

# Cezeta 175

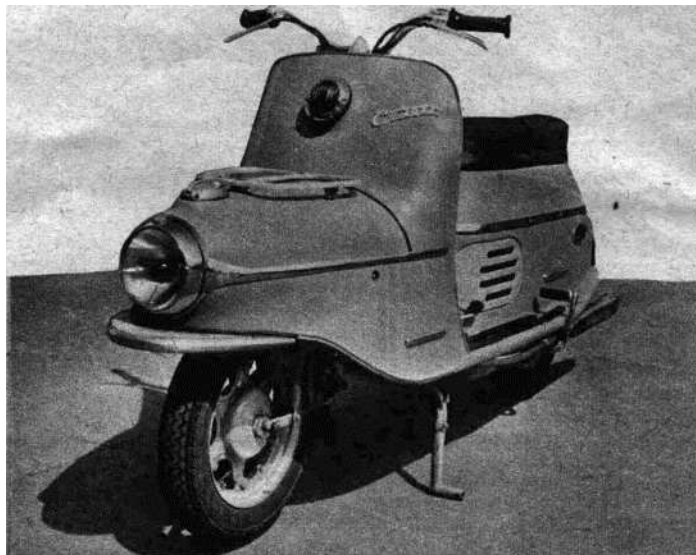
## Typ 501 von den Böhmischen Motorradwerken in Strakonice

Seit geraumer Zeit verfolgten wir in der tschechoslowakischen Fachpresse die Entwicklung eines Skooters in der CSR. Mit dem Skooter ist natürlich ein Motorroller gemeint. Auf der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse konnten wir diesen Motorroller Cezeta 175 in verschiedenen Ausführungen nun auch in natura sehen. Seit der Messe häufen sich in unserer Redaktion auch die Leserbriefe mit allerlei Anfragen nach eben diesem Roller. Kurz nach der Leipziger Frühjahrsmesse erhielt unsere Redaktion diesen Roller zum Testen. Hier nun die Ergebnisse einiger Tausend Kilometer Arbeit. Bevor wir jedoch auf Fahrleistungen und Fahreigenschaften dieses neuen Rollers eingehen, einige Bemerkungen zu den grundsätzlichen Konstruktionsmerkmalen dieses Fahrzeuges.

Die Böhmischen Motorradwerke haben beim Bau dieses Fahrzeugs völlig neue Wege beschritten. Da wäre zunächst einmal die selbsttragende Karosserie, die die Vorteile großer Festigkeit und besonderer Leichtigkeit in sich vereint. Für ausreichende Festigkeit sorgen nicht nur zwei Rohre, die unter den Trittbrett-Außenkanten liegen, sondern auch der Kühllufttunnel in der Mitte des Fahrer-fußraumes. Der Benzintank über dem Vorderrad trägt genauso mit wie der große verschließbare Werkzeugbehälter unter der Sitzbank, der für Arbeiten am Motor völlig abgenommen werden kann.

Als Motor dient ein ganz normaler Motorradmotor der bekannten Jawa-CZ 175. Der Motor wird fahrtwindgekühlt, ein Gebläse ist nicht vorhanden. Befestigt ist der Motor an zwei Querrohren, die an den Seiten der Karosserie verschraubt sind. Ein ähnliches Rohr hinter dem Motor trägt den Kettenkasten aus Aluminiumdruckguß, der gleichzeitig das Hinterrad trägt und führt. Gefedert ist das Hinterrad durch ein Gummielement, der Federweg beträgt 95 mm. Das Vorderrad wird in einer Langarmschwinge geführt, die ebenfalls durch Gummielemente gefedert ist. Zur Dämpfung der Federschwingungen ist vorn links ein hydraulischer Stoßdämpfer angebracht. Der Federweg des Vorderrades beträgt 100 mm.

Auch mit den Rädern des Cezeta wurden neue Wege beschritten. Anstelle der Speichen bzw. der Radscheibe trat ein Stern, der mit der Vollnaben-Bremstrommel verschweißt ist. An den 6 Zacken des Radsterns ist die zweiteilige Felge angeschraubt. Nach Lösen

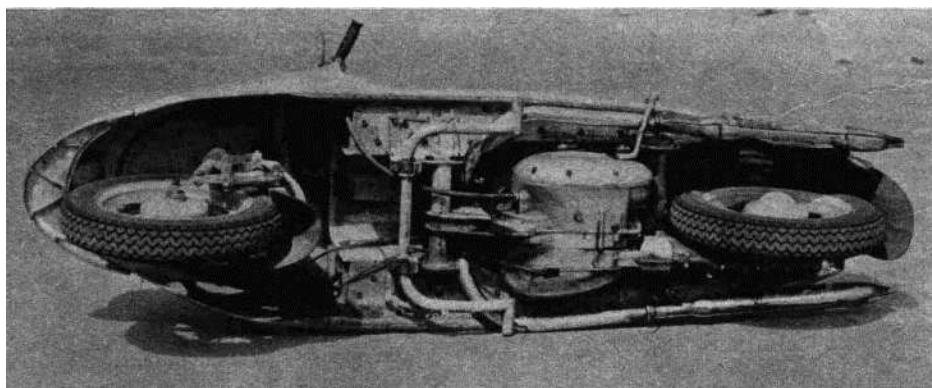


der Schrauben des Radsterns und 6 weiterer Schrauben, die die Felgenhälften zusätzlich zusammenhalten, entfällt praktisch die Reifenmontage, die gerade für Frauen oftmals schwierig durchzuführen ist. Montierhebel sind demzufolge illusorisch. Der Cezeta wird mit einem Reserverad geliefert, das, hinten angebracht, wie ein Kranz das Kennzeichen umrahmt. Unser Versuchsroller lief noch ohne Reserverad. Das Vorderrad wird in der Schwinge von einer Steckachse gehalten. Das Hinterrad sitzt auf der mit Keilwellenverzahnung versehenen Hinterachse und ist verschraubt und gesichert. Ein Deckel schützt Achse und Verschraubung gegen Staub.

Auf dem Kraftstofftank über dem Vorderrad ist ein Gepäckträger aufgeschraubt, der für rund 15 kg Belastung ausgelegt ist. Die Anordnung vorn wirkt sich auf das Fahrverhalten des Rollers sehr günstig aus, abgesehen davon, daß man das Gepäck ständig unter Kontrolle hat. Wir können uns aber vorstellen, daß ein gewinkelter Träger, ähnlich den Motorradgepäckträgern, an dieser Stelle noch bessere Befestigungsmöglichkeiten und eine festere Lage des Gepäcks ermöglichen würde.

Wie schon erwähnt, entspricht der Motor völlig dem der Jawa-CZ 175, Baujahr 1957. Allerdings ließ sich beim Roller der Kickstarter nicht mit dem Fußschalthebel kombinieren. Der von den Jawa-Motorrädern her bekannte Kupplungsautomat ist auch in diesen Roller eingebaut, so daß die Handkupplung nur zum Anfahren und Anhalten benötigt wird. Der Fußschalthebel wurde als Schaltwippe ausgebildet. Interessant ist noch die Sekundärkette, sie besitzt nämlich einen automatischen Kettenspanner in Form eines Andruckritzels, das durch einen Exzenter vorgespannt wird. Dadurch entfällt zwar nicht das regelmäßige Nachstellen der Sekundärkette, wird aber nur nach längeren Zwischenräumen notwendig.

Die Ansaug- und Auslaßgeräuschdämpfung wurde gegenüber früheren Motorradmodellen von Jawa weitgehend verbessert. Die Arbeitsgeräusche des Rollers dürften noch unter dem Geräuschpegel eines vergleichbaren 175-cm<sup>3</sup>-Motorrades liegen. Zur Filterung der Ansaugluft dient übrigens ein Wirbelluftfilter, in dem die einströmende Ansaugluft in Drehbewegung versetzt und grober Schmutz bereits vor Eintreten in das Filtergewebe abgesetzt wird. Um irgendwelchen falschen Vermutungen vorzubeugen, der Roller



Sieht nicht schlecht aus, der Cezeta. Von vorn allerdings etwas ungewohnt. Der nachgezogene Bug macht auf den Betrachter zunächst einmal einen eigenartigen Eindruck. Sie werden sicher lagen, so etwas läßt sich doch viel eleganter machen. Nun, hier ist die hochgelegene Linie technisch bedingt. Der Motor hat nämlich kein Kühngebläse, sondern ist genau wie beim Motorrad fahrtwindgekühlt, und irgendwoher muß er ja seine Luft bekommen. Würde man das Vorderteil des Rollers tieferziehen so wäre ein Gebläse, das gut und gern 1 PS Motorleistung schluckt, unumgänglich. Das Zugeständnis, das hier praktisch an die Form gemacht wird, kommt dem Fahrzeug in der erhöhten Leistung wieder zugute.

Bild links zeigt einen Blick von unten in die Eingeweide des Rollers. Hier kann man sehr gut erkennen, wie die einzelnen Aggregate untergebracht sind. Wie schon im Test erwähnt, hängt das Hinterrad einseitig am Kettenkasten, der gleichzeitig als Schwinge mit einem Federweg von 95 mm, abgedefert durch ein Gummielement, verwendet wird.

hat eine ganz normale Fallbenzinversorgung. Der Tank faßt 12 l, davon etwa 2 l Reserve. Der Benzinahn wird mit dem Zündschlüssel betätigt.

Der Motor und auch der Vergasertupfer sind durch zwei seitlich liegende Klappen rechts und links an der Karosserie zugänglich. Der Begriff „zugänglich“ ist hier relativ zu werten. Die Innereien des Motorrollers „Wiesel“ zum Beispiel sind nach Abnahme der hinteren Verkleidung besser erreichbar. Aber es ist natürlich beim Motorrollerbau genauso wie in fast allen anderen Zweigen der Technik. Hier zum Beispiel wurde der Vorteil der selbsttragenden leichten Karosserie mit einem gewissen Nachteil der etwas schwierigeren Zugänglichkeit erkauft.

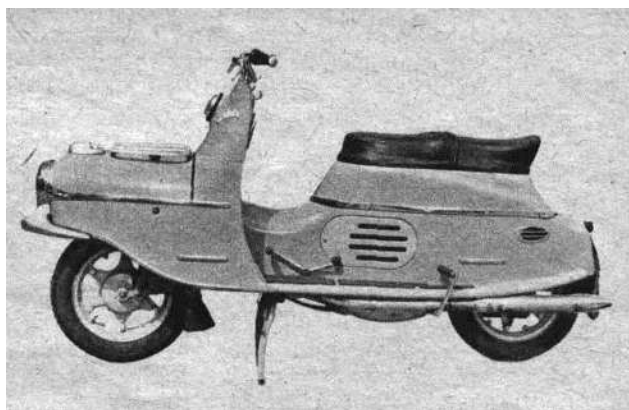
Auch die elektrische Anlage entspricht der von den Jawa-Motorrädern bekannten Ausführung. Selbst das Motorrad-Zündschloß mit dem eingebauten Amperemeter wurde verwendet. Sehr zu begrüßen ist die gegenüber den Motorrädern mehr als doppelt so große Batterie mit einer Kapazität von 14 Ah. Sie ist im vorderen Teil des Werkzeugkastens untergebracht. Die gesamte Lichtanlage des Cezeta arbeitet recht gut. Scheinwerfer und Abblendlicht • genügen auch den strengsten Anforderungen. Das Stopplicht ist deutlich erkennbar, obwohl es sich in der Farbe vom Rücklicht nicht unterscheidet. Eine Änderung entsprechend unserer StVZO wird empfohlen. Die beiden Kontrollampen auf dem Armaturenbrett sind sogar im Hinblick auf ihren Lichtaustritt stufenlos regelbar.

Am meisten werden natürlich die Fahreigenschaften und Fahrleistungen des Rollers interessieren. Die Leistungsfähigkeit des Rollers reicht annähernd an die eines 175er Motorrades heran. Dementsprechend sind auch die von uns ermittelten Beschleunigungswerte:

0—25 km/h im 1. Gang	2,5	sec
0—45 km/h im 1. +2. Gang	5,5	sec
0—65 km/h im 1. - 3. Gang	12,5	sec
0—80 km/h im 1. -4. Gang	25	sec

Die gestoppte Höchstgeschwindigkeit beträgt 82 km/h, belastet nur mit dem Fahrer (60 kg). 80 km/h sind auf der Ebene auch mit zwei Personen immer drin. Daraus ist schon zu ersehen, daß der Motor seine volle Leistungskraft für den Antrieb zur Verfügung stellt und nicht 1 PS oder mehr von einem Kühlgebläse geschluckt werden. Die günstigen Beschleunigungswerte zeigen aber auch, daß man mit dem Cezeta genauso schnell von einer Kreuzung weg sein kann wie zum Beispiel mit der 175er Jawa CZ. Die Bergsteigefähigkeit entspricht allen Ansprüchen, die man üblicherweise an eine 175er Maschine stellt. Praktisch schafft der Cezeta alle Steigungen, die auf öffentlichen Verkehrsstraßen auftreten. Die Federung, wie schon erwähnt, vorn und hinten durch Gummielemente, ist überraschend gut, so daß man auch auf schlechteren Straßen allerhand Fahrt stehenlassen kann. Allerdings macht sich hier die fehlende Dämpfung der Hinterradschwinge bemerkbar. Bei schlechter Straße bzw. bei einer Serie von Schlaglöchern, die gar nicht einmal sehr tief zu sein brauchen, verliert das Hinterrad durch das schnelle Zurückfedern manchmal seine exakte Bodenhaftung, wobei es vorkommen kann, daß der Roller seitlich etwas wegsetzt. Dreht man dann noch das Gas zu, so macht die Hinterradkette in ihrem Kasten einen ziemlichen Lärm, der uns zu Anfang störte. Das ist aber völlig normal und konstruktionsbedingt. Der automatische Kettenspanner spannt nämlich das untere Kettentrum, während das obere beim Ziehen des Motors ohnehin stramm ist. Schiebt jetzt das Hinterrad, so wird durch den Zug auf das untere Trum der automatische Kettenspanner außer Betrieb gesetzt, und das obere Trum macht Krach im Kettenkasten. Der Nachlauf des Vorderrades erscheint uns etwas knapp gewählt. Der Roller hat dadurch eine gute Kurvenlage, sein Vorderrad neigt aber auf der Geraden zu einem gewissen Sinuslauf, der vom Normalfahrer kaum empfunden werden wird und sich nicht als störend auswirkt, obwohl er größer ist als bei vergleichbaren Motorrädern.

Die Sitzbank ist recht bequem, d. h. sowohl breit als auch lang genug. Sie könnte noch etwas weicher gepolstert sein. Die Sitzhaltung in bezug auf Lenkerstellung und Stellung der Fußhebel ist ebenfalls bequem und gestattet ein ermüdungsfreies Fahren auch über große Strecken. Der Handgriff für den Beifahrer entspricht nicht den Forderungen unserer StVZO. Eine Lösung ähnlich der Simson-Sport würde unseren gesetzlichen Bestimmungen gerecht werden.



## Technische Daten:

### Motor

Einzyylinder-Zweitakt, Umkehrspülung  
Kühlung: Fahrtwind  
Bohrung: 58 mm  
Hub: 65 mm  
Hubraum: 171,7 ccr  
Verdichtungsverhältnis: 7:1  
Leistung: 8 PS/4750 U min  
max. Drehmoment red.: 1,28 mkg 3500 U min  
Vergaser: Jikov Typ 2924 M-13  
Luftfilter: Wirbelluftfilter mit Ansauggeräuschdämpfer  
Kupplung: Mehrscheiben im Ölbad

### Getriebe und Hinterradantrieb

Art: 4 Gänge, Fußschaltung mit Kupplungsautomat Kraftübertragung  
Motor-Getriebe: Kette 3 8"X3 8" Getriebe-Hinterrad: Kette 1 2"X5/16" Gesamtübersetzung:  
1. Gang: 1:15,76  
2. Gang: 1: 8,8  
3. Gang: 1 : 6,36  
4. Gang: 1 : 5,08

### Elektrische Anlage

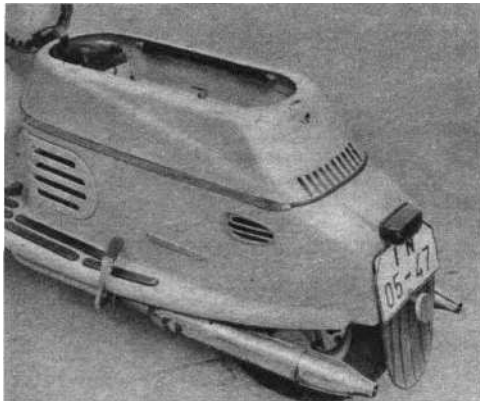
Lichtmaschine: Gleichstrommaschine, spannungsregelnd  
Leistung: 45 W  
Batterie: 6V, 14 Ah (Pluspol an Masse)  
Zündkerze: PAL 14 240

### Fahrwerk

Karosserie: selbsttragend  
Vorderradfederung: lange Schwinge, Gummielemente mit hydraulischem Stoßdämpfer, Federweg 100mm  
Hinterradfederung: Kettenkasten als Schwinge, Gummielement, Federweg 95 mm

Länge: 1950 mm  
Breite: 680 mm  
Höhe: 1000 mm  
Radstand: 1340 mm  
Bodenfreiheit: 130 mm  
Sitzhöhe: 760 mm  
Eigengewicht: 122kg (leer)  
Tragfähigkeit: 150kg  
Kraftstoffdurchschnittsverbrauch: etwa 4 Liter/100 km (Testverbrauch)

Tankinhalt: 12 l, davon 2 l Reserve  
Höchstgeschwindigkeit: 82 km/h  
Haftplicht-Jahresbeitrag: 26,30 DM  
Steuer-Jahresbeitrag: 24,-DM

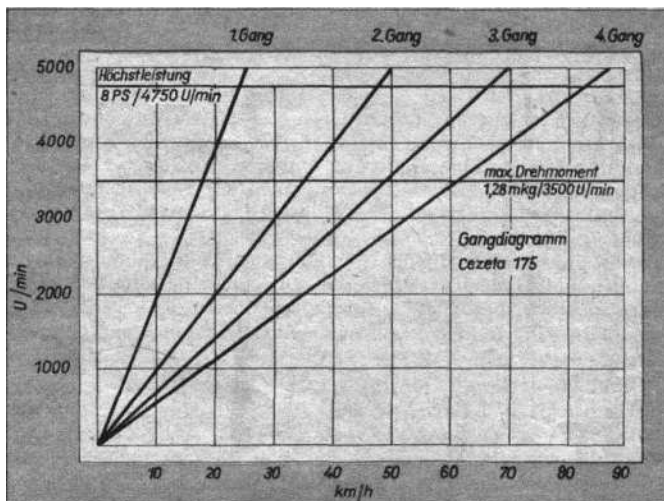


Der geöffnete Werkzeugkasten bietet eine ganze Menge Platz für allerhand Kleinigkeiten, wie Regenmäntel, Handschuhe usw. Verschlösse sind mit einem Schloß, das in der gleichen Ausführung auch als Lenkblockschloß Verwendung findet. Den gesamten Werkzeugbehälter mit der Sitzbank kann man nach Lösen von 6 Flügelmuttern (innen im Kasten) abnehmen und hat dann den Motor und auch den Wirbelluftfilter gut zugänglich. Aus den Luftschlitzen hinten und seitlich in der Karosserie tritt die Kuhlluft des Motors aus.

Es ist eine alte Binsenwahrheit, daß ein Fahrzeug nur so schnell ist wie seine Bremsen. Mit dem Cezeta waren wir in dieser Hinsicht nicht ganz zufrieden. Die Hinterradbremse zieht einwandfrei, aber die Vorderradbremse ließ anfangs sehr zu wünschen übrig. Sie entsprach zunächst einmal nicht den laut unserer StVZO geforderten Werten über die Bremsverzögerung. Wir haben sie bei unserem Testroller wirksamer gemacht, indem wir die Bremsbeläge durch systematisches Nacharbeiten voll zum Tragen gebracht haben. Viel unangenehmer ist jedoch der viel zu große Handkraftbedarf der Vorderradbremse. Abgesehen von einer sehr strammen Rückholfeder am Bremshebel, braucht man zum Erzielen der Bremswirkung selbst einen erheblichen Kraftaufwand, so daß eine exakte Dosierung der Bremsung erschwert wird. Man sollte das noch abstellen, weil doch gerade Motorroller weit mehr von Frauen gefahren werden als Motorräder. Durch die hohe aufzuwendende Handkraft verliert man auch das Gefühl für den

exakten Bremsvorgang, so daß man bei Stoppbremsung sehr leicht das Vorderrad blockieren kann (wenn man genug Kraft hat). Wir hoffen, daß schon in absehbarer Zeit einige Hundert dieser Roller importiert werden, hoffen aber gleichzeitig, daß die Konstruktion der Vorderbremse so geändert wird, daß die von uns hier festgestellten Mängel beseitigt werden. Die Bremsverzögerung mit beiden Bremsen beträgt nach unseren Messungen  $5,5 \text{ m/s}^2$ . Das ist nicht übermäßig viel, aber man muß eben dabei berücksichtigen, daß es sich hierbei fast nur um die Hinterradbremse handelt, da die Vorderradbremse kaum zum Einsatz zu bringen war.

Aus dem Gangdiagramm des Cezeta ist zu ersehen, in welchen Drehzahlen der Motor bei den entsprechenden Geschwindigkeiten läuft. Der Bereich des maximalen Drehmoments bei 3500 U/min fällt beim Cezeta auch ungefähr mit dem Bereich des günstigsten Kraftstoffverbrauchs zusammen. Aus dem Diagramm ist also zu ersehen, daß der Roller im 4. Gang bei etwa 61 und im 3. Gang bei etwa 48 km/h am sparsamsten läuft.



# Steine für

Der Bau des Überseehafens Rostock ist nach dem Kohle- und Energieprogramm eine der wichtigsten ökonomischen Aufgaben, die es im zweiten Fünfjahrplan zu lösen gilt. Als Binnenländer mag man manchmal geneigt sein, die Bedeutung dieses Projektes zu unterschätzen. Trotzdem jedoch ist es eine feststehende Tatsache, daß der Bau des Überseehafens in Rostock für unsere Republik außerordentlich wichtig ist. Es gilt, den Hafen Rostock planmäßig fertigzustellen. Bei dem großen Umfang dieses Objektes bedarf es dazu aller Kräfte.

„Aller Kräfte“ steht da im vorstehenden Satz. Das heißt also, wir alle können und müssen zur Fertigstellung dieses Bauprojektes beitragen, können unseren Baustein geben. Diesen Baustein, oder besser gesagt diese Bausteine, können wir im wahrsten Sinne des Wortes beisteuern, wenn wir uns der Aktion „Steine für Rostock“ anschließen. Wir meinen, daß es möglich ist, die Aktion „Steine für Rostock“ noch im großen Umfang zu erweitern. Viele Wenig werden zum Viel. Hält man sich diesen

Rechts einige Ausschnitte aus unserem Verlagsarchiv, die beweisen, das vor allem im Küstengebiet die Bevölkerung lebhaften Anteil am Bau des Hochseehafens Rostock nimmt Neben diesen Ausschnitten eine Zeichnung des im Bau befindlichen Hafens.

Der Kraftstoffverbrauch, Kraftstoff rot Gemisch 1:25, betrug über rund 7000 km Teststrecke 4 Liter im Durchschnitt. Mit diesem Wert kann man immer rechnen, ohne enttäuscht zu werden. Wir sind auch mit 3,6 l/100 km ausgekommen, aber dabei muß man möglichst im Bereich des günstigsten Drehmoments, also etwa um 3500 U/min fahren. Welchen Geschwindigkeiten diese 3500 U/min in den einzelnen Gängen entsprechen, ist aus dem Gangdiagramm zu ersehen.

Grundsätzliche Mängel traten während der gesamten Testfahrten nicht auf. Trotzdem seien uns einige Beanstandungen gestattet. Das Reifenprofil ist nach unserer Auffassung nicht ideal. Vor allem bei nasser Straße reichen die Führungseigenschaften des Profils nicht aus. Diese Feststellung mußten wir auch schon bei Jawa-Motorrädern treffen. Wann erfolgt eine Änderung? Einige Schwierigkeiten hatten wir auch mit den Kabelanschlüssen, zum Beispiel am Zündschloß. Bei jedem Öffnen der Klappe mußte man damit rechnen, daß irgendein Kabel an der betreffenden Klemmschraube wegbrach. Die Kabel waren nämlich zum Teil viel zu kurz und gingen kreuz und quer zu den entsprechenden Anschlüssen. Nachdem wir sie verlängert und zu einem Kabelbaum zusammengefaßt hatten, war diese Fehlerquelle beseitigt. Allerdings läßt die Qualität der Kabel selbst zu wünschen übrig, weil sie nicht flexibel genug sind und bei den im Fahrbetrieb unvermeidlichen Schwingungen und Erschütterungen sehr leicht brechen. Etwas zu schwach ist auch das Scharnier bzw. die vordere Befestigung der Sitzbank gehalten. Faßt man den Roller am Handgriff der Bank an, um ihn etwas zur Seite zu rutschen, so biegt sich der Scharnierbügel durch, und die Bank wird aus der hinteren Schloßhalterung gerissen. Das Werkzeug ist gut und ausreichend. Die Luftpumpe ist übrigens auch in dem verschließbaren Behälter unter der Sitzbank untergebracht.

Der Cezeta-Roller ist, wie auch die Jawa-Motorräder, mit einem Lenkbloßschloß versehen. Die Schloßaufnahme ist nach Öffnen der Klappe, die das Zündschloß trägt, zugänglich. Im übrigen, in diesem Hohlraum sind noch ein paar nette kleine Gags angebracht,

Das Armaturenbrett des Cezeta enthält links das Tachometer, rechts eine Uhr, bei unserem Versuchsfahrzeug noch nicht eingebaut, und die beiden Kontrolllampen für Leerlauf und Ladesteuerung. Ein stabiler Haken für eine Aktenmappe oder ähnliches ist auch vorhanden. Die Klappe mit dem Zündschloß, das in seiner Ausführung dem der Jawa-Motorräder entspricht, wird nach unten heruntergeklappt, wenn man das Lenkbloßschloß einführen will. Der dahinter befindliche Raum sowie die beiden Klappen links und rechts dienen zur Aufnahme von Handschuhen, Putzlappen und anderen Kleinigkeiten.



nämlich Halterungen zur Aufnahme von Ersatzglühlampen. Obwohl in der CSR dieselbe Norm Gültigkeit hat wie bei uns und unsere Glühlampen genauso in den Scheinwerfer des Rollers passen wie die der tschechoslowakischen Produktion, passen jedoch weder die mitgelieferten, noch unsere Lampen in die dafür vorgesehenen Halterungen.

Noch gibt es den Cezeta-Roller in der DDR nicht zu kaufen. Das Aufsehen jedoch, das dieser Roller auf der Messe erregte, die Be- und Verwunderung, die unser Testfahrzeug im Raum von Berlin und in der DDR hervorrief, und die große Anzahl von Leserbriefen, die in unserer Redaktion mit den Fragen, wann Cezeta, wo Cezeta, was kostet Cezeta, vorliegt, lassen uns die Hoffnung aussprechen, daß dieses Fahrzeug bald von unseren Außenhandelsorganen eingeführt werden möge. Der Cezeta wäre in der DDR eine wertvolle, von vielen Menschen gern gesehene Ergänzung des noch nicht sehr umfangreichen Rollerangebotes. —aus. + e-p.

# Rostock

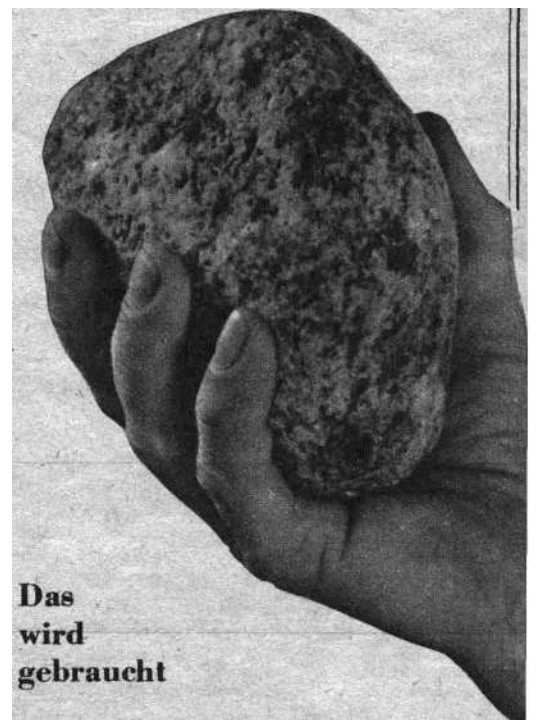
Grundgedanken vor Augen, dann sieht man, wie aus wenigen Steinen, die wir sammeln und transportieren, immer mehr werden, wie die faustgroßen Steine zu einem riesigen Steinberg anwachsen, der in Rostock dringend gebraucht wird. Wir legen Wert auf die Betonung „faustgroße Steine“, weil gerade diese Steingröße bis auf weiteres beim Hafenaufbau besonders benötigt wird. Das schließt jedoch nicht aus, daß auch größere Steine jederzeit in Rostock angeliefert werden können. Es bedarf zu der Aktion „Steine für Rostock“ keiner großen Verpflichtungen und vieler Worte. So etwas kann nämlich ganz einfach gehen. Dort, wo faustgroße Feldsteine (Kiesel) liegen, ein paar in den PKW, den LKW oder auch den Seitenwagen des Motorrades gepackt und ebenso einfach bei der nächsten (in der Nähe von Rostock liegenden) Steinsammelstelle so im Vorbeifahren abgeladen. Das ist für den Kraftfahrer alles, was er zu tun hat. Ach so, Steinsammelstelle ... Ja, so ein ganz kleines bißchen Organisation gehört schon dazu. Wir könnten uns vorstellen, daß die Außen- und Nebenstellen der BDK es sich zu einer besonderen Ehre anrechnen, die Errichtung dieser Steinsammelstellen für die Aktion der Kraftfahrer „Steine für Rostock“ zu organisieren.

Irgendwo in Thüringen ein halbes Dutzend faustgroßer Feldsteine aufzuladen und damit extra nach Rostock zu fahren, hieße, mit der Wurst nach dem Hund zu werfen. Der Sinn der Sache ist ja gerade der kostenlose Transport und natürlich auch die Steine selbst. Gut, fährt jemand von Thüringen nach Rostock, dann ist es richtig, die Steine bis zur Küste mitzunehmen. Wenn nicht, nun, irgendwo werden die Steine aufgeladen und bis zur nächsten Kreisstadt gefahren. Von dort wird sie ein anderer Fahrer mit zur nächsten Bezirksstadt nehmen, und von da wiederum werden sie in Fortführung dieser Kette bis nach Rostock rollen. Das kostet niemanden Mühe und auch keinen besonderen Zeitaufwand. Wie gesagt, Steine für Rostock können ohne Aufwand und Kosten gesammelt und transportiert werden. Nur ein wenig guter Wille und die Einsicht in die Notwendigkeit der Aktion sind erforderlich, um die Steine für Rostock ins Rollen bis zur Baustelle Hafen zu bringen.

Langen Schreibens kurzer Sinn: Wir fordern alle Kraftfahrer auf, bei jeder Fahrt Steine für Rostock zu transportieren. Wir fordern alle BDK-Dienststellen auf, Steinsammelstellen und den Weitertransport der Steine bis Rostock zu organisieren. Wir erwarten weiter von den BDK-Dienststellen, daß sie dafür Sorge tragen, daß Lastkraftwagen, die an und für sich leer nach der Küste fahren würden, Steinladungen erhalten. Wir fordern alle Verkehrspolizisten auf, bei Verkehrskontrollen die

Kraftfahrer auf die Wichtigkeit der Aktion „Steine für Rostock“ hinzuweisen. Steine für Rostock! Für den einzelnen eine kleine Sache, für die Volkswirtschaft ein Großes. Helft alle mit, bringt mehr Steine für Rostock ins Rollen.

Redaktion der Zeitschrift  
Der Deutsche Straßenverkehr



Das wird gebraucht