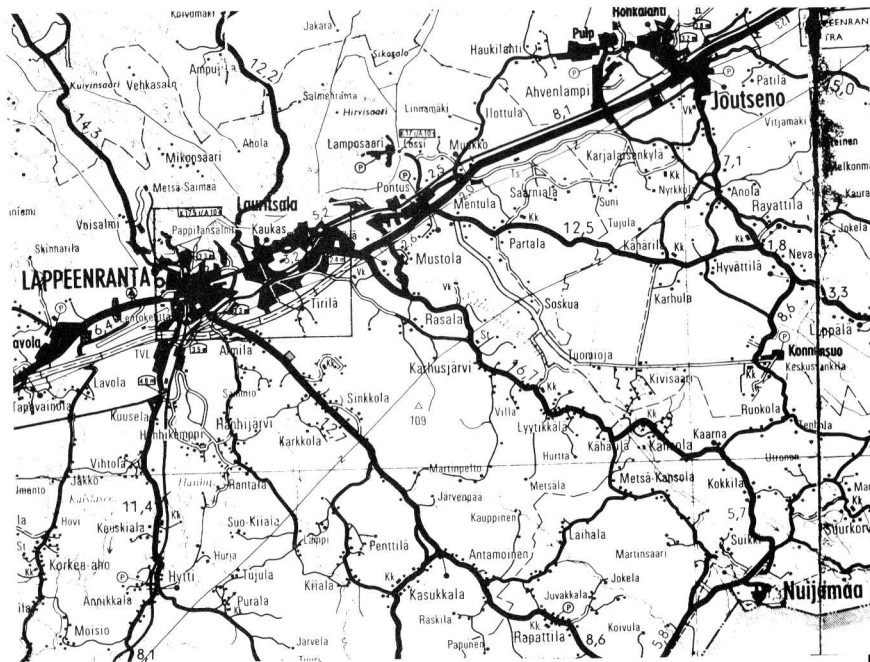


**Motoristi**

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 3 TOUKOKUU 1978



## Motoristin kirkkopyhää

*Vietämme Nuijamaan kirkossa sunnuntaina 11.06.1978 klo 10.00 alkaen. Jumalanpalveluksessa saarnaa Nuijamaan kirkkoherra Torikka.*

*Kahvitilaisuus Jumalanpalveluksen jälkeen seurakuntasalissa. Lappeenrannan leirintäalueelta kirkolle matkaa n. 25 km.  
TAVATAAN TAAS!*



N:o 3 toukokuu 1978. 9. 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

Simo Nokso  
Kalliokoskenkatu 2 B 10  
48600 Karhula

### Sihteeri

Mauno Tonttila  
Lankila  
15540 Villähde

### Kassanhoitaja

Lasse Numelin  
Kenttätie 10 F 50  
00720 Helsinki 72

### Kerhon postisiirtotili

numero on 426 781-0

### Kerhoisäntä

Esko Koskinen  
14240 Janakkala

### Varajäsenet

Antti Karttunen  
Rukatunturintie 3 E 38  
00970 Helsinki 97

Reijo Relander

Kyttärintie 26  
45810 Pilkanmaa

### Toimittajat

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

Eero Mikkola  
36160 Siitama

Jussi Pursiainen  
Päkintie 9  
28360 Pori 36

Jaakko Panhelainen

Porvoo 1978 – Oy Uusimaa



## Tervehdys!

Kovin helppoa ei ole norjalaisillakaan pyöräilijäystävillämme, sillä Norjan moottoripyöräjärjestö NMCU tiedottaa, että Norjan kauppaministeriö on määrännyt uudet maksumääräykset moottoripyörien osamaksukauppaan. Uutta moottoripyörää ostettaessa on maksettava 80 % käteen ja loput 20 % kuuden kuukauden sisällä.

Moottoripyöräjärjestön kyselyyn miksi on laadittu näin jyrkät ehdot, kauppa-

ministeriö vastaa, että tarkoituksena on yksityisen kulutuksen hillitseminen ja siten samalla parantaa Norjan alijäämäistä kauppataetta.

Suomen kauppataase tulee todennäköisesti olemaan tänä vuonna ylijäämäinen, mutta mikä on tilanne esim. ensi vuonna? Tunnetta pelkoa siitä, että seurataanko meillä Norjan esimerkkiä?

Terveisin

Guy Wickström



# Puheenjohtajan palsta

## Moikka!

Nyt se on kaiken talvea odotettu ajankohta käsillä, eli ajokausi alkanut. Omalla kohdallani ensimmäiset ”tyypit” tuli ajettua Kirjokivelle saunailtaan mennessäni. Voisipa nimittää niitä ”kylmiksi tyypeiksi” sananmukaisesti, sillä lämpötila oli vain muutaman asteen nollan paremmalla puolella, vaikka ilma oli kaunis ja aurinkoinen.

Alkuillasta testattiin pyöräilijöiden liikennesääntötuntemusta ja katsastusteknikko Rauli Rauvanta selosti oikeat vastaukset, sekä vastaili pyöräilijöiden esittämiin kysymyksiin.

Loppuillasta varsin mielenkiintoinen keskustelu, kaiketi löylyn kirvoittaessa kangistuneen kielen kantimet, yhteistyötä TFMK:n edustajien kanssa. TFMK:n piirissä on myös todettu epäkohdaksi joukkojen hajanaisuus.

Loppuillasta tuli taas kerran ilmi kerhomme varsinainen ongelma, eli kuilu nuorten ja vanhojen jäsenten välillä. Koolla oli pienehkö porukka, jossa oli yksi nuori kerhon jäsen ja hän kertoili kokemuksiaan ja niitä vaikeuksia ja vastoinkäymisiä, jotka uusi kerholainen kohtaa.

Kaiketi jokaisen motoristin hyväksymä tavoite on saada kortteliajoa harrastava porukka pois kulmilta, sillä tämä joukko tekee erittäin näkyvää työtä moottoripyöräilyn negatiivisten piirteiden korostamisessa suuren yleisön keskuudessa. Tämä uusi kerholainen on itse ol-

lut useamman vuoden kulmajengissä mukana, joten hän kaiketi tietää parhaiten, miten 69 ja sen jäseniä arvostetaan niissä piireissä. Vallalla on seuraavanlaisia käsityksiä 69:n jäsenyyteen pääsemisen edellytyksistä:

- on omistettava suuri superpyörä
- ajovarusteiden on oltava viimeisen päälle
- on oltava jokin hyvin merkittävä näyttö matkapyöräilystä, esim. ulkomaanmatka
- 69 toiminta on sisäänlämpiävää

Näin ei tietenkään pitäisi olla, mutta mistä johtunee, että tämä käsitys on pysynyt vuodesta toiseen sitkeästi hengissä. Kaiken lisäksi monet kerhoon liittyneet ovat kokeneet asioiden olevan näin. Ei tunnu hyvältä, kun on kerännyt rohkeutensa, irroittautunut kortteliajojoukosta, liittynyt 69:ään ja huomaa kerhon tapahtumissa olevansa kuin orpo piru, eli kököttää koko viikonlopun yksinään jonkin kannon nokassa. Siinä vaiheessa tuntee itsensä kuin joksikin syöpäläiseksi ja hyvin mielellään hakeutuu takaisin entisiin tuttuihin kuvioihin, joissa on hyväksytty joukon jäseneksi.

Minusta meidän vanhojen konkareiden syytä hyvin pitkälti on se, että kulman kortteliporukka on olemassa. Meidän olisi pyrittävä esittämään ko. porukalle jokin toisenlainen vaihtoehto, edes kerran kokeiltavaksi. Pitäisi päästä tutuiksi tuon korttelijengin kanssa ja pyytää heidät johonkin tapahtumaan mukaan, sekä pyrkiä kannustamaan ja rohkaisemaan niitä nuoria jäseniä, jotka ovat kerhoomme liittyneet ja käyvät tapahtumissa.

Mp 69 on arvostettu kerho ja jäsenet siihen hakeutuvat itse. Tästä johtuen ker-

## Kirjoituskilpailu

tuotti aivan viimehetkellä muutaman eriaiheisen kirjoituksen. Kerhon hallitus pani kirjoitukset seuraavaan järjestykseen:

I palkinto 100:— Kuninkaallinen moottoripyöräilijä nimimerkki ”Kiakomo”. II palkinto 75:— Miten minusta tuli moottoripyöräilijä nimimerkki ”Kaarina Kangas”. III palkinto 50:— Moottoripyöräily kirj. Raimo Toivio. Kiitos osanotosta ja onnittelet. Palkinnot on lähetetty voittajille. Kirjoitukset tuleme julkaisemaan Motoristissa.

hön jäsenet ovatkin, milteipä kaikki, jo melkoisesti matkapyöräilyssä kokemusta hankkinutta joukkoa siihen liittyessään, eivätkä ole mikään moottoripyöräilyn ongelmaryhmä, vaan tekevät harrastuksensa eteen hyvää pr-toimintaa pyörillä liikkeussaan. Ongelmaryhmä sen sijaan on korttelia kiertävä nuori ns piikkioporukka ja katsastusmiehen sanoja lainatakseni: ”keksikää konstii, miten saatte heidät mukaan matkapyöräilyn pariin.”

Sunnuntai-aamuna testattiin joukolla Algotmetrin lukemia ja samalla omaa ajokelpoisuutta. Innokkaasta puhaltajajoukosta päätellen ei monikaan ole joutunut mittariin puhaltamaan, koska uutuudenviehätystä testiä kohtaan näytti olevan. Yleisesti ottaen joukko oli varsin hyväkuntoista, ainoastaan muutamalla motoristilla lukemat olivat sellaiset, että kotimatka oli syytä jättää iltapäivään. Tuo puhalluskoe osoitti sen, että on syytä



Moottoripyöräkerho  
69 r.y.

Hallituksen kokous 19.5. -78 Porvoosassa. Läsnä olivat: Simo, Aimo, Lasse, Esko, Manu, Ana ja Guy.

1. Käsiteltiin ns. rutiini asiat. Tarkastettiin muutoslistat.
2. Raportti 19. Luettiin lyhyt yhteenveto raportista. Julkaistaan toisaalla Motoristissa. Käsiteltiin vastauskirjelmä Liikenneministeriölle.
3. Kerhohankinnat. Keskusteltiin eräistä kerhon kaluston hankinnoista.
4. Keskusteltiin kerhon osoitteen vaihtamisesta, esim. postilokero.
5. Touring-Finlandia kerhon rallikalenterin markkinointia ei katsota tässä vaiheessa tarpeelliseksi kerhon kautta. Kalenterista on tiedotettu viime Motoristissa.
6. Ratkaisiin kirjoituskilpailun sijajärjestys.
7. Käsiteltiin TF:n esitystä yhteistyöstä. Päätettiin kutsua kokoon tilaisuus jossa yhteistyö mahdollisuus käsiteltäisiin.
8. Seuraavasta kokouksesta sovitaan ja tiedotetaan myöhemmin.

Mauno Tonttila siht.

käyttää tiukkaa itsekritiikkiä omaa ajokuntoisuuttaan hatkitessa. Mikäli aamulla silmä kiiltää ja henki haisee viinalle, on kotimatka lähtöä syytä lykätä iltapäivään.

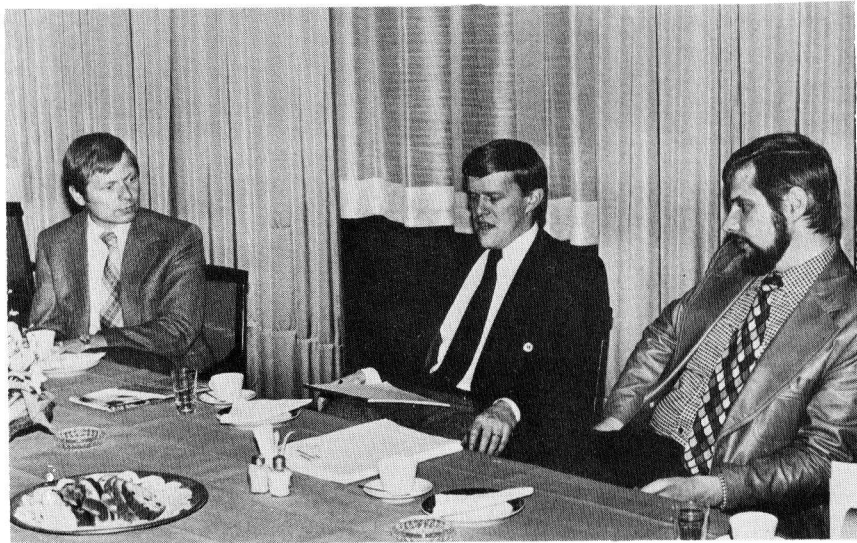
Terveisin  
Simo

# M-pyöräilijät huolestuneita omasta ja mopoilijoiden liikenneturvallisuudesta

Huhtikuun alussa oli Jan-Anders Söderholm järjestänyt Helsingissä hotelli Vaakunan kabinettiin tilaisuuden johon oli kutsuttu Liikenneministeriön liikenneturvallisuustoimiston päällikkö Jarmo Hirsto, sekä kerhon hallitus oli kokonaisuudessaan läsnä. Illan aiheeksi pääasiassa muodostuikin raportti yhdek-

säntöistä sisältö ja huolestuneisuus kaksipyöräisten turvallisuudesta.

Aluksi Söderholm esitti useita kysymyksiä mm. ”Miten yhteispohjoismainen kanssakäyminen toimii? Kuka tai ketkä vaikeuttavat m-pyöräilyä esim. raportti kolmentoista muodossa? Ketkä saavat antaa lausuntoja ja miten on meneteltä-



Liikenneministeriön liikenneturvallisuuosaston toimistopäällikkö Jarmo Hirsto (kesk.) selvitti ajankohtaisia asioita ja kuunteli kenttää. Vaikuttamassa Lasse Numelin (vas.) ja Jan-Anders Söderholm (oik.).

vä? ” Toimistopäällikkö Hirsto kertoi aukeasti Pohjoismaiden neuvoston toiminnasta ja osuudestaan siinä sekä organisaation tavoitteista. Hänellä tuntui kaikesta päätellen olevan erittäin laaja tuntemus ja käsitys m-pyöräasioista. Raportti 13:sta hän totesi: ”Raportti 13:n eväät eivät olleet käyttökelpoisia, se on vanhentunut ja siten poissa päiväajärjestyksestä. Kun huomattiin että sikäli kunniotettu tienkäyttäjämuto alkaa olla henkiiheiverissä, sitä ei pantu käytäntöön. Painopiste suuntautuu nyt aivan toisiin ryhmiin. Suunnitteilla on ajoaastaan m-pyörien ympärivuotinen ajovalopakko myös taajamissa ja raportti 19 joka on lausuntakierroksella ja tuntuu olevan kaikinpuolin lähes kiistaton.” (Raportin yhteenveto ja kerhon antama lausunto on julkaistu toisaalla tässä lehdessä.)

Käydyistä keskusteluista muodostui hyvin merkityksellisiä erittäin laajalla sektorilla, mopojen kypäräpakosta jalankulkijan heijastimenkäytöstä aina mp-n tulevaisuuden suunnitteluun tutkimusten, ennusteiden ja laskelmien pohjalta.

Huolestuneita oltiin m-pyöräilijöiden liikenneturvallisuudesta ja yhteisesti todettiin ettei riitä yksinomaan m-pyöräilijöille tapahtuva koulutus-, valistus- ja asennekasvatustyö, vaan se on suunnattava myös useimmiten pyöräilijöille vaaratilanteen aiheuttaviin autoilijoihin.

Toimistopäällikkö Hirsto kuunteli suurella mielenkiinnolla sekä otti innokkaasti osaa käytyihin keskusteluihin, josta kiitokset kaikille mukana olleille. Lopuksi Söderholm kertoi siitä tiedosta ja käytännön kokemuksesta jota kerhomme edustaa ja kerhon puh. joht. Simo Nokso va-

## Raportti 19

Mitä se pitää sisällensä tuo monasti mainittu raportti 19? Se on paksu vihkonen jossa on mm. ruotsin- ja norjan kielistä tekstiä kumpiakin noin 90 sivua, mutta suomenkielellä vain kolmen sivun verran lyhyt yhteenveto. Jonkinlaisen kuvan saat raportin sisällöstä lukemalla yhteenvetdon ja sen jäljessä olevan kerhomme antaman lausunnon liikenneministeriölle.

### YHTEENVETO

Raportti — ”Moottoripyöräilijöiden koulutus” — joka on Pohjoismaisen liikenneturvallisuuosneuvoston raporttisarjassa n:o 19, sisältää selvityksen moottoripyöräilijöiden koulutusta koskevista ongelmista Tanskassa, Suomessa, Norjassa ja Ruotsissa sekä ehdotuksia mainitun koulutuksen parantamiseksi.

Raportin on valmistanut työryhmä, jonka Pohjoismainen liikenneturvallisuuoslautakunta asetti vuonna 1974 moot-

lotti kerhon historiaa, toimintaa, pyrki- myksiä ja tavoitteita.

Mikäli jotkut kerholaiset tuntevat mielenkiintoa tilaisuuden yksityiskohtiin, on keskusteluista nauhoitettu ääninauha kuunneltavissa toimittajan luona.



toripyöräilijöiden liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävän projektin käynnistämisen yhteydessä. Neuvoston raportisarjaan kuuluvat lisäksi seuraavat moottoripyörien liikenneturvallisuusongelmia käsittelevät raportit: n:o 8 ”Moottoripyörä- ja mopokypärät”, n:o 12 ”Moottoripyörien huomiovalo”, ja n:o 13 ”Moottoripyörät ja mopot – liikenneturvallisuus ja rakenne”.

Raportin sisältämien näkökantojen lähtökohtana on se, että moottoripyöräilijät muodostavat kaikkein onnettomuusaltteimman tienkäyttäjryhmän ja että monet moottoripyöräonnettomuudet aiheutuvat joko moottoripyöräilijöiden tai muiden tienkäyttäjien tekemistä inhimillisistä erehdyksistä. Moottoripyöräilijöiden paremman koulutuksen oletetaan voivan alentaa onnettomuusmääriä.

Moottoripyöräilijöiden koulutuksen erääksi päätavoitteeksi on asetettu se, että asiallista ja vastuullista suhdetta moottoripyöräilijänä oloon korostetaan enemmän kuin tähän asti. Tämä tavoite on raportissa yhdistetty käsitteisiin ”ennakoiva liikennetaktiikka” ja ”ennakoiva moottoripyöräily”.

Kohdassa 2 käydään läpi moottoripyöräilijöiden koulutusta koskevat kuskakin Pohjoismaassa voimassa olevat määräykset. Siitä käy ilmi mm., ettei missään Pohjoismaassa ole asetettu pakollista, teoreettista ja käytännöllistä koulutusta ajokokeen suorittamisen ehdoksi.

Kohta 3 sisältää lyhyen selvityksen tilanteesta eräissä Pohjolan ulkopuolisissa maissa.

Kohta 4 sisältää moottoripyöräilijöiden koulutusta koskevat näkökannat ja parannusehdotukset.

Siinä ehdotetaan, että hyväksytyltä

moottoripyörän ajo-opettajalta saatu sekä teoreettinen että käytännöllinen koulutus ainakin periaatteessa tehtäisiin kokelaille pakolliseksi. Kohta sisältää myös ohjeita siitä, missä tällaista koulutusta tulisi antaa ja mitä sen tulisi sisältää.

Vaikka teoreettista ja käytännöllistä koulutusta käsitellään raportissa erikseen, korostetaan sitä, että sekä teoreettista tietoa että käytännön kokemusta samantapaisista ongelmista tulisi antaa mahdollisimman suuressa määrin samanaikaisesti.

**Teoreettisen koulutuksen osalta ehdotetaan, että nykyistä enemmän keskityttäisiin todellisiin liikenteessä esiintyviin vaaroihin ja luomaan ymmärtämystä ennakoinnin, kunnioituksen, tahdikkisuuden ja vastuuntunnon välttämättömyyttä kohtaan liikenteessä (”ennakoiva liikennetaktiikka”).** Tässä yhteydessä ehdotetaan myös koulutusmuotojen muuttamista ja uusien opetusvälineiden käyttöönottoa. Samoin suositellaan valmistettavaksi yhteispohjoismainen filmi, jota voitaisiin käyttää kaikissa maissa.

**Käytännön koulutuksen osalta ehdotetaan, että se suoritettaisiin osittain käsittelyharjoituksina suljetuilla harjoituspaikoilla ja osittain ajona yleisessä liikenteessä.**

Raportissa esitetään käytännön ajo-koulutusta varten malli tai luonnos, jossa turvallisuutta ja liikenteessä ajoa koskevan koulutuksen ohella annetaan ohjeita mm. jarrutusharjoituksia sisältävän käsittelykoulutuksen toimeenpanosta. Jarrutusta suositellaan harjoitettavaksi aina 60 km tuntinopeudesta saakka erilaisilla alustoilla sekä erityisiä jarrutus- ja väistöliikkeitä suoritettaviksi jäljittelyissä hä-

tätilanteissa.

Käytännön ajo-opetus ehdotetaan suoritettavaksi siten, että opettajalta oppilaalle on jatkuva suora yhteys, esim. – radiolaitteen avulla. Sen sijaan liikenteessä ei suositella käytettäväksi sellaista käytännön ajo-opetusta, jossa ajo-opettaja ei valvo oppilasta joko matkustajana tai itse moottoripyörällä tai mahdollisesti autolla ajaen.

Kohdassa 4. 6. luetellaan kymmenessä kohdassa lähemmin ne seikat, joiden raportissa katsotaan sisältyvän käsitteeseen ”ehkäisevä moottoripyöräily”.

Kohdassa 4. 7. suositellaan ajokoulutusjärjestelmiin liitettäväksi jatkokoulutusmenettely.

Kohdassa 4. 8. esitetään ehdotus, että kuljetusoikeuden antamiselle suurimpia moottoripyöriä varten asetettaisiin erityiset vaatimukset. **Ehdotuksen mukaan oikeus yli 410 cm<sup>3</sup> moottoripyörien kuljettamiseen voitaisiin saada vasta kevyemmällä moottoripyörillä saavutetun yhden vuoden käytännön kokemuksen jälkeen.** Ehdotus sisältää sen, että ajokortti suurimpia moottoripyöriä varten voidaan periaatteessa antaa vasta, kun on suoritettu kaksi ajokoetta, joita edeltää teoreettinen ja käytännöllinen ajo-opetus.

Lisäksi ehdotetaan eri kokeissa käytettävien harjoitusajoneuvojen koolle asetettavaksi vähimmäisvaatimukset.

Kohtaan 4 sisältyy myös yleisiä näkö-

kantoja muiden tienkäyttäjryhmien koulutuksesta moottoripyöräliikenteen turvallisuuden kannalta. Kohdassa 4.9. käsitellään sivuvaunullisen moottoripyörän ajoon liittyviä erityisongelmia. Mopojen kuljettajille tarkoitetun opetuksen tarjontaa ehdotetaan laajennettavaksi.

Uuden moottoripyörien ajo-opetuksen kustannusten ei arvioida muodostuvan niin suuriksi, ettei koulutusta voitaisi suorittaa jo olemassa olevien koulutusrakenneiden ja voimassa olevien kustannusten jakoperiaatteiden puitteissa.

Kohdassa 5 selvitetään ajokokeita. Siinä ehdotetaan, että ajokokeen keskeisimmäksi tehtäväksi tulisi sen selvittäminen, voidaanko kokelaan koulutuksen katsoa tapahtuneen hyväksyttävällä tavalla. Teoreettinen koe ehdotetaan suoritettavaksi kirjallisenä. Käytännön koe ehdotetaan suoritettavaksi kahdessa osassa, nimittäin toisaalta suljetulla alueella suoritettavana käsittelykokeena ja toisaalta yleisessä liikenteessä suoritettavana kokeena.

Raportin kohtaan 6 sisältyy selvitys niistä vaatimuksista, jotka ajo-opettajille tulisi asettaa. Päänäkökantana on, että heidän tulisi saada moottoripyöräoppilaiden opetusta varten erityiskoulutus. Samoin ehdotetaan, että ajo-opettajat ajoitain osallistuisivat jatkoopetustoimintoihin tai että muutoin varmistuttaisiin siitä, että he jatkuvasti täyttävät asetetut vaatimukset.

## Lausunto julkaisusta ”Raport 19, Uddannelse af motorcykelförere”

Aluksi voidaan todeta, että raportin yleiskuva on myönteinen ja pyrkii selvittämään niitä varsin kirjavia käsityksiä,

jotka liittyvät moottoripyörään ja sen käyttäjiin.

Raportin tarkoituksena on saavuttaa

turvallisempi liikenneympäristö ja sen kautta muuttaa tämän liikenneryhmän onnettomuustilastot edullisempaan suuntaan.

Raportin alkuosassa sanotaan ryhmän yhä muodostavan riskiryhmän. Tässä voidaan kuitenkin osoittaa selvää parantumista – myös tilastomuodossa – onnettomuusikäyrä on viime vuosina laskenut ilahduttavalla vauhdilla alaspäin.

Saavuttaaksemme tavoitteemme – turvallisen liikenteen – tarvitsemme siihen välineen, joka on koulutus. Koulutus on aloitettava esikoulutusvaiheessa, koska nuorten tienkäyttäjien asennoituminen liikenteeseen tapahtuu juuri tässä iässä. Tämä koulutus ei hyödytä yksinomaan moottoripyöräilyä ja mopoilua vaan pittemällä tähtäyksellä kaikkea kevyt- ja moottoriliikennettä. Käsitksemme on, että koko Skandinavian ajo-opetus olisi yhtenäistettävä.

Ajokorttiopetuksen teoreettisessa osassa tulee vastaisuudessa käyttää tukena ajan tasalla olevaa tekstimuotoa sekä AV-välineitä, joiden avulla oppilas voidaan saattaa sellaisiin, normaali- ja vaaraliikennetilanteisiin, joissa ajoneuvon tekninen rakenne ja edellytykset on otettu huomioon, eli luoda mahdollisimman autenttinen tilanne.

Teoreettiseen osaan on liitettävä myös asennekasvatus, joka tähtää ennakoivaan liikenneajatteluun – ajattelutapa, joka on erityisen tärkeä turvattomalle moottoripyöräilijäryhmälle.

Erilaisten aktiiviryhmien, esim. jalan-kulkijajärjestöjen, tulisi myös saada liikenneopetusta.

Käytännön osa opetuksessa saa kaiken tukemme mitä tulee ajoon suljetulla alueella, missä ajoneuvon käsittelytaitoa

harjoitellaan. Käytännön ajo-opetuksen liikenteessä tulisi sujua niinkuin selvityksessä ehdotetaan, eli opettaja mukana matkustajana tai ohjaus moottoripyörällä yhteysradion avulla.

Mielestämme sekä käytännön että teoreettisen osan pitäisi olla pakollinen, mutta kustannuseikkojen takia katsomme kuitenkin, ettei nykyisestä harjoittelulupajärjestelmästä tulisi luopua vaan täydentää sitä. Ennen luvan saantia, johon nykyisin liittyy vain kirjallinen koe, olisi sisällytettävä valvottu ajoneuvon käsittelyopas suljetulla alueella em. raportin mukaisesti.

Käytännön ja teoreettisen osan hallitseminen johtaisi erityiseen moottoripyöränajokorttiin, joka oikeuttaa pelkästään moottoripyörän kuljettamiseen. Moottoripyöräkorttia autonajoa varten ja autonajokorttia moottoripyörällä ajoa varten ei tule sallia.

On edelleen säilytettävä entiset kevyen ja raskaan moottoripyöränajokortit ja siirtyminen kevyestä kuutiolavuudeltaan suurempaan moottoripyörään tulisi tapahtua joustavasti ilman uutta ajokoetta ja siitä aiheutuvia lisäkustannuksia. Ensimmäinen ajokortti moottoripyörälle tulisi aina olla ajajan iästä riippumatta kevyen moottoripyöränajokortti vähintään vuoden ajaksi rajoitetulla ajonopeudella jonka jälkeen yli 18 vuotta täyttäneillä on oikeus isompaan pyörään.

Erityisvaatimukset on myös asetettava sivuvaunullisella moottoripyörällä ajamista varten.

Tahdomme korostaa, että on tärkeää saada sopivaa, ts. ajan tasalla olevaa, moottoripyöräaineistoa käyttöön opetuksessa.

Opettaja/ohjaaja kysymys on raportin

heikko kohta – miten löytää päteviä opettajavoimia Suomessa? Teoreettinen tieto parannelluin opetusmenetelmin ja parannetun kirjallisen aineiston avulla voidaan varmaankin välittää, mutta käytännön puoli ajokokeineen ja seurantoineen liikennetilanteissa on eittämättä heikko kohta.

Siitä ajasta jolloin opettajat koulutetaan vähintään oppilailta vaaditun pätevyyden tasolle tulee muodostumaan ylimenokausi. Mieluiten kouluttajilla pitäisi olla erinomaiset tiedot asiasta sekä ehdottomasti vankka käytännön kokemus moottoripyörällä ajamisesta.

Kysymyksissä koskien käytännön opetusta kerhomme auttaa mielellään tarvittaessa.

Koulutuksen tarpeen kasvaessa myös taloudellisten voimavarojen kasvun tarve on ilmeinen. Lisääntyneet resurssivaatimukset täytyy kuitenkin muistaa asettaa niihin säästöihin, joita odotetaan saavutettavan vähentyneiden onnettomuuksien muodossa. Moottoripyöränajokortin hintaan ei siis saa tulla mitään suurta korotusta.

Omalta osaltamme toivomme, että raportin monet hyvät ehdotukset toimenpiteiksi tällä kertaa todellakin voitaisiin toteuttaa, ja täten vaikuttaa moottoripyöräilyn turvallisen liikenteen kehittämiseen.

Helsingissä 19.05.1978

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.

Aimo Turunen  
Toimittaja

Lars Numelin  
Kassanhoitaja

## Onnistuneet moottorimessut Hämeenlinnassa

Sitkeänä hämäläisenä en malta olla tolkuttamatta niistä ”Moottorimessuista” vieläkin. Hämäläisestä ripeydestä johtuen messut kun toimeentarttu- en järjestettiin nopeammin kuin painomus- te ehti kerholehtemme sivuille tarttua.

Öhöm - - - täältä näin Hämeestä lienee pieni jälkijuttu synnyttävissä.

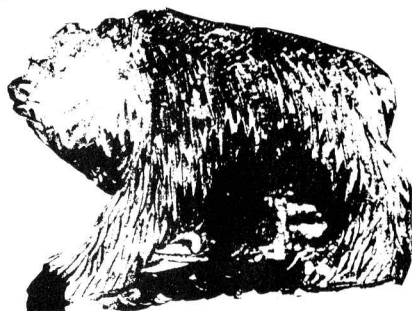
Moottorimessut onnistuivat hienosti. Siitä kiitos H:linnan Moottorikerhon puuhamiehille ja erikoisesti sen ”vetäjälle” Simo Hänniselle. Ne 10 000 kävijää eivät varmaankaan tunteneet menettäneensä kymmenmarkkastaan turhaan, paitsi se, että kertynyt nettotulos koituu pääasiassa nuorison terveemmän elämäntavan ja harrastusten hyväksi, he näkivät opiksi realistisen esityksen liikennetapaturman pelastustoimista. Myös voivat tutustua eri osastoilla: Poliisin toimintaan liikenneturvallisuuksiemme hyväksi, moniin toimintamuotoihin raittiuden edistämiseksi niin liikenteen kuin muunkin elämän aloilla, Puolustusvoimat esitelmin, filmein ja paikalla olleen kaluston kiinnostamina kaatoivat sitä kiusallista rajaitaa kenttäharmaan ja siviilin väliltä, onnistuneesti kaupallisella sektorilla oli mitavasti n. 60 näytteilleasettajaa jotka Ahveniston Moottoriradan mittavissa puitteissa pystyivät vaikuttavasti esittelemään tuotteitaan.

Loppu Hyvin, Kaikki Hyvin. Ensi vuonna toivottavasti samoissa merkeissä tavataan. Kevätajeluna?

Hyvää Kesää Teille

”kerhon isäntä”

# KONTIO- RALLI



**Sonkajassa 30.6.–2.7. -78**

Kontioralli -78 järjestetään luonnonkauniissa Itä-Suomessa heinäkuun ensimmäisenä viikonvaihteena. Kontrollipaikka tulee olemaan Sonkajassa, n. 15 km Ilo-mantsista Enoon johtavan tien varressa.

Kontrollipaikka on toiminnassa pe 30.6. klo 12.00 – la 1.7. klo 18.00 välisenä aikana. Tämän ajankohdan jälkeen paikalla on ajo-ohje rallipaikalle.

Kontrollipaikalla on toiminnassa kioskki, jossa on tarjolla kohtuuhintaan ympäri vuorokauden virvokkeita ja turvokkeita, mukaanlukien paikallisia erikoisuuksia, – piiraita ja vatruscoja.

Vaikka saisit selville rallipaikan, älä aja sinne suoraan, sillä ilmoittautuminen otetaan vastaan ainoastaan kontrollipaikalla. (poikkeuksena la klo 18.00 jälkeen saapuvat).

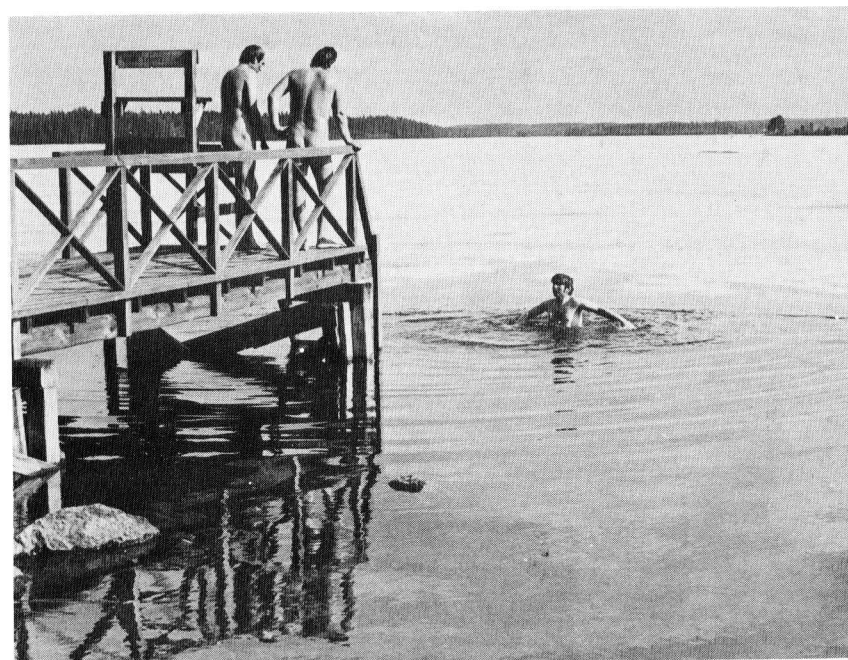
Rallipaikalla on elintarvikekioskki, saunomis-, uinti- ja kalastusmahdollisuudet.

Martat järjestävät lämpimän aterian kohtuullista korvausta vastaan, sekä Sonkajan ympäristössä liikkuu tiepalvelu-auto (Ford Transit), jossa on pyörän yleisimpiä tarvikkeita ja johon saa yhteyden LA-puhelimella, joka löytyy mm. useimmista maaseututakseista.

Majoitustilojen vuodepaikat varataan tilausten saapumisjärjestyksessä, kuitenkin niin että perheellisillä on etuoikeus. Varaukset voi tehdä ennakkoon Reijo Relanderille.

## **Kontioralli -78 toimikunta**

PS. Lisäinformaatiota jakavat Risto Saukkonen, Myllykuja 1, 45910 Voikkaa, 951-89 264 ja Reijo Relander, Kyttärintie 26, 45810 Pilkanmaa, 951-80 905, ja ovat varmimmin tavoitettavissa ehtopuolella.



*SINNE MENI! Kirjokivellä heitettiin talviturkki järveen.*

## **MP-kesäkausi alkoi Kirjokivellä**

Keväinen saunailta huhtikuun lopulla Kirjokiven kartanossa meni jälleen jo totuttuun tapaan. Tänä vuonna pyöräilijät saivat alkajaisiksi kouraansa kuljettajatuokinnossa käytetyt kirjalliset kuulustelulomakkeet jotka jokainen sitten itseeseen veikkaili. Tilaisuuteen oli kutsuttu myös katsastusteknikko Rauli Rauvanto Kouvolasta. Hänen kanssa sitten illalla käytiin yhdessä läpi kaikki moottoripyö-

räaiheiset kysymykset. Jonka jälkeen seurasi yleinen kyselytunti. Asiantuntijan pätevyydellä ja joustavuudella katsastusteknikko Rauvanto vastasi ja selvitti kymmenet hänelle esitetyt kysymykset jopa sivuvaunupyörän erityiskysymyksetkin tulivat selvitettyiksi. Päälle nautittiin kahvit sekä saunottiin. Erikoisen suosittu oli myös paikalle hankittu alkometri, johon halukkaat saivat käydä pu-





*Pihalla heti tultua pyörien luona, vaihdettiin ensimmäiseksi kevään kuulumiset.*

haltamassa ja toteamassa promillit.

Tällaiselta näyttävät moottoripyöräaiheiset kysymyslomakkeet Kirjokivellä. Osaatko sinä veikata oikein?

**Edessäsi maantiellä ajaa henkilöauto. Toinen henkilöauto tulee vastaan. Näiden väliin jää keskiviivalle tilaa, jota käyttäen moottoripyörällä mahtuisi ohittamaan. Mitä on ohituksen säädetty tällaisessa tilanteessa?**

- Ohitus on sallittu, silloin kun moottoripyörä ei ylitä sulkuviivaa ( )
- Ohitus on sallittu, mutta se on suositeltavaa vain pakottavissa tapauksissa ( )
- Ohitus on ehdottomasti kielletty ( )

**Lähestyt risteystä ja vastaantulija näyttää suuntamerkkiä kääntyäkseen kulkusuunnassa vasemmalle. Mitä teet?**

- Näytät kaukovaloa ja lisäät nopeutta ( )
- Varaudut siihen, että vastaantulija saattaa kääntyä etesi ja vähennät nopeutta ( )

**Mitä on erityisesti varottava ajettaessa moottoripyörällä veden, lumen tai jään liukastamalla tiellä?**

- Nopeita kiihdytyksiä, jarrutuksia tai ohjausliikkeitä ( )
- Ajamasta lähellä edellä kulkevaa ajoneuvoa ( )

**Kuinka pitkän matkan ajoneuvo liikkuu yhdessä sekunnissa ajettaessa nopeudella 90 km/h?**

- Noin 15 metriä ( )
- Noin 25 metriä ( )
- Noin 40 metriä ( )

**Mitkä ovat nopeimmat tavat pysäyttää moottoripyörä, jos joudutaan uhkaavassa tilanteessa suorittamaan hätäjarrutus pehmeäpin-taisella soratiellä?**

- Pyörän kaataminen tahallisesti ( )
- Molempien jarrujen käyttäminen lukkiutumattomin pyörin ( )
- Lukkojarrutuksen suorittaminen molemmilla pyörillä ( )

**Pysäköit pimeän aikana maaseudulla ajoradalle tai pientareelle moottoripyörän, jossa ei ole erityisiä seisontavalvoja. Minkä valolaitteiden tulee olla tällöin kytkettynä?**

- Riittää kun heijastin on puhdas ( )

- Riittää kunhan moottoripyörään kiinnitetään erityinen lyhty, joka valaisee valkoista eteenpäin ja punaista taaksepäin ( )
- Lähivalot ( )

**Kahdennettaessa moottoripyörän ajovalo vaakatasossa tulee valonheittimen olla hyväksyttyjä malleja ja niiden valaisevien pintojen on täytettävä ns. suorakulmioehto. Mitä muuta niistä on määrätty?**

- Niiden on oltava mitoiltaan, tehoiltaan ja rakenteeltaan samanlaisia ( )
- Niiden sähköisen kytkennän on oltava sellainen, että molemmat toimivat samanaikaisesti ( )
- Valonheittimet on asennettava symmetrisesti keskitason suhteen ( )

**Mitä ajoneuvoa kt-luokan ajokortti oikeuttaa kuljettamaan?**

- Moottoripyörää, jonka moottorin tilavuus on enintään 125 cm<sup>3</sup> ( )
- Moottoripyörää, jonka tilavuus on yli 125 cm<sup>3</sup> ( )
- Moottoripyörää, jonka tilavuus on yli 125 cm<sup>3</sup> ( )
- Moottorikelkkaa ( )

**Missä tapauksissa poliisi voi peruuttaa ajokortin joko määrääjäksi tai kokonaan?**

- Jos ajokortin haltija on tuomittu rangaistukseen ajoneuvon luvattomasta käytöstä ( )
- Jos ajokortin haltija tuomitaan ajamisesta katsastamattomalla ajoneuvolla ( )
- Jos ajokortin haltija on tuomittu rangaistukseen liikennevahingon tapahtumapaikalta karkaamisesta ( )

**Moottoripyörävahingoissa kuolleiden tai loukkaantuneiden vammat tutkimusten mukaan useimmiten kohdistuvat?**

- Jalkoihin ( )
- Rintaan ( )
- Päähän ( )

**Ajat kaksikaistaisella maantiellä ja havaitset, että n. 300 m:n päässä toinen auto on juuri lähtenyt ohittamaan vastaantulevaa autoa. Miten toimit?**

- Jatkat ajamista käyttämäsi ajokaistan keskellä ja annat valomerkin vastaantulijalle ( )
- Annat valomerkin ja väistät oikealle nopeuttasi samalla vähentäen ( )
- Jatkat ajamista siirtyen keskeemmälle ( )



*Kerhon pj. Simo Nokso toivotti katsastusteknikko Rauli Rauvannon tervetulleeksi ja toivoi hänelle esitettäväksi paljon hyviä kysymyksiä, joita sitten satelikin oikein roppakaupalla.*

tietä osoittaaksesi ohittavalle, ettei ohitusta kannata yrittää ( )

**Mistä syystä vesiliirto on moottoripyöräilijälle erityisen vaarallista?**

- Seurauksena on usein kaatuminen ( )
- Ohjattavuus häviää täysin ( )
- Jarrutushidastuvuus on hyvin pieni ( )

**Millä seuraavista tienpäällysteistä on pyörien kitka suurin ja siitä johtuen jarrutusmatka pienin?**

- Hiekka ( )
- Asfaltti
- Lumi

**Mitkä seikat ovat ominaisia moottoripyörän etujarrulle?**

- Etujarru on lähes tarpeeton
- Etujarru on hyvin tehokas ( )
- Etujarru on takajarrua tärkeämpi ( )

**Mitä keltainen vilkkuva valo ajoneuvon katol-la saattaa osoittaa?**

- Ajoneuvon yleisistä liikennesäännöistä poikkeava kulku saattaa aiheuttaa vaa-

raa muulle liikenteelle ( )

- Ajoneuvon on kiinnitetty sen leveyttä lisäävä laite ( )
- Kysymyksessä on myymäläauto, joka on pysäytetty väärälle puolelle tietä ( )

**Mitä hyötyä on moottoripyörässä olevista suuntavaloista?**

- Suuntavalo on tarpeeton, koska suunta-merkin voi aina antaa kädellä ( )
- Suuntavalolla voi lisätä omaa turvallisuuttaan, koska otetta ohjaustangosta ei tarvitse irroittaa suunta-merkin antamiseksi ( )
- Koska suunta-merkkiä ei voi aina antaa kädellä eikä käsimerkki näy pimeässä, on suuntavalolla turvallisuutta lisäävä vaikutus ( )

**Ketä voidaan rangaista, jos ajokortiton henkilö tiellä kuljettaa rekisteröityä moottoripyörää?**

- Vain asianomaista kuljettajaa ( )
- Sekä kuljettajaa että sitä henkilöä, joka luovutti hänelle ko. moottoripyörän ( )

**Kuinka kauan moottoripyörän kuljettamiseen oikeuttava a- tai kt-luokan ajokortti on voimassa?**

- Yhden vuoden, jonka jälkeen suoritettava uusi kuljettajantutkinto ( )
- Yleensä viisi vuotta, jonka jälkeen ajokortti on uudistettava ( )
- Yleensä 70 ikävuoteen asti ( )

**Millä perusteilla ratkaistaan kysymys siitä, maksetaanko moottoriajoneuvon liikennevaikutuksen perusteella?**

- Kuljettajien keskenään tekemän sopimuksen perusteella ( )
- Kaiken tapahtumasta saatavan selvityksen perusteella ( )
- Vain tuomioistuimen päätöksellä ( )

**Mikä on oikea menettelytapa liikenteen sujuvuutta silmällä pitäen lähettäessä liikennevaloista liikkeelle ”vihreän aallon” alueella?**

- Kiihdytetään nopeus äärimmilleen, jotta pääsisi mahdollisimman pian pois muiden edestä ( )
- Lahdetään liikkeelle viivyttelämättä

kaikkia nopeusrajoituksia noudattaen ( )

- Pyritään sovittamaan nopeus ”vihreän aallon” nopeutta vastaavaksi ( )

**Millä ajoneuvoilla ajo ryhmissä, korttelin kiertäminen ja muu ilmeisesti tarpeeton ajo asutulla alueella on kielletty?**

- Moottoripyörällä ( )
- Moottoripolkupyörällä ( )
- Polkupyörällä ( )

**Millaisia tien päällysteen kohtia sinun on erikoisesti varottava ajaessasi sadekelillä kestopäällysteisellä tiellä?**

- Ajoratamerkintöjä ( )
- Tummempina erottuvia paikattuja kohtia tien pinnassa ( )
- Tien pinnan ajouriin muodostuneita lätköitä ( )

**Mistä seikoista on syytä varmistautua välittömästi ennen liikkeelle lähtöä?**

- Polttoainehana on auki ( )
- Sivuseisontatuki on ylhäällä ( )
- Moottori on paikallaan käyttäen saavut-



*Silloin tällöin on paikallaan liikennetietouden tenttaaminen muistin virkistämiseksi.*



Ilta kuluikin rattoisasti vapaan keskustelun merkeissä.

Motoristi ei ole ainoa

## SUOMI ON PIENTEN ERIKOISLEHTIEN MAA

Suomea on tällä vuosisadalla sanottu yhdistysten maaksi, eikä aiheetta. On sanottu että kun viisi samanmielistä suomalaista kohtaa, he perustavat yhdistyksen. Ja sitten kun heitä on 100, he perustavat äänenkannattajan. Kumpikin väite pitää vielä tilastollisestikin paikkansa. Suomessa on yli 100 000 erilaista yhdistystä ja osastoa. Niillä taas on pitkälti toistatuhatta järjestö- tai kerholehtea äänenkannattajana. UNESCO:n tilaston

mukaan Suomi on väkilukuunsa nähden johtava erikoislehtien maa. Useat lehdistä nykyisin monistetaan, mutta painatuk- senkin kautta ilmestyy varsin vähäisen tilaajamäärän lehtiä. Motoristi kokonsa, ilmestymiskertojensa ja tasonsa puolesta ei varmastikaan ole tämän ryhmän heikoimpia, pikemminkin kärkipäästä. Yhteistä näille harrastusalehdille on teko suurelta osalta talkootöinä. Sekä tiukka talous. Perusongelma alle 1000 kpl levik-

tanut oikean käyntilämpötilan ( )

**Mitkä seikat ovat ominaisia moottoripyörän takajarrulle?**

- Takajarru on etujarrua tehokkaampi ( )
- Takajarru on moottoripyörän tärkein pysäytin ( )
- Takajarru on yhdessä etujarrun kanssa käytettynä hyvin tehokas ( )

**Mitä valoja on käytettävä pysäköitäessä moottoripyörä pimeässä maaseudulla ajoradalle tai tien pientareelle?**

- Ehdottomasti käytettävä seisonvaloa, tai jollei sellaista ole, lähivaloa ( )
- Moottoripyörän saa jättää myös ilman valoja, edellyttäen, että siinä on puhdas heijastin ( )
- Pysäköinti ajoradalle tai pientareelle on kielletty, jos moottoripyörän valot eivät toimi sen seisossa ( )

**Mihin paikkaan moottoripyörän sumuvalo saadaan sivusuunnassa asentaa?**

- Vain keskiviivalle ( )
- Pyörän suurimman leveyden sisäpuolelle ( )
- Vain keskiviivan oikealle puolelle ( )

**Mitä ajoneuvoja A-luokan ajokortti oikeuttaa kuljettamaan?**

- Kaikkia moottoripyöriä ( )
- Traktoria ( )
- Henkilöautoa yksityisliikenteessä ( )

**Missä tapauksissa moottoriajoneuvon kuljetaminen on rangaistavaa?**

- Kun kuljettaja syyllistyy rattijuopumukseen ( )
- Kun kuljettaja on huumausaineen vaikutuksen alaisena ( )
- Kun kuljettajalta väsymyksen vuoksi puuttuvat edellytykset ajoneuvon kuljetamiseen ( )

**Millainen moottoripyörän ohjaustangon tulee olla mitoiltaan?**

- Tangon leveyden tulee olla 55–100 cm ( )
- Ohjaustangon mikään kohta kiinnittämiä lukuunottamatta ei saa ulottua istuimen yläpintaa alemmaksi eikä 40 cm ylemmäksi istuimen ollessa kuormittamaton ( )
- Ohjaustangon kahvojen tulee poiketa vaakatasosta vähintään 20° ( )



# Kirjoituskilpailun satoa:

## I palkinto

### Kuninkaallinen moottoripyöräilijä

Meitä moottoripyöräilijöitä on moneksi, kuninkaiksikin. Tällainen kuninkaallinen moottoripyöräilijä on arvaamaton imagemme kohentaja. Kuningasta kun on sensaatiolehdistön vaikea leimata helvetin enkeliksi, jos nyt ei satu olemaan täysin tyranni, joita meissä moottoripyöräilijöissä ei tietenkään ole. Mutta voi näistä kuninkaista olla suurempaakin hyötyä, kuten pian tulette seuraavasta huomaamaan.

Eletään vuotta 1988. Yhä lisääntyneen japanilaisinvaasion johdosta ovat kuuluisat eurooppalaistehtaat joutuneet sulkemaan tuotantonsa yksi toisensa jälkeen. Jäljellä ovat jääneet vain englantilainen Phobof, joka valmistaa yksisylinteristä 1200 kuutioista, tanskalainen Nimbus, joka lopetettuaan pölynimurien valmistuksen palautti markkinoille kuuluisan Nelosensa, ja ruotsalainen Husqvarna off road pyörineen. Näistä viime

kisille on suorastaan mieletön postimaksu, joka näitä erikoislehtiä rasittaa. Motoristikin kuuluu tähän ryhmään ja sen postimaksu kirjekuorineen vie noin 8 mk vuodessa, jäsentä kohti.

Aputoimittaja joutui sattumalta tutustumaan erikoislehtien ongelmiin Aikakauslehtien Liiton Hanasaaren kulttuurikeskuksessa järjestetyillä ammatti ja harrastuslehtipäivillä. Sain sinne kutsun kylä suurilevikkisen maatalouslehden toimesta. Motorismista kyllä olen senkin lehden nuorisopalstoilla kirjoittanut neljäkin kertaa. Ensi kerta Jawa-kautena, kun toimittaja sanoi: — sinun pitää kirjoittaa noista pärinäpojista, kun olet niitä harvoja, joka uskaltaa heitä lähestyä ja joita tunnut ymmärtävän.

Pöytäkeskustelussa tutustuin ylilääkäriin, joka edusti ammattilehteä alal-

taan. Hänen erikoisharrastuksensa oli kullanhuuhtonta ja hän oli kullanhuuhtojien pienen äänenkannattajan avustaja. Meistä oli kiintoisaa verrata Motoristia ja Kullanhuuhtojaa erikoisharrastuksen äänenkannattajina. Olimme yhtä mieltä siitä, että tällaiseen lehteen tulee piristävää väriä ja elävyyttä ”tavallisten” harrastajien kokemuksista. Niiden ei missään tapauksessa tarvi, eikä pidä olla tyylillisesti korkeita ja kieliopillisesti virheittämiä. Erikoisalan lehtien pitää heijastaa oman alansa kenttää osalta vaikka ”sammakkoperspektiivistä”.

Tuon nämä terveiset lukijoille, että heillä entistä enemmän olisi rohkeutta avustaa lehteään kokemuksistaan kertomalla, ja mielipiteistään.

**Eero Mikkola**

mainitulla ei kulje kovaa ja tehdas onkin viittä vaille konkurssi kypsä. Näin ollen, kun tehtaan kymppi Ruupen Helminen aamuisin tutkaelee yhä kasvavaa maksamattomien laskujen pinoa ei hän enää osaa muuta odottaakaan kuin viimeistä tuomiota. Sitä odotellessaan saa hän eräänä aamuna rypypisen kirjeen, joka on päivätty viikkoja sitten jossakin eksoottisessa postitoimistossa.

Hän pyytää sihteeriään hankkimaan hänelle jostain karttakirjan. Saatuaan sen käsiinsä alkaa hän kuumeisesti selailen etsiä postileiman paikkakuntaa. — Amman Jordanian pääkaupunki, hän tuhahtaa pettyneenä löydettyään sen. Mitä sieltä olisi odotettavissa. Avattuaan kuoren hän löytää sisältä viralliselle paperille siististi tekstatun seuraavaa: Hyvä herra Helminen. Olen luotettavista lähteistä saanut kuulla teillä olevan vaikeuksia Husseinne tuotannossa ja myynnissä. Saanenkin täten kohteliaimmin ja kaikessa ystävyydessä esittää, että myisitten tehtaan Jordanian kuningaskunnalle tähtitieteellisestä summasta. Teille herra Helminen tarjoan lisäksi toimitusjohtajan paikkaa ystäväni suurvisiirin visiiri ja integraali turbaani tehtaalla. Toivon teidän tarkoin harkitsevan ehdotustani ja uskonkin, että tehtaan johto tulee tyydytyksellä luotsaamaan luotsapyörä tuotantonsa jordaniiin. Kunniottaen Hussein kuningas, Amman, Jordania.

— Tästä historiallisesta kirjeestä on muutaman vuoden kuluttua lähtevä käyntiin Lähi-idän huikea moottoripyörä teollisuus. Tuotekehittely suuntautuu pääasiallisesti militääripyöröjen kehittämiseen. Tässä vaiheessa keikahtaa myös moottoripyörän image kahtalaiseen suuntaan. Kaiken maailman pasifisti järjestöt vaativat jälleen moottoripyörän kieltämistä. Varsinkin, kun integraaliturbaaniset arabit alkavat pian järjestää kuuden päivän ajoja syvälle Israelin puolelle. Nämä järjestöt viis veisaavat F.I.-Min varoituksista kilpailukiellosta ja kaappaavat vielä vakuudeksi Rodil del Vallen.

Suurvisiirin turbaanifirmakin käyttää arveluttavia mainontakonsteja. Televisiossa näytetään israelilaisia vankia, joka vaivoin saa murtuneesta kallostaan tiedoitetuksi, että satutin turpaani, kun en käyttänyt suurvisiirin integraaliturbaania. Onneksi Saudi-Arabia käyttää vaikutusvaltaansa Rodil del Vallen vaivuttamiseksi. Tässä heillä on oma lehmä ojassa, sillä kuningas Khaledin poika on päässyt Nimbusen tehdaskuskiksi ja pelätään kilpailukiellon vaikutusta. Maailmalla nimittäin povataan Khaledin olevan pahin uhka vallassa olevalle maailmanmestarille Veikko Väriselle, joka on tehnyt loistavan paluun radoille vanhalla Seeleyllään. Vähitellen päästään lähi-idässä muutenkin urheilullisemmille linjoille. Erittäin suosituksi kilpailuksi nousee hanaa Ghanaan off road ajo. Voiton ensimmäisessä kisassa vie sisukas vietnamilainen, joka Ghanaan saavuttuaan jatkaa pyöränsä hanoissa Hanoiin. Lähi-idän alati kriittistä tilannetta ei moottoripyörä siis tule ratkaisemaan, mutta näyttää olevansa varteen otettava tekijä paikassa kuin paikassa, missä tarvitaan ketterää liikkumavälinettä. Kiitos Hussein ja Hussein kuninkaun.

**Kiakomo**

### Kevätajelu

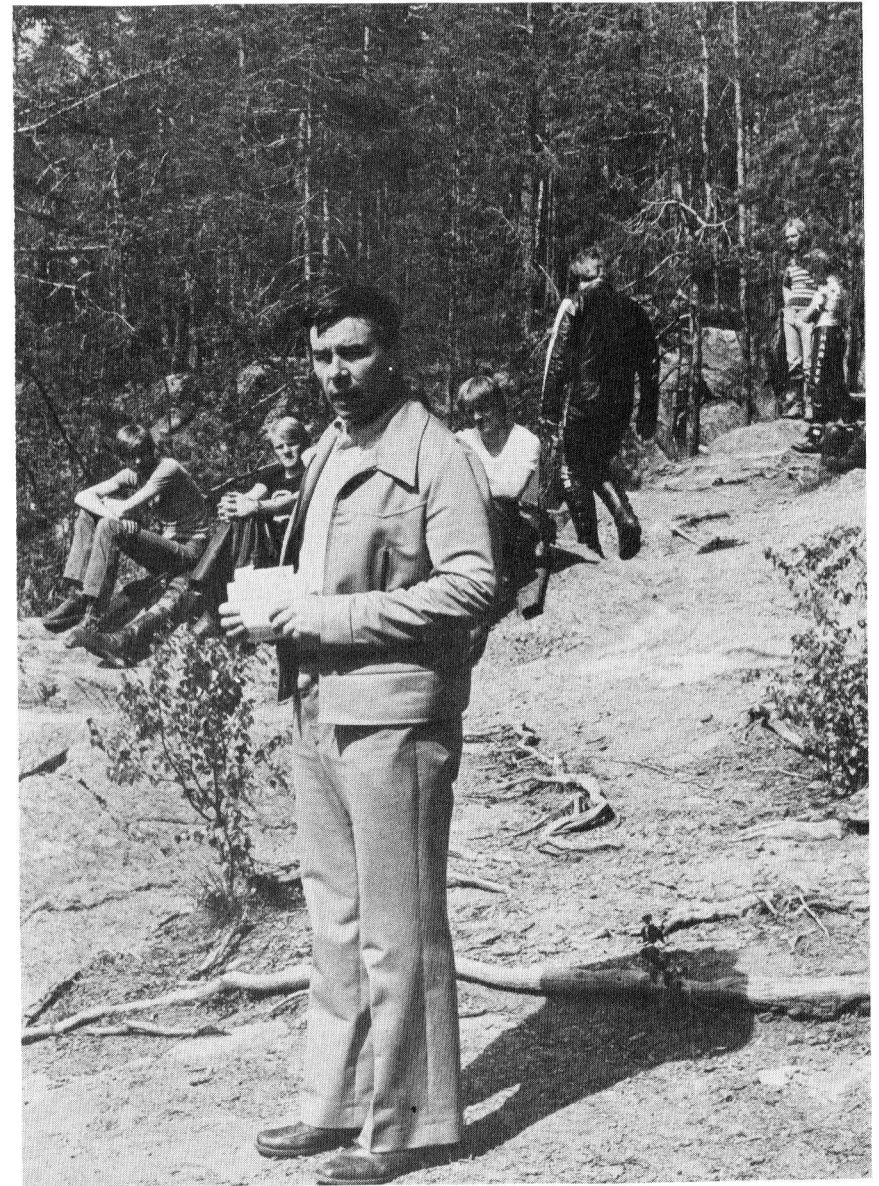
Luantaina 28.5. kokoontui yli kolmekymmentä motoristia Siitaman seuratalolle, jossa vietettiin iltaa mm. saunoen ja Mikkolan Eeron diakuvia katsellen. Sunnuntaina kokoonnuttiin Juupajoelle Kallenaution kievariumuseoon, jossa museon johtaja Eila Tuomi kertoi entisajan kievaritoinnasta ja museon historiaa sekä nautittiin kahvit, jonka jälkeen ajettiin yhteisenä kerhoajeluna Ruovedelle Helvetinkolulle tutustumaan kansallispuiston jylhään luontoon. Oppaaksemme onnistuimme saamaan mv. Erkki Kangaspeskan.

Kansi- ja keskiaukeaman kuvat ovat kevätajelusta.

## *Motoristit kevätajelulla*

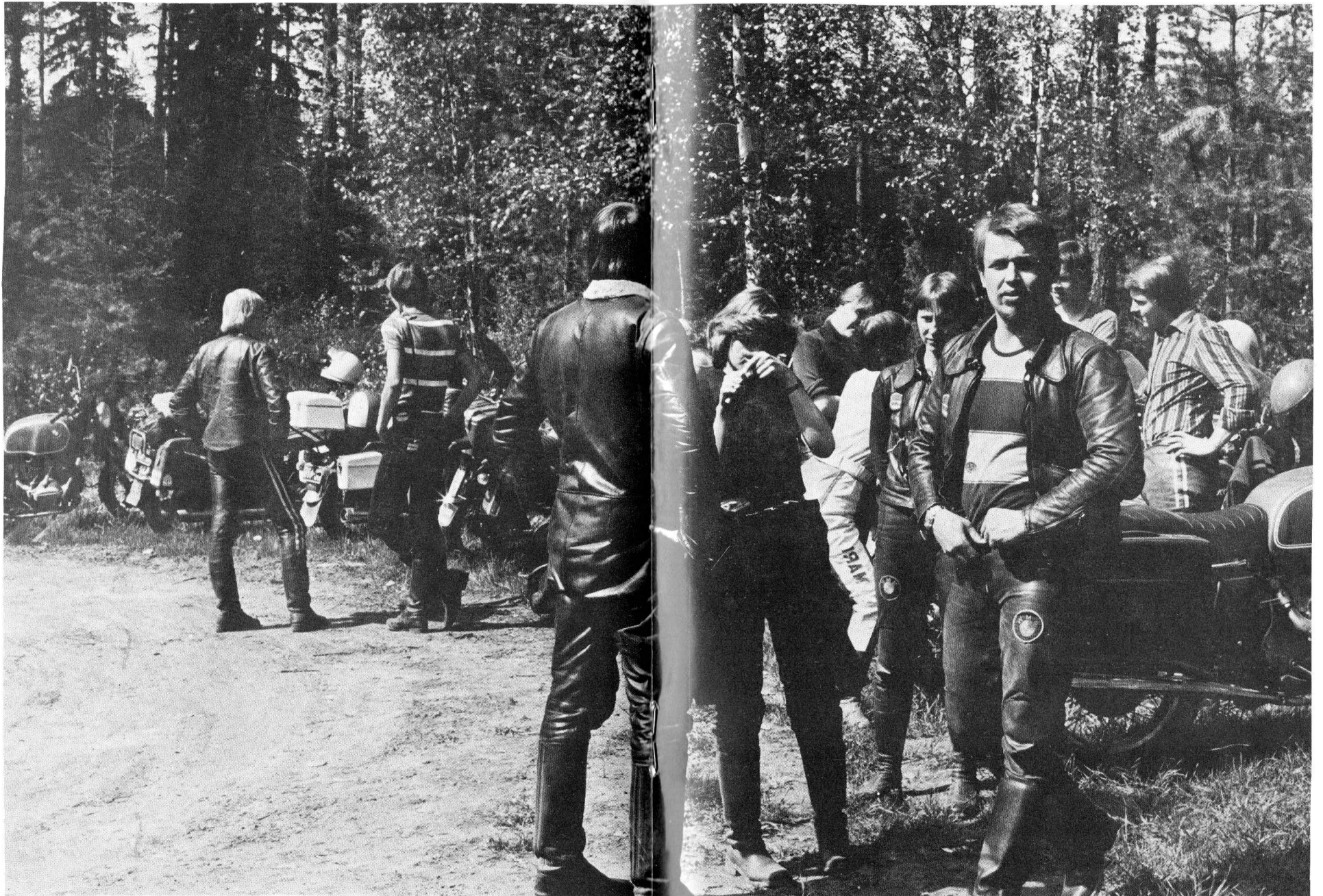


*Ilahduttavaa motoristien osanottajapaljoutta koko kevätajelu. Kallenaution Kestiekieviiriin Juupajoelle kokoontui puolisoistatasataa osanottajaa.*



*Toisena kohteena oli erämaavaellus kauniissa säässä jylhälle ja kauniille Helvetinkolulle. Oppaana toimi tunnettu mv. Erkki Kangaspeska.*







# WEST SIDE STORY

## Lännen hitain pakenee sillivuonoille pohjoiseen eli Pieniä vinkkejä matkan viivytykseen Suomen länsirannikolta.

Kuus-yksi-kerholaisen matkamoottoripyöräilijän taival saattaa joskus kulkea länsirannikkoamme myöten ylös esim. Turusta Tornioon, ja saattaa joskus olla vähän runsaammin aikaakin mukana. Ehkä joku haluaisi vaihteeksi ajaa muuta reittiä kuin valtatie 8:aa. Sen varalta tarjoilen tässä muutamia pikku vaihtoehtoja ja mainitsen joitain pieniä nähtävyyden tapaisia tai pysähtymispaikkojen ehdotuksia kaikessa vaatimatomuudessaan ja maatiaismaisuudessaan.

Suomen Turusta lähdetessä voi pian Raision uuden miljoonaristeyksen jälkeen ottaa suunnan Uuteenkaupunkiin taittamalla vasemman hankin puolelle risteyksessä jossa lukee **Kustavi**. Uutta ns. Y – tietä noudattaen pääsee Uuteenkaupunkiin hieman lyhyempää reittiä kuin Laitilan kautta. Kyltitys ei ole niitä Länsi-Siperian parhaita, joten tuoreen kartan mukana olo on oudolle avuksi. Sitä paitsi, ”Eksyvä ei tietä kysy”, sanoo vanha teekkarisananlaskukin. Sitä paitsi toisen kerran, tähän juttuun en ole laatinut mitään kuvitusta, vaan jokainen asiasta kiinnostunut lukija voi ottaa tiekarttansa levälleen tupansa lattialle, ja ajaa sen päällä harppi kourassa. Suulla ei ole syytä päristää, ettei kartta kastu. Tämä äsken mainittu tie sipaisee melko läheltä Lokalahden kirkkoa, jota voi käydä katsastamassa tekemällä pienen mutkan ta-

kakäteen vasemmalle. Sitten vain noin 20 poronkusemaa edelleen ja ollaan vanhasa ja vielä hiukan idyllisessäkin Uudessa-kaupungissa, eli Ukissa, kuten alkuasukkaat sanovat. Siellä voisi vilkaista Luotsimuseota, joka tosin on auki vain sunnuntai-iltapäivisin. Vanha kirkko 1600-luvulta siinä aivan lähellä on nähtävyyttä sinänsä. Kaupungin torilla on muistokivi v. 1721 Isonvihan päätteeksi solmitusta rauhasta.

Myllymäki useine tuulimyllyineen ja kiipeämisen arvoisine vesitorneineen ovat kaupungin itälaidalla. Paikalliset moottoripyöräilijät pitävät tukikohtanaan vanhaa tiilirakennusta tämän Myllymäen juurella. Poikkea tarinoimassa!

Telakka, satama ja apupaska-tehdaskin löytyy ja niitä kotomaisia 50 %:sia järkiautojakin kootaan myös tässä kaupungissa, tehdasvierailu voisi olla mielenkiintoinen. Se onnistuu tietysti paremmin arkipäivisin. Vierailuajoista voi tiedustella puhelimitse 922-1311.

Uudestakaupungista kyllä pääsee rantatietä Raumalle. Tienvarren maisemat ovat paikoin kauniitakin ja vanhan mallin asutusta ja maaseutua riittää. Pyhämaan uhrikirkolle lähtee tie Torlahden kartanolta, kohtalainen öljysorapaana. Pyhärannan keskustassa on kotiseutumuseo, sekä perävaunuilijoiden suosima leirintäalue Länsiranta. Pyhämaan kirkonkylän risteyksestä lähtee kapea saa-

ristotie aina Lyökin luotsiasemalle asti, ei mikään pikabaana. Siellä voit käydä avoimelta katsomassa, mutta takaisin on tul-tava samaa polkua.

Pyhärannasta voit ottaa takaisin valtatie 8:lle seuraamalla ns Varhokylän tietä, kilvessä taitaa lukea Laitila. Tämän ns. Varhokylän tien varressa on ”Pahojärven kirkko”, soraomonttuissa maastossa vasemmalla hanskalla Pyhärannasta tullen. Se ei ole kirkko vaan jääkauden aikaisten valtavienn siirtolohkareiden muodostama kivelikkö. Se on muinaisina aikoina tarjonnut turvaa ja pakopaikkaa niin au-äideille kuin myös seudun väestölle idästä tulleita valtuuskuntia vastaan. Käynti siellä voi olla kiinnostava luonnonystäväälle, se edellyttää tosin noin 300 metrin patikkamatkaa kivillä merkittyä polkua pitkin. En suosittelen polkua ajettavaksi vaikka olisi maastokelpoinen pyöräkin allasi, jotteivat paikkaseudun alkuasukkaat ala selaamaan fallesmannin luona lakikirjaa siitä kohdin missä kielletään maastoajo.

Uusikaupunki – Rauma rantatie on kuitenkin hiukan kyseenalainen suositeltavana pikkunähtävyyksistään huolimatta, sillä sitä rakennetaan jatkuvasti kuin Iisakin kirkkoa. Välillä on pienet pätkät asfalttia, välillä tie on kuin koskenpohjaa.

Jos siis matkaat valtatie 8 pitkin suoraan – poikkeamatta lainkaan näihin Uudenkaupungin seutuihin – voit päällitellä esim. Creutz – suvun Kankaisten kartanoa ja Maskun vanhaa kirkkoa. Ne ovat aivan kivenheiton päässä valtatiestä vasempaan Masku-nimisellä paikkakunnalla.

Nousiaisissa on myöskin kivikirkko, Pyhän Henrikin ensimmäinen huiluspaiikka. Vanhojen autojen museo ”Lippa-

liiteri” löytyy myös, avoimena silloin sun-tällöin. Se on meijerin näköisessä rakennuksessa varsin lähellä Kesoihin huoltoasemaa.

Ja kas kummaa – myös Mynämäellä on vanha kivikirkko, Suomen harmaakivikirkkojen kuningattareksi joskus sanottu. Erikoisuutena saa mainita, että siinä ei ole kellotapulia. Muuta nähtävää voisi olla äskeisten asunotomessujen näyttelyalue ja kahvipaikkaksi sopineet vaikka Mynänotelli aivan valtatie poskessa. Siinä on Shellin rahastuspaikkakin samassa.

Nähtävyydet ovat edelleen kirkkopi-toisia: Laitilan keskustassa on kivikirkko ja piispa Sorolaisen patsas. Untamalan kylässä muutama kilometri pohjoiseen valtatiestä vasemman vantuun puolella on Untamalan punamultainen kyläkirkko ja idyllinen raittikylämiljö, ”siunattu” vilja-aitat, Kalevalan pojan viikatteen tikku ja ennen kaikkea tuota menneitten aikojen rauhaa eli nostalgiaa tämän vanhan kuivatetun Valkojärven laakion maisemassa. Seuraa pientä mustaa Untamala-viittaa, jos tässä haluat poiketa.

Ennen Raumaa ei sitten valtatie 8:aa kulkevalla olekaan paljoa katseltavaa, nopeusrajoituslappuja lukuunottamatta. Ihoden Esso eli ”Hullun Hevosen Baari” on hyvä pitää yöajoa varten mielessä, se kun on tavannut olla aikaisempina vuosina ainakin auki läpi yön.

”Raum o ain Raum” eli vanh luanigas merikaupung toivottaa jopa moottoripyöräilijätkin tervetulleeksi kyltilään ”Ol niingon gotonas”. Sen saa kyllä aivan kirjaimellisesti. Ja katsomista riittää hyvinkin puoleksi päiväksi. Tehdään pieni luetelo: Poroholman leirintäalue, Rauman

Ganaali paatteineen, vesisuihkuineen ja patsaineen, satama, vesitorninmäki veistoksineen (hissillä ravinteliin tai kahvilaan) sekä ennen kaikkea Vanh Raum, Suomen hienoin vanha puutalo-kaupunki. Siellä on 1700-1800 lukujen elämänmuoto vielä lähes käsin kosketeltavissa. Miltei joka talolla on nimensä: Hauenguano, Polttla, Kirsti ja Pappla, Kaduilla samoin vaikkapa Gitugränni.

Esiinnyttäänpä siis hiukan ”sordiino päällä” mitä vauhtiin ja desibeleihin tulee. Museo vanhassa Raatihuoneessa (remontissa?) Pinnalan talon taidemuseo, torielämä ja Rauman giäl eli murre siinäpä kokemista jollekin betonilähiön kasvatille.

Vielä voisi mainita Pyhän Ristin kirkon, jossa on Suomen vanhin soiva urkufasaadi ja P. Kolminaisuuden luostarikirkon rauniot sekä Monnan hautausmaan. Löytyy myös ravinteli Mustan kissan kellari sekä nakkikipsoja. Rauman pärt-särit pitävät notkumispaikkanaan Kaupakadun pätkää elokuvatiatteri Iso-Hannun lähellä. Löytyy myös mp-liike Moto-Rauma, eteläisen tuloristeyksen tuntumassa, jos jotain ostettavaa tarvitaan. Moottorin tyhjäkäynti on epätoivotua vanhan kaupungin alueella, asiasta kertoo kilpi: ”Älä ann masiinas grääsöttä turhambäite”.

Raumasta riittäisi juttua sivukaupalla vaan lähdetäänpä edelleen. Herttamainen kilpi ”Luannikast reissu” hitaan rakentelun alla olevan pohjoisen ulosmenoristeyksen kohdalla lähettää motoristin matkaan kohti Poria, raumalaisten rakkainta naapurikaupunkia. — Eteläisen naapurikaupungin (Uudenkaupungin) lempinimi raumalaisittain on muuten ”Ämbärpori” ja syy nimeen on se että Uuteenkaupun-

kiin saatiin vasta verrattain myöhään vesijohto.

Jos painelet pitkin valtatie 8:aa ei minulla ole paljon muuta sanottavaa kuin että **varo hirviä**, nämä ovat todella hirveitä seutuja. Röntgen-viranomaisia on myös syytä varoa, sillä 80 km/h rajoitus on peräti 19 km pitkä Rauman kohdalla, ja alempiakin rajoituksia löytyy kaupungin risteyskies tienoilla.

Voimaloista kiinnostuneet voisivat tehdä pikku lenkin Olkiluodon voimalaitoksen suuntaan, sinne menee kaunis ja kaponen tie. Alueelle ei pääse sisälle, mutta sen ulkopuolella on eräänlainen pienoispalvelukaupunki, josta saa asioista jo käsitystä. Takaisin on tultava samaa tietä valtatielle, joten en tiedä onko tämä niin antoisa reittiehdotus.

Eurajoen kirkonkylä kivilaittoineen on kokonaisuus jota uudet betoniefantitalot ja omakotitalonlätänät eivät vielä aivan kokonaan pilaa. Kirkko on vaihteeksi puusta, sen sijaan vanha viljamakasiini ja Vuojoen kartanon päärakennus edustavat aikansa kiviarkkitehtuuria kunnialla.

Jännä pikku kiertoreitti voisi olla jatkaa Eurajoelta Irjanteelle ja tulla sieltä takaisin valtatie No 8 ns. Kämpän risteykseen. Irjanteella kannattaa hiukan silmätä ympärilleen, siinä on jotain hiljaisen mukavaa tuntua tuossa kyläilijöössä, kuten museo, puukirkko, koski ym pikkusievää.

Luvian kirkonkylä ei liene kovin pittoreski, mutta pienen lenkin saa kyllä senkin kautta kierrettyä poikkeamalla vasemmalle hanskalle TB-huoltamon kohdalta **Luvia** — kilven mukaisesti. Vähäisen kirkonkylän silmäiltyään voi motoristi palata valtatie 8:lle Esson huoltik-

sen kohdalla. Luvian Niemenkylässä voisi olla jotain katseltavaa, mutta siinä reitissä on taas ”pistoraitteen” vika.

Hirvivaarainen 8-tie vie sitten Poriin. Kampailualueita on Isossamäessä lähellä kaupunkiin tuloa, toiset löytyy Yyteristä ja Reposaaresta (Räpsöö) ja edellyttävät ajoa ”Meri-Porin” ja Mäntyluodon viittojen mukaan. Porin nähtävyydet sivuutan tyynesti kaikki, ja viittaa brosa-reihin joita saa alan toimistoista. Brosareissa ei mainita, että Porin Moottorikerhon kerhohuoneisto sijaitsee Puinnantie 21:ssä (Herralahden kaupunginosa) ja että Porin m-pyöräilijät usein oleskelevat iltaisin Kesoihin huoltoasemalla ns. Helsingin eli Tiilimäen liikenneympyrän kyljessä.

Selvittyäsi ohi Porista ja sen keskustan ”uutta henkeä” uhkuvista liikenne”järjestelyistä” ajelet sitten pohjoiseen. Voisit vaihteeksi ottaa ”RUOSNIEMI” -kilpien mukaan mutkan Noormarkkuun, ja katsella sen kirkonkylää, joka heijastelee Ahlström-yhtiön historiaa monin tavoin.

Noormarkussa saat valita: joko menet pohjoiseen Parkanon kautta tai sitten palaat taas valtatie 8:lle. Parkanon reitistä voisi suositella vilkaistaviksi Pomarkun kirkonkylää ja Niinialon tykistömuseota.

Oletetaan kuitenkin että menet siis rantatietä, ei kuitenkaan sitä aivan rannimmaista sorapaanaa Ahlainen—Merikarvia, jota ei sen heikon pintausten takia juuri voi suositella.

Poikeljervellä on jytäpaikka ja pian sen jälkeen on Ahlaisten Lampinkoskella idyllinen taukopaikka punaisten talojen ja vanhan koskisillan pielessä. Se kaponen tie on muuten vanha Pori—Vaasa valtatie! Selvää nostalgiaa siis.

Kasitie vetää sitten vaan pohjoiseen läpi ankeiden metsämäiden. Merikarvialla ei taida olla paljoa nähtävää, mutta sen sijaan Sidebyn **Kilen** (Kiili) voisi olla poikkeamisen väarti. Siinä on kalasatamaa ja kotiseutuhenkeä samassa paikassa roppakaupalla.

Kristiinankaupunki, Närpes, Lappfjärd ja Kaskinen ovat kukin pieni luku sinänsä. Viittaa taas brosa-reihin, ja jos aikasi sallii, suosittelen pistäytymistä ja tutustumista paikalliseen elämänmuotoon.

Ennen Vaasaa on tienvarressa vasemmalla kilpi ”mestauspaikka”, jonne ei toimita lähteä tarpomaan, sillä paikalle johdettava polku yksinkertaisesti vain häipyä metsään. Vanha Vaasa on ehkä uutta kiinnostavampi katseltava kauniilla säällä, samoin Vaasan edustan saaristo voisi tarjota jotain, pääseehän esim Raippaluotoon maantielossin avulla.

Tässäpä tätä — ehkä joku toinen viitsii jatkaa, tai laatia jotain vastaavaa tai parempaa turinaa omista kotimaakunnistaan.

Jiipee

---

UUSI MOTORISTI, potra poika on syntynyt Hilka ja Pertti Pentuelle 27.5. Kaikki kolme voivat oikein hyvin. Motoristi onnittelee iloisen perhetapahtuman johdosta!

## Motoristien kirkkopyhään

toivomme kaikkien saapuvan hyvissä ajoin ainakin jo puoli tuntia ennen jumalanpalveluksen alkua ja mahdollisimman vähäisin äänin parkkeerataan pyörät kirkon mälle.

# Moottorikelkalla Kontion maisemissa

Lauantaina helmikuun 25. päivänä Ilomantsin Urheiluhallille oli kokoonnutunut varsin kirjava joukko. Oli kuorma-, paketti- ja henkilöautoja, joilla kuljetettiin moottorikelkkoja, reppuja, makuupusseja ja muita tykötarpeita – oltiin lähdössä moottorikelkka-safarille! eli Pogostan kelkka-safarille.

Safarilla oli toki muukin tarkoitus kuin kalliin bensa polttaminen. Pää tarkoitus oli Pogostan-laturetken pohjustaminen, laturetki hiihrettiin huhtikuun alussa.

Lähtöön, jonka oli määrä tapahtua klo 12, oli osanottajia kokoontunut viitisen-

kymmentä. Pohjoisimmat Lapin perukoilta, Nuorgamista ja eteläisimmät Helsingin kulmilta.

Koska kaikki ilmoittautuneet olivat hyvissä ajoin paikalla, lähtöä voitiin siirtää tuntia aikaisemmaksi.

Jo ennen lähtöä olimme lunastaneet osallistumisnumeromme ja maksaneet osallistumismaksun, joka oli varsin kohtuulliset viisikymppiä. Urheiluhallin suosijissa tulokahvia ryyppittäessä, safarilaisia valistettiin moottorikelkan käytössä ja kerrottiin uudesta maastoliikennelaista sekä sen soveltamisesta käytäntöön.



*Yöymispaikka Multikankaan kämppä on entinen tukkikämppä.*



*Kulkee, kulkee, vaikka vetten päällä. Alla on muuten noin 7 m vettä!*

Paikalliset poliisit näyttivät myös havainnollisella dia-esityksellä miten kelkalla tulee liikennöidä.

Ilomantsin kunnan tervehdyksen ja hyvän matkan toivotuksen esitti kunnanjohtaja Onni Itkonen.

Klo 11.00 oli startti, poliisi ohjasi safarilaisten komean letkan Ilomantsin keskustan läpi läheisen järven jäälle. Jäältä lähdimme puskemaan päin tuiskua ja vastatuulta. Suunta oli kohti Ilomantin erämaita, missä sudet ja karhut eivät ole harvinaisia vastaan tulijoita. Turhia kiireitä ei pidetty, sillä kaikkiaan 80 km matkasta ajettiin lauantaina noin puolet.

Yöpymispaikalle, Multikankaan kämppälle, saavuttiin klo 14 maissa. Vuorossa oli ruokailu ja kelkkojen tankkaus. Myöhemmin lähdimme vielä 10 km päähän, Mutalahteen, koettamaan kelkan kulkua sulan virran yli! Kaikkien hämmästyks-

seksi moottorikelkalla tosiaan voi ajaa avovedessä useita (kymmeniä!) metrejä.

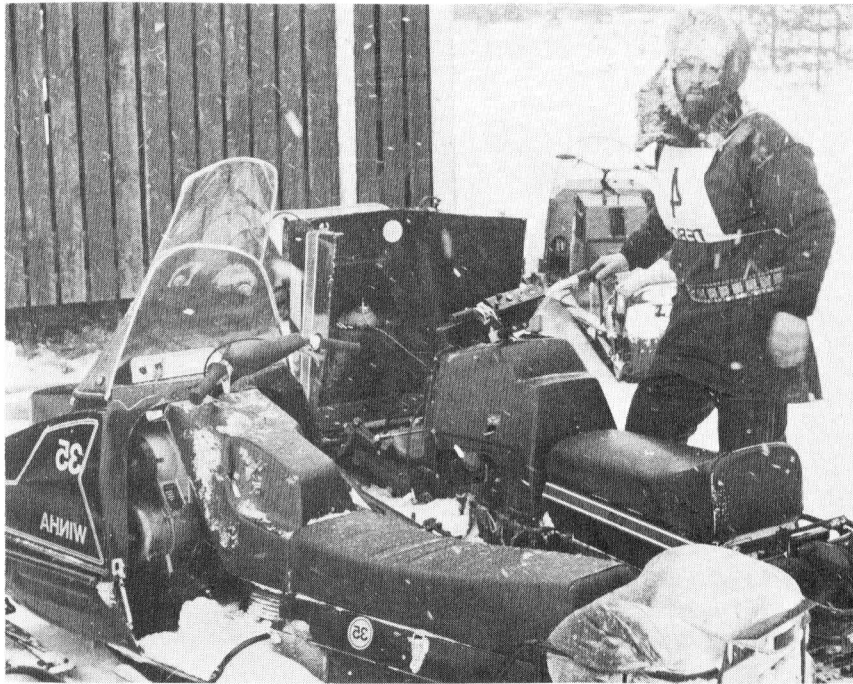
Homma edellytti hyvää alkuvauhtia, tietenkin.

Tästä ”avovesikelkkailusta” selvittiin kaikella kunnialla ja kaikkien onneksi kuivin housuin.

Ohjelmaan kuului myös pieni tarkkuusajo, jossa tietty matka tuli suorittaa annetun ihanneaikaan. Paluu reitillä kämppälle ratkottiin tietty se ”jäsentenvälinen” eli pantiin kelkat ”paremmuus” järjestyseen. Siinä lumi pölisi, hiki virtasi ja hauskaa oli.

Illanvietto Multikankaan kämppällä sujui varsin paljon samanlaisessa hengessä kuin mitä mp-kokouksissa on totuttu. Paikkakunnan erikoisuutena osallistujille järjestettiin karhunlihan grillausta. Loppuilta muristiinkin tyytyväisenä kun kuultiin että karhunliha vaikuttaa kohen-





*Pohjolan poika Niilo Aikio Nuorgamista tässä tankkauspuuhissa.*

tavasti miehiseen kuntoon.

Sunnuntai aamuna varovaisen herätyksen ja aamupalan jälkeen valmistauduttiin safarin toiselle puoliskolle. Kelkkailijoiden tokka työntyí sumuiseen aamuun heti yhdeksán jälkeen, perässä leijui varsin epámääräinen tuoksu. Tuokusta oli selvästi eroitettavissa palaneen polttoaineen, karhunlihan ja vanhan alkoholin vivahteita.

Puolenpäiván maissa saavuimme pienelle sorakuopalle, johon oli järjestetty pujottelu ja nopeuskilpailu (kelkka - cross).

Mielenkiintoisen kilpailun jälkeen safarilaiset ajoivat Ruuhkarannan lomaky-

lään, missä pidettiin yhteenveto safarista sekä jaettiin palkinnot kilpailuissa menestyneille. Ennen Ilomantsia oli edessä vielä viimeinen "pikis", joka pyyhkäistiin nopeasti.

Urheiluhallilla heitettiin kavereille hyvästit luvattiin náhdá ensivuonna Pogostassa taas.

Matkamotoristin kannalta safari oli varsin piristävá kokemus, vaikka paikat kipeytyivátkin oudokseltaan kovasta sompan kampeemisesta. Järjestájiná toimivat Ilomantsin Urheilijat ja Ilomantsi Moottoriurheilijat, joten heille kiitokset onnistuneesta safarista.

Antti Karttunen  
Helsinki



*Safarilaiset Raja-Karjalaisessa korpimaisemassa*

## MOTO- POSTIA

### Sopua ja epäsopua

On ollut hiukan masentavaa lukea mm. tämän lehtemme palstoilta erilaisia kiistakirjoituksia ja vähemmän rakentavassa mielessä kirjoitettuja arvosteluja. Aina väliin on sentään yhteisymmärryksenkin tähtääviä puheenvuoroja. Alatyylin alaraja saavutettiin äskeisessä maaliskuun numerossa, osastossa Moto-postia.

Onhan se tietysti hauskaa kun ihmiset kirjoittavat lehtemme, saavat toimittajat

toimitettavaa ja lukijat luettavaa, mutta eikö nyt silti sovittaisi, että kukin "pitää mölyt mahassaan" eikä tuo aivan kaikkea esiin julkisen sanan palstoille mitä mielessä liikkuu. Sellainen arvostelukyky olisi sitä suomalaista itesensuuria parhaimmillaan.

Arvoisat arvostelijat: ottakaa itse enemmän osaa järjestelyihin, juoskaa viranomaisissa, puuhatkaa, kerjätäkää palkintoja ja ilmoituksia tai rahaa, ja lukekaa sitten vielä kehumiset päälle kerholehtien palstoilta, se se luontoa nostattaa ja innostaa yrittämään edelleenkin.

Joten lopuksi: toivottaisiin hiukan laajempaa horinonttia ja suvaitsevuutta sekä aktiivisuutta niin 69:n kuin omien paikalliskerhojenkin toimintaan. Suomen pienessä moottoripyöräilijöiden joukossa on yksituumaisuus voimaa, jotta harrastuksemme jatkuvuus turvattaisiin.

Nimim. Kauan pyöräillyt

## Kuinka valita matkapyörä?

Jokainen meistä on joutunut em. valintatilanteeseen, osa useamminkin. Valinnan järjestyttä tarkasteltaessa useimmat ovat päättökseenä tyytyväisiä, mutta oli kohan tyytyväisyys sittenkään aiheellista? Tulikohan lopultakaan otetuksi huomioon kaikkia asiaan vaikuttavia tekijöitä? Mitkä nuo tekijät ovat ja onko todellakaan löydettävissä kriteerejä joista kaikki olisivat yhtä mieltä.

Hinnastahan kaikki alkaa. Paljonko pyörään voisi uhrata. Vastaus on löydettävissä vanhasta pihtiputaalaisesta sananlaskusta: Mitä enemmän maksaa, sitä tyhjempi pussi. Jo muutamalla satsalla on mahdollista päästä alkuun, ainakin rakennussarjan kokoamiseen.

Tehoa pitää olla riittävästi. Kahden henkilön ja matkatavaroiden tulee vaihtaa maisemaa sallitulla nopeudella vaihtomatta. Kymmenkunta pusta pirteää ponia huolehtii kummasti tehtävästä.

Suuri tankki yhdistyneenä pieneen kulutukseen takaavat pitkät, häiriöttömät retket. Koteloitu ketju on aivan ehdoton edellytys. Voitelu kerran vuodessa riittää. Vain kesäisin ajelevat voivat suorittaa voitelun vieläkin harvemmin.

Yksinkertainen ja samalla tukeva rakenne ovat myös perusedellytyksiä. Rakenteen ei välttämättä tarvitse olla ikuinen ja jos onkin, niin varaosia tulisi olla saatavissa nopeasti ja kohtuulliseen hintaan, ainakin mielenrauhan vuoksi.

Mitäpä muuta voisi motoristi pyörältään odottaa. Jaa ettäkö mitä merkkiä? Tietysti Pannonia.

Mikko Hamunen

## Homo sapiensin liikkumamuodot

Lainaanpa luvattaja lähettä mainitsematta arvostettua tutkimusta. Tutkimuksessa pyrittiin selvittämään ihmisen su-

vun kehittymiskaarta ja tukipisteiden lukumäärää liikkumisen apuna.

Tutkimuksessa todettiin asioita n. miljoonan vuoden takaa ja huomattiin yhtäläisyyttä nykypäivään. Etenkin perheeliset tietävät että alle palopostin kokoiset pyrkivät liikkumaan kontillaan, ts. neljän pisteen päällä. Jokainen meistä muistane omasta lapsuudestaan oman kehityskulunkunsa. Taitojen kehittyessä vihdoinkin neljällä pisteellä kohtaten, taitojen hui-pentuessa liikkuminen kahden pisteen päällä, ts. kävellen ja joskus, myöntää täytyy, naamalihaksia apuna käyttäen. Edellämäinistä voisi ei tieteenharjoittajakin havaita että liikkuminen neljän pisteen päällä on paluuta lapsuuteen,

MOT

Mikko Hamunen  
aloitteleva tieteen harjoittaja  
KaMoKe

PS. Tulipa mieleen jälleen yksi pihtiputaalaisviitsi, korjaan sananlasku: Parempi pyörän päällä kuin IV-tolpalla.

## MYYTÄVÄNÄ

Myyn tarpeettomana seuraavat YAMAHA XS2 650 alkuperäisosat – Polttoainesäiliö kelta/musta – 2 kpl äänen-vaim. – 19 kpl etuvanne 36 pinnaa – 18 kpl takavanne 40 pinnaa – kauhukahva satulan taakse – pakokäyrät oikea ja vasen lisäksi: – Girling iskunvaim. pit. 30 cm – etupyörä täydell. 2-nokkaisella jarr. – takapyörä täydell., molemmat 18-nokkaisella jarr. – Corbeau-kuoppaistuin (autoon) – 13” nahkaratti Toyota-keskiöllä

Tiedustelut: Antti Karttunen  
Rukatunturintie 3 E 38.  
00970 Hki 97

Puh. 90-327 668 (kot) 8729122/246 (työ).

## Touring Finlandian kerhokokoon-tuminen

TF:n oma kesäkokous on tänä vuonna 12-13 elokuuta ja lähestymisajotyyp-pinen. Eli, ensin ajetaan vastaanottoase-malle, joka sijaitsee Raaseporin linnan luona (N. 2 km Snappertunasta länteen ja n. 15 km Tammisaaresta itään.). Vastaanottoasemalta annetaan ajo-ohje perille, matkaa kokoontumispaikalle kertyy Raaseporista pyöreästi 100 km. Vastaanottoasema on auki vain lauantaina 12.8 kello 9.00 alkaen kello 15.00 saakka.

Osallistumismaksu on 10,-/henki ja se maksetaan saavuttaessa leirialueelle. Hintaan sisältyy leiriytymisen ja sauna sekä sekalainen, ennalta arvaamaton ohjelma. Paikalle ei ole järjestetty ruokailua, joten tämän puolen saa jokainen järjestää niinku lystää.

Kokoontumiseen ovat tervetulleita kaikki teeäffäläiset ja mukaan voi ottaa myös kaverin (toisen pyöräkunnan), kuusysiläiset ovat niinkään tervetulleita.

## MYYTÄVÄNÄ

MATKAKATTEITA muotoplexillä, sopii useimpiin pyöriin (tehty erityisesti Suzuki GT-750:een). Koeajo mahdollinen. Veikko Rantala, Luonnonmaa. 21100 Naantali. Puhelin 921-759 193 myös 759 192.

YAMAHA 360 Enduro 1974. Shoei SB 4 SIVULAUKUT. Honda CB 750 PAKOPUTKET. Honda CB 750 SÄTULA. Kaikki edellä luetellut ovat ti-mangissa kunnossa. Tiedustella saa osoitteella: Teuvo Koponen, Erottajaka-tu 6. 13130 Hämeenlinna 13.

## Vitsitarjotin norjalaisittain

*Kukaan ei ole tosin pyytännyt, ei aina-kaan norjalaiset, mutta JP kääntää ja vääntää vaan sitkeästi norjalaisvitsejä. Huom: toinen ja ehdottomasti viimeinen osa.*

### BANAANIJUTTU

Pärinäpojat Öiving ja Ejnar kaukaisesta Sildfjordin kylästä ajelivat pyörillään kerran läheisimpään suurkaupunkiin ja päättivät kokeeksi ajaa junalla seuraavaan suurkaupunkiin ja takaisin. Pitiähän sekin ihme kokea ensikertalaisten. Piljettien ohella he ostivat aseman kioskista pussillisen banaaneja, myös ensi kertaa elässään. Matka alkoi ja Öiving kaivoi pussistaan aikamoisen banaanijötökyän ja haukkasi suun täydeltä kuorineen kaikkineen. Samassa juna ajoi tunnelin suusta sisään. Hätäntyneenä Öiving kysyi kaveriltaan:

”Joko sinä ehdit pureksia niitä keltaisia vääriä venkuloita?”

– En vielä ehtinyt, sanoi Ejnar.

”Äläkä vaan ihmeessä syökään, minä hiukan maistoin, ja heti meni näkökyky täysin!”

### KEVÄTJUTTU

Poika ja tyttö olivat moottoripyöräajelulla, ja poikkesivat tunturitieen varteen hieman kävelemään ja kevättä ihailemaan. Kevättä oli pojan rinnassa ja ehkäpä muuallakin päin kroppaa, kun hän ehdotti tyylle: Mitäs jos otettais yks numero tässä yhtäkkiä? – Tyttö ihmetteli: Mistä ja miten, eihän täällä ole yhtään arvanmyyntikioskia auki!

### UINTIA

Mitä lukee norjalaisen raittiusmielisen miehen uima-altaan pohjassa kaakelilaa-toista ladotuin kirjaimin?

– Tupakanpolttu kielletty!

# Moottoripyörällä halki Afrikan

## ... Jatkoa edellisestä numerosta.

Väliin tulee meitä vastaan kaksipyöräiset kärryt, väliin joku ratsumies muulinsa selässä. Tuolta tulevat rattaat kolistellen viinirypälastissa. Ajomies tarttuu itsekin aisaan auttaakseen kuormaa pääsemään rinnettä ylöspäin. Ja tuolla tulee piskuinen aasi valtavan suurine taakkoineen, joka on kuormattu kahteen suureen koriin molemmin puolin sen selkää; sen jäljessä astelee vanha eukko hoputtuen eläintä eteenpäin vitsalla ja vihaisin huudahduksin. Kerran ohitamme heinäkuorman, joka on ilman kärryjä ja vetoeläintä, mutta jonka alta pilkistää hiukan näkyviin neljä aasin jalkaa, jotka taiseisesti astelevat eteenpäin.

Moottoripyörän valonheittimien valo-keilat pyyhkivät viinitarhoja ja vuorenharjanteita, tienkääniteitä ja hiussoljen kaltaisia edestakaisia kaarteita ja katoavat usein tyystin jonkin tyhjyyteen. Kun pysähdytämme moottorin, kuulemme alapuoletamme heikosti vaahtopärskeisten maininkien kohinan.

Kaksi miestä satulassa ja lähes 300 kiloa matkatavaroita sivuvaunussa matka jatkuu ylös jyrkkiä rinteitä, missä soolopyörälläkin olisi tekemistä, ja yhä vain nousemme ylöspäin. Wolframia ja minua ei lainkaan miellytä se kova kohtelu, jonka alaiseksi moottori pakostakin joutuu, mutta se ei valita, vaan tuksuttaa iloisesti ylöspäin ykkös- ja kakkosvaihteella osoittamatta merkkiäkään kuumenemisesta. Havaitsemme sekä täällä että myöhemmin moottoripyörän selviävän nousuista parhaiten kohtalaista vauhtia käyttäen.

Illansuussa saavumme pieneen ranskalaiseen rajakaupunkiin, Port Bouhun, missä passimme olisi leimattava ennen kuin jätämme Ranskan, mutta päivystävä virkailija on ikävä kyllä jossakin viinituvassa, ja kuten kaikissa muissakin Ranskan kaupungeissa, on täälläkin baari joka toisessa talossa. Mutta never give up, meidän on yritettävä löytää hänet ja päästävä jatkamaan matkaa. Wolfran ryhtyy ohjaamaan, ja minä alan poikkeilla eri kapakoissa, mikä on sangen miellyttävä tehtävä. Jo muutaman lasin jälkeen minulla on onni – tai epäonni miten asian ottaa – löytää kysessä oleva virkamies. Hänellä on leimasin taskussaan ja hän on ilmeisesti tottunut virkatehtävien hoitoon tällä tavoin.

Espanjan rajalla vilisee sotilaita. Pieni espanjalainen pyöriskelee ympäri kuin kärpänen pullossa. Hän ei osaa sen paremmin ranskaa, englantia tai saksaa kuin mitään muutakaan kieltä espanjaa lukuunottamatta. Saamme kuitenkin sen käsityksen, että asiat ovat kunnossa, kun äkkiä kieltäydytään hyväksymästä sitä viisumia, jonka olemme saaneet Kööpenhaminassa olevalta Espanjan lähetystöltä. Kohtaamme ensimmäisen karran kuuluisan espanjalaisen »mananan», jonka sanakirjojen mukaan pitäisi merkitä »huomenna», mutta joka käytännössä aina merkitsee jotakin päivää tuntemattomassa tulevaisuudessa. Siten emme myöskään pääse Espanjaan »huomenna», sillä meidän on nyt ajettava 100 km takaisin ja löydettävä Ranskasta joku Espanjan konsuli, joka muutamien päivien odotuksen jälkeen antaa meille uuden viisumin. Sen avulla pääsemme lo-

pulta rajan yli. Tällä kertaa oli vain vaikeampaa saada rasnkalainen maastapoistumisviisumi, sillä virkailija oli nyt jonkun tytön luona, ja Port Boussa on paljon kauniita tyttöjä. Mutta minä löysin hänet kuitenkin lopulta!

Barcelonassa vierailimme erään tanskalaisen luona, joka näyttää meille kaupunkia, sen leveitä puistokäytäviä, suuria kukkatoreja ja varjoisia palmuja. Syöimme oliiviöljyssä keitettyjä mustekaloja, paistettuja etanoita valkoviinin kera ja muita herkuja.

Leveältä boulevardilta johtaa kapea kuja Chinatowniin, missä asuu joitakin köyhiä espanjalaisia ja arabialaisia, mutta ei ainoatakaan kiinalaista kaupunginonnan nimestä huolimatta.

Ahtaalla kadulla tuoksu valkosipulilta, paisutetulta kalalta ja lialta. Vähän väliä saa päähänsä vesitippoja harmaista risaisista pyykkivaatteista, jotka riippuvat kadun poikki pingotetuilla naruilla ja melkein kokonaan varjostavat kapean kaistaleen taivasta. Kuja on vain noin 1,5 m leveä, mutta se on täynnä kuhisevaa elämää. Pari vanhaa eukkoa myyskentelee amerikkalaisia savukkeita mustan pörssin hintoihin, ja pitkin seinänvieriä kapealla jalkakäytävällä avonaisissa baasarimymälöissä taikka suorastaan keskellä »katua» on levitettyä kaikenlaisia tavaroita: punaisia tomaatteja, vihreitä papuja, appelsiineja, pieniä kurpitsoja, keltaisia banaaneja ja lakanpunaisia pipurihedelmiä. Eräässä myymälässä on tahmaisia etanoita, velttoja mustekaloja ja pienempiä kaloja, jotka kimaltelevat kaikissa sateenkaaren väreissä. Tässä on valkosipulia ja rapuja, makkaroita ja lihaa 1 000–1 300 markan kilohintaan. Tuossa myydään leipää mielikuvitukselliseen hintaan, 60 mk limpulta. Keskellä kujaa makaa pari raajarikkoista kerjäten. Tässä on hämärä porttikäytävä, joka ilmeisesti päättyy jonkin pimeään. Tuossa on ilotalon sisäänkäytävä, ja tuolla seisoo parturi saippuoiden asiakaasaan ja siepaten samalla tältä kätevästi täytekynän ja taskukellon. Likaiset, puo-

lialastomat lapset telmivät vilinän keskellä, syyhyiset koirat yrittävät vältellä potkua ja iskuja, iso musta kissa makaa kaikessa rauhassa vesimelonikorin päällä. Kun melonit on saatu myydyksi, se varmaankin asettuu makuulle viereisen omenakorin päälle. Eräässä kulmauksessa seisoo pari tyttöä ja harjoittaa katu-kauppaa omalla tavallaan.

Äkkiä olemme jälleen suurella, leveällä puistokadulla. Siinä on neljä ajorataa, palmu- ja plataanirivit ja suuria, upeita kauppia, joista voi ostaa kaikkea – satumaisiin hintoihin.

Kun pikkutuntien tienoilla palaamme paikalle, johon olimme pysäköineet moottoripyörämme, se on poissa. Pyörä, sivuvaunu ja tavarat on varastettu, emmekä me – niin pahoin pelkäämme – todennäköisesti enää koskaan saa nähdä tropiikkivarusteitamme. Poliisi hälytetään, mutta hän ei anna meille mitään toivoa vaunuumme jälleennäkemisestä. Yön kuluessa asia kuitenkin selviää. Huolehtivainen naapuri on sijoittanut moottoripyörän puolestamme autotalliin, mistä löydämme sen kaikin puolin erinomaisessa kunnossa. Jälleennäkeminen on sydämmellinen, ja me olemme liikuttavan yksimielisiä siitä, ettemme koskaan enää hylkää sitä.

Matkalla Madridia kohden meidät yllättää valtaisa sadekuuro. Puita kaatuilee poikki tien, monin paikoin joudumme ajamaan 30 cm:n vahvuissa vedessä, ja kolmessa kohdassa meidän on sivuutettava maanvieremä, joka on pitkän matkaa tukkinut tien melkein kokonaan.

Nämä taipaleet yli murrinkojen ja lohkaraiden olivat vähällä tehdä sekä moottoripyörän että meidän hulluiksi, mutta selvisimme niistä kuitenkin.

Maaperä leiripaikalla, jonka löydämme, on savea, joka sateen johdosta on muuttunut aivan kuin voiksi. Aamulla heräämme rysähdykseen. Suuri kuorma-auto on luisunut kaarteessa pois tieltä ja lepää nyt pyörät taivasta kohden parin metrin päässä teltastamme.

Matka yli Kastilian ylätasangon on



yksitoikkoinen ja kylmä. Saavumme Madridiin samana päivänä, jolloin sesongin suurimman härkätaistelun on määrä tapahtua, mutta saamme tietää, että on aivan mahdollista saada pääsylippuja, jotka jo kuukausia sitten on myyty mustassa pörssissä 6 000–10 000 markan hinnasta kappale, ja että tavallisesti kestää parisen viikkoa, ennen kuin voi saada valokuvaamisluvan.

Mutta valokuvauskameroilla ja elokuvauskoneella sekä tilapäisellä englanninkielisellä suosituksella varustettuna tunkeudun areenan sisäänkäytävään, ja kahden tunnin kuluttua olen sivuuttanut suuren määrän tarkastajia ja esteitä ja löytänyt Hänen Ylhäisyytensä Madridin poliisiprefektin. Hän osaa lukea englantia, joten vaihdan äkkiä mitänsanomattoman englantilaisen kirjeen tanskankieliseen paperiin. Komea kirjepaperin otsikko pettää hänet, pian saan hänen erityisen suostumuksensa elokuvaamiseen, ja muutamaa silmänräpäystä myöhemmin kamerani surisee sanomalehtikuvajien aitiosta.

Plaza del Toros, areena, jolla härkätaistelut pidetään, on rakennettu maurilaiseen tyyliin. Areenan ympärillä kohoaa 12 000 katsojapaikkaa, jotka nyt parhaillaan hitaasti täyttyvät, kunnes paikat on varattu. Lähinnä areenaa olevat paikat ovat tietenkin kalleimmat; ne maksavat 2–300 pesetaa (noin 4–6 000 mk), kun taas aurinkoisella puolella katsomoa sijaitsevat paikat ovat halvimmat, sillä kuumuus saattaa siellä olla suorastaan tukahduttava.

Kaikkiaan surmataan areenalla 6 härkää kahden tunnin kuluessa. Hyvä toreadori saavuttaa pian kuuluisuuden ja ansaitsee kasoittain rahaa, mutta taistelu on leikkiä kuoleman kanssa. Pari viikkoa aikaisemmin sai eräs Espanjan kuuluisimpia toreadoreja surmansa, ja seuraavina päivinä pidettiin kahden minuutin hiljaisuus kaikissa härkätaisteluissa tämän kuolleen kansallissankarin nuiston kunnioittamiseksi.

Nytemmin on alettu pitää myös här-

kätaisteluja, joissa toreadori ja hänen avustajansa ajavat moottoripyörillä. Wolfram ja minä jouduimme kerran vasten tahtoamme kokeilemaan hieman samantapaista puhvelihärän ahdistaa meitä Afrikassa — se on tuskin lainkaan niin hauskaa kuin miltä se saattaa näyttää!

Yöllä, leiriydyttyämme tavanmukaisesti teltaamme, herääme äkkiä siihen, että teltan seinään lyödään voimakkaasti. Kun pistän pääni ulos, näen viisimiehen espanjalaisen poliisipartion. Wolfram on vihainen eikä ihmekään, sillä kello on likipitään 2.

— Antaisivat nyt yörauhan, hän murisee. — Mitä ne nyt tahtovat?

Siihen en voi antaa vastausta, ymmärrän vain, että viranomaiset koko ajan hokevat: paper, paper, paper! Toistan tämän Wolframillekin.

— No etkä sitten voi antaa sitä heille, tämä äkäilee. — anna heille koko rulla, ehkäpä heidän mahansa on epäkunnossa!

Paperirulla ei kuitenkaan auta, ja vähitellen selviää, että poliisi haluaa nähdä passimme ja viisumimme, mutta nämä paperit olemme jättäneet Madridiin eräseen virastoon emmekä siis voi esittää niitä. No, yörauhahan meidän on saatava, joten työnnän heidän kouraansa passin sijasta kööpenhaminalaisen ravintolan ruokalistan jäähyväisillallisitamme, ja se auttaa. Moista viisumia eivät espanjalaiset ole koskaan nähneet — he pitävät meitä kahtena ruhtinaallisena henkilönä, tekevät tiukasti kunniaa, ja me pääsemme rauhaan muutaman tunnin ajaksi. Mutta kello kuuden tienoissa aamulla saapuvat espanjalaiset jälleen autolla ajaten, he ovat tällä välin saaneet ruokalistan käännetyksi. Nyt meidät noudetaan välillä ja voimalla ja viedään poliisikonttoriin, jonne olimme jättäneet passimme ja viisumianomuksemme Espanjan Marokkoon pääsyä varten. Nyt saamme vihdoin paperimme, joita olemme odotelleet. Kahdeksan päivää olemme turhaan kulluttaneet tässä kalliissa kaupungissa

saamatta tuskin muuta ruokaa kuin vesimeloneja ja banaaneja, joten olemme päättäneet lähteä kohti Gibraltaria heti, kun saimme paperimme. Moottoripyörä on kuormattu ja kaikki on valmiina ajoa varten. Silloin saan poliisikonttorista maastapoistumisluvan — luvan poistua Espanjasta samaa tietä kuin tulimme!

Olen hämmästynyt ja esitän vastalauseeni. Anomuksemme on kirjoitettu espanjaksi, joten kysymyksessä ei voi olla mikään väärinkäsitys, sitä paitsi olimme puhelimitse saaneet vahvistuksen siitä, että anomuksemme mukaan oli liitetty kaikki tarpeelliset asiapaperit. Esittäessäni voimakkaan vastalauseeni kohotellaan vain olkapäitä ja vastataan tuolla toivottomalla espanjanlaisella »mananalla», jonka ikäväksemme jo aivan riittävän hyvin tunnemme muissa virastoissa käynneiltämme.

Nyt tämä saa kuitenkin riittää, nyt me sanomme itse viimeisen »mananan». Ja se kuuluu: manana Francia! Minä polkaisen käynnistinkampea ja jätämme Madridin. Tällä kertaa tule »manana» todellakin merkitsemään »huomenna», vaikka Ranskaan onkin matkaa melkein 900 km.

Hyvästi, Franco — toivon, että tulee kulumaan pitkän aikaa, ennen kuin uudelleen joudun tuhmaamaan aikaa virastoissasi tai ennen kuin poliisiksi hälyttävät meidät valveille kello 2 yöllä nukkuessamme kaikessa rauhassa teltassamme.

Mutta me lähetämme ystävälliset ja kiitolliset ajatuksemme Espanjan kansalle, joka otti meidät vastaan erinomaisesti ja osoitti meille avuliaisuutta, jota emme koskaan unohta. Ja hyvästi ikuiset vesimelonit ja pienet 60 markan leivät!

Pyörä hurisee viimeistä kertaa halki Madridin puistokatujen, ohi Plaza del Toroksen, jonka joka päivä olemme sivuuttaneet viisumia ja maastapoistumislupaa metsästäessämme. Tuntikaupalla kiidämme yli Kastilian loputtoman ylätasangon. On koleata ja monin paikoin on maa kuurassa pitkällä matkoilla.

Koko päivän ajamme eteenpäin py-

sähtymättä. Syömme ajaessamme vähän viinirypäleitä ja banaaneja. Illan tullen ajamme parin tunnin ajan valtavassa ukkoskuurossa, joka saa autot pysähtymään paikoilleen. Minun on pidettävä moottori 1. ja 2. vaihteella. Se kuumenee niin, että vesi jatkuvasti höyryää virranjakajasta ja sytytystulpista, ja me selviämme, mutta sivuvaunu on puolillaan vettä, joka on tunkeutunut sinne pohjan läpi.

Lopultakin saavumme rajalle ja pääsemme Ranskaan. Sade taukoaa, ja me tulemme niin hyvälle tuulelle, että ajamme vielä satakunta kilometriä, ennen kuin leiriydymme päivätyön päätyttyä: 950 kilometriä on jätetty taakse ja Ranska on saavutettu.

Välimeren yli  
4. luokassa

Marseilessa meidän onnistuu löytää laiva, joka on lähdössä Oraniin. Tietämättä, että neljättä luokkaa pääasiassa käyttävät arabit ja muut epämääräiset ihmiset, tilaan halvimman luokan laivaliput — on säästettävä, koska rahojen on riitettävä koko matkaa varten — ja ihmettelen, että lipun hinta on ainoastaan 140 frangia (n. 140 mk).

»Ville d'Oranin» kannella seisten lähdemme Marseillen satamasta ja liu'omme ohi Château d'Ifin, Monte Criston saaren, ja luotojen välitse ulos merelle. Marseillen yläpuolella hämmöittää vielä kaupungin tunnusmerkinä kohoava kaunis katollinen kirkko, Notre Dame de la Garde. Mutta lopulta katoaa kaupunki valkoisine vuorineen harmaaseen sumuun, ja meidän ympärillämme on vain rannaton, sininen meri. Muistan, kuinka 16-vuotiaana kamppailin täällä merisairautta vastaan melkein hirmumyrskyssä, mutta nyt on sää kaunis ja vedenpinta kuin peili. Vanavesi kuohuu ja kohisee vihreänä, ja keulassa vesi pärskyy häikäisenvalkoisena vaahtona, johon aurinko muodostaa pieniä sateenkaaria.

Nyt olemme matkalla yli Välimeren, bound for Oran.

Meillä on hyvää aikaa katsella ympärillemme. Meidät on suljettu merkilliseen eläintarhaan — sillä meidät on todellakin kokonaan eristetty 1., 2. 3. luokasta. Wolfram huomauttaakin, että meidän olisi varmaan pitänyt lunastaa lippu 1. tai vähintään 3. luokkaan, mutta tällä hetkellä minä olen yksinomaan syventynyt tarkastelemaan kirjavaa elämää ympärillemme.

Muutamien köysikojen päälle on kerääntynyt arabeja turbaaneineen — pitkine viittoineen ja kävelykeppineen. Tässä istuu vanha, tutiseva eukko kalvaan leivänkannikkaa hampaattomilla ikenillaan, tuossa imettää nuori äiti lastaan, ja tuolla vaihtaa toinen lapselleen kapaloriepuja — jotka näillä leveysasteilla ovat harvinaista ylellisyyttä.

Etuosaston on vallannut joukko matkustamaan tottuneita arabeja, jotka jo ovat kääriytyneet viittoihinsa ja paneutuneet levelle. Ne joiden on onnistunut vallata itselleen kansituoli, asettautuvat tyynimpään paikkaan. Joukko saksalaisia, jotka Marseilessa ovat värväytyneet Ranskan Pohjois-Afrikan muukalaislegioonaan, pälyilee hämmentyneen näköisenä ympärilleen. Muukalaislegioonan upseerit, jotka ovat tottuneet tähän merimatkaan, kävelevät edestakaisin hienoissa univormuissaan. Eräs neekeri, jolla on jalassaan lyhyet päälly- ja pitkät alushousut, vetää nahkalakkinsa korvilleen ja tekeytyy niin pieneksi kuin mahdollista sopiakseen kuluneen sotilastakin sisään, jonka hihat ylettyvät häntä tuskin kyynärpäihin. Pari muuta neekeriä kantaa muukalaislegioonan univormua; he näyttävät ruumiinrakenteeltaan paljon sopusuhteisemmilta kuin valkoihoiset sotilaat.

Kello 18 aurinko laskee, ja muutamaa silmänräpäystä myöhemmin on pimeää. Lapset lopettavat leikkinsä ja toimittavat pienet asiansa kannella olevaan ruukuun. Alan etsiä yöpymispaikkaa itselteni ja kurkistan ensiksi kannen alle, mutta vetäydyn nopeasti takaisin. Löyhkä ja olosuhteet tuolla alhaalla vastaavat lähin-

nä mielikuviani entisaikojen orjien kuljetuksesta. Paljon mieluummin nukun kylmällä kannella!

Alkaa tulla yhä kolempaa. Minua palttaa ja pienen ranskalaisen siirtomaajoukkojen korpraalin hampaat kalisevat niin, että se kuuluu matkan päähän. Ryömmimme yhteen selät vastakkain, joten saamme hiukan enemmän suojaa purevaa tuulta vastaan. Ilma muuttuu yhä kylmemmäksi, mutta pian meitä makaa 5–6 ihmistä tiukasti yhdessä: ranskalainen siirtomaapseeri, muukalaislegioonan saksalainen rekryytti, nuori neekeri, pari olentoa, jotka muistuttavat kabyyleja tai arabeja — ja kais nuorta seikkailevaa tanskalaista.

Aikaisemmin olisin tuskin edes samassa raitiovaunussa näiden ihmisten kanssa, mutta nyt en tuhlaa ajatustakaan kirppuihin, täihin tai sen sellaisiin. Itsesäilytysvaisto vaatii tällä hetkellä ennen kaikkea tuulensuojaa ja lepoa.

Kannella on epämukava maata, ja minusta alkaa tuntua, että se vähitellen tulee yhä kovemmaksi ja kovemmaksi, mutta vasta sitten, kun olo on aivan sietämätöntä, käännetään kylkeä, minkä seurauksena koko joukko herää voidakseen antaa tilaa tälle toimenpiteelle. Ajatukseni lentää loistohotelliin, jossa asuimme Lyonissa ollessamme — mutta kaikesta huolimatta tämä on suurempi elämys. Suunnilleen kerran tunnissa koko joukko vaihtaa asentoa. Yöllä herään, kun rotta juoksee kasvojeni ylitse, mutta luonto vaatii osansa — minä vaivun sikeään uneen ja joka kerta, kun joukko liikakhtelee, käänän kylkeä unissani. Ensimmäisen luokan tanssialista kuuluvat sävelet sen paremmin kuin moniääninen kuorsauskaan, jota kuuluu joka taholta kantta, eivät saa minua heräämään — sellainen on yö 4. luokassa.

Aamulla jäsenet ovat jääkät ja kurkku tuntuu paksulta. Aurinko ei näyttäydy, vaan sen sijaan tuuli muuttuu myrskyiseksi ja parin tunnin ajan sataa vettä.

Wolfram ja minä istumme yhteenkyyristyneinä eräässä nurkassa vanha kuor-

mapeitteenkappale suojanamme ja jaamme viimeisen korppumme. Se on vähän kuiva, mutta sade liottaa sen pian pehmeäksi.

Myrsky tyhjentää kannen ihmisistä, mutta me pidämme kosteuttakin parempana kuin oloja kannen alla.

Iltapäivällä aurinko pilkistää esiin. Komentosillalta ja 1., 2. ja 3. luokasta tähystellään innokkaasti siihen suuntaan, josta maan odotetaan tulevan näkyksiin. Mutta huuto: Afrikka, Afrikka! kuuluu ensiksi 4. luokasta, ja pian saattavat kaikki nähdä rannikkovuoriston häämötävän.

Afrikan kohtaaminen aiheuttaa perin erilaisia reaktioita: arabit ovat välinpitämättömiä, sillä he ovat tottuneet tulemaan toimeen yhtä hyvin kaikissa Välimerenmaissa. Saksalaiset muukalaislegioonan rekryytit näyttävät huolestuneilta. He ovat jonkin verran epä tietoisia siitä kohtalosta, joka heitä odottaa. Ainoa, josta he ovat selvillä, on se, että he ovat sitoutuneet palvelemaan viisi vuotta ja että palkka ensimmäisenä vuotena on vain muutamia markkoja päivässä. Pieni perhe itkee jälleennäkemisen ilosta. Pari ranskalaista puree hampaansa yhteen ja ilmeisestikin iloitsee varsin vähän ajatuksesta, että he jälleen joutuvat laskemaan jalkansa Afrikan kamaralle.

Mutta aivan keulassa seisoo kaksi tanskalaista moottoripyöräilijän puvussa, ja minusta tuntuu, että he ovat eniten jännittyneitä tietämään, mitä elämyksiä, seikkailuja ja rasituksia Afrikka tulee heille tarjoamaan.

Lopultakin seisomme Afrikan maaperällä. Arabialaiset kauppariehet kerääntyvät ympärillemme ja yrittävät tarjota meille vääreennettyjä tavaroitaan tai pettää meitä muilla tavoin, mutta minä tunnen nämä arabit jo aikaisemmilta matkoiltani.

Täällä Afrikassa kaikki on vierasta. Olemme jo kokeneet yhtä ja toista, tuntuu kuin olisi jo kulunut pitkät ajat siitä, kun lähdimme kotoa. Me olemme totutuneet elämään varsin primitiivisesti.

Olemme nukkuneet teltassa kovalla maaperällä pistooli tyynyn alla ja eläneet pelkillä kaurasuurimoilla monta päivää.

Alger'hen johtava tie kulkee pitkin Välimeren rantaa, jonka me nyt näemme etelästä käsin, mutta se on yhtä kaunis täältä kuin Ranskan Rivieraltakin nähtynä.

#### Juutumme Alger'hen

Tulemme Alger'hen ja näemme sen valkoisten kupolien ja kattojen loistavan auringossa. Se on uudenaikainen kaupunki kauniine, tasaisine katuineen ja suurine kauppoineen ja hotelleineen. Merenpuoleisilla rinteillä on huviloita ja palatseja, joista on suuremmonen näköala ja joita ympäröivät palmut, agaavet ja magnoliat. Kaupungissa on suuria, kauniita maurilaistyyliisiä palatseja ja kohteita rakennuksia.

Päivät kuluvat, viikot kuluvat, este toisensa jälkeen ilmaantuu eteemme. Paperit! Paperit! Meillä olisi hyvä halu aloittaa suoranainen »puhdistus» kaikissa ranskalaisissa virastoissa, sillä nyt meiltä vaaditaan kokonaista viisi erilaista erämaalupaa, jotka kaikki näyttävät olevan saavuttamattomissa.

Yksi näistä luvista koskee moottoriajoneuvoja, joissa 117. §:n mukaan tulee olla »nelipyöräveto». Sellaista ei edes mekaanikko Wolfram pysty järjestämään sivuvaunulliseen moottoripyörään.

Sitä paitsi meidän tulee asettaa noin 60 000 markan suuruinen tallevakuus ja kuljettaa mukanamme niin paljon juomavettä, että sillä voisimme melkein perustaa uuden keitaan erämaahan.

Meidän on vastoin tahtoamme jäätävä Alger'hen viiden viikon ajaksi. Minulla on runsaasti aikaa tutustua kaupunkiin kulkieksani joka päivä eri virastoissa.

Eräänä päivänä kerrottiin konsulaatissa minulle, että eräs nuori tanskalainen neitonen on kysynyt minua ja jättänyt osoitteensa.

Nuori tanskalainen neitonen! Sehän on yllätys, hän on varmaankin joku, jonka tunnen. On ihanaa jälleen puhua tans-

kaa ja keskustella kotoisista asioista. Katson korttia: Irma Overgaard. — En tunne ketään sennimistä. Tulen uteliaksi ja kiiruhdan annettuun osoitteeseen. Hetkistä myöhemmin seison nuoren naisen edessä; hän esittelee itsensä serkukseksi — tai paremminkin kai vain pikkuserkukseksi. Emme ole tavanneet koskaan aikaisemmin, mutta havaitsen sitten, että hän on isäni serkun tytär Koldingista. Isä on usein kertonut minulle hauskoja juttuja serkkunsa ja hänen yhteiseltä koulualjalta.

Serkkuni on sairaanhoitajatar ja on toimessa eräässä ranskalaisessa perheessä. Madame on erinomaisen ystävällinen minua kohtaan ja kutsuu minut päiväliselle. Se on vaatimattomin päivällinen, jonka pitkiin aikoihin olen nauttinut. Lausun ranskaksi parhaimmat kiitokseni emännälle ja tiedustelen Irmalta tanskaksi, kuinka hän voi tulla toimeen tuollaisella koiranruoalla.

— Sinä aikana, jonka olen ollut täällä, en ole vielä koskaan ollut kylläinen, hän kertoo.

Niinpä kutsunkin Irman vuorostaan vieraaksemme seuraavaksi päiväksi. Varmuuden vuoksi vihjaisen hänelle kuitenkin, ettei meidän taloudenhoitoamme voi verrata muiden ihmisten ruokatalouteen. Se on aivan omaa luokkaansa. Wolfmille ja minulle tulee kiire. Kun me nyt saamme naisvieraan, on astiasto pestävä huolellisesti, pöytä on katettava ja meidän on ajettava partamme näyttäväksemme edes jotakuinkin kunnan ihmisiltä.

Katamme pöydän parin bensiiniastian päälle teltan edustalle. Pari kaktusta pannaan pystyyn tyhjään säilykerasiaan, ja sitten saapuu vieraamme.

Meillä on erinomaisen viihtyisää syödessämme kaurapuroa taateiden kera. Irma on ihastunut ruokalistaan ja kokonaista kolme annosta. Tilaisuuden jälkeen hän saa vapaan kyydin moottori-pyörän takaistuimella.

Se oli ihana tuulahdus Tanskasta — kiitokset, Irma!

## Casbahen

En ole kuullut ainuttakaan hyvää sanaa kaupunkilaisarabeista, sen sijaan olen kuullut lukemattomia kertomuksia väkivallanteoista ja ryöstöistä. Säännöllisesti pari kertaa viikossa tapahtuu jokin suurempi tai pienempi pahoinpity. Vastikään iskettiin eräs 70-vuotias mies raamalla tavalla tajuttomaksi ja hänet ryöstettiin puhtaaksi viimeistä vaatetilkkua myöten.

Valkoihoisen on vaarallista liikkua Casbahenissa iltaisin ja sangen kyseena-laista on tunkeutua sinne päivälläkään. Mutta minä työnnän patruunalippaan pistooliini ja lähden matkaan tutustuakseni tuon kaupunginosan oloihin lähemmin.

Leveältä torikadulta johtavat kapeat portaat ylös Casbahenin ahtaille kujille. Jos kohottaa käsivartensa sivulle, saattaa koskettaa molemmin puolin talon seinään. »Katu» haarautuu ja kiertele talojen välissä kuin myyränkäytävä. Siellä tuntuu kaikenlaisen lian ja saatan löyhkä, joka on tyypillistä Casbahenille. Katu on livettävä ja öljyinen, täynnä kaikenlaisia jätteitä. Sitä yksinkertaisesti käytetään sekä rikkaläjänä että käymälänä. Kaikenlaisen muun saatan lisäksi joutuu kahlaamaan keskellä sillinpäitä, koirantaatoja, hedelmäjätteitä ja ruskeata tahmeata nestettä, joka roiskahtelee arabien paljaiden varpaiden välistä ja hitaasti valuu pitkin katukivien välejä.

Aurinko ei milloinkaan pääse kuivatamaan näitä katuja, eikä edes sade pääse koskaan huuhtomaan niitä siitä puolen metrin levyisestä aukosta, joka jää vapaaksi kattojen välille, Monin paikoin katon on rakennettu vieläpä toisiinsa kiinni, niin että kujassa on haparoitava eteenpäin kuin suuressa rotankäytävässä.

Casbahen sijaitsee rinteellä, eivätkä mitkään ajoneuvot voi päästä tänne ylös; sen tekevät mahdottomaksi kapeat kujat ja jyrkät rinteet. Mutta pienet aasit voivat liikkua siellä, ne astelevat varovasti eteenpäin liukkailla katukivillä kantaen selässään kahta suurta koria, eivätkä

edes jyrkät portaatkaan estä niiden kulkua. Jalisäksi aasit tuntuvat paremmin sopeutuvankin tämän saastan keskelle.

Kujat ovat täynnä hyörinää, jossa päähuomio kiintyy lapsiin. Pieniä, likaisia lapsia temmeltää lukemattomin joukoin ikuisessa tappelussa kadun rikkaläjillä, joita he pian alkavat muistuttaa sekä väriltään että hajultaan. Monet 3-4-vuotiaat pienokaiset vetävät perässään vieläkin pienempiä sisaruksiaan tai istua kyyhöttävät suhteellisen kuivalla paikalla liassa.

Pikkulapset ovat tavallisesti viehättäviä, mutta Casbahenin sikiöt ovat rumia, täynnä haavoja ja ihottumaa ja kalpeita kuin vastasyntyneet rotanpoikaset. Heidän aivan liian suuressa päässään on tavallisesti loisteeton silmäpari. Silmien harmaat läiskät ja huono näkökyky todistavat synnynnäisestä syfiliksestä, joka vaivaa suurinta osaa Casbahenin lapsista.

Voisi luulla, että äidit ainakin joskus pesisivät lapsensa nähdäkseen miltä he näyttävät, mutta tuntuu siltä, etteivät nämä lapset ole milloinkaan olleet teemisissä veden kanssa, lukuunottamatta sitä, että heille saattaa johtua mieleen toimittaa pienet asiansa suoraan toistensa päälle, mikä leikki ilmeisestikin on juuri tällä hetkellä erikoisesti muodissa.

Tämän likaisen kakaralauman, lannantahriman lapsijoukon ja loan halki, missä takkuiset ja syyhyiset rotat tämän tästä juoksevat, astelee stoalaisella tyyneydellä turbaanipäinen arabi kuluneessa viitassaan, joka on paikattu sadoilla pikku tilkkusilla. Hän oleskelee enimmäkseen katukahvilassa, missä hän viettää suurimman osan päivää dominoa pelaten ja rupatellen.

Eräälle kadulle, joka on hieman leveämpi kuin muut, ovat asettuneet katu-kaupustelijat. Parvittain kärpäsiä lentää aasinlantaläjiltä esiinasetetuille taateille ja viikunoille. Toinen täydennysjoukko pitää parempana naapurikauppaa, missä niitä houkuttelevat mustan pörssin leivästä tehdyt voileivät ja pienet kalat.

Muumiomaiset muhamettilaisnaiset

kulkevat kuin kummitukset pukeutuneina harmahtavanvalkoisiin vaippoihinsa, jotka jättävät näkyviin vain pikimustan silmäparin.

On tullut pimeä, minun on yritettävä löytää pois tästä labyrintista. Kuljen ensin läpi bordellikadun, missä joukko epämääräisen ikäisiä naisia istuskelee ovialueissa vieraita odotellen, sitten sivuutan muutamia kapeita holvitunneleita, joita vain jokin hiilivalkea tai yksinäinen lamppu heikosti valaisee. Täällä vallitsee painostava hiljaisuus. Mustien silmien katseet seuraavat minua väijyen. Pitkin seinänvieriä seisoskelee pitkiä hahmoja tylsän näköisinä, mutta siitä huolimatta valppaina. Kuja on niin kapea, että minun on melkein hipaistava heitä päästäkseni ohitse. Sivuille avautuu mustia aukkoja, mutta mitä niissä on tai minne ne johtavat, en uskalla ryhtyä tutkimaan.

Kuulen hiipiviä askeleita takaani ja käännähdän ympäri, mutta näen vain pari varjoa jamenenhamilleni, kun huomaan puristavani tiukasti pistooliani. On kuitenkin parasta olla varustautunut pahimman varalle, sillä täällä saattaa sattua helposti, että saa iskun selkäänsä samalla kun jalka työnnetään äkkiä eteen, niin että siihen kompastuu, minkä jälkeen ehkä seuraavana aamuna löytää itsensä jostakin nurkasta tyhjin taskuin — mikäli lainkaan on onnistunut säilyttämään vaatteita päällään.

Labyrintista ei ole helppoa päästä pois. On varsin jännittävää olla täällä, mutta viisainta on sittenkin häipyä hyvisä ajoin.

Siellä täällä leimahtaa pimeydessä valo valaisten ympärillään olevien mystilisten, salamyhkäisten kasvojen piirin. Äkkiä tulee vastaan pari aavetta, pari valkoista kummitusta, joilla ei ole käsiä, jalkoja eikä päätä; mutta huomaan piankin, että siinä on vain pari hunnutettua arabinaista, jotka rauhallisesti astelevat eteenpäin. Huokaan helpotuksesta, kun lopultakin pääsen pois Casbahenista, ja seuraavana aamuna kuulen, että juuri samana iltana siellä on tapahtunut ryöstö . . .





*Veden-, moskiiton-, käärmeen- ja skorpioninpitävä telttamme on pystytetty omituisen afrikkalaisen puun juurelle.*

#### SAHARAN HALKI

Meillä on joka päivä tapana ajaa leiritymään parinkymmentä kilometriä kaupungin ulkopuolelle turhaan metsästettyämme välttämättömiä lupapapereita. Tänä iltapäivänä meillä on ollut onni myötä: kauniissa pinjametsikössä, Bois de Boulognessa, aivan Alger'n lähellä olevalla vuorella, mistä on loistava näköala yli koko kaupungin, olemme tavanneet muutampia siirtolaisia, jotka ovat matkalla suunnattoman suurilla kuorma-autoilla. He aikovat yrittää ajaa halki Saharan, ja meidät kaksi tanskalaista, jotka myös aiomme päästä erämaan halki, otetaan vastaan avosylin. Olemme tehneet liiton taistellaksemme yhteisin voimin viranomaisten käsittämätöntä hidastelua vastaan papereiden ja anomusten käsittelyssä. Ajolupien ja muiden papereiden saannista muodostuu ilmeisesti koko matkan suurin vaikeus.

Me pysäköimme ja pystytimme teltan. Englantilaisien jättiläismäisten ajoneuvo-

jen, 15 tonnin 10pyöräisten kuorma-autojen rinnalla moottoripyörämme näyttää mitättömältä; se ulottuu vain näiden pyöriän korkeudelle.

Pimeä saapuu, siirtolaiset kutsuvat meidät leirinuotiolle, ja pian kerromme kokemuksistamme ja erämaamatkoista ja tunnemme kaikki olevamme yhtä suurta perhettä.

Karavaanin johtaja, Jack, on kotoisin Lontoosta, ja hänellä on vaimonsa ja kolmen lapsensa lisäksi neljä muuta siirtolaista mukana autossaan. Irlantilaisella Dickillä on vaimo ja kaksi lasta. Hänen vaununsa on sisustettu erinomaisesti ja siinä on kaikki nykyajan mukavuudet: alaslaskettavat pöytälevyt, monet kaapit, pesualtaat, vesihanat, sähkövalo, seiiniin kätkevät vuoteet, radio, lyhytaaltolähetin ja -vastaanotin, puhelin kuljettajan ja »olohuoneen» välillä ja sähkötuuletin erämaaajoa silmälläpitäen.

Suurimman huolen aiheena leirissä on tällä hetkellä lupapapereiden saanti erä-

maan ylitystä varten, bensiininostoluvat erämaataipaleen bensiiniasemilta, viisumit eri territorioihin ym.

Osa reitistämme kulkee Ranskan Länsi-Afrikan kautta, minkä vuoksi on kirjoitettava Dakariin viisumin saamiseksi, ja juuri tämä puuttuu Jackin seurueeltakin. Meitä ihmetyttää, että tällaisen virastokankeuden sallitaan ylipäänsä jatkua. Nyt täytyy monien ihmisten odotella täällä, kunnes Dakar suvaitsee vastata, joskus ehkä viikon, mutta useimmiten vasta kolmen viikon kuluttua.

Elintarvikkeet ovat hyvin kalliita; on melkein mahdotonta saada sokeria tai maitoa lapsille, joten on todellakin vakava asia joutua viipymään täällä liian kauan.

Tällä hetkellä odottelee toista sataa englantilaista siirtolaista Bois de Boulognessa lupaa jatkaa matkaansa. Nähtävästi viranomaiset tekevät heille mahdottomaksi matkan erämaan halki.

Monet ovat odottaneet täällä yli kuu-

kauden ajan, ja niiden siirtolaiste olot, joilla on lapsia, ovat varsin vaikeat.

Leipää lukuunottamatta ranskalaiset viranomaiset eivät anna siirtolaisille elintarvikkekortteja, ei edes pienimpien lasten maitoa varten. Erämaamatkaa varten varatut muona-annokset ovat jo melkein lopussa, mutta päivä toisensa jälkeen kuluu ratkaisua odotellessa. Ranskalainen viisumi voidaan ehkä saada, mutta siirtolaisten on ensin asetettava viranomaisten käyttöön tietty takuusumma, jota sillä voitaisiin peittää ne kulut, jotka ehkä aiheutuvat vaurioituneiden ajoneuvojen etsimisestä erämaassa. Ja tätä rakuusummaa eivät siirtolaiset voi asettaa, koska Englannista ei ole lupa viedä niin suurta valuuttamäärää.

Elintarvikkeiden hinnat ovat mielikuviukselliset. Ainoat ruokatavarat, joita voi ostaa tarvitsematta maksaa suunnattomia mustan pörssin hintoja, ovat kaurahiutaleet (n. 90 mk/kg) ja taatelit (n. 150 mk/kg). Mutta sen jälkeen, kun kaksi

Leikatkaa irti      Leikatkaa irti      Leikatkaa irti      Leikatkaa irti

## ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero: .....

Nimi: .....

### Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite: .....

Postinumero: .....

Osoitetoimipaikka: .....

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle

.....  
 .....  
 .....  
 .....

henkilöä leirissä on saanut punataudin todennäköisesti syömistään taateleista, ei niistäkään tunnu olevan suurta iloa. Mutta nälkä pakottaa syömään, ja koko leirin ravintona on nyt oats and dates, kaurahiutaleista ja taateleista keitetty puuro, jota nautitaan — no niin, »nautitaan» on ehkä tässä yhteydessä hiukan epäonnistunut ilmaisu — oikeammin siis syödään useita kertoja päivässä ja vartiovuoron ollessa kysymyksessä myöskin yössä. Hevosenliha maksaa täällä noin 480 mk kilo, ja perunoita on hyvin vaikea löytää.

Lukuisat englantilaiset ovat ryhmityneet yhteensä kuuteen leiriin Bois de Boulognessa. Suuret vaunut, aseet ja saavaavat leirinuotiota tuovat mieleen Pohjois-Amerikan entsaikojen siirtolaisten preeriavankkurit, ja minusta tuntuu melkein, että nykyajan siirtolaisilla on

voitettavanaan enemmän vaikeuksia ja vaaroja kuin Amerikan uudisasukkailla.

Laivapaikan jonottaminen Englannista Etelä-Afrikkaan kestää noin kaksi vuotta, joten on helposti käsitettävissä, että tuohon »luvattuun maahan» yritetään päästä muita teitä käyttäen. Osa on koettanut suoriutua matkasta pienillä kalastusaluksilla, mutta hyvin suuri osa näistä on tuhoutunut myrskyissä, toiset ovat joutuneet pois suunnastaan ja ajautuneet kokonaan muihin maapallon maihin suunnattomien ponnistusten ja kärsimysten jälkeen.

Tämän vuoksi pitävät monet siirtolaiset nykyään parempana matkantekoa suurilla kuljetusautoilla, joita on suhteellisen halvalla saatavissa armeijalta.

**Jatkuu seuravassa numerossa . . .**

Leikatkaa irti    Leikatkaa irti    Leikatkaa irti    Leikatkaa irti

1,—  
mk

**Moottoripyöräkerho 69 r.y.**

**Mauno Tonttila**

**Lankila**

**15540 VILLÄHDE**



**PANE MEIDÄT TÖIHIN!**

Olemme tässä siksi, että kerhon uudemmat jäsenet tunsivat meidät kesän tapahtumissa ja tulisivat keskustelemaan kanssamme yhteisistä asioista. Miehet ja tehtävät! Seisomassa vasemmalta: Kerhoisäntä Esko Koskinen, tapahtumien järjestelyt. Puheenjohtaja Simo Nokso, vastuu kerhosta. Guy Wickström, pohjoismainen yhteistyö. Varajäsen Antti Karttunen. Edessä konttialaan vasemmalta: Sihteeri Mauno Tonttila, jäsenasiat. Kerhon toimittaja Aimo Turunen, Motoristin toimittaminen. Kassanhoitaja Lasse Numelin, varainhoito.