

DENICOTEA

-FILTERSPITZEN UND -PFEIFEN

WELTBEKANNT
WELTBELIEBT

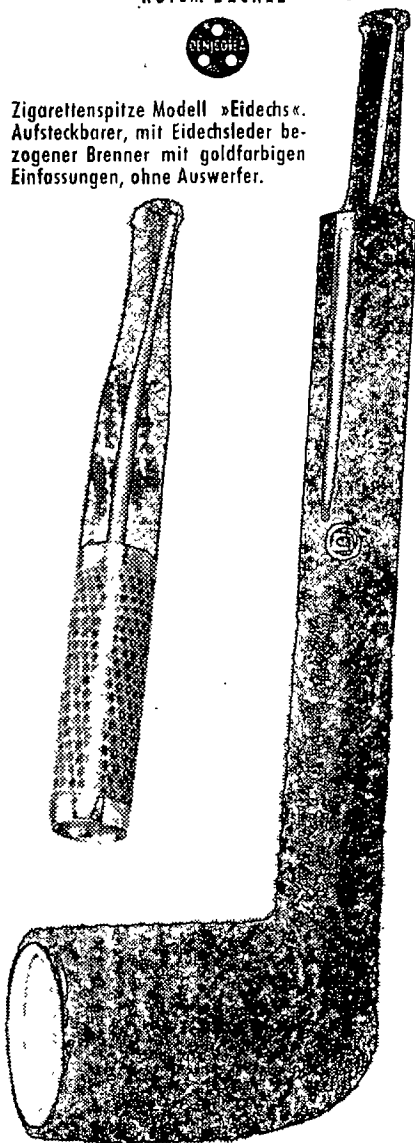
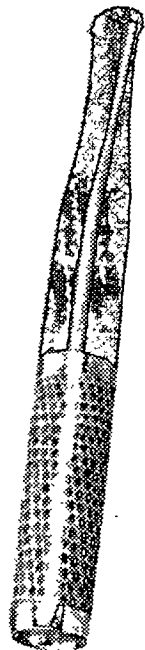
Alle Denicotea-Spitzen und Pfeifen enthalten diese Standard-Filterpatrone.

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



Zigaretten spitze Modell »Eidechs«. Aufsteckbarer, mit Eidechsenleder bezogener Brenner mit goldfarbenen Einfassungen, ohne Auswerfer.



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

BRASILILIEN

VW-TOCHTER

Erfolg mit Fusca

Seine Eigenschaften rühmen alle, aber seinen korrekten Namen kennen die wenigsten. Professor Porsches Käfer-VW ist für Brasiliens Zunge allenfalls ein »Volks« (sprich: Wolcks). Die meisten seiner Bewunderer jedoch nennen ihn zärtlich »Fusca«.

Der mit »Hundchen« zu übersetzende Kosenamen steht für Brasiliens populärstes Industrieprodukt. 23,5 Kilometer vor der Fünf-Millionen-Stadt São Paulo, in dem von idyllischen Hügeln umgebenen

mehr als jeder andere Steuerzahler des Landes.

In den ersten acht Monaten dieses Jahres hat Nordhoffs fleißige Tochter die Produktion noch einmal um den Rekordsatz von 33,1 Prozent gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres erhöht. Bis Weihnachten wollen die Männer in São Bernardo erstmals die Jahresquote von 100 000 Autos erreichen.

Chef-Bernardiner ist Dr. h.c. Friedrich Wilhelm (»Bobby«) Schultz-Wenk, 52, ein gebürtiger Hamburger, der vor dem Krieg an der Altonaer Kunstakademie Innenarchitektur studierte und auch heute noch die gesamte Inneneinrichtung seines Mammut-Werkes selbst bestimmt.

Trotz seiner grauen Haare und einer Magenoperation noch immer jugendlich



Brasiliens VW-Chef Schultz-Wenk (r.), Nordhoff: Der Kriegsminister mußte zahlen

nen São Bernardo do Campo, pressen, hämmern und schrauben derzeit 13 000 Brasilianer und zwölf Deutsche täglich 410 Autos der Typen VW 1200, Karmann Ghia und VW-Transporter zusammen.

Sie sind Arbeitnehmer des größten brasilianischen Industrieunternehmens. Die 80prozentige Tochter des Wolfsburger Stammwerks

- ▷ produzierte im vergangenen Jahr 75 031 Autos — mehr als jede andere der übrigen zehn Automobilfabriken des Landes*,
- ▷ erzielte einen Umsatz in Höhe von 714 Millionen Mark — mehr als ein Prozent des brasilianischen Brutto-sozialprodukts,
- ▷ zahlte 145 Millionen Mark Steuern an die brasilianische Staatskasse —

* Willys Overland do Brasil S. A.: 54 133. Vemag S. A.: 15 260, Ford Motor do Brasil. 11 754, General Motors do Brasil S. A.: 10 981, Simca do Brasil: 7275, Mercedes Benz do Brasil: 6858, Fábrica Nacional de Motores S. A.: 1990, Toyota do Brasil S. A.: 961, Scania Vabis do Brasil S. A.: 800, International Harvester Máquinas S. A.: 617.

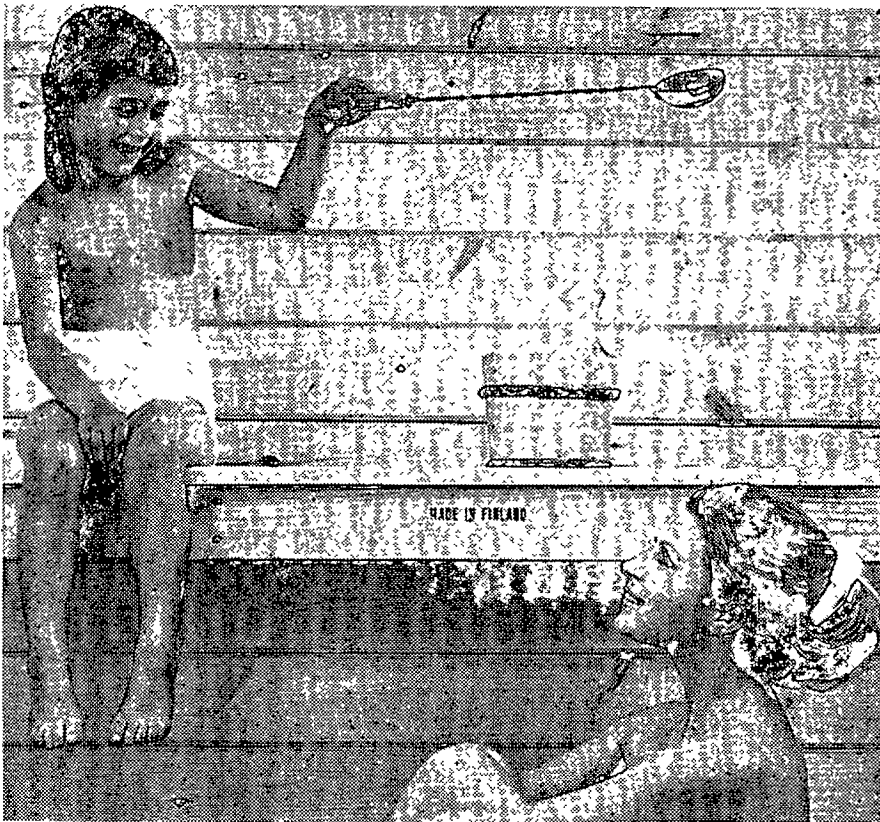
wirkend, ist Schultz-Wenk in Brasilien eine legendäre Figur geworden. Die uniformierte Werkskapelle hat ihm einen »Schultz-Wenk-Marsch« komponiert. In jedem Jahr fliegt er ein halbes Dutzend Mal über den Atlantik zu seinem Freund Nordhoff. Im Landesinnern besitzt er eine Hazienda von etwa 3000 Morgen Größe. Und noch immer fährt er das gleiche Auto — einen VW.

Schultz-Wenk kam 1950 nach Brasilien, um den einstigen KdF-Wagen in ganz Südamerika zu verkaufen.

Die Südamerikaner jedoch, an den Besitz prestige-bringender US-Straßenkreuzer mit über hundert Pferdestärken gewöhnt, wollten »den komischen Käfer« (Schultz-Wenks Werbechef João Z. Corduan) zunächst nicht haben. Erst langsam, als sich herumsprach, daß die Wolfsburger Wagen auf den Rüttelstraßen des Kontinents weit länger intakt blieben als die massigen Amerikaner, begann das Ansehen der deutschen Importe zu steigen.

Im März 1953 mietete Schultz-Wenk, der seine Vertretertätigkeit inzwischen

8 Kubikmeter duftende Wohltat für Ihre Gesundheit, für Ihre Schönheit



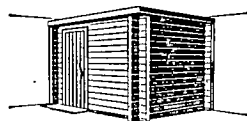
Das tut wohl. Das ist gesund. Das erhält Ihre Schönheit. Und es macht Spaß dazu. Regelmäßige Sauna-Bäder in einer original-finnischen ASKO-Sauna — herrlich! Sie werden überrascht sein, was Ihnen diese 8 (von duftendem Polarkreis-Kiefernholz eingetafelten) Kubikmeter Raum geben.

Sie brauchen dazu keineswegs bis Finnland zu reisen. ASKO schickt Ihnen ein Stück Finnland ins Haus. (Oder in den Garten.) ASKO baut Ihnen Ihre Sauna fix und fertig ein (oder auf). Rufen Sie doch mal an. Oder kommen Sie zu uns. Oder schicken Sie den Gutschein ein. Sie erfahren dann alles über unsere ASKO-Sauna.

ASKO

FINNLANDMÖBEL

Sauna-Zentrale

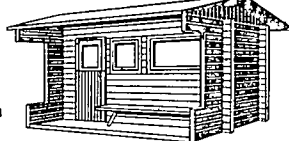


Typ A
Sauna zum Einbau in Wohnhäusern, Hotels und Klubhäusern; mit Regendach auch für den Garten geeignet



Typ B
Blockhaus-Sauna für den Garten, das Feriengrundstück oder den Campingplatz.

Typ C
Repräsentative Blockhaus-Sauna für den Garten. Unser Lieferprogramm schließt die Fertigung von Jagdhütten und Wochenendhäusern (mit und ohne Sauna) ein.



Montage und Kundendienst werden von unseren ASKO-Häusern und Bezirksvertretungen im gesamten Bundesgebiet durchgeführt.

GUTSCHEIN Bitte senden Sie mir ausführliches Informationsmaterial mit Bezugsquellennachweis. Ich bin besonders interessiert an einer Haus-, Garten-, Blockhaus-Sauna. (Zutreffendes unterstreichen)

Name: _____ Vorname: _____
Wohnort: _____ Straße: _____
(Bitte an Asko-Sauna-Zentrale, Abt S2,5 Köln, Neumarkt 1, senden)

Deutsche ASKO-Niederlassungen gibt es in Köln, Berlin, Bochum, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München

Generalvertretung in der Schweiz
Firma Gribi & Co AG,
Burgdorf/Bern

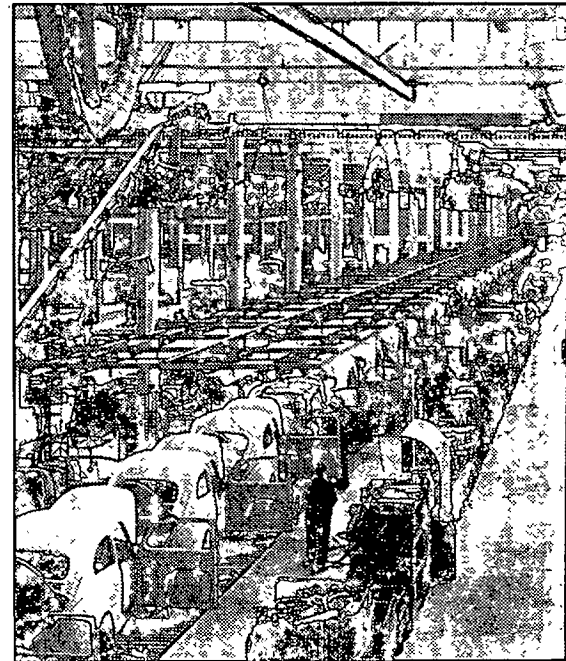
Generalvertretung in Österreich
Saunazentrum P. Kerk,
Wien II, Sportclubstraße 8

AUSLAND

auf Brasilien beschränkt hatte, in São Paulo in der Rua Manifesto einen Holzschuppen und montierte hier aus importierten Teilen VW-Limousinen und Transporter. Binnen zwei Jahren gelang es ihm, in der Bastelbude 2268 Personenwagen und 552 Transporter zusammenzuschrauben.

Währenddessen bemühte sich der Zugereiste aus Hamburg, die brasilianische Regierung davon zu überzeugen, daß es dem Land besser bekäme, wenn es eine eigene Auto-Industrie aufbaue, statt den knappen Devisen-Haushalt mit dem Import fertiger Fahrzeugteile zu belasten. Schultz-Wenk hatte Erfolg. 1956 erlaubte die Regierung, Lastkraftwagen im Lande zu bauen.

Nordhoffs Sendbote kaufte ein Stück Urwald und importierte deutschen



Endmontage-Halle der „VW do Brasil S. A.“

Werkmannsgeist. An Brasiliens Prunk-Autobahn zwischen São Paulo und der Hafenstadt Santos entstand mit Hilfe Wolfsburger Ingenieure und Meister das Werk der „Volkswagen do Brasil S. A.“ — mit einem Wert von 240 Millionen Mark die größte Niederlassung eines deutschen Industriewerks im Ausland. Schon im September 1957 konnte Schultz-Wenk mit seinen Leuten anstoßen: Der erste VW-Transporter lief vom brasilianischen Band.

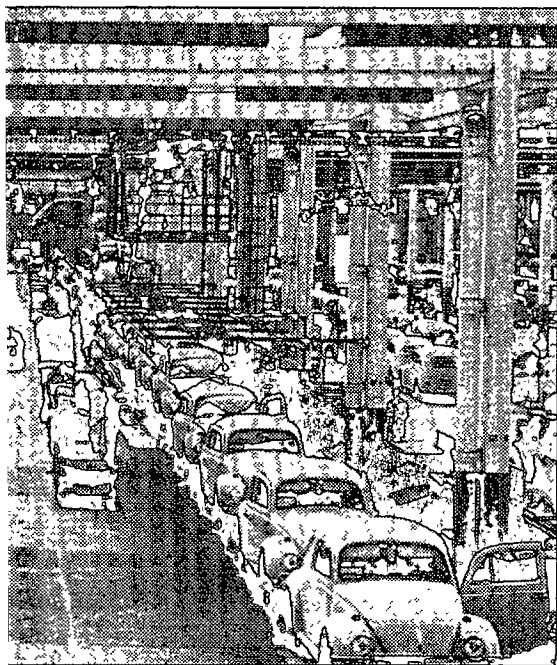
Als im darauffolgenden Jahr die Regierung auch den Bau von Personenwagen erlaubte, konnte der Hamburger wenige Monate später — im Januar 1959 — mit dem ersten in São Bernardo hergestellten Käfer aufwarten. Einziger Schönheitsfehler: 60 Prozent der Teile kamen noch aus Deutschland.

Heute ist Schultz-Wenk stolz darauf, daß 99,93 Prozent seines Käfers rein brasilianisch sind. Wolfsburg liefert pro VW lediglich Fertigteile im Wert von einem Dollar:

- ▷ zwei Schaltgabeln,
- ▷ ein gepanzertes Auslaßventil,
- ▷ einen zwischen Kurbelwelle und Ölwanne zu montierenden Dichtungsring.

Der inzwischen naturalisierte Hamburger Innenarchitekt, der noch vor seiner Auswanderung eine Deutsche heiratete und heute Vater von drei Kindern (Peter, 16, Axel, 14, Karin, 8) ist, stützt sich auf eine Arbeiterschaft, die es an Gründlichkeit und Fleiß mit der Belegschaft in Wolfsburg durchaus aufnehmen kann. Hinter den eleganten Gelbklinkerfassaden in São Bernardo zu arbeiten, ist für sie das Große Los: Auf zehn ausgeschriebene Arbeitsplätze melden sich hundert und mehr Bewerber.

In Verhandlungen mit der Regierung hat der Hinweis auf die Bedeutung des VW-Werkes für die brasilianische Volkswirtschaft mehr als einmal Wunder gewirkt. Als zum Beispiel 1965 die Regierung begann, die Inflation (Preissteige-



Aus dem Urwald der beste Käfer?

rungen 1964: 87 Prozent) rigoros zu bekämpfen, wurde in Brasilien das Geld so knapp, daß Schultz-Wenk auf seinen Wagen sitzen zu bleiben drohte. VW intervenierte, und Wirtschaftsminister Roberto Campos gewährte den Käufern neuer Wagen einen Konsumsteuer-Rabatt. Binnen Wochen waren die vollen Werkshöfe in São Bernardo wieder leer.

Einen ähnlichen Erfolg konnte Schultz-Wenk mit seinem Einbruch in den Taxen-Markt des Landes verbuchen. Statistiker hatten herausgefunden, daß ein brasilianischer Taxi-Chauffeur pro Fahrt nur 1,8 Passagiere befördert. Gleichwohl bestimmte die Taxi-Ordnung, daß ein Mietgefahr über mindestens vier Gastplätze und vier Türen verfügen mußte. Dem Manager des kompakten „Fusca“ erschien das als ein weit getriebener Luxus für das unterentwickelte Land.

Seinem Sparsamkeitsappell konnte sich das Justizministerium nicht verschließen, zumal Schultz-Wenk zu beweisen vermochte, daß ein VW-Taxi mit zwei Sitzen und zwei Türen 20 Prozent billiger fahren konnte als die herkömmlichen Komfort-Mietkutschen. Heute rollen Tausende der gelben Mini-Taxis durch Brasiliens Städte, in São

HABEN SIE EIN LEXIKON?

Ein einbändiges oder eines in mehreren Bänden?

Ist es 30 oder 20 oder 10 Jahre alt oder neueren Datums?

Oder planen Sie die Anschaffung eines ganz modernen?

Dann ist Ihre Zeit gekommen – prüfen Sie das modernste deutsche Lexikon, das **seit kurzem komplett** vorliegt:

DAS BERTELSMANN LEXIKON

Neuausgabe in sieben Bänden

mit Sonder-Auskunftsdienst
Herausgegeben vom Lexikon-Institut Bertelsmann

Ihr
Buchhändler
wird Ihnen
zeigen:

120 000 Stichwörter auf
5 062 Seiten mit rund
7 000 Fotos und Zeichnungen auf
9 628 Textspalten und auf
622 Tafeln (davon
248 Farbtafeln), darunter
400 z. T. mehrfarbige Landkarten und Stadtpläne
30 000 Literaturhinweise für mehr als
800 Wissensgebiete am Schluß des 7. Bandes

Ein großes Lexikon aus großem Haus mit junger Tradition. Eine Lexikontradition, die sich auf rund 5 Millionen verkaufte Lexikonbände stützt.

Jeder Buchhändler informiert Sie – ob mündlich, schriftlich oder telefonisch – über das neue Werk, denn jeder Buchhändler empfiehlt seinen Kunden gern ein Nachschlagewerk, das Nutzen bringt. Nähere Informationen auch vom Verlag. Lieferung nur durch den Buchhandel.



Jeder Band 64 DM · Alle Bände ganz neu, einheitlich aktuell und sofort lieferbar!



C. BERTELSMANN VERLAG

* An den C. Bertelsmann Verlag, Abt. CVW/34 *
* 4830 Gütersloh, Eickhoffstraße 14-16 *
* Ich möchte mich über das neue Bertelsmann Lexikon genauer unterrichten. *
* Schicken Sie mir bitte ausführliches Informationsmaterial in Bild und Wort. *
* Vor- und Zuname _____ *
* Postleitzahl und _____ *
* Wohnort _____ *
* Straße u. Hausnr _____ *

Paulo allein 2000, in Rio 1500, in Porto Alegre 1400.

Ungewöhnlich wie die spartanischen Taxis waren für das Land zunächst auch die Verkaufsmethoden der VW-Tochter. Getreu der Wolfsburger Devise, keinen Wagen auf Kredit zu verkaufen, hat Nordhoffs Statthalter bis heute noch jedes Fahrzeug gegen bar losschlagen können.

Als 1953 der damalige Kriegsminister General Ciro do Espirito Santo Cardo bei Schultz-Wenk 30 Transporter bestellte, verlangte der Deutsche sofortige Barzahlung. Der Kriegsminister, an lange Kreditfristen gewöhnt, sah darin einen Mangel an Vertrauen in seine Amtsführung. Wütend ließ er den Fremden kommen.

Schultz-Wenk schob seine einheimischen Arbeitnehmer vor und erklärte: „Wenn Sie nicht zahlen, kann ich am Freitag meine Leute nicht bezahlen.“ Der Minister zahlte. Schultz-Wenk heute: „Der Minister ist schon lange nicht mehr im Amt — ich bin's.“

Um auch die Märkte des Binnenlandes bearbeiten zu können, läßt Schultz-Wenk seine Vertreter und Kundendienst-Berater vom Auto auf Flugzeuge umsteigen. In zunächst vier werkseigenen Beechcraft-Maschinen überspringen sie mühelos die weiten Strecken des Landes, das mit 8,5 Millionen Quadratkilometern selbst die Fläche Australiens übertrifft. Sie erreichen damit Städte, die sie auf Straßen nie ansteuern könnten.

Von den 500 000 Kilometern brasilianischer Straßen, die in der Statistik erfaßt sind, entsprechen nur etwa 10 000 Kilometer dem europäischen Standard. Der Rest sind einfache Rollbahnen und Urwald-Trassen, auf denen nur geländegängige Fahrzeuge zu verwenden sind.

Die Qualitätskontrollen, die Schultz-Wenk eingerichtet hat, übertreffen deshalb noch die strengen in Wolfsburg gültigen Vorschriften, und die VW-Meister in São Bernardo lassen ohne Widerrede Teile neu anfertigen, die im vollbeschäftigten Westdeutschland abgenommen würden. So kommt es, daß der Volkswagen „made in Brazil“ unter Kennern als noch unverwundlicher gilt als das im Stammwerk gefertigte Fahrzeug.

Unter den wenigen verbliebenen Deutschen von São Bernardo heißt es scherzhaft, der Boß habe ein Abkommen mit der brasilianischen Regierung geschlossen, die Straßen nicht zu verbessern, um den Absatz zu sichern.

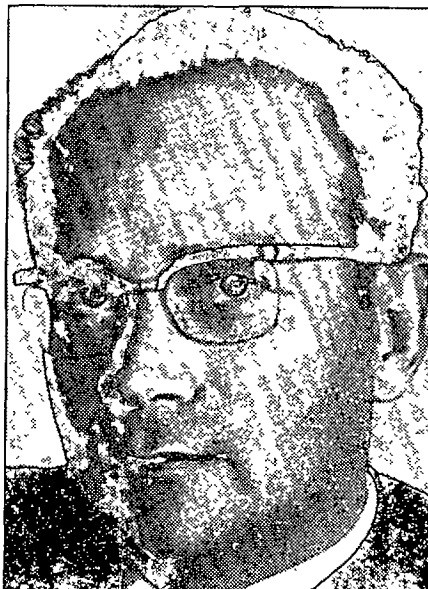
Brasiliens VW-Manager gibt sich diplomatischer. Schultz-Wenk zum SPIEGEL: „Die Verkaufschancen des Volkswagens sind hier für die Zukunft praktisch unbegrenzt.“

SCHWEIZ

SOWJET-BANK

Morgenröte AG

Im Oktober '64 schossen die Sowjets ihre erstmals mit drei Personen besetzte Raumkapsel „Wozchod“ („Morgenröte“) in den Himmel. Fast zwei Jahre später starteten sie — wiederum mit drei Mann Besatzung — ein neues Wozchod-Projekt. Diesmal in Zürich. Im „Schweizerischen Handelsamtsblatt“ kündigten sie unlängst die Gründung der „Wozchod

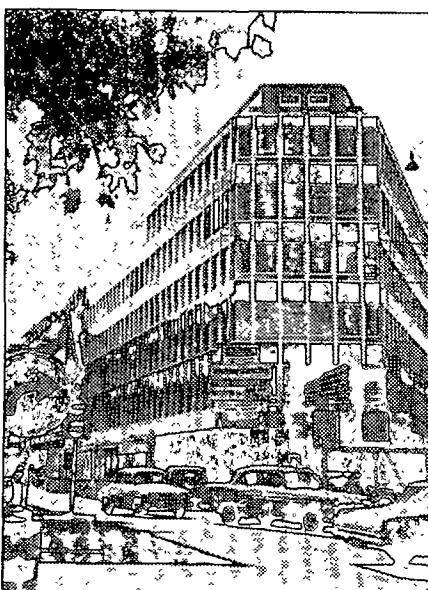


Sowjet-Bankier Belitschenko
An der Geldkrippe des Kapitalismus ...

Handelsbank AG“ an — der ersten Sowjetbank in der Schweiz.

Mit einem Startkapital von zehn Millionen Schweizer Franken ließ sich Sowjetbankier Albert Nikolajewitsch Belitschenko, 35, samt zwei Mitarbeitern in Zürichs Schützengasse 1, nahe der Schweizer Finanzschlucht Bahnhofstrasse, nieder. Er soll die Morgenröte der Entspannung zu Geldgeschäften mit dem Westen nutzen. „Hauptzweck der Bank“, so erklärte der fließend deutsch sprechende Belitschenko, „ist die Ausweitung des Handels zwischen der Sowjet-Union und der Schweiz sowie anderen westlichen Ländern.“

Ihre jährlich umfangreichere Außenhandelsbilanz zwingt die Sowjets immer stärker an die Geldkrippen des Kapitalismus. Seit 1956 stieg der Wert ihrer Einfuhren aus nichtkommunistischen Ländern von 3,3 Milliarden Mark auf 9,55 Milliarden Mark 1964. Der Wert der Ausfuhren wuchs im gleichen Zeitraum von 3,35 auf 9,09 Milliarden.



Russen-Bank in Zürich
... ein roter Schalter

Den Handel mit dem kapitalistischen Ausland finanzierten die Sowjets im wesentlichen über die bislang einzigen Russen-Banken im Westen: die Moscow Narodny Bank Limited in London und die Banque Commerciale pour l'Europe du Nord in Paris. Die sowjetischen Kapital-Stützpunkte halfen beispielsweise beim Import von

▷ australischem Weizen im Wert von 450 Millionen Mark im Jahr 1964;

▷ kanadischem Weizen im Wert von 1,8 Milliarden Mark im Jahr 1965.

Da die Sowjets nur über wenig Dollar-Devisen aus eigenen Export-Geschäften verfügen, zahlen sie in einer Währung, die den Kapitalisten ähnlich genehm ist: in schierem Gold.

Um das hochkarätige Russen-Gold — mit einem Feinheitsgrad von 999,9 das beste überhaupt — möglichst breitgestreut absetzen zu können, reichten den Sowjets die beiden Institute in London und Paris bald nicht mehr aus. Die Londoner Narodny-Bank eröffnete daher schon 1963 einen Ableger in Beirut. Nach dort ließ sich das Gold völlig legal verschiffen und an levantinische Händler gegen harte Devisen verkaufen. Über Häfen des Persischen Golfs lieferten gewiefte Goldfingerer das Russen-Metall in jene Länder des Mittleren und Fernen Ostens, in denen der Handel mit Gold zwar profitabel, aber ungesetzlich ist.

Mit der Zürcher Gründung will die Sowjet-Union nun den seriösen Zweig ihres goldenen Geschäfts verstärken: Zürich ist der Welt größter Markt für den Gold-Transit-Handel. Auch aus einem anderen Grund können die Russen auf einen Bankplatz in der Schweiz nicht verzichten. Das Land beherbergt 1688 private Kreditinstitute (Westdeutschland: rund 320), mehr als jedes andere Land Europas, und nirgendwo sind die Zinsen niedriger.

Die Schweizer indes, nicht erst seit der Annexion des Tessins durch westdeutsche Kapital- und Steuerrentner fremdenfeindlich, stimmten dem Sowjet-Gesuch nur zögernd zu. So orakelte der Leiter des „Schweizerischen Ost-Instituts“, Dr. Peter Sager: „Die Bank wird zum bedeutendsten Instrument der Finanzierung von Auslandspropaganda und Agententätigkeit der Sowjet-Union.“ Und die stets besorgte „Neue Zürcher Zeitung“ sah bereits „unerwünschte Störungen am Geld- oder Devisenmarkt“ voraus, die durch „umfangreiche Goldverkäufe“ der Sowjets ausgelöst werden könnten.

Bevor die Eidgenössische Bankenkommmission nach monatelangem Zögern schließlich das Gründungs-Permit erteilte, legte sie Wert darauf, daß der rote Schalter mit nicht mehr Sowjets besetzt wird, als fremdenpolizeilich erlaubt ist.

So gehört dem dreiköpfigen Verwaltungsrat der Morgenrot AG nur Belitschenko an. Für die übrigen Verwaltungsratsposten haben die Russen zwei unbescholtene Schweizer Bürger angeheuert. Im Direktorium der Bank sitzen neben zwei Russen drei Schweizer.

Im Bank-Neubau in der Schützengasse sind derweil noch die Handwerker beschäftigt, Fassade und Geschäftsräume nach kapitalistischem Geschmack einzurichten. Bis zur Eröffnung der Russen-Bank im Oktober hat Belitschenko seinen Sitz im Zimmer 312 des Zürcher Hotels Leoneck, einem Haus der zweiten Kategorie.