

JOUKKO
JULKAISIJA

426781 000 000 000251
HUUHTANEN REIJO
PALLASTUNTURINKJ 5B7
01280 VANTAA 28

69

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 4 HEINÄKUU 1981



**Kontion
kertomaa**

Moottoripyörä- kerho 69 ry:n



VUOSIKOKOUS

su 13.9.-81 klo 12.00 Peurungan kuntoutuslaitoksen auditoriossa esillä:

- sääntömääräiset asiat
 - sääntömuutosehdotus: 4 § kohta b: poistettavaksi virke, "20.9.1970 tai sen jälkeen. . ."
 - 4 § kohta d: poistettavaksi kohta . . . ei maksa jäsenmaksua. . .
 - tulevan kauden tapahtumat
 - muut esille tulevat asiat
 - liikenneministeriön uusi elokuva: Mopo, mp ja auto
- OHJELMA su 13.9.-81
klo 9.00—11.30 Aamu-uinti Peurungan myötä/vastavirtaltaassa
klo 12.00—17.00 Vuosikokous auditoriossa
klo 15.00—15.30 Pullakahvit
Nämä tarjoaa kerho mk 20:-/nahka

PEURUNGASSA on seisova pöytä tosi nälkäisille klo 11.00—15.00 hintaan mk 30:- + tarjoilupalkkio

Koska maailma ei ole vielä valmis, voimme yrittää parantaa sitä.

Siispä, saavu HANKASALMEN leirintäalueelle lauantaina 12.9.-81. Mökkipaikkoja 32:lle hengelle kahdeksassa neljän hengen mökissä, mökin hinta 70 mk eli 17,50 per nänä. Edullista eikö totta? Voit pystyttää oman telttasi myös kedolle hintaan 15 mk/ telttä. Kerho tarjoaa saunomisen. Eväät on tuotava kotoa, sillä campingkausi on silloin jo loppunut ja paikalla ei ole evästä.

Suunnaksi HANKASALMI. Mökkivaraukset puheenjohtajalle syyskuun seitsemänten mennessä, mutta nopeimmathan ehtivät ensin!

JOS olet kiinnostunut hotellitasoisesta majoituksesta, ota yhteys PEURUNKAAN puh. 941-831 601.



N:o 4 heinäkuu 1981 12. vuosikerta.

ilmestyy: tammi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, syys- ja marraskuussa.

Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y. jaetaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69 r.y.:n jäsenille.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.:n hallitus

Puheenjohtaja

Reijo Relander
Kyttärintie 26
45810 Pilkkanmaa

Varapuheenjohtaja

Antti Karttunen
Rukatunturintie 3 H 66
00970 Helsinki 97

Sihteeri Jäsenasiat

Markku Ahonen
Tulikallionkatu 4 B 53
15170 Lahti 17

Kassanhoitaja Merkit

Pekka Voutilainen
Palovartiantie 6 A 5
45100 Kouvola 10

Kerhon postisirtotili

numero on KO 426 781-0

Varajäsenet

Guy Wikström
Virkatie 2
05100 Vantaa 51

Matti Storlöpare

Uimarannankatu 1—3 C 27
15150 Lahti 15

Jaakko Laurila

Kirjurinkatu 53
03600 Karkkila

Kari Syrjänen

Palokunnankatu 28 A 6
13100 HML 10

Kerhoisäntä

Pertti Saarenheimo
Ruskeamäki
35100 Orivesi as.

Päätoimittaja

Aimo Turunen
Tornipolku 11 A 28
06400 Porvoo 40
Puh. 915—155 588

Toimittajat

Eero Mikkola
36160 Siitama

Jussi Pursiainen

Nummenkatu 3 B 11
28120 Pori 12

Porvoo 1981 — Oy Uusimaa



Hallituksen kokous Siitamassa

Paikalla olivat: Reijo Relander, Pertti Saarenheimo, Aimo Turunen, Markku Ahonen, Guy Wikström, sekä Kontion järjestäjä.

1. Käytiin läpi Aura Suzuki/MP 69 pyörän käyttösäätöjä.

2. Pyörä lähti ensimmäiseen koulutuskäyttöön Vammalaan, jossa sillä suoritetaan EAK:n ajokoe.

3. Kontion järjestäjät kertoivat viimeisimmät tiedot rallintiimoilta.

4. Päätimme myös ruveta lähettämään Motoristia niille, jotka olivat mukana siinä hankkeessa, että kerhomme saim mp-pyörän koulutus käyttöön.

5. Kokous päätettiin.

Sihteerin toimi Markku Ahonen



Puheen- johtajan palsta

Kuusankoskella heinäkuussa

Motoristin vuodenkierto: Kontiosta Kontioon. Näinhän se uusi vuosi pääsi taas alulle, kun Kontiokierros heitettiin, mummolakierroksilla tai ilman. Eikä tarvinnut olla rallipaikalla yksin. Jo vuosi sitten oli hallituksen keskuudessa puhetta ylimääräisten kutsujen poisjättämisestä, jotta saataisiin osallistujamäärä pysymään suunnitellun tuhannen tietämissä. Ongelmahan ei ole järjestelytekniinen siinä mielessä, etteikö suurempaakin joukkoa pystyttäisi

käsittelemään, mutta riittävän suuren paikan eli alueen löytäminen osaa jo olla ongelmallinen. Jos vielä halutaan jotain palveluja, on vaihtoehdot vieläkin vähäisemmät. Tulevaisuuteen on kai pakko kurkistella sillä silmällä, että tila ei riitä. Nythän meitä oli paikalla 1620 kpl ja tilaa olisi ollut, sillä kaukana olimme vielä keskieuropalaisesta telttatiheydestä, että teltat ovat naru narussa. No, leiriytymislakikin sanoo moisesta jotain paloturvallisuus ymsyistä johtuen.

Moottoripyöräväki on aikojen kuluessa muutamien huonolla esimerkillä luonut maineen tai saanut maineen että "aitaa kaatuu ja vähän viunaakin" ja ulkopuolisilla on omat ennakkoluulot järjestyksen suhteen. Kerhon omien tapahtumien suhteen minulla ainakin on vahva luottamus järjestyksen säilymiseen, eikä sen tarvinnut horjua Pudasjärvelläkään. Asia, joka sitä vastoin tulee korostetusti esiin Kontioreissuilla suuren joukkion ollessa liikkeellä, on yleinen liikennekäyttäytyminen. Matkatkin ovat yleensä pitkiä ja silloin joudutaan mitä moninaisimpiin tilanteisiin tien päällä. Usein liikutaan myös useamman pyörän porukoissa ja todeta täytyy, vaikka kyse olisi kuinka itseään täynnä olevista motoristeista, että "tyhmyys tiivistyy joukossa". Unohdetaan tyystin turvaväli edelläajavaan, aja-

taanko rinnakkain vai peräkkäin, pitääkö kaikkien ehtiä ja yrittää letkassa hitaamman ajoneuvon ohi (= peppukärpäshysteria) jne. Karneata katsella! Ja sitten vielä jaksetaan ihmetellä jos esim. autoilijat ovat kärtyysiä. Milloin päästään siihen, että ryhmässäkin olemme kuin yksittäisinä, näköyhteys edelläajavaan riittää ja se tekee liikkumisen joustavaksi ja taloudelliseksi ja teemme ratkaisumme yksilöinä emmekä yhteispäätöksinä. Paljon on tehtävää ja suurin työmaa lienee korvien välissä?

Useimmathan jo varmasti ovat tietoisia siitä, että kerhomme sai suurenmoisen huomionosoituksen toukokuussa AURA-yhtiön luovutettua Välisalo Oy:n myötävaikutuksella meille koulutusajokiksi Suzuki TS 125:n. Eli pallo on koulutusasioissa pyritty heittämään moottoripyörävälelle. Ja se pallo painaa, sillä jos me omatoimisuudellamme pystyisimme näyttämään, että pystymme itse huolehtimaan itsestämme, ettei yhteiskunnan tarvitse meistä huolehtia, voi sillä olla vakuutusmaksuihin ja jopa veroihin myönteinen vaikutus. Miettikäähän syntyjä syviä. Pyöräähän on tarkoitus käyttää koulutukseen kesällä ja talvella esim. EAK, talviajoharjoittelu jne. Ja lopuksi esimerkkiehdotelma EAK:n järjestämisestä: Otat innokkaana motoristina yhteyttä paikkakuntasi matkapyöräilyä harjoittavaan moottorikerhoon ja painelette yhteistuumin kunnan nuorisotoimistoon ja ilmoitatte, että haluatte tällaisen kurssin järjestettäväksi. Kunnanisillä on taipumus tuijotella napaansa, jos esim. kuusyisiä tulisi mukaan kuntarajan ulkopuolelta, mutta heitä voisi lohduttaa sillä, että kerho osallistuisi kustannuksiin kohtuullisella summalla. Töihinpä töihin, sanoi Lapatossu. Osallistukaa, ettei putoa hanskat kädestä!

Ajamista haittaavat lääkkeet merkitään

Liikenteessä ajokykyä alentavien lääkkeiden pakkauksiin tulee varoitusmerkintä vuoden 1983 alussa. Merkinän tarkoituksena on saattaa lääkkeen käyttäjän tietoon se, että lääke voi vaikuttaa haitallisesti ajokykyyn. Lääkintöhallituksen asiasta antama yleiskirje perustuu Pohjoismaiden ministerineuvoston päätökseen, jonka mukaan Pohjoismaissa pyritään toteuttamaan yhteinen liikenteelle vaarallisten lääkkeiden merkitsemisjärjestelmä.

Valmistajan tulee merkitä ajokykyä alentavien lääkkeiden nimilippuun ja päällykseen varoitusmerkki. Lääkintöhallituksen määräysten mukaan se pitää sijoittaa sellaiseen kohtaan, että sen havaitsee helposti.

Varoitusmerkki on tasasivuinen kolmio, jossa on punainen kehys valkoisella pohjalla. Kolmion kärjen tulee olla ylöspäin. Mahdollisuuksien mukaan merkintää tulee selventää tekstillä: Voi haitata suorituskykyä liikenteessä. Valmistajan tulee myös tällaisista lääkkeistä ilmoittaessaan mainita sama lause.

Määrättäessä potilaalle ajokykyä alentavaa lääkettä tulee lääkärin ja hammaslääkärin antaa tästä riittävät ohjeet potilaalle. Myös apteekin on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä varmistamaan siitä, että potilas on selvillä lääkkeen haitallisuudesta. Lääkettä toimitettaessa potilaalle annetaan lisäksi varoitusmerkinnän tarkoitusta selventävä opaslehtinen, joka on valmistettu yhteispohjoismaisesti.

Lehdistötiedote
24.4.1981

Tieliikenteessä kuolleet ennakkotietojen mukaan

Maaliskuun tieliikenteessä 23 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai maaliskuun tieliikenneonnettomuuksissa surmansa 23 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 28. Vuosien 1978—1980 maaliskuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 33. Tammi—maaliskuun aikana on liikenneonnettomuuksissa kuollut kaikkiaan 98 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana oli liikenteessä kuolleita 97.

Maaliskuussa surmansa saaneista oli miehiä 14 ja naisia 9.

Maaliskuun tieliikenteessä kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 11, jalankulkijoita 9 ja polkupyöräilijöitä 2.

Ikäryhmässä 15—64-vuotiaat kuoli 15, 65-vuotiaita tai vanhempia 5 ja alle 15-vuotiaita 2. Lisäksi sai surmansa 1 henkilö, jonka iästä ei ole tietoa.

Maaliskuun tieliikenteessä oli eniten uhreja Hämeen ja Oulun lääneissä, joissa molemmissa kuoli 5 henkilöä.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana verrattaessa lopulliseen tilastolukuun. Liikenneturvan po-

liisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolivat myöhemmin.

Lehdistötiedote
9.4.1981

Lyhyet hirviaidat eivät vähennä onnettomuuksia

Etelä-Suomessa vuosina 1976—1978 rakennetut kaksitoista lyhyttä hirviaitaa osoittautuvat varsin tehottomiksi hirvionnettomuuksien torjunnassa, selviää maa- ja metsätalousministeriön, tie- ja vesirakennushallituksen ja Liikenneturvan teettämästä äskettäin valmistuneesta tutkimuksesta. Yht.lis. Reima Lehtimäen suorittaman noin kolme vuotta kestäneen kokeen lopputulokseksi saatiin se, että onnettomuudet vähenivät aitojen rajoittamalla tieosalla, mutta että ne vastaavasti lisääntyivät aitojen päissä.

Juuri valmistuneen yhteistutkimuksen tavoitteena oli löytää keinoja hirvi- ja peuraonnettomuuksien ehkäisemiseksi. Myös Ruotsin viranomaiset olivat toivoneet, että Suomessa tutkittaisiin lyhyiden aitojen vaikutus hirvieläinten käyttäytymiseen. Koe toteutettiin vuosina 1976—1978 Etelä-Suomessa rakentamalla kaksitoista koeaitaa, joiden pituudet vaihtelivat 615 metristä

1 890 metriin. Tutkimuksella oli tarkoitus selvittää, vaikuttavatko lyhyeköt aidat hirvieläinten kulkutottumuksiin ja elinpiiriin valintaan.

Hirvieläinonnettomuustietoja kerättiin sekä aitojen kohdilta että niiden viereisiltä alueilta jo vuodesta 1967 lähtien. Riistanhoitopiiriin valitsemat tarkkailijat seurasivat eläinten käyttäytymistä aidoilla. Hirvieläinonnettomuuksien todettiin vähentyneen aitojen kohdalla aitojen rakentamisen jälkeen 27 prosenttiyksikköä. Sen sijaan onnettomuudet lisääntyivät aitojen päissä 24 prosenttiyksikköä. Kun verrattiin aita-alueiden ja aitojen päiden yhteistä onnettomuuskehitystä aidattomien alueiden kehitykseen, huomattiin onnettomuuksien vähentyneen aitojen vaikutusalueilla vain 6 prosenttiyksikköä. Näin pieni vähentymä ei missään tapauksessa anna katetta lyhyiden hirviaitojen rakentamiselle, todetaan tutkimuksessa. Kokeen ja Ruotsin hirvieläintutkimusten perusteella onkin pääteltävissä, että mikäli hirviaitoja tulevaisuudessa rakennetaan, niiden on oltava riittävän pitkiä, jotta aitojen päiden haitallinen vaikutus suhteellisesti vähenee. Aidan alku- ja loppukohtiin tulee kehittää uusia turvajärjestelyjä.

Riista-aitakoe oli viimeinen osatutkimus maa- ja metsätalousministeriön, tie- ja vesirakennushallituksen ja Liikenneturvan yhteistutkimuksessa. Aikaisemmin on mm. todettu, että hirvi-peileistä ei ole apua hirvieläinonnettomuuksien ehkäisemisessä.

Lisätietoja antavat: osastonjohtaja Martti Mäki (seurantaryhmän puheenjohtaja) Liikenneturva, puh. 90-658 688. Yht.lis., tutkija Reima Lehtimäki Liikenneturva, puh. 90-658 688.

Huhtikuun tieliikenteessä 19 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai huhtikuun tieliikenneonnettomuuksissa surmansa 19 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 27. Vuosien 1978—1980 huhtikuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 33. Tammi—huhtikuun aikana on liikenneonnettomuuksissa kuollut kaikkiaan 117 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana oli liikenteessä kuolleita 124.

Huhtikuussa surmansa saaneista oli miehiä 11 ja naisia 8.

Huhtikuun tieliikenteessä kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 14, polkupyöräilijöitä 2 sekä 1 moottoripyöräilijä, 1 mopoilija ja 1 jalankulkija.

Ikäryhmässä 15—64-vuotiaat kuoli 16- ja 65-vuotiaita tai vanhempia 3.

Huhtikuun tieliikenteessä oli eniten uhreja Turun ja Porin läänissä, missä kuoli 7 henkilöä.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana verrattaessa lopulliseen tilastolukuun. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolivat myöhemmin.

Toukokuun tieliikenteessä 31 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai toukokuun tieliikenneonnettomuuksissa surmansa 31 henkilöä. Vi-

me vuoden vastaava luku oli 32. Vuosien 1978–1980 toukokuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 44. Tammi–toukokuun aikana on liikenneonnettomuuksissa kuollut kaikkiaan 148 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana oli liikenteessä kuolleita 156.

Toukokuussa surmansa saaneista oli miehiä 21 ja naisia 10.

Toukokuun tieliikenteessä kuoli autokuljettajia ja -matkustajia 13, polkupyöräilijöitä 10, jalankulkijoita 4, moopoliijoita 3 sekä 1 moottoripyöräilijä.

Ikäryhmässä 15–64-vuotiaat kuoli 18, 65-vuotiaita tai vanhempia 4 ja alle 15-vuotiaita 5. Lisäksi sai surmansa 4 henkilöä, joiden iästä ei ole tietoa.

Toukokuun tieliikenteessä oli eniten

Kerhopaitoja postitse

tilattavissa kassanhoitajan osoitteesta. Kerhopaita 60 mk + postikulut 7.50.

uhreja Uudenmaan ja Hämeen lääneissä, joissa molemmissa kuoli 8 henkilöä.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana verrattaessa lopulliseen tilastolukuun. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolivat myöhemmin.

Kuolleiden määrä tammi-huhtikuussa v. 1980 ja 1981 ennakkotietojen mukaan.

Vuosi	Kuoll. lukum.	Miehiä	Naisia	Ikä								Tienkäyttäjärühmä						
				0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65-	ei tiet.	Auto kulj. matk.	Mp	Mopo	Pp	Jalank.	Muut		
1980	124	87	37	3	4	6	50	25	28	8	50	15	4	4	12	35	4	
%	100%	70%	30%	2%	3%	5%	40%	20%	23%	7%	40%	12%	3%	3%	10%	28%	3%	
1981	117	73	44	2	6	5	43	34	21	6	34	19	2	4	15	37	6	
%	100%	62%	38%	2%	5%	4%	37%	29%	18%	5%	29%	16%	2%	3%	13%	32%	5%	

Kuolleiden määrä tammi-toukokuussa v. 1980 ja 1981 ennakkotietojen mukaan.

Vuosi	Kuoll. lukum.	Miehiä	Naisia	Ikä								Tienkäyttäjärühmä						
				0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65-	ei tiet.	Auto kulj. matk.	Mp	Mopo	Pp	Jalank.	Muut		
1980	156	112	44	4	4	7	65	31	36	9	63	17	5	10	17	39	5	
%	100%	72%	28%	3%	3%	4%	41%	20%	23%	6%	41%	11%	3%	6%	11%	25%	3%	
1981	148	94	54	3	10	6	54	40	25	10	41	25	3	7	25	41	6	
%	100%	64%	36%	2%	7%	4%	36%	27%	17%	7%	28%	17%	2%	5%	17%	28%	4%	

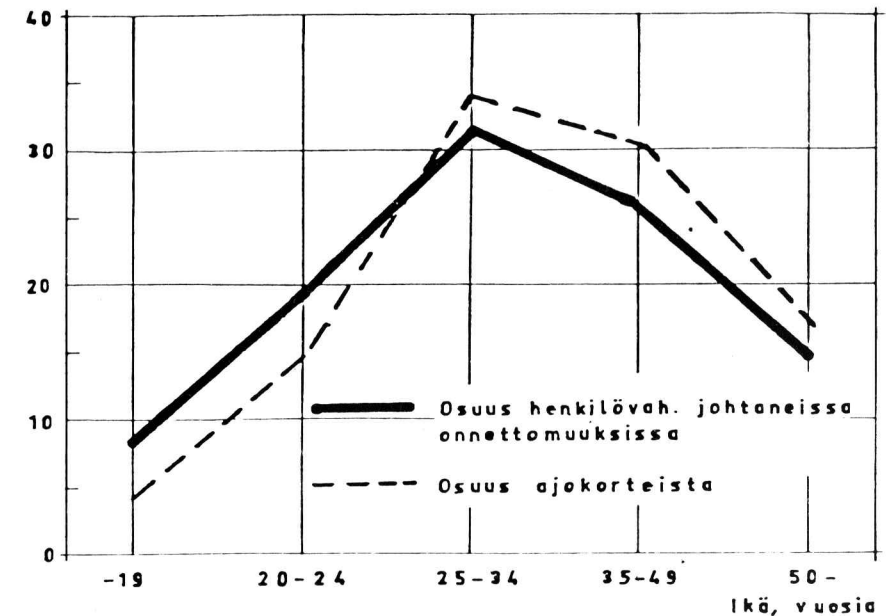
Jorma Kettunen,
tutkija (Liikenneturva):

Nuoret kuljettajat onnettomuusalttiita

Nuoret, alle 25-vuotiaat kuljettajat ovat eräs liikenteen riskiryhmä. Heidän keskimääräistä suurempaan onnettomuusriskiinsä vaikuttaa sekä vähäinen ajokokemus että ikä. Nuoret kuljettajat ajavat myös vanhempia kuljettajia useammin illalla ja yöllä, jolloin onnetto-

muusriski on suurempi kuin päiväsai-kaan. Suurimmillaan onnettomuusriski on 18–19-vuotiailla, joiden todennäköisyys joutua onnettomuuteen on 2–3 kertaa keskimääräistä suurempi. Tämä koskee erityisesti nuoria mieskuljettajia. Naisilla ei onnettomuusriskissä ta-

Prosenttia



ERI IKÄRYHMIEN OSUUS AUTON AJOKORTEISTA JA HENKILÖVAHINKOON JOHTANEISSA ONNETTOMUUKSISSA OSALLISINA OLLEISTA AUTONKULJETTAJISTA VUONNA 1977.

pahdu läheskään yhtä suurta muutosta kuin miehillä iän mukana. Erään amerikkalaisen tutkimuksen mukaan naiskuljettajilla onnettomuusalttius näyttää olevan suurimmillaan 20–22 vuoden iässä. Saman tutkimuksen mukaan 16–17-vuotiaiden mieskuljettajien onnettomuusriski on pienempi kuin saman verran ajavien 18–19-vuotiaiden mieskuljettajien. Suomessa 18–19-vuotiaiden kuljettajien osuus henkilövahinko-onnettomuuksissa on kaksi kertaa niin suuri kuin heidän osuutensa ajokorteista.

Nuoret ottavat vanhempia herkemmin riskejä ja heidän ajoonsa liittyy enemmän ns. ylimääräisiä motiiveja mm. ajotaidon näyttämistä kyydissä olijoille. Nuorille kuljettajille onkin tyyppistä yksittäisonnettomuuksien suuri määrä, ja näissä onnettomuuksissa on mukana matkustajia keskimääräistä enemmän. Nuorten kuljettajien onnettomuuksissa kuljettaja on myös alkoholin vaikutuksen alainen useammin kuin iäkkäämpien kuljettajien onnettomuuksissa.

Nuorten kuljettajien onnettomuuksia on tutkittu suhteellisen paljon, mutta tehokkaita keinoja onnettomuuksien vähentämiseksi ei ole pystytty esittämään. On jouduttu toteamaan nuoruuden ongelman kokonaisvaltainen luonne, jota ei voida ratkaista yksinomaan liikkumisen osa-alueella. Yleensä on päädytty esittämään nuorten kuljettajien kouluttamista ja valistamista. Tärkeimpiä riskitekijöitä, joihin nuorten kuljettajien koulutuksessa ja valistuksessa tulisi kiinnittää huomiota, ovat alkoholin käyttö ja vauhdin ihannoiminen. Myös nuorten omaa vastuuntuntoa liikenteessä tulisi korostaa.

Talvi- tapahtuma ei kiinnostanut

Talvitapahtuma Kuhmoisissa 12.–22.3.-81 kutsui kerholaisten vähäiseen mielenkiintoon tilaisuutta kohtaan.

Paikalle saapuneet kymmenkunta talvihorroksesta herännyttä seurasivat Eskolan Riston näyttämää diakertomusta parin vuoden takaisesta Daytonan matkasta. Katselun ja kuuntelun lomassa nautimme Mototrail Oy:n tarjoamat tervetuliaiskahvit.

Saunomisen ja Tammoton tarjoaman virkistykseen jälkeen ilta kului rattoisasti ”iloisen” illallisen ja tanssin merkeissä.

Kiittäen osallistujia
Risto Eskola Matti Storlöpare
”Lörtsi”

Toimintaa kerholaiset!

Talvitapahtuman saama vähäinen huomio herätti ajatuksia sen tarpeellisuudesta, mitä siltä odotetaan, ajankohdasta yms. Kommentteja, toiveita, ideoita hallituksen tietoon. Me mielellämme kuuntelemme ja yritämme ottaa vinkistä vaarin.

Turvallista ja aurinkoista ajokautta kaikille.

Lörtsi

Syntynyt

Syntynyt Eija ja Sampo Sudelle 30.6.81 potra poika, jonka nimeä ei vielä tiedetä, mutta työnimenä on ollut ”silli”. Motoristiystävät onnittelevat.

Taloudellinen katsaus

Vapaa käännös ilman lupaa ruotsalaisesta Veckans Affärer-lehdestä No:sta 22/4.6.1981.

Moottoripyörien kysyntäryyis hinaa hintoja ylöspäin

Kiinnostus moottoripyöriin jatkuu kiihtyvänä. Vuoden 1980 myyntilukujen nousu on kalpeata verrattuna tämän vuoden saavutuksiin. Tänä vuonna on jo pelkän ensimmäisen vuosikolmanneksen aikana 90 % edelliseen vuoteen verrattuna. Monen kauppiaan varastot onkin jo loppuunmyytyt, putiikit seisovat tyhjiillään ja asiakkaat saavat nuoleskella huuliansa. Aivan siis kuin joissain muissa maissa.

Kysynnän tyydyttämiseksi ovatkin monet kauppiaat ja asiakkaatkin kääntäneet katseensa ulkomaisiin toimittajiin ja myyjiin. Pulmana on se pahempi juttu että moottoripyöräryyis on kansainvälistä laatua ja vapaita pyöriä on vaikea saada irti naapurimaistakaan. Sitäpaitsi Ruotsin erityismääräykset voivat tehdä tällaisesta maahantuonnista sekä kalliin että hankalan. Monet ovatkin saaneet kokea tämän perskoh-taisesti.

Innokkaat ostajat ovatkin monesti kääntyneet käytettyjen pyörien ostajiksi. Käytettyjen markkinoilla ovat hinnat puolestaan kivunneet kysynnän myötä ylöspäin, joskaan käytettyjen rukkien hintatason kehitys ei ole yhtä yksioikoinen kuin käytettyjen autonromujen. Ohjehintalistoja ei nääs ole. Mutta käytetyt hyvävointiset prätvät pitävät hintansa hyvin. Yksi esimerkki vainen: Ei ole tavatonta että Hra Svensson joka vuonna 1980 osti BMW-nimi-

sen laitteen mallia R 75 ja vuosimallia 1974 maksaen siitä 9 500 kruunua nyt myydessään sen tänä vuonna saa siitä 12 000 kr. Intomieliselle harrastajalle ja keinottelijallekin on siis moottoripyörän osto ja myynti nyt houkuttelevan makuinen bisnes.

Luultavimmutusti tulee kysyntä myös vuonna 1982 olemaan suurempi kuin tarjonta joteh saanemme ensi vuonnakin varautua kuumiin markkinoihin ja nouseviin käytettyjen pyörien hintoihin. Vuoden 1981 menekkipyörä oli ennen muuta Honda CB 650 hinnaltaan 18 900 kruunua (eli 16.630 suoraan Suomen rahaksi kurssitettuna). Pienten noin 50–80 cc city-pyörien myynnin aloittaminen on myös sujunut suotuisasti. Hintataso alkaa näiden kohdalta lukemista 6 000 kr.

Tähän päättyy katsauksemme Näin Njaapurissa. Kuulemiin Tukholmista.



Noin 900 henkilöä loukkaantuu vuosittain vasta ajokorttinsa saaneiden nuorten kuljettajien ajamissa kolareissa. Päätä jo tänään, että sinä ajat vastuullisemmin!
LIKENNETURVA
LIKENNEMINISTERIO



Jartsin filmi

Käsikirjoitus, kuvaus ja ohjaus Ikka Liikanen, osa dialogeista Simo Hämäläinen.

Äänitys Jean Francoise Laplace.

Musiikin sävellys ja sovitus Jukka Kortelainen, toteutus Syndikaatti. (Jukka Kortelainen tunnetaan ennen muuta HTY:n puhallinorkesterin "hosisäveltäjänä ja -sovittajana". Myös orkesteri Syndikaatti koostuu juuri HTY:n puhallinorkesterin soittajista).

Esiintyjät: Mikko Laiho (Jartsi), Karita Fallström (Merja), Pauli Virtanen (autotrokari) sekä harrastelijänäyttelijöitä.

Elokuva on kuvattu Helsingin lähiympäristössä kesällä 1980 ja se on valmistunut keväällä 1981. Kesto-aika 18 minuuttia, leveys 16 mm, optinen ääni, väri.

Elokuvan on kustantanut liikenneministeriö.

Jartsin filmin lähtökohdat ovat 60-luvun Vaasankadun ja Pengerkadun nuorten tunnoista nykyaikaan heijastettuina. Elokuva peilaa suomalaista todellisuutta yhden nuoren ihmisen kokemusten kautta. Elokuvan Jartsi nousee moottoripyörän selästä autonajokortin saatuaan oman autonsa rattiin.

Tottakai nuoren miehen elämään liit-

Jartsi, 18
Liikenneministeriön elokuvasta
"Jartsin filmi"

Itke pois. Vastuun tajuaminen tekee kipeää.

"Jos mä vaan olisin tiennyt..."

Elämän tragiikka on siinä, että etukäteen ei tiedä ja jälkikäteen ei enää voi mitään.

Näin miettii Jartsi, 18, kun kaikki on ohi. Kun vauhti on lopullisesti pysähtynyt, Merja poissa.

Vauhdin hurma oli vastustamaton. Ajokortti oli uusi, auto vielä kokeilematon, tie houkuttelevana edessä. Jartsilla oli halu näyttää Merjälle ja muille, kuinka auto kulkee.

Mutta liikenne ei pelaa vain sinun ehdoillasi. Jokaisen mutkan takaa, jokaisessa vaiheessa, saattaa tulla joku, joka katkaisee matkasi.

Vasta ajokorttinsa saaneet nuoret 18—19 vuotiaat kuljettajat ajavat vuosittain n. 900 henkilövahinkoihin johtanutta kolaria. Ratkaisu on sinun. Vain sinä itse voit päättää, osaatko ottaa vastuun kanssaihmissesi elämästä.

LIKENNEMINISTERIÖ

LIKENNETURVA

Nordisk Motorsykel Råd



tyvät myös tytöt ja muut ystävät. elokuva kertookin nuorten keskinäisten suhteiden kehittymisestä tämän päivän ympäristössä, johon liikenne ja autolla liikkuminen kuuluvat olennaisena osana. Nuorten viikonvaihteen matka suuntautuu Mäntsälän tanssilavalle. Mäntsälään he eivät kuitenkaan tällä matkalla pääse. Kohtalo puuttuu dramaattisella tavalla heidän matkaansa.

Elokuvan onnettomuustilannetta ei ole tuotu mukaan kauhumaalailun vuoksi, vaan sen avulla halutaan kertoa vaaroista ja houkutuksista, jotka aloittelevalla autoilijalla on edessään.

Jartsin filmin kantava teema on vastuun kokeminen, vastuun ottaminen, oppiminen huomaamaan, että kukaan ei elä täällä yksin, vaikka yksinäisyyttäkin on ongelmaksi asti. Elokuvan lopussa Jartsi pelkistää yksinpuhelussaan asian: "Musta elämän tragiikka on siinä, että etukäteen ei tiedä, jälkikäteen ei voi enää mitään." Näissä Jartsin ajatuksissa elokuvan sanoma on yhtä paljaana ja yksiselitteisenä kuin "Jartsin filmin" julisteen maassa lojuvassa sinisessä sandaalissa.

Jartsin filmiä lainaa Liikenneturvan keskuustoimisto sekä aluetoimistot. Terveyskasvatuksen Keskus on hyväksynyt elokuvan käytettäväksi opetustarkoituksiin ja näin elokuvaa lainaa myös Valtion AV-keskus.

Edustajamme Guy Wikström:

Göteborg 4.4.1981

Raportti jäsenmaista

SMC:

— Huomattava jäs.lisäys piikkikamp.jälkeen (Rädda 125:an) esim. helmikuussa 1043 maalis. 1395 maks.usia jäs. nyt maks.jäs. suun. 14000. Arvio syksyllä 81 noin 17000 jäs. Jäsenjakautuma 225 kerhoa 60% kerhojäs. 40% yksittäisiä jäseniä.

— Lehti Mc-Folket painetaan 18 000 kpl.

— Vuonna 1980 myytiin yli 12 000 uusia rek. mp sekä 5 000—6 000 ei rek.

— Vuonna 1980 kuollut 34 moottoripyöräilijää.

— Mp ikä jakautuma onnettomuuksissa 0—4 vuotta vanhat mp:t edustavat suun 60—70 % onnettomuuksista.

— Vak.yhtiö Trygg Hansan mukaan esim. 18 mp onn.maksoi 16.7 milj. SKR 11 niistä olivat yksittäisonnettomuutta, 3 mp ja jokin muu, 4 mp ja auto, matkustaja ainoastaan 1 tapauksessa.

— Vak. yhtiö Folksam:in tutkimuksen mukaan näytti että mp onnettomuuksien sattumiskellonajat (keski/ilta-päivä) osoittivat selvästi että mp oli käytetty hyötyajoneuvona.

— SVEMO/SMC ovat sopineet erimielisyytensä. SMC laati ehdotuksen yhteistyösopimuksesta SVEMO hyväksyi sen pienin muutoksin. SMC huolehtii matkamoottoripyöräilyistä, FIM-rallin ilmoittamiset j.n.e.

NMCU Olav Daläsen puh.joht.
Jens Christian Vig varapuh.
Kristian Mjelde kassanhoitaja.

DMC Henrik Markamp puh.joht.
Jörgen Brandt
SMC Tore Ternell puh.joht.
Sven Söderbom varapuh.
Peter Falk joht.jäsen
Leif Hägerström

DMC:

— Rap. 19 aikaisintaan voimaan 3 vuoden kuluttua.

— DMC on ehdottanut että mp etupyörän on käännyttävä vähintään 15 astetta kumpaankin suuntaan. (Syy eräiden katteiden rajoittava haitallinen vaikutus ohjaukskulmaan).

— Huomiovalojen käyttö ei vielä sallittu Tanskassa. Sitävastoin laki määrää mp käyttämään ajovaloja, mikä aiheuttaa huolia Tanskan suurelle mää-

1,10
mk

Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Markku Ahonen

Tulikallionkatu 4 B 53

15170 LAHTI 17

rälle vanhojen mp omistajia (Nimbus, Mz.j.n.e.). Vanhojen mp:ien laturin teho eihän vastaa tämän päivän vaatimuksia. DMC painostaa Tanskan liik.ministeriöä saadakseen huomiovallon käytön mp hyväksytyksi ajovalon asemasta.

— 1.4.81 palkattu 20 h/viikko sihteerin toimiala lähinnä neuvonta. jäsenasiat j.n.e. Hallituksen työmäärä ennallaan.

— Uusien mp myynti vähentynyt, käytettyjen mp myynti lisääntynyt. Esim. keskiluokan mp maksaa 40—50 000 Dkr. Huomioitavaa on myöskin että Tanska tällä hetkellä on taloudellisisissa vaikeuksissa mikä heijastuu yksilön ostovoimaan.

— DMC:llä noin 7 000 jäsentä.

— Vuoden 1980 onnettomuustilastot valmistuvat vasta syksyllä 81, mutta onnettomuuksien määrä näyttää nousevan.

NMCU:

18—20 vuotiaille tulossa jokin väli- luokka 400 cc—35hk—250cc epäselvää vielä mikä tulee olemaan lopullinen päätös.

— NMCU-Bladet on aiheuttanut huolia 1980 no 1 vielä ilmestymättä toimittajan vaihdos suoritettu.

— Hyväksytyt SUR:in (Valtion nuorisoneuvosto) jäseneksi mikä tarkoittaa rahassa vuonna 81 40 000 NKR 82 100 000 NKR.

— Mp ja mopot saavat käyttää "bus-

sikaistaa" 1.5.81 jälkeen. (Mopon suurin sallittu nopeus on 50 km/h). Oli vielä epäselvää oliko pakko käyttää bussi-kaistaa vai tulisiko se sallitaksi.

— Kustannus mp uudelleenrekisteröimiseksi (esim. omistajanvaihdoksen yhteydessä) on noussut 830NKR 1 000NKR. Samoin tievero on noussut 400NKR 600NKR vuodessa.

— Keskustelua käydään ajovalojen käyttöpakosta päivällä, sekä huomiovallista.

— Vuonna 1980 kuollut 31 moottoripyöräilijää. 1979 ainoastaan 22 kuollutta. Kuolleiden määrä on siis huolestuttavasti lisääntynyt.

2. Yksittäis- onnettomuudet:

— Henrik Markamp kertoi että Tanskassa valmistellaan kampanjaa koskien moottoripyöräilijöiden liikenneturvallisuutta. Kampanja sisältää m.m. 4x15 min TV ohjelmaa.

- 1 Risteysonnettomuudet
- 2 Samaan suuntaan ajavien onnettomuudet
- 3 Yksittäisonnettomuudet
- 4 Moottoripyöräilijöiden ongelmista liikenteessä. (Tämä ohjelma on sunnattu autoilijoille).

Kampanja sisältää myös kurssipäivän (maanlaajuinen) 12.9.81. Kustannusarvio 1,5 milj.DKR.

3. Moottoripyöräilijöiden syrjintää

— Talvella oli eräs Viikinkivarustamon kapteeni kieltänyt mp-kerho Östra Aros MCK pääsyn lautalle, syy kieltoon oli että moottoripyöräilijät ovat niin "meluisia". Huomioitavaa on että

Motoristin

**seuraavaan syyskuun numeroon tulevan ai-
neiston tulee olla toi-
mittajalla 18.9.-81 men-
nessä.**

Löytynyt

SADEHAALARIT Kontion portin läheisyydestä tieltä. Tiedustelut puhelinnumerosta 980-520 568/Kassu.

matka oli tarkoitus tehdä ilman mp. Östra Aros MCK kerholaiset ottivat yhteyden Ruotsin TV:n "Sån't är livet" ohjelmatekijöihin (vastaa suom. "Avoin kanava") seurauksena oli että tämä tapaus esitettiin Ruotsin TV:ssä. Ohjelmasta kävi ilmi että varustamo ei ole juridisesti velvollinen ottamaan Östra Aros MCK kerholaisia mukaan. Eisiis ollut oikeudellista perustaa poliisi-ilmoituksen tekoon. Syrjintää lain tarkoittamassa hengessä tarkoittaa ainoastaan rotu, ihonväri, kansalaisuus tai uskonto.

Tanskassa on myös esiintynyt vastaavia tapauksia myös siellä on todettu että lautan kapteeni voi määrätä kenet hän ottaa matkustajakseen.

Seuraava kokous Tanskassa 24.10.81.

ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero:

Nimi:

Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite:

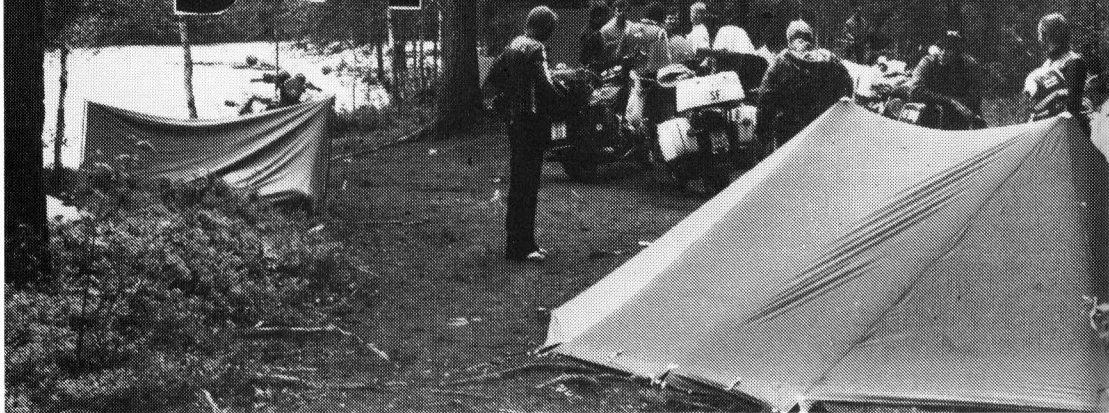
Postinumero:

Postitoimipaikka:

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle:

.....
.....

Kontio-ryhmi 1981



Näin kun yhdess' oltiin

Motto:

*Näin kun yhdess' ollaan
niin tullaan tuttaviks*

*Kun minun kaveri on sinun kaveri
ja meidän kaverit on teidän kaverit
näin kun yhdess' ollaan
niin tullaan tuttaviks*

Jokaisen Kontionkävijän kokemukset ovat yksilölliset ja ainoalaatuiset. Jo suunnitelmissa, toiveissa ja odotuksissa on yksilöllisiä vivahteita. Monivuotisella Kontiokävijällä on perinteitä ja kokemusta ja hän ennakoii, että paikalla kokee Kontion niiden sävyttämänä. Ensi-

kävijällä lähtökuopat ovat erilaiset ja tuntuma ja kokemus paikan päällä joko ylittää tai alittaa ennako-odotukset. Ensikertalaiselle ja usein vielä toiskertalaisellekin Kontiokokemus on eräänlaista sisäänajoa Kontiotapahtumaan ja Kontioperinteeseen. Reportterina ja

Nähtyä — Kuultua — Koettua.

vaolkuvaajana mukanaolleelle Kontioralli ehkä pakostakin avaa toisenlaisiakin näkökulmia ja kokemushetkiä kuin varsinaisena motoristina osallistuvalla, joka "juontaa" ja osallistuu tapahtumaan omilla toiveillaan ja tavoitteellaan. Olisi mukava kun tähän Motoristiin vuoden mittaan tulisi reportaasia muidenkin kuin meidän "virallisten" toimittajien näkökulmasta. Tämän esipuheen jälkeen joitakin yhteishuomioita ja yksityiskohtiakin.

Tämän vuoden teema.

Vammalalaiset järjestäjät antoivat jo talvella ymmärtää, että tämän vuoden Kontion tavoitteena on luoda puitteet, jossa on tilaa ja rauhaa "viljellä" tuttuja toverisuhteita ja rakennella myös uusia. Paikka olisi riittävästi syrjässä ja eristetty ympäristön elämästä. Kontioperinteen korpitunnelmaa pitäisi olla mukana. Huollon ja mukavuuksien suhteen on tavoitteena kohtuullisuus. Kilpailutoimintaa ei olisi nyt lainkaan ja ohjelmapuolikin minimoitaisiin. Ei edes koväänisiä käytetä, eikä sterooiden sallittaisi hallitsevasti ja häiritsevästi sävyttää yhdessäoloa. Parina viime vuonnahan ohjelma ja kovääniset ovat olleet varsin hallitseva tekijä Kontiorallissa. Tämänvuotisilla puitteilla haluttiin vahvistaa toverillisen seurustelun, yhteydenoton ja uusien tuttavuuksien saamisen mahdollisuutta. Useimmille monivuotisille Kontiokävijöille tämä "taka-askel" alkuperäistä, yksin-

kertaista toveruusrallia kohti oli kiva kokemus. Monille nuoremmille vauhdikkaan ohjelman puuttuminen taas oli pettymys, jos eivät omakohtaisesti saaneet käytettyä aikaansa vanhojen tuttavuuksien hoitelemiseen ja uusien luomiseen. Tämän jutun motoksi valittu laulunpätkä ehkä hyvin sopinee kuvaamaan järjestäjien tavoittamaa toveruuslinjan vahvistamista.

Ihastuneita ja vihastuneitakin

Järjestäjät noudattivat alkuperäisiä Kontioperinteitä siinä, että kontrollitai-paleeseen kuului melkoinen pätkä alkuperäisen mutkaista ja todellista suomalaista korpitietä sorapinnalla. Maisematkin olivat alkuperäisen uhkeita, jos niitä sitten uskalsi paljon vilkuilla. Hyvin monia Kontiokävijöitä tämä korpitaival sykähdytti. Se vahvisti sisään-tulotunnelmaa. Taival ei sentään ollut niin pitkä ja huonopintainen, kuin nyt jo legendaarisena muisteltu Tulppion "tuskien tie". Ainakin me toimittajat maltoimme parissa kohdin pysähtyä ihailemaan ja kuvaamaan korpinäky-miä. Syrjäisen kylän osuuskaupan "primitiivinen" bensa-asema ja persoonallinen palvelu oli kokemus sinänsä. Tunki olevansa aitojen korpi-ihmisten joukossa. Matkan jatkuessa rupesi jo kaipaamaan kontrollin näkymistä ja tulihan se lopulta eteen sekini. Siellä juuriraiva-tulla parkkipaikalla sitten kuuli tuoreet kommentit sorat(aivalkokemuksista).



Komia ja tunnelmallinen oli kontrollipaikan kahvikupin nauttijan ympäristö.

Enemmän oli siitä ihastuneita kuin vihastuneita. Vihastuneet saivat lisäpuhtia moitteisiinsa, kun tuli tieto poron aiheuttamasta "ketjukolarista". Mutta tottuneille Kontionkävijöille sorataival oli juuri sitä mitä oli tultu hakemaan.

Kelopirttikahvit ja Syötteen maisemat

Kontrollissa tuli ensi kosketus reippaisiin "vamppilaisiin". Sujuvasti sujui vastaanotto ja lepuvuoroksi sopi kömpiä armeijanteltaan sääskia pakoon. Oli hyvä idea tarjota rallin tulokahvit Syötteen rakenteilla olevan talviurheilukeskuksen mahtavassa kelohirsikahvilassa. Tunsi tulleen palvelukseksi oikein herroiksi tällaisessa miljoonäkämpäs-

sä. Kahvilassa porisi innostunut matkakokemusten vertailu ja pihamaalla paiskattiin kämmentä tuttujen kanssa. Vaikka kontrollin ryhmä kehoitti kiipeämään tunturin huipulle näkymiä katsomaan, monikaan ei tähän suoritukseen malttanut. Me toimittajat onneksi lähdimme, emmekä kadu sitä, minkä siellä ja sieltä näimme. Suomen eteläisimmältä tunturilta oli mahtavat näköalat, mutta rinteiden avaus tulevaa urheilu- ja matkailutoimintaa varten pisti toisinaan pudistelemaan päät: onko näin perusteellinen ja laaja business tarpeen sulloa yhden tunturin rinteille ja laelle. Mutta niinhän se on meidän maailmassamme: on keskittettävä ja iso rha määrää millä tapaa. Muuten: jos ette pistäytyneet Syötteen huipulla,

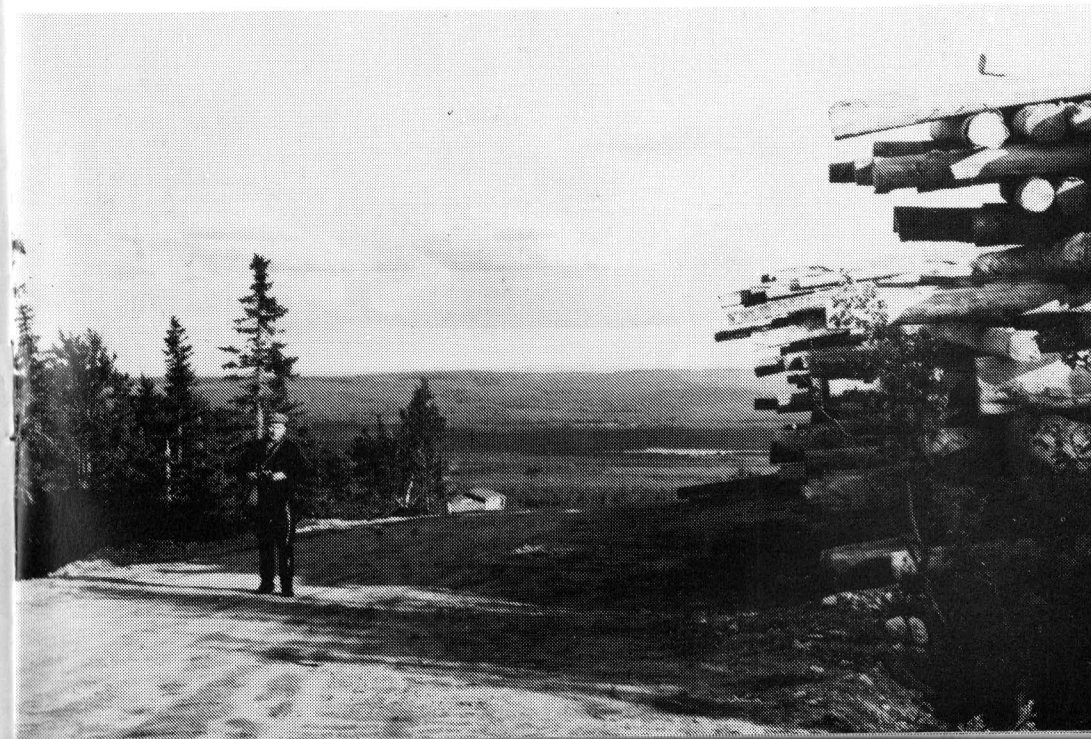
käykää joskus toiste. Sinne kohta voi ajaa asfalttia pitkin. Mutta nousua on ja laskua rutkasti. Kontrollipaikalta lähtiessämme kuulimme, että rallipaikalle on vielä matkaa 80 km. Se tuntui paljolta, mutta soratieosuutta ei enää ollut kuin pätkä.

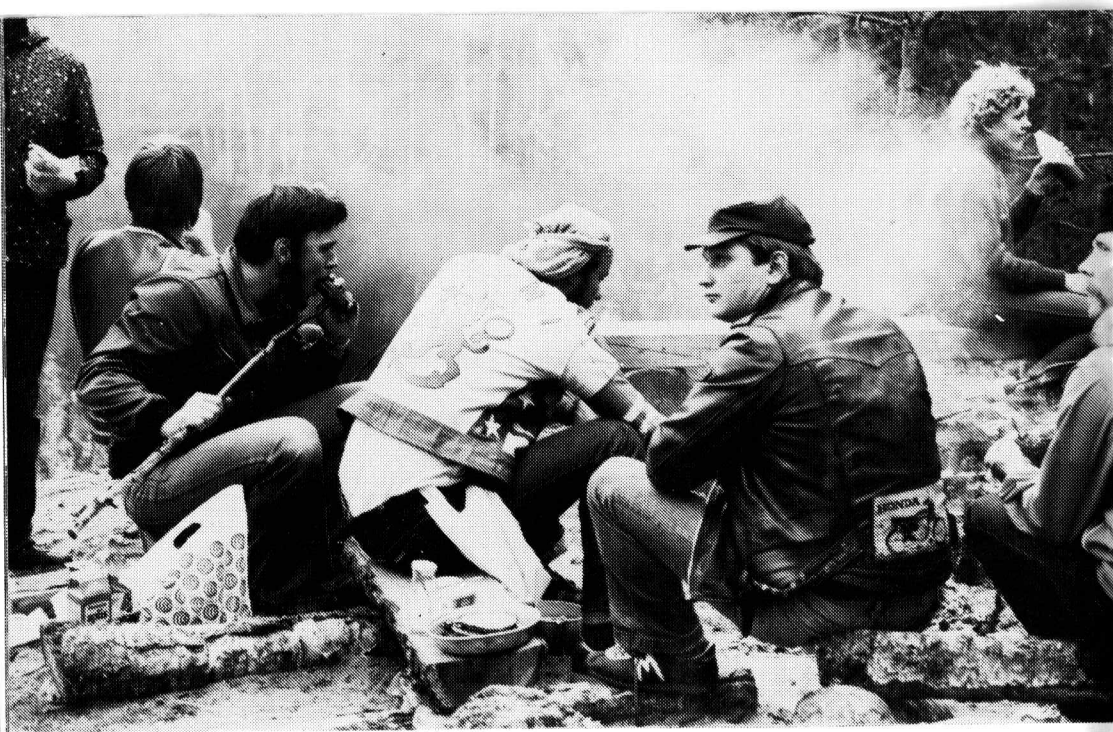
Kahdeksan hehtaarin camping

Meillä toimittajilla on Kontiorallin paikkoihin nähden ollut sellainen periaate, ettemme halua sitä etukäteen tarkalleen tietää. On hyvä että se on meille yhtä suuri yllätys kuin muillekin tulijoille. Tämän vuoden Pudasjärven

Jyrkkäkoski oli yllätys monessakin suhteessa: alueen kokonaissuunnittelu oli erinomainen, kaikki rakennukset oli tehty ammattimiesten taidolla aidosta kelohongasta ja sopusuhtaisin mitoin. Ainoa häiritsevä yksityiskohta oli betoniputkiperustat. Alueeseen kuuluu pohjoisen luonnon peruselementit: mäntymetsä hiekkakankaalla, harjumuodostelmia, mutkitteluva joki metsäkulissi vastarannallaan ja yhdellä sivulla aito rämekasvistoinen suo. Alueen rajaava riukuaita oli erikoisen maastoon sopeutuva niin tekotavaltaan kuin sijoitukseltaan. Alue kokonaisuutena oli suunniteltu ja rakennettu hyvin. Siihen niveltty heti aidan takana mahtavasta sora-

Isosyötteen tunturin laelle kiusasimme ajoneuvomme juuri rakennettua tietä pitkin. Tunturin rinteelle on rakenteilla parhaillaan kelohonkainen loistohotelli uima- ja squash-halleineen. Kannatti käydä ihailmassa tunturista avautuvaa maisemaa.





'Näin kun yhdessä' ollaan

kuopasta maisemoitu tuhansien autojen parkkipaikka ja suuri huvikeskus, joka ei kuitenkaan häirinnyt leirintää.

1700 osanottajaa.

Kun rallipaikka sijaitsi näin "etelässä", vammalalaiset olivat varautuneet 1500 osanottajan ralliin. Ennakoilmoittautuneita oli lähemmäs 1300. Tila antaisi mahdollisuuden ottaa vastaan enemmänkin. Kontrollin sulkeutuessa oli tulijoita 1628. Kun vammalalaisten järjestäjien ja Pudasjärven urheilijojen ravintolahenkilökunta lisätään, leirin vahvuus oli 1700: viisitoistavuotisen Kontiorallin selvä ennätys. Tämä merkitsi sitä, että isonkin leirinnän palvelut oli alimitoitettut. Piti jonottaa vessaan,

Tutut tavattiin ja tultiin tutuiksi.

saunaan, kioskille. Valtaosa porukasta suhtautui tähän järkevästi: tässä tilanteessa ei voisi muuten olla. Muutamat napsivat, jopa suutahtivatkin. Etenkin kuuman veden puute suorastaan järkytti muutamia, jotka elämässään eivät olleet joutuneet kylmällä pesemään. Tämä muuten osoittaa, miten elintason huipulla me nyky-Suomessa elämme ja miten valmiiseen ja täydelliseen maailmaan muutamat ovat kasvaneet. Tätä valmiutta muuten osoitti toisaalta sekin, että kahvinkeittomajan neljän hellan vieressä ei juuri koskaan ollut omaehtoisten kahvinkeittäjien jonoa. Mutta valmista kahvia jonotettiin kioskilla jatkuvasti. Tosin monien telttojen luona keitettiin kaasukeittimillä. Nuotiopaikkojen määrä oli ehkä pahin rajoi-

Lipunnosto tapahtui täsmällisesti lauantaina puolelta päivin.





15 v.





Meitä oli noin 700 mukanaolijaa tyylikkäästi lauantai-illan yhdessäolon hetkessä.

tus rallissa. Viranomaiset olivat perustelluin syin ohjeet antaneet. Nyt ennätysmärkinä kesänä olisi ehkä voitu joustaa, mutta nämä asiat on hoidettava niin ajoissa, ettei tilanne ole selvillä. Ylikuormitetulla leirintäalueella tulen käsittelyn rajoitukset ovat välttämättömät. Kun tankattua pyörää ja keinokuituista telttaa on vieri vieressä, katastrofin mahdollisuus on otettava huomioon. Miltei jokaisessa Kontiossa omavaltaiset nuotiot ovat järjestäjien huolena ja vastattavana.

Tyylikäs iltahetki

Palkintojenjako oli tälläkin kertaa se hetki, jolloin porukka saadaan kokoon yhteen paikkaan. Sopiva rinnekaarre oli niin verraton paikka, että oli kesäte-

atterin puitteet ja pärjättiin ilman sähköisiä toistolaitteita. Asikaisella oli nyt juontajan rooli ja hän suoritti sen tyylikkäästi pikku megafonilla ääntä vahvistaen. Ja karhut antoi palkituille, kukas muu kuin jäyhä kansanmiesmotoristi Pentti Jokinen. Ei seonneet Penan konseptit, kun Marseillelaiset pitkämatkan palkitut palkitsivat hänet ranskalaisyylisillä suukoilla, ensin nainen ja sitten vielä mieskin. Tämä kansainvälisesti tunnettu ranskalainen kohteliaisuus aiheutti sen, että koko palkittujen joukko suukotteli toisensa. Tämä oli niin riehakas ja yllättävä esitys, että katsojilla oli hauskaa. Karhujen jaon jälkeen jaettiin vielä joku PR-palkinto ja arvottu voitto ja tilaisuus päättyi sähkökkään joukkovalokuvaukseen. Tämä tilaisuus oli todella tyylikkäästi ja juuri motoristikansalle ominaisella rentou-

della läpiviety. Kukaan mahtavasta katsojien joukosta ei heittänyt tyyliä rikkoa kommenttia.

Teltta-alueilla jatkui omaehtoinen ohjelma ja osallistuminen. Se ei ollut niin äänekkästä kuin sisääntuloiltaan. Piti jo ryhtyä keräämään voimia ja virkeyttä kotimatkalle. Jatkuvaa show-pistettä ei syntynyt minnekään. Tampereen Koronan porukka lauleli yhteislauluja niin tyylikkäästi, ettei tähän omaehtoiseen ohjelmaan järjestysmiesten puolesta puututtu. Nimismiehen määräämät 15 järjestysmiestä kävelivät muodon vuoksi. Aidantakaisella huvialueella oli Tapani Kansa show, jonne sadat motoristitkin suunnistivat. Mutta kun tiketti maksoi lähes sen mitä koko Kontiorallin osallistumismaksu, moni luopui sisään menosta. Eihän Tapsa show kansaansa riivannut, ja joidenkin pelkäämästä "kahden leirin" yhteentosta ei näkynyt merkkiäkään. Yliväpelä Pena koirineen sai aidan varressa harrastaa vain rattoisaa iltakävelyä ja hyvähän se näin oli. Illan sääkin oli lep-

poisa, kun perjantaiyö oli varsin kylmä.

Purkautuminen

Aamukahvia kioskillä jonottavat näkivät, kuinka joustavasti ja tehokkaasti vammalalaisten porukka hoiteli alueen siivousta ja pullojen lajittelua. Rallitoimiston tytöt myivät kerhotavaraa ruuhkatilanteisiin tuskastumatta. Jättirallin läpiviemisessä vammalalaisten kotiseudun toiminnassa saavuttama kokemus oli hyvä perusta. On resursseja niin tekijöiden kuin taidon puolesta. Etelän taivas uhkasi sadetta. Niinhän siinä kävi, että maan läntisiä ja keskeisiä reittejä palaavat kokivat tälle vuodelle ominaisen viikonlopun suurmatan. Vettä tuli tunnista tuntiin ja rankasti. Moni sai sadetta tullessaankin, mutta säiden haltija armahti itse rallitapahtumaa. Siitä sopi olla kiitollinen tänä vuosisadan ennätysateiden vuotena.

Eero Mikkola

Muistot vain jää, kun Kontion portista lähdetään matkaamaan arjen elämään.





Keski- Euroopan valloitus 1980

Tämä kertomus pohjautuu kesällä 1980 tehtyyn keskieu-roopan matkaan, johon osallistui kolme oululaista pyörä-kuntaa; Eero Koskela & Arja Köykkä, Timo Alioravainen & Anneli Perttunen ja Pekka Niemelin & Ellen Piltonen. Loppuosaa kertomuksesta kertoo ainoastaan viimeksi mai-nittujen matkasta, koska porukka hajaantui kahtia Itäval-lassa erilaisten matkasuunnitelmien vuoksi.

Talvella -80 suunnitelimme yhteistä lomamatkaa Keski-Eurooppaan, koska Suomen nähtävyydet olivat käyneet jo tutuiksi. Useana viikonloppuna ko-koonnuimme yhteen ja sovimme alusta-

vasti matkareitistä. Mitään tarkkaa suunnitelmaa emme laatineet, koska emme halunneet viettää seuramatka-luontoista lomaa. Lähtöpäivän lähesty-essä laadittiin lista mukaanotettavista

tavaroista ja tarvikkeista. Pyrimme välttämään turhan tavarankukaan- tamista, mutta myöhemmin huomasim- me, että liikaa oli kuitenkin mukana.

20.7. klo 11.00 kokoonnuimme Ee- ron kotipihalle — oli aika startata. Läh- tökahvit juotuamme hyvästelimme saattajat, motoristi Paitsolan ja tulite- rän Suzukinsa 750 GSX:än.

Tarkoituksenamme oli ehtiä hyvissä ajojin ennen pimeän tuloa Porvooseen ja yöpyä siellä erään tuttavamme lu- na. Kävi kuitenkin niin, että Porvo- seen saavuimme vasta hiukan ennen puolta yötä. Syynä oli heti alkumatkas- ta hajonnut virtalukko allekirjoittaneen ”tuutista” sekä muutaman sulakkeen kärähtäminen — edelleen allekirjoitta- neen kulkuvälineestä. Kun lisäksi pi- dimme pari liian pitkää taukoa, ei ollut ihme, että Oulu—Porvoo välimatkaan kului aikaa noin 12 tuntia.

Joukkomme Porvoon metsissä.

Saavuttuamme Porvooseen emme kehdanneet enää mennä herättelemään tuttaviamme ja päädyimme metsän sii- mekseen yöpuulle. Sinne meidät opasti eräs paikallinen motoristi. (Kiitos sinul- le vielä kerran.) Viisneitä kun olimme, emme viisineet edes pystyttää telttaa. Niinpä nukuimme kahden teollisuus- muovin välissä siistissä rivimuodostel- massa. Kuka nukkui, kuka ei.

Aamulla heräsimme ennen kukonlau- lua — tai vähän myöhemmin. Seitse- mäksi oli ehdittävä Otto Brandtille, koska Timpan oli vietävä Wingsä huoltoon. Kiertelimme jonkin aikaa Brandtin tiloissa ja päätimme suunnata Eeron ja Arjan kanssa Helsingin kes- kustaan etsimään jotakin ruokapaika- ka. Aleksanterinkadun varrelta löytyi- kin baari, jossa täydensimme energia- varastomme. Annokset oli kyllä tar- koitettu painonvartijoille — siksi vaati- mattomia ne olivat. Tutustuimme suu- rimpiin tavarataloihin, löytämättä kui-



tenkaan mitään ostamisen arvoista. Al-lekirjoittanut oli kuitenkin pakotettu ostamaan teltan, koska ei sellaista vielä omistanut. Hupaisaa — keskieurop-paan oli matka, eikä omistettu telttaa.

Joukkomme oli määrä kokoontua yh-teen eteläsatamassa klo 18.00. Finnjetin oli kuljetettava meidät yli Itämeren, koska halusimme laistaa Ruotsin läpi-ajon. Em. alus oli sinänsä jo nähtä-vyys, kun se lipui laituriin. Emmehän me, poronpurijat, olleet nähneet vas-taavankokoista ”venettä” aikaisemmin. Ajettuamme laivan uumeniin ja sidot-uamme pyörät tukevasti, oli aika etsiä lepotuoliosasto jossa paikkamme oli-vat. Kuoriuduimme ajopuvuistamme ja lähdimme tutustumaan lähemmin tuohon Itämeren jätiläiseen. Yhteinen mielipiteemme oli: Suuri. Finnjet on to-siaankin suuri ja monipuolinen alus ra-vintoloiheen, saunoineen, aurinkokan-sineen ja kaikkine palvelupisteineen. Suosittelemme tutustumista siihen, mi-käli tarkoituksena on matkustaa kes-kieurooppaan. Eihän matka yli Itäme-ren ole edes kallis, mikäli on oikeutettu YIEE-kortin alennuksiin. 220 mk/hen-kilö+pyörä 117 mk. Kysyn vaan, mitä maksaa ajo läpi Ruotsin ja Tanskan lauttamaksuineen, 15 mk/henkilö. Eh-kä joidenkin mielestä kallis, mutta he eivät tiedä mitä arvostelevat. Syödä saa niin paljon kuin jaksaa, kukaan ei tule huomauttamaan. Päivällä istuskelim-me näköalaterassilla ja juttelimme itä-valtalaisten partiolaisten kanssa Itäval-lan nähtävyyksistä. He suosittelivat käyntiä Salzburgin järviolueella, pysyi-vät jopa yöpymään luonaan. Kävimme-hän me siellä, mutta katsoimme asialli-semmaksi yöpyä leirintäalueella. Näin jälkeinpäin ajatellen oli ehkä virhe py-syä omassa porukassa, olisi ollut muka-va tutustua itävaltalaisten elämäntyy-liin lähemmin.

Travemundeen saavuimme ajallaan auringon paistaessa täydeltä terältään. Passintarkastuksen jälkeen siirryimme lähimmälle pysäköintipaikalle laati-maan suunnitelmaa lähipäivien ohjel-masta. Päätimme ajaa Mölniin yöpy-mään. Siellä piti oleman leirintäalue. Sen löytyminen vaati todellisia suunnis-tajan lahjoja, viittoja kun ei Saksassa pahemmin käytetä. Tai sitten käyte-tään niin pieniä, ettei tavallinen turisti niitä havaitse kasvillisuuden joukosta. Möllnin camping-alue osoittautui asun-tovaunuyhdyskunnaksi. Saksalaisten tapoihin näyttää kuuluvan alueen vuok-raaminen ympärivuotiseen käyttöön. Paikalla oli muutamia asuntovaunuja, joita ei ollut liikuteltu vuosikausiin. Sii-tä kielivät vaunuihin vedetty sähkö, kukkaistutukset, aidat ym. hienoudet. Kesämökkeilyä voi siis harrastaa näin-kin. Ystävällinen omistaja avasi elintar-vikeliiikkeensä aivan meitä varten. Kiit-elimme kovasti ja ostimme muonava-rastomme täyteen muutamaksi päiväk-si. Loppuillan vietimme ruoanlaiton ja kahvitellun merkeissä teltoillamme. Al-lekirjoittanut sähläsi kylläkin suurim-man osan illasta virtalukon kimpussa. Rikkoutunut virtalukko piti vaihtaa uu-teen, jonka Hiko myi hyvästä hinnasta (huokealla) Helsingissä. Vähän ennen puoltayötä pääsimme kuitenkin uniju-kan ihmeelliseen maailmaan, ja ympärillemme kietoutui vieraan mantereen pimeä yö.

Kohti Hampuria

Aamusafkat nieltymme purimme telttamme, maksoimme yöpymisemme ja suuntasimme matkamme kohti Ham-puria, jossa oli tarkoitus kierrellä koko-nainen päivä ja vähän toistakin. Sopi-

vasti mutkaisen tien muututtua esikau-punkialueen pääkaduksi, päätimme py-sähtyä lähimmälle huoltoasemalle ja ostaa Hampurin kartan. Paikalle il-maantui myös eräs hampurilainen mo-toristi CX customillaan. Hän lähti opastamaan meitä kaupungin liikentee-seen ja erääseen mp-liikkeeseen. Ham-purissa ajetaan muuten lujaa — keski-nopeutena noin 80 km/h:ssa. Mikäpä siinä kun liikenneidiotteja ei ole lain-kaan, kuten eräässä pohjoismaassa — nimeä mainitsematta. Myöhemmin il-tapäivällä kävimme tutustumassa Ree-berbahnin meininkiin. Siellähän nais-puoliset harrastavat maailman vanhin-ta ammattia elättäkseen itsensä. Ikä-ja kokoluokkia oli jokaisen makuun ai-na 16—17-vuotiaasta kypsään 50:een asti. Reeperbahnilla on nk. peltikuja, jonne pääsee ainoastaan jalkaisin. Siel-lä tytöt istuskelevat näyteikkunoissa ku-ten mallinuket konsanaan. Vaatetus vain on kovin vähäistä. Liekö tuo tar-koituskin ostohalujen herättämiseksi. Reeperbahnilla on syytä liikkua poru-kassa, sillä syrjäkujilla näkyy olevan vä-hän kaikensorttista kulkijaa. Yksinäi-nen turisti voi illan pimeydessä pian päästä eroon rahoistaan.

Sight-seeingin jälkeen päätimme ha-keutua jollekin leirintäalueelle. Kartan mukaan Kielin tien varrelta sellainen piti löytymän. Pienien suunnistusvai-keuksien jälkeen käännyimme erään au-toilijan puoleen, joka sitten opastikin meidät oikeaan suuntaan. Leirintäalue jonka löysimme oli itseasiassa entinen sellainen. Pinta-alaa oli juhlavasti — n. 200 m² ja alueella oli vanha, ruostunut asuntovaunuraunio. Palvelutaso oli myös korkealuokkainen — kylmä vesi ilman keitto- tai tiskausmahdollisuutta. Olimme alueen ainoat asiakkaat. Aikai-semmat vieraat olivat luultavasti vuon-

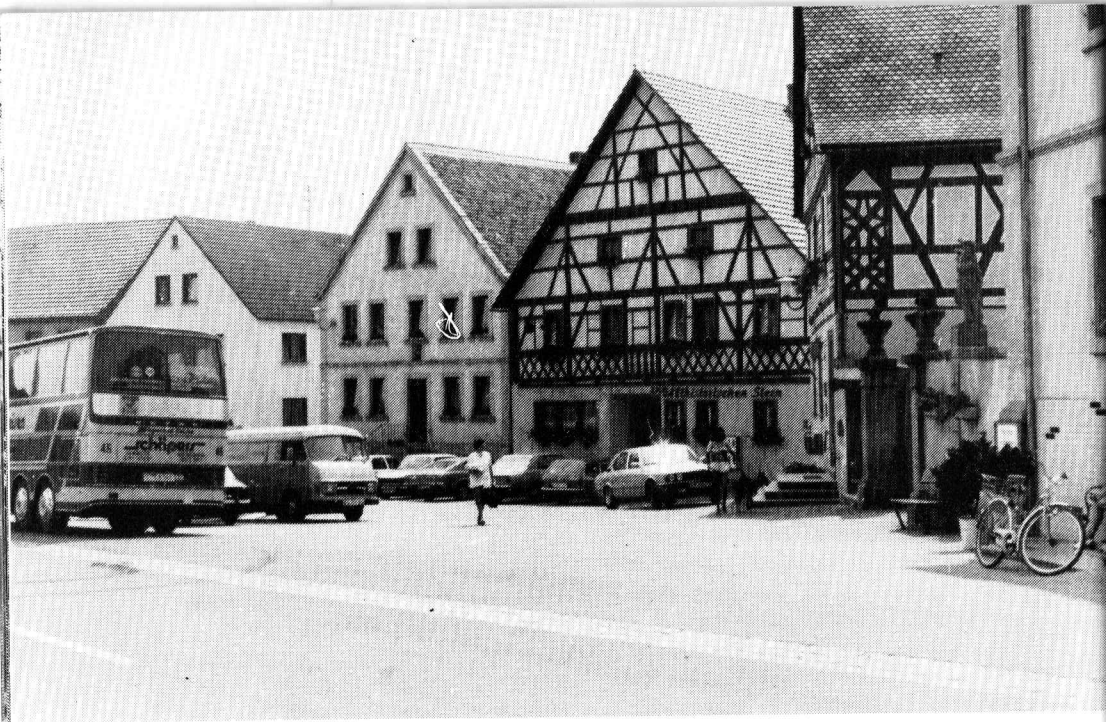
na 1970 piipahtaneet ja häipyneet sen sileän tien. Mutta, tämä vaatimaton pläntti jäi muistoihimme mukavana yö-pymispaikkana. Saimmehan nukkua rauhallisen yön rauhallisessa maalais-maisemassa.

Aamulla laittaessamme aamupalaa ilmestyi vanhemmanpuoleinen mies tel-toillemme. Hän selitti jotakin hyvin no-peasti puhuen ja samalla elehtien voi-makkaasti. Ymmärsimme, että hän oli paikan omistaja ja ilmoitti meille, että meidän oli syytä maksaa yöpymisemme vastapäiselle huoltoasemalle. Yritim-me selittää hänelle englantia, suomea ja nk. eurokieltä käyttäen, että olimme tulleet illalla niin myöhään ettemme katsoneet aiheelliseksi herättää koko kylää ainoastaan leiriintymisemme ta-kia. Ilmeisesti hän ymmärsi, koska ve-täytyi huoltamolleen.

Menessämme maksamaan, sattui meille pieni väärinkäsitys. Omistaja se-litti jälleen konekiväärimäisesti jotakin, ottipa paperinkin avukseen ja kirjoitti siihen jotakin numeroita. Anneli, joka oli saksankielentaitoinen, yritti ottaa selvää isännän puheesta. Loppujen lo-puksi selvisi, että omistaja ei halunnut periä yöpymisestämme kuin puoli hin-taa, koska emme viipyneet täyttä vuo-rokautta. Me onnettomat luulimme, et-tä hän yrittää periä ylihintaa. No kieli-muuri on hyvin vaikea ylittää. Pelkistä ilmeistä ja äänen väristä ei asioita pysty päättämään. Tankkasimme vielä pyö-rämme ja kättä heilauttaen karautimme kohti suurta ja tuntematonta.

Kohti Müncheniä

Suuntanamme oli München, ja pää-timme ajaa ainakin yhden päivän auto-bahnaa. Keskinopeudeksi (matkano-



Näkymä Geiselwindistä.

peudeksi) muodostui n. 140 km/t, koska emme halunneet jäädä rekkojen jalkoihin. Rekat todellakin ajoivat noin 120 km:n tuntinopeutta. Yleensäkin saksalaiset ajavat lujaa — parhaimmillaan n. 200 km/t. Energiaa ei pahemmin säästellä. Peilejä oli syytä tarkkaila normaalia tarkemmin, sillä yht'äkkiä takana saattoi vilkutella joku valojoan merkiksi, että päästähän turisti ohi. Tietä siis annettiin ja sitä saatiin. Liikennekulttuuri on lähes yhtä korkealla kuin naapurissamme Ruotsissa. Ajoimme n. 150 km:n taipaleita, joiden jälkeen aina tankkasimme ja vähän huilaisimme. Moottoritiellä liikkuminen on rasittavaa, vaikka omistaisi millaisen katteen tahansa. Lisäksi oli hellesää. Koko reissun ajan paahtoi aurinko kuumasti, n. 30 celsiusa auringossa. Emme valittaneet, sillä kukapa olisi halunut ajaa kaatosatessa.

Yövyimme Wurzburgin tienoilla Geiselwind nimisessä kylässä, jossa oli hyvä leirintäalue ja erittäin mukava ja kii-reetön ilmapiiri. Illalla, ajaessamme pimeydessä, minulta kärähti sulake ohitustilanteessa. Kiusallinen tilanne — onneksi ei muodostunut vaaralliseksi. Kiitos erään autoilijan, joka oli tarkkaavainen takanani. Ohjustin ratsuni ohituskaitaan vasemmalla puolella olevalle, vähän toista metriä leveälle, nurmikolle. Sydämen rauhoituttua ja löydyttyä normaalin rytmensä, sain sulakkeen vaihdettua — matka pääsi jälleen jatkumaan.

Geiselwindissä vaihdoin öljyt ja maksoin uusista pienen omaisuuden — 220 Smk/l. No, ovathan Castrolin GTX2:et hyvät öljyt, mutta olivat pahukset turhan kalliit. Kylästä löytyi myös kahvila, josta saimme erittäin maukasta kahvia. Olimme kuulleet, ettei Saksasta sai-

si hyvää kahvia, mutta tämä paikka oli kyllä poikkeus. Ei edes Suomen kahvilat ole tarjonneet meikäläiselle vastaavaa makuelämystä. Kahvin ystävät, painakaa Geiselwind nimi mieleenne, mikäli suuntaatte Saksanmaalle. Edes-sämme oli vielä pitkä huikonen, ennen kuin olisimme Münchenissä — siis matkaan.

Lähestyessämme tuota olympiakau-punkia, päätimme vaihtaa autobahnan tavalliseksi maantieksi. Ajelimme varsin vaihtelevassa maastossa läpi pienien kylien. Matkan varrella oli lukemattomia maalaistaloja, joiden entsyy-mit tuoksahtivat kotoisasti. Tarkoituk-senamme oli ehtiä Dachauhun ennen il-taa, jotta saisimme valmista ruokaa syödäksemme. Perille päästyämme päätimme kuitenkin ensin marssia lähim-pään elintarvikeliikkeeseen täydentä-mään muonavarastomme, ennen kuin marssisimme ravintolaan ruokaile-maan. Väsyneet ja hikiset olemuksem-me otti ystävällisesti vastaan kaksi van-hempaa täti-ihmistä kysyen, "Oletteko puolalaisia". Vastasimme kieltävästi ja kerroimme tulevamme Suomesta. Toi-nen täti poistui välittömästi takahuo-neeseen ja palasi kohta takaisin, käsis-sään kaksi isoa mehupulloa ja herkullisia leivoksia. Kerroimme haluavamme ostaa ruokaa eikä leivoksia. Ystävälli-sesti hän kuitenkin ilmoitti, että juokaa ja syökää, talo tarjoaa. Emme olleet us-koa korviamme ja olimme hyvin häm-mentyneitä. Suomessahan ei kukaan tu-le veloitetusta tarjoamaan turisteille herkkujaan. Kiittelimme vielä kiitteli-mästä päästyämme ja ostimme leipää, pussikeittoa, vihanneksia, säilykkeitä ym. ym. Leivän saimme valmiiksi siivu-tettuina ja läksiäisiksi tädit antoivat lei-voksia mukaammekin. Tuntui todella mukavalta olla suomalainen.

Menimme pizzeriaan ja tilasimme

maukkaat pizzat, sekä oluet niille, jot-ka eivät ajaneet — siis naisille. Pian oli-vat maarut jälleen täysiä ja pääsimme matkaan. Oli enää muutama poronvirt-saama Müncheniin, jossa päätettiin yö-pyä parikin yötä. Löysimme oikein mu-kavan leirintäalueen läheltä kaupungin laitamia. Teltat pystyyn ja taloksi — oli aika huilata.

Illanistujaiset

Illalla päätimme tutustua lähellä ole-van maalaisravintolan palvelutasoon ja meininkiin. Ilta osoittautuikin rattoi-saksi ja välittömäksi. Tämähän on sak-salainen malli: Haitari soi ja laulu kai-kuu. Kukaan ei katso pahalla silmällä. Me olimme varmaan paikan hiljaisim-mat asiakkaat, koska emme hallinneet saksankielisiä lauluja. Hengessä olim-me kuitenkin voimakkaasti mukana ja hyräilimme mukana minkä taisimme. Eräs italialainen liittyi joukkoomme ky-symään kuulumisia ja kertomaan itses-tään ja perheestään. Hän ihmetteli ko-vasti, kun kerroimme tullemme moot-toripyörillä. Näytimme kartalta missä kotimme sijaitsi ja yhä käsittämättö-mämmältä hänestä tuntui, että viitsim-me ajaa niin pitkän matkan. Lentämi-nen olisi ollut hänen mielestään nope-ampi ja mukavampi tapa matkustaa. Yritimme selittää hänelle kuinka antoi-saa ja vapaata moottoripyörällä mat-kaaminen on. Ilmeisesti hän ymmärsi, koska toivotti meille myöhemmin illal-la, palatessamme leirintäalueelle, hy-vää matkaa. Hyvillä mielin vaivuiimme syvään uneen, seuraavana päivänä piti tutustua Müncheniin.

Suurkaupungin vilinässä

Aamulla jätimme pyörämme leirintä-



alueen valvojan näköpiiriin ja annoimme makuupussimme ym. hänelle säilytykseen.

Menimme bussilla kaupunkiin, tai ainakin melkein. Lopun matkaa taitoimme taksilla, sillä bussi ei mennytkään keskustaan, vaan jäi maanalaisen asemalle. Maanalaista emme käyttäneet — ja hyvä olikin — olisimme saattaneet eksyä. Münchenissä tutustuimme keskustan kävelykadun vilkkaaseen elämään. Katutaiteilijat maalasivat taulujaan asfalttiin ja erilaiset soittajat esittivät taitojaan ohikulkevalle yleisölle. Tapasimme erään kaverin, joka on kierrellyt ympäri maailmaa kitaroineen, huuliharppuineen, bassorumpuineen ja symbaaleineen. Bassorumpu oli sidottu selkään ja kantapäähän kiinnitetyn narun avulla hän paukutteli sitä, samalla kun soitti kitaraansa ja puhalteli huuliharppuunsa. Paikalla oli myös mustalaisyhtye, jonka soitanta muistutti kovasti suomalaista Hortto Kaalo-yhtyettä. Kävelykadun varrella oli lukuisia turistikasinoita eli matkamuistomyymälöitä. Kiersimme ne onnistuneesti — emme ostaneet rihkamaa. Kävimme myös tutustumassa kuuluisaan Hofbrauhaus-olutkapakkaan, jossa isännät juovat oluensa parin litran tuopeista joita myös ämpäreiksi kutsutaan. Emme liittyneet joukkoon tummaan, sillä halusimme nähdä vielä teknillisen museon. Silmät sameina on turha mennä tutustumaan siihen, koska paljon näkemisen arvoista saattaa jäädä paitsioon. Ko. museosta löytyy kaikki mahdollinen mikä jotenkin liittyy tekniikkaan ja sen kehitykseen. Tässä yhteydessä lienee turha ruveta erittelemään museon nähtävyyksiä, mutta jotain voidaan kuitenkin

Münchenin keskustaa.

kin mainita. Sähkölaitos, muutamia lentokoneita, ruostumaton Porche ja erikokoiset höyrykoneet riittänevät esimerkeiksi. Käykää ihmeessä tutustumassa, mikäli satutte liikkumaan Münchenissä.

Lopun päivästä istuskelimme eräissä ulkoilmakahvilassa nautiskellen aurin gonpaisteesta ja kylmästä oluesta. Pian oli kuitenkin palattava leirintäalueelle ja laitettava jotain syötävää. Illan vietimme teltoillamme radiota kuunnellen ja kahvitellen. Me suomalaiset kun olemme niin kuppikuntaisia. Seuraava aamu valkeni jälleen aurinkoisena — ja kuumana. Pakkasimme kampeemme ja suuntasimme matkamme kohti Itävaltaa ja Salzburgia. Kymmenkunta kilometriä ennen Itävallan rajaa näyti matkanteko hidastuvan totaalisesti. Edessämme oli loppumattoman näköinen autojono. Maltoimme mieleemme vain hetkeksi, ennen kuin päätimme ajaa kaistojen välistä jouduttaaksemme matkaamme. Jälleen saimme havaita kuinka korkealla liikennekulttuuri on Saksassa. Autot väistyivät minkä pysyivät. Eipä aikaakaan ja olimme rajalla. Passeja ei tarvinnut esittää, sillä tullimiehet näkivät Suomenlipun ja viittasivat ajamaan edelleen. Itävallan puolella tankkasimme ja totuttelimme uuden valuutan käyttöön. Shillinki on noin 0.30 Smk ja niinpä kaikki tuntui maksavan vallan mahdollisesti. Polttoainetta maksaessani minulle meinasi tulla pieni vahinko. Tarkkaavainen myyjä kuitenkin oikaisi kohteliaasti töppöilyni. Polttoainemittarin numeronäytin osoitti 210 shillinkiä, mutta meikäläinen jätti kiireissään nollan lukematta ja yrittäen tyrkyttää 21 shillinkiä. Enhän voinut käsittää, että kysymyksessä oli kolmenumeroinen luku, varsinkaan kun olin liikkeellä moottori-

pyörällä. Onneksi tilanne sivuutettiin hymyillen. Kukaan ei katsonut pahalla silmällä, turistejahan me olimme. Pidimme aiheellisena käydä tutustumassa lähimmän ravintolan ruokalistaan, koska nälkä oli jälleen vieraanamme. Maukkaan aterian jälkeen lähdimme kohti Salzkammersgutia, Itävallan kauneinta järvioluetta. Hyvissä ajojin saavuimme Mondsee -nimiseen kylään, jonka liepeiltä löysimme viehättävän gasthausin. Päätimme yöpyä puhtaiden lakanoiden välissä. Eikä maksanut paljoa — 30 Smk/henkilö, sisältäen suihkun, yöpymisen, tukevan aamupalan ja rauhallisen ilmapiirin.

Illalla kävimme vielä tutustumassa paikalliseen discoon ja totesimme meiningin varsin kansainväliseksi. Tiskijukalla oli ns. homma hanskassa kaikkine imitointiesityksineen. Hyvillä mielin menimme yöpuulle joskus puolen yön jälkeen.

Uusi aamu valkeni jälleen aurinkoisena. Säänhaltija näytti ottaneen meidät suosionsa. Aamutoimien jälkeen allekirjoittanut seuralaisineen kävi ostamassa filmiä ja tutustui samalla lähemmin Mondseen kylään. Kaduilla kulkiessamme tuli mieleeni, että mikäpä täällä olisi asua, kiireettömien ihmisten parissa. Jospa vain hallitsisin kielen ja saisin työpaikan, niin olisin valmis muuttamaan Itävaltaan. Ehkä en aivan loppuiäkseni, mutta joksikin vuodeksi kuitenkin. Puolenpäivän tienoilla joukkomme jätti jäähyväiset Mondseelle ja suuntasi kulkunsa uusiin seikkailuihin. Päivämatkaksi ei muodostunut kuitenkaan kuin n. 50 km, sillä päätimme yöpyä Attersee -järven rannalla pari yötä ja nauttia lomastamme. Tuskin saimme nahkapuvut yltämme, kun jo syöksyimme suinpäin uimaan. Oli siksikin kuumaa, että tarvitsimme kunnan vilvoitte-

lua. Vesi oli kristallinkirkasta ja pohja näkyi selvästi, vaikka vettä oli laiturin päässä kolmatta metriä. Päivä kuluikin rattaosasti lekottelun merkeissä.

Seuraavana päivänä viereemme tuli hollantilainen motoristi sivuvaunullisella Honda Gold Wingillä, mukanaan vaimonsa ja viisivuotias tyttänsä. Kaikki perheelliset eivät siis liiku autolla. Kävimme pienellä sight-seeingillä päivällä. Nousimme mutkaista tietä yhä ylemmäs ja ylemmäs. Tie muuttui lopulta poluksi, joka johti eräälle niitylle. Karautimme perille saakka ja ihailimme allamme levittäytyvää maisemaa. Illalla vietimme hollantilaisen motoristipariskunnan kanssa illanistujaisia. Heitä saan kiittää siitä, että näin Itävallan alppien mahtavimmat maisemat. Tämä pariskunta nimittäin neuvoi minulle ja keittäjälleni reitin, joka kierteli läpi toinen toistaan idyllisemmän itävaltalaiskylä. He antoivat myös yleispätevän neuvon, jonka mukaan suosittelen kaikkia ensikertalaisia toimimaan. Siis: mikäli olet ensimmäistä kertaa keskieuroopan kierroksella, älä ylitä Alppeja. Siellä on hyvin paljon nähtävää, alppitiet, -kylät ja ihmisten kiireetön elämäntapa. Mikäli joku on kiinnostunut reitistä jonka ajoin, saa hänen selville tämän jutun lopussa. Olen liittännyt sinne nimilistan paikoista, joiden kautta reitti kulkee. Riittävän hyvästä kartasta paikat löytyvät kyllä vaikeuksista.

Seuraavana aamuna joukkomme erosi. Timppa ja Eero keittäjineen suuntasivat kohti Venetsiaa ja allekirjoittanut vaimokkeineen jäi kiertelemään Itävallan alpeille. Sanoimme jäähyväiset myös ystävällemme Bramille, joka aikoi luotsata perheensä kohti kotimaataan. Tarkistimme, että kaikki kampeet tulivat mukaan ja suuntasimme

kulkumme kohti vuoristoja. Ensimmäinen ajopäivä suunniteltiin huolellisesti silmälläpitäen kiireettömyyttä. Katsoimme, että kaikki näkemisenarvoinen piti nähdä, emmekä siksi hosuneet turhia. Päätimme myös, että ajamme ainoastaan päivänvalon aikaan ja yövyimme hyvissä ajojin ennen pimeän tuloa. Käytännössä tämä merkitsi sitä, että oli etsittävä leirintäalue ennen klo 19.00. Alppien mutkaisilla pikkuteillä matkanopeudeksi muodostui noin 80 km/tunnissa. Siten pystyi kuljettajakin nauttimaan maisemista. Valokuvia pysähdyimme ottamaan tämän tästä. Halusimme saada matkastamme riittävästi muistikuvia, jotta se jäisi pysyvästi mieleemme — olimmehan ensimmäisellä ulkomaanmatkalla motoristeina. Kävimme eräässä kylässä, nimeltä Schladming, ostamassa kaasulla toimivan retkikeittimen ja nauttimassa jäätelöanoksen kahvin kera. Hinnat olivat koh-

tuulliset, samaa luokkaa kuin Suomessa. Retkikeitin säiliöineen oli kyllä jonkin verran halvempi. Keittelimme ruokamme kristallinkirkkaan vuoripuron varrella ja olimme tyytyväisiä elämäämme. Ajeltuamme Schladmingistä noin 50 km alkoi tie nousta jyrkästi. Prosentteina nousu oli 17 %. Lukuna se tuntuu pieneltä, mutta käytännössä huomaa kyllä, että kone vetää hiukan sitkaemmin.

Yövyimme Heilgenbutissa josta löytyi camping-alue, jossa ruotsalaiset motoristit tapaavat yöpyä aina kun ovat liikkeellä Itävallassa. Niinpä alue olikin saanut nimekseen Sweden Camp. Ruotsalaiset ovat myös järjestäneet ko. paikassa kokoontumisajon vuonna -78. Paikalla oli myös suomenruotsalaisia motoristeja, joiden kanssa oli mukava keskustella omalla äidinkielellään. Tapasimme myös erään ruotsalaisen mo-

"Suomalaista metsää", jossain Alpeilla.

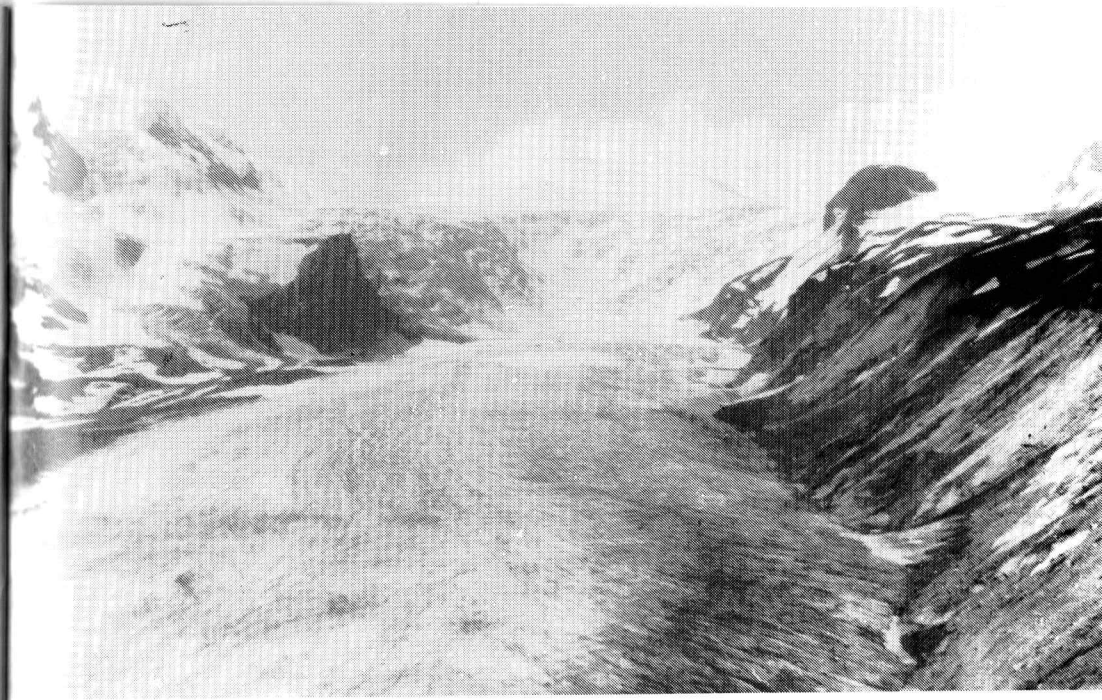


toristin, joka oli matkustellut moottori-
pyörällä ympäri Keski-Eurooppaa jo
vuodesta -66 lähtien. Nytkin hän oli tu-
lossa Italiasta, jossa hänen perheensä
oli myös ollut. Käyhän se lomailu näin-
kin; Vaimo ja lapset lentokoneeseen ja
itse moottoripyörän sarviin. Iltaa istu-
imme leirintäalueen yhteydessä ole-
vassa ravintolassa, vaihtaen mielipitei-
tämme moottoripyöräilystä ja mp-mat-
kailusta. Kovasti olivat mielipiteet yh-
teneväiset. Tämä vanha konkari (34 v)
kerto i eräästä kokoontumisajasta, jos-
sa motoristit olivat ajaneet erään vuo-
ren huipulle saamaan ns. Passin.
Pass:han on merkki, jonka jokainen
moottoriajoneuvolla liikkuva saa, kun
ylittää jonkin vuoren. Ko kokoontumi-
sajossa oleva merkki oli kyllä kokoontu-
misajon merkki, johon oli kaiverrettu
sen huipun korkeus merenpinnasta joh-
non motoristit olivat pyöränsä luotsan-
neet. Ihan helppoa nousu sinne ei kuu-
lemma ollut. Lumihankeen oli lapioitu
pyöränmentävä polku, jota pitkin oli
taiteiltava ylöspäin. Saattaa olla tonni-
sella pyörällä melkoinen temppu. Jäl-
leen kääntyi vuorokausi uudeksi, ennen
kuin pääsimme nukkumaan.

Seuraavana aamuna heräsimme vas-
ta kymmenen tienoilla ja huomasimme
olevamme melkein ainoat motoristit
alueella. Aamupalan syötyämme pak-
kasimme tavaramme ja suuntasimme
matkamme läheiselle Franz Josefs-
Höhelle, jonka vieressä kohoaa Itäval-
lan korkein huippu Glossgögner 3798
metrin korkeuteen. Tie kiemurteli ser-
pentiinimäisesti ylöspäin. Pysähdyim-
me ottamaan valokuvia tämän tästä al-
haalla olevasta laaksosta. Kohta puus-
to loppui. Ympäriällä oli vain lunta, ja
pälvipaikoissa kitukasvuista aluskasvil-
lisuutta. Franz Josefs Höhen alapuolel-
la on jäätikkö, joka ei sula koskaan.
Sinne olisi päässyt vajjerikäyttöisellä

hissillä, mutta säästimme rahamme ja
tyydyimme katselemaan jäätikköä vain
lintuperspektiivistä. Näköalapaikalla
oli myös jäätikköä, josta olisi saanut
herkullisen tuoksuista ruokaa. Vahinko
vain, että hinnat eivät sopineet meidän
kukkarollemme. Niinpä tyydyimme
vain jäätelöön ja kahviin ulkoterassilla,
jossa oli mukava istuskella auringon
paistaessa lämpimästi. Valokuvia muis-
timme tietysti ottaa muistoksi. Pian oli
kuitenkin lähdeittävä, sillä tarkoitukse-
namme oli toki nähdä muutakin. Pääs-
tyämme vuoriston huipulle, huomasim-
me, että filmivarastomme oli tyhjenty-
nyt. Kysyimme eräästä kioskista pal-
jonko rulla maksaisi. Kuulimme, että
20:n kuvan rulla maksoi yli 100 shillin-
kiä. Hävytöntä — puolet kalliimpaa
kuin tavallisesti. Hinnat näkyivät nou-
sevan samassa suhteessa kuin tienkin. Jä-
tmme filmin ostamatta ja otimme vah-
hingosta opiksemme. Seuraavan kerran
kun lähtisimme nousemaan vuoris-
toon, pitäisimme huolen, että filmiä
olisi varastossakin. Laskettelimme 25
kilometrin matkan Zell am Seehin va-
paalla, koneen käydessä tyhjäkännil-
lä. Jarrut olivat kuumina, mutta ben-
saa ainakin säästy i. Zell am Seestä
ajoimme Krimliin, jossa päätimme
yöpyä. Leirintäalue oli erään omakoti-
talon kupeessa ja sitä piti hyväntuuli-
nen keski-ikäinen naishenkilö. Ilta ku-
lui mukavasti kahvitellen ja muistiinpa-
noja kirjoittaen.

Aamulla keskustelimme siitä, käym-
mekö Gerlos Passin putouksilla. Pää-
timme kuitenkin, ettemme kuluta ai-
kaamme turhaan kävelyyn. Päätimme
ylittää jälleen yhden vuoriston ja ottaa
kuvia putouksista nousun aikana. Täs-
sä vaiheessa lienee syytä mainita, että
vuoriston ylittäminen on lähes poik-
keuksetta maksullinen. Maksu ei kui-
tenkaan rasita kenenkään kukkaroa.



Ikuinen jää Franz Josefs Höhen alapuolella.

Suomenrahassa ylitys maksaa 10—20
mk. Ehkä Itävallan valtio perii tällä sys-
teemillä tien rakennuskustannuksia ta-
kaisin. Ajelimme Schwaz-nimiseen kyl-
lään, josta jatkoimme kohti Insbuckia
pitkin moottoritietä. Oli vaihteeksi mu-
kava liikkua hiukan nopeamminkin. In-
sbruckiin saavuttuamme etsimme lä-
himmän urheiluvälineliikkeen ja ostim-
me camping-gas-pullon. Päätimme, et-
tä ajamme Lichtenstainiin yöpymään.
Matkamme varrella oli yksi Euroopan
pisimmistä tunneleista — Arlbergin au-
tobahntunneli. Sen läpiajo maksoi 120
shl eli 36 Smk. Tunnelin pituus oli 12,5
km ja motoristin on syytä ajaa visiiri
auki, ettei sattuisi happikatoa. Tunne-
lissa on kyllä tuuletus, mutta koskaan
ei ole turhaa olla varovainen. Tunnelin
läpiajo joudutti matkaamme parilla
tunnilla, joten emme pitäneet maksua
kovin korkeana. Voittimehan aikaa ja
ehdimme hyvissä ajoin Vaduziin —
Liechtensteinin pääkaupunkiin. Rajalle

saavuttuamme kaivelimme jälleen tur-
haan passejämme, sillä tullimies tuu-
masi: "Ach finlandes — quit!" eli. "suo-
malaisia — menkää." Ajelimme eteen-
päin ja ihmettelimme milloinkahan tu-
lemme tuon lilliputtivaltion rajalle.
(Edellinen tulli oli Sveitsin). Tulimme
siihen tulokseen, että rajaa ei olekaan.
Olimme siis yhtäaikaan sekä Sveitsissä,
että Liechtensteinissa. Pienen etsiske-
lyn jälkeen löysimme camping-alueen,
joka oli tupaten täynnä. Syynä oli
Sveitsin kansallispäivä. Mikäli olisim-
me olleet liikkeellä autolla, olisimme
joutuneet panemaan telttamme asfalttil-
le tai vaihtoehtoisesti kantamaan tava-
ramme noin kolmenkymmenen metrin
matkan. Mutta koska liikuumme moot-
toripyörällä oli leiriytyminen huomatta-
vasti helpompaa. Koska vapaana ole-
valle pläntille ei päässyt teitä pitkin,
päätimme ajaa hiukan trialia. Hiukan
vauhtia ja hurautimme nurmirinnettä
ylös. Saimme suosionosoitukset eräältä

englantilaiselta herralta seuraavasti) "Bravo Vesterinen". Ykä tuntui olevan tuttu hänellekin. Telttamme oli mukavasti uima-altaan vieressä. Mikäli olimme halunneet käydä aamu-uinnilla, olisi se ollut siis hyvin vaivatonta. Illalla oli Vaduzissa yleinen ilotulitus. Viressämme pikkupojat paukuttelivat pommejaan ja ampuivat raketeillaan, mutta emme häiriintyneet. Illalla istuskelimme idyllisessä ulkoilmaravintolassa ja nautimme olostamme — olimmehan lomalla. Juhlat tuntuivat jatkuvan alhaalla kaupungissa, mutta katsoimme viisaammaksi mennä yöpuulle jo puolenyön tienoissa.

Kuuma aamuaurinko herätti meidät jo ennen yhdeksää. Lomastamme näytti todellakin tulevan täydellinen sään suhteen. Sadetta emme kohdanneet kuin vasta paluumatkalla Pohjois-Saksassa. Kävimme tutustumassa lähemmin Vaduziin, ennen kuin suuntasimme matkamme kohti Zürichiä. Ostin Vaduzista polarisoidut aurinkolasit, koska ajaminen auringonpaisteessa tuntui rasittavan jatkuvasti silmiä. Muita matkamuistoja emme ostaneetkaan, säästäväisiä kun olimme. Ajelimme läpi Pohjois-Sveitsin farkuissa ja T-paidassa. Helle oli sietämätön nahkapuvussa. Lämpöasteita oli noin 30. Pysähdyimme lukemaan karttaa hiukan ennen Zürichiä ja tapasimme saksalaisia motoristeja, jotka olivat menossa lähellä olevaan kokoontumisajoon. Olimme kahden vaiheilla — Lähteäkö heidän mukaansa vai jatkammeko matkaamme, koska saksalaisetkaan eivät tuntuneet tietävän kokoontumisajon tarkkaa sijaintipaikkaa. Ohitimme Zürichin ohiajo-väylää pitkin ja menimme Winterthuriin etsimään leirintäaluetta. Kello ei ollut vasta kuin pari tuntia yli keskipäivän, mutta emme halunneet hi-

koilla enää pyörän selässä. Loikoilimme loppupäivän viihtyisällä leirintäalueella.

Illalla kävimme läheisessä kahvilassa istuskelemissa ja syöttämässä lammessa olevia sorsia ja kaloja. Lammessa oli särjensukuisia kaloja, noin 30 cm pitkiä ja lihavia kuin porsaas. Ne söivät pullan muruja kädestä, kun vain pani käden kyllin lähelle veden pintaa. Kaikkea sitä näkee kun maailmaa kiertää. Helteen raukaisemana menimme nukkumaan vähän aikaisemmin. Aamulla mietimme lähdemmekö Sveitsin alpeille vaiko Luxemburgiin. Emme lähteneet kumpaankaan, vaan päätimme jättää niiden tutkimisen seuraavalla lomamatkallamme. Emme halunneet suorittaa kumpaankaan vain pikaista silmäystä — haluamme nähdä niistä kaiken katsomisen arvoisen. Päätimme lähteä ajamaan kohti kotimaata. Lomaa oli kyllä jäljellä vielä vajaa viikko, mutta halusimme käydä tapaamassa tuttaviamme Ruotsissa ja olla siellä pari päivää. Niinpä karautimme Saksan rajalle ja lähdimme paahtamaan kohti Pohjoismaita. Ajoimme Keski-Saksaan, Wurzburgin tienoilla sijaitsevaan Bad Kissingeniin, yöpymään. Seuraavana päivänä ajoimme erään italialaisen pariskunnan kanssa yhtä matkaa aina Lubeckiin asti. Nämä kaksi päivää olivat käytännöllisesti katsoen pelkkää ajamista pitkin autobahnaa, joten jätän lähemmän kertomisen suorittamatta. Jälleen totesimme, että matka joutuu autobahnoilla, mutta rasittavaa se on, ja juuri mitään mainitsemisen arvoista ei näe. Lubeckissä tapasimme suomalaisia motoristeja, jotka olivat matkalla jonnekin etelään. Rupattelimme aina aamupuolelle yötä ja ilmeisesti se oli sovimatonta, koskapa leirintäalueen valvoja kävi ilmoittamassa, että meidän oli syytä olla hiljempaa sillä häiritsim-

me muiden asukkaiden unta. Tuskinpa kuitenkaan olimme häiriöksi, koska kuorsaus kuului ainakin viereisistä teltoista. Kuuliaisesti tottelimme kuitenkin määrääystä ja painuimme pehkuihin.

Aamulla hyvästelimme ja toivotimme hyvät matkat. Me lähdimme kohti Kööpenhaminaa — he kohti Hampuria, jossa ystävät odottelivat. Parikymmentä kilometriä ajettuamme meidät yllätti jo aikaisemmin mainitsemani sadekuuro. Kastuimme pahanpäiväisesti, ennen kuin saimme sadepuvut päällemme. Sadepuvut olivat muuten omatekoiset, mallia Rukka. Kangaskin oli Rukan sadepuku-kangasta, joten ne olivat täysin vastaavat. Yhden puvun hinnaksi tuli noin 60 mk, joten säästö oli huomattava.

Kööpenhaminassa kävimme tutustumassa kuninkaanlinnaa ja pieneen merenneitoon. Muuta nähtävää Köpiksessä ei mielestämme ollutkaan. Yövyimme eräällä leirintäalueella HelsingØriin johtavan tien varrella. Aamulla emme saaneet leiripassiamme, koska menimme hakemaan niitä vasta kahdentoista jälkeen. Alueen valvoja piti kahden tunnin siestan, eikä suostunut liikauttamaan eväänsäkään tänä aikana. Pääsimme lähtemään vasta klo 14.00. Ajoimme kuitenkin läpi Etelä-Ruotsin sinä päivänä ja ehdimme vielä ihmisten aikoihin Norrköpingiin. Vietimme siellä kaksi päivää tuttavien (motoristeja hekin — tietenkin) riesana, ennen kuin jatkoimme matkaamme kohti Suomea.

Yhteenveto

Olimme siis tehneet ensimmäisen lomamatkamme Keski-Eurooppaan. Matka onnistui kaikin puolin yli odotusten. Pyörässä ei ilmaantunut häiriöitä, lukuunottamatta muutamia kiusalli-

sia sulakkeen palamisia. Rahavarat riittivät oikein hyvin, koska emme tuhlanneet niitä mihinkään turhanpäiväiseen. Sää oli mitä parhain koko kolmen viikon ajan — voiko parempaa tuuria olakaan.

Kaikenkaikkiaan olimme hyvin tyytyväisiä reissuumme ja lähdimme tutustumaan niihin maihin, jotka jäivät tutkimatta, heti kun ensimmäinen mahdollisuus tulee. Ehkäpä jo tänä kesänä.

Mitä maksoi?

Teimme reissun siltä pohjalta, että laittaisimme itse ruokamme. Kävimme kuitenkin syömässä muutaman kerran ravintolassa, vain tutustuaksemme paikallisiin ruokiin. Lähtiessämme Suomesta, olimme varanneet mukaamme 2000 Smk:n arvosta matkashekkejä, sekä 1500 Smk:n arvosta Saksan, Sveitsin ja Itävallan valuuttaa. Lisäksi kulutimme Helsingissä teltan ostoon, varaosiin ym. 500 Smk. Matkaliput Finjettiin olimme varanneet ja maksaneet jo viikkoa ennen lähtöpäivää. Rahaa kului noin 4000 Smk + Finnjetin liput. Kaikenkaikkiaan siis aika vähän kahden ihmisen tarpeisiin. Yleensäkin Keski-Euroopassa elää halvemmalla kuin Suomessa.

Reittimme Itävallassa:

1. päivä Salzburg — Bad Ichl — Bad Aussee — Purgg — Schladming — Radstadt — Radstädter Tavern — Rammstein — Predlitz — Turracher Höhe — Radenheim — Spittal — Mölbrücke — Oberwellach — Winklern — Heiligen Blut.

2. päivä Heiligen Blut — Franz Josefs Höhe — Bruck (Zell am See) — Steindorf — Hoilersbach — Krimml (Gerloss Pass). →



6.5.1981

Kasvua vahinko- tilastossa

Runsaat 34 000 liikennevahinkoa ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella vuoden kolmen ensimmäisen kuukauden aikana. Kasvua viime vuoteen verrattuna on yli 23 prosenttia, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta.

Maaliskuussa liikennevahingot lisääntyivät yli kolmanneksella edellistalveen verrattuna. Syynä vahinkomäärän rajuun kasvuun koko viime talvena ovat olleet vaihtelevat ja liukkaat kelit sekä runsaslumisuuus.

Tammi-maaliskuussa kuoli liikenteessä 98 ihmistä poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan. Viime vuonna vastaava luku oli 97.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin tammi-maaliskuun aikana lähes

3. päivä Krimml — Gerlos — Zell am Ziller — Schwaz — Innsburck — Landeck Arlberg (Arlberg Autobahntunnel) — Bludenz — Feldkirch — Vaduz.

Lähempiä tietoja saa kirjoittamalla. Osoite on: Pekka Niemelin, Tornipolku 12 as. 4, 90100 Oulu 10.

22 000, vastaavan luvun ollessa edellisvuonna 18 000.

Autovahingoista oli varkauksia 1 503 ja autopaloja 1 252. Viime vuoden vastaavat luvut olivat 1 678 ja 1 229.

21.5.1981

Vakuutus- maksut nousevat

Vapaaehtoisen autovakuutuksen maksut nousevat ensi heinäkuun alusta keskimäärin 13 prosenttia. Syynä maksutarkistukseen on autovahinkojen lisääntyminen ja autokorjauskustannusten nousu, todetaan Autovakuutusliitosta.

Myönteisen vahinkokehityksen seurauksena alennettiin autovakuutusmaksuja vuosina 1977—79 yhteensä 24 prosenttia. Huolimatta nyt toteutetusta maksutarkistuksesta on autovakuutuksen maksutaso edelleen hieman alemmalla tasolla kuin vuonna 1976.

Viime vuonna autovahingot lisääntyivät edellisestä vuodesta 10 prosenttia. Autokorjauskustannusten nousu oli 12 prosenttia, kerrotaan Autovakuutusliitosta.

Vaunuvahinko- tai kolarivakuutuksen sisältävien yhdistelmien vakuutus-

maksut nousevat heinäkuun alusta luekin keskimäärin 12 prosenttia. Hirvivahinko-, palo- ja varkausvakuutusyhdistelmän maksujen tarkistus on keskimäärin 22 prosenttia.

Yksityisten henkilö- ja pakettiautojen sekä moottoripyörien kohdalla hirvivahinko-, palo- ja varkausvakuutusyhdistelmän maksutarkistus on keskimääräistä suurempi eli 30 prosenttia. Keskimäärin korotus on 18 markkaa henkilö- ja pakettiautoa kohti ja hie-man yli 10 markkaa moottoripyörillä.

Maksutarkistuksen yhteydessä on rahanarvon alentumisesta johtuen vaunuvahinko- ja kolarivakuutuksen 400, 800 ja 2000 markan omavastuut on korotettu 500, 1000 ja 2500 markkaan.

Neljä eri yhdistelmää

Vapaaehtoisen autovakuutuksen nykyisin ottaa kaikissa ajoneuvoryhmissä neljänä erilaisena yhdistelmänä — laaja-alaisimpina vaunuvahinkoyhdistelmänä, kolarivakuutusyhdistelmänä, hirvivahinkoyhdistelmänä tai pelkkänä palo- ja varkausvakuutusyhdistelmänä. Kaikkiin yhdistelmiin liittyy ilman eri sopimusta oikeusturvavakuutus sekä henkilö- ja pakettiautoilla autopalveluvakuutus.

Kolarivakuutus korvaa yhteenajosta aiheutuneet oman ajoneuvon vauriot ja on hinnaltaan 40 prosenttia halvempi kuin vaunuvahinkoyhdistelmä. Pelkässä palo- ja varkausvakuutusyhdistelmässä vakuutusmaksu on 20 prosenttia alempi kuin hirvivahinkoyhdistelmässä.

Vuoden 1981 liikenneturvallisuus- apurahat

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta on myöntänyt 45 000 markkaa apurahoja liikenneturvallisuuden tutkimustyöhön vuodeksi 1981. Apurahat jaetaan seuraavasti:

Fil.tri Keijo Elion johtamalle työryhmälle 5 000 markkaa vakavia liikenneonnettomuuksia aiheuttaneiden kuljettajien asennetutkimukseen.

Dipl.ins. Kirill Härkäselle 4 000 markkaa tutkimukseen, joka käsittelee optisia näkökohtia liikennenympäristön suunnittelussa.

Läaket.lis. Raimo Lehtovaaralle 4 000 markkaa tutkimukseen, joka selvittää kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvoliikennevahinkojen lääketieteellisiä taustatekijöitä vuosina 1978 ja 1979.

Valt.kand. Anna-Maija Pirttilä-Backmanille 7 000 markkaa tutkijalautakuntien tutkimusaineistosta tehtyyn tasoristeysonnettomuuksien analyysiin.

Dipl.ins. Veli Rauhalalle 3 000 markkaa pihakatujen ulkomaisia toteutuksia selvittävään tutkimukseen.

Fil.kand. Heikki Summalalle 7 000 markkaa tutkimukseen autoilijoiden reaktioista poliisin pysäyttämismerkkiin.

Läaket.lis. Jorma Toloselle 5 000 markkaa tutkimukseen, joka käsittelee liikenteessä kuolleiden vammoja ja niihin vaikuttaneita teijöitä Suomessa 1970-luvulla.

Prof. Sauli Häkkinen johtamalle työryhmälle 6 000 markkaa kuljettajakoh- taisten tietojen analyysiin tutkijalautakuntien raportointien liikennevahinkojen pohjalta.

Valt.yo Matti Joelle 4 000 markkaa tutkimukseen sosiaalisten ja ryhmäsosi-

aalisten tekijöiden vaikutuksesta liikenneonnettomuuksien syntymiseen.

Kasvua vahinkotilastossa

Runsas 34 000 liikennevahinkoa ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella vuoden kolmen ensimmäisen kuukauden aikana. Kasvua viime vuoteen verrattuna on yli 23 prosenttia, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta.

Maaliskuussa liikennevahingot lisääntyivät yli kolmanneksella edellistalveen verrattuna. Synnä vahinkomäärän rajuun kasvuun koko viime talvena ovat olleet vaihtelevat ja liukkaat kelit sekä runsas lumisuus.

Tammi-maaliskuussa kuoli liikenteessä 98 ihmistä poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan. Viime vuonna vastaava luku oli 97.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin tammi-maaliskuun aikana lähes 22 000, vastaavan luvun ollessa edellisvuonna 18 000.

Autovahingoista oli varkauksia 1 503 ja autopaloja 1 252. Viime vuoden vastaavat luvut olivat 1 678 ja 1 229.

Runsas 42 000 liikennevahinkoa ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella vuoden neljän ensimmäisen kuukauden aikana. Kasvua viime vuoteen verrattuna on yli 21 prosenttia, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta.

Tammi-huhtikuussa kuoli liikenteessä 117 ihmistä poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan. Viime vuonna vastaava luku oli 124.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin tammi-helmikuun aikana runsaat

27 000, vastaavan luvun ollessa edellisvuonna noin 23 000.

Autovahingoista oli varkauksia 2 061 ja autopaloja 1 630. Viime vuoden vastaavat luvut olivat 2 353 ja 1 615.

Lähes 50 000 liikennevahinkoa ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella tammi-toukokuun aikana. Kasvua viime vuoteen verrattuna on noin 21 prosenttia. Huomattava kasvu johtuu ennen kaikkea viime talven runsaslumisuudesta ja liukkaista keleistä, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta.

Tammi-toukokuussa kuoli liikenteessä 148 ihmistä poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan. Viime vuonna vastaava luku oli 156, joten kuolemaan johtaneiden kolareiden määrä on edelleen laskussa.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin tammi-toukokuun aikana 32 700 vastaavan luvun ollessa edellisvuonna noin 27 500.

Autovahingoista oli varkauksia 2 743 ja autopaloja 2 028. Viime vuoden vastaavat luvut olivat 3 040 ja 2 042.

Eläköön pyöräilijä



Moottoripyörä sepelikasaan Kaksi poikaa sairaalaan

Kaksi 20-vuotiaasta nuorukaista loukkaantui lauantaiaamuna Malmilla Helsingissä heidän moottoripyöränsä suistuttua päin tien ohessa ollutta sepelikasaan.

Molemmat loukkaantuneet toimitettiin Kirurgiseen sairaalaan.

Onnettomuus tapahtui klo 18.59 Vanhalla Suutarinkyläntien nuorukaisten ajaessa Kehä III:n suuntaan.

Kahdelle vammoja hirvikolarissa Porin Ytyerissä

Kaksi nuorta miestä loukkaantui hirvikolarissa maanantaina kello 9.30 Ytyerin kartanon erikanevan tien kohdalla Porissa.

Miehet olivat tulossa Porin päin moottoripyörällä, kun hirvi loikkasi moottoripyörän eteen.

Toinen miehistä joutui jäämään Satakunnan keskussairaalaan luunmurtumien vuoksi. Toinen pääsi lähemmäs tarkastuksen jälkeen kotiin. Hirvi jouduttiin lopettamaan.

Moottoripyörä tieltä Säynätsalossa

Jyväskylässä (HS) Nuorukainen loukkaantui vakavasti, kun hänen ajamansa 600-kuutioinen moottoripyörä suistui tieltä Lehtisaassa Säynätsalossa torstaina.

Onnettomuus sattui tien kaarteissa klo 15. Poika on hoidettavana Keski-Suomen keskussairaalaan Jyväskylässä.

Raju yhteenajo Äetsässä

Kaksitoista vuotias tyttö loukkaantui pahoin maanantaina Äetsän Teukkulan kylässä sattuneessa moottoripyörän ja polkupyörän yhteenajossa.

Tyttö oli ajanut polkupyörällä tien vasenta reunaa, kun vastaan oli tullut moottoripyöräilijä, tytön yrittäessä vaihtaa oikealle. Törmäyksessä molemmat loukkaantuivat. Tyttö sai pahoja vammoja päähänsä ja hänen jalkansa katkesi. Moottoripyöräilijältä katkesi käsi. Törmäyksessä loukkaantunut tyttö kiihdyttiin tajuuttomana Tampereen keskussairaalaan ja hänen tilansa on edelleen vakava.

Moottoripyörä tieltä – mies kuoli, nainen loukkaantui

Mies kuoli ja nainen loukkaantui pahoin moottoripyöräturmassa Valkeakoskella. Kirjaslammentien sivuun pensaikkoon svöksyt moottoripyörä ja kaksi uhria havaittiin varhain torstaiamuna. Turman syy ja aika eivät ole tiedossa.

Onnettomuudessa menehtyi valkeakoskelainen junamies. Hän oli jo kuollut auttajien ehdittyä paikalle. 17-vuotias valkeakoskelainen neitonen toimitettiin shokkitilassa sairaalahoitoon.

Moottoripyöräilijä kuoli Turussa

Turku (HS) Nuori turkulainen moottoripyöräilijä sai surmansa lauantaiaamuna Hippoksen tiellä Turussa.

Kahdeksantoistavuotias moottoripyöräilijä väisti edessään kaantynyttä henkilöautoa ja törmäsi tien vasemmalle puolelle pysäköityyn ajoneuvoon.

Moottoripyöräilijä loukkaantui Espoossa

Moottoripyörällä ajanut mies loukkaantui perjantaina Espoossa törmättyään pyöränsä Turun väylällä pysähtyneen henkilöauton perään. Mies vietiin Toolon sairaalaan. Moottoripyörä vaurioitui pahoin.

Onnettomuus tapahtui klo 18.26 Turun väylällä Tiv:n varikon kohdalla. Helsingistä päin tullut moottoripyörä törmäsi liikenneruuhkan takia ohituskaistalle pysähtyneen henkilöauton oikeaan takareunaan.

Motopostia

Kesä on taas tullut ja lehdistä saa taas lukea oheisen kaltaisia uutisia. Tulee vaan mieleen kysyä että olisiko edes osa näistä onnettomuuksista ollut vältettävissä varovaisuudella tai tilanteen ennakoinnilla??

Ajaja



KERHON PYÖRÄMERKKI

Merkki on tehty tummasta messingistä sekä varustettu kahdella kiinnitysruuvilla muttereineen. Pinta on kiillotettu. Merkin korkeus on 56 ja leveys 54 mm.

Merkin säännöt ovat seuraavat:

- ★ Merkin hankkiminen edellyttää kahden vuoden ajan jäsenyyttä.
- ★ Merkki on jäsenkohtainen ja jäsenen nimi (etunimi ja sukunimi) kaiverretaan merkkiin kerhon toimesta ts. merkkiä ei saa ilman nimeä.
- ★ Merkki on tarkoitettu pyörään kiinnitettäväksi. Suositellaan kiinnitettäväksi pyörän etupuolelle esim. lyhdyn kiinnityskorvaan.
- ★ Merkin hinta tulee maksaa kerhon tilille etukäteen. Merkin hinta kaiveruksineen on mk 50,-.

Merkin voit tilata maksamalla ko. summan kerhon posti- siirtotilille. Tilin numero on 426781-0 ja vastaanottaja on Moottorikerho 69 ry, c/o Pekka Vuotilainen, Palovartiantie 6 A 5, 05100 Kouvola 10. Maksukorttiin on merkittävä tunnussana "Pyörämerkki", nimi (eli kaiverus) sekä liittymisvuotesi.

Koska merkit tullaan kaivertamaan useammat kerrallaan voi tapahtua, että joudut hieman odottamaan merkkiäsi, ehkä kuukaudenkin, mutta se tulee varmasti.

Kassanhoitaja Pekka Vuotilainen



MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.



Moottoripyöräkerho 69 r.y. (MP-69)

- valtakunnallinen matkamoottoripyöräilijöiden kerho
- perustettu 1969
- jäsenmäärä yli 1100
- kerholehti MOTORISTI, ilmestyy 6 × vuodessa
- jäsenenä LIKENNETURVASSA
- mukana LIKENNEMINISTERIÖN lausuntokierroksilla
- jäsenenä NORDISKA MOTORCYKELRÅDissa (NMR), jossa jäseniä n. 20 000

Kerhotapahtumat

- Talviralli
- Talvitapahtuma
- Kevään saunaillat
- Etappiajo
- Kevätajelu/Kirkkopyhä
- KONTIORALLI
- Sunnuntaiajelut

Kerhon toiminnan tavoitteet

- oikean ja turvallisen liikennekäyttäytymisen edistäminen jäsenten keskuudessa koulutuksen ja asennemuokkauksen avulla
- opettaa jäsenilleen vastuuntuntoa liikenteessä
- liikenneturvallisuuden edistäminen
- ylläpitää yhteyksiä vastaaviin järjestöihin ulkomailla
- tehdä moottoripyöräilystä kiinnostuneiden nuorten parissa nuorisotyötä.