

**JOUKKO-
JULKAISU**

HUUHTANEN REIJO
PALLASTUNTURINKJ 5B7
01280 VANTAA 28

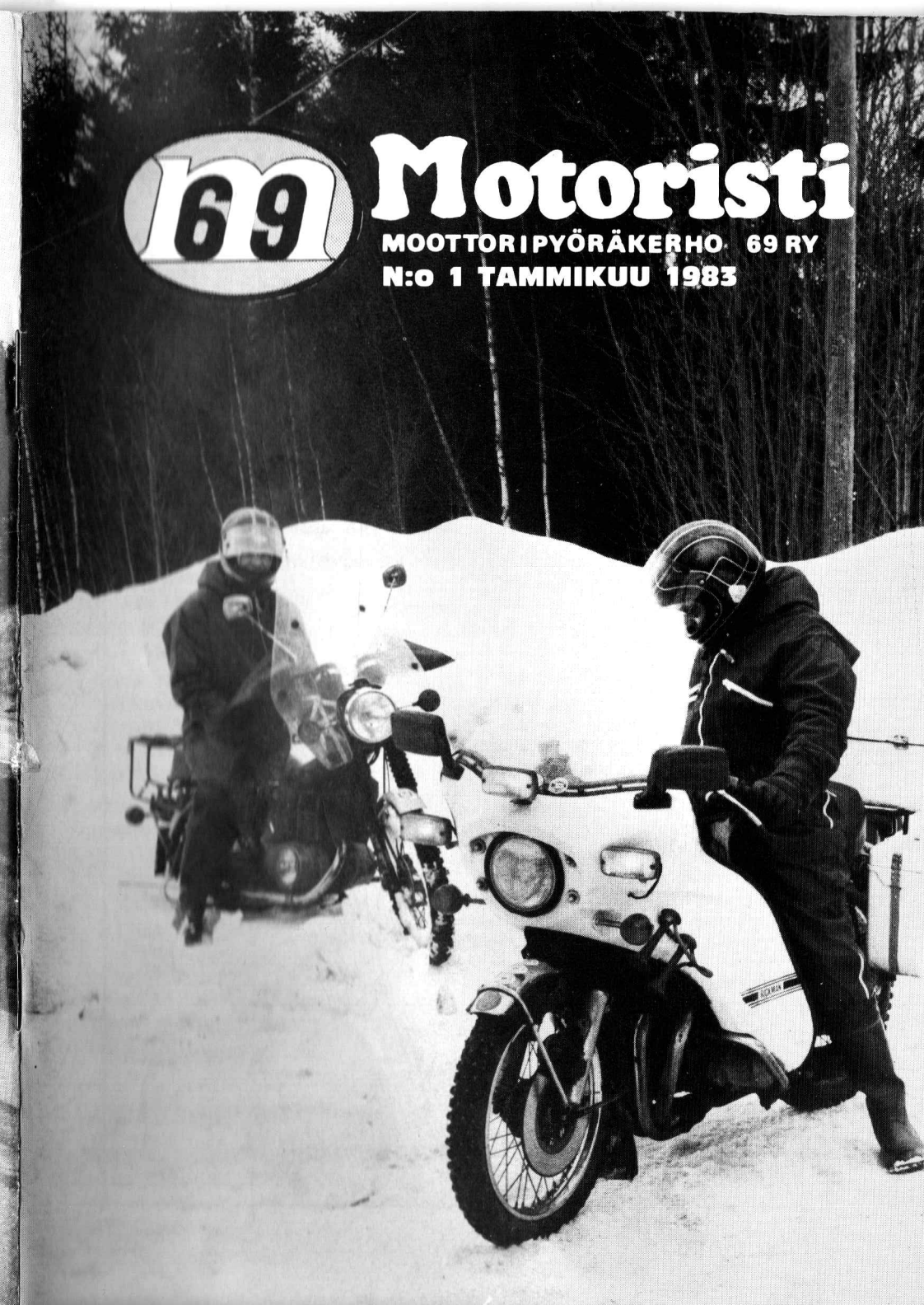
Liikenn
P 72
7.42.02
1982-09

turvallisuus- vuosi



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 1 TAMMIKUU 1983



MP-69:n

Talvi- tapahtuma

1983

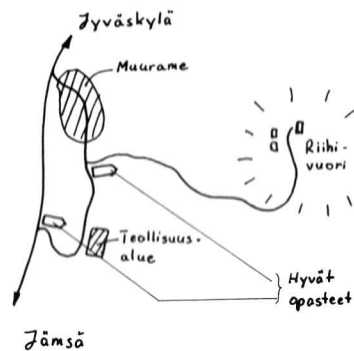
5.-6.3. Muuramen Riihivuossa, n, 15 km ennen Jyväskylää nelostietä etelästä päin tullessa. (ks. ajo-ohje)

- Majoitus 2-h tai 4-h huoneissa (myös lisävuoteet mahdollisia)
- Hinta 150:- /hlö, johon sisältyy:
- majoitus
- sauna lauantaina
- aamiainen sunnuntaina
- ylen määrin hauskaa niin rinteessä kuin illalla majapaikassakin.

Ohjelma nimittäin rakentuu tällä kertaa Riihivuoren laskettelurinteiden ympärille, lasketteluromppeet voi vuokrata myös paikan päältä. - No, hommahan ei toki ole pelkkää alamäkeä, muistuttaa Kerhoisi, ja uskomme häntä!

HUOM! Majapaikan sesongin vuoksi tarvitsemme tulijoiden lukumäärän ajoissa, joten ENNAKKOILMOITTAUTUMINEN VIIMEISTÄÄN 10.2.-83 maksamalla osallistumismaksu tilille: Pirkanmaan Matkamotoristit Tampereen Seudun Osuuspankki 573 008-513 4376. Lisätietoja voit kysellä Matti Lehdolta, puh. työ 931-32400/892, koti 931-33093.

KAIKKI MUTKAMÄENLASKUN YSTÄVÄT MUKAAN!



N:o 1 tammikuu 1983. 14. 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

Jaakko Laurila
Isokaari 29 F 34
00200 Helsinki 20
Puh. 90-678798

Varapuheenjohtaja

Matti Lehto
Satamakatu 8 C 26
33200 Tampere 20

Sihtööri

Jäsenasiat
Markku Ahonen
Tulikallionkatu 4 B 53
15170 Lahti 17

Kassanhoitaja

Merkit
Pekka Voutilainen
Palovartijantie 6 A 5
45100 Kouvola 10
Puh. 951-11104 ilt.

Kerhon postisiirtotili

numero on KO 426 781-0

Kerhoisäntä

Pertti Saarenheimo
Ruskeamäki
35100 Orivesi as.
Puh. 935-57245 ilt.

Varajäsenet

Guy Wikström
Virkatie 2
05100 Vantaa 51

EAK-kouluttaja

Keijo Lumme
Paronintie 1 B 14,
31600 Jokioinen

Raila Rinne
Ollintie 5 A
86800 Pyhäsalmi

Jouni Valkeejärvi
Satamatie 1
35700 Vilppula

Päätoimittaja

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

Toimittajat

Eero Mikkola
36160 Siitama
Taavi Hiltunen
Opiskelijankatu 4 C 160
33720 Tampere 72
Jussi Pursiainen
Paarnoori
28680 Pori 68

Porvoo 1983 — Oy Uusimaa

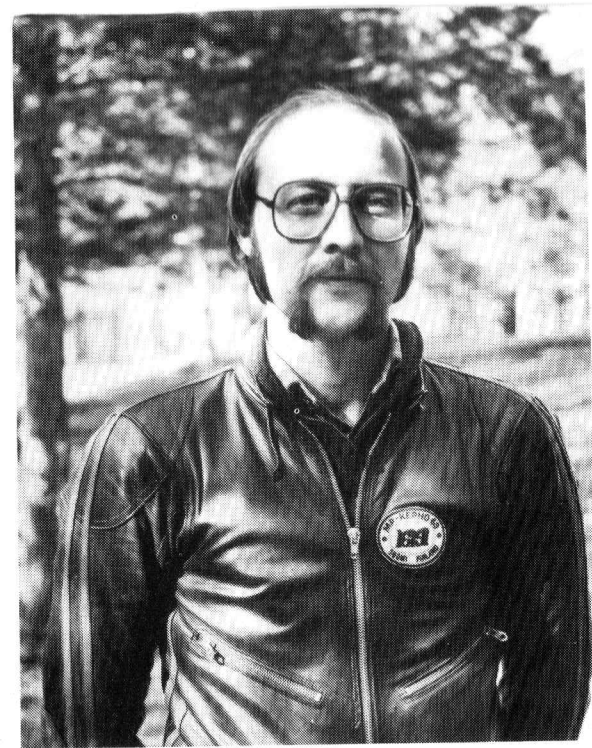
Motoristin

seuraava maaliskuun numero ilmestyy maalis- huhtikuun valhteessa. Kyselyyn numeroon tarkoitettun aineiston tulee olla toimittajalla 02.03.-83 mennessä.

Kerhomerkillä varustetun

collegepaidan

voit tilata kassanhoitajalta joko kirjeitse tai puhelimitse. Paidan hinta on 70,- mk + postikulut.



Puheen- johtajan palsta

"Syöksy sinä – minä tulitän"

Vuoden vaihtaminen on kova homma. Siinä tarvitaan mm. tinaa, raketteja, viinaa ja nakkeja. Oleellisena osana siihen kuuluu myös erilaisten lu-

pausten antaminen. Ilmeisesti näitä kaikkia elementtejä oli tässäkin vuodenvaihteessa sopiva yhdistelmä, koska taas ajan ratas raksahti, ja siirryimme uuteen almanakkaan mallia 1983. ONNEA UUDELLE VUODELLE!

Uudenvuodenlupauksista puhuttaessa tuli mieleeni tuo sinänsä kovin sotaisalta tuntuva lausahdus "syöksy sinä – minä tulitän." Moottoripyöräilyn asiaa ajettaessa olisi kovasti toivottavaa, että kukin meistä pitäisi sen mottonaan alkavaa pyöräilykautta ajatellen. Miten tuota lausetta sitten voidaan tulkit-
ta?

Ensiksikin sillä ei tässä yhteydessä ole mitään tekemistä sodan kanssa ja toivottavasti se ei herätä kenessäkään sotaisia ajatuksia, sillä niitähän saamme tänä päivänä muutenkin tulvimal-
la. Mutta toiseksi, sen lausujalla on ollut tilanteesta riippuen joko vahva tai sitten olematon itseluottamus. Yleensä tulittaja selviää helpommalla. Ja näinhän se on meidän kaikkien joukossa. Kovin helposti tulee sanotuksi kaverille, että hoida sinä se ja se asia, puhu sille siitä ja siitä, järjestä sitä ja tä-

tä. Meiltä puuttuu oma-aloitteisuutta ja usko omiin kykyihin tehdä näitä asioita itse. Vain uskomalla itseemme ja oman asiamme oikeuteen ja paremmuuteen voimme ajaa yhteistä harrastustamme eteenpäin. Eli pyrkikäämme siihen, että syöksymme itse kaverien tukemana. Luottamus tähän hommaan on lähdeittävä yksilötasolta, mikäli aiomme kehittää tätä harrastusta ja ansaita sille kuuluvan arvostuksen. Tämä on työtä pitkällä tähtäimellä ja hetkellisistä sooloilijoista on yleensä enemmän haittaa kuin hyötyä.

Tuo otsikossa mainittu lause sisältää myös toisen vähintäänkin yhtä tärkeän toimintamallin: meidän on yhdessä ajettava ja kehitettävä tätä yhteistä harrastustamme. Kuka tahansa meistä syöksyykin, niin toisten on tulitettava. Pyrkiessämme tiettyyn päämäärään tai tavoitteeseen on kaikkien toimintojemme oltava toisiaan tukevia. En minä ainakaan syöksyisi mihinkään, jos joutuisin epäröimään saanko suojatulta vai en. Tämä sama koskee luonnollisesti kaikkia Suomen moottoripyöräilijöitä, eikä ainoastaan oman kerhomme jäseniä.

Voin kuulla tänne asti, miten joku nyt ajattelee, että taas se vanha gubbe pamlaa skeidaa noista ylevistä päämääristä, mutta mitä se kuvittelee, että me voidaan esimerkiksi jollekin hallitusvallalle? Ajattelutapa on varsin ymmärrettävä, koska meillä on varsin vähän selvää ja konkreettista näyttöä siitä, mitä olemme saaneet aikaan esimerkiksi viimeisen kymmenen vuoden aikana. Me kaikki tiedämme, että paljon on kuitenkin kehitystä tapahtunut, selvimmin sen näkee onnettomuustilastoista. Asenteiden muokkaantumisella ja liikennekäyttäytymisen parantumisella on ollut merkittävä osuus täs-

sä myönteisessä kehityksessä. Yhä useampi julkinen instanssi on osoittanut kiinnostusta meitä kohtaan ja mitä enemmän saamme aikaan myönteistä julkisuutta sitä enemmän eri tahot meistä kiinnostuvat. Meidän ei missään tapauksessa pidä masentua siitä, että moottoripyörävero on edelleen kohtuuton, vakuutusmaksut edelleen jyrkässä nousussa jne. Nämä kun kertakaikkiaan ovat sellaisia asioita, jotka ensiksikin me itse olemme saaneet aikaan, ja toiseksi kerran menetetyt takaisin saamiseen kuluu aikaa enemmän kuin vuosi tai kaksi. Eli tämä on sitä pitkän tähtäimen toimintaa.

Tärkeimpänä päämääränämme voimme tällä hetkellä pitää ryhmällemme kuuluvan arvostuksen hankkimisen. Yhteiskunnassa on paljon erilaisia ryhmiä, joita arvostetaan, kuunnellaan ja joiden toiveita toteutetaan mahdollisuuksien mukaan. Näille kaikille ryhmille on ominaista se, että ne ovat hankkineet kunnioituksensa itse. Tämä kunnioitus on voinut syntyä heidän arvostetusta toiminta-ajatuksestaan, ryhmän henkilöiden ominaisuuksista tai mistä tahansa, mutta pääasia on se, että he ovat hankkineet sen itse. Ennenkö me todella voimme vaikuttaa meitä koskeviin päätöksiin, ennenkö meitä todella kuunnellaan ja uskotaan, on meitä arvostettava ja kunnioitettava ryhmänä ja yksilöinä. Ja se arvostus meidän on hankittava itse.

Uskoisin, että jokainen meistä muistaa uransa ajalta tapahtuman, jossa on möhlännyt motoristien mainetta jonkun silmissä oikein kunnolla. Jos nyt lupaamme, että tänä vuonna emme tee ainakaan sitä samaa möhlyästä uudestaan, niin silloin jo syöksytään ja tulitetaan kuten pitääkin.

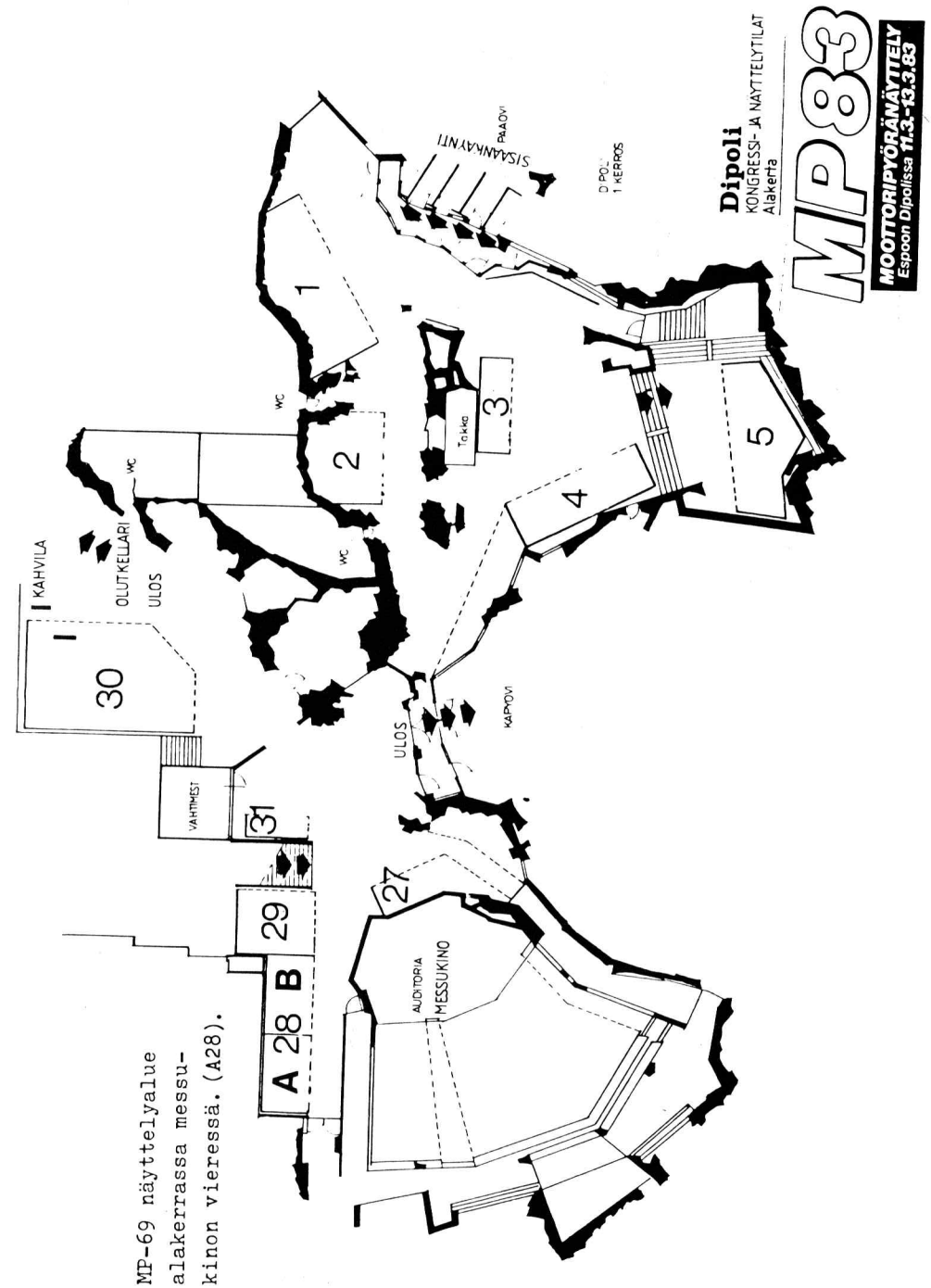
MP -83 moottoripyörä näyttely 11.-13.03.-83

Kerhomme on jälleen mukana Espoon Dipolissa järjestettävässä moottoripyöränäyttelyssä. Näyttelyosastomme sijainti on sama kuin viime vuonna eli oheisessa pohjapiirustuksessa näkyvä osasto 28 A.

Osaston ilmettä on pyritty kehittämään ajan henkeä vastaavaksi, ja paikan päällä myydään kerhomerkkejä, tarroja ja kerhopaitoja, joita löytyy nyt useita ennen näkemättömiä malleja, värejä ja materiaaleja. Osastollamme näet myös uusimmat mallit Bieffe-kypäristä sekä AURA-Suzukiin.

Aikaisempaa tapaa noudattaen myös jäsen- ym. kerhoasiat hoidellaan mahdollisuuksien mukaan heti paikalla, joten pistäydypä keskustelemassa mahdollisista ja mahdottomista asioista.

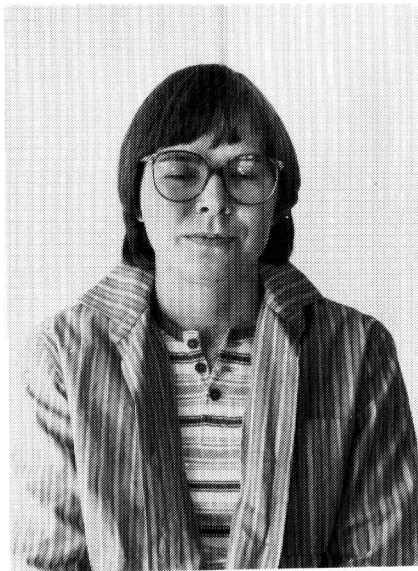
Toivomme runsasta kävijämäärää osastollemme, joten tervetuloa tutut vieraksi ja vieraat tutuiksi!



Hallituksen kuvallinen esittely

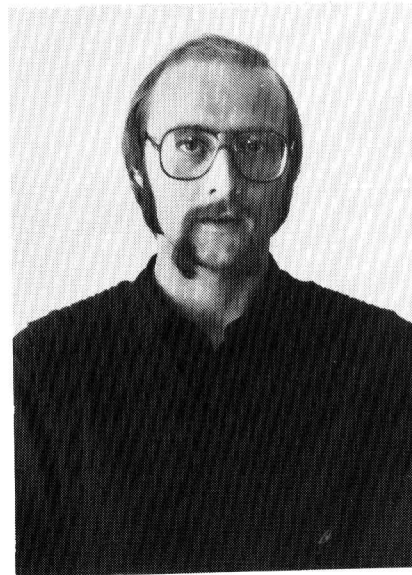
Kysymykset:

- 1 nimi
- 2 tehtävä kerhossa
- 3 ammatti
- 4 asuinpaikka
- 5 harrastusvuodet
- 6 ikä
- 7 nykyinen ajokalusto



Raila Rinne

varajäsen
Lehtori
Pyhäsalmi
17
30
BMW 65, Pannonia



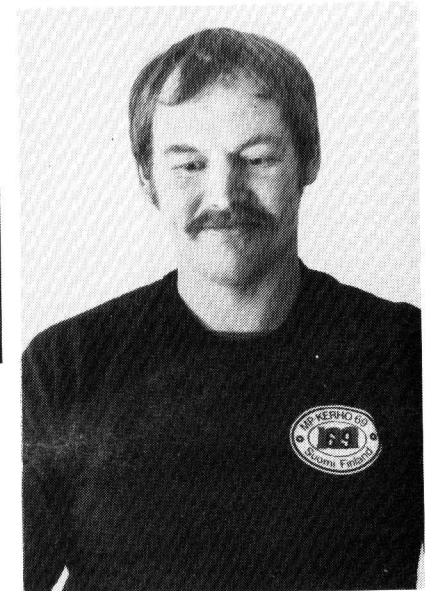
Jaakko Laurila

puheenjohtaja
Tuotepäällikkö
Helsinki
12
28
Yamaha TR 1



Markku Ahonen

sihteeri
sähköasentaja
Lahti
5
30
Kawasaki 900



Pertti Saarenheimo

kerhoisäntä
keskusasentaja
Orivesi
11
36
Honda CX 500



Taavi Hiltunen

aputoimittaja
opiskelija
Tampere
10
23
Yamaha



Guy Wikström

varajäs. NMR yhdyism.
talonmies
Vantaa
17
34
Yamaha XZ 550, Norton, Triumph,
Honda XL 500

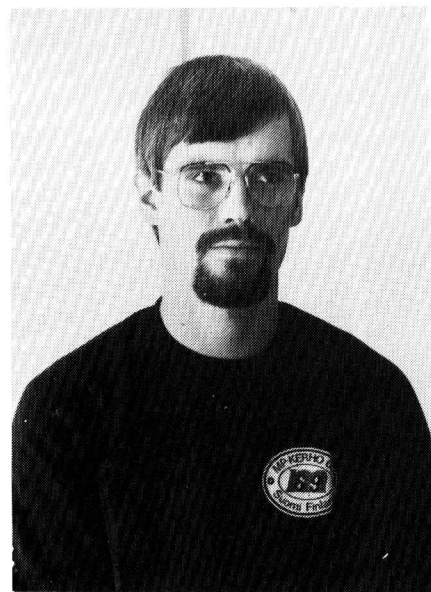


Pekka Voutilainen

kassanhoitaja
huoltamonhoitaja
Kouvola
9
36
Yamaha TR 1.

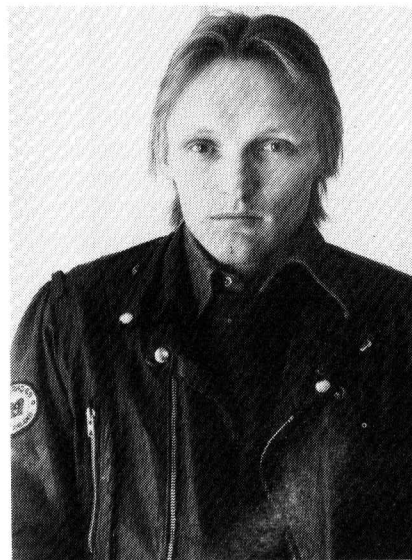
Matti Lehto

varapuheenjohtaja
Dipl. insinööri
Tampere
12
28
Yamaha XJ 650



Jouni Valkeejärvi

varajäsen
opiskelija
Vilppula
2
17
Yamaha 125 LC, Honda

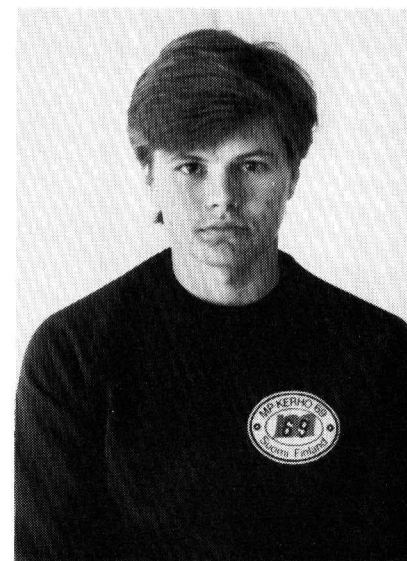


Keijo Lumme

EAK-kouluttaja
piirtäjä
Jokioinen
8
28
Honda CX 500 C

Aimo Turunen

päätoimittaja
lehtipainon työläinen
Porvoo
10 + 10
45
Kulkuri polkupyörä



Moottoripyörä Finlandiatalossa

Tapahtuma-aika oli marraskuun sunnuntai-iltapäivä. Paikka oli Finlandiatalon kongressihalli B. Tapahtuma oli Suomen Kulttuuriliiton järjestämä kulttuuripoliittisen keskustelutarjan avaustilaisuus. Esiintyjä oli akateemikkofilosofista professoreihin, taiteli-joista kulttuurimme ulottuvuutta. Juice Leskinen edusti erästä kulttuurimme ulottuvuutta. Lehtemme apu-toimittaja Eero Mikkola ”kansan äänenä” esitti näkemyksiään, annettuna aiheena ”Kulttuuri vallan välineenä”. Tungokseen saakka täyden salin yleisöstä olisi saanut poimittua melkoisen joukon kulttuurin ja politiikankin julkiksia. Merkittävä osa yleisöstä oli opiskelijoita.

Moottoripyörä ei kylläkään tullut esille Eero Mikkolan puheessa. Sensijaan se tuli erään professorin ja taiteen edustajan puheenvuoroissa, hiukan kielteisesti sävyttään. Tilaisuuden juontaja MTV:n toimituspäällikkö Esko Tommola sanoi: – Moottoripyörä on jo kahdesti tullut esille. Kun meillä on täällä mukana mies, joka tietää moottoripyöräilyä yhtä ja toista, annamme hänelle kommenttipuheenvuoron. Eero Mikkola, ole hyvä!

Oli se apu-toimittajallemme aikamoisen tehtävä nousta yhtäkkiä sellaista puheenvuoroa pitämään sellaisen yleisön edessä. Kun hänen varsinainen pu-

heensä oli saanut innostuneen ja lämpimän vastaanoton, se helpotti tehtävää. Näin esitti apu-toimittajamme puheenvuoronsa moottoripyöräilystä:

– ”Tämä nyt kyllä on odottamattomin tehtävä, odottamattomassa paikasta moottoripyöräilyä, mihin koskaan olen joutunut osallistumaan. Moottoripyörä ja moottoripyöräily nähdään usein varsin yksisilmäisesti. Ollessani useita vuosia nuorisosihteerin tehtävissä kotiseudullani, opin ymmärtämään, että monille nuorille moottoripyörä on tärkein kasvatusväline hänen kehitysvuosinaan. Tunnetun jengijohtajan sanoja lainatakseni: moottoripyörällä voi ajaa niin helvetin mustat enkelit kuin taivaan siniset enkelit, ja jos jotain tapahtuu, ei syyllisenä ole itse moottoripyörä. Älköön siis motoristeja aidattako yhteen karsinaan. Kokemuksesta tiedän, ettei matkamotoristit ole ”kulttuuritonta” väkeä. He kyllä katsovat matkoillaan lukuisat kohteet, eikä Mona-Lisa Pariisin kävijöille eikä Rembrandtin taulut Amsterdamissa poikenneille ole jääneet katsomatta. Jos on samaa korttelia kiertäviä, ärsyttäviä motoristeja, on vielä enemmän toisenlaisia ja monenlaisia”.

Puheenvuoro palkittiin hyväntahtoisin, mahtavin ablodein.

Liikennevakuutus- maksut nousivat 15 %

Sosiaali- ja terveysministeriö on vahvistanut uudet liikennevakuutusmaksut jotka astuivat voimaan vuoden 1983 alusta lukien.

Tarkistus merkitsee 15 prosentin keskimääräistä korotusta vakuutusmaksutasossa. Maksutarkistus johtuu liikennevahinkojen lisääntymisestä ja kohonneesta palkka- ja kustannustasosta, joka on nostanut liikennevakuutuksesta maksettavia eläkkeitä ja muita henkilövahinkokorvauksia sekä autokorjauskustannuksia, todetaan Liikennevakuutusyhdistyksestä.

Pitkään jatkunut liikenneturvallisuuksilanteen parantuminen on kääntynyt huonompaan suuntaan. Kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana on liikennevahinkojen kokonaislukumäärä lisääntynyt noin 15 prosenttia. Tänä vuonna ovat myös kuolemaan johtaneet liikenneturmat lisääntyneet. Liikennevakuutuksen eläkkeisiin sovellettava TEL-indeksi ja autokorjauskustannukset ovat vuodesta 1981 nousseet 12 prosenttia.

Maksutarkistukset perustuvat tilastolliseen tutkimukseen, jossa on otettu huomioon kunkin ajoneuvoryhmän aiheuttamat vahingot ja niistä maksetut korvaukset. Yksityisten henkilöautojen maksut nousivat keskimäärin 14 prosenttia ja linja-autojen 13 prosenttia. Ammattimaisten henkilöautojen maksut pysyvät ennallaan. Kaikkien

muiden ajoneuvoryhmien maksut nousivat 20 prosenttia.

Vahinkotilaston perusteella on suoritettu eräitä tarkistuksia henkilöauto-merkkien sijoittamisessa eri maksuluokkiin.

EAK- kouluttajat huom!

Oletko sinä EAK-kouluttaja ja MP-69:n jäsen? Jos olet, ilmoita ”pikaisesti” postikortilla minulle nimesi, osoitteesi ja puhelinnumerosi. Terveisin Keijo Lumme, Paronintie 1 B 14. 31600 Jokioinen.

Myytävänä

Myytävänä HONDA 350 vm-74 lisävarustein. Aj. n. 26.000 km. Tapio Sip-po, puh. iltaisin 916-20721.

Luotettava matkapyörä HONDA CB 500 -72, tumman rusk. (alkup.) Lisävarust. Konit, sivulaukut, Dunstall 4-2 p.putket, 27 l tankki ym. Siisti ja hyväkuntoinen. Ilmoita puh. n:osi, Hannu Korhonen, Linnank. 11. as. 3. 90100 Oulu 10. Ps. pyörä on Savossa.

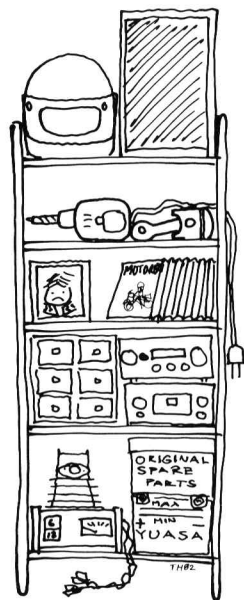
Kuin uudet LAPIKKAAT n:o 42, huopavuorilla, hintaan 150:-. Läh. puh. 915-155 588.

Täytettä kirjahyllyyn

Talven tässä vaiheessa kaikkien pyörät ovat iskukunnossa odottelemassa kevään ensimmäisiä ajokelejä. Niinpä nyt on hyvää aikaa — akun latailun ja muttereiden kiristelyn lomassa — lukea pari harrasteeseemme liittyvää kirjaa.

Harvalukuisten suomenkielisten moottoripyöräkirjojen joukkoon on viime vuonna liittynyt Mogens H. Damkierin teos nimeltä Moottoripyöräni. Alunperin se on ilmestynyt Tanskassa På Motorcykel -nimisenä. Kirjan on suomentanut Hans Sandbacka.

Vaikka Moottoripyöräni on julkaistu kotimaassaan jo vuonna 1977, se ei silti ole tekniikan kiihkeän kehityksen myötä menettänyt paljoakaan. Tämä siitä huolimatta, että opuksen 123 sivusta toista sataa koskettelee tekniikkaa. Oikeastaan vain turbot ja antidivet puuttuvat. Lisäksi insinöörioppilas Mika Nurminen on nuoren motoristin ominaisuudessa tarkistanut asiasällön vuonna 1982, joten vanhentuneeksi ei kirjaa voi väittää.



VAI VIELÄ
KIRJOJA!

Moottoripyöräni on siis erittäin teknispainotteinen. Mogens H. Damkier osaa kertoa kansanomaisesti ja huumorin sävyttämänä niin moottorin värinöiden tasapainottamisesta kuin SU-kaasuttimen toiminnasta. Tyyli on aika ajoin suorastaan juurikkalamaista; tiedättehän Jussi Juurikkalan jutut MP-lehdessä.

Kirja selvittää monia sellaisia asioita, joista itse kukin puhuu asiantuntevasti syvällä rintaäänellä, tosin tietämättä oikeastaan mistä puhuu. Tällaisia käsitteitä ovat esimerkiksi vääntömomentti ja teho, nakutus ja etupyörän koon vaikutus ajo-ominaisuuksiin.

Opus ei neuvo ajovarusteiden ja pyörän hankinnassa oikeastaan lainkaan. Se ei anna ajo-ohjeita, ei esittele moottoripyöräilyn eri lajeja eikä pyörämalleja. Vain jarrutustekniikalle on annettu pari sivua.

Motoristille, jota kiinnostaa se, mitä pyörän sisällä tapahtuu, Moottoripyöräni on mielenkiintoinen kirja.

Teosta voi etsiä kirjastosta tai kirja-kaupasta seuraavilla tiedoilla: Mogens H. Damkier, Moottoripyöräni, Tampere 1982, Oy Sonator Ab, ISBN 951-9405-17-8,

Toinen matkamotoristille sopiva iltalukeminen lienee Jouko Salokorven ja Juha Pitkäsen Nuorisomatkaillen A—Ö. Tässä vaiheessa varttuneempien motoristien ei kannata säikähtää, koska kirjan tekijätkin toteavat, että nuorisomatkaillijan ehdoton määrittely on mahdotonta, sillä nuoruus ei muutu aikuisuudeksi yhdessä päivässä, syntymäpäivänä. Riittää, että tuntee itsensä nuoreksi.

Nuorisomatkaillen A—Ö antaa opastusta oikeastaan kaikessa, nimenomaan ulkomaanmatkailuun liittyvässä. Alussa perustellaan jopa ETYK-asiakirjoihin vedoten nuorisomatkaillen tärkeyttä ja hyödyllisyyttä. Ilmeisesti omaan laajaan kokemukseensa perustuen Salokorpi ja Pitkänen osaa

antaa ohjeita matkavalmisteluista, valokuvaamisesta, eri matkustustavoista, alennuskorteista, yms.

Teoksessa puututaan erittäin asiallisesti muutamiin tärkeisiin seikkoihin. Muiden muassa näihin: matkalla päre palaa ja pinna poikkeaa helpommin kuin kotioiloissa; kotona saa hernekeittoa ja lihasoppaa, joten maailmalla kannattaa evästää paikalliseen tapaan; liian humalainen suomalaisturisti ei ole hauska näky muiden kuin itsensä mielestä; maasta kuin maasta voi saada uskomattoman subjektiivisen kuvan, kunhan varustautuu riittävällä määrällä tiukkoja ennakkoluuloja.

Tosin Nuorisomatkaillen A—Ö sisältää suuren määrän tietoa, josta matkamotoristi ei liiemmältä hyödy. Kerrotaan juna-, lento-, bussi- ja automatkailusta. Mutta mikä harmillista, Salokorpi ja Pitkäsen mainitsivat edellä mainittujen lisäksi kulkua helpottaviksi välineiksi vain polkupyörät, kanootit, riippuliitimet, sukset, kengät, rullaluistimet ja purjelaudat. Kulkuneuvoista parhain vain unohtui! Höh!

No, annetakoon tyylikkäästi möinen lapsus tämän kerran anteeksi. Kirjalla on muuten suuria ansioita. Siinä on yleispäteviä ohjeita maan kuin maan varalle, rohkaistaan niitä, joille kieltäopettajat eivät koskaan antaneet kympejä, selostetaan matkailuselle ehkä eteentulevista vaikeuksista. Kirjoitustyyli on nuorekkaan rempseä ja kuvitus ansaitsee erikoismaininnan; se on erittäinkin omaperäinen ja humoristinen.

Tämän 186-sivuisen A6-kokoisen kirjasen tunnistamiseen tarvittavat tiedot ovat seuraavat: Jouko Salokorpi, Juha Pitkänen, Nuorisomatkaillen A—Ö, Jyväskylä 1981, Gummerus, ISBN 951-20-2192-7.

TH

Kristityt motoristit – ei ketään vastaan

Motoristi-lehdessä on viime aikoina kirjoiteltu Kristityistä motoristeista. Kyseisen kerhon toimintaa on kummasteltu: miksi moottoripyöräilyyn sotketaan näin kokonaan toisenlaisia aatteita? Eikö tällainen heikennä motoristien yhtenäisyyttä? Niinpä onkin esitetty vaatimus, etteivät motoristit esittäisi julkisesti mielipidettä muista kuin moottoripyöräasioista.

Huoli moottoripyöräilyn yhtenäisyydestä on ymmärrettävä. Keskinäistä veljeyttä on vaalittu kautta aikojen, ja nyt sille näyttää ilmaantuneen mahdollisia uhkaajia: merkkikohtaisia kerhoja on perustettu, ja uusi tulokas, Kristityt motoristit r.y. on ollut voimallisesti esillä mp – tapahtumissa ja lehdistössä. Kristittyjen motoristien esiintyminen on ollut niin näkyvää, että se on saatettu kokea lähes tyrkyllä olemiseksi.

Mutta ovatko tällaiset kerhot loppuun lopuksi vahingollisia suomalaiselle moottoripyöräharrastukselle? Mitäpä jos katsoisimme asiaa hieman toisesta näkökulmasta.

Suomessa on paljon sellaisia ihmisiä, joissa aito motoristihenki ja kristillinen usko yhdistyvät samassa persoonassa. Muutamat heistä perustivat sitten eurooppalaisen esikuvan innoittamina kristillisen moottoripyörä-

kerhon. Jotta tieto tällaisen kerhon olemassaolosta olisi saatu mahdollisimman monelle asiasta kiinnostuneelle, tarvittiin julkisuutta. Lehdissä oli kirjoituksia, jotka kertoivat tästä uudesta ja erilaisesta kerhosta, ja pian alkoi tarroja ja hihamerkkejäkin näkyä eri puolilla. Kerhon jäsenmäärä kasvoikin nopeasti, joten perusidea tämantapaisesta kerhosta ei ilmeisesti ollut lainkaan huono.

Kristillinen elämäntapa on ihmisiä voimakkaasti yhdistävä tekijä. Ei ole siis mikään ihme, että kristityt moottoripyöräilijät, aina eri kirkkokuntia myöten, ovat tunteneet tarvetta kokoontua yhteen. Yksinkertainen ja hyvä tapa tämän toteuttamiseksi on perustaa yhdistys. Järjestäytyminen on monella tapaa hyvä ratkaisu: ensinnäkin se on Suomessa helppo tehdä ja ennen kaikkea se antaa puitteet toiminnalle ja yhdessäololle.

Politiikkaa?

Jostakin syystä tämän lehden kirjoituksissa on sotkeuduttu jatkuvasti politiikkaan, kun on ollut kysymys Kristityistä motoristeista. On jopa suoraan rinnastettu toisiinsa kristinusko ja politiikka. Tällainen vertailu ontuu pahasti – olkoonkin, että se oli esitetty hyvin hausalla tavalla numeron 5/82 ”Niitä näitä” -palstalla.

On totta, että uskonnolla on usein tehty kaiken muun epäilyttävän ohessa myös politiikkaa – ja tehdään vieläkin –, mutta perustasolla kysymys on kuitenkin muusta. Kristinuskon luonteen ei sovi, että siitä tehdään keppihevonen oman eturyhmän asioiden ajamiseksi. Vielä pahemmilla hakoteilla ollaan, jos ryhdytään kehittämään sisäänlämpiäviä ”me – olemme – oikeassa” -kuppikuntia ja tuomitaan kaikki toisinajattelevat. Kristinuskon vauputtava sanoma on tarkoitettu nimenomaan kaikkien parhaaksi, eikä suinkaan ketään vastaan.

Tästä näkökulmasta katsottuna kristillisen moottorikerhon perustaminen on tietenkin kaksipiippuinen asia. Vaarana on, että pääsee syntymään vastakainasettelu Kristityt motoristit – muut motoristit. ”Kristillisen motorismin” monopolisointi ei suinkaan voi olla kerhon tavoitteena: varmasti on aina myös niitä, jotka ovat hengessä mukana vaikka eivät liitykään jäseneksi.

Järjestäytymisellä on kuitenkin selviä etuja, joihin on edellä viitattu. Nyt on vain pidettävä huoli siitä, ettei tarpeetonta vastakohta-asettelua pääse syntymään. Kristityt motoristit ovat moottoripyöräilijöitä niin kuin muutkin.

Aatteettomuudestako vastaus?

Mitä sitten pitäisi ajatella vaatimuksesta, että motoristit eivät toisi esille näkemyksiään muista asioista kuin moottoripyöräilystä?

Kummallinen ajatus. Missä kulkee raja ”sallittujen” ja ”kiellettyjen” aiheiden välillä? Kuka määrittelee, mistä saa puhua ja mistä ei? Ja miksi ylipäänsä moottoripyöräily pitäisi eristää muusta elämästä ja sen kysymyksistä?

Jos motoristit päättäisivät yksittäisinä, ettei pyhään moottoripyöräilyyn saa sotkea mitään muita oppeja, eikö se osoittaisi vain melkoista ahdistusmielisyyttä ja suvaitsemattomuutta? Älkäämme tehkö nyt samaa virhettä, mihin kirkko ja uskonnolliset yhdistykunnat ovat usein sortuneet.

Mistä johtuu, että tällaisia aatteettomuuden vaatimuksia esitetään? Eräs selitys löytyy tämän ajan muotivirtauksista: suosituin muotiaate on – aatteettomuus. Nykyihminen elää eräänlaisessa arvotyhjiössä: hänellä ei ole selkeää käsitystä siitä, mikä on oikein ja mikä väärin tai miksi hän on olemassa. Selkeän maailmankuvan muodostaminen on vaikeaa. Siksi on helpoimman tuntuinen ratkaisu olla olematta mitään asiasta mitään erityistä mieltä – tai sitten olla vahvasti sitä mieltä, mitä kaikki muutkin keskimäärin ovat.

Epäilen, että aatteettomuus ei juuri ratkaise motorismin ongelmia. Asioita ei ratkaista vaikenemalla niistä, vaan pikemminkin puhumalla.

Yhdessä eteenpäin

Kristityt motoristit on tuskin haitaksi suomalaiselle moottoripyöräilylle –

Sukuloimassa

Ystäväni Timppa makaa selällään Mitsinsä päällä. Jalat lepäävät ohjaustangolla, ja niska saa tukea takalaukun päälle viritetystä makuupussista. Marja ja minä istuimme vuoroin Jammun päällä, vuoroin katukiveyksellä. Tshekkiläinen suklaa tekee kauppansa. edessämme seisoo parin-kolmensadan metrin mittainen jono henkilöau-

ehkä pikemminkin päin vastoin. Yhteistyö alkaa varmasti sujua, kunhan alkutotuttelusta päästään. Esimerkkiä voisi katsoa vaikkapa Keski-Euroopasta, missä kristillisiä moottoripyöräkerhoja on enemmältikin. Niiden olemassaolo on itsestään selvyyttä, eikä asiaa koeta millään tavoin hajottavaksi. Päin vastoin, yhteistyötä tehdään siellä monin tavoin.

Toivottavasti kyseinen kerho osaltaan auttaa hälventämään ennakkoluuloja. Motoristien keskuudessa ilmenee usein aikansa eläneitä käsityksiä kristityistä ja kristillisestä uskosta. Täysin samaa voi sanoa monista kristityistä: heilläkin on pahanlaisia ennakkoluuloja motoristeja ja moottoripyöräilijöitä kohtaan. Asenteissa on kaikin puolin korjaamisen varaa: toivon mukaan Kristityt motoristit on avuksi tässä työssä. Tarpeettomien epäluulojen poistaminen on kaikkien edun mukaisinta.

Kiitokset Motoristi-lehdelle asian esille ottamisesta! Hannu Heikkinen

toja. Viereisen kaistan täyttää parisenkymmentä uudenuutukaista kuorma-autoa, joita ei ollut vielä edes rekisteröity. Niiden jäljessä kuluttavat aikaansa ehkä tusinan Hungarocamionnimisen kuljetusliikkeen rekan kuskit; joku syö eväitään, toinen ajaa partaansa. Kaukana, autojonon tuolla puolen, kajastaa Rušovce/Rajka -raja-asema, josta aiomme yli Tshekkoslovakiasta Unkarin puolelle.

Diplomaattikaista on tyhjä. Se houkuttelee. Yhtäkkiä muutaman itäksalalaisen Bemun ryhmä pyyhki CD-kaistaa tulliin. "Deutsche!", tiuskaisee meitä edeltävän Warren unkarilainen kuljettaja kasvot mustanpöyhivä. Tarkemmin ahatellen emme ehkä sitenkään taida käyttää diplomaattikaistaa, vaan jonottaa solidaarisesti kunnan kansalaisten tavoin.

Tuossa tuokiossa upouudet, rekisteröimättömät kuormurit siirtyvät rajan yli. Jonomme alkaa vetää, ja yhdessä hujauksessa pääsemme tulliin. Ja CD-kaistalle. Virkailija kerää passimme ja alamme täyttää viisumikaavakkeita. Pyörän merkki, väri ja äidin tyttönimi täytyy osata. Jalojen matkajuhtiemme kera diplomaattikaistalla on jo pitkään seissyt valkoinen CD-rekisteröity Mercedes. "Jääskeläinen", esittäytyy auton kuljettaja esiupseerin ryhdillä. Suomen Itä-Berliinin sotilasasiamies vaimoineen ovat matkalla Budapestiin katsomaan seuraavan päivän, elokuun 20:n, paraattia. Sinnehän tässä mekin, vastaamme. Vaihdomme yhteneviä mielipiteitä itäblokin tullien nopeu-

desta ja toiminnasta. Joskus voi päästä varttitunnissakin.

Mutta tällä kerralla kului puolitoista tuntia, josta tosin kokonaisen tunnin voi laskea edellä mainittujen kuormureiden tullauksen syyksi. Nimittäin vuotta aikaisemmin selvitimme samojen valtakuntien välisen rajan, mutta eri raja-asemalla (Tešin/Parassapuszta) noin puolessa tunnissa.

Sitten vain hanaa uudehkolle Mitsille ja vanhahkolle Yamahalle. Mosonmagyaróvárissa maltamme sentään käydä vaihtamassa valuuttaa. Tie on siileä. Györissä (lausutaan Djöör) tankkaamme Shellillä ja nautimme illallista bensa-aseman nurmikolla. Leipä ja makkara maistuvat erinomaisilta, mutta Bratislavan läheltä tuoremehuna ostetut päärynät "in heavy syrup" eivät sammuttaneet janoa kovinkaan tehokkaasti. On tuo tshekin kielen taito päässyt vähän heikoksi.

Ilma on kuin morsian: lämmin, pehmeä, suorastaan hellä. Mutta aurinko se vain painuu mailleen, ja tavoistamme poiketen jatkamme matkantekoa pimeässä. Onneksi asensin Jammuun vähän ennen lähtöä halogeenivalon.

Kaksitahtisillamme sulaudumme Wartburgien ja Trabantien sekaan kuin vanhat tekijät. Minä suunnistan edellä, Timpan MZ:n valo loistaa taustapeilissä. Tatabányassa, noin 50-60 km ennen Budapestia, pidämme viimeisen paussin. Kehuskelemme toisiamme, varsinkin pyöriämme, ja ihan vähän itseämmekin. Vähän jännittää onko perillä vanhoja tuttuja. Vaihdamme Marjan kanssa kypäriä, koska oma kypäräni on pahasti ötököitten tahrina. Marjan naavakypärän visiirin sijaan on täysin ötökätön – taas näkee eteensä!

Tiemme yhtyy Budapestin-Balatonin moottoritiehen. Taivas, mikä nä-

ky! Kuusi-seitsemän kaistaa rinnan täynnänsä autojen takavalvoja. Sekaan vain! Pian väylä muuttuu yhteensä 6-kaistaiseksi, mutta en enää pysty peilistä erottamaan. On sen verran paljon autojen valoja harhauttamassa. Täytyy vain toivoa, että hän pysyy perässä. Olisihan se nyt noloa ajaa keskisestä Suomesta tänne saakka yhdessä ja sitten hukata toisensa.

Olemme esikaupunki alueella. Jaaha, kuinkahan pääsisi tästä sekamelskasta Tonavan länsirantaa pohjoiseen vievälle pääkadulle. Koska tulemme lännestä, emme siis saa ajaa joen itäpuolelle, terävästi järkeilin.

Ja siinä samassa jo paikansinkin sijaintimme. Olimme sillä tulenpalavalla hetkellä siirtymässä Szabadság-siltaa Tonavan yli itä- eli väärälle puolelle! Niin sitä pitää, U-käännöstäkään ei tässä kuusikaistaisessa hullunmyllyssä arvaa yrittää.

Kahden miljoonan asukkaan kaupunki on aivan tarpeeksi lystikäs päivänvalossa ja täysissä sielun- ja ruuminvoimissa olevalle motoristille, puhumattakaan meistä, jotka olimme ujoja maalaispoikia, yli 700 km päivämatkan takana ja oli säkkipimeää. Onneksi Budapest ei ollut aivan tuntematon. Lisäksi meillä oli toinenkin pistämätön etu: tiesimme minne olimme matkalla. Obudan kaupunginosan kun löydämme, niin loppu on jo lastenleikkiä.

Määränpäähän ajauduimmekin loppujen helposti. Vain muutaman keran piti ajaa yksisuuntaista väärään suuntaan, ryhmittä kaikkiä tunnettuja ryhmitysääntöjä äärimmäisen vapaasti tulkiten ja vain pari kertaa tuli ajetuksi päin punaista.

Kello oli 22. Olimme perillä lomatukamme pääkohteessa, Budapestissa ja Panno'nia-kokoontumisessa. TH

6. Pannonia -kokoontuminen

Kesän -82 ehkä huomattavin itäeurooppalainen kokoon-tumisajo, Pannonia, järjestettiin elokuun 20.–22. päivinä Budapestissa, Unkarissa. Tämänkertainen FIM:n inter-club -osakilpailu oli järjestyksessä jo kuudes ja nyt organi-soinnista kanto päävastuun budapestilainen Budai Motor Klub. Tapaamiselle antoivat leimansa paitsi unkarilainen vieraanvaraisuus ja kansainvälisyys, niin myös sikäläinen yhdistetty perustuslain ja Pyhän Tapanin päivä jota vietetään 20. elokuuta.

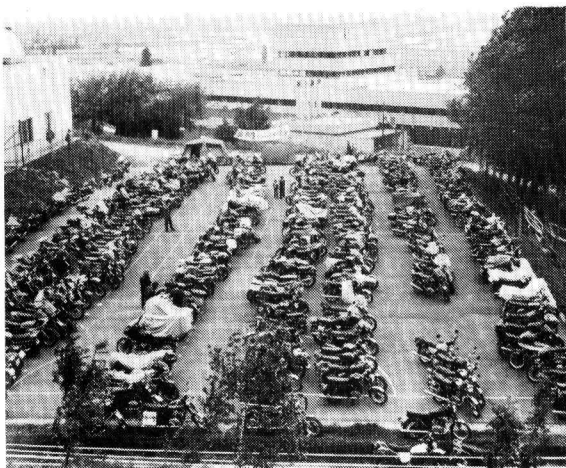
Jo rallista etukäteen lähetetystä in-fosta ilmeni, ettei Budapestissa aina-kaan pitkästyneisyyden takia tarvitse haukotella: ohjelmaa oli tiedossa enemmän kuin tarpeeksi. Toimintaa oli jopa niin runsaasti, että yksi moto-risti ei kohtuudella kaikkea ennättänyt seurata. Toisin sanoen pääsi valikoi-maan mieluista ohjelmaa.

Vaikuttavimpia ohjelmanumeroita olivat ehdottomasti molemmat paraa-

tit. Perjantaina 20. päivä, juhlapäivän sotilasparaati Tonavalla ja kokoontu-misen viimeisen päivän eli sunnuntain moottoripyörin ajettu kansojen paraati kumpikin muodostivat mahtavan spehtaakkelin.

Ensimmäinen paraati kaupunkia halkovan joen yllä ja joessa oli varmas-ti ainakin meille kuudelletoista suoma-laiselle osanottajalle erikoisin laatu-aan. Puolitoista tuntia ennen alkua

Yksi Pannonian kolmesta samankokoi-sesta parc fermestä. Ilmoittautumisen yh-teydessä kaikille liimattiin etulokasuo-jaan numeroitu tarra ja kuskille annettiin levy, johon oli stanssattu sama numero. Pyörää ei saanut parkkipaikalta ulos, jos numerot eivät täsmänneet.



rannat pullistelivat väen paljoutta. Kolmenkymmenen asteen helteessä virtasivat hiki ja virvokkeet. Kokonei-na massatilaisuuksien järjestäjinä mad-jaarit olivat onneksi pystyttäneet ran-takatujen varsille virvokekioskeja noin 50 metrin välein. Pannonia-ajoon osallistuvilla oli ikioma aitiö rantaki-veyksillä viistosti vastapäätä satumais-ta Parlamenttitaloa, jonka edessä tark-kailivat tapahtumia maan hallitus, dip-lomaattikunta, jne. Mutta mitään ei ta-ptahtunut. Kului tunti emmekä näh-neet muuta kuin hiljalleen virtaavaa Tonavan vettä. Joku loihe lausumaan: – taitaa olla sukellusveneparaati.

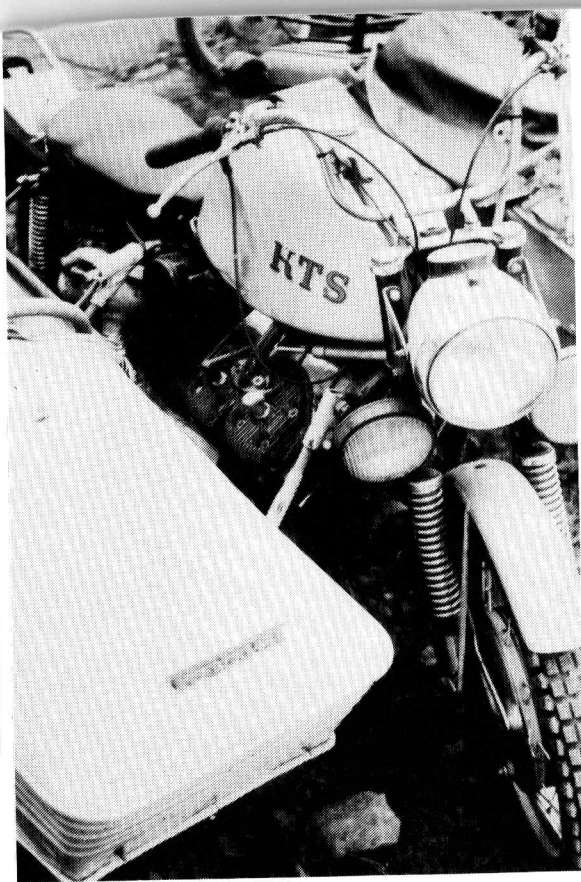
Sitten alkoi tapahtua: muutamat Te-hinnäköiset kantosiipialukset jyrivät editsemme punaiset ja punavalkovih-reät liput uljaasti liehuen. Niitä seurasi lukematon määrä pienempiä poliisi-ym. vartioveneitä; kaikkien koristuk-sena suorastaan kohtuuttoman suuret liput. Pitkin katuja asennetuista kova-äänisistä kuului paraatikomentoja, kansallishymni ynnä muuta juhlallista ja luontevana jatkona – tiputanssi! Kansa ei sentään riehaantunut tanssi-maan. Ja jälleen vedessä möyri uivia panssareita, tykkiveneitä jotka ampui-vat kunnialaukauksia Parlamentin edessä. Pian kaahasi muutama vesi-hiihtäjä (minkä lie aselajin edustaja?) valtavine lippuineen. Väriä ja vauhtia piisasi. Samalla ilmavoimat aloittivat oman show'nsa. Seurasi useita taito-

Lähdössä kansojen paraatiin. Ryhmi-tyimme ensin kadulle maittain kolmijo-noon, mistä jatkoimme torvet soiden koh-ti keskustaa.



Kansojen paraati johti kaupungin halki Sankarten aukiolle, jossa järjestävän ker-hon, BMK:n edustajat laskivat seppeleen Milleniummonumentin juuelle. Muisto-merkki pystytettiin unkarilaisten maahan-tulon 1000-vuotisjuhlan muistoksi 1896. 36-metrinen pylvään päässä pronssinen enkeli Gabriel.





Todellinen autonmoottorimoottoripyörä. Trabantin myllyhän se siellä. Voiman välityksestä takapyörään vastaa pidennetty AWO:n kardaani. KTS:ksi ristiitty ajokki oli DDR:n rekisterissä.

ydinkeskustan kautta Sankarien aukiolla sijaitsevalle Milleniummonumentille. Siellä Budai Motor Klubin edustajat laskivat seppeleen.

Koska ennen paraattia järjestäjät antoivat ymmärtää, että kypärän käyttö oli pakollista, mutta – he korostivat – äänimerkin käyttö ei ollut kielletty, niin torvien töötötys kaikui kaduilla melkoisena. Ja sekös sai kunnan budapestilaiset mukaan ilonpitoon. Kerrostalojen ikkunoista vilkutettiin, ihmiset katujen varsilla pysähtyivät enimmäkseen ihastelemaan loputonta moottoripyöräajonaa. Myös Luomin Veikon pyörässä liehunut Suomen lippu sai selvästi sukulaiskansalaiset osoittamaan meille suomalaisille suosiota. Rendör-ség eli poliisi oli asettanut paraatiin parasta kalustoaan neljästätoista maasta saapuneiden motoristien ihailtaviksi; keulilla teki tietä Mercedes 350 SE ja risteyksissä tilannetta valvoi kymmenkunta BMW R 60/7:aa.

Muun ohjelman muodostivat mm: jokailtainen disko, lakisääteinen kansantanssiesitys, parituntinen bussikiertoajelu huomattaviin nähtävyyksikohteisiin, voimisteluesitys, ilotulitus kaupungilla elokuun 20. iltana, taitoajokipailu, palkintojenjako sekä tietysti mahdollisuus tavata eri maiden kansalaisia, tarkastella mitä kummallisempia moottoripyöriä, nauttia ravintoloiden antimista, uiskennellä kokoontumispaikan maauimalassa, jne.

lentonumeroita potkuri- ja suihkukoneilla, soolona ja muodostelmassa. Myös taisteluhelikopterit tanssivat taitavasti kutsuvieraitten edessä. Lopuksi suuret kuljetuskopterit syytivät kymmenittäin laskuvarjomiehiä Unkarinlipunvärisine varjoneen ja savuineen taivaalle, josta ne hiljalleen putosivat eteemme jokeen. Näytös kesti puoli-toista tuntia ja koko ajan rannoilla valitsi selittämätön sotilaallis-markkinahenkinen vapaa-ajan- perustuslainpäivänviettohenki.

Sunnuntaisessa kansojen paraatissa ajoimme maittain kolmijonossa. Reitti kulki rallipaikalta Obudan kaupunginosasta pitkin valtatuja Tonavan yli

Mielenkiintoisia moottoripyöriä

Jos ovat nelitahtiset rivineloset valanneet meikäläiset kokoontumisajat, niin Pannoniassa kaksitahtisilla oli ehdoton hegemonia. Itäblokin ylivoimaisesti suosituin matkapyörä on – saksalaista laatua – MZ. Muina valtamerkkeinä vaikuttavat tietty Jawa, CZ, pisakuinen viisikymppinen Simson ja tottakai pustan tuulispää eli Pannonia. Useat eigenbau-MZ:t saivat haukkomaan henkeä, mutta kaksi ylivoimaisesti huimapäisintä viritelmää olivat itäsaksalainen KTS-sivuvaunu sekä 3-sylinterinen Pannonia.

Ilmeisesti omistajansa/rakentajansa nimikirjaimien mukaisesti KTS:ksi ristiitty menopeli oli todellinen autonmoottorimoottoripyörä; voimalaite oli nimittäin lainaa Trabantista. Kuusitaakuitioisen kaksitahtitwinin jatkona vetävän pyörän suuntaan toimi pidennetty AWO:n kardaaniakseli. Runko muistutti Uralin tai Dneprin kehikkoa.

Kolmisylinterinen Pannonia taas oli sikäli omistajansa insinööritaidonnäyte, että itse tehdas ei tietävästi ole koskaan moista vempainta rakentanut. Moottori oli rakennettu lisäämällä P 20-mallin 2-sylinteriseen myllyyn yksi muki. Äänestä päätellen kampaikseli vaikutti 120-asteiselta eli senkin täytyy olla itse tehty. Pyörä muistutti ulkonä-

öltään erehdyttävästi vuoden -72 mallista 500 Kawasakia levyjarruineen ja oransseine väreineen. Ja kulku oli kiukkuista!

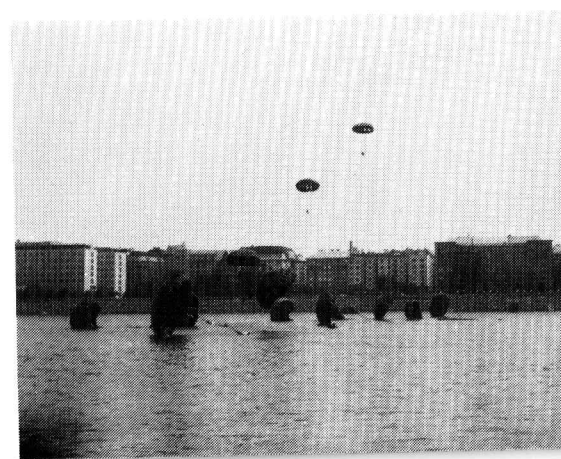
Muutenkin moni itäblokin motoristin ajokki oli mallia Kootut Teokset. Muiden muassa yksi monista DDR-läisistä Bemuista koostui tonnisen rungosta, 60/7 -mallin keulasta, 90 S:n koneesta ja tankin, satulan ja katteen omistaja oli itse valmistanut lasikuidusta. Vielä kahdenkymmenen metrin päästä katsoen BMW ei eronnut aidosta R 90 S-mallista kuin etujarrun perusteella. Ja tankkiin kuulemma mahtui originaalit 24 litraa.

Myös veteraanipyöräilijöille oli Budapestissa kiintoisaa katseltavaa. Ctyrtaktklub Czechoslovakia oli jälleen liikkeellä tosi söpöillä sotiaedeltävillä Harrikoillaan ja Indianeillaan. Yksi kuvatuimmista vanhuksista oli tsekki-rekisterissä ollut 600-kuutioinen nelitahtinen bokserinelonen, jonka merkki ei suinkaan ollut mikään Honda, vaan Puch.

Jatkuu seuraavassa numerossa.

*Teksti ja kuvat:
Taavi Hiltunen*

Elokuun 20. päivän paraatin huipentuma oli kymmenien laskuvarjomiesten hypyt Tonavaan, mistä amfibio panssarit heidät noukkivat.



Asenteissako vika?

Liikenneturvallisuutemme ratkaisevasti heikentynyt

Kuluvan vuoden yhdeksän ensimmäisen kuukauden aikana on maamme tieliikenteessä menehtynyt 28 ihmistä enemmän kuin vastaavana aikana vuonna 1981. Niin Liikenneturvan, vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksen kuin poliisinkin mukaan myös onnettomuuksien määrä on selvästi lisääntynyt. Liikenteessämme on siis jotakin vialla.

Suomen tieliikenteen kehitys Japanin tieliikenteen ohella on viimeisen kymmenen vuoden aikana herättänyt jopa kansainvälistä huomiota selvästi alentamalla onnettomuuksissa kuolleiden määrällään, vaikka samanaikaisesti autoistuminen on jatkunut kiihtyvänä kuten muissakin hyvinvointimaissa. Liikenneturvallisuuden parantamisesta on voitu todella puhua, kun olemme tieliikennekuolemissa päässeet vuoden 1972 1156 uhrista vuosien 1980 551 ja 1981 555 kuolonuhriin. Samanaikaisesti autokantamme on lisääntynyt vuoden 1972 947 906 autosta vuoden 1981 1452 631 autoon.

Kuolemanlukujen trendi nousussa

Viime vuoden viimeisellä neljänneksellä kääntyi maassamme pitkään jat-

kunut liikennekuolemien vähentymisen päinvastaiseen suuntaan, mikä on jatkunut tammi-syyskuussa tämän vuoden aikana. Tänä vuonna liikenteessä on kuollut 358 ihmistä (ennakkotietojen mukaan). Viime vuoden vastaavana aikana tieliikenteessä kuolleiden määrä oli 330.

Eniten lisäystä on tapahtunut autosoolleiden kuolemien määrässä. Heitä kuoli tammi-syyskuun aikana 52 enemmän kuin vastaavana aikana vuonna 1981. Näistä 52 kuolleesta autonkuljettajia oli 23 ja auton matkustajia 29. Myös jalankulkijain kuolemat ovat lisääntyneet. Jalankulkuonnettomuuksien tyypillinen piirre on ikääntyneiden suuri osuus (33 %). Kaikista tieliikenteessä kuolleista 22 % on yli 65-vuotiaita. Tätäkin on pidettävä suhteellisen korkeana prosenttina.

Onnettomuustyyppien kehitys

Tieliikenteessä onnettomuustyypeistä erityisesti huhti-syyskuussa vakavimmiksi ovat nousseet tieltäsuistumiset ja tasoristeysonnettomuudet edellä mainittujen jalankulkuonnettomuuksien ohella. Myös risteysonnettomuuksien määrä on kasvanut huolestuttavas-

ti. Olisi varmasti perusteltua aihetta selvittää, miksi juuri nämä onnettomuudet ovat nyt nousseet vakavina esiin.

Vuoden 1982 kahden ensimmäisen neljänneksen aikana poliisin tietoon tulleista rikoksista voidaan liikenteen vaarantamisen selvästi lisääntyneet, mikä johtunee autoilijoiden piittämättömyydestä, huolimattomuudesta sekä muista vääristä käyttäytymismalleista. Myös ylinopeuksien määrä on kasvanut. Niitä on kirjattu puolitoista tuhatta enemmän kuin vastaavana aikana 1981. Rattijuoppojen määrässä ei ole olennaista muutosta viime vuo-

den vastaavaan aikaan nähden, mutta törkeiden rattijuopumusten määrä on noussut 62 %:sta 67 %:iin.

Koska liikenteen vaarantaminen, ylinopeudet ja törkeät rattijuopumustapaukset ovat lisääntyneet samanaikaisesti tieltäsuistumisonnettomuuksien ja niissä kuolleiden määrän kanssa saattavat edellä mainitut tekijät olla syysuhteessa keskenään. Onhan aiemmin osoitettu, että tieltäsuistuminen on juuri tyypillinen rattijuopumisonnettomuus.

Risteys- ja jalankulkuonnettomuudet ja liikenteen vaarantaminen lienevät yhteydessä keskenään. Toisaalta

Pillin saattaa teilläämme saada suuhunsa milloin ja missä tahansa. Alkoholien nauttimiseen promillerajan (0,5 promillea) puitteissa ei kannata luottaa. Vain täysin raittiina rattiin, silloin poistuu pillin pelkokin.





Kun "pinna" pettä lähtevät monet autonkuljettajat huonoissa olosuhteissa ja lyhyellä näköetäisyydellä ohittamaan. Jonossa ajaminen kun vaatii hieman kärsivällisyyttä. Kiilaajat vaarantavat liikennettä ja aiheuttavat aaltoliikettä jonoon, jolloin kaikkien matkanteko hidastuu.

ylinopeudet ja autoilijoiden piittämättömyys muita tieltä kulkevia kohtaan, toisaalta jalankulkijoiden välipitämättömyys mm. liikennevaloja kohtaan johtavat yllättäviin tilanteisiin liikenteessä.

Liikennemäärät ovat kasvaneet

Viime vuonna tehdyssä ennusteissa arvioitiin liikenteen lisääntyvän vuonna 1982 2,5 %. Kuitenkin tämän vuoden ensimmäisen puoliskon aikana liikennemäärän kasvu on ollut 6,0 % ja henkilöautoliikenteen peräti 7,5 %.

Ennusteita suurempi liikenteen kasvu ei kuitenkaan yksin riitä selittämään kohonneita liikenneonnettomuus- ja -kuoleman lukuja, vaikka sillä onkin keskeinen merkitys kehitykseen.

Tieliikennelaki uudistui, jäivätkö vanhat asenteet?

Tämän vuoden huhtikuun 1. päivästä tuli voimaan uusi tieliikennelaki. Uudistus merkitsi myös monien asetusten ja ohjeiden uudistamista aina siinä määrin, että yhä vielä on tulossa uusia

liikenneministeriön päätöksiä ja määräyksiä. Lakia uudistettaessa niin lain tekniset valmistelijat kuin laista päättänyt eduskuntakin odottivat liikenne- ja turvallisuustilanteen edelleen parantuvan teillämme. Nyt näyttää kuitenkin kehityksen vastakkaiselta.

Olisi kuitenkin anteeksi antamaton tehdä muutaman kuukauden liikenneonnettomuustilastoista sellainen johtopäätös, että uudistus on epäonnistunut. Mitä uusi laki on tieliikenteellemme merkinnyt, selviää vasta pitemmän seurannan pohjalta. Kansalaiset ovat kuitenkin tehtyjen tutkimusten mukaan ottaneet uuden lain myönteisesti vastaan ja ovat myös lakiin perehtyneet.

Näyttääkin siltä, että nykyisiin tieliikenteen pulmiin ei kyetä vaikuttamaan uusien määräyksien tai säädösten. Kasvaneet onnettomuusluvut johtuvat monista tekijöistä, ennen kaikkea tien käyttäjistä itsestään. Toisaalta huolestuttava tilanne kehottaa turvallisuusviranomaiset toimimaan.

Mitä pitäisi nyt tehdä?

Tuskinpa kenelläkään on hallussaan sellaista viisasten kiveä, jolla liikenneonnettomuudet saataisiin kerralla loppumaan. Siihenhän ei kyettäisi kuin pysäyttämällä pyörät ja sehän taas merkitsisi koko nykyaikaisen yhteiskuntakoneiston pysähtymistä.

Kirjelähetys

Postimaksu
1,30

Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Markku Ahonen

Tulikallionkatu 4 B 53

15170 LAHTI 17

Vaihtoehtoiksi jää näin vain kansalaisten omaehtoisen panoksen, omien asenteiden tarkistaminen ja muuttaminen. Tietenkin myös viranomaisten tulee tarkistaa, täsmentää erilaisia mää-
räksiä ja rajoituksia liikenteessä. Esimerkiksi nopeusrajoitusten noudattamatta jättämistä ruokkivat paikoin vaikeasti mielletävät, alennetut nopeudet. Yhtä lailla jalankulkijaa houkuttaa päin punaista kävely, mikäli liikennevalojen ajoitus koetaan turhauttavaksi.

Autonkuljettajalla on aina arvolasti

Autonkuljettajan tulisi muistaa, että ajoipa hän yksin tai seurassa, hänellä on aina "arvolasti", jonka ehjänä pe-

rille tuomisesta vastaa vain hän itse. Autonkuljettajan on oman turvallisuutensa lisäksi huolehdittava myös matkustajien turvallisuudesta. Myös taikaistumilla on käytettävä turvavyötä. Tieltäsyöksymistapauksissa ja vastaavissa onnettomuuksissa auton putoaminen tai edessä istuvien niskaan töytäminen on aiheuttanut vakavia seurauksia, loukkantumisia ja jopa kuoleman tapauksia. Matkustajien sijoittamisella oikein autoon voidaan ennalta ehkäistä moni vaaratekijöitä.

Ajoneuvon tekniseen kuntoon on kiinnitettävä erityistä huomiota talviliikenteen olosuhteissa. Hyväkuntoisten talvirenkaiden lisäksi ajoneuvon pitää kaikilta muiltakin osin olla "katsastuskunnossa". Pimeän aikana valolaitteiden kuntoon on syytä panna painoa,

ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero:

Nimi:

Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite:

Postinumero:

Postitoimipaikka:

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle:

.....

.....

Kirjeenvaihtoa

Tässä takavuosina pidettiin sopimatomana että joku kolmas luki yhden toiselle kirjoittamia kirjeitä. Kun sittemmin eräs nyttemmin eläköitynyt vanhempi valtiomies alkoi lähetellä n.s. myllytys- ja jauhatuskirjeitä alamaisilleen ja vielä julkaisi hyvät nivas-kat niitä kahtena eri opuksena niin kat-somme luvalliseksi julkaista otteita käsimme sattuneesta irlantilaisäidin (Mrs Mary O' Hooligan nimeltään) kirjees-

sillä hyvät valaisimet saattavat pelastaa autonkuljettajan itsensä lisäksi myös monen jalankulkijan hengen.

Jalankulkijan ei tarvitse olla liikenteen "erilainen"

Yhä useammin on osoitettu jalankulkijan itse aiheuttaneen onnettomuuden. Sen vuoksi jalankulkijoilta on vaadittava entistä voimakkaammin liikennesääntöjen noudattamista. Auttavaan liikennesääntöjen hallintaan saa jokainen nuori kansalainen valmiuden jo peruskoulun opetuksessa. Näin ollen ainakin näiltä jalankulkijoilta voidaan vaatia liikennesääntöjen noudattamista. Kadulle tai tielle törmäminen suojatien välittömässä läheisyydessä tai muu vastaavanlainen käyttäytyminen on pantava vain jalankulkijan itsensä holtittomuuden ja piittaamattomuuden tiliin. Ikuinen autoilijoiden ja auton syyttäminen jalankulkuonnettomuuksissa alkaa jo kuulostaa vanhalta rallilta. Tietenkin myös autoilijoiden asenteissa jalan liikkuvia kohtaan on korjaamisen varaa.

Liikenne on ennen muuta kaikkien tienkäyttäjien yhteispeliä, jossa jokais-

tä nuorimmalle pojalleen Patrickille joka palvelee H.M.S. (=Her Majesty's Ship) DIANALLA jossain Falklandin vesillä. Kas näin kirjoittelee äiti:

---"Poikani, ole ylpeä Isästäsi, hän on saanut uuden työpaikan, jossa hänellä on yli 6000 ihmistä alaisenaan, hän näet leikkaa nurmikkoo koneella Belfastin keskushautausmaalla."

---Olen huolissani miten enää löydät kotiisi kun et tunne taloamme, näes muutimme viime viikolla kun vuokranantaja - se kiskuri - sanoo että meiltä muka on kahden vuoden vuokrat maksamatta.

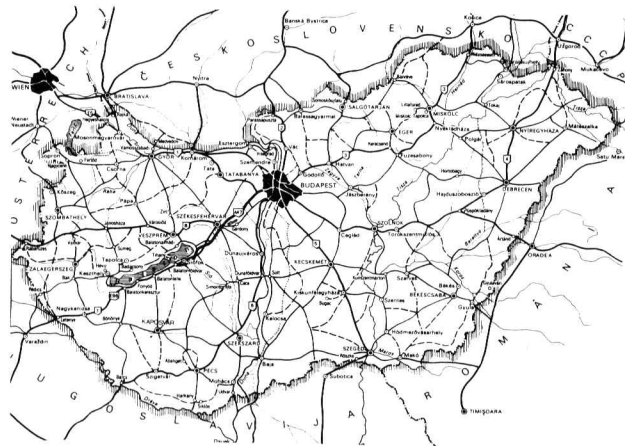
---Uudessa asunnossamme tuntuvat kaikki muut vehkeet pelaavan hyvin, mutta pesukone reistailee pahasti. Laitoin siihen eilen 12 likaista paitaa, kilon kokkareen mäntysuopaa päälle, suljin kannen täytettyäni koneen ensin kuumalla vedellä ja vedin sitten koneen ketjusta käyntiin. Se lähti kyllä hyvin käymään ja hurisi kovasti, mutta kukaan ei ole nähnyt niitä paitoja sen koommin.

---Jälkikirjoitus: Voi miten mielelläni olisin palauttanut Sinulle ne kaksi puntaa jotka viimeksi kotona käydesäsi lainasin Sinulta, mutta kun minä onneton ehdin jo liimata kiinni tämän kirjekuoren.

Rakkain terveisin
Äitisi

ta pelaajaa on kunnioitettava "säätyn katsomatta". Suomalaisen olisi kyp-syttävä liikkumaan siten, että voisimme puhua myönteisessä hengessä liikennekulttuurista. Kulttuurimiljöössä kiinnitetään aina erityistä huomiota ikääntyneisiin, vammaisiin ja lapsiin eli kaikkiin sellaisiin ryhmiin, joiden liikkumiskyky ja havainnointimahdollisuudet ovat pysyvästi tai tilapäisesti alentuneet.

Vähän Unkarista ja Budapestista



Unkarilaiset ovat meidän sukulaiskansamme. Ruuhkaisimpia turistikohteita lukuunottamatta siellä monta kertaa suomalainen saakin sukulaisen kohtelun. Tätä meidän jäyhien härmäläisten on joskus vaikea ymmärtää, varsinkin, kun kielestä edes ei saa mitään tolkkua. Joku on väittänyt, että suomen ja unkarin kielet ovat yhtä lähellä toisiaan kuin ruotsi ja portugali. No, joka tapauksessa olemme lähteneet samoilta seuduilta Volgan mutkan paikkeilta joskus aikojen alussa, ja kelpo madjaari on mielellään kanssakäymisissä suomalaisen kanssa.

Kaunista ja puhdasta luontoa tai koineita maisemia etsiäkseen on Unkariin turha lähteä. Maan pinta-ala on vajaat 100.000 km² eli alle 1/3 Suomen alasta. Aasukaita on yli 10 miljoonaa,

joten väkeä riittää lähes kymmenkertainen määrä per neliökilometri maamme verrattuna. Plus turistit päälle.

Sen sijaan on olemassa monta muuta hyvää syytä matkustaa madjaareja tapaamaan. Voi käydä Budapestissa, joka nähtävyyksineen ja leppoisine kaatuelämineen on nuorekkaalle matkailijalle mitä mukavin kohde. Balaton-järvi tarjoaa korkeatasoisia palveluja niille, jotka haluavat lekotella veden äärellä. Mickolc ja Debrecen itäisessä Unkarissa ovat hyviä tukikohtia Tokajin kotiseudun ja todellisen pustan vierailijoille. 140 000 asukkaan Pécs etelässä tarjoaa Välimeren tunnelmaa. Unkariin voi matkustaa myös tavataksseen unkarilaisia, syödäkseen ja juodakseen kunnolla (ja suhteellisen edullisesti) tai vaikka kokoontumisajoon.

Kaikkialla maassa lähes kaikkien alojen kulttuuritarjonta on runsasta: on laulujuhlia, tanssia, kuvaamataidetta, pop- ja jazz-musiikkia, jne.

Madjaarit

Madjaarit eli unkarilaiset eivät ole yksiselitteistä väkeä. Heille on luonteenomaista itsetietoisuus, heillä on historiaa, jota kelpaa näyttää kirkoissa, museoissa ja kaduilla. Mutta he ovat myös auliita kuuntelemaan vieraankin ongelmia avoimesti. He rakastavat väittelyä, mutta toisaalta he ovat leikkisiä ja pilailijoita. He järjestävät mielellään juhlallisia tilaisuuksia, mutta eivät kuitenkaan viitsi menettää yöunia järjestelyjen kanssa. Tietty epätasällisyys ja hällä-väliä-mentaliiteetti kuuluu unkarilaiselle. Unkarilaiset pienenä kansana eivät valtavasti rakasta suuria kansoja, kuten emme taida mekään tehdä. Sekin yhdistää meitä, samoin kuin se, että historian kulusa olemme tupanneet jäädä aina toiseksi, joskaan ei täysin nujerretuksi. Suomalaisen unkarilainen kutsuu aika herkästi kotiinsa vierailulle, tai ainakin siemaisemaan pälinkat tai viinianokset läheiseen viinitupaan.

Näkymä Kalastajalinnakkeen pihalta Tonavalle. Joen toisella puolella, Pestissa, heti rannassa Parlamenttitalo. Kalastajalinnake on muistomerkki: kuninkaanlinnan puolustus oli ammoin näiltä osin kalastajien tehtävänä. Linna rakennettiin vuosina 1894—1903, eikä sillä ole koskaan ollut varsinaista linnakkeen — siis sotilaallista — tehtävää.

Syöminen ja Juominen

Ranskan ja USA:n jälkeen Unkari sijoittuu kolmanneksi kaloreidenkuluksessa. Toisin sanoen siellä osataan herkutella. Pyölevyyttä pidetäänkin yhtenä unkarilaisten ongelmista.

Paprikaa pidetään tyyppillisesti unkarilaisena ruoka-aineena. Sitä se onkin. Useimmissa ruoka-annoksissa siihen muodossa tai toisessa törmää. Sitä käytetään niin salaateissa, kalakeitoissa kuin liharuissakin.

Alkuruokana syödään aina jotain keittoa — unkariksi levese. Ruokalistalla saattaa olla kalakeittoa — halászlé, papukeittoa — zöldbableves, tomaattikeittoa — paradicsomleves, lihalientä — eröleves tai gulassia — gulyas. Aito gulassi on muuten rehelliä lihakeittoa eikä mitään epämääräistä keitettyä lihaa, mitä meillä tuolla nimellä kaupitellaan. Mielestäni alkukeitto kannattaa tilata, koska se tulee nopeasti, ja sitä on mukava maistella pääruokaa odotellessa, mikä saattaa kes-



tää vartin tai puoli tuntia. Keitot maksoivat viime kesänä markan pari.

Salaatit – salatok, kuuluvat myös ateriaan. Ne tarjoillaan omista kupeissaan. Yleensä on valittavissa kurkku-, paprika-, tomaatti-, kaali- ja sekasalaattia. Näidenkin hinta jää tavallisesti alle kahden markan.

Ehkä kuuluisin unkarilainen liharuoka on nimeltään pörkölt. Toinen on paprikás. Pörköltin liha kypsennetään omassa mehussaan, kun taas paprikásissa ensin kypsytellään rasvassa sipulia, sitten paprikaa ja sitten vasta lisätään liha ja vesi. On olemassa marhasertés- ja birkapörkölttejä eli nautasika- ja lammaspörkölttejä. Paprikásin voi valmistaa kanasta, vasikasta tai perunasta.

Riistaravintoloista voi saada villisikaa, kaurista tai hirveä. Siipikarjaa syödään Unkarissa asukasta kohti enemmän kuin missään muualla maailmassa. Hanhea ja kanaa on tarjolla eri muodoissa. Yksinkertainen ruoka on töltött paprika tai töltött kaposzta eli täytetty paprika tai täytetty kaali. Ne muistuttavat kaalikääryleitä.

Jälkiruuat ovat luku sinänsä. Tyypillisin unkarilainen jälkiruoka lienee struudeli – unkariksi rétes. Se on lehteeseen taikinaan käärittyä hilloa, esim. omenahilloa. Ohukaisia (palacsinta) on tarjona lihalla, hillolla tai suklaatäytteellä. Jäätelö ei ole yhtä rasvaista kuin meillä.

Unkari on tunnettu viinimaa. Pahanmakuista viiniä siellä ei tarvitse juoda. Kaikkia merkkejä voi maistaa, mainitakoon tässä muutamia parhaista: kaikki Tokaji-laadut, Debrői Hárslevelü ja Egri. Viinipullon kanssa pöytään ilmestyy usein myös vesikarahvi (vız). Lounastauolla madjaari lanttaa

viininsä veteen, mutta päivällisellä ei enää tarvitse moista murehtia.

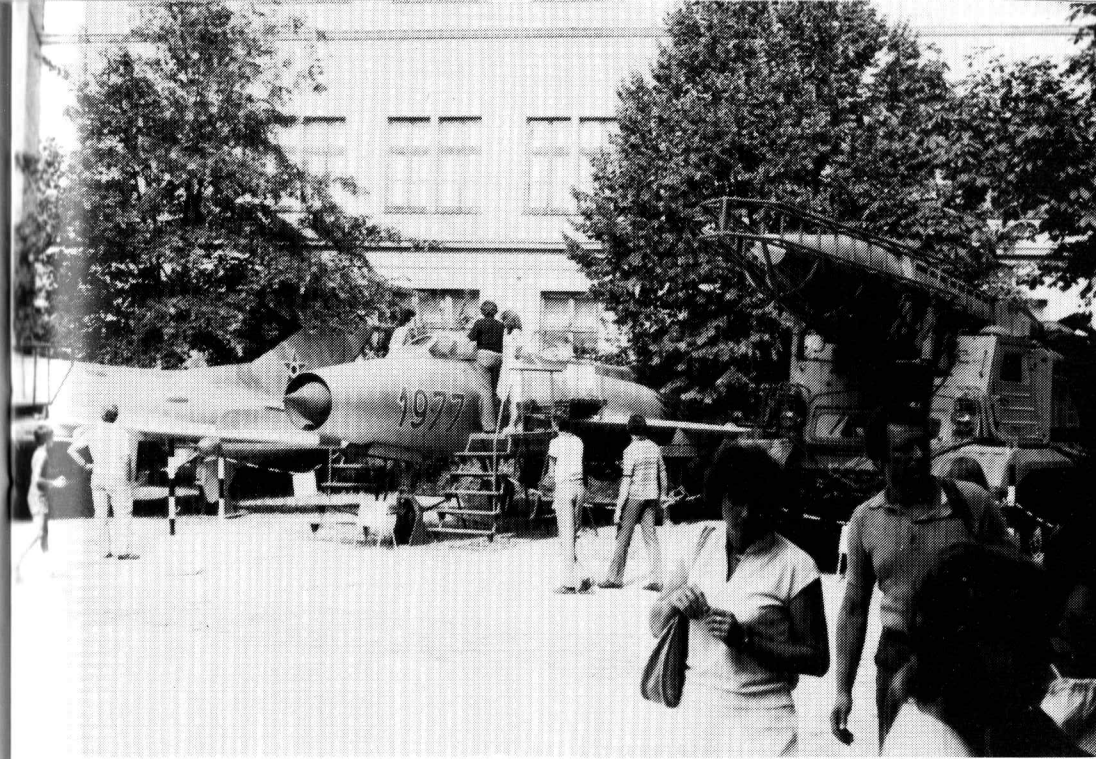
Ruokapaukuiksi sopivat pälinkan eri laadut. Pälinka on hedelmäviinaa, ja sitä valmistetaan eniten aprikoosista (barack-pälinka), kirsikoista ja luumuista. Likööreistä kuuluisinta on Hubertus, mutta taatusti karneimman makuista on Unicum. Sitä mainostetaan maailman parhaana vatsalääkkeenä.

Ravintolalounaasta alkukeittoineen, salaatteineen, pääruokineen ja jälkiruokineen ynnä cola-lasillisesta suoriutuu noin 10–20 markalla paikasta riippuen. Iso viinipullo maksaa kappassa noin kymppi (laatuviini) ja ravintolassa tuplasti. Hyvä slovakkilainen Különlegesseg-niminen olut maksoi ravintolassa 2.- puolen litran pullo. Desin pälinka-paukku kustantaa markan tai kaksi. Eli että huokeata on.

Unkarilaiset suklaatornut tai suklaakakun palat voittavat mielestäni jopa aidot Sacher-tortut. Erikoisen herkullinen kakkupala maksaa Budapestin ydinkeskustan tunnelmallisissa kahviloissa noin pari markkaa, mutta ABC-etteremistä eli ABC-ravintolasta, jotka ovat marketien kuppiloita, ostimme viime kesänä kahdella markalla kolme suklaakakun palaa! Musta pienen pieni kahvi – fekete kàvé – kuuluu olennaisena osana kakunnauttimiseen. Sen hinta on alle markan.

Madjaarit harrastavat myös matkamoottori-pyöräilyä

Vaikka unkarilaisten elintaso on huomattavasti meikäläistä vaatimattomampi ja moottoripyöriä käytetään jo



Budapestin Asemuseon pihalta. Ulkotiloissa seisoi mm. neljä Mig-hävittäjää, kuvassa näkyvä ohjus, panssareita, kuorma-autoja, K-Rad-kejuvetoinen (telaketju) moottoripyörän ja panssarivaunun risteytys ja tykkejä. Sisätiloissa oli käsiaseita, mm. käyräpiippuisia pistooleja, Valmet-haulikko ja täydelliset kaksintaisteluvälineet sisältävä soma rasia.

kapäiväiseen kulkemiseen paljon enemmän kuin meillä, niin sielläkin matkamotorismi elää voimallisena. Unkarissa on rekisterissä lähes 700 000 moottoripyörää, mutta niistä vain noin sata tuhatta on yli 125-kuutioisia. Mutta on sitä siinäkin, kun ottaa huomioon, että Suomessa on noin 40 000 pyörää rekisterissä. Varsinaisessa matkakäytössä madjaarien pyöristä on kuitenkin vain murto-osa; jopa absoluuttisesti ehkä vähemmän kuin suomalaisista.

Viime vuonna Unkarissa järjestettiin vajaa kymmenen kokoontumisajoa. Niistä ehdoton ykkönen oli tie-

tysti Pannonia FIM:n inter-club-osakilpailuna. Muita ovat muiden muassa Körös Kupa, Qbuda Kupa ja ziehlart-tyyppinen Sarospatak Celtura.

Voimallisimmat matkamotorismin keskuskeskukset lienevät Budapest ja Debrecen. Pääkaupungissa toimii kaksi matkapyöräilykerhoa, Budai Motor Klub eli BMK ja Kinizsi T.E. Touring Gruppe. BMK on puhtaasti moottoripyöräkerho, mutta Kinizsi T.E:n toimialaan kuuluvat lisäksi autoilu ja vuoristokiipeily. Juuri BMK vastasi viime vuoden Pannonian järjestelyistä, tosin Kinizsin kavereitten avustuksella. Kesällä -83 Pannonian hoitelee Väs-nimisen

kaupungin sementtitehtaan moottori-kerho.

FIM-ralli kuuluu parin-kolmenkymmenen motoristin vuotuisen ohjelmaan. Viime kesänä siellä kävi Unkarista 24 moottoripyörää. Joukossa oli lukuisia BMK:n ja Kinizsin kavereita.

Moottoripyörälehdessä nimi on 'Motorosélet' eli Moottoripyöräelämä. Se ilmestyy 6-7 kertaa vuodessa. Lehden sisältö on suorastaan hämmästyttävän länsimainen. Kannessa kaartaa Kata-na, keskiaikeamallalla H-D Electra Glide 1340 värikuvana, sisäsiivuilla kerrotaan Pariisi-Dakar-kisasta, Can Amin Bombardier -nelitahtikoneesta, FIM-rallista, kardaamista, näkyy hondia siellä bemuja täällä. Tosin unkarin maanteillä harvoin näkee länsi- tai kaukoitipyörää, mutta joskus kuitenkin (jopa unkarilaisrekkarissa).

Madjaarien matkakoneet ovat siis suurelta osin Mitsejä, Setsejä ja Jawoja. Paljon näkee myös Pannonioita, joiden valmistus lopetettiin noin vuosikymmen sitten. Siellä törmää vanhanpuoleisiin Bemuihin ja brittipyöriin. Joillain harvoilla on esim. Honda CB 500 K tai BMW R 65. Sota-Zündappit ja -Bemut ovat kovassa käytössä. Samoin 50-kuutioiset Simsonit. Poliisi ajaa Mitsillä ja R 60/7 Bemulla. Ja yksi tyttö italialaisvalmisteisella CBX 125 -Hondalla. Kuvankauniita molemmat. Kunnan ajo- ja matkavarusteista unkarilaisilla on pulaa. Sivulaukkuja ja katteita ei oikein kukaan näytä valmistavan. Äärimmäisen harvalla on sivulaukut, nekin yleensä aika heikot esitykset. Sivutavaratelineet ovat sitä vastoin hyvin yleisiä. Ne voittavat sivulaukun käytännöllisyydessä niin kauan kuin ei sada. Silloin nimittäin vaaditaan tietyksi vedenpitävää päällystystä, joka usein näytti puuttuvan. - Mutta ei-

pähän jää vesi laukun pohjalle lillimään, kuten minun entisissä Shoen-laukuissani.

Se hassu kieli

Unkari kuulostaa meikäläisen korvaan lähinnä hassulta. Mutta esimerkiksi saksalainen ei suomea erota kovin helposti unkarista, niin samalta se kuulemma vaikuttaa.

Kummassakin kielessä on sijamuotoja inhimillisesti katsoen liikaa, samoin ä- ja ö-kirjaimia. Muutama melkein yhteinen sanakin on olemassa, kuten vesi - viz, veri - vér, kala - hal, vesitorni - viztoronyi. Edes poliisi ei ole sinne päinkään kuin meillä, vaan rendőrség (lausutaan rändörshääg). Tai "lentokone lentää" on unkariksi repülő repül (lausutaan räpylö räpyl).

Muutamia tärkeimpiä sanoja lienevät seuraavat: ruokalista -- étlap, olut - sör, kiitoksia - köszönöm (lausutaan kössönöm), hyvää huomenta - jo reggelt (laus. joo räggält), lääkäri - orvos.

Ehkä se siitä.

Ja sitten ei pidä ihmetellä, mikä ihme on se Pihenöhelyn kylä, joka tulee moottoritiellä vastaan muutaman kilometrin välein. Pihenöhely (laus. pihänöhäj) on levähdyspaikka.

Budapest

Budapest on maan kaksimiljoonainen pääkaupunki, joka hallitsee maata ehkä vielä enemmän kaikilla aloilla kuin Helsinki Suomessa. Kaupunki jakautuu kolmeen pääosaan: Tonavan länsipuolella ovat Qbuda ja Buda, itäpuolella jokea aukeaa loogisesti Pest. Nämä kaikki kolme olivat omia kaupunkiaan, mutta ne yhdistyivät 1800-luvulla.

Obuda ja Buda sijaitsevat suurelta osin vuorilla, Pestin puoli on alanko. Joen ylittää seitsemän siltaa, joista kukin on oma taideteoksensa. Kaunein on ehkä Ketjusilta.

Tonavan länsipuolella sijaitsevat huomattavimmista nähtävyyksistä mm. seuraavat: Gellért-kukkula, Linnavuori ja kuninkaanlinna, Mätyäskirkko, Kalastajalinnake, Asemuseo. Mainittakoon, että Gellert-kukulalta ja Linnavuorelta voi kaupunkia ihailla ylhäältä käsin. Kalastajalinnake taas on viime vuosisadan vaihteessa lähinnä koristeeksi rakennettu komea linna. Asemuseosta löytyy mitä merkillisimpiä aseita käyräpiippuisista Valmetin haulikkoon, unohtamatta neljää erilaista Mig-hävittäjää ja K-Rad -merkkistä panssarivaunun ja moottoripyörän risteytystä.

Pestin puolelta löytyy mm. tiedeakatemia ja parlamenttitalo joiden arkkitehtuuri on hyvin kiintoisaa. Vilkkaimmat kauppakadut ovat Pestin puolella. Tuliaisiksi voisi ajatella esimerkiksi käsitöitä, levyjä, julisteita tai erinomaisia viiniä.

Myös keskellä Tonavaa voi Budapestissa viettää lomaa. Nimittäin Margit-saari tarjoaa kylpylän ja erikoisen kauniin puistikon vierailtavaksi.

Mielestäni parasta Budapestissa on katujen leppoisa tunnelma, jonkinlainen pehmeys. Myös kahvilat ja ravintolat tarjoavat tunnelmaa, mitä Suomesta on turha hakea. Myös halvat hinnat tekevät kaupungin osaltaan miellyttäväksi. Bussilippu maksoi viime kesänä yhden forintin eli 13 penniä. Metro- ja ratikkaliput olivat samanhintaisia. Mutta ei niin hyvää ettei jotain huonoakin: leirintäalueet, ja varsinkin niiden saniteettitilat ovat lä-

Halutaan ostaa

Löytyisikö mistään HONDA 750:n (-73) alkuperäisiä PAKOPUTKIA? Käytettyjä mutta ehjiä. Juha Koivula, 31330 Lepistö. Puh. 916-41808.

Ostetaan HONDA KZ 750 -80 sopiva 4-1 tai 4-2 PAKOPUTKI. Puh. 90-8727896/Markku.

Hyvät ystävät!

Lämpimät kiitokset jokaiselle joulukorteilla muistamisesta.

Hyvää alkanutta vuotta!

Aimo

hinnä kammottavat. Aivan vapaaherzogssesti ei kummankaan leirintäalueen - Romain tai Hars-Hegyn - vessassa käy. Onneksi ravintoloiden WC:t ovat siistejä.

Lopuksi

Tähän juttuun ei tietenkään saa mahtumaan kovin täydellistä selvitystä Unkarista tai edes Budapestista. Matkailijalle sopivaa Unkari-aiheista kirjallisuutta ovat esim. Arne Laurilan "Matkailijan Unkari ja madjaarien maa", Reima T.A. Luodon "Unkari-matkailijan maa" sekä Iván Boldizsarin "Ungarn", jota on saatavissa myös englanninkielisenä. TH.



Perjantai-illan tunnelmaa kontrollipaikalla.

Tulevaa odotellessa, mennyttä muistellen

Kontlota 1982 vielä kerran kuvina

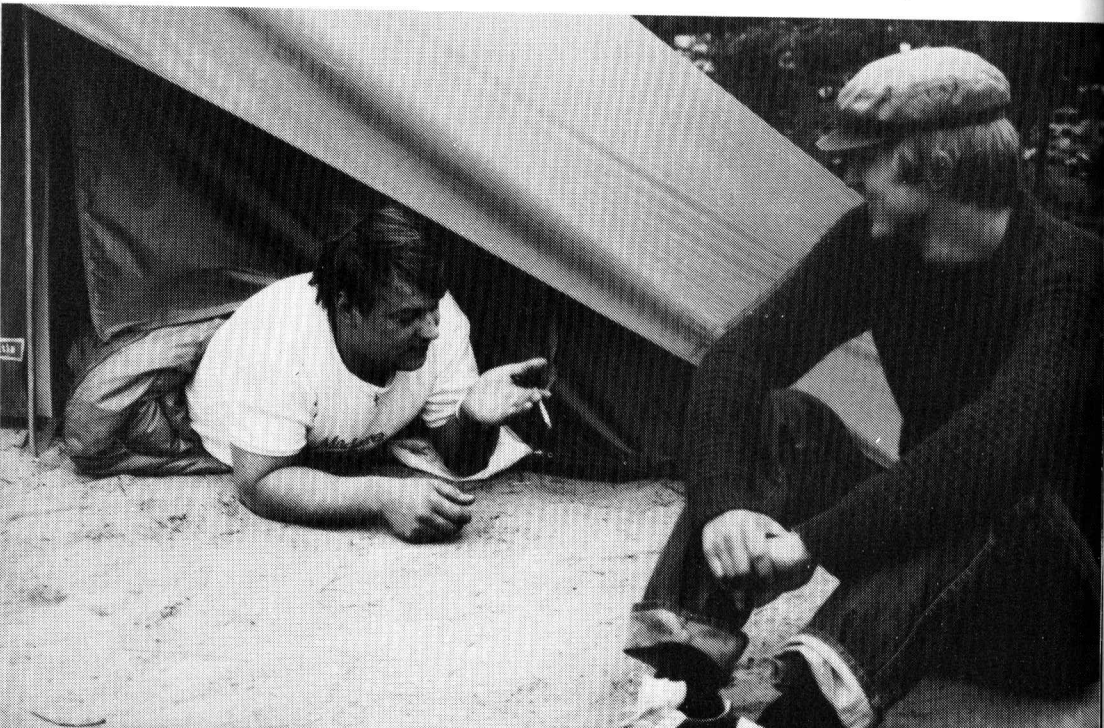
Kouvolassa rakennettua tyylikästä sivuvaunumuotoilua.



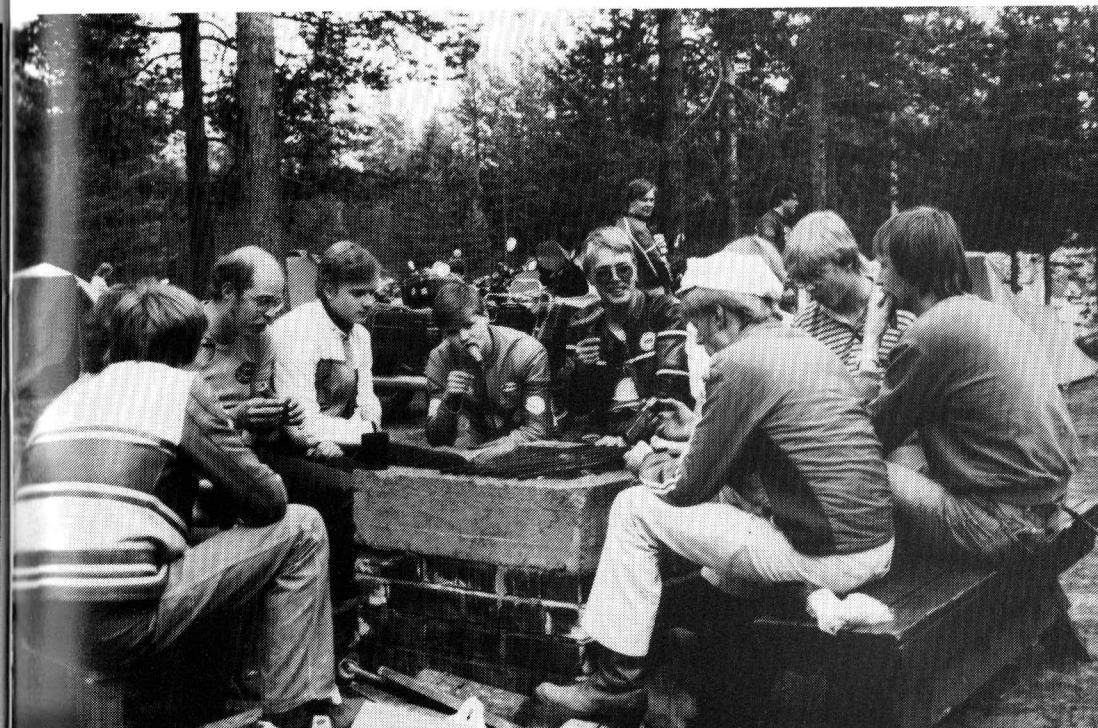


Sivuvaunulliset kuljettavat kokonaisia perheitä Kontioon.

Kontiossa voi ottaa myös rennosti ja nauttia vain telttailusta kauniina kesäpäivänä.

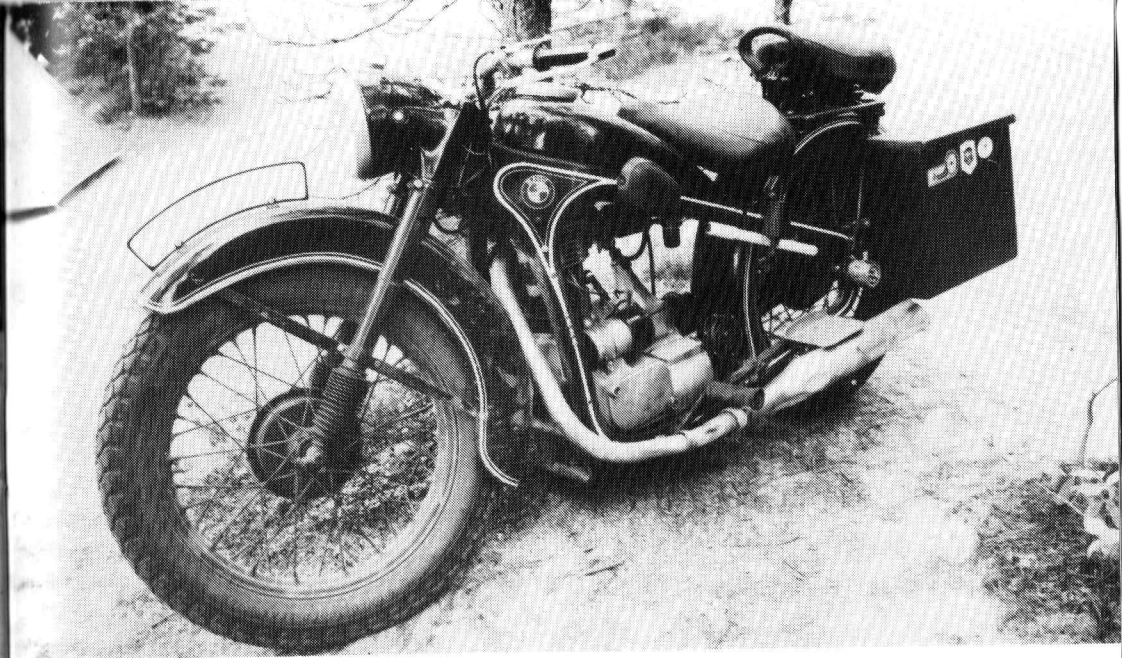


Kontiorallin nuotiotalilla on niin etelän kuin pohjoisenkin motoristilla mahdollisuus yhteisiin keskustelutuokioihin. Samoin on nuorien ja vanhempien motoristien yhteisiin tapaamisiin. Valitettavan usein vain kuitenkin motoristit ovat omien kotinurkkien kaverien nuotiotalilla.



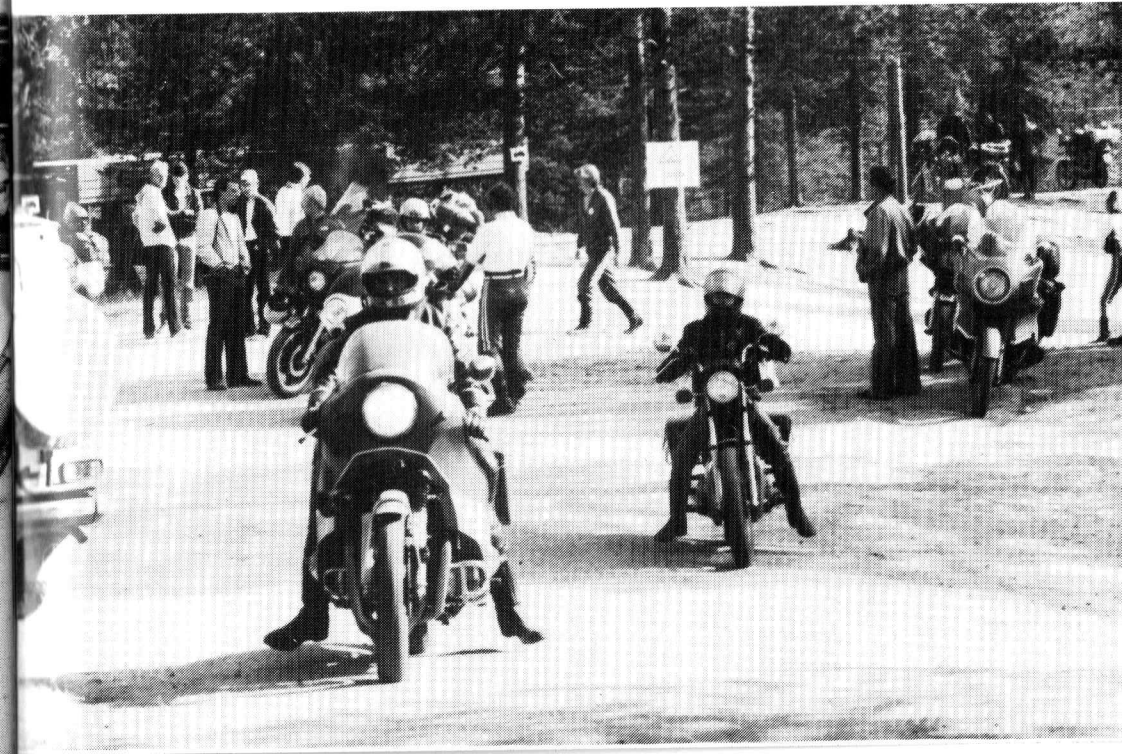


Parasta on kartalta suunnitella kotimatkan reitti.



BMW vanhus vuodelta 1948 tyyppimerkki R 35.

On aika hyvästellä motoristiystävät ja toivottaa 'Hyvää matkaa'.



TIELIIKENTEESÄ KUOLLEET
ENNAKKOTIETOJEN MUKAAN

Lokakuun tieliikenteessä 60 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai lokakuun tieliikenteessä surmansa 60 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 63. Vuosien 1979–1981 lokakuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 61. Tammi–lokakuun aikana kuoli tieliikenneonnettomuuksissa kaikkiaan 418 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai liikenteessä surmansa 393 henkilöä.

Lokakuussa surmansa saaneista oli miehiä 44 ja naisia 16.

Lokakuun liikenteessä kuoli 17 autonkuljettajaa ja -10 matkustajaa. Polkupyöräilijöitä kuoli 7, jalankulkijoita 21 ja mopoilijoita 5.

Kuolleista oli ikäryhmässä 25–49-vuotiaita 19 ja 65-vuotiaita tai vanhempia kuoli 9. Alle 15-vuotiaita kuoli 1 ja ikäryhmässä 15–24-vuotiaat oli kuolleita 16. Ikäryhmässä 50–64-vuotiaat kuoli 15.

Eniten uhreja lokakuun liikenteessä oli Turun ja Porin sekä Hämeen läänissä, joissa molemmissa kuoli 13 henkilöä.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jok-

seenkin luotettavana lopullisiin tilastolukuihin verrattuna. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolevat myöhemmin.

Marraskuun tieliikenteessä 53 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai marraskuun tieliikenteessä surmansa 53 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 70. Vuosien 1979–1981 marraskuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 60. Tammi–marraskuun aikana kuoli tieliikenneonnettomuuksissa kaikkiaan 471 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai liikenteessä surmansa 463 henkilöä.

Marraskuussa surmansa saaneista oli miehiä 33 ja naisia 20.

Marraskuun liikenteessä kuoli 17 autonkuljettajaa ja -8 matkustajaa. Polkupyöräilijöitä kuoli 8, jalankulkijoita 18 ja mopoilijoita 1 ja traktorinkuljettajia 1.

Kuolleista oli ikäryhmässä 25–49-vuotiaat 13 ja 65-vuotiaita tai vanhempia kuoli 23. Alle 15-vuotiaita kuoli 2 ja ikäryhmässä 15–24-vuotiaat oli kuolleita 5. Ikäryhmässä 50–64-vuotiaat kuoli 10.

Eniten uhreja marraskuun liikenteessä oli Turun ja Porin läänissä, jossa sai surmansa 14 henkilöä.

Nuoret ajavat tieltä ulos iäkkäillä vaikeuksia risteyksissä

Nuorien autonkuljettajien vakavissa liikennevahingoissa ovat tyypillisiä tieltä ulosajot. Iän karttuessa risteystasonnettomuuksien osuus kasvaa — erityisesti yli 70 vuotiaat joutuvat onnettomuksiin risteyksissä. Keski-ikäisille tyypillisimpiä ovat törmäykset vastaantulevien ajokaistalla. Mm. nämä seikat ilmenevät Teknillisen Korkeakoulun Työpsykologian laboratorion tekemästä selvityksestä, joka käsittelee eräitä kuljettajakohtaisia tekijöitä kuolemaan johtaneissa liikennevahingoissa. Selvitys perustuu liikennevahinkojen tutkijalautakuntien vuosina 1975–1979 kokoamaan aineistoon.

Yhteenajoissa sekä nuoret että iäkkäät ovat selvityksen mukaan keski-ikäisiä suhteellisesti useammin liikennevahingon pääaiheuttajina. Iäkkäät ovat muita syyllisempiä erityisesti risteysvahingoissa, mutta myös törmäyksissä vastaantulevien ajokaistalla. Nuoret sensijaan ovat keski-ikäisiä useammin vahingon pääaiheuttajina vain törmäyksissä vastaantulevien ajokaistalla.

Liikennevahingon taustasyynä on nuorilla muita useammin alkoholin, vähäisen ajokokemuksen ja ajotaidon lisäksi asenteet, jotka paljolti liittyvät nopeaan ajamiseen. Niinpä vahingon välittöminä syinä nuorten aiheuttamisessa vahingoissa esiintyy muita useammin suuria tilannenopeuksia ja ajovirheitä. Mainitut seikat toisaalta ovat myös tieltä ulosajojen tyypillisiä taust-

ta- ja välittömiä syitä: noin 55 % kuljettajista oli alkoholin vaikutuksen alaisina, noin 50 % ajoi ylinopeutta ja lähes 30 % omasi vähäisen ajokokemuksen — kaikkiaan lähes 80 %:ssa tapauksista ainakin jokin em. tekijöitä oli myötävaikuttamassa. Iäkkäillä liikennevahingon aiheuttajilla on välittöminä syinä puolestaan muunikäisiä useammin huomiovirheitä, jotka toisaalta ovat hyvin tyypillisiä myös risteysvahingoissa. — Tutkimustulokset viittaavat lisäksi siihen, että vähäinen ajokokemus olisi kohtalokkaampi iäkkäämmille kuin nuorille.

Alkoholi, ylinopeus ja kokemattomuus moottoripyöräilijöiden kuolonkolareiden syinä

Selvityksen mukaan moottoripyöräilijöiden vahingoista lähes puolet on yksittäisvahinkoja (tieltä suistumisia, kumoonajoja yms.). Näiden suuri osuus selittyy osittain sillä, ettei ajoneuvo suoja kuljettajaa ja matkustajaa siten kuin autoissa. Toisaalta yhteenajoissa moottoripyöräilijät on yli 70 % tapauksista katsottu vahingon pääaiheuttajiksi. Molemmissa edellä mainituissa suhteissa moottoripyöräkuljettajat poikkeavat esim. henkilöautonkuljettajista.

Alkoholi, ylinopeus ja vähäinen ajokokemus näyttäisivät selittävän melkoisen osan moottoripyöräilijöiden vakavista onnettomuuksista. Noin 40 %

Polkupyörä ja auto yhä useammin yhteen

Polkupyöräilijöiden liikennevahingot lisääntyivät huomattavasti 1970-luvulla. Yksistään yhteenajot moottoriajoneuvojen kanssa lisääntyivät 37 prosenttia vuodesta 1971 vuoteen 1980, ilmenee vakuutusyhtiöiden vuoden 1980 liikennevahinkotilastosta.

Vuonna 1980 vakuutusyhtiöt korvasivat 1 706 polkupyöräkolaria. Kasvua edellisvuodesta oli 13 prosenttia. Yli puolet näistä vahingoista oli polkupyörän ja moottoriajoneuvon törmäyksiä risteyksissä. Noin 30 prosenttia pyöräkolareista sattui ohitustilanteessa ajettaessa samaa tietä samaan suuntaan.

Polkupyöräonnettomuudet näyttävät keskittyvän taajamiin, viikon ensimmäisiin arkipäiviin ja iltapäivätunteihin kello 15–18. Pyörän ja auton yhteenajo johtuu useimmiten siitä, etteivät osalliset havaitse tai ennakoivat toistensa toimia. Liikennevahinkojen tutkijalautakunnat pitävätkin tärkeänä, että pyöräilijät käyttävät turvaviiriä, heijastinta ja hämärässä valoja. Aina käännyttäessä pitää muistaa myös näyttää suuntamerkki.

Liikennevakuutuksesta korvattiin-

heistä oli onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksenalaisina (henkilöautonkuljettajista n. 25 %), noin 60 % ajoi ylinopeutta (henkilöautonkuljettajista n. 27 %), ja noin puolet oli vähän ajaneita (henkilöautonkuljettajista 15 %). Kaikkiaan noin 85 %:ssa tapauksista ainakin jokin edellämaituista tekijöistä oli myötävaikuttamassa. Lähes 80 % moottoripyöräilijöistä oli alle 21 vuotiaita.

huippuvuonna 1971 kaikkiaan 82 650 liikennevahinkoa. Vuonna 1980 korvausta maksettiin noin 80 000 vahingosta. Moottoriajoneuvokantaan suhteutettuna korvatut liikennevahingot ovat vähentyneet noin 30 prosenttia.

Vuonna 1971 liikennevahingoissa vammautui tai kuoli 23 030 henkilöä ja vuonna 1980 noin kolmanneksen vähemmän eli 15 900. Suhteutettuna moottoriajoneuvokantaan henkilövahingot vähenivät peräti 55 prosenttia.

Virallisen tilaston mukaan vuonna 1971 sai liikenteessä surmansa 1 143 ihmistä. Vuonna 1980 liikennekuolemia oli 551.

Moottoripyöräilijöiden vahingot vähentyneet

Moottoripyöräilijöiden aiheuttamat liikennevahingot suhteutettuna pyöräkantaan vähenivät vuosina 1971–1980 puoleen eli enemmän kuin vastaavasti suhteutettuna muissa moottoriajoneuvoryhmissä.

Mopoilla aiheutetut liikennevahingot vähenivät puolestaan vain 6 prosenttia, mikä on selvästi keskimääräistä vähemmän. Muissa ajoneuvoryhmissä vähennystä oli 20–37 prosenttia.

Pelkästään henkilövahinkojen osalta vähenivät traktorilla aiheutetut vahingot suhteutettuna traktorikantaan 62 prosenttia eli enemmän kuin keskimäärin vastaavasti suhteutettuna eri moottoriajoneuvoryhmissä.

Liikenneturvallisuus parani viime

Pohjoismainen liikenneturvallisuusvuosi

Pohjoismaiden neuvoston kolmisen vuotta sitten hyväksymän suosituksen mukaisesti Pohjoismaiden ministerineuvosto on päättänyt, että 1983 vietetään kaikissa Pohjoismaissa erityisenä pohjoismaisena liikenneturvallisuusvuotena. Suomessa teemavuoden avasi liikenneministeri Reino Breilin maanantaina 10.01. Valtioneuvoston juhlahuoneistossa Helsingissä.

Tavoitteena on liikenneturvallisuuden lisääminen tienkäyttäjien asennoi-

vuosikymmenellä selvimmän yleisillä teillä, joilla sattuneiden liikennevahinkojen määrä väheni 28 prosenttia. Henkilövahinkojen määrä laski yleisillä teillä lähes puolella.

Toteutetut liikenneturvallisuustoimenpiteet ovat kohdistuneet pääasiallisesti yleisten teiden liikenteeseen, mutta jyrkkä lasku selittyy osittain myös asutustaajamien lisääntymisellä, jolloin osa yleisistä teistä on muuttunut katujen luonteisiksi. Toisaalta on rakennettu uusia katuja.

Katuliikenteessä liikennevahingot vähenivät vain vajaat kaksi prosenttia vuosina 1971–1980. Muilla teillä ja alueilla liikennevahinkojen määrä puolestaan kasvoi 46 prosenttia.

Alueellisesti tarkasteltuna liikennevahingot vähenivät Etelä-Suomessa ja Lapissa, mutta lisääntyivät etekin Pohjois-Savossa, liki 14 prosenttia sekä Keski-Suomessa ja Etelä-Pohjanmaalla, molemmissa lähes 13 prosenttia.

Liikennevahingot ovat vähentyneet suurkaupungeissa, mutta lisääntyneet taajamissa.

tumista parantamalla. Erityisesti halutaan vuoden aikana vaikuttaa autoilijoiden kevyelle liikenteelle osoittamaan huomioon ja kevyen liikenteen osuuteen onnettomuuksien välttämässä.

Vuoden keskeisinä teemoina Suomessa ovat pyöräily, lasten turvallisuus erityisesti koulumatkoilla, pimeänajan ja liukkaan kelin liikenne sekä liikennehaitat.

Lisäksi vuoden aikana tulevat esille muun muassa nopeusrajoitusten noudattaminen, vammaisten asema liikenteessä, tasoristeysajo, raskaan liikenteen erityisongelmat ja turvavöiden käyttö.

Pimeän ajosta turvavöihin

Tavoitteisiin pyritään tiedotus- ja toimintakampanjoin. Ensimmäisen vuosineljänneksen aikana kesitytään mm. talviajoon, kiinnitetään huomiota vanhuksiin sekä tehdään rynnäkkö turvavöiden puolesta.

Toisen vuosineljänneksen aikana on pääaiheena polkupyöräily ja mopoilu. Sen jälkipuolella poliisi tehostaa jalkakulun valvontaa, TVH ja liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta tiedot-

Moto- postia

Näinpä ilokseni ja kummakseni Motoristin N:osta 6-1982 että pystymään oli ajettu vanha kunnon vesipysy- ni - TC-60 numeroin, tai eihän se enää minun ole! Antaisinpa mielelläni "uuden vuoden lahjaksi" tämän pyörän nykyiselle omistajalle aikoinaan hankkimani Suzuki 750 GT-kirjallisuuden ihan vaan postikuluja vastaan.

Joten jos kiinnostaa niin kortti postiin, osoitteeni on lehden nimiösivulla, ja hyvää uutta vuotta vesipysyille ja kuljettajalle.

Jussi Pursiainen

tavat nopeusrajoitusten merkityksestä. Lisäksi poliisi ja Liikenneturva aloittavat ns. turistiesitteen jakelun.

Kolmannen vuosineljänneksen aikana kiinnitetään huomio koulujen alkuun ja lapsiin liikenteessä, järjestetään tietoisuuksia ja toteutetaan yhteistyössä VR:n kanssa tasoristeyskampanja.

Loppuvuoden teemana taas on pimeän ajan liikenne ja liikenneraittius. Näissä merkeissä kaikissa maan autokouluissa pidetään avoimia neuvontalaisuuksia pimeässä liikkumisessa. Optisen alan neuvottelukunta jakaa tietoa näön merkityksestä liikenteessä, Autoliitto järjestää pimeän ajon kurseja, jalankulkijoille jaetaan heijastimia, työmatkaliikenteen turvallisuudesta kampanjoidaan ja vuoden lopuksi järjestetään seminaari alkoholista ja liikenteestä.

Kuppikuntia?

Viime aikoina on herännyt vilkas keskustelu siitä, onko tarpeellista tai hyväksyttävää perustaa motoristiväen keskuuteen erilaisia kuppikuntia, esim. "Kristityt motoristit".

Minun mielestäni tuollainen touhu on turhaa. Perusteluksi riittää se, että arvaa mihin kehitys voi tulevaisuudessa mennä. Vai mitä sanotte tästä:

- Keskustamotoristien Väyrytrefren Alkio-opistolla. Osallistujien kesken arvotaan vähänkäytetty jalasmökki.

- Internationale Demarimeeting. Ajo-ohje: Taistojen tieltä opasteet Kultarannan kohdalla.

- Kansallinen kokoomusajo Liituiraitaralli. Kymmenen uutiset mukana menossa.

Kehottaisin "Kristittyjä Motoristeja" menemään itseensä, ja lopettamaan ihmisten karsinoinnin. Ette te ole sen autuaampia kuin me muukaan.

Moikataan kun tavataan -
nimim. Hyvä, paha ja ruma

Vuoden rahoitus

Vuoden yleiseen toimintaan on liikenneministeriön tiedotusbudjetissa varattu 250 000 markan suuruinen määräraha sekä Liikenneturvan budjetissa saman suuruinen määräraha.

Liikennevakuutusyhdistys ja Elin-
tarvikeliitto käyttävät yhteensä 330 000 markkaa heijastinten hankintaan ja jakeluun ja Optisen alan tiedotuskeskus kustantaa erityisen näkökykyesitteen. Muut osapuolet rahoittavat osallistumisensa toimintaan.

MOTORISTIN PILKKIPÄIVÄT

02.-03.04.1983

Viime vuosi sen osoitti: tämä on takuulla erilainen motoristikokoontuminen! Kalaa tuli kuin Genetsaretin järvestä, ja kaikilla oli niin hauskaa niin hauskaa...

Tälläkin kerralla on kilpailupaikka salainen. Saat sen selville, kun tulet pääsiäislauantaina 02.04. Jokioisiin JMP:n kerhotalolle klo 12.00 mennessä. Lähdetään sitten siitä porukalla kyseiselle järvelle.

Etä mitenkä löydät JMP: verstaan? Se on helppoa: Jokioisten keskustasta ajat n. 300 m Forssan suuntaan ja näet opasteet. Voit myös kysyä, esim. E-huoltamolta.

Varsinainen kilpailu on vasta sunnuntaina, mutta lauantaksi on myös ohjelmaa: esim. laulua ja piirileikkiä...

Leiriytyminen tapahtuu aitoon Pystymettäytyliin. Jos toimit nopeasti, voit ehtiä varaamaan paikan järjestäjien kamiina-teltoista.

Huom: emme peri osallistumis- tms maksua!

Lisätietoja saat kun kirjoitat tai soitat: Keijo Lumme, Paronintie 1 B 14, 31600 Jokioinen. Puh. ark. klo 8-15: 916-14211.

