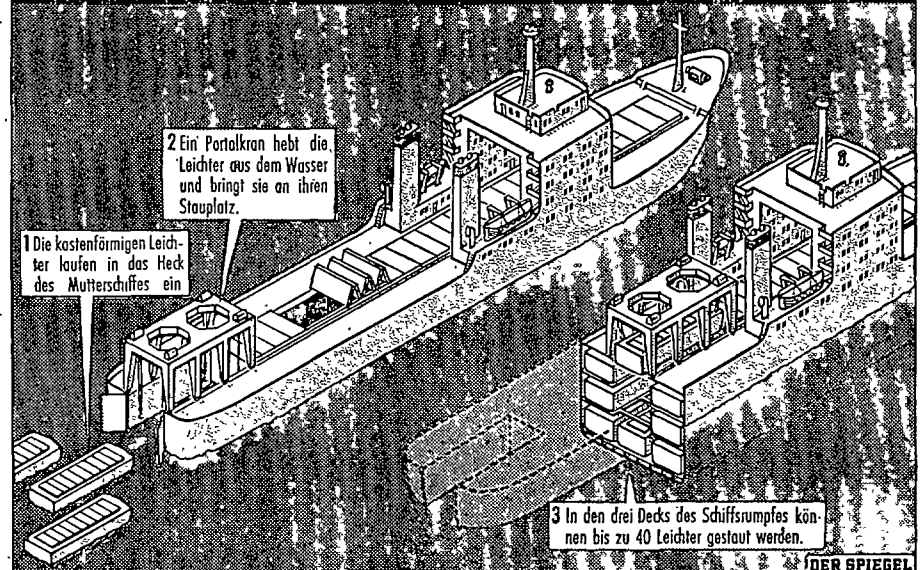
Ein neuer Schiffstyp, den die zu
Oetkers Imperium gehörende Ham-
burg-Süd-Gruppe** und die Hamburger
Großwerft Blohm & Voß konzipierten,
macht's möglich.

Der geplante „ungewöhnliche Über-
see-Transporter, der bei der Wandlung des
Weltgüterverkehrs eine wichtige Rolle
spielen wird“ — so Hamburg-Süd-Ge-
schäftsführer Rolf Kersten —, ist ein
Schiff für Schiffe: Es soll in den See-
häfen oder vor den Flußmündungen
komplette Lastkähne laden, sie per
Huckepack über den Ozean schlep-

* Pietismus: Reformbewegung der evange-
lischen Kirche im 17. Jahrhundert; setzte sich
für ein auf persönlicher Heilserfahrung
beruhendes Christentum und eine Abkehr
von den weltlichen Dingen ein.

** In der Gruppe sind vereinigt: die
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-
fahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck, die
Columbus Line Inc., die Reederei Rudolf A.
Oetker und die Deutsche Levante-Linie.
Außerdem hält die Gruppe eine Beteiligung
an der Hamburger Reederei Heinrich C. Horn.

HUCKEPACK ÜBER DEN OZEAN



DER SPIEGEL

pen und vor den überseeischen Küsten wieder absetzen.

Frachtgut von den Rheinhäfen am Fuße des Schwarzwalds, den Regnitz-Kais beim bayrischen Bamberg oder den Ufern der Aller in der Südheide könnte so künftig bis zu den für ein Seeschiff unerschwinglichen Flußhäfen im afrikanischen Busch, in der südamerikanischen Steppe oder im Mittleren Westen der Vereinigten Staaten verschifft werden, ohne daß es unterwegs umgeladen werden müßte.

Technisch ähnelt der sogenannte „barge carrier“ (Leichter-Transporter) einem Parkhochhaus: Durch ein Tor im Heck des Mutterschiffes werden die in Form und Abmessungen genormten, jeweils 300 Tonnen tragenden Leichter-Kinder unter einen Portalkran geschoben (siehe Graphik Seite 86), dann angelüftet und in den Laderaum gefahren. Der Schiffsleib ist für insgesamt etwa 40 Stellplätze in drei Etagen ausgelegt, der Portalkran für eine Tragfähigkeit bis zu 380 Tonnen — das sind nur 70 Tonnen weniger als der Welt größter Schwimmkran, der Hamburger „Magnus“, zu heben vermag.

So kühn wie die technische Konzeption des Mutter-und-Kind-Prinzips im Seeverkehr ist, so revolutionär sind die wirtschaftlichen Aspekte des „barge carrier“-Projekts, von dem Oetkers Flottenchef Kersten „fasziniert“ ist, seit er vor Jahresfrist von ähnlichen Plänen der amerikanischen Lykes Lines hörte: Kapitän und Reeder eines „barge carriers“ — er kostet nur rund ein Drittel mehr als ein gleich großer Stückgutfrachter — brauchen Hafenarbeiter-Streiks ebensowenig zu fürchten wie die unzulänglichen Hafenverhältnisse vor allem in Südamerika und zahlreichen Entwicklungsländern Afrikas und Asiens.

Da ihr Schiff weder einen Hafen-Liegeplatz benötigt noch die Umschlag-einrichtungen in Anspruch nehmen muß, sparen sie Zeit und Geld: Während herkömmliche Frachtschiffe oft — etwa wegen Streiks oder Mangels an Lösch-Kapazität — wochenlange Wartezeiten in Kauf nehmen müssen, kann der „barge carrier“, der nur seine Leichter abzusetzen und die auf der vorausgegangenen Reise zurückgelassenen Kähne wieder einzusammeln braucht, seinen Fahrplan stets pünktlich einhalten.

Die modernen konventionellen Frachter der „Cap San“-Klasse (rund 10 000 Bruttoregistertonnen) etwa, mit denen die Hamburg-Süd von Europa aus Häfen an der südamerikanischen Ostküste bedient, bewältigen eine Rundreise in durchschnittlich 60 Tagen. Unterwegs jedoch sind sie nur 30 Tage, denn wegen der langen Liegezeiten, zum Beispiel in Santos, Montevideo oder Rio de Janeiro, wird, so die Hamburg-Süd, „der Frachter während der Hälfte der Reisezeit seiner eigentlichen Funktion als Transportmittel entfremdet“.

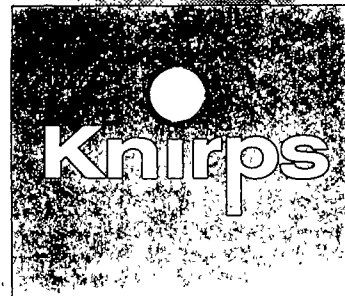
Bei Huckepack-Frachtern gleicher Ladefähigkeit und Geschwindigkeit aber wird die Schiffsschraube nur noch wenige Stunden stillstehen. Die neuen Schiffe werden eine Rundreise Europa-Südamerika-Europa in wenig mehr als 30 Tagen bewältigen.

Da der geplante „barge carrier“ ungefähr gleich große Betriebskosten wie ein „Cap San“-Frachter haben wird (stündlich etwa 400 Mark), bedeutet diese Zeitersparnis: gleiche Transportleistung zum halben Preis.

Knirps
immer
am der Spitze

jetzt mit „Servo-Öffnung“

(Lassen Sie sich den neuen „Knirps“ im Schirmgeschäft unverbindlich zeigen.)



„Knirps“ — der meistgekaufte
Taschenschirm der Welt.
Nur echt mit dem roten Punkt.