

**JOUKKO-  
JULKAISU**

HUUHTANEN REIJO  
PALLASTUNTURINKJ 5B7  
01280 VANTAA 28

P 72  
742.020  
1983-03

**69**

**Motoristi**

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 1 TAMMIKUU 1984



# Vehoniemen Automuseo 1984

Vehoniemen Automuseossa pyörät pyörivät, näyttelyt vaihtuvat, tapahtumat seuraavat toistaan.

Vehoniemen Automuseo saavutti vuonna 1983 kansan suosion. Paraikaa Vehoniemellä valmistaudutaan kesän '84 sesonkiin. Museo on toki nytkin – talvisaikaan – avoinna viikonvaihteissa ja sopimuksen mukaan. Kesällä otamme vieraita vastaan joka päivä.

Museon toimesta järjestetään ryhmille opastettuja kierroksia sekä ohjelmaa sopimuksen mukaan.

Museomäntä antaa mielellään lisätietoja, puh. 931-767 794.

## Vehoniemen Automuseossa tapahtuu...

14.4.1984 asti yleisnäyttely, joka on rakennettu 1983.

15.4.1984 "Itäistä pituutta – läntistä leveyttä" -näyttelyn avajaiset yleisölle. Näyttelyn vetonauloina edustusautojen parhaimmisto, muilta osiltaan näyttelyn kalusto on läpileikkaus eri vuosikymmeniltä. Näyttely on pystyssä 14.9.-84 asti.

5.5.1984 Häkäpäivät, yleisötapahtuma, missä esitellään sodanaikaisten puukaasulaitteiden toimintaa, auton käynnistämistä jne.

18.-19.8.1984 Vehoniemi-ajo, yleisötapahtuma. Vanhojen ajoneuvojen leikkimielinen retkeilyajo Pirkanmaalla, pik-nik Vehoniemellä.

15.9.1984 Erikoisnäyttelyn avajaiset yleisölle. Teemana ajoneuvot Suomen sodissa sekä hyöty- ja erikoisajoneuvot. Näyttely pystyssä 14.4.1985 asti.



N:o 1 tammikuu 1984. 15. 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  
Lentäjantie 3 F 34  
03100 Nummela  
Puh. 90-673 371 työ

### Varapuheenjohtaja

Matti Lehto  
Satamakatu 8 C 26  
33200 Tampere 20

### Sihteeri

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.

### Kerhoisäntä

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

### Varajäsenet

Guy Wikström (NMR)  
Virkatie 2  
01510 Vantaa 51

### Keijo Lumme (EAK)

Paronintie 1 B 14,  
31600 Jokioinen

Aki Oura  
Viipurink. 7 C 30  
00510 HKI 51

Jouni Valkeejärvi  
Satamatie 1  
35700 Vilpula

### Päätoimittaja

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

### Toimittajat

Eero Mikkola  
36160 Siitama  
Taavi Hiltunen  
Keskustie 52 B 5  
35300 Orivesi

Jussi Pursiainen  
Paarnoori  
28680 Pori 68

### Kerhon postisiirtotili

numero on KO 426 781-0

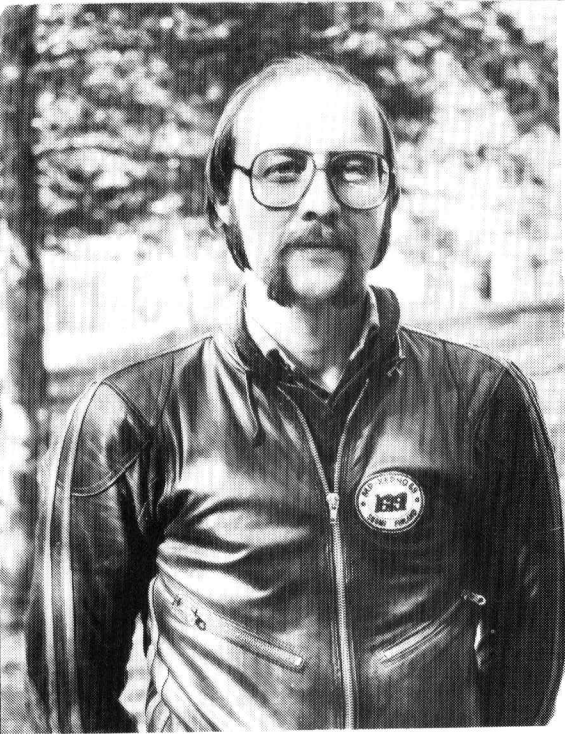
### Pankki:

SYP Kouvola Kauppatori  
Tili n:o 233221-323



## Motoristin

**seuraava maaliskuun numero ilmestyy maaliskuun loppupuolella. Kyseiseen numeroon tarkoitettun aineiston tulee olla toimittajalla 01.03.1984 mennessä.**



## Puheen- johtajan palsta

**"Kerran luulin olevani väärässä, mutta se olikin erehdys"**

Hyvää Uutta Vuotta Medborgare!  
Motoristin itsetunnosta ja sen ko-

hentamisesta ei vielä kukaan ole puhuttu liikaa, joten pitäkäämme yllä mainittu kuuluisa lausahdus mottonamme missä tahansa liikummekin. Turhaan ylepeilyyn ei varmasti ole aihetta, mutta kyllä tässä harrastuksessamme tiettyä hohtoa ja arvokkuutta on, joten leimatsoon se esiintymistämme alkanee-  
nakin vuotena.

Taas raksahdi ajan ratas, ja ajanlaskumme nytkähti paukkupommien pelästyttämänä Orwellin kauhuvuoteen 1984. Onhan niitä kauhuja kyllä, ja sikäli osui tämä orwelo oikeaankin, että tietotekniikan ja kehittyneen informaatiojärjestelmän myötä me ainakin tiedämme niistä enemmän ja yhä nopeammin. Ja se yhteiskuntakin, jossa kaikkea valvotaan ja kaikki vahditaan tuntuu olevan askelen lähempänä kuin tämän tieteiskirjailijan aikoina. Veroilmoituslomakkeita tutkiessa se tuntuu erityisesti.

Vaan katselisipa Orwellin silmät pyöreinä sitä menoa ja meininkiä, joka vallitsee jossain Pystymettässä tai Talvirallisissa. Tuskin olisi kirjailijaksi ryhtynyt, jos olisi tiennyt kuinka pieleen voi arvailut kehityksen kulusta niiltä osin mennä. Ei näy suihkumoot-

toreita eikä tietokoneita, valvonta rajoittuu kipinän valveilla pitämiseen, ja kauhua edustaa pelko lämmikkeiden loppumisesta.

Tässä asiassa lienee moni muukin lyönyt kirveensä polveen. Sitä mukaa kuin tekniikka ja kehitys yleensä kulkevat vääjämättömästi eteenpäin, nousevat tällaiset perusarvoiksi luonnehdittavat elämän pikku nyanssit aina esille, ja juuri kun kaikki teoreetikot ja tutkijat ovat tulleet siihen oma-  
sta mielestään todistettavissa olevaan hypoteesiin, että koko ihmiskunta on lopullisesti astunut avaruusaikaan, niin taas osalla porukasta hitsaa ja kansa rähmiä kivikauteen nauttimaan näistä ihanan olemattomista perusarvoista. Kerrassaan kummaa porukkaa.

Näitä tosiasioita vasten tarkasteltuna ei mielestäni ihmiskunnalla ole mitään syytä pelätä astua tekniikan kiihtyvään karuselliin ja niin sanottuun avaruusaikaan. On vain ehdottomasti pidettävä huoli siitä, että yhteiskuntaan jää tarpeeksi tällaisia varaventtiilejä eli luontoa, erämaata, hyviä harrastuksia, hiljaisia hetkiä ja vapaus. Silloin pärjätään.

Tämä kansa on maassa kiinni – Orwelot!

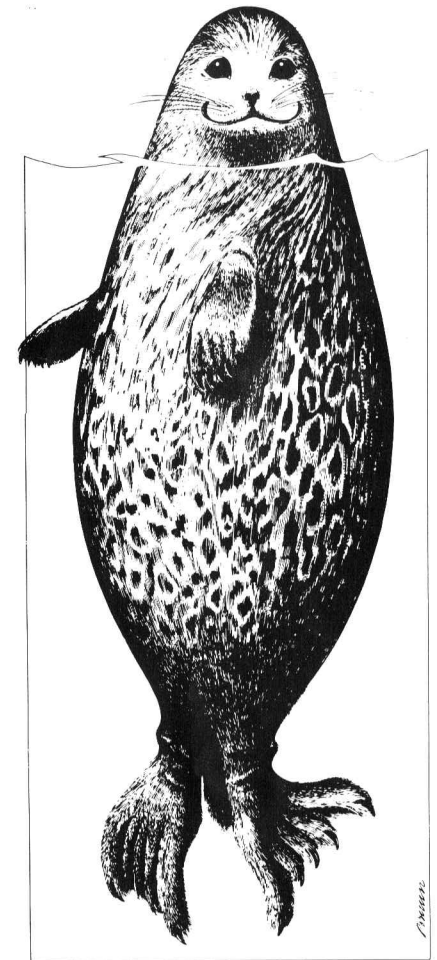
### **Pahoittelen,**

että lehden ilmestyminen sairauslomastani johtuen on jälleen hieman myöhässä luvatussa ilmestymisajankohdasta.  
Aimo

### **Hyvät Ystävät!**

Lämmin Kiitos kaikille motoristiystäville jotka muistitte joulutervehdyksin ja hyvän vuoden toivotuksin.

Rauhallista alkanutta vuotta! Aimo



*Olen saimaannorppa (latinaksi Phoca hispida saimensis). Vuodesta 1955 olen ollut rauhoitettu. Vuonna 1967 pääsin Kansainvälisen Luonnonsuojeluliiton Punaiseen Kirjaan. Se merkitsee että olen hyvin harvinainen. Meitä on kaikkiaan noin sata. Koko maailmassa.*

# Etapilla Höytiäisen vesijätöllä

Sydäntalvella on sopivaa muistella viimevuoden kaunistakävättä ja tähdätä toiveita tulevaan kevääseen. Siksi raportointi viimekevään etappiajelusta Pohjois-Karjalasta jätettiin tähän talvinumeroomme. Etappiajeluhan oli järkevästi jaettu laajassa maassamme kahdeksi tapahtumaksi 21.-22.5. Pohjoinen ajelu tapahtui Posion seuduilla. Kun kevään aikataulu oli ajassaan, luonto oli keväisesti kukouksessaan ja ajelussa motoristin "kevätlennon" tunnelmaa.

## Niin pitkä matka...

Vaikka me päätoimittajan kanssa mielestämme hyvin varhain lähdimme täältä Tampereen puolesta kohti Höytiäisen seutuja, olimme vähältä myöhästyä määräajassa pääsystä Ahmavaaran Unionille Ison Kolin tienhaarassa. Tuli kai liikaa pysähdeltyä, katseltua ja kuvattua keväistä Suomeamme. Tosin olihan tämä aitoa Etappiajeluä tämäkin osaltaan. Tuli siinä jo mieleen Höytiäisen rantamaiden iskelmä: niin pitkä matka, niin pitkä matka on saatolle Suhmuraan. Pohjoiskarjalaisista etapin järjestäjistä kun ainakin Karvosen veljekset ovat kotoisin tästä Suhmuran rantakylästä. Totesimme heti Unionille saavuttuamme, ettemme suinkaan olleet ainoat kaukaa tulleet. Länsisuomalaisia oli matkassa aika paljon ja eteläinen rannikkoseutu-

kin hyvin edustettuna. Vastaanotto sujui mukavasti, sehän oli sopivaa esiharjoittelua tämän vuoden Kontiota varten, joka pohjoiskarjalaisten vastuulla kokoontuu. Tietävästi tuolla jossain Kainuun tasoilla, jos huhut paikkansa pitävät.

## Vuolukiveä raakana ja tuotteina

Etapin ja muidenkin viikonloppuajelujen anti on sitä kiinnostavampi mitä enemmän pääsee näkemään kohteita, joita ei tavanomaiselle turismivirrälle esitellä. Saimme heti aluksi tutustua Suomen Vuolukiven Nunnanlahden kaivokseen ja teollisuushalliin, jossa kivi jalostetaan mitä monipuolisimmiksi tuotteiksi. Vuolukivi on sel-

*Ensitapaaminen etappilaisiin tapahtui huoltamon pihalla jossa järjestäjät selvittivät ajelun kohteita.*



lainen "luonnonoikku" kivien maailmassa, että se on työstettävissä melkein kuin puu. Sen lämmönpidättämis-kyky on ilmiömäinen. Siitä tehdyt uunit ovat kerrassaan taloudellisia lämmönvaraajia ja luovuttajia ja lisäksi "ikuisia". Jo esi-isämme tiesivät tämän, käyttivät vuolukiveä uuneissaan. Mutta kehityksen merkeissä paraskin vanha tuote on hylättävä, ja sen varmasti suomalainen tekee, ja melko täydellisesti teki sen vuolukiven käytössäkin. Ja miksipä ei olisi tehnytkin, kun muutassa kuukaudessa ostivat 600.000 öljykaminaa aikoinaan ja heittivät ulos miltei saman verran erilaisia tiili- ja kiviuneja. Ah sitä öljylämmityksen hal-

*Eero Arantola seuraa videolta vuolukivi-teollisuuden esittelyä. Taustalla erittäin kaunis pintainen vuolukivestä valmistettu uuni.*



paa ihanuutta, viis vaikka käry olisi silmiä polttanut ja päästä särkenyt.

Kun sitten 15 vuoden välikauden jälkeen tiilimuurit ja puulämmitys palasivat, oli onni ettei vuolukiviunien perinne ollut unohtunut. Alan teollisuudelle avautui uudet markkinat ja jopa melkoiset kehittelymahdollisuudet. Ja niitä meille siellä vuolukiviyhtiön esittelyhuoneessa esiteltiin niin videolla kuin erilaisten tulisijojen aidoilla mallikappaleilla. Malleja oli luksusluokan takka- ja leivinuuneista ihan tavallisiin kaminakokoisiin pikku-uuneihin. Hintaahan niillä kyllä melkoisesti on, mutta niiden miltei ikuinen kestävyys ja verrattomat ominaisuudet tekevät ne taloudellisiksi.

Me etappiajelijat olemme kiitollisia paikallisille järjestäjille, että tämä todella suomalaisen "perusteellisuuden" kohde oli ohjelmassa. Ja me jotka käytimme hyväksemme firman erikoistarjoista "paistinkivien" hankintaan, olemme joutuneet hämmästyämään tämän yksinkertaisen kivilevyn tehokkuutta ja käytännöllisyyttä. Nykyaikana se, että paistamisessa ei tarvi juuri lainkaan rasvaa, tekee sillä ruuanlaiton "elimistöystävälliseksi" ja kuitenkin ruoka on herkullista eikä palamisen vaaraa ole. Kun saimme nämä kivet noin viidenneksellä normaalihintaan verrattuna, se oli todella mukava etappiajelumuisto. Leivinuunipohjanakin vuolukivi on vertaansa vailla. Toivottavasti tämä suomalaisen kivilajin maine kiirii isoon maailmaankin. Energiaongelmien maailmassa sillä on niin monia etuja, että markkinoita pitäisi löytyä.

### **150 km 2 vesijättöä**

Vuolakivilaitoksilta etappia jatkettiin ajelemalla ns Höytiäisen maisema-

tietä järven länsirantaa kohti etelää, Polvijärven pitäjää. Jos ei meille olisi sitä sanottu, tuskin olisimme edes voineet uskoa, että kuljimme suurinta vesijättömaata pitkin, mikä Suomessa ihmisen toimesta on tehty. Tai pikemminkin vahingossa aiheutettu. Tietyt toimenpiteethän 1860-luvun vaihteessa aiheuttivat sen, että Höytiäisen vesi ryöstääntyi, vesimassat uursivat uoman ja parhaillaan vettä vyöryi 300. milj. kuutiometrin vuorokausivauhdilla. Se oli mullistusta se. Suuren järven pinta aleni 9.5 metriä, uutta maata syntyi 150 neliökilometriä eli 15.000 ha. Pitää mennä Hollannin Flevolandille,

*Motoristeja Suomen Vuolukivi Oy teollisuuden pihalla taustanaan avolouhos.*



*Huhmarissa näkyi selvästi vanha rantaviiva, 9,5 m yläpuolella nykyvedenpinnan.*



että löytää suuremman ihmisen tekemän vesijätön. Nyt vesijätöllä on vauraita kyliä, joiss pellot ovat kuin Pohjanmaan tasankoa. Rakennukset ovat hyviä, navetat suuria. Tuntui varsin oudolta, että karussa itäisessä Suomessa tapaa sellaista maatalousmaata. Seudun metsät ovat myös reheviä, jopa ylireheviä. Metsä on osaksi ottanut maan haltuunsa vasta tämän vuosisadan alkupuoliskolla. Niiden lehtipuuvaltaisuus vaikeuttaa hoitoa, koska seudulla ei saa kaupaksi koivupaperipuuta. Tehtaan tuovat sen Neuvosto-Karjalan mahtavista koivumetsistä.

Kerhon tarjoamat etappikahvit poikettiin nauttimaan yllättävän suuressa

ja monipuolisessa lomailukeskuksessa Huhmarissa. Tämä mäntyharjanne oli osittain ollut vanhan Höytiäisen pinnan yläpuolelle. Rinteissä näkyi vielä heikosti metsittyneenä erittäin kivinen n. 20 m levyinen vanha rantaviiva. Harjanteen päällä oli nähtävyytenä viime sodan järeiden tykkien alustat. Täällä oli kaiken varalta puolustuslinja, jota onneksi ei tarvittu. Tykkimiehille se oli hiljaista, mutta varmasti myös yksitoikkoista "sotaa".

### **Ylämyllyn automuseo**

Kerhomme on vuosien mittaan tu-

*Uskollinen suomenkävijä Owe Lottman Saksasta oli kiinnostava keskustelukumppani kaiken iltaa. Hänellä on konemiehen unelma-ammatti: entisöi ajoneuvomuseota varten vanhoja moottoripyöriä. Jos varaosia ei löydy, ne tehdään maksoi mitä maksoi. Teknisestä ammatistaan huolimatta poika kannattaa pehmeitä ja vihreitä arvoja.*



tustunut useimpiin maamme automuseoista. Nyt oli vuorossa Ylämylly. Museon kokoelma oli melkoinen, mutta kun tilanpuutteen vuoksi se oli ahdettu halliin kylki kylkeen, siihen tutustuminen ei ollut helppoa. Koko yritys on vielä paljossa keskeneräinen, mutta on hyvä, että paljon arvokasta tallennettavaa on saatu pelastettua ja varmasti aikanaan ne saadaan entisöityä. Jos näyttelytilaa saadaan lisää, myös enemmän katsojaa palveleva museo. Museon pihamaalla oli vielä melkoinen keskeneräisyys ja "myllykkä" mutta sekin varmaan aikanaan järjestyy. Aito vanha höyrykone siellä kiinnosti monia.

### **Varparannassa yötä**

Kontiolahden seurakunnan kesäleirikeskus oli yöpymispaikkana. Riittävän mukavia kämppäsänkyjä riitti suurinpiirtein kaikille ja sauna oli hyvä, kuten muukin huoltopuoli. Moni hiukan rikastuikin tästä yöpymisestä, sillä järjestäjäporukka oli liikelaitokselta saanut PR-tavaraa ja sitä sopivalla tavalla "jaotettiin" mukanaolueille, kunkin hyvän tuurin tai tuurittomuuden mukaisesti.

Pientä kevään riehakkuuttakin leiskahteli illan nuotioilla ja se saattoi aikalailla viivästyttää sunnuntaina eräiden kotiinpaluuta. Me toimittajat olimme aamuvirkkuja ja nousimme Isolle Kolille sen maisemista nauttimaan ennen pitkää kotimatkaa. Kiitokset näin pitkästi jälkikäteen järjestäjä Kai Puhakalle ja kumppaneille mukavasta ja antoisasta etappiviikonlopusta siellä pitkän matkan Suhmuran seuduilla. Uskon että kaikki muutkin osallistuneet yhtyvät kiitoksiin.

Kontion merkeissä tavataan  
Eero

### **Kerho kiittää**

etappiajelussa mukana olleita liikkeitä ja laitoksia kaikesta annetusta tuesta: Pielisensuun Auto, Tulliportinkatu 50. Karjalan Kaluste, Pilkontie 4. Kalustetalo Surakka, Pilkontie 7. Huonekalujen Varastomyynti, Kuurnankatu 40. Hemin Kone ja Sähkö, Lylykoskentie 1. Pehmusteliike ky, Hiiskoskentie 11. Karttusen Leipomo, Kuurnankatu 7. Joensuun Moottoripyörä, Torikatu 14. Huhmarin Lomakeskus, Huhmari Kuorevaara. Suomen Vuolukivi Oy, Nunnanlahti. Kontiolahden kunnan nuorisoltk., Kontiolahti.

### **Myytävänä**

MP:n NAHKAPUKU n:o 46 keino-nahkainen, uusi. Sekä PAKOPUTKISTO 4-yhteen Marchall, uusi, sopii Suzukiin. Lähemmin puh. 921-444752 Hannu Säteri.

YAMAHA RD250 cc -81, IC Planeta -60, Monark 175, Jawa 175, BSA 250 C 11 ilman konetta. Osina tai kokonaan. Honda 450, Honda 125 -73. Lisäksi osia seuraaviin: IC-49, BMW R 35, EMW R35/3, AWO 425, Moskva 125, Jawa, Honda Dream 250 moottori, MZ 175 runko ja peltiosia. Esa Palokangas, Vanhatie. 92400 Ruukki. Puh. iltaisin 982-71616, päivällä 982-302281.

SIVUVAUNU (ei tehdastekoinen) SUZUKI 500 (2-tahti) sovituksella 1500 mk tai eniten tarjoavalle (ei alle 1000 mk). Sekä ostan sota-Zundapin osia, tarkemmin puh. ilt. 964/47639 J. Kotoneva.

Myynti SUZUKI GSX 250, vm. -82. Ajettu 5000 km. Puh. 951-701771/ Sirkka/työaikana.

## Vakuutus jo huikea

Liikennevakuutusmaksut nousivat vuoden alussa, henkilöautoilla 13 prosenttia, moottoripyörillä lähes kaksi kertaa enemmän — 25 prosenttia. Korotus jatkaa aiempaa moottoripyörävastaista suuntausta.

Viimevuotinen henkilöauton liikennevakuutusmaksu ilman bonuksia maksuluokassa 18 (esimerkiksi Datsun Cherry, Opel Kadett) oli 1 088 mk/v, kun taas yli 250 cm<sup>3</sup> moottoripyörän maksu oli 2 727 mk/v. Suurimpien Mersujen omistajat maksoivat vain 1 914 mk/v. Vuodesta 1978 lähtien on ensiksi mainittujen henkilöautojen maksun nousu ollu 23 prosenttia, moottoripyörien puolestaan 82 prosenttia.

Autovakuutusmaksu (= Kasko) Cherryn ja Kadetin 500 mk:n omavastuulla ja 0 prosentin bonuksella oli viime vuonna 1 589 mk/v, kun esimerkiksi enintään 750 cm<sup>3</sup> moottoripyörän maksu oli 3 868 mk/v. Vuodesta 1977 ko. autojen Kasko-maksut ovat nousseet 42 prosenttia, moottoripyörien vaatimattomat 110 prosenttia.

Suuria korotuksia perustellaan ”monipuolisesti” vetoamalla kohonneeseen palkka- ja kustannustasoon sekä liikennevahinkojen kasvuun. Liikenneturvan kokoamista liikennevahinkotilastoista ei kuitenkaan ole löydettävissä perusteita moottoripyöräilijöiden syrjimiseen.

Vuodesta 1977 lähtien on tieliikenteessä kuolleiden moottoripyöräilijöiden määrä pysynyt suunnilleen ennallaan (noin 20 kuollutta/vuosi), kun taas autoilijoiden osuus on vuodesta 1980 lähtien jatkuvasti kasvanut (v. 1980:224, 1981: 233, 1982: 270 ja 1983:n arvio 285 kuollutta).

Loukkaantuneiden autoilijoiden määrä on vakiintunut viimeisenä viitenä vuotena noin 5 000:een, moottoripyöräilijöiden 400:n paikkeille — tosin vuosi 1982 oli poikkeus, 497 loukkaantunutta moottoripyöräilijää. Loukkaantuneista noin 46 prosenttia oli 15—17-vuotiaita eli ilmeisesti kevytmoottoripyöräilijöitä, joiden vakuutusmaksut ovat edellä kerrottuja huomattavasti alhaisemmat.

Haluaisimmekin kysyä vakuutusyhtiöiltä ja erityisesti liikennevakuutusyhdistykseltä sekä sosiaali- ja terveysministeriön vakuutusosastolta:

1) Miten kohtuuttoman suuri ja jatkuvasti kasvava ero henkilöautojen ja moottoripyörien vakuutusmaksujen välillä on perusteltavissa?

2) Pitääkö paikkansa, että mopoilijoiden aiheuttamat lukumäärältään runsaammat vahingot tilastoidaan vakuutusmaksujen suuruutta määrättäessä yhdessä moottoripyöräilijöiden kanssa? Eli maksavatko moottoripyöräilijät mopoilijoiden aiheuttamia lasuja, ja jos niin on, niin miksi?

3) Onko moottoripyörien vakuutusmaksujen korotuksista muodostunut automaatti, jolla pyritään ylittämään kuluttajien taloudellinen sietokyky ja näin omalta osaltaan tyrehtyttämään (matka)moottoripyöräilyn harrastamisen?

Tietenkin myös meidän moottoripyöräilijöiden omissa ajotavoissa ja asenteissa on parantamisen varaa, mutta toivoisimme, että vakuutusyhtiötkin olisivat halukkaampia tarkistamaan asenteitaan tai ainakin vakuutus-

## Moottoripyöräilijät vastaavat omistaan

Seppo ja Leena Hyartt sekä Markku Keinänen esittivät (HS 4.1.) kysymyksiä moottoripyörien vakuutusmaksujen määräytymisestä ja perusteista.

Moottoripyörien niin kuin muidenkin ajoneuvojen liikennevakuutuksen maksutarkistukset perustuvat vuosittain tehtävään maksututkimukseen. Tutkimuksessa otetaan huomioon kukin ajoneuvoryhmän aiheuttamat liikennevahingot, niistä maksettavat korvaukset sekä vakuutusmaksuista kertyneet tulot. Maksut vahvistaa sosiaali- ja terveysministeriö, joka myös valvoo maksututkimuksen tekoa.

Moottoripyörien osalta tutkimus osoittaa, että usean vuoden aikana moottoripyörien vakuutusmaksuista kertyneet tulot eivät ole riittäneet moottoripyörien aiheuttamien vahinkojen korvauksiin ja niiden hoitoon. Alijäämää on kertynyt niin paljon, että moottoripyörien maksut olisi pitänyt kaksinkertaistaa, jotta alijäämä olisi kertaheitolla hoidettu pois. Nyt korotusprosentti oli 25.

Kirjoittajat kysyivät pitääkö paikkansa, että moottoripyöräilijät maksavat mopoilijoiden aiheuttamia vahinkoja. Kuten edellä olevasta käy ilmi, moottoripyöräilijät vastaavat vain aiheuttamistaan vahingoista.

---

maksujen määräytymisperusteita.

Seppo Hyartt  
oikeust.yo. Vantaa  
Leena Hyartt  
hammaslääketiet. lis. Vantaa  
Markku Keinänen  
oikeust. yo. Helsinki

Kirjoittajat myös olettavat muita ajoneuvoryhmiä suurempien vakuutusmaksukorotusten olevan jonkinlainen osoitus moottoripyörävastaisesta suuntauksesta. Todellisuudessa maksuja olisi pitänyt korottaa enemmän kuin viime vuosina on tapahtunut.

Moottoripyörien liikennevakuutusmaksujen suhteellisen korkea taso johduttaa moottoripyörän rakenteesta. Joka toisessa moottoripyörävahingossa aiheutuu henkilövahinko ja ne ovat yleensä vakavia. Henkilövahinkotieheys on moottoripyörillä nelinkertainen verrattuna henkilöautoihin. Niinpä moottoripyörien liikennevakuutuskorvauksista 80—90 prosenttia on henkilövahinkokorvauksia, joiden osuus autoilla jää alle 50 prosenttiin.

Valtaosa moottoripyöräilijöiden liikennevakuutuksista maksetuista henkilövahingoista on sattunut pyöräilijöille itselleen. Henkilövahingoista noin puolet on kaatumisia tai ojaanajoja.

Esimerkiksi nuoren moottoripyöräilijän vakavan vammautumisen johdosta koko hänen loppuikänsä maksettavaan täysimääräiseen työkyvyttömyyseläkkeeseen on käytettävä todella suuri summa rahaa.

Vertailtaessa henkilöauton ja moottoripyörän vuosimaksuja keskenään on syytä huomata, että lähes 80 prosenttia pyöristä on talviaikaan poissa liikenteestä puoli vuotta. Siltä ajalta ne eivät myöskään maksa vakuutusmaksua.

Liikennevakuutusyhdistys  
Helsinki



## Köyhä-ralli -83

Perjantai-iltana 23 syyskuuta ensimmäisen syysmyrskyn koetellessa puiden juuristoa ja kaatosateen piiskatessa eteläistä Suomea, lähtivät uskaliaimmat motoristit tien päälle kohteenaan 7:s Köyhäralli Oitissa. Perillä odottivatkin lämmin sisämajoitus ja sauna kuumana. Näin ei ole aina ollut, sillä Köyhä on aikaisempina vuosina kokoontunut hyvinkin koskemattoman luonnon keskellä.

Ilma oli todellakin sellainen, että hyvä mies ei olisi pistänyt koiraansa ulos. Liekö se ollut syynä, että osanottajia on vain runsaat 20, mutta sitä rattoisampaa tuntui kai-

killalla olevan. Köyhällä on muutamia mukavia humoristisiaakin piirteitä kuten, katsotaan kenen matkamittarissa on eniten lukemia, ja kenellä on hän on rallin "köyhin" ja hänelle ojennetaan palkinnoksi ja muistoksi "mutiainen". Myöskin rallimerkin jokainen valaa itse, sulattamalla tinnan takassa ja valamalla muottiin sekä stanssaamalla painan päällä. Tarramerkki on maalarinteippirullasta pätkä teippiä johon järjestäjät lankkukynällä kirjoittivat tekstin Köyhä -83.

Mitenkään ei voi välttyä ajatukselta etteikö "Köyhä" olisi protesti 70-luvun vaihteessa alkanutta rahakasta prameilua ja nopeaa muuntumista vastaan, aikaan jolloin selkäreppu ei enää kelvannut motoristin varusteisiin.

*Ensikertalaiselle rallimerkin valaminen tuotti pieniä vaikeuksia, mutta kokeneiden avustamana tehtävästä selvitettiin hyvin ja tuloksena oli varsin omakohtainen muistomerkki.*





# Isä, poika ja moottoripyörä

Suomessa on perheitä, jossa moottoripyörällä ajaa jo kolmas polvi, moottoripyörä on ”perheenjäsen” ja perityvä harrastus. On myös perheitä, joissa moottoripyörä jotenkin siedetään toivottavasti ohimenevänä pojan nuoruudentautina. Joissakin perheissä moottoripyörä ylläpitää jännitettä ja kriisiä ja taistelua. Kun on katsellut tätä maailmaa jo aika pitkään, tällä alalla on tullut huomattua yhtä ja toista. Tässä välähdyksiä isien, poikien ja moottoripyörän keskinäisistä suhteista. Toivottavasti joku naisenpuolinen lähettää tekstiä äidistä, pojista ja moottoripyörästä. Ja äitien pelosta ja valvotuista öistä.

*Isä ja poika Pyyntikän ajoissa vuonna 1969.*



## Sukupolvesta toiseen

Elettiin Jawakauden kuuminta nousuvaihetta. Syrjäisimpään maakylään ilmestyi moottoripyörä ja useampikin. Hämäläisen sukutilan 17-vuotias poikakin uskalsi pitkän harkinnan ja valvottujen öiden jälkeen vedota jämerään isäänsä: – ”kyllä meillekin pitäisi hankkia moottoripyörä. Jawa ja kuutiota kolmepuolisataa”. Pojan rohkea pyyntö latasi tupaan melkoisen jännitteen. Isä tuijotti punastunutta poikaansa ankarin katsein, suun ja leuan ilmeet kertoivat kiristyvistä tunnelmista. Pojan äiti ja mummo seurasivat sivusta vahvan isän ja miehistymisen askeleita tavoittavan pojan ensimmäistä julkista ”taistelua”. Lataavan hiljaisuuden jälkeen isä paukutti: ”– Minkä helvettiin sulla semmonen kiire on. Talossa on kolme polkupyörää ja niillä keritty asiat hoitaa ja iltakulkemis-

kulkea”. Poika oli kamppailun tielle lähtenyt, ei perääntynyt: ”– mutta kun sillä voisi nopeammin hoidella asiat kirkonkylässä ja säästis työtunteja muuhun. Ja kohta kylällä on moottoripyörä kaikilla muilla muttei minulla”.

Isänkin kasvot alkoivat punottaa. Sen syynä tuskin oli moottoripyörä, vaan se ettei poika enää uskonut ensimmäistä kieltoa, vaan intti jatkoa. Isä paukutti: ”– oli muilla tai ei, meillä sitä rakkina tarvita, usko se. Ei se siitä kiinni ole, ettei olis varaa. Mutta on sitä talossa järkevämpiäkin hankintoja”. Tilannetta seuraavat naiset tajusivat kahden sukupolven välisen jännityksen. Isoäiti, elämää ymmärtävä vanhaemäntä heitti oman huomautuksensa: ”– Kalle, etkös muista että sinä itse seisot samalla tapaa isääsi vastassa pyytäen taloon polkupyörää, joka niihin aikoihin alkoi tulla yleiseen käyttöön. Ja isäsi sanoi sinulle: helvettiin sulla semmonen kiiru on. Talossa on neljä hyvää hevosta ja niillä on tähän saakka ehditty ja pärjätty. Sinä sait pyörän, kävit iltamissa naapuripitäjässä saakka ja löysit sieltä hyvän emännänkin taloon”.

Poika sai Jawansa. Kolmantena kesänä hän toi näyttille morsiamensa, sukutilan tyttären naapuripitäjästä. Häenstäkin tuli hyvä emäntä. Talossa on nyt jälleen 17-vuotias poika. Hänellä on takanaan mopokausi, eikä mopojen saannissa ole ollut ongelmia. Mutta moottoripyörähaaveista poikaa ”varjellaan” siten, että jo vuosia sitten hänelle on luvattu autonkäyttöoikeus he-

*Periytyvää motorismia. Isä ja poika Rantanen Lempäälä 1950 luku. Kari-poika ajellut 69:n jäsenenä toistakymmentä vuotta.*

ti kun ikä sallii. Kun koko seudulla ei ole muillakaan moottoripyöriä, ei ainakaan kaverien esimerkki houkuta sille linjalle. Tämä kolmen sukupolven asennehistoria kertoo omalla tavallaan esimerkin elämästä Suomen maaseutuolosuhteissa. Tässä sukupolviketjusta moottoripyörä on vain ”käväissy” Jawakautena.

## Toisen polven mp=perheet

Suomessa parhaimmillaan 1950-luvun lopulla oli toistasataatuhatta moottoripyörää. Luonnollisena seurauksena on, että 1970-80 luvuilla





*"katse jo tähyää jonnekin kauas. Suun ja leuan juonteet kertovat päättäväisyydestä. Kohta tunnen vapauden ja koen ehkä jotain uutta"*

maassamme on suuri määrä perheitä, missä isillä on omakohtainen kokemus moottoripyöräilystä. Tosin pääasiassa työmatka- ja lähijosta. Näissä perheissä suhtautumista pojan moottoripyöräinnostukseen on erilaisia piirteitä, jotka vaikkapa isän asenteen pohjalta voisi karkeasti ryhmitellä.

Yksi ryhmä isistä torjuu pyörän täysin: – älä poikaparka hanki semmoista reumatismivälinettä. Jos nyt mopolla yhden vaiheen ajelet, että liikennesäännöt opit, mutta auto se on nykyi-

sin nuoremiehen kulkuväline. Usko viisaita ja kokeneita ja luovu pyörähaaveista.

Toisen ryhmä isistä voisi nimetä: koekilkoon poika nyt aikansa moottoripyörääkin. Rahat ja aika siltä kuitenkin siinä iässä johonkin hullutukseen menee. Kun pyörää rassailee, ei sillä aikaa ainakaan mitään pahempaa tee. Kyllä se siitä aikanaan viisastuu ja siirtyy vakiintuneeseen automiesjoukkoon.

Kolmas ryhmä isistä alkaa elää, joko mukana osallistuen tai sitten mielihyvällä sivusta seuraten, poikansa mp-kiinnostuksen uudelleen oman nuoruutensa sitä vaihetta. On jopa julkisesti tai hiljaisesti sitä mieltä, että poika alkaa kehittyä tosi mieheksi, kun on tällainen kiinnostus ja harrastus. Pojan kannalta isän tuki ja ymmärtämys on hyvä asia, ellei isä sitten sekaannu liian voimallisesti pojan harrastukseen sitä määrällisen ja ohjaillen.

Neljäs ja onneksi pieni ryhmä isä on statussymbolien lumossa eläviä elintasoihmisiä. Kun poika sopivasti pyytää ja osoittaa, että kavereillakin on, isä ostaa pojalle pyörän. 1970-luvun alun "humuvaiheessa" tällä linjalla tapahtui melkoisia murhenäytelmiä: kokematon rämöpää poika sai heti suuren ja menevän pyörän. Muistan erään tutun m-pyöräkauppiaan kasvot ja äänensävyt kun hän kertoi tapauksesta, jossa hän kieltäytyi myymästä viisatakuutioista pyörää melkoisen kahelintuntuiselle pojalle. Vihastunut isä heilutti käteistä setelinippua kauppiaan nenän alla ja uhoi: – jos sinä et myy, joku toinen kyllä myy. Löytyihän se toinen kauppias. Poika ajoi pyörällä vajaan 300 m, pyörästä tuli romu ja pojas ta lähti henki. Tämä tietysti on äärimmäisesimerkki, mutta ns.statussymbolielämänsä katsomuksen omaaville luvat-

toman moni moottoripyörä on siirtynyt liian varhain kokemattomalle ja vastuuttomalle kaverille ajoneuvoksi. Ja yleensä isän rahoittamana. Eipä silti, tältä lähtökohdalta on tuhottu autoja paljon enemmän kuin moottoripyöriä. Nykyisin lainsäädäntökin säätelee isojen pyörien pääsyä kokemattomien käsiin.

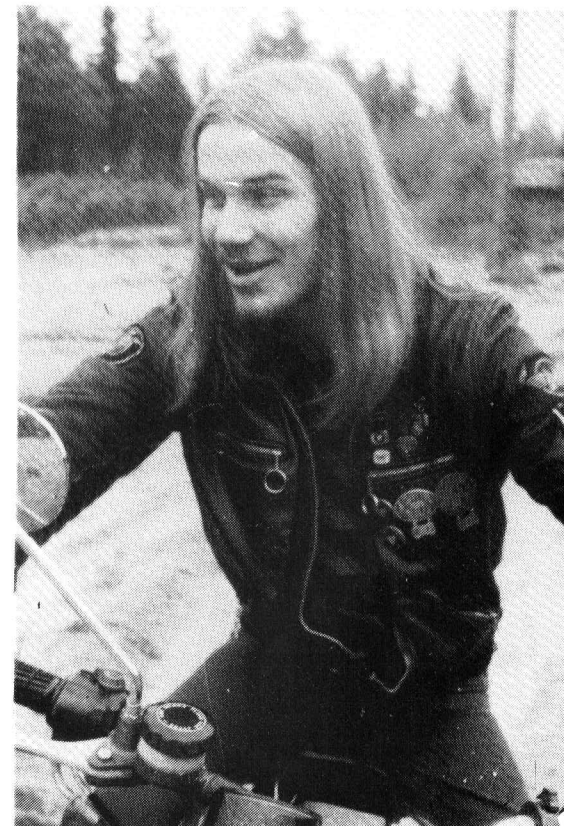
### **Moottoripyörä kapinan ja irtautumisen välineenä**

Valtaosa nykyhetken murrosikäisistä pojista elää ja kokee mopokauden. Se useimmissa perheissä jo katsotaan normaaliksi ilmiöksi. Useissa perheissä kevytmoottoripyörä mopon ja auton "välissä" sallitaan. Mutta kun poika autoiluikään ehdittyään osoittaakin kiinnostusta moottoripyöriin ja isompiin kuutioihin, silloin on jo kysymys pojan itsenäisestä linjanvalinnasta. Silloin jo punnitaan pojan ja vanhempien keskinäiset suhteet ja luottamus vakavalla tavalla. Etenkin pojan ja isän. Isä voi nähdä pojan moottoripyöräinnostuksen pojan kypsytymisen viivästyksenä, "järkiintymättömyytenä". Isä voi kokea sen myös kapinahaasteena omaa auktoriteettiaan ja elämännäkemyskiään vastaan. Rehellinen isä tajuaa myös, että pojalle moottoripyörä on paljossa itsenäistymis- ja irtautumisväline. Tämä tilanne isän ja miehityvän pojan suhteissa on hiukan kipeäkin. Isälle se on kypsyyskoe ja pojalle kypsyyskoe. Kypsyvätön ja oman nuoruutensa tämän vaiheen kipeänä kokenut isä voi tässä vaiheessa jopa kostaa pojalleen oman vastaavan ikänsä kipeät kokemukset. Ei ole lainkaan harvinaista eritoten suomalaisessa yh-

teiskunnassa, että tällainen kosto jatkuu sukupolvesta toiseen.

Jos poika nostaa kapinalipun, jonka tunnuksena on moottoripyörä ja ajoasu, voi isän ja pojan suhteissa olla vuosien katkera vaihe. (Äiti useimmiten kokee sen varsin kipeästi ja koettaa olla välittäjänä) Jos vahvalla isällä on vahva poika, voi kärjistyksen olla hyvinkin näyttäviä. Poika voi kärjistä sitä tarkoituksen räikeällä pukeutumisella ja isä häpeää kipeästi itsensä ja perheensä maineen puolesta: "– tämä-

*"tämäkö minun poikani josta pitäisi tulla mies. Kapinallinen, pitkätuikkainen, pillifarkkuinen, rautahiluja nahkapusakassaan"*



kö on minun poikani josta pitäisi tulla mies? Kapinallinen, pitkätukkainen, pillifarkkuinen, rautahiluja nahkapussakkassaan”.

Kärjistetty kapinavaihe ei sinänsä ole mikään tuhon merkki, jopa monessa tapauksessa sen voi nähdä jatkuvan elinvoiman merkinä. Tosin siinä voi heijastua perheen sisäiset ongelmat ja suvussa sukupolvelta toiselle siirtyvät inhimilliset ongelmat. Vileimmistä varsoista usein tulee vetävimmät hevoset, totesivat muinaiset kreikkalaiset. Aikanaan villi kapinallinen työntelee vastuuntuntoisena isänä lastenvaunuja. Ja isoisä tuntee ylpeyttä pojastaan ja tämän esikoisesta, vaikka ehkä suomalaisen miehisyyden norminsa mukaan ei sitä suoraan ja näkyvästi ilmaise.

### **Siipien koettelemista**

Ne tasapainoiset pojat jotka valitsevat jatkoon moottoripyörän siinä vaiheessa joka isän puolesta sallisi vaki-naisen autoistumisen, tekevät myös ratkaisun joka saattaa huolestuttaa vanhempia. Vaikkei varsinaista kapinamieltä ja sen luomaa perheen sisäistä jännitettä ei olisikaan. Isä voi tässä tapauksella tietyllä haikeudella pojan irtautumisvaiheen: poikanen koettelee omien siipiensä kantavuutta. Voi sivusta seurata ajopukuun sonnustautuvaa nuorta motoristiaan. Katse jo tähyää jonnekin kauas. Suun ja leuan juonteet kertovat päättäväsyydestä. Kohta tunnen vapauden ja koen ehkä jotain uutta.

Ikivanhassa runossa sanotaan: lapsesi ei ole sinun. Olet vain jousi, joka lähettää nuolen eteenpäin. Lähetä nuo-

lesi voimalla ja riemulla ja iloitse siitä, että se kantaa kauaksi.

On isää, joko itse moottoripyörän kokeneena tai sen merkityksen ymmärtävänä tajuavat, että moottoripyörä vie heidän ”nuoltaan” uusiin ulottuvuuksiin. Toveruussuhteet rikastuvat, maailmankuva avartuu, itseluottamus kasvaa. Miten olisi, jos poika – ison ja vanhan matkapyörän taitava kuljettaja – kerran sanoisi: isä, kierremäköhän yhdessä tämän viikonlopun suvisessa Suomessamme. Ja poikkeamme viikonlopun rallikokoukseen.

Eero

### **Yleisradiosta kuultua mennä kesänä . . .**

Olipa eräänä kesälauantaina YLE:n toimittaja tekemässä juttua merellisistä asioista Raumalla ja haastatteli oliko se nyt Poroholman leirintäalueen hoitajaa, topakkaa rouvaihmissa veneilyasioista, tiedustellen miten kesä on mennyt, onko ollut paljon veneilijöitä vierailmassa, ovatko veneilijät käyttäytyneet ja jos niin millä tavoin ynnä muuta tuollaista — tiedättähän nuo yleisradion paskanjauhanta-ohjelmat joilla saadaan iltapäivän tunnit täyteen. No niin:

Poroholman emäntä kuunteli tätä haastattelijaa aikansa ja sanoi sitten jokseenkin näin: Kuulkaast ny toimit-taja taik mikä te olett! Meill on tääl Raumall iso joukko soutopaatei ja niil soudeta. Sitt meill o seilpaatei ja niill tiätystengi seilata. Ja sitt meill o viäl moottoripaatei ja niill vaa ajeta — kuinkast muuto. Mutt ei tääll kukka mittää veneill!



*Ralliseurue on tuonut tervehdyksen etelästä istuttamalla rallikukan Ylläksen rinteelle.*

## **Rallikukka**

Eräs kukka on saanut kukkia kaikkea huomiota vailla. Kunnes Risto Saukkonen lähetti Motoristille kuvan ja kertoi, että Harri Honkasen seurueella tuolta Tampereen ympäristöstä on ollut kaunis tapa kautta Kontiorallin historian istuttaa rallikukkanen aina kulloisellekin rallipaikalle eikä viime kesäkään tehnyt poikkeusta.

# Aina kehuaan – kuka haukkuisi?

Nimimerkki EeHoo totesi marraskuun Motoristissa suurien japsipyörien olevan joka suhteessa parempia, jopa luonnonläheisempiä, kuin vanhat engelsmannit.

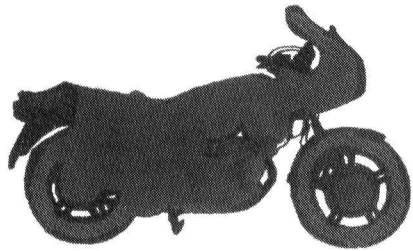
Itäpyöräukot harjoittavat Jawa-meditaatiota ja vaipuvat aistinautintoihin Mitseineen.

Bemaristien kanssa ei aiheesta voi edes keskustella, niin ylivoimaisia berliiniläismotskarit ovat.

Mutta tuskin kukaan kertoo huonoista kokemuksistaan. Ei varsinkaan lehtien palstoilla. Lieneekö tähän syy-

nä suomalaisten mp-julkaisujen kauppiasystävällisyys vaiko vain perisuomalainen heikko itsetunto? Vai jokin muu?

Jäljessä seuraa kaksi mielenkiintoista ulkomaisista moottoripyörälehdistä lainattua lukijakirjettä. Toisessa Honda CBX -kuljettaja kertoo kokemuksestaan brittiläisessä Mechanics-lehdessä. Toisessa tarinoi saksalaismotoristi Triumph Bonneville 750 -pyörästään PS die Motorrad Zeitungissa. Molemmat lainaukset ovat lehtien joulukuun 1983 numeroista.



## CBX-kauhu

Kirjoitan vuoden 1980-mallisesta Honda CBX -pyörästäni, jonka mittarissa on 20 000 mailia (= n. 32 000 km).

Vaihteisto-ongelmien vuoksi päätin teettää moottorille täydellisen peruskorjauksen. Moottorin sisältä löytyi karmeita: ensiöketju oli venynyt katkeamispisteeseen, kaikki kytkinlevyt olivat kypsiä vaihdettaviksi, öljypumppu oli kulunut käyttökelvottomaksi, samoin nokkaketju kiristimineen. Kai-

ken tämän lisäksi nelosvaihte hyppi pois päältä ja sylinterin kannentiivist vuoti. Korjaus pienentäisi pankkitiliä 500...600 punttaa (tekee noin 4500 FIM). – Huomautuksena mainittakoon, että tällä rahamäärällä pystyy Britanniassa ostamaan esimerkiksi -80 -mallin Yamaha SR 500:n.

Honda, tietenkään, ei halunnut kuulla koko asiasta. Miksi olisivatkaan? Päivänä, jona suora kuutonen on historiaa, he ovat siirtyneet hienompiin laitteisiin. Se on vahinko. Olen varma siitä, että jos he olisivat kehitel-

leet suoraa kuutostaan vielä kymmenen vuotta, siitä olisi – ehkä – tullut kunnon peli.

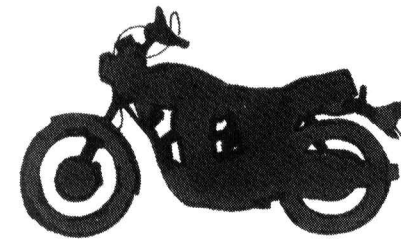
Minun mielestäni uusien vee-nelosten ostajakandidaattien olisi parempi harkita hyvin tarkoin ennen kuin hankivat suhteellisen uuden pyörämallin, kuten V-4:n. Kun vee-nelosesi alkaa kenkuilla takuun päätyttyä, älä etsi sympatioita suurelta H:lta. Olet diilereille vain punainen vaate.

Oletko muuten koskaan yrittänyt saada pyörääsi korjatuksi takuuaikana? Pyörääni vaihdettiin etuhaarukan stefat. Seuraavana päivänä hain ajopeliini; keula vuoti yhä. Minulle kerrottiin, että jarrutan liian rajusti!

Kaikkein ironisinta CBX:ni tapauksessa on se, että takaketju on alkupe räinän ja täysin kunnossa – se kirottu ketju kesti kauemmin kuin moottori!

Tämä ei ole täydellinen lista korjauksista. Skottina olin shokkitilassa nähdessäni remontin hinta-arvion.

A. Duff,  
Stevenston, Ayrshire.



## Triumph Bonneville 750

Ostin koneen uutena hintaan 9175 DM. (Toim. huom. esim. uusi Honda VF 750 S maksaa noin 8000 DM.) Myyjä teki ensimmäisen määräaikaishuollon.

1700 km; ensimmäinen odottamaton korjaamokäynti: oikeaa sytytystulpaa irrotettaessa kierre vahingoittui. Syy löytyi sytytystulpan maa-elektrodin viimeistelemättömyydestä. Kierteen korjaus maksoi DM 474,89.

2400 km; toinen odottamaton korjaamokäynti. Ensin jäin moottorivian vuoksi tielle. Oikeassa männässä reikä; korjattiin takuukorjauksena mitä nopeimmin.

4800 km; Ravennan lähellä (Italiasa) moottorivika uusiutui. Jälleen reikä oikeassa männässä. Tästä lähtien otan aina matkavakuutuksen, joka kattaa myös pyörän kotiinkuljetuksen, koska se tuli todella kalliiksi. Korjaus kesti kolme viikkoa.

5200 km; ilmainen määräaikaishuolto korjauksen jälkeen. Moottori kävi epätavallisen kovalla äänellä. Sytytys säädettiin, mutta se ei auttanut.

5400 km; moottori lakkoilee taas. Tulpat pimeinä. Sitä paitsi öljynkulutus on noussut noin kahteen litraan per 1000 km.

Korjauksen jälkeen sain ajaa lukemaan 19 000 km saakka rauhassa. Vain yksi polttimo meni rikki, yksi jalakatappi hukkui ja yksi ruuvi tärisi irti. Öljynkulutus pysyi arvossa 1,2...2,0 l/1000 km. Bensaa paloi keskimäärin 7,5 l/100 km. Korkea kulutus johtui rikkaalle säädetyistä kaasuttimista.

Erinomaisen rungon, vähäisen painon ja loistavan elastisen moottorin ansiosta Triumph on todellakin mutkamoottoripyörä. Vuoristoon ja mutkaisille maanteille ei ole olemassa mitään parempaa. Lisäksi se soveltuu hyvin pitkille matkoille (kerran ajoin esimerkiksi 6000 km seitsemässä päivässä). Pyörä tärisee, mutta ajamisen ilo voittaa.

20 000 km; huollossa löytyi öljystä



## Miksi ja miten heimoutumista tapahtuu

Suomessakin on viime vuosina todettu ja eletty muutamien 1950-luvun ilmiöiden paluu, tai pikemminkin kertaantuminen. Se on ollut selvin musiikin alalla, ja musiikin suosijaryhmien pukeutumisessa. Eräät piirteet ovat suoraan siirtyneet 1950-luvulta, eräät muuntuneet tai kokonaan toisenlaisina ilmeneviä. Se että Time esittelee nämä 1950-luvun jengi-liikkeet heimoutumisilmiöinä, on vahvasti perusteltua: edellisen aallon vanhoja on mukana, kun heidän lapsensa toistavat vanhempien nuoruuden elämyksiä. (On todettu Suomessa, että 1950-luvun rockabilly konserteissa keski-ikää lähentyvien osuus oli yllättävän suuri). Tämä kahden sukupolven yhdenmukaisuus on selvimmän ja puhtaimmin ilmenevässä rock'areissa, moottoripyöräilijöissä, modseissa (scoteristit) ja ted'eissä. Sensijaan esim. punkkarit ja skinheads-nahkapäät ovat muuntumia 1950-luvun perinteen pohjalta.

Millä perusteilla tätä entistä jengilmiötä nyt suoraan nimitetään heimoutumiseksi? Ensinnäkin siksi, että ryhmien perusasut ovat periintyviä, niillä on selvä ulkopuolisiin kohdistuva pelotus- ja ärsytystavoite ja oman porukan keskuudessa veljeystunnus. Näillä heimoilla on myös vakiintumassa omakeskeinen erikoissanasto, jota ulkopuoliset eivät ymmärrä. Tämä sanasto ei enää ole yleis-slangia, vaan todella erikoistunutta heimokieltä. Timen kirjoittajat eivät siitä käytäkään slanginimitystä, vaan the Queen's Nonglish. Heimoutumisilmiön varsin olennainen perusta on tietty yhdenmukaisuus muinaisten heimovaiheen vii-

dakkoelämän ja nykyisen suurkaupungin ihmisviidakon välillä. Muinoin yhteiskunta ei vielä ollut yleisesti järjestynyt. Siinä alkuaan sukusyntyiset heimot pitivät puoliaan toisia vastaan korostamalla omaa erikoislaatuaan ja taisteluvalmiuttaan. Ympäristö oli turvaton, heimoside antoi turvaa. Nykyisessä yhteiskunnassa taas hajoamisilmiö tekee ihmiset avuttomiksi, ja leimautuminen omaan ryhmään kohottaa sekä itsetuntoa, että turvallisuuden tunnetta. Ja yhteydentunteen, josta voi olla selvä esimerkki esim. rock'arien konsertti tai motoristien kokoontuminen tai pubi-ilta.

1950-luvun jengiytymis- ja meidän aikamme heimoutumisilmiöllä on yhteisenä kasvualustana sekä yhteiskunnallinen muuttumattilanne, että maailmanpoliittinen jännitystilanne. 1950-luku oli sodanjälkeisen teollisuuden suurkasvun ja suuren väestön muutto-liikkeen aikaa. Silloin oli "kylmän sodan" aiheuttamaa elämisen hämmennystä ja epävarmuutta, turvattomuuttakin. Nyt on etenkin nuorisolla teollisuusmaissa suurtyöttömyys ja automatiokauden suurmuutosvaihe. Nykyinen maailmanpoliittinen jännite tuo vahvoja epävarmuuden tunteja. Jengiytyminen, heimoutuminen ovat suojakeinoja tätä painetta ja epävarmuutta kohtaan. Timen palstoilla tunnettu sosiologi määritteli Englannin nuorison nykytilanteen: – heillä ei ole merkittävää osuutta yhteiskunnassamme, ja meidän on miltei mahdoton sanoa se suoraan heille, tai yrittää sanoa, että he sittenkin ovat osa kokonaisuuttamme. Ei ihme, jos nuorisoo liittyy vaihtoehtoliikkeisiin ja tuo sen selvästi esiin vaattein, musiikilla ja elämisentyyllillä. Nämä nuoret tajuavat yhteiskuntamme hajanaisuuden ja turvattomuuden tulevaisuuden edessä.

Timen mukaan heimoutumisilmiö ei rajoitu Englantiin, vaikka se siellä on vahvimmin havaittavissa ja heimojen asenteet jyrkimpiä, kyynisyyteen saakka. Vahvoina ilmiön leviämipaikkoina mainitaan mm. Berliini, Pariisi ja Tukholma. Jopa Itä-Saksassa ilmiö "kytee" poliisin uhkaamana. Myös rotuvihaa uhkuu etenkin Skinhead-joukkioista. Ne pahoimpitelevät värillisiä ja vihaavat yleensä kaikkia vähemmistöryhmiä ja katsovat nämä syyllisiksi siihen, ettei "oikeilla ihmisillä" ole riittävästi työpaikkoja. Motoristeilla ei ainakaan mainita tätä rotusyrjintää esiintyvän, joten heillä voi olla inhimillistä

suvaitsevaisuutta enemmänkin kuin monilla muilla "heimoilla". Tosin työtömyydestä katkeroituneen nuoren ei ole mahdollistakaan liittyä motoristeihin, koska ei ole varaa tällaiseen harrastukseen. Motoristien keski-ikä onkin yhä kohoamassa sitä mukaa kun harrastuksen jälkikasvuun on rajoitetut mahdollisuudet.

Elämäntavaksi vakiintuneessa motorismissa on vahvoja heimopiirteitä. Se ilmenee motoristeissa itessään ja siinä miten he "esiintyvät" ympäristölle ja millaisina ympäristö heidät kokee.

*Amsterdamin 'enkeleitä 1975.*



## Bikers'ien heimokuvaus

Time julkaisi keskitetyn kuvauksen muutaman "heimon" peruspiirteistä, käyttäytymisestä, pukeutumisesta, tavoitteista. Tällaisen kuvauksen sai heimot: Punks, Skinheads, Teddy boys, Mods, Trendies, Rock-a-billies, Sloane rangers ja Soccer tribe. Bikers't luonnehdittiin näin:

Pukeutumisellaan ja ajoneuvoillaan biker-heimo on täydellinen vastakohta hienostelevalle scoteristien mods-heimolle. Perinteinen biker-uniformu on "raskasta metallia": rasvatut hiukset, ajamaton parta, pesemätön ruumis, tiukat farkut (kangasta tai nahkaa), nahkarotsi niitein ja natsisymbolein koristeltu, niittivyö ja -ranneke, jalkineina jack-bootsit. Pyöristä on selvimmät heimosuosikit Kawasaki, GBz 1100 ja Harley Davidson.

Bikers ovat eniten yleistä vastenmielisyyttä herättävä heimo Englannin heimoista. He voittavat vihollisia itselleen kuitenkin enemmän meluisalla ja näkyvällä esiintymisellään kuin varsinaisella väkivallalla, joka sekkin on tosi pahaa. Yksi 20 minuutin rytäkkä rikkoutuvin pulloin, veitsin, kirvein ja ketjuin Berkshiresissä syyskuussa: tuloksena oli kaksi kuollutta ja neljä pahasti haavoittunutta. Bikers kokoontuvat kantapubeissaan – niissä harvoissa jotka vielä tarjoavat heille. Siellä he tanssivat lyyrillisen musiikin tahdissa ympäristössä, jonka muita ulottuvuuksia voi olla ryöstö, raiskaus ja tappo. Mutta kuitenkin parhaan fiilikinsä he tavoittavat avoimella tiellä, kovan vauhdin "manöövereillä". Sen määritteli eräs 31 v. veteraanimotoristi: "Nautin ilmapirrasta, kaasukahvasta

moottoritiellä kun pyörä alkaa tavoittaa tonten (= vauhti 110 km/h). Huuleni kuivuvat ja puristuvat, silmissäni on kyneleitä ja näen punaista. Näin haluaisin kuolla, ajaen vasten ilmanpainetta, nauttien siitä". Näiden tonten-hetkien muistona on tällä motoristilla 6 metallinaulaa säärialuissaan ja nilkka-

Kuitenkin bikers-heimo muita heimoja vähemmän valittaa, ettei hallitus ja yhteiskunta ymmärrä heidän toiveitaan ja odotuksiaan. Sensijaan he vastustavat muutamia säädettyjä määräyksiä, kuten kypäräpakkoa. "Moottoripyöräily ei ole sen vaarallisempaa kuin mennä tappelemaan Falklandille", määritteli 30-vuotias Steve Brooks mieliharrastustaan. Tosiasiat kertovat kyllä vahvasti toista: Falklandilla kuoli v. 1982 255 brittiä ja 777 haavoittui. Moottoripyöräilyn kuolonuhrien luku samana vuonna Englannissa oli 988 ja vakavasti loukkaantuneita oli 17.822.

Timen esittely Englannin motoristeista keskittyy "tonten"-elämystavoitteisiin suurkaupunkiheimoihin. Tämän ohella maassa on edelleen myös pyörämerkkikorosteisia ja rannikoiden hietikoille ajavia matkamotoristiryhmiä, joissa ilmeisesti heimoluonteiset piirteet nykyaikana entistä enemmän korostuvat, mutta eri tavalla kuin "tonten" heimossa.

## Jengimotoristien sotatila Tanskassa

Viime vuosien Kontioralleissa olleet eteläisessä Ruotsissa ja Tanskassa asuvat suomalaiset motoristit ovat kertoneet sikäläisen moottoripyöräilyn yhä vahvistuvasta väkivaltaistumisesta ja jengiytymisestä.

Tanskassa on muodostunut muutamia todella pelättyjä jengejä, jotka pitävät halutessaan jotain paikkakuntaa kauhun vallassa tuntikausia. Viime syyskesällä eräiden jengien välit kiristyivät niin, että seurausena oli muutamia kuolonuhreja ja kostovastaiskuja. Tunnettuja jengejä ovat mm. Rocker, Hell's Angels ja BullShit.

Jo jengien säännöt kertovat halusta aiheuttaa kauhua. Rocker-ryhmän sääntöihin kuuluu ns. "juoksu". Se on yhden tai useamman ryhmän ajo, joka kestää päivän ja sen päätöspaikka jätetään enemmän tai vähemmän hajanaiseen kuntoon. Tyyliin kuuluu tehdä tekoja, jotka säikäyttävät tai kauhistuttavat tavallisia kansalaisia.

Jengiin pyrkivä joutuu kestämaan kahdenkin vuoden koeajan. Tänä noviiisaikana hän joutuu kiilloittamaan vanhempien pyöriä, kantamaan heille olutta ja tekemään muuta palvelusta. Jengin merkin hän saa kahdessa vaiheessa: siivet pääkalloon vasta kun on todistanut kovuutensa.

Poliisit ja sosiaalitutkijat ovat huolissaan, että moottoripyöräily on Tanskassa väkivaltaistunut pitemmälle kuin missään muussa Euroopan osassa. Siitä lisäksi puuttuu se tietty romanttinen rautamies-rautahevospäin, joka jossain määrin luo tiettyä ritarillisuusväriä jopa amerikkalaiseen Hell's Angels ilmiöön. Tanskalainenkin väkivaltamotoristi inhoaa kypärää ja suojavaatetusta. Tämä välinpitämättömyys vuosittain karsii pois muutamia räjäpäitä, kun onnettomuuksissa tulee kuolemantapauksia ja vakavia vammautumia. Toinen jengien väkivaltaa rajoittava tekijä on heidän pohjaton olutjanonsa. Yhdessäolo on niin jatkuvaa rajua ryyppäämistä, ettei joukosta

aina ole ajoon eikä tappeluun. Monet ovat jo melko nuorena runsaan oluen pöhöttämiä ja veltostuttamia. Eipähän se ole ensi kertaa ihmisen historiassa, että joku kumouksellinen ja pelätty ryhmä alkaa viihtyä olutkellarissa kolpakkostrategiaa harrastaen. Kun suunnitelmat on saatu valmiiksi, ei olekaan enää pystyviä "taistoon" lähtijöitä.

Toistaiseksi kuitenkin heissä on vielä lähtijöitä "juoksuun", ja silloin jossain ollaan kauhun vallassa. Lähtiesään he eivät itsekään tiedä, mikä on heidän uhripaikkakuntansa tällä kertaa. Jos kuitenkin kuolonuhreja vaatinut jengisota jatkuu, melkoinen osa jengien väkivaltapainetta kuluu ja purkautuu jengien keskinäisissä jännitteissä, joita voisi sanoa myös heimosodiksi.

Eero

Aineisto: henkilöhaastattelut ja Uuden Suomen uutisartikkeli 17.10.

Savolaisukko käppäili urheiluosastolle suuressa tavaratalossa ja alkoi kysellä suksisiteitä. "Minkälaisiin suksiin ne mahtaapi sopija ne Sije viistoistat joeta nyt niin maenostellaan?" Myyjätär vastasi ykskantaan: "Ka — persuksiin!"

Härmässä oli häät ja tunnelma parhaimmillaan. Pieni savolaisäijän käppänä heilui joukossa ja kyseli ja intti: "Tahtooko kukaan tapella?" Halukkaita ei oikein tuntunut löytyvän, mutta kun hän aikansa kiersi ja kyseli, niin yksi roteva isäntä nousi ja sanoi: Noo-o, kyllähän tässä voisi tapellakin! Savolaisukko jatkoi kyselyään ja lopulta toinen vähintään yhtä roteva isäntä sanoi myös haluavansa tapella. Savolainen katseli ilmoittautuneita ja sanoi sitten: No kah tapelkaa sitten keskenne!

# Turha väitellä

Kerholehtemme on avannut palstansa keskusteluille, joissa on pohdittu motorismin syntyjä syviä. Kantaa on otettu japanilaisen moottoripyörän puolesta ja sitä vastaan, on pohdittu uskoyhäilyä ja mammonamotorismia, on taitettu peistä kristillisen ja muun ”erilaisen” motorismin oikeutuksesta.

Kannanotoissa on kuitenkin ilmennyt ikäviä piirteitä, joihin on syytä puuttua. Hommassa on ollut väittelyn tuntua. Keskustelu rakentaa, mutta väittely hajottaa.

## Keskustelun hyöty?

On hienoa, että asioita ajatellaan äänenkin. Että kysytään vaikeita ja epämiellyttäviä kysymyksiä silläkin uhalta, että totuus tekee kipeää. Ei moottoripyöräilyssäkin tarvitse tyytyä pinta-vahtoon, valmiiksi pureskeltuun motorismiin.

Itsestään selvyiksi ei ole. Helpot vastaukset ovat petosta. Jos teet niin kuin kaikki muutkin, et välttämättä tee oikein.

Tällaisten perimmäisten kysymysten äärellä ihmiset saattavat kuitenkin päätyä erilaisiin ratkaisuihin. Asioista voidaan olla eri mieltä. Mutta jos kiistakysymyksistä päästään kaikessa rauhassa ja rehellisesti puhumaan, nuo näkemyserot osoittautuvatkin yllättäen melko mitättömiksi. Kun joutuu ottamaan huomioon toisenlaisista lähtökohdista esitetyt perustelut, asian näkeekin kokonaan uudessa valossa. Ja vaikka ihan kaikissa kohdissa ei voisi-kaan olla samaa mieltä, on ainakin helpompi ymmärtää toisen vakaumusta ja jopa kunnioittaa sitä.

Se keskustelu, jota tässä lehdessä on käyty, ei läheskään aina ole ollut erityisen asiallista ja kiihкотonta. Se ei ole ollut edes kunnan keskustelua, vaan

pahimmillaan pelkkää nahistelua ja väittelyä.

## Väittelijän muotokuva

Väittelijä ei keskustele, vaan väittelee. Hänen kantansa on varma ja muuttumaton: ne Väärät Motoristit ovat väärässä ja hän itse on oikeassa. (Tai paremmin sanottuna ei hän, vaan he ovat oikeassa – hänän edustaa koko yleistä mielipidettä, tässä tapauksessa Tosi Motoristeja).

Väittelijän tärkein tavoite on kerätä irtopisteitä samoin ajattelevilta hengenheimolaisiltaan. Siihen hän pyrkii ennen kaikkea saattamalla vastustajat mahdollisimman epäedulliseen valoon keinolla millä tahansa. (Yksi käytetyimmistä keinoista näyttää olevan tehdä heidät naurunalaisiksi – herjaavien viitsien kertominen on tärkein Väittelijän avu.) Samalla voidaan saada ne onnettomat Reppanat, jotka eivät loppujen lopuksi yhtään tiedä, mitä mieltä olisivat, painostetuksi samaan leiriin.

Kantaansa Väittelijän ei tarvitse oikeastaan sen kummemmin perustella, koska hän kerran on oikeassa. Perusteluksi riittää se, että hän on ehdotto-

masti sitä mieltä mitä on – ja sitä paitsi kaikki Tosi Motoristit ovat sitä mieltä. Motorismin edun mukaista on myös olla sitä mieltä.

Tunneperäisten perustelujen ohella – lisänä rikka rokassa – täytyy ehkä esittää jokin Järkiperuste, jotta mielipide olisi näin muodollisesti oikeutettu. Järkiperusteen merkitys on sinänsä toisarvoinen, eikä siihen tarvitse tuhata kovin paljoa palstatilaa. Se ei kuitenkaan vetoa suureen yleisöön niin hyvin kuin tunneperäinen paatos.

Jos Väärät Motoristit kuitenkin osoittavat esitetyn Järkiperusteen ikään kuin kyseenalaiseksi (tämäkin on täysin mahdollista – tiedättehän, kuinka ovelia ne ovat!), tulee ryhtyä välittömästi tiukkoihin vastatoimiin. Mielipidettä ei suinkaan tarvitse vaihtaa – sehän on siis oikea –, vaan sen perustelut. Niiden ei tarvitse edes liittyä alun perin puheena olleeseen asiaan. Tärkeintä on, että niiden avulla saadaan osoitettua, kuinka kyseenalaisia porukkaa Väärät Motoristit ovat. (Sitä paitsi he ovat nyt ryhtyneet väittelemään ja siten vaarantamaan motorismin yhtenäisyyden.)

Pian Väittelijä saa tuekseen Sopolit, jotka haluavat selvästi osoittaa olevansa Tosi Motoristeja (ja kerätä niitä pinoja, mitä on vielä kerättävissä). He toteuttavat itseään luovasti kirjoittamalla oppi-isältään omaksuttuja iskulauseita toinen toisensa perään, jopa uusia sovellutuksia keksien – tietenkin nimimerkin suojassa. Näin he voivat kaikessa rauhassa nauttia oikeassa olemisestaan ja laukoa täyslaidallisia vastustajaa kohti joutumatta siitä henkilökohtaiseen vastuuseen.

Ja mitä sitten tapahtuikaan? Väärät Motoristit painuivat maan alle syvästi häveten ja katuivat ankarasti, että oli-

vat koskaan motoristeiksi syntyneenkään. Eikä heistä sen koommin kuulu mitään.

Mutta Tosi Motoristit riemuitsivat – motorismin etu oli lopullisesti voittanut. Väittelijän kiistattomat saavutukset ratkaisevassa mittelössä tunnustettiin pian yleisesti. Ei ihme, että hänet sittemmin kohotettiin Motoristien Kuningaaksi, ja hän hallitsi yhdessä ministeriensä Sopolien kanssa viisaasti, vakaasti ja kauan.

Sen pituinen se. Vai onko...?

## Moottoripyöräilyn Vihollinen Numero Yksi

Niinpä niin – sellaista on väittely. Niin onnellista loppua kuin kertomuksessamme oli, ei taida kuitenkaan valittavasti olla näkyvissä. Päin vastoin. Kaikenlaisten tahojen keskinäinen sanailu on aiheuttanut vain hajaannusta ja pahaa mieltä.

Väittelystä on tuskin kenellekään mitään hyötyä, ei ainakaan moottoripyöräilijöille. Eikä keskinäinen torailu anna motorismista erityisen hyvää kuvaa. Missähän se paljon puhuttu veljeys ja motorisihenkilisyys nyt on? Vai onko sitä koskaan todella ollutkaan? Pelkkä myyttikö vain? Jonkin kapean ryhmittymän oma keksintö?

Motoristien ”yhtenäisyyttä” ei sinänsä vaarana se, että on olemassa erilaisia moottoripyörällä ajavia ihmisiä: motocrossista pitäviä, trialkuskeja, matkapyöräilyn harrastajia – kristillisesti uskovia ja uskomattomia – japanilaisella tai eurooppalaisella ajavia – miljoonamiehiä ja uskoyhäilijöitä. Moottoripyöräilyn vihollinen numero yksi ei ole Pyrkijä-merkkiklubi tai Toi-



## **Kapinaa? Edistystä? Taantumusta? Vaatemuodin aaltoliikettä:**

# **Vaihtuvaa = poistuvaa = palaavaa**

Helsingin Sanomat julkaisi äskettäin kiertävän toimittajansa laajan artikkelisarjan: Mitä tapahtuu Euroopassa. Saksan ja etenkin Hollannin nykyhetken kuvauksessa tuli esille vanhemman vaatekuosin paluu. Yhä suurempi

osa kuluttajista torjuu suurteollisuuden miltei yksinomaan keinokuituihin perustavan ja vuosittain muuttuvan vaatemuodin. Pienyrittäjät ovat nähneet mahdollisuutensa ja tarjoavat menneiden vuosikymmenien kestävää pe-

nen Suuri Maanlaajuinen Kerho (TSMK r.y.).

Pahimpia moottoripyöräilyn vihollisia ovat Tosi Motoristit ja heidän kellokkaansa Väittelijät. Ja vaikuttaa siltä, että heitä löytyy joka puolelta. Tämä kriittinen huomautus ei ole tarkoitettu kenellekään erityisesti, vaan jokaisella on syytä mennä itseensä. Ei käy kieltäminen, etteikö minussa itsensäkin asusteileisi melkoinen Väittelijä, joka silloin tällöin nostaa päätään, kun "ne muut ei mitään ymmärrä eikä edes ajattele mitään".

### **Ollaan vaan erilaisia**

Eikö ole vain luonnollista, että Suomen noin 50 000 moottoripyöränomistajan joukossa on erilaisia ihmisiä? Eivät kaikki mahdu mitenkään samaan kerhoon. Motoristien välillä voi olla

hyvin erilaisia yhdistäviä tekijöitä: pyörän merkki, elämäntavot, asuinpaikka, erityisharrastus.

Eivät kaikki motoristit ole samanlaisia. Onko siis syytä rajoittaa heidän oikeuttaan järjestäytyä yhteen "motorismin yhtenäisyyden" nimissä? Varsinkin, kun maamme perustuslaki antaa kansalaisille oikeuden siihen?

Erilaisia kerhoja tarvitaan erilaisille moottoripyöräilijöille, mutta niiden ei tarvitse olla yhteispeilin esteenä. Keskustelua tarvitaan eri tahojen välillä, jos ja kun ristiriitoja ilmenee. Ei niitä toki kannata lakaista maton alle, vaan puhua asiat halki. Kuusysin rooliin on perinteisesti kuulunut toimia avarakattaisesti ja monin tavoin maamme moottoripyöräilyn parhaaksi, ja niinpä Motoristi on ollutkin luonteva foorumi eri näkemysten kohtauspaikaksi.

Jatkukoon siis keskustelu – eikä väittely!

Hannu Heikkinen

rusvaatetusta luonnonmateriaaleista. Vaikka niiden hinta voi ylittää hetkenmuodin hinnat, niiden kesto, ajattomuus ja pitomukavuus tekevät niistä edullisia vaatekappaleita. Suomessakin, jossa monia muoti-ilmiöitä seurataan jopa kiivaammin kuin muualla, on oireita palaamisesta vanhaan. 1960-luvullahan monet kansamme tyyliin ja ilmastoomme kuuluneet vaatekappaleet ja materiaalit pyyhittiin kertaheittolla pois tuotannosta. Ensimmäinen kuluttajakapinan kohde oli kaikkivaltias nailonpaita, jonka rinnalle vaadittiin "pehmeämpiä" vaihtoehtoja. Jotkut pikkuyrittäjät uskalsivat palauttaa käyttöjalkineeksi kansallisen lapikkaamme, joskin kumipohjaisena. 1970-luvun loppupuolella, lähinnä metsästäjäpiirien painostuksesta, vanhat sarkapuserot ja – housut tulivat ensin erikoisliikkeisiin ja sitten laajemminkin saatavaksi. Myös lakkiteollisuus alkoi valmistaa koettuja perusmalleja aidoista luonnonmateriaaleista.

Viime syksynä eräs nahka-alan pienyrittäjä koemarkkinoi tuotetta, joka oli täysin Suomessa poistettu tuotannosta lähes 20 vuotta. Hän myi hetkessä lähes 100 kpl 1950-luvun flanellivuurisia nahkasaapashousuja. Niiden valtaosan ostivat vanhojen autojen mobilistit, jotka halusivat harrastuksen aitoutensa osaksi nämä automiesten suosimat leveäpussiset nahkahousut, ruskeina tai mustina. Valmistajalle tuli myös jatkuvasti tiedusteluja, eikö nahkasaapashousuja saisi myös 1930-luvun pitkään suosittuna mallina ja 1950-luvun kapeampaa ns. nuorten miesten mallia, myös yläosakorotteella ja nahkaolkaimilla varustettuna. Myös 1950-luvun mustaa, karun yksinkertaista nahkapusakkaa haluttaisiin.



*1950-luvun linjakkuutta.*

Eri puolilta on tullut niin paljon kiinnostusta, että yrittäjä jatkaa 1930-50 lukujen nahkapukimien valmistusta, tilaajan omilla mitoilla, joko flanelli tai silkkivuurisina. Myös suoria nahkahousuja, jotka eivät ole koottu palasista, hän haluttaessa valmistaa. Motoristipiireistäkin hänelle on jo tullut asiakkaita. Yhteyden saa postitse: Kalevi Lehtonen. 29570 Sörmarkku. Puhelin 939-70 236.

Ossi S. Mustonen:

## Kuvatarinaa Imatran konsentraatiosta -83

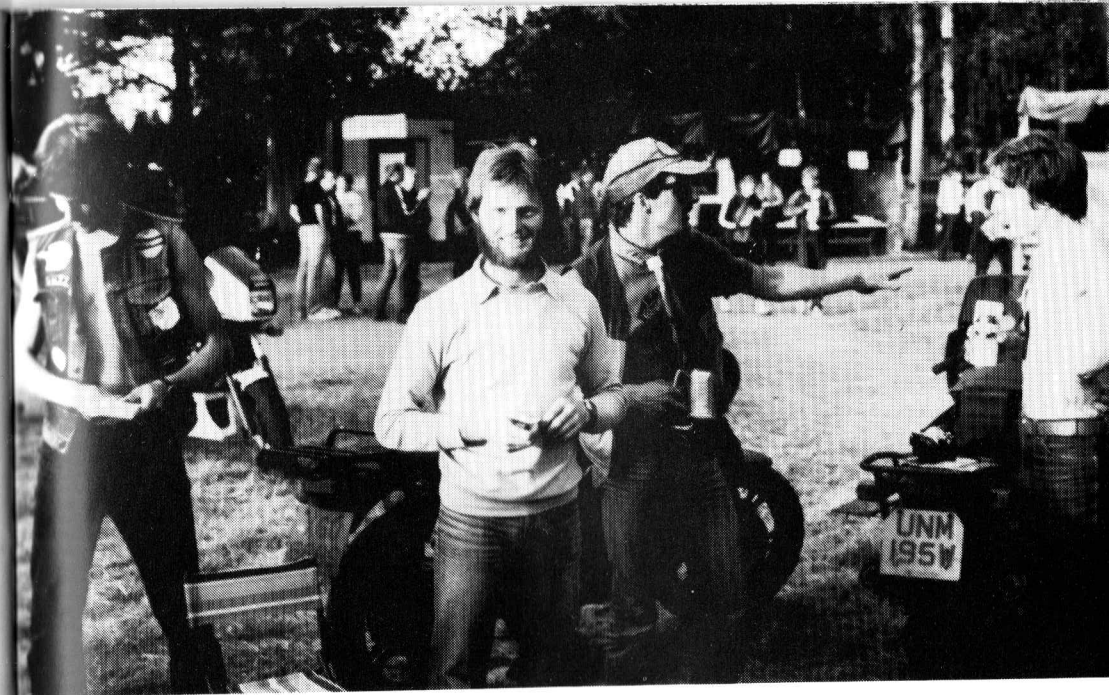
Valokuvat:  
Vesa Rantanen



1148 motoristia, joista ulkomaalaisia 35, tapasivat Imatrala 22.-24.7.-83 ratamoottori-pyöräilyn EM-osakilpailun merkeissä. Ulkomaisten osanottajien pudonneen määrän lisäksi kokoontumisajo ei ollut menettänyt entisestä mitään. Väki viihtyi Vuoksenrannan tilapäisellä leirialueella vähintään yhtä hyvin kuin ennenkin ja varmasti paremmin kuin viime vuonna, jolloin jatkuva sade latisti mielialat. Ja niin kauan kuin katupyöräluokka on kisoissa mukana, motoristikatsojien läsnäolo RR-kilpailuissa on taattu, samoin kuin hyvä mieli.

Hyvät lukijat, katsokaa näitä kuvia. Näettekö muita kuin tyytyväisiä, harrastuksestaan nauttivia naamoja?

Tavataan taas Imatralla!



Lontoolaiset Dylan Thomas (Pepsodent) ja Steve Pratt (Karjala) tulivat katsomaan, kun moottoripyörällä ajetaan kilpaa, kokoontumisajo oli miellyttävä yllätys. Guzzien kura oli peräisin Nordkapista, josta mukaan tulivat kuvan motoristit Belgiasta ja Hollannista.

Ruoveden poikien yksi pyörä söi männänrenkaansa, mutta se ei korjauskykyistä ryhmää pelästyttänyt. Ruovetiset kaipasivat järjestäytymistä ja uusia ulottuvuuksia oman paikkakuntansa hajanaiseen harrastukseen. Miten olisi Pirkanmaan Matkamotoristit? Siitä vaan maanantaisin Siitamaan!





*Juankosken Moottorikerholla oli omat emännät mukana. Mika Issukka (vas.) antaa paisto-ohjeita. 11 pyörää oli tullut Juankoskelta Imatralle kokoontumisajon takia.*

*Jyväskylän Moottoriklubi viihtyy hyvin keskenään monien muiden ryhmien tapaan. Esko Koivu (vas.) piti juttua yllä ja kertoi, että yhteydet Jyväskylän ystäväkaupungin Eskilstunan motoristeihin laajentavat keskisuomalaisia kotiympyröitä.*



*Jos ketkään niin saksalaiset ja sveitsiläiset ovat reissussa omavaraisia. Keittiökalusteiden mukana kuljetus lienee jo ongelma sinänsä, mutta saapahan sitten heitellä kotoisia knöödeleitä telefooniin!*

*Italialaisten pyörien maahantuoja oli kiikuttanut mallejaan leirialueelle näytille. Monet paikalla pyörineet tuntuivat olevan täynnä henkeä alkuperämaan tyyliin. Kukapa ei mielellään antaisi raitista ilmaa edessä näkyvän Ducati Mike Hailwood-replican kahdelle avokaasuttajalle?*



# Japsi- ym. moottoripyöräilystä

Motoristin toisena lukijana oli pakko lainata kirjoituskone ja ryhtyä osallistumaan mielipiteenvaihtoon, ennen kuin hyvän lehden lukeminen käy mm. mygreenin vuoksi mahdolltomaksi.

Miksikö? Esimerkiksi EeHoo kirjoittelee Motoristin joulunumerossa m-pyöristä ja -pyöräilystä niin rajoittuneeseen sävyyn että pakko tässä on nainen arkkunsa avata.

Ensimmäinen päätelmäni kirjoituksesta oli kylläkin: "ahaa – siinäpä velmu päätoimittaja koettaa innostaa tylsistyneitä lukijoita kannanottoihin" mutta tarinan sisältämät melko paksut jutut saivat minut unohtamaan moiset epäilykset. Jutun kirjoittaja tuntuu motoristin roolin lisäksi ottaneen myös holhoavan suunnittelijan osan. Resepti huolettomaan tulevaisuuteen olisi ilmeisesti: "vanhentunut" kalusto kivenkoloon ja mukavat, tehokkaat ja mainiosti varustellut 1100-kuutioiset japsit ainoaksi vaihtoehdoksi moottoripyörää halajaville. Taisit muuten, EeHoo kirjoituksessasi mietiskellä, onko oikeaa motorismia ajella katteettomalla moottoripyörällä syyskoleassa ilmassa tuulen painaessa taaksepäin.

Tällaista asiaa oikea motoristi tuskin vaivautuu edes ajattelemaan, sillä hän muistaa tai on ainakin lukenut ajoista, jolloin tuulen paine ja koleus kuulivat osana moottoripyöräilyyn. Eiväthän nykypyörien täyskatteet vielä kovin vanhoja keksintöjä ole. Mitä taas tulee selkäreppuun tavarankuljetusvälineenä, voim kokemuksesta kertoa, ettei se oikein lastattuna aiheuta mainit-

tavaa haittaa nykyisin sallituilla nopeuksilla. Ei siinä mitään surullista ole ja ilmoitithan itsekkin noudattavasi nopeusrajoituksia.

Olen itsekkin eräänlainen nostalgia-pyöräilijä, sillä ajan mieluummin vanhalla pyörällä. Mielestäni on mukavampi ajaa omalla tutulla koneella kuin maksella osamaksuja/pankkivelkaa ja olla huolissaan ajokkinsa vuosimallin vanhenemisesta. Tästä huolimatta käytän sivulaukkuja ja sähköstarttia.

Kun tässä nyt motorismista kantaa on otettu, niin mainitsemassasi nostalgia-pyörän käynnistysongelmassa Latoajossa viime kesänä, huulenheiton sijaan kaverin auttaminen olisi ollut mielestäni motoristihenkisempää käytöstä.

... Koetapa muuten kuvitella tätä ennen vanhaan tehtyä nostalgiapyörää kohdannut harmittava käynnistymättömyys oman Hondasi kohdalle joskus 10–15 vuoden kuluttua (tokkopa enää liikenteessä mutta kuitenkin). Ehkä virtanen karannut tms. Ei auta kuin työnnellä sinne alamäkeen, kun ei ole mistä polkaista.

Mitä taas tervehtimiseen tulee, niin oma hanskani nousee tien päällä jokaiselle m-pyöräilijälle – villapaidoista huolimatta. Tästä kerhohommasta, EeHoo, olen kanssasi aivan samaa mieltä. Ei pistetä hyvää harrastusta ja elämäntapaa politiikaksi.

Parempaa Uutta Vuotta vaan kaikille moottoripyörällä ajajille, pyörän

Motoristin lukijana on näköjään pakko tarttua kynään.

## Syynä on

Lievä närkästykseni sivuntäytteen jonka rakkahin EeHoo kirjoitti joulunumeroon, saimme siinä oivallisen esimerkin mustavalkoisesti ajattelevasta Japanilais-Hondan omistajasta. Eihän ole varmaa kerkeätkö matkustella kun pitää kaiken aikaa vahtia ettei pyörä likaannu. Sinä marisit, että kerholehdessä keuhataan liikaa näitä vanhoja Eurooppalaisia pyöriä (Solifer?), sinun yksipuoliseen ajatteluun on nähtävästi tehnyt kipeää numerossa viisi oleva juttu "Japanilaiskilpailu tuhosi Englannin moottoripyörät", juttu oli minusta oikein asiallinen (maku-asia?)

Oletko huomannut kuinka japsipyöriä piilokehutaan matkakertomuksien yhteydessä siinä sinulle Balsamia haavoiksi ja ilmoitan, että on minullakin japanilaistuote, mutta en tiedä mitä sen kanssa tekisin, koska se vanhenee koko ajan ja vanhana niillä ei tee yhtään mitään. Lisäksi on varmaan jo kaikille selvinnyt kuinka "halpoja" Japsipyörät ovat ensi keväänä. Ei niitä tällä menolla viitsi/pysty vaihtaan kahden vuoden välein. EeHoolle vielä tiedoksi, että moottoripyöräily pystyy olemaan monipuolisempaa kun ehkä tiedätkään, voi ajella riispussilla tai venteraanipyörällä ja aina on hauskaa.

terveisin 12 vuotta pakanana  
M. Suonvieri  
Joutseno

merkkiin, kokoon ja valmistusmaahan katsomatta.

toivottaapi TeeVee

## Puavolle kiännyttä- misestä

Nimimerkki "Puavo IV" tässä taannoin säikähti, että nyt ne Kristityt motoristit, herrajumala, rupeevat kääntämään!

Mitä sitten lie Puavo tarkoittanut tuolla "käännättämisellä", se ei kirjoituksesta oikein tarkkaan käynyt ilmi. Onko käännättämisestä se, että tuo julki oman vakaumuksensa puheena olevasta asiasta? Miksi siitä sitten pitäisi niin kovasti säikähtää? Jos ei satu ajattelemaan samoin, eikö voi kaikessa rauhassa jättää toisen ihmisen näkemysensä omaan arvoonsa?

On selvää, että kristitty mielellään kertoo muille hyvästä Jumalasta ja hänen teostaan ihmisen puolesta. "Menkää ja opettakaa..." – näin Jeesus kehotti oppilaitaan tekemään, ja tätä kehotusta kristitty ihminen haluaa myös noudattaa. Hänen sydämessään palaa halu välittää muillekin jotakin siitä onnesta, mistä itse on päässyt osalliseksi. Kunkin omasta persoonallisuudesta sitten riippuu, miten hän sen tekee – toisilla ei pysy suu kiinni ei sitten millään, toiset elävät uskostaan "matalammalla profiililla". (Ja huomattakoon nyt, että en tuossa kirjoittanut, että "ainoasta oikeasta onnesta" tai joltain sinne päin. Voihan sitä onnellinen olla monellakin tavalla, mutta kieltämättä tässä juuri on jotakin tosi meiniä.)

Niin, jokainen taaplaa sitten omalla tyylillensä. Esimerkiksi muuan entinen seiväshyppääjä, nykyinen laskuvarjohyppääjä, gospelmuusikko J. Mäki-Lohiluoma yrittää pistää asiaa

# Nuorten liikenneturvallisuus

## Lähtökohta

Uudet kuljettajat, joista suurin osa on nuoria, aiheuttivat vuonna 1981 suhteellisesti kaikkia liikennevahinkoja 3,3 kertaa ja henkilövahinkoon johdaneita 3,5 kertaa niin usein kuin 5 vuotta aikaisemmin ajokortin saaneet. Uusien kuljettajien aiheuttamat vahingot olivat myös seurauksiltaan vakavampi kuin muiden aiheuttamat vahingot. Uusien ja nuorten kuljettajien riskialttius on vuosien mittaan lisääntynyt.

seuraavanlaiseen pakettiin:

Mua ei pidätele mikään  
nyt mun täytyy saada laulaa  
laulu sisälläni soi  
ja pyrkii ulos pitkin kaulaa.  
Näillä sävelillä tahdon jotain  
ilmaista mä siitä  
mitä kertomaan ei minkään  
valtakunnan sanat riitä.

Mun sisälläni myllertää  
kiitollinen mieli  
sitä kuvaamaan ei riitä  
äidin eikä isän kieli.  
Kun en itse oikein osaa,  
niin Teppo teille soittaa  
sen tunteen joka sisälläni  
ulos päästä koittaa.

(Soolo.)

Mä tiedän, ettet kämmeneltäs  
koskaan mua heitä,  
mä tiedän, ettet nassikaltas  
kasvojasi peitä.

nyt. Kehitys näyttää samantapaiselta myös muiden kuin autonkuljettajien osalta, ts. nuori ja erityisesti miespuolinen nuori liikenteessä on muihin verrattaessa huomattavan riskialtis.

YK on julistanut vuoden 1985 Kansainväliseksi Nuorisovuodeksi. Tähän liittyen on liikenneturvallisuusjärjestöjen kansainvälinen keskuselin PRI antanut julkilausuman nuorten kuljettajien onnettomuusriskistä.

Keskeisenä riskialttiuden syynä voi-

Laulu sisälläni soi ja  
pyrkii ulos pitkin kaulaa  
mua ei pidätele mikään,  
tahdon laulaa, laulaa, laulaa.

Ei pidä hämmästyä, jos kristitty mielellään kertoo Vapahtajastaan, koska asia on hänen oman elämänsä tärkein. Kaikki eivät kuitenkaan ole yhtä innokkaita. Minä esimerkiksi tunnen itseni kovin kömpelöksi "puhumaan Jumalan puolesta" – enkä näe sitä kaikissa yhteyksissä edes tarpeellisena. Ajattelen, että eiköhän Kaikkivaltias pidä puolensa ihan itse. Jokaista ihmistä hän kutsuu vapauteen, kutakin omalla tavallaan, joko toisten ihmisten välityksellä tai muulla tavoin.

Ei minuakaan kristityksi kukaan ole käännyttänyt. Olen päätenyt tähän uskoon hiljaisesti omaa tietäni, asioita ajatteleamalla ja kyselemällä. Toivon siksi, ettei sinuakaan käännytetä.

heimoveljesi Heikkisen Hannu

daan pitää nuorten suhtautumista riskeihin ja oman suorituskyvyn yliarvioimista. Nuorten liikennekäyttäytymisessä heijastuvat samat arvot, asenteet ja normit, jotka ohjaavat heidän käyttäytymistään yleisesti.

## Nuori liikenteessä -projekti

Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää ongelman ja sen syiden esiintuomista ja keskustelun virittämistä niin nuorten itsensä kuin myös heidän kasvattajiensa ja heidän käyttäytymiseensä vaikuttavien keskuudessa. Keskeisenä tavoitteena on liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen kaikessa nuorisotoiminnassa ja liikennekasvatuksen sisällyttäminen osaksi kasvatusta. Tätä varten tarvitaan toimintamuotojen kokeilua ja kehittämistä sekä nuorisotyötä tekevien ja nuoriin vaikuttavien henkilöiden kouluttamista.

Projekti rajataan kohdistumaan 15–24-vuotiaisiin, jotta ikäjakauma olisi sama kuin onnettomuustilastoissa käytetty.

### Vuosi 1983

On käynnistetty taustatietojen koaminen nuorison liikkumistavoista, suhtautumisesta liikenteen sääntöihin ja määräyksiin sekä liikenneturvallisuuskoulutuksen ja valistuksen merkitykseen. Vuoden lopulla aloitetaan selvitys, jossa luodetaan nuorisotyöntekijöiden ja nuorten käsityksiä liikenneturvallisuudesta, sen vaatimista resursseista ja keinoista.

On ryhdytty valmistelemaan projektin tiedotussuunnitelmaa ja koulutus-suunnitelmaa.

### Vuosi 1984

Tutkimusosaston selvityksen pitää

olla käytössä viimeistään 1.8.1984.

Opetusministeriön kanssa toteutetaan tutkimusten pohjalta kattava ongelmaa ja sen syitä selvittävä tiedotus- ja valistustoiminta, ja valmistetaan sitä varten materiaalia.

Syyskaudella informoidaan ja koulutetaan kuntien ja järjestöjen nuorisotyöntekijät lääneittäin. Tilaisuuksien kesto on yhdestä kahteen päivään.

Aloitetaan vuoden 1985 alkupuolella pidettävän valtakunnallisen nuorisokonferenssin valmistelut.

Valmistetaan kokeilujen ja tutkimusten pohjalta nuorisotyöntekijöiden ja muiden vaikuttajien käyttöön toimintamalleja ja materiaalia paikallisen tason työtä varten.

### Vuosi 1985

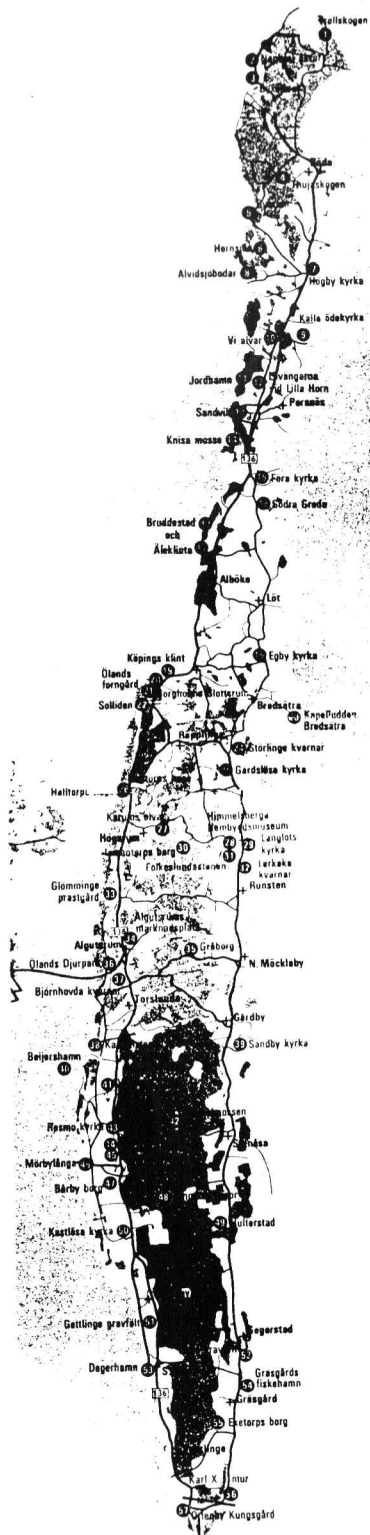
Vuoden alussa järjestetään yhdessä opetusministeriön ja mahdollisten muiden osapuolten kanssa valtakunnallinen nuorisokonferenssi, jonka pääteemana on Nuori liikenteessä.

Tämän jälkeen nuorison liikenneturvallisuuskoulutus jatkuu kunnissa, ensin kuntaa käsittävänä ja edelleen nuoriin tienkäyttäjiin kohdistuvana. Koulutus pyritään nivouttamaan kunnan liikenneturvallisuustyön suunnitelman tavoitteisiin ja käytännön toimintaan.



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

LIKENNETURVA  
LIKENNEMINISTERIO



## Arvoitus:

Mikä on 140 km pitkä rempula joka kelluu Itämeressä. Ja jossa asuu 23 000 ihmistä. Ja joka on 4–16 km leveä?

Öö – öö, mitäh?

Kato sä tiesit sen, Öölantihan se on!

Se pitkä rempula on hyvä lomakohde tai pitemmän matkan kulkijalle kiva poikkeamispaikka. Toisenlainen.

Tässä taas juttua majakoista, tuulimyllyistä ja kivistä karun kauniilta saarelta.

Kokosi kesällä 1983  
JIIPEE

Öölantiin meno on niin yksinkertaista että siitä selviää vaikka ministerin tiedoilla. Ainoa muistettava on avainsana Kalmar! Se puolestaan on vanha kaupunki Ruotsin Itämeren rannikolla, siellä etelämpänä, vähän siellä sukellusvenekarikoilla päin niinku. Kalmarissa sopii jarruttaa ja katsoa vanha linnoitus ja barokkityylinen tuomiokirkko. Sitten sopii hakea tienviisari, jossa sanoo että Öland.

Ja jos nyt joku ei ole ennen siltaa nähnyt niin nyt on näkevä. Öölantia yhdistää mantereeseen ainaskin melkein varmasti Euroopan pisin silta, joka on 7 km ja risat pituudeltaan. Korkeuttakin on koska laivat mahtuvat alta ja jää vielä varailmaakin mastojen ja sillan väliin. Siellä ylhäällä tuuleekin niin että mopo voi vähän huojuu.

Sitten voikin lasketella hurukyydillä Färjestadeniin joka on heti sillan pielessä oikean hanskan puolella, styyrpuurin puolella saa sanoa näin merimaissa. Siellä on hyvä ostaa jokin kart-

ta tai hakea kipsasta ilmainen kirjanen "Bra att veta om Öland". Sen keskiaukeamalla on myös kartantapainen jolla pärjää. Tukikohdaksi suosittelen Borg-holm-nimistä kaupunkia samannimisten linnanraunioiden lähellä. Se on oikeastaan ainoa kaupungin nimen ansaitseva paikka, jossa on niitä palveluitakin paremmin tarjolla. Byxelkrok tai jo mainittu Färjestaden menettelevät myös tukikohtina.

Sitten vaan tutustumaan luontoon.

Otetaan kaksi päivää aikaa ja pannaan luoto keskeltä poikki, pohjoispää ensin. Sieltä pitäisi vilkaista siis Borg-holmin linnanrauniot ja Kalle-Kustaan ja Sylvian vaatimaton kesäkämpä Solliden. Se on hänen yksityinen mökkinsä, mutta kansanomaisena miehenä hän näyttää sitä rahvaalle sovituintuina aikoina.

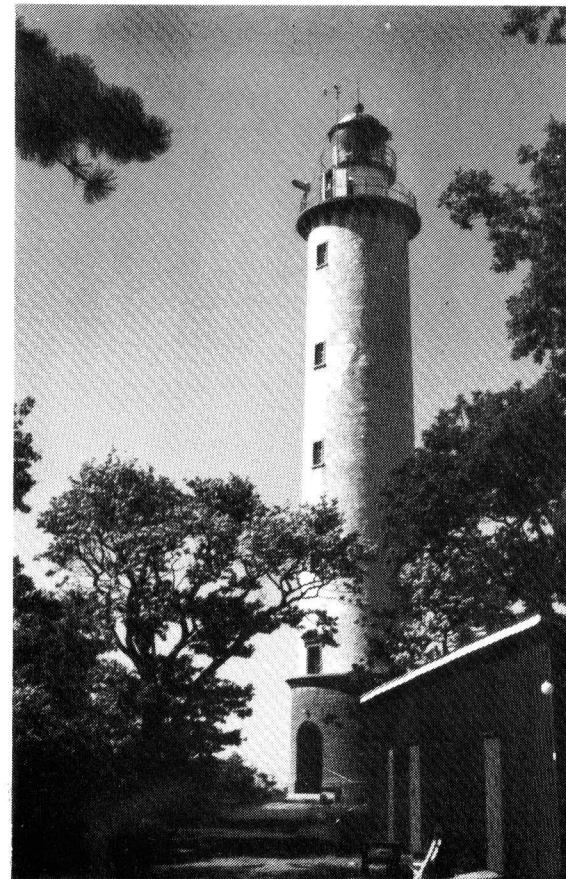
Paljonkin raunioita nähneen ei pitäisi jättää Borgholmin raunioita katso-matta, ovat ne sen verran mahtavat. Hyvin järjestetty museo antaa asioihin lisäselkoa.

Sitten pohjoiseen päin mp:n keula tavoitteena aivan pohjoiskärjen majakka Långe Erik. Matkan varrelle osuu sopivasti Sandviken'in tuulimylly, pohjoismaiden suurin lajissaan, seitsemän kerrosta ja kahdeksan paria kiviä. Paljonkin tuulimyllyjä nähneen mopoilijan ei sopisi jättää tätä myllyä näkemättä! Pieni poikkeama päätieltä on tarpeen. Byxelkrok on pieni kiva kalastajakylä saaren luoteiskärjessä ja sitä lähestyttäessä sopii poiketa välillä rantaan ja katsella Blå Jungfrun -nimistä kalliosaarta, joka siuntelee manner-Ruotsia puolivälissä.

Långe Erikin katsastettuaan voi mopoika jatkaa taas etelää kohden saaren itärannan pikkuteitä seuraten. Källa-nimisen paikkakunnan autio-

kirkko ja pieni kalasatama ovat poikkeamisen vääртеjä. Paluumatkalla Borgholmiin voi poiketa Kapelluden-niemen kautta. Legendan mukaan tuotiin P. Birgitta -vainaa tässä niemessä maihin vuonna 1374. Muistona on kappelinrauniot ja kivistä. Majakka on vuodelta 1872. Kiva paikka, pieni kalasatamakin on. Sitten siitä poiketaan länteenpäin kohteena Borgholm

*Pohjoiskärjen majakka on nimeltään Långe Erik, ja se on vähemmän turistillinen kuin eteläkärjen isoveljensä. Kaunis ympäristö houkuttelee käymään tai retkeilemään.*





*Sandvikenin tuulimylly on lajissaan ylivoimainen. Maisemat sen ylätasanteelta samoin.*

ja ensimmäinen päivä saarella on pulkassa. Kummasti siinä päivä menikin ja monta kalakylää tuli nähtyä. Borgholmissa voi sataman ja kylpyläkaupungin elämän lisäksi katsoa vanhoja autoja ja muuta tekniikkaa sisältävän automuseon. Onpa siellä "kappeeraiteinen" vieläpä ihan omassa vanhassa veturitallassaan vanhuuden levossa, pari vaunua perässään. Borgholmissa on jotain kivaa tuntua, niinku eteläisempää kylpylä-purjehduskaupungin hen-

keä. Siellä varmaan on hyvä vetää pää täyteen – unta tietenkin pohjoisosan saarta päällisin puolin katseltuaan.

Sitten koittaa se toinen päivä ja nyt on saaren eteläosa vuorossa. Lenkin voisi ajaa saaren länsirantaa etelää kohti rantateitä noudatellen. Mörbylångan on ensimmäinen isompi kylä ja siitä edelleen alaspäin Degerhamninkin kautta kohti Ölands södra uddea. Ohimennessä voi katsastaa S. Möckelby'tä ja Ventlingen kirkon etuja. Erikoisen nähtävyys on Kaarle kymmenennen poikki saaren eteläkärjen rakennuttama korkea kivimuuri. Sen tarkoituksena oli pitää kauriit kuninkaankartanon metsästysmailla ja tekovuosi on 1653. Samoilla seuduilla on Ottenby'n kuninkaankartano ja sen jälkeen samanniminen lintuasema sekä päätepiiteenä Långe Jan'in majakka. Se on rakennettu vuonna 1784–85 ja siihen on käytetty osin kiviä keskiaikaisesta Pyhän Johanneksen kirkosta. Majakkatorni on 42 metriä korkea ja kuulemma Ruotsin korkein lajissaan. Kirkaalla ilmalla ovat näköalat kiipeämisen väliarvoisia. Kun eteläkärjen näkymät on valmiiksi pälistetty voi aloittaa paluumatkan saaren itärannan päätietä myötäillen. Siinä osuu mm. Eketorpin muinaiskylä sopivasti hollille, sen vanhimmat osat ovat vuodelta 300 j.Kr. ja pohjapiirros on kuin kärrynpyörä. Sebyn hautakenttä on eräs saaren suurimmista lajissaan. Samoin Hulterstadissa (sen eteläpuolella) on hautakenttä ja "stadi" itse on saarelle tyypillinen rivikylä tiheine rakennusriveineen.

Itä- ja länsirannan pääteiden väliin jäävä alue on ruotsiksi nimeltään "alvar" – hieman vaikea kääntää mutta sellaista tietynlaista kalkkikivimaaston

# Tunnetko poliisin?

Poliisi ylläpitää järjestystä. Poliisi valvoo lakien noudattamista. Poliisi turvaa oikeutemme elää rauhassa.

kasvillisuutta ja seutua se tarkoittaa. Tehkääpä pieni pisto niin näette itsemillaista se alvari oikein on.

Siitä sitten vain ylöspäin ja eteenpäin ja kai pikkuhiljaa pois päin. Harva kai raatsii lomapäivistään kahta tai kolmea enempää tähän luotoon sijoittaa. Toisaalta paljon enemmänkin saa kyllä kulumaan eivätkä varmaan hukkaan mene jos haluaa asioihin paneutua. Joskaan nykyinen elämänmeno tehokkaan maanviljelyksen aikana ei ole sen kummempaa kuin muuallakaan niin historiassa, arkeologiassa, geologiassa ja muussa sen sellaisessa löytyy. Yksi saaren kukoistuskauti oli heti ajanlaskumme alkuvuosisatoina, toinen osui viikinkiaikaan. Keskiajan muistoja kuvastavat parhaiten kirkonrakennustaidon aikaansaannokset, kuten Källä, Gärdlösa ja Resmo osoittavat.

Pikku pakinassa on toivoton urakka yrittää selostaa tämän enempää – mutta vinkistä tämä jo käynee. Tämä saari on kovasti käynnin arvoinen – ja vielä helpommin saavutettavissa kuin sen merellinen isovelji Gotlanti, josta lehdesämme oli juttua numerossa 4–1982 sivuilla 34–40.

Peleissä on säännöt, joita pelaajien on noudatettava. Samoin yhteiskunnassa on säännöt, joiden mukaan ihmisten on eletävä. Lait ovat näitä yhteiskunnan "pelisääntöjä", joiden tarkoituksena on turvata kaikille oikeus elää rauhassa.

Lakeja eivät laadi tuomari eikä poliisi, vaan eduskunta, jossa äänestäjien valitsemat kansanedustajat päättävät asioista.

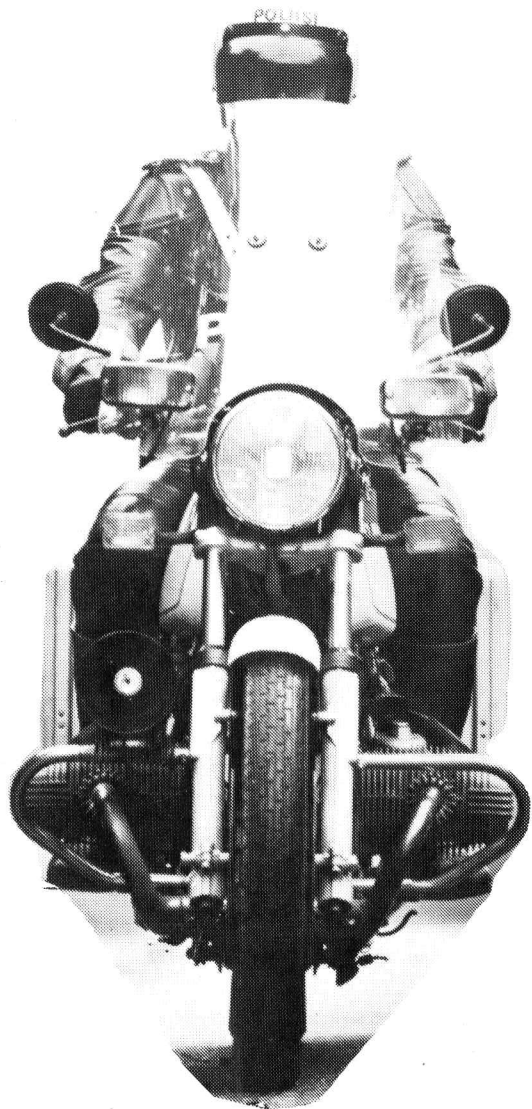
Ihmisten joukossa on aina niitä, jotka toimivat yhteisesti sovitusta säännöistä välittämättä. Tällainen itsekkyys on pahimmillaan toisten oikeuksista piittaamatonta rikollisuutta.

Suojellakseen jäseniään yhteiskunta on joutunut asettamaan toimeen sellaisia henkilöitä, joiden työnä on valvoa yhteisten sääntöjen noudattamista. Näitä henkilöitä ovat mm. poliisit.

## Poliisin tehtävät

Poliisitoiminnan ylin johto kuuluu sisäasiainministeriölle. Poliisilaitokset ja nimismiespiirit, joita kutsutaan paikallispoliisiksi, ovat lääninhallitusten alaisia poliisipiirejä. Poliisipiirissä on tavallisesti tehtäväjaon mukaisesti järjestyspoliiseja ja rikospoliiseja.

Järjestyspoliisin päätehtävänä on valvoa yleistä järjestystä ja turvalli-



suutta. Häiriöt ja rikokset pyritään estämään jo ennakolta. Rikospoliisi ottaa vastaan rikosilmoituksia sekä tutkii ja selvittää rikoksia. Myös rikospoliisi pyrkii estämään rikoksia ennakolta.

Poliisin neuvontatoimistosta saat tietoja vaikkapa siitä, miten merkitset polkupyöräsi varkauden varalta, tai miten estät murtautumisen asuntoosi lomalle lähtiessäsi.

Poliisin apua tarvitset monessa muussakin asiassa. Esimerkiksi ajokortit, passit, henkilöllisyystodistukset ja monet muut luvat tai todistukset haetaan poliisilta.

Jos olet kadottanut jotakin, saatat löytää sen poliisin löytötavaratoimistosta.

### **Poliisin valtuudet**

Poliisin valtuudet tehtävissään ilmevät kansalaisille säädettyinä velvollisuuksina. Näitä ovat mm. velvollisuus ilmoittaa henkilötietonsa ja velvollisuus saapua poliisikuulusteluun.

Jokaisen meistä tulee noudattaa niitä kieltoja ja määräyksiä, joita poliisi toimivaltansa puitteissa asettaa.

Poliisin toiminta perustuu siis lakiin, mutta poliisilta vaaditaan myös, että hän on työskennellessään puolueeton ja sovinnollisuutta edistävä.

Poliisiin saat yhteyden kiireellisissä tapauksissa soittamalla hälytysnumeroon 002.

