

## TALVITAPAHTUMA

Vietä riemukas viikonloppu maaliskuun 10.–11. p:nä motoristien talvitapahtuman merkeissä kauniissa Pohjois-Karjalassa LOMA-KOLILLA ulkoillen ja seurustellen ystävien ja tuttaviensa kanssa. Hinta majoituksineen ja aterioineen 92 mk/henkilö. Perjantaina saapuville lisähinta 38 mk/henkilö, mihin sisältyy lauantaan aamiainen.

Ohjelma:

Lauantai		Sunnuntai	
klo 13.00	Hiihtokilpailut, naiset n. 3 km miehet 5 km	klo 8.00	Aamiainen
	Sauna + avantouinti	— 10.00	
klo 14.00		klo 9.00	Pilkkikilpailu
— 16.00		— 11.30	(Lupa 5 mk/henkilö)
klo 17.00	Päivällinen	klo 12.00	Lounas
klo 19.00	Yhteinen palaveri (sis. mm. filmejä)	—	
	Jalalla koreasti orkesterin tahdittamana	.....	
klo 21.00			
— —			

Yöpyminen tapahtuu 2-hengen huoneissa ja 4-hengen huoneistoissa (= kaksio). Ruokailu seisovasta pöydästä. Ennakoilmoittautuminen **PAKOLLINEN 16.2.1979** mennessä postisiirrolla: Juha Naumanen, tili nr. 1735 32–9.

**Tervetuloa!**



N:o 1 tammikuu 1979. 10. 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  
Ruusulankatu 19 A 24  
00250 Helsinki 25

### Kerhoisäntä

Reijo Relander  
Kyttärintie 26  
45810 Pilkanmaa

### Varajäsenet

Antti Karttunen  
Rukatunturintie 3 E 38  
00970 Helsinki 97

Antero Kalliainen  
Kisakatu 2  
44120 Äänekoski 2

### 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

**Kerhon postisiirtotili**  
numero on 426 781-0

Porvoo 1979 — Oy Uusimaa



## Tervehdys!

Hyvää alkanutta vuotta ja kiitoksia joulutervehdyksistä sekä hyvän vuoden toivotuksista. Niin ne pyhät vaan menivät ja vuosikin vaihtui, eikä mihin tahaan vuoteen, sillä tämä vuosi on kerhomme 10-vuotisen toiminnan juhluvuosi.

Aikamoisen innostuksen vallassa perustetun 69:n taipaleelle mahtuu jos jonkinlaista päivää, välillä on kuljettu ontuen ja miltei tehohengityksellä pihisten ja taasen välillä riemuvoittoja ja hyviä aikoja kokien, sittemmin oman vakaan ja taasantuneen linjansa löytäen.

Kerhon hallitus on sanonut, että juhlanumero ilmestyy ensi syksynä. Nyt kui-

tenkin on suuri pulma edessä, koska olen kertonut kokemani ja käyttänyt kaikki ottamani valokuvat lehdessä. Hyvät Ystävät, eli Motoristit! Nyt on Teidän todellakin syytä auttaa sanoin ja kuvin, kertoa vuosien varrella näkemästänne, kokemastanne, tuntemastanne ja kuulemistanne asioista. Uudemmat jäsenet voivat sensijaan kirjoittaa ensivaikutelmistaan kerhosta. Varusta kuvat tekstein. Kuvat palautetaan lähettäjälle.

Kootkaamme yhdessä juhlanumero, näin talvella jokaisella on hetki aikaa osallistua.

Talvisin terveisin

Aimo

# AIKAMME TRAVOLTAT 50-LUVUN KAMPPEISSA

**Jokainen nuorisopolvi ihanteensa tarvitsee, ihanteensa jäljittelee. Mitä pitemmälle maailma kaupallistuu ja kulttuurit yhtenäistyvät, sitä tehokkaammin ihanteet leviävät ja markkinoidaan. Tämä ilmiö antaa nuorille liikevoimaa ja liikemiehille rahaa.**

Keski-ikäinen nyt helposti järkyttyy, kun näkee oman nuoruutensa joidenkin ilmiöiden haamut ylösnousseena nykyisissä murrosikäisissä. 1950-luvun tukka ja osin vaatemuoti on äkkiä palannut. Pitkätukkainen ja nuhrainen nuori kapinallinen on hävinnyt ja kadulla kävelee suitut ja siistit kopio-travoltat, naama vankasti peruslukemilla. Ja musiikkina pelaa 1950-luvun pohjainen rokki.

50-luvun itse vahvasti eläneenä nousee jonkinlaiseen kapinaan näitä ilmeisen eläviä haamuja kohtaan. Onko näin pian taikauduttava johonkin aikakauteen ja omaksuttava sen tyylejä? Onko nykyhetki niin köyhä, ettei se pysty uuteen nuorisoilmaisuun? Ja mikä kehityksikäisiä 50-luvussa niin kiehtoo, vai ovatko taitavat liikemiehet nostaneet tämän aikakauden

markkinoitavaksi, kun uusia ideoita ei ole löydetty?

Moottoripyörä oli 50-luvun nuoren aallon perusilmiöitä. Se ei ainakaan vielä näkyvästi liity meidän aikamme travolta-aaltoon. Sitä tuskin voidaan siihen aidon 50-luvun tapaan liittääkään. Sitä ei ole mielekästä lähteä markkinoimaan, ilmeisesti onneksi koko moottoripyöräharrastukselle. 50-luvun hylkääminen aikoinaan jyrkimmin tuntui juuri moottoripyörän hylkäämisestä ja nahkapusero-farmarit-yhdistelmästä tuli rikollispuku.

Paluu moniin 50-luvun nuorisoilmiöihin kuitenkin on niin voimallinen Pohjoismaissa, että motoristijulkaisussakin tätä asiaa hiukan kannattaa pöyhiä ja pohtia ja taustahistoriaa selvittää. Etenkin siltä varalta jos muoti-ilmiö alkaa kehittyä motorismin suuntaan.

## Elokuvien esimerkki

Saturday night fever-filmi on Pohjoismaissa suurin vaikuttaja 50-luvun hius- ja vaatemuodin paluuseen. Filmi tuskin on syvälinen nuoriso-ongelmien analyysi, mutta se silti vahvasti heijastelee nykynuorisoinnosta ja elämän epävar-

muutta. Ja tähti Travolta on idoli, jota kaikessa jäljitellään. Tämä filmi ilmeisesti omaa samaa jäljittelyvoimaa, kuin James Deanin Nuori kapinallinen 1950-luvulla. James Dean näytteli sodanjälkeisen ensimmäisen elintason nousun ”ulosheittä-mää” nuorta ihmistä. Travolta 1970-luvulla paikkaansa etsivää. Ympäristö ja menetelmät näissä filmeissä kyllä ovat niin kaukana toisistaan kuin mahdollista.



*50-luvun motoristin tyylikkään miehekäs matka-asu oli myös kestävä, lämmin ja käytännöllinen työasu monissa miesten ammateissa.*



*Ari Laakso Parolasta vaalii 1950-luvun työmatka Jawaa ja on onnistunut hankki-  
maan osin ajankohdan ajokampeetkin.*

Vain tukkamuoti ja osin kampeet ovat yhtäläiset.

James Deanin Nuoren kapinallisen ohella ehkä vielä vahvemmin ja syvemmin vaikutti Marlon Brandon motoristijengifilmi *The Wild One*. Se oli todellinen syväluotaus jengin synnystä, olemuksesta ja heijastumisesta ympäristöön ja sen reaktioista. Marlon Brandon jengijohtajan puvusta tuli klassillinen motorismin symboli: koppelakki, vahva nastoitettu nahkapusero, kuluneet siniset farmarit ja raskaat nahkasaappaat. Kohta se asu siirtyi Helvetin engelit -filmien asuksi ja sen kautta kriminalisoitiin. Mutta aidot motoristit silti kautta maailman tunnustavat sen erääksi motorismin perustunnusmerkiksi. Jopa Elvis Presley käytti tätä asua eräässä esiintymisissään ja filmirooleissaan, puhumattakaan James Deanista, jolla se oli ajoasuna vapaa-aikoinaan. Tähän tyyliin kuului, että tukka oli huolitellusti leikattu ja parta ajettu. Miehisyyttä ei korostettu karvoilla.

Filmit vaikuttivat vahvasti aikakauden nuorisoon. Jäljittelijöitä tuli eri asteisina. Negatiivisesti pisimmälle menivät siihen aikaan syntyneet ja paikoin vyörymäiseksi kasvaneet helvetinenkeli-jengit. New Yorkissa Hank Forssin jengi kasvoi 3000 hävittäväksi aalloksi. Ruotsin suurimmat pyörävyöryt terrorisoivat paikkakuntia lähes 1000 pyörän voimalla. Suomessa oli puolensadan pyörän porukoita. Heikkojen ja avuttomien sortamiseen tämä motoristiaalto ei monastikaan langennut. Kumpikin esikuvafilmi oli ”vanhanaikaisesti” kunniantuntoinen tässä suhteessa. Vahva mies ei koske heikompään. Jengien johtajat monessa paikassa olivat vahvoja ja reiluja yksilöitä. Jos virkavalta ja aikuiset lähestyivät heitä suo-

rasti, he olivat jenginensä valmiit herrasmiessopimukseen missä ollaan, milloin ollaan ja miten ollaan.

## Iskelmämusiikin esimerkki

Brandon ja Deanin elokuvat aikaansaivat muutaman suosikkisävelmän, mutta 50-luvun tunnot muoti-ilmiöksi puki Elvis Presley. Elvis oli todella innokas motoristi ja varsinkin varhemmassa vaiheessaan hän sävytti esiintymisiään motoristityylillä, puettuna Marlon Brandon-asuun tai kokonahkapukuun ja laulamalla motoristinuorison suosimia aiheita. Nämä motoristiasukuvat ovat vieläkin melkoinen markkinatavara Amerikan ja Keski-Euroopan markkinoilla. Motoristiasuisena Suomessa ei Elvistä ole juuri markkinoitu ehkä siksi, että meillä jo 1950–60-lukujen vaihteessa moottoripyörän ja motoristiasun kriminalisointi tuntui niin voimakkaana. Mutta Keski-Euroopan rokkilavoja riivasi todellinen motoristityyppi Vince Taylor, aina villinnäköisenä, nahkapukuun pukeutuneena ja valtaosa kuulijoistaan moottoripyörillä saapuneina, vilttejä poikia ja kiljuvia pimuja. Taylor sai esiintymiskieltoja monissa maissa, kun pyöräporukat rokkikonsertin lämmittäminä pistivät koko seudun elämän sekaisin. Ihmisenä Taylor oli samanlainen ongelmayksilö ja syöksi itsesuuhon kuin James Dean, mutta hänen tuhontiensä oli hitaampi. Kukaan ei muuten osaa sanoa, mitä olisi tapahtunut jos James Dean olisi elänyt pitempään. Olisiko hän kehittynyt – ja häntä markkinoitu – riivaajan suuntaan vai ongelmistaan selviävän nuoren suuntaan. Elvis ja Brando kypsyivät ja heissä

oli niin paljon tervettä liikemiesvaistoa-kin, ettei heidän kannattanut markkinoida itseään nuorison riivaaanlinjalla. Nyt 70-luvulla on kiinnostavaa seurata, miten Travolta jatkossa käyttäytyy ja miten



häntä käytetään. Jotkut merkit, esim. maidonjuonnin mainostaminen, ei aina-kaan riivauksen jatkumisen suuntaan osoita.

## Lyhyiden ja pitkien hiusten vuoroaallot

Ei ole koira karvoihin katsomista, sanoivat esi-isämme viisaudessaan. Voin omasta kokemuksestani nuorisotyöntekijänä sanoa, ettei kannata tehdä suurta numeroa siitä, onko nuorella pitkä vai lyhyt tukka. Murrosikä kasvuihmionä on perusteiltaan samanlainen, ja se heijastelee myötä tai vastustaa jotain ajankoh- taiseista elämäntunnona. 1950-luvun lyhyt tukka ja parrattomuus ilmeisesti ku- vasti urheilullista elämänasennetta. Se ei ollut kapinailmiö, vaan sopeutumista pe- rusmuotiin. Motoristeille se ehkä oli käy- tännöllinenkin juttu: silloin lensi rapa usein teillä ja hiuksista sitä oli vaikea sii- vota.

1960-luvulla murtautunut pitkien hius- ten ja parran muoti taas alkoi taiteilija- ja hippiluonteista ja muuttui massailmiöksi. Ensimmäiset pitkätukka- ja partapojat

*Parhaimmillaan suomalainen puku 50-luvulla oli valmistettu vahvasta, kulutusta kestävästä ja korkealuokkaisesta nahas- ta. Komean, miehekkään ja harmonisen kokonaisuuden muodostivat silloin mies, puku ja pyörä. Jota samaa ei parhaalla tahdollakaan voi sanoa monista tämän päivän korean värikkäistä tekstiili- pyöräilijöistä. ”Se on rumaa kun mies on koree”.*

olivat voimakkaita yksilöitä ja uskalikko- ja, suuria kapinallisia. Lopulta se tuli joukkoilmiöksi ja piti olla voimakas ka- pinallinen, jos leikkautti usein tukkaansa. Nyt taas monissa nuorisopiireissä ei voi esiintyä pitkässä tukassa. Pitkätukkais- tenkin aikana oli väkivaltaaporukoita, mutta myös ”taiteilijapiirejä” jossa uskal- lettiin olla tunteellisia ja helliä. Nyt väite- tään, että siistit travoltatyypit ovat kyl- mänkuvia kavereita, tunteita ei sovi näyt- tää, eikä asioista keskustella, eikä paljon hymyilläkään. Vievät koviksen roolia ja ihannoivat kaikkea kovaa ja inhoavat eri- laisia. Hyvin pätevät nuorison tuntijat ovat tästä huolissaan. Huumeita ei tämä linja käytä, mutta alkoholia raskaamman kautta. Ja humalan väkivalta ei sääli heikkojakaan.

Se yhdenmukaisuus on todettu 1950- ja 1970-lukujen jengiläisten kesken, että kummatkin ovat ns. puolivahvoja. Useimmat heistä ovat yksin heikkoja ja tuntevat vahvuutta vain yhteydessä jen- giin. Pitkätukkakauden nuoret olivat täs- sä suhteessa enemmän itsenäisiä ja yksi- löllisempiä ja muutenkin laaja- asteikkoisempia. Niin epäsiistin näköisiä kuin he monien mielestä olivatkin. Mutta ovatko siistit kovanaamat sen parempi kehitysilmio?

Jos motorismin jotenkin pitäisi varau- tua travoltalinjaa vastaanottamaan, pi- täisi ainakin torjua heidän ilmeinen kapea-alaisuutensa. Tuskin tämän linjan valtatieltä motorismiin porukkaa erkaan- tukaan. Mahdolliset nuoret tulokkaat ovat jo motorismiharrastuksen valin- neena pääjoukosta erkaantuneita. Mutta jos nämä nuoret tulokkaat ovat rankan ryyppäämisen kannattajia, ei se ainakaan ralleja siisti. Ja kun he todennäköisesti

ovat melkoisen ryhmäsidonnaisia, se jois- sakin tilanteissa voi olla haitaksi ja jois- sain toisissa tilanteissa se voi olla eduksi. Jos he jäljittelevät johtajatietoisuudessa 50-lukua, silloin kriisitilanteissa heidän johtajaksi tuntemansa sanoman lopul- linen sana ratkaisee. Mutta heidän johta- jansa ilmeisesti ovat vaikeammin käsitel- täviä kriisitilanteissa kuin 1950-luvun kansanmiestyypiset johtajat.

Motorismin olemassaololle ilmeisesti tärkeintä on välttää ainakin muodinmu- kaista sitoutumista. Sallittakoon kullekin valintansa mukaan pitkät tai lyhyet tu- kat, parrat tai parrattomuus. Niinkuin Mao eräässä vaiheessa suositteli monen- laisten kukkien sallimista kukkia. Eikä sitä liene meidän porukassa vakavassa mielessä hiuksia mitattu, eikä partaa vie- rottu.

Äskettäin eräässä kansantieteellisessä julkaisussa tiedemiestasolla tarkasteltiin eräitä suomalaisen perusmiehisyyden säi- lyttämislmiöitä. Parta on eräs näitä sym- boleja ja piti olla tosi voimakas yksilö, joka menneinä vuosikymmeninä uskalsi partaa pitää. Mutta kun rohkeat lisään- tyivät, tuli parrasta joukkomuoti, ei kai- kille sopivakaan.

Vielä enemmän suomalaisen miehisyy- den perusilmion säilyttäjä oli ne, jotka näiden vuosikymmenien läpi veivät suo- malaisen lapikkaan. Lapikas on katsotta- va suomalaisen miehisyyden ja isäntä- mielen erääksi perussymboliksi ja siltä puuttuu se militaristinen rasite, mikä ra- sittaa sotilastyylisiä saappaita. Nyt lapik- kaastakin on tulossa joukkomuoti ja hyvä artikkeli tehtäille. Motoristipiireissä on ollut näitä kapinallisia jotka ovat säi- lyttäneet parta- ja lapikasmuotia läpi vai- keiden vuosikymmenten. Tämä suoma-



50-luvun motorismista on saatavissa varsin vähän kuvia. Mutta vanhojen pyörien vaalijoiden kautta kuva-aineistoa saadaan nykyhetkelläkin. 1950-luvun motoristin toiveunelma oli sota-ajan aito lentäjänpuku, lämmin ja kestävä. Sen kantajan ei sopinut ainakaan epämiehekkäillä tempauksilla häväistä tätä arvopukua.

# HARRASTUKSESTA LIIKEYRITYKSEKSI

**Länsipyörän toimipaikka on Porissa Ruosniementien varrella.**

Porilainen Jyrki Järvensivu on pitänyt pyöristä saa sanoa pienestä pitäen. Moposta on alettu, on ollut jos jonkin merkistä sen jälkeen. Yhteinen ominaisuus Jyrkin kaikille pyörille on ollut se, että ne eivät kovin paljoa muistuta tehtaalta lähtenyttyä yksilöä. Sen sijaan ne ovat olleet melko yksilöllisiä kaikki sen jälkeen kun Jyrki on niitä yhden talvikauden rakennellut.

Liike- ja kuljettualalla toimittuaan pani tämä Jyrki viime kesällä tuumasta toimeen ja kauan itänyt ajatus omasta moottoripyöräkorjaamosta tuli todeksi. Toimipaikkana on entinen autokorjaamorakennus Ruosniemen kaupunginosassa.

Moottoripyörän kuljettajista löytyy monenlaista mekaanikkoa, on täydellisiä porpeukaloita, on ”tee - se - itse - ja - tuo - meille - korjattavaksi” ja onpa aikalaila

laisen miehisyysymbolien uudestituleminen sopinee rinnakkaisesimerkiksi muotisuuntien vaihteluista ja uudelleen paluusta.

Jopa tapahtuu sellaisia ristisiitoksia, että 50-luvun James Dean—Elvis—Brando-tukkatyylillä jäljittelevä 1970-luvun kopio-travolta vetää jalkaansa suomalaiset lapikasjäljitelmät. Veri on vettä sakeampaa!

**Eero Mikkola**

**Vuodenajasta joutu-  
en ei pihassa pyöri  
kaksipyöräisiä niin-  
kuin ajokauden aikana  
on asianlaita.**

osaaviakin kuskeja. Kaikille täkäläisille on kuitenkin helpotus tietää että Järvensivun Jyrki nyt päätoimisesti ja ammattimaisesti parantaa ja paikkaa sairastuneita konepyöriä. Jo viime syksyn aikana nähtiin miten tarpeellinen tämä verstaas paikkaseudullamme on. Ehkä nyt talvikautena on hiukan hiljaisempaa jopa niin että Jyrkin pitää alentua autonmoottoreita korjaamaan, mutta kunhan ollaan maaliskuussa niin alkaa ajokauden lähestyminen herättelemään kaikkia pyörän kunnostusta ajattelevia. Silloin on Jyrkin verstaan pihalla taas pyytäjää ja tarvitsijaa ja lainaajaa niin että pitää jono muodostaa. Ja aivan oma porilaisporukka on ne katselijat ja seurustelijat jotka tuntikausia jaksavat ilahduttaa tätä pyörämestaria sitkeällä verstaalla notkumisellaan. Näitä varten tullaan verstaalle lähiaikoina hankkimaan omat pehmustetut nojatuolirivit ja limsa- ja keskikalja-automaatti. Katsomossa istumisesta on ajateltu määrätä kohtuullinen maksu jokaiselta alkavalta tunnilta.

Leikki sikansa saakoon — vaikka en toivotakaan kenellekään moottoripyörän koneen leviämistä tai kolaritapauksia, voimme kaikki yhdessä toivottaa Jyrkin pajalle työllisyyttä ja menestystä!

Hyvää uutta vuotta tai sen jatkoa kaikille lukijoille!

**JIIPEE**

# KOKEMUKSIA MP-JATKO- KOULUTUKSESTA

Kuhmoisissa n. vuosi sitten pidetyssä MP-69:n talvitapahtumassa keskusteltiin mp-jatkokoulutuksesta vilkkaasti alustuksen jälkeen. Kerholaiset antoivat vinkkejä ja mielipiteiden pohjalta ryhdyttiin tositoimiin. Tampereen kaupungin nuorisolautakunnan kanssa yhteistyössä Hämeen Moottorikerhon kurssiosasto järjesti neljä kurssia Tampereella ja yksi kurssi poikettiin pitämässä Valkeakosken työväenopistossa. Kaikankaikkiaan koulutettiin 58 motoristia.

Aivan mutkatonta kurssien pito ei ollut. Mutta ongelmat pystyttiin voittamaan ja kurssitoiminta jatkuu alkaneena vuonna entistä tehokkaampana. Tampereella järjestetään vähintään neljä kurssia, joista kolme pyritään pitämään ennen kesäkuuta. Lähikunnissa pyrimme viemään koulutusta eteenpäin ja Valkeakosken lisäksi ainakin Nokialla pyritään pitämään yksi kurssi. Koulutettavien tavoitemäärä tällä kaudella on sadan paikkeilla.

Valtakunnallisesti ensimmäinen mp-jatkokoulutuskausi on mennyt käynnistelyn merkeissä. Maassa on pidetty runsaat 20 kurssia, joista suurin osa Hämeen läänissä. Siellä kursseja järjestettiin Tampereen ja Valkeakosken lisäksi Forssassa, Hämeenlinnassa ja Ruovedellä.

Koulutuksen kautta on saatu ajetuksi yhteistä asiaamme eteenpäin: pärinäpoikien aika alkaa olla ohitse ja teillä ja kaduilla liikkuu todellinen asianharrastaja, joka tuntee ajoneuvonsa, osaa sen hallinnan ja joka myös osaa antaa ympärillä oleville ihmisille hyvän kuvan harrastuksesta.

Mutta itsestään ei kurssitoimintakaan suju. Tarvitaan he kilöitä, jotka tuntevat vastuun myös nuorisotyöstä ja moottoripyöräilyn kehittämisestä. Toivon, että yhä useampi 6:n jäsen lähtee mukaan tähän toimintaan. Tampereen lähistöllä asustelevat ovat tervetulleita mukaan järjestelyihin, joten vain soitto minulle ja siirrymme sanoista tekoihin!

Hämeen Moottorikerho ry. Kurssiosasto

## Moottoripyöräilijöiden jatkokoulutuskurssit Tampereella

Toimintakertomus v. 1978, laatinut Antti Urrila.

1. Yleistä. Maassamme moottoripyöräilijöiden koulutus on ollut puutteellista sen lisäksi, että kevytmoottoripyörän ja moottoripyörän ajoon oikeuttavan ajokortin on saanut liian helposti. Tilanteen parantamiseksi kehittivät liikenneturva ja Suomen Moottoriliitto yhteistyössä moottoripyöräilijöille jatkokoulusteistyössä moottoripyöräilijöille jatkokoulutusohjelman, joka koostuu n. 10 teoriaoppitunsi Liikenneturva huolehti n. 200 kouluttajan koulutuksesta, kouluttajan oppaan laatimisesta sekä kursseilla käytettävien elokuvien äänitteiden käännoksistä ja myös tarvittavista piirtoheitin- ja diakuvasarjoista.

Tampereella asetti HÄMK:n kurssiosasto ensimmäisen toimintakauden tavoitteeksi neljän kurssin läpiviemisen. Tampereen kaupungin nuorisolautakunta suhtautui myönteisesti jatkokoulustoimintaan ja myönsi toimintakaudelle 800,- mk:n avustuksen. Li-

kenneturvan Tampereen aluetoimisto puolestaan ryhtyi toimimaan opetusmateriaalin hankkijana ja hallinnollisena yhteydenpito-keskuksena.

2. Koulutustilat ja kouluttajat. Nuorisolautakunta järjesti Sorin nuorisotalolta yhden kerhuhuoneen jatkokoulutuskäyttöön elokuva-, piirtoheitin- ja diakoneineen. Ajoharjoitukset pidettiin ensimmäisellä kurssilla Ratinan stadionin ja Pyhäjärven väliin jääväällä pysäköintialueella, joka kuitenkin heti todettiin liian pieneksi. Tämän jälkeen harjoitukset on pidetty Tampereen normaalikoulun pihaluokella, joka on riittävän suuri, aidalla eristetty ja myöskään sen välittömässä läheisyydessä ei ole asutusta.

Kouluttajina ovat toimineet seuraavat moottoripyöräilyn kehittämisen ystävät: Hannu Halme, lääket.lis., Pekka Jokinen, jyränkyljettaja, Harri Laesvirta, lääket.lis., Jukka Lahikainen, huoltomies, Vesa Rantanen, ekon., Seppo Saarimäki, pol.konst., Markku Toivonen, sähköasentaja, Antti Urrila, taloust.kand., Olli Veneskoski, varat., Rainer Westerlund, toimitusjoht.

3. Kurssit ja oppilaat 3.1. I Kurssi 03.—13.05.1978. Ensimmäinen kurssi oli tututtua ja järjestelyyn käytettiin lukuisia tunteja itse opastustuntien lisäksi. Kuitenkin kurssi onnistui odotetunlaisesti ja kurssin käyneet 14 moottoripyöräilijää olivat tehdyn mielipidetiedustelun perusteella varsin tyytyväisiä niin opetuksen kuin muihinkin järjestelyihin liittyen.

Jo ensimmäinen kurssi paljasti kurssitoiminnan suurimman vaikeuden: millä saadaan nuoret — ja miksei vanhemmatkin — pyöräilijät kiinnostumaan kurssista ja tulemaan kurssille? Ensimmäisestä kurssista tiedotettiin sanomalehdissä ja myös alueradiossa, mutta tästä huolimatta pääosa kurssilaisista saatiin tuttuja ja sukulaisten välityksellä "puskaradion" avulla.

3.2. II Kurssi 05.—15.06.1978 Tampereen poliisitalolla järjestettiin toukokuussa moottoripyöräilijä ja tällöin esiteltiin myös jatkokoulustoimintaa. Paikalla oli runsaasti pyöräveikkejä ja 17 kirjoitti nimensä tämän II kurssin ilmoittautumislistaan. Mutta vain kymmenen oli paikalla kurssin avauksessa ja vain seitsemän kävi kurssin läpi. Mikä meni pieleen?

Poliisitalolla ollut väki oli pääosin jo monta ajokautta ajanutta motoristijoukkoa, jolle kurssin sanoma lienee ollut "sitä vanhaa tuttua asiaa". Eli he uskoivat hallitsevansa ja kaiken ja osittain he olivatkin oikeassa: par-

haiten kurssi sopii nuorimmille ja vähän ajaneille pyöräilijöille. Mutta toisaalta ei oppi kaada ojaan vanhempaakaan motoristia!

Kesäkuu ei aurinkoisine iltoineen liene paras ajankohta kurssin järjestämiseen. Kahdeksan arki-iltaa voi tällöin käyttää paremmin rankan talven jälkeen.

II kurssin jälkeen pidettiin kouluttajien kesken laaja keskustelutilaisuus, jossa päädyttiin em. johtopäätöksiin. Sen lisäksi päätettiin, että seuraaville kursseille järjestetään kurssilaisten kesken arvottavaksi 100 litraa bensaa.

3.3. III Kurssi 07.—17.08.1978. Kurssille tuli 12 motoristia, joista osa oli ajanut melko paljon, jopa 60.000 km. moottoripyörällä. Joukossa oli myös muutama mopomies, mutta kumpaakaan ryhmää ei toisen ryhmän mukanaolo kuulemma häirinnyt.

Kurssin läpivienti sujui vanhalla rutiinilla ja nyt keskityttiin koulutuksen tason parantamiseen. Mm. ajoharjoituksissa pyrittiin löytämään kaikki virheelliset suoritukset mukaanlukien kypärän virheellinen tai puutteellinen kiinnitys. Kymmenestä mukanaolleesta vain viidellä kun oli kypärä oikein kiinni erään ajoharjoituksen lopussa suoritettua pistokoetarkastuksessa. Eli valvottavaa ja opettamista on kyllä runsain mitoin!

Jälleen olivat kurssilaiset melko tyytyväisiä koulutukseen ja kurssista he olivat joko kuulleet kavereilta tai nähneet kurssia koskevan ilmoituksen Moottoritarvikke V. Värisen seinällä. Ja bensa-arvonta oli kaikkien mielestä hyvä asia!

3.4. IV Kurssi 11.—21.09.1978. Viimeisen kurssin 14 oppilasta muodostivat homogeenisin ryhmän: pääosin motoristit olivat joko ensimmäisen tai toisen kauden ajajia l. kevytmoottoripyörän omistajia. Kurssin kävi läpi 14 henkilöä ja opetustilanteissa he olivat hyvin aktiivisia ja oppimishaluisia. Ja tietysti heitä kiinnosti bensa-arvonta.

Kurssin läpivienti ei ollut enää lainkaan pulmallista, sillä kouluttajien joukko oli jälleen kasvanut parilla kouluttajakurssin käyneellä ja näin ollen jokainen kouluttaja joutui olemaan "työssä" vain kahtena iltana.

Kauden neljällä kurssilla koulutettiin yhteensä 47 motoristia. Samalla työmäärällä oltaisiin voitu kouluttaa n. 80, mutta kurssi ei ole vielä täysin motoristien tiedossa tai sitten kurssista on vääränlainen kuva, johon viittaa muutamat huhupuheet. Joten tiedotustoiminnasta on tulevaisuudessa huolehdittava nykyistä paremmin pitäen kuitenkin mieltä,

että paras mainos on tyytyväinen asiakas l. tyytyväinen kurssin käynyt oppilas!

4. Talous. Tuotot: Tampereen kaupungin nuorisolautakunnan avustus 800,—. Bensa-arvontaan saadut avustukset: Moottoritarvike V. Väriinen, MP-asu leathers Rainer Westerland Ky, Esso Pyynikintori Salo, Pyynikin Autovaruste om. Kari Saaristo, kukin 67,47, yhteensä 269,88. Hämeen Moottorikerho ry:n avustus 150,—. Tuotot yhteensä 1.219,88 mk.

Kulut: Kouluttajien matkakorvaukset 315,60. Tampereen normaalkoulun talonmiehen päivystyskorv. 150,—. Bensiiniostot 396,88. Ajoharjoitusvälineiden muoviputket 20,—. Rahti- ja taksimiesten mielipidetiedustelun kahvituskustannukset 109,90. Tiedotusaineiston valokuvakulut 99,10. Postituskulut 16,—. Puhelinkulut 110,40. Kulut yhteensä 1.219,88 mk.

Esitettyyn perustuen voidaan todeta, ettei koulustoiminta harrastuspohjalta suoritettunakaan ole ilmaista. Lisäksi on mm. monia monistustöitä pystytty tekemään korvauksetta nuorisotoimiston puitteissa.

Yhden kurssin läpiviemiseen tarvitaan n. 70 miestyötuntia. Kun opettajan tuntipalkaksi lasketaan 50,—, muodostuu yhden kurssin hinnaksi palkkojen osalta 3.500,—. Kun Tampereella on pidetty neljä kurssia ja kun myös otetaan huomioon ensimmäisen kurssin todelliset järjestelytyöpalkat ja edellä esitetty kulu-erittely, päädytään koko kurssitoiminnan osalta n. 16.000,— markkaan. Kun tämä markkamäärä jaetaan 47 oppilaan osalle, on todettavissa, että yhden henkilön kurssituksen todelliseksi hinnaksi tulisi n. 340,— silloin, kun opetuksesta maksettaisiin käypä korvaus. Mutta harrastuspohjalta toimittaessa vastaavaksi hinnaksi muodostui Tampereella n. 26,—.

5. Jatkosuunnitelmat. Kouluttajat ovat hukkaita jatkamaan toimintaa ja ensi vuodelle lienee kaupunginkin tuki jo selvä. Mahdollisesti talven aikana tullaan järjestämään joi-taskin kurseja, mikäli sopiva sisätila järjestyy ajoharjoituskäyttöön. Näihin kurssiin liittyvään pidetään keväällä ajokauden alettua ”kertausharjoitus”.

Liikenneturvan toimesta tulisi kouluttajien mielestä pikimmiten valmistella kurssista ns. oppilaan käsikirja sekä kurssin suorituksesta kertova tarramerkki.

Käsillä olevaan toimintakertomukseen on otettu mukaan vain tärkeimmät kurssitoiminnan vaiheet. Jokainen kouluttaja voi kertoa ja on halukas kertomaan tarkemmista yksityis-

kohdista ja kouluttajien osoitteet ja puhelinnumerot löytyvät Tampereen puhelinluettelosta.

Tampereen kurseista julkaistuja lehti-artikkeleita toimitamme mielellämme ja allekirjoittaneelta voi tilata myös kurssitoiminnasta otettuja valokuvia.

Yhteistyöstä kiittäen ja jatkuvaa yhteistyötä toivoen

Hämeen Moottorikerho ry. Kurssiosasto  
psta Antti Urrila tal.kand.

Antti Urrila Palokallionkatu 8 C 17, 33840 Tampere 84, puh. 931-156 840 työ, 653 902 koti.

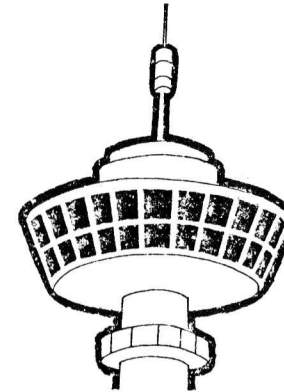
## Moottoripyöräilijöiden jatkokoulutuskurssit Tampereella

Viime kesänä saatiin täällä Suomenmaassa aikaan jotain konkreettistakin moottoripyöräilyn kehittämiseksi. Nimitään Liikenneturvan ja Suomen Moottori-liiton suunnittelema jatkokoulutusohjelma moottoripyöräilijöille pyörähti käyntiin monilla paikkakunnilla eri puolella maata. Myönteiseksi seikaksi yleisessä suhtautumisessa moottoripyöräilyyn tällaisen kurssitoiminnan tekee ainakin se, että jo heti ensimmäisenä toimintakautena oli osanotto kurseille ilahduttavan runsasta. Esimerkiksi automiehillä lienee vastaavanlainen kurssi ollut ohjelmassa jo kauankin, mutta osanottajien vähyys on heillä ongelmana. Kyseinen kurssihan on tarkoitettu pääasiassa nuorille, aloitteleville moottoripyöräilijöille, mutta kokemuksesta voin sanoa, että ei se oppi ojaan kaada kokeneempaakaan satulassaistujaa. Jos tuolla liikenteessä useamman vuoden hyvällä menestyksellä ajelee, niin kai se niinsanottu liikennesilmä jonkinverran kehittyi itse kullekin, mutta ison matkapyörän fyysikaalisessa hallinnassa on monella varmaan parantamisen varaa.

Täällä Tampereella oli meitä kuusiyksiläisiä tuossa kesän kolmannella kursilla 4 kaveria, tuskin mitään esimerkillisiä huippukuskeja kukaan, mutta paljon

# Motoristin kevätpäivät -79 Tampereella 12.–13.05.1979

Järjestäytyneen moottoripyöräilyn esiinmarssi on tänä keväänä Tampereella. Tampereen kaupunki on ottanut kevätpäivät 200-vuotisjuhlatilaisuuksiensa joukkoon ja puitteet ovat arvokkaat.



**MOTORISTIN  
KEVÄTPÄIVÄT  
12.-13.5.1979  
TAMPEREELLA**

ajaneita kumminkin. Eikä koko kurssin aikana ilmennyt mitään ristiriitoja sen kummenkin kouluttajien, kuin muiden kurssilaistenkaan mielestä. Päinvastoin, voisi ajatella, että on vain hyvä saada monenlaisia motoristeja samaan porukkaan. — Niin, ja tuntui se ilmainen bensa kelpaavan janoiselle kaksitahtisellekin!

**Matti Lehto**

Kevätpäivien isäntänä toimii Hämeen Moottorikerho ja päivien ohjelma on seuraava:

Lauantaina avataan Moottoripyöräily ennen ja nyt -näyttely Tammelan koululla klo 12. Näyttely on auki klo 20 asti ja aukeaa sunnuntaina klo 10. Näyttelyjärjestelyistä huolehtii Veteraanimoottoripyöräklubi Ari Marstion johdolla.

Kevätpäivien päättilaisuus on sunnuntaina tapahtuva mp-paraati ja Keskustorilla klo 13 pidettävä puhetilaisuus, jossa moottoripyöräilystä pyritään antamaan myönteinen kuva yhteiskunnalle.

Puhetilaisuuden jälkeen osallistujat voivat tutustua näyttelyyn Tammelan koululla ja kouluruokalassa voi nauttia aterian ennen kotimatkaa.

Kevätpäivien järjestelytoimikunta: Antti Urrila, puheenjohtaja, Juhani Halme, Pekka Jokinen, Ari Marstio, Ilkka Rask, Vesa Rantanen, Vesa Ruostepuro (Turku), Matti Salmi.

Tarkempia tietoja toimitamme kevämmällä ja yleisjärjestelyistä voit kysyä Antti Urrila Palokallionkatu 8 C 17 33840 TAMPERE 84 931 — 653 902, ilt. ja näyttelystä Ari Marstio Orivedenkatu 12 B 42, 33720 TAMPERE 72 931 — 172 441, ilt.

## Motoristin

seuraava numero postitetaan vain jäsenmaksunsa maksaneille jäsenille. Suorita jäsenmaksusi 20:— kerhon postisiirtolille. Kiitos!



# MITEN MINUSTA TULI MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ

Jos ranskalainen ei ymmärrä jonkin henkilön poikkeavaa käytöstä, hän saattaa kysyä: Ou est la femme? Missä on nainen? Jos joku sattuisi olemaan kiinnostunut kuulemaan, kuinka minusta tuli moottoripyöräilijä, hänen olisi kysyttävä: Ou est l'homme? Missä on mies?

Tämä ainakin omasta mielestään aikamoinen mies oli parhaan ystävättäreni veli, minua kerrassaan kaksi vuotta vanhempi, siis silloin jo viisitoistavuotias. Hän kävi syksyllä perustetussa moottorikerhossa ja innostui aina meidän tyttöjen kuullen suuriäänisesti rehvastelemaan tiedoillaan ja taidoillaan. Hänellä oli moottorivisaailussa viisitoista vastausta oikein, hän pystyi taitokilpailussa vaihtamaan virrankatkojen kärjet alle minuutissa, hän sai kahdenkymmenenviiden asteen pakkasella kerhon harjoituspyörän käyntiin kolmella polkaisulla ja hän oli jäärataharjoituksissa aina kolmen parhaan joukossa. Yököttävää!

Tietenkin aloimme pian esittää vasta-aitteita. Toimme varsin epäkunnioittavaan sävyyn julki käsityksemme, että mokomiin saavutuksiin pystyisi pienen harjoittelun jälkeen kyllä kuka hyvänsä kaksi- ja yksilahkeinenkin. Kerran harmistuneina vihjaisimme aikovamme itse tulla moottorikerhoon ottamaan asioista selvää ja todistamaan väitteemme. Saimme vastaamme ivanaurun, solvausryöpyn ja ehdottoman naisia, lapsia ja muita vajaakykyisiä koskevan kiellon näyttäytyä kilometriä lähempänä moottorikerhon kokoontumis- ja harjoituspaikkoja.

Ja juuri tuosta syystä lähdimmekin seuraavana sunnuntaina jo puolenpäivän aikaan lahdelta, jonka jäältä jo muutaman viikon ajan oli kuulunut moottoripyörien pärinää. Oli tyyni, aurinkoinen helmikuun päivä, pakkasta kymmenisen astetta. Lämpimiksemme kävelimme yli puolen kilometrin mittaisen, vielä aution harjoitusradan pariin kertaan ympäri. Totesimme varsinkin käänteiden kohdalla jäähän kuluneen kaupan, karheapintaisen kourun, joka ilmaisi eniten käytetyn ajolinjan.

Kohta tuli rantatietä pitkin usein liikenteessäkin näkemämme sivuvaunulinen moottoripyörä, jonka lastina oli kolme kerholaista sekä röykkiö kypäriä, varaosia, työkaluja ja bensinikanistereita. Rungon ja sivuvaunun väliin oli köytetty toisen moottoripyörän etupää takarenkään ylettyessä pyörimään maassa. Vielä yksi moottoripyörä ajajineen seurasi hinauskyöden päässä. Kuorma purettiin lähtöpaikalle ja kolmipyöräinen palasi ilmeisesti hakemaan lisää tavaraa. Sillä välin saapui toisten moottoripyörien hinaamana tai kerholaisten lihasvoimin liikuttelemana puoli tusinaa muita menopelejä, jotka vedettiin jalustalle, tuettiin toisiaan vasten tai ajettiin kinokseen pystyyn.

Seurasimme silmä tarkkana tapahtumia, mutta olimme hieman liian kaukana kuullaksemme selvästi, mitä Pomoksi nimetty kerhon johtaja sanoi kokoon mylväisemälleen joukolle. Kun kukaan ei huomannut tai ollut huomaavinaan mei-

dän olemassaoloamme, hivuttauduimme lähemmäksi lähtöpaikkaa. Emme kuitenkaan lähteneet mukaan radantarkastuskierrokselle, vaikka korviimme osui sen kestäessä pari kiinnostavaa lausetta. Enimmäkseen kuulemma ajettiin sisäreunaa, kuten siihen kulunut urakin osoitti. Muutamat käänteet taas muka pääsi nopeimmin ajamalla ulkovallia vasten, jos rohkeus, taito ja voima sattuiivat riittämään.

Teppo teki palatessaan mutkan meidän luoksemme ja käski meidän ystävällisesti häipyä paikkaan, jonne uskoimme pahojenkin ihmisen joutuvan vasta kuulemansa jälkeen. Niinpä siirryimmekin reippaasti aivan lähtöviivan ääreen, missä Pomo oli parhaillaan käynnistämässä hopeanväristä moottoripyörää. Ajettuun muutaman kerran rannalle ja takaisin hän asettui lähtöviivalle satulassa istuen, vasen käsi nostettuna kypärän lippaan. Teppo heilautti vihreää lippua, ja Eero napsautti kellon käyntiin. Pomon vasen käsi heilahti alas, sormet kiskaisivat ohjaustangossa olevaa vipua, vasen jalka painoi jotakin poljinta, ja oikea käsi teki nopean kiertoliikkeen. Moottorin ulvoessa ajokki ampaisi eteenpäin. Hetkeksi moottorin ääni aleni, mutta kohosi jälleen entistä kiukkuisemmaksi. Ensimmäisen käänteen jälkeen radan reunavallilla peitti osaksi näkyvyyden, vain ajajan yläruumiin näki heiluvan ja kallistelevan kaarteiden mukaan. Runsaan puoli minuuttia kesti kierros. Heilutettiin ruudullista lippua, otettiin aika ja merkittiin se muistiin.

Seuraavaksi ajoi Eero, Teppo otti aikaa ja Veijo siirtyi lipun varteen. Lähdössä Eero huudatti moottoria niin, että rajusti tyhjää lyövä takapyörä heittelehti puolelta toiselle. Hurjaa vauhtia jatkui aina loppukaarteeseen saakka, missä ajokki luiskahti poikittain ja törmäsi kylki edellä lumivalliin. Eero näytti kohoavan puoli metriä satulasta, mutta säilytti otteensa ohjaustangosta. Ilmaan tuprahti lumi- ja höyrypilvi. Sen sisältä ilmestyi kohta Eero pyörineen, jonka vauhti oli

tuntuvasti hidastunut. Moottori savusi ja röpötteli. Maalissa sitä oltiin jo työkalujen kanssa vastassa. Ilmanpuhdistin kuului menneen täyteen lunta. Se irrotettiin ja kopisteltiin kuivaksi.

Nyt oli ajovuorossa Teppo. Hän näytti kireältä eika vilkaissutkaan meihin päin. Lähdössä hän ei päässyt liikkeelle, ennen kuin oli kolmasti sorkkinut jalallaan moottorin kyljessä olevaa poljinta. Ensin kuului kirskuvia ääniä, sitten kalahdus, ja vasta sitten takarengas alkoi pyöriä. Joku sanoi väärän vapaan jääneen päälle, mitä se sitten merkitsikin. Teppo yritti kiukkuisaan korvata ajan menetyksen. Uhkarohkeaa vauhtia hän kallisteli pyörää käänteestä toiseen, mutta S-kurvia ei tällä vauhdilla pystynyt ajamaan. Jäisestä valista kimpoava moottoripyörä teki ihmehen hitaasti kokovoltin puolenkymmenen metrin korkeudessa. Teppo teki niitä useitakin ja pysäköi viimein ylösalaisin hankkeen vain sätkyttelevien jalkojen jäädessä näkyviin. Kaikki lähtivät ryntäämään radan poikki apuun, ensimmäisinä ajanottaja ja pöytäkirjanpitäjä. Kiireessään he eivät keksineet parempaakaan keinoa kuin ripustaa kellon Tuulan kaulaan ja työntää pahvit minun kainalooni.

Totesimme jääneemme kolmestaan Pomon kanssa, jonka nyt oli pakko huomata meidät. Pienen ikuisuuden hän tuntui tuijottavan meitä ilmeettömin kasvoin, joille sitten kuitenkin levisi hymyntapainen, kun ujosti tervehdimme. Saimme kuulla kerhon toivottavan tervetulleiksi tehokkaat luku- ja kirjoitustaitoiset jäsenet, mutta ehdimme vastata vain pariin kysymykseen, kun porukka alkoi lappaa takaisin. Teppo oli ehtinyt möyriä omin avuin hangesta pyörän lua ja käynnistää sen. Yltä päältä lumisena hän saapui ajamalla maaliin. Tuula paineli kellon nappeja, ja jo toisella yrityksellä kello pysähtyi. Ajanottaja ehti tulkitsemaan ajan, mutta minä merkitsin sen kirjoihin. Teppoon luomme vahingoniloa ja voitontarpeita uhkaavat katseet menivät hukkaan, sillä hän ei kehdannut vilkaistakaan mei-

hin päin. Hänen ilmeitään luimme kuitenkin kuin avointa kirjaa. Hänen ylpeytensä näytti saaneen ainakin kaksinker-taisen, meidän mielestämme tietysti ai-heellisen kolauksen. Lumikylvyn ohella tämä kyllä sitten taisi ollakin ainoa hänen kärsimänsä vaurio.

Kun ilmanpuhdistin oli tyhjennetty lu-mesta ja vääntynyt jalkatappi oikaistu, siirtyi ajajaksi Veijo. Hän, kuten puoli-

kymmentä seuraavaakin, osasi sovittaa vauhdin taitonsa mukaan, eikä mainitta-via törmäilyjä sattunut. Reijo jopa alitti Pomon ajan parilla sekunnin kymmeny-tyylejä ja -linjoja pystyimme vertaile-maan niiden tehokkuutta ajassa ilmai-s-tuna.

Kerhon nuorimpien päästessä aja-maan tehtiin lähes kaikki mahdolliset



kömmähdykset. Monelta moottori pääsi heti lähdössä sammumaan, eivätkä lähes-kään kaikki saaneet uudelleen käyntiin kolmen minuutin aikarajan sisällä. Joku kaasutti niin innokkaasti, että oli ensim-mäisellä metrillä kyljellään. Muuan Veiko ei osannut lainkaan vähentää vauhtia, vaan lasketteli vallin aukosta suoraan ka-lastajien aamulla kokemaan verkkoavan-toon. Ajokki upposi sinne pystyyn satu-laa myöten heittäen entisen ajajan kym-menen metrin päähän hankeen. Moottori-n sisuksista oli lirutettava vettä usean-kin ruuvin kautta, ennen kuin se taas suostui käymään kakistelematta. Eräs viimeisistä yrittäjistä katkaisi kaatuessa jo paljon kärsineen ohjaustangon, jonka tilalle vaihdettiin sivuvaunun pohjalta uu-si.

Huolto- ja korjaustaukojen aikana py-syivät toimettomatkin lämpiminä juokse-malla ympäri rataa, hyppimällä pituutta tai kolmiloikkaa, työntämällä lumi- ja jäämökkyjä, olemalla hippasilla, kampaamalla toisia nurin tai tyrkkimällä heitä hankeen. Mekin totesimme tullem-me moottorikerhon hyväksytyiksi ja täy-sivaltaisiksi jäseniksi, kun saatuamme Tepon takaapäin kampuksi nurin, use-an pojan joukko vaivautui lähtemään takaa-ajoon, saartamaan meidät ja pese-mään meidät lumella. Milloin ei viitsitty reuhata, kuunneltiin vahvasti väritettyjä kertomuksia aikaisempien kilpailujen sat-tumista.

Kohta koitti meillekin totuuden hetki. Saamamme kypärät eivät aivan päässeet pyörimään päässämme, kun jätimme vil-lamyssyn alle. Minua pitempi Tuula pan-tiin erehdyksessä ajamaan ensin, vaikka hän olikin toista kuukautta nuorempi. Saatuaan minuutin pikakurssin ajamisen teoriassa ja lisäohjeita lähes koko lähtö-suoran vieressään juoksevalta Pomolta hän molemmat jalat raskaasti jäätä laa-haten pystyi luotsaamaan ajokkinsa il-man pysähdyksiä ja nurinajoja alle puo-lessatoista minuutissa radan ympäri. Minut oli vuorollani autettava satulaan, josta varpaani häidin tuskin ulottuivat

jäähän. Höpisin vielä itsekseni muuta-man kerran kaasukahvan toimintaa: minuun päin kovaa, pois päin hiljaa. Läh-tömerkin saatua muistinkin varsin hy-vin edellisen ohjeen moottorin ulinasta päätellen. Tämän vuoksi aivoissani ei sit-ten enää ollutkaan tilaa kytkinvivulle, jo-ten survaisin vaihdevivun ilman muita alkuvalmisteluja alas. Takarengas löi het-ken vinkuen tyhjää, mutta sai lopulta karheasta jäädä otteen. Tunsin moottori-pyörän syöksähtävän liikkeelle ja tarra-sin kouristuksenomaisesti ohjaus-tangosta kiinni vetäen tällöin huoma-mattani kaasun selkosen selälleen. Muu-taman sekunnin ajan mieleni teki sulkea silmäni ja hypätä pois yhä vinhemmasta kyydistä. Äkkiä minulle kuitenkin kirkas-tui edelleen konemaisesti toistamani lau-seen merkitys: minuun päin kovaa, pois-päin hiljaa. Juuri oikeaan aikaan ennen käänteeseen tuloani ehdin noudattaa jäl-kimmäistä ohjetta. Viime hetkessä äkkä-sin ajokourun pään ja yritin ohjata etu-pyörän siihen. Se onnistuikin, ja jopa ta-kapyöräkin seurasi. Kaasukahvan käsit-telyni oli sen verran äkkijyrkkää, että jouduin perumaan lupaavasti alkaneen kiihdytyksen puolikymmentä kertaa ja luisuin satulalla edestakaisin. Seuraavas-a käänteessä ajajäljet haarautuivat, mutta pyrin taas sisäreunaan, ja ränni ohjasi minut ympäri kuin raitteilla ikään. Lyhyellä suoralla kuitenkin hukkasin rai-teet. Sydämeni hypähti kurkkuun, kun taas kerran reippaasti kaasua tarjotessani takapyörä luiskahtikin sivuttain oikealle. Satula kallistui toiseen suuntaan, niin että koko vasemman saappaani pohja ulottui jäähän. Vääntäessäni oikeaa kahvaa pois päin ajokki äkkiä oikeni, mutta luis-kahti saman tien vasemmalle poikittain. Nyt tarjosin jäähän oikeaa saappaanpoh-jaa enkä kaatunut vielä kukaan. Perän luis-telu kuitenkin jatkui S-kurvin lumivalliin saakka. Töksähtäen takarengas sai siitä pitävän otteen. Pomppasin irti satulasta, mutta putosin jälleen melkein samalle kohdalle, joten annoin vain lisää kaasua. Tein ihan ikioman ajolinjan radan poikki

päästäkseni taas turvalliseen kouruun, jossa sitten pysyttelinkin viimeiseen kaarteeseen asti. Maalisuoralla kaasuttaessani takapyörä alkoi jälleen luisua, mutta se tuntui enemmän jännittävältä kuin pelotavalta.

Maalissa minua tervehdittiin riemuhoodin. Aikani oli sekuntia vaille minuutti, mitä pidettiin mainiona suorituksena keneltä hyvänsä vain ykkösvaihteella ajaneelta, saatikka ensikertalaiselta. Sain kuulla myös pystyssä pysymisen lähdössä olleen pieni ihme. Jos moottoripyörä olisi ollut vähänkin kallelaan, olisin kuulemma varmasti kaatunut.

Tämän alkukarsinnan perusteella kolmestakymmenestä kahdesta osanottajasta kelpuutettiin kaksikymmentä parasta. Minä olin seitsemästoista ja Tuula juuri kahdeskymmenes. Teppo ei 23. sijallaan mahtunut tällä kertaa mukaan. Pomo piti meille uuden tiedotustilaisuuden. Kuten ajoharjoittelussa yleensä, oli nytkin jokaisen ajajan opittava tuntemaan, missä vauhdissa milläkin radan kohdalla hän vielä pystyi kuljettamaan ajoneuvoaan, ja milloin osat alkoivat vaihtua. Kerran opittuna tämä tieto ja taito kuulemma säilyi kauan ja saattoi olla henkivakuutuksen arvoinen myöhemmin yleisillä teillä liikennöitäessä. Mahdollisimman monipuolisen harjoituksen vuoksi kaikki kuusi nyt käytettävää moottoripyörää oli varustettu erimallisilla renkailla. Niillä oli kullakin oma paikansa lähtöviivalla, ja jokainen ajaja joutui kuljettamaan niistä jokaista vuorolleen. Aina erän vaihtuessa ajajien oli siirryttävä pykälän verran vasemmalle, kerta kerralta menevämmän ajokin sarviin. Vasemmanpuoleisin ajaja joutui täten katsomoon, ja oikeassa laidassa seisova, karkeine nastattomine renkaineen pahasti vikuroiva vihreätankkinen Nappula sai odottavien jonosta uuden kuljettajan. Seuraavaksi tämä siirtyi tiheällä rengaskuviolla varustetun, vähemmän liukastelevan harmaan Tossun satulaan. Mustan Koiran eturenkaassa oli nastat, joten se totteli ohjausta, mutta ”heilutti häntään-

sä”. Sininen Kiiski kulki nastoitettun takarenkaansa ansiosta kovaa, mutta pyrki liukkaine eturenkaineen käänteissä jatkuvasti menemään etiseen suuntaansa. Punainen Nasta sai nimensä täysnastoituksesta, ja siitä puuttuivat äänenvaimentimet. Keltaisen Piikkisian tarttuivat harjakset sallivat kallistamisen niin pitkälle, että pakoputketkin oli poistettu, jotta ne eivät laahaisi jäätä.

Varaslähdön välttämiseksi ajajien oli seisottava kahareisin etuakselin kohdalla, selin ajosuuntaan, ohjaustangosta kiinni pitäen moottorien käydessä. Lähtölipun heilahtaessa oli kierrettävä ajokin sivulle, vaihdettava kädet toisinpäin ohjaustankoon, hypättävä satulaan ja löydettävä oikeat vivut ja polkimet. Toimenpiteet eivät kyllä aina tapahtuneet läheskään tuossa järjestyksessä. Heti ensimmäisessä erässä näimme Reijon polkaisevan jo kääntyessään vaihteen päälle. Piikkisika suorastaan loikkasi etupyörä ilmassa liikkeelle ja tempaisi mukaansa Reijon, joka hetken näytti roikkuvan vaakasuorassa pelkän ohjaustangon varassa. Satulaan hän siitä kuitenkin pääsi asettumaan juuri ennen kaarretta, missä Piikkisika vauhtiaan vähääkään hiljentämättä näytti kaatuvan kyljelleen häviten näkyvistä. Tuota pikaa se kuitenkin valahti uudelleen esiin heilahtaen uskomattomalla vauhdilla käänteiden ympäri ohjaustanko miltei jäätä viistäen. Sata metriä toisten edellä Reijo saapui toiselta eli viimeiseltä kierrokselta maaliin. Toisessa erässä Pomo teki samanlaisen tempun, ja seitsemännen erään saakka Piikkisika oli aina yhtä selvästi ensimmäisenä kuin Nasta toisena.

Lähtö oli aina jännittävä jokaisen yrittäessä ensimmäisenä etukaarteeseen. Joku innostui liian kovaan vauhtiin ja liukui ulkoreunaan tai töksähti valliin toisten pyyhkäistessä sisäkautta ohi. Jotkut isot pojat osasivat ohittaa toisia ulkovaliakin pitkin ajaen. Nähtiin jännittäviä taisteluja sijoituksista ja rohkeita ohituksia, mutta yhtään nurinajoa ei vielä ollut sattunut. Vasta ajovuoron siirtyessä nuo-

remmille ja kokemattomille alkoi todella tapahtua monenlaista. Ilkka yritti matkia Reijon lähtötyyliä, mutta putosikin kyydistä ajokin jatkaessa vielä parikymmentä metriä yksinään. Arto taas ei saanut nostetuksi jalkaansa satulan yli rimpuilen pyörän sivulla kunnes hanki tuli vastaan. Yhä useammalta kaatui pyörä tai sammui moottori melkein lähtöviivalla. Kuusi erää peräkkäin ajaneet läähättivät jo naama punaisena ja hikeä valuen. Yhdennessätoista erässä kaikki kuusi ajajaa ahtautuivat vierekkäin etukäänteeseen, mistä kohta näkyikin poukkoilevien moottoripyörien seassa kieriskeleviä ruhoja, heiluvia käsiä ja sätkiviä jalkoja. Me lepovuorolaiset ryntäsimme paikalle purkamaan ruuhkaa, mutta saimme neuvon auttaa vain pyydettäessä, koska avun vastaanotto merkitsi ajon hylkäämistä. Tuossa tuokiassa oli viisi konetta jälleen käynnissä ja mukana kilpailussa. Vain yhdeksänvuotias Ilpo joutui jättämään hankkeen liikaa lunta haukanneen ajokkinsa, jonka bensiinisäiliön kyljessä näkyi tuore rivi nastarenkaan raapaisuja.

Seuraava erä olikin kahdestoista, jossa jouduin leikkiin mukaan minäkin. Tietenkin kompuroin vaihtaessani otetta ohjaustangosta. Sain kaatuneen Nappulan kyllä omin voimin pystyyn, mutta en käyntiin ennen toisten maaliin tuloa. Seuraavassa erässä kävi Tossun kanssa sikäli paremmin, että jälleen ilman kytkintä vaihtaessani se tosin sammui, mutta ei sentään kaatunut. Kun sijoituspisteitä annettiin osanottajamäärän mukaan, voittajalle kuusi, toiselle viisi, seuraaville aina yhtä vähemmän, mutta vain täydet kierrokset ajaneille, olin siis kahden yrityksen jälkeen vielä ilman ainoatakaan pistettä.

Neljännessätoista erässä Tepon nau-runhohotus, kovaääniset jutut ja virnuileva naama nostattivat sisuni. Sain kaikella kunnialla käsiotteen vaihdetuksi ja kiivetyksi Koiran selkään. Kytkimen käytön unohtuminen ei nyt haitannut, kun annoin kaksinverroin kaasua. Koira heilautti häntäänsä ensin oikealle, sitten va-

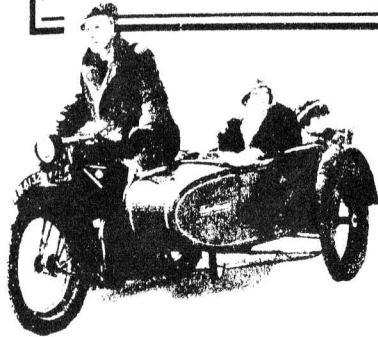
semmalle niin pitkälle kuin lähinaapurit sallivat. He kumpikin romahtivat nurin omalle puolelleen, mutta Koira vakavoitui. Löysin itseni joukon kärjestä vauhdin vain kiihtyessä. Etsiydyin taas tuttuun kouruun vähentäen ja lisäten nopeutta omantunnon mukaan. Olin selviytynyt jo S-kaarteesta ja takakaarteestakin, kun maalisuoran alussa kuulin takaani pahaenteistä räikynää. Heikki räväytti Nastalla ulkokautta ohi, ja Olli ahtoi samaan aikaan Piikkisian kourun ja vallin väliseen ahtaaseen rakoon menneen heittämällä johtoon. Toisen kierroksen lopussa kuului kolmaskin kilpailija lähestyvän takaa, mutta ennätin kuitenkin maaliin ennen sitä. Neljä pistettä!

Kuudennentoista erän lähdössä loivat juuri nurin tyrkkimäni pojat minuun nyrkinkokoisia silmäyksiä ja jättivät metrin lisää tilaa kummallekin sivulleni. Tunsin pojan huutosakki karjui tahdissa: ”Muis-ta vetää kyt-kin-tä!” Ensimmäisen kerran teinkin näin päästen kummelluksitta liikkeelle — taas johdossa. Ehdin silmänurkastani nähdä, kuinka oikealla Tuulan jalka sojotti hetken taivaalle Nappulan kellahtaessa kyljelleen. Puolivälissä etusuoraa kaksi kovaäänistä ohjusta syöksyi ohitseni. Koetin seurata niitä kaarteeseen samaa vauhtia, mutta yrittäessäni taas tuttuun kouruun Kiiskin etupyörä jatkoi väkisin kohti ulkokaarretta. Väänsin hampaat irvessä ohjaustankoa vasemmalle, mutta vasta lumivallin tuntumassa renkaan liukuminen väheni, ja pystyin taas itse määräämään ajosuunnan. Ennen kuin olin vauhdin melkein pysähdyttyä päässyt keinoittelemaan entiselle ajolinjalleni, olin pudonnut kaksi sijaa lisää. Aivan edessäni vaappui Tossu kahdeksanvuotiaan moottoriurhon kyseenalaisessa komennossa. S-käänteessä kiilasin ohi, mutta tämä Seppo osasi taidon, jota minua oli kielletty vielä yrittämästäkään, nimittäin vaihtaa kakkoseen. Voitonriemuisin ilmein hän suoralla hurrahti ohiteseni, vaikka minun moottorini ulvoi ja täräsi täydellä kaasulla. Etukään-

**Jatkuu sivulla 46**

**Näin mainostettiin, kaupattiin ja  
ajettiin moottoripyörillä  
runsaat 50 vuotta sitten**

Nopeuskilpailussa Helsingissä 27. helmikuuta voitti Rudge kaikki palkinnot luokassaan, 3 kiertopalkintoa ja 1 kunnia-palkinnon. Rudge oli nopein kone kaikista 29:stä kilpailevasta koneesta ajaen kilometrin 40 sek. ja 20 km 14 min. 53,2 sek. (1,19 min. paremmin kuin seuraava), voittaen kaksi kertaa suuremmat koneet aivan puhtaasti. Kilpailuissa oli myös Rudge vuodelta 1913!



Erinomainen kulkuneuvo  
Suomessa on  
»teräksestä tehty»  
**R U D G E** -  
(luetaan Rödsch)  
**moottoripyörä.**

Liikkeessämme on yhä käytännössä Rudge, jolla on ajettu yli 50,000 kilom. kolmen vuoden aikana, kaikenlaisissa säissä ja ympäri vuoden. Se on yhä vielä kuin uusi. Tämä osoittaa Teille, miten vahva Rudge on.

Rudgen erikoisedut, joita mil-lään muulla moottoripyörällä ei ole, esitettiin viime numerossa. Silmäilkää sitä.

Tämä punainen kolmio on vain Rudgen takimaisessa kurasuojassa. Se ilmoittaa, että sillä on yhdistetyt kahdenpyörän jarrut.



Hintaluetteloja y. m. selostuksia pyydettyä ilmaiseksi.

Pääedustaja Suomessa

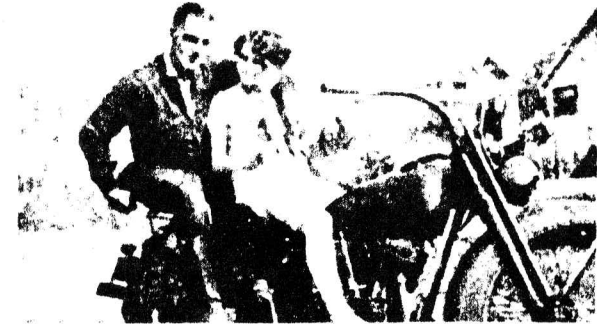
**A / B O T T O B R A N D T O / Y**

Helsinki · I. Heikink. 3 · Puh. 20 17

Hinnat:	
Matkailumalli 15jhy.	Smk. 12,400:—
Loisto » 15 » »	13,400:—
Urheilu » 18 » »	13,900:—
Ilman sähkövaloa 1,100 mk. huokeampi.	

Sivuvaunuja:	
Matkailumalli (Rudge)	4,800:—
» (Columbia)	3,600:—
Loisto » (Rudge)	4,800:—
Urheilu » »	5,200:—
» (Columbia)	4,500:—

**Ilmoituksia Suomen Kuvalehdestä 1924—26**



**Todelliseksi huviksi**

muodostuu moottoripyörällä ajaminen huonoillakin teillä, jos omistaa Harley-Davidsonin.

Sen patentoitu etuhaarukka poistaa täräykset. Leveä, pitkillä jousilla varustettu erikoistyyppinen satula on ihan-teellisen mukava. Ajoasento on matala mutta silti luonnollinen. Ylisuurutta olevat pallorenkaat estävät kuoppaisuuden tuntumasta.

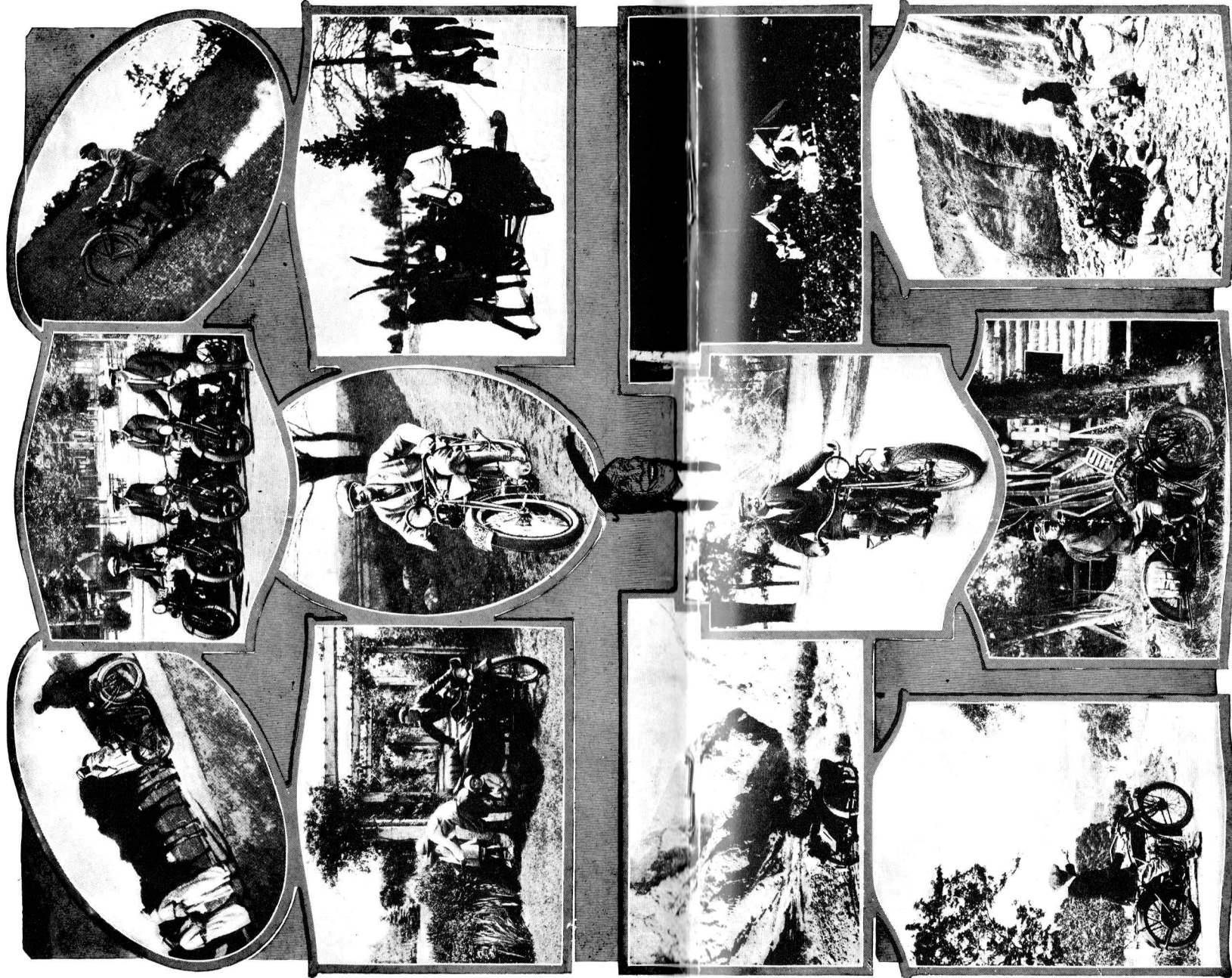
**HARLEY-DAVIDSON**

on  
mukavin ja käytännöllisin  
moottoripyörä.



**SUOMEN  
OSUUSKAUPPOJEN  
KESKUSKUNTA R.L.**

Helsinki, Vilhonkatu 7  
Puh. 20 241

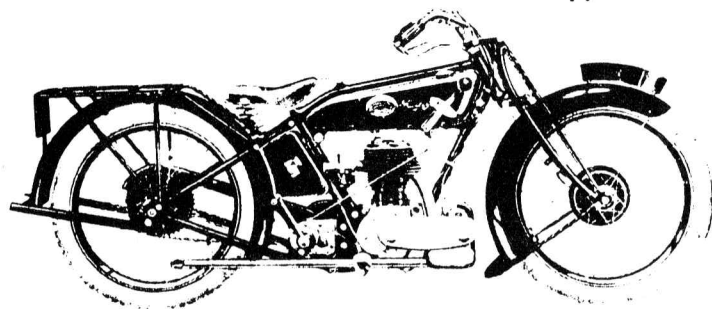


*Indian Motorcycle Company  
Springfield Mass. U.S.A.*

*Ja näin jo vanha tuttu pyöräliike*

### **Seis matkamies!**

*On jo aika muistaa, että moottoripyörällä pääsee aina paremmin kuin jalan, hyvällä moottoripyörällä paremmin kuin huonolla. Jalkamies kuluttaa kävellessään enemmän kuin moottoripyörä.*



**Smk. 10,800:—**

Tiedätkö mitä  
**RALEIGH**  
moottoripyörä

**on kilpailuissa osoittanut? — Ylivoimaisuutta —  
Voittanut kuten ennenkin.**

Varastossa:  
6 eri mallia, 8 eri muotoa  
— kaikille maun mukaan.  
Luettelo pyydettyäessä.

**A. B. ARWIDSON & C:o O. Y.**

Helsinki. Antinkatu 7. Puh. 5439, 5500.  
Haaraliike: Viipuri. Torikatu 5. Puh. 2570.  
Kuopio: Arthur Åberg. Kurikka: K. J. Pajukoski

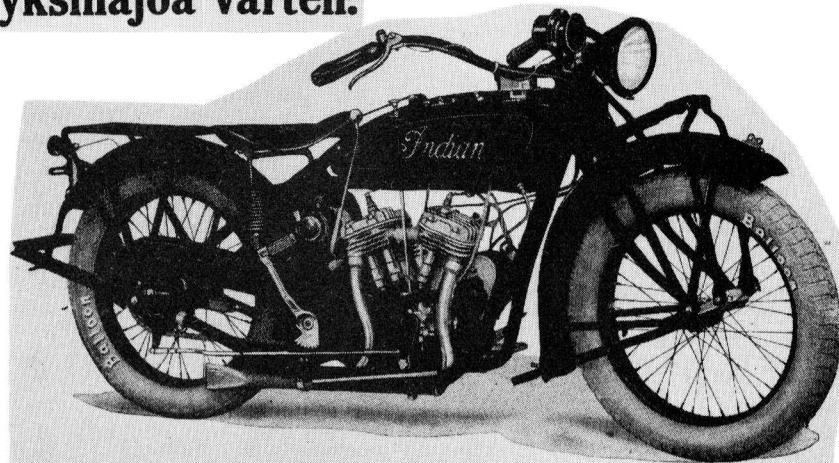
*Vuosisadan alun 'Tuntematon pyöräilijä'*





*Veikko Peltue sunnuntaiajelulla Lappeenrannasta Viipuriin Rudgellaan. Tässä ollaan Viipurin torilla vuonna 1930.*

## Kaksisylinterinen moottoripyörä yksinajoa varten.



Reipasta, huoletonna matkustelemista varten suosittelevat ajajat maailman joka puolella kuuluisaa INDIAN SCOUTIA, jonka kuudennen vuoden malli nyt on laskettu markkinoille. Yksinajoa varten on se sopivin moottoripyörä.

Kaksikymmentäviisi vuotta sitten — siis 1901 — laskettiin ensimmäinen INDIAN moottoripyörä markkinoille. Kaikkine puutteineen oli se silloin tekniikan kannalta uusi saavutus ja voitti nopeasti ystäviä kaikissa maailman kolkissa.

Se suosio, jonka INDIAN heti saavutti, kannusti tehdasta jatkuviin ponnistuksiin INDIANIN hyvien ominaisuuksien lisäämiseksi ja huonojen poistamiseksi.

Täten alkoi INDIANIN — PUNAISEN TERÄSRATSUN — voittokulku ja on se jatkunut keskeytymättä voitosta voittoon, ennätyksestä toiseen. INDIAN — PUNAISEN TERÄSRATSU — tunnetaan nyt kaikissa maailman maissa ja se on kaikkialla voittanut ystävikseen ne moottorimiehet, jotka rakastavat reipasta, huoletonna ja mukavaa ajelua luotettavalla, vahvalla ja säästeliäällä moottoripyörällä.

Kilparadalla on INDIAN koonnut suuremman joukon mestaruuksia ja palkintoja, kuin mikään muu moottoripyörä. Useimmat Amerikan mestaruuksista, m.m. kuuluisa mäennousumestaruus, ovat usein vuosina ku-

luneet INDIANILLE. Englannissa, Ranskassa jopa Australiassakin on se ollut voittoisa. Suomessakin on INDIAN jo saavuttanut useita ensimmäisiä ja toisia palkintoja, ollen aina kilpailujen paras tai sen veroinen.

Parhaana todistuksena siitä, kuinka hyvin INDIAN kykenee tyydyttämään moottoripyöräilijän vaatimuksia on, että INDIANEA on nykyään käytännössä enemmän kuin mitään muuta moottoripyörää.

Kahdenkymmenenviiden vuoden kokeuksien jälkeen on INDIAN selvillä moottoripyöräilijän erilaisista tarpeista ja vaatimuksista. Tällä ajalla kehittämänsä erikoistuntijain sekä tuhatlukuisen taitavan työväestönsä avulla saattaa INDIAN nyt valmistaa jättäjästehtaassaan mahdollisimman halpaan hintaan täydellisen sarjan INDIAN moottoripyöriä, jotka pystyvät tyydyttämään ostajien erilaiset vaatimukset.

Yhä suureneva kysyntä ja kasvava ystäväpiiri takaavat, että INDIANIN voittokulku tulee edelleen jatkumaan. Siksi onkin saavutettu kahdeskymmenesviides vuosi vain rajapyykki tämän kehityksen varrella, on Puoli matkaa puoleen vuosisataan!

## Indian Scout

Jos tarvitsette suurinta mahdollista nopeutta ja voimaa, tai jos tarvitsette vahvaa sivuvaunun vetäjää, silloin voitte turvallisesti valita CHIEFIN. Jos taas tarvitsette helposti käsiteltävän ja hankintahintaan sekä hoitokustannuksiin nähden halvimman koneen, täyttää PRINCE tarpeenne täsmälleen.

Mutta jos haluatte kaiken, mitä moottoripyörä voi antaa — silloin on Teidän ajettava yksin. Ettekä Te tunne yksinajoa paraimmalta puoleltaan, ennenkuin ajatte INDIAN SCOUTILLA, hiljalleen hyräillen seutujen halki, yksin tai toverin seuratussa omalla koneellaan, minne tahansa haluatte mennä.

Kahden sylinterin tasaisempi ja suurempi voima, suurempi nopeus, koneen vakava tasapaino ja helppo ohjaus ovat tehneet SCOUTISTA mitä suosituimman matkailupyörän. Kuitenkin on SCOUT helppo hoitaa kaupunkiliikenteessäkin, sillä sen vauhdinotto on tasainen eikä liian äkinäinen, ja ajaja saa koko ajan istua luonnollisessa asennossa.

Tulette erikoisesti pitämään arvossa SCOUTIN alhaista hintaa ja pieniä hoitokustannuksia. Ajajat maailman joka puolella sanovat: ”INDIAN SCOUTIA ei voi kuluttaa loppuun”.

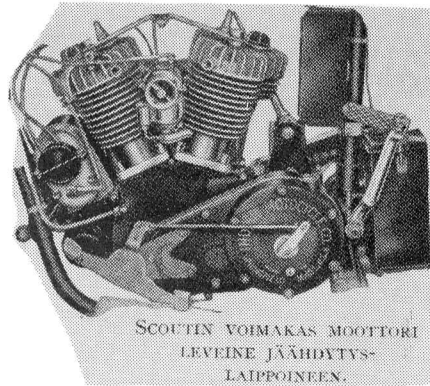
1926 vuoden malliin tehdyt lukuisat parannukset tuottavat ajajalle entistä suurempaa mukavuutta.

Pallorenkaat, joita tuhannet SCOUT-ajajat käyttivät v. 1925, kuuluvat SCOUTIN varsinaiseen varustukseen. Pallorenkaat vaimentavat pehmeän tyynyn tavoin kuoppaisen tien kolhaukset, joten voitte ajaa nopeammin sekä suorittaa käänteet ja äkkipysähdykset vakavammin. Suurempi vetopinta tekee turvallisemmaksi käyttää SCOUTIN täyttä voimaa ja nopeutta.

Kovero satula, uusimallinen ohjaustanko, matala satula-asento ja jalkaa lepuuttavat jalkatuet tekevät SCOUTIN kaikkialla syystä ihailuksi mukavana, turvallisena sekä helposti ohjattavana moottoripyöränä.

Tietysti on 1926 SCOUTISSA edelleen 20 % voimakkaampi moottorinsa sekä muut ominaisuutensa, jotka ovat tehneet sen hintaansa katsoen verrattomaksi.

Kaksiosainen sähköjärjestelmä tekee syytyksen riippumattomaksi generaattorista sekä pattereista, ja takaa keskeytymättömän syytyksen epäsuotuistenkin ilmasuhteiden vallitessa.



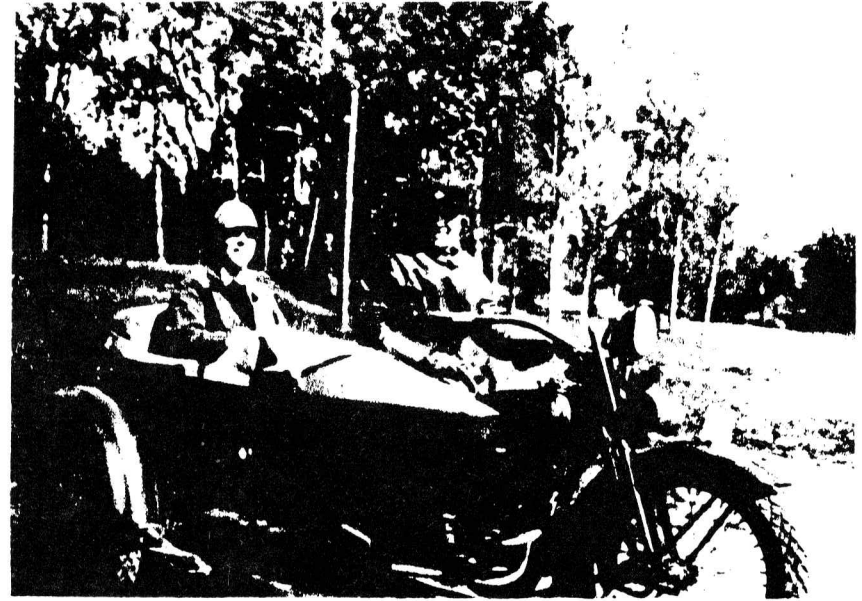
Kierrerasveto tekee lyhyen vetoketjun ja hankaluudet tarpeettomiksi. Se on ihanteellinen käyttölaite monisylinterisiä koneita varten. Se on hiljainen, ei vaadi mitään huolenpitoa, lukuunottamatta öljyn uudistamista silloin tällöin, se siirtää voiman tasaisesti ja tarkkaan ja on melkein ikuisesti kestävä.

Moottori, joka on kiinnitetty INDIANIN kaksinkertaisesta putkesta valmistettuun kantatinkkehukseen, muodostaa lisälaitteineen yhden kiinteän ryhmän. Matala satula-asento, niin että molemmat jalat ulottuvat maahan, sekä koneen matalalla oleva painopiste tekevät hoitamisen helpoksi ja ajamisen varmaksi. Irroitettavat sylinterikannet tekevät mahdolliseksi noen poistamisen ja venttiilien hioamisen irrottamatta sylinterejä.

SCOUT on todellakin kaikkiin tarkoituksiin sopiva malli. Samalla kun sen veroista ei ole yksinajoon, jaksaa se viedä sivuvaunun sinne, minne isommatkin moottorit voivat mennä. Se on koeteltu viiden vuoden aikana yksityisessä käytännössä ja poliisitoimissa.

## Älä aiheuta hankaluuksia

itsellesi ja paljon ylimääräistä ja turhaa työtä kerhomme toimihenkilöille, pitkitämällä jäsenmaksusi suoritusta.



# VAUHDIN- VIEHÄTYS

Lentäessämme ensimmäistä kertaa, tunnemme vastustamattoman halun nauttaa kuljettajaa selkään pyytääksemme häntä hieman lisäämään vauhtia. Mutta kunnioitus sitä kohtaan, jonka vastuulla on sekä lentokone että meidän henkemme, panee meidät empimään ja äkkiä meille selviää, että aistimme, jotka ovat reväistyt irti vanhasta maankamarasta, meitä vain pettävät: emme tunne, näe emmekä kuule vauhtia vaikka se onkin tuossa sadan kilometrin vaiheilla tunnissa, meillä kun ei ole mitään ver-

tauskohtaa: ei tienkäänteitten keskikapokisuusvoimaa, ei mäkien tuottamaa huimaisevaa tunnetta vatsanpohjassa, ei ainuttakaan ohi kiitävää puuta, ei laajenevia eikä supistuvia perspektiivejä tunnetta vain istuvasse korkeudessa ilmassa parvekkeella tai tornissa alttiina kaikille tuulille. Lentoretki ihastuttaa tietenkin omine erikoisuuksineen, mutta vauhdin tuottamaa viehätystä se ei tarjoa. Sitä meidän on haettava maankamaran kanssa enemmän tai vähemmän



hetkellisessä yhteydessä ollen: liitävässä autossa, sirosti keinahtelevassa moottoripyörässä tai kiitävässä, vaahtokokkai- sessa moottoriveneessä. Suurin on viehätys luonnollisesti silloin kun itse istumme ohjauspyörän ääressä tuntien kulkuneuvomme jokaisen värähdynsen sen kiitäessä kohti kaukaista taivaanrantaa, mutta joskus, työn raukaisemana, saattaa tuntua yhtä ihanalta antautua toisen, varman käden ohjattavaksi.

Näin teinkin tässä muutamana kauniina keskikesän päivänä ja se varma käsi kuului rouva Alma Eriksonille. Helsingin kaduilla täytyi hänen komean Harley-Davidsoninsa pysäyttävä raitiovaunujen vanavedessä ja pysähtyä poliisien valkokäsiesteiden määräysten mukaan, mutta jo Läntisellä Viertotiellä kiidimme eteenpäin sellaisella vauhdilla, että minun, istuessani sivuvaunussa ilman autoilijalaseja, oli väliin pakko sulkea silmäni tuulelta ja pölyltä. Ohi Töölön tulin, pitkin Munkkiniemeen vievää tietä me kaarimme katseen syleillessä tiepuolten keskikesäistä vrehyettä ja pehmeärantaisia lahdenpoukamia, joissa kaislikko kohottautui hienoisen oraan tavoin.

Viidenmarkan valokuvaajan ikuistaessa meitä muutamassa Munkkiniemen tienmutkassa, tein pienen pikahaastattelun.

— Kuinka tulitte ryhtyneeksi moottoripyöräajoon ja kuinka voititte palkintone.

Ja rouva Erikson vastasi: Ostin itseleni Harley-Davidsonin varsin yksityisluontoista tarvetta varten. Kaksivuotias poikani oli nimittäin täysihoidossa maalla 30 kilometrin päässä Helsingistä ja tahdoin käydä häntä tervehtimässä milloin halusin. Kaksi kertaa viikossa tein matkan pojan luokse ja niin opin ajamaan. Minulla ei ollut alkujaan minkäänmoista tarkoitusta ryhtyä kilpailemaan, mutta eräänä talvisena päivänä seisoksellessani tuolla selällä edessämme katsele- massa moottoripyöräkilpailuja, sattui muuan moottoriklubin herroista kuule-

maan yksinkertaisen ihmettelyni, ettenkö minäkin muka voisi uskaltaa ottaa osaa kilpailuun. No, sehän on vallan yksinkertainen asia: minun tulisi vain kirjoit- tautua moottoriklubin jäseneksi ja sitten ilmoittautua osanottajaksi. Seurasin neuvoa. Mutta istuutuessani satulaan oli minulla vain yksi ainoa toive: ajaakseni siten, etteivät kaikki herrat nauraisi minulle. Ja ajatelkaahan. Ensi kertaa aja- essani saavutin uuden suomalaisen ennä- tyksen jäällä ja voitin ensimmäisen pal- kinnon sarjassani. Pari tuntia myöhem- min löi ennätykseni johtaja Brandt, taita- vin moottoripyöräilijämme, joka laskette- lee kaarrokset aivan huimaavasti. Minun on tapanani seisossani ja katsellessani hänen loistavaa kilpailemistaan itsekseeni toivoa, että tulisin vaikkapa vain puolek- sikin niin taitavaksi kuin hän. Sillä kerral- la, ensimmäiselläni, oli matkani 20 kilo- metriä. Toisella kerralla olin osallisena kilpailuun Päijänteen ympäri. Mekaanik- koni istui sivuvaunussa onneksi, sillä kol- me kertaa täytyi hänen käydä toimeen: kerran katkesi ketju ja kaksi kertaa se luisti pois paikoiltaan. Silläkin kerralla sain ensimmäisen palkinnon.

Valokuvaaja ojentaa ritarillisesti vii- denmarkankorttinsa ja me jatkamme matkaa. Palaamme kaupunkiin. Kas tuolta tulee Antti Favén ratsain. Nopea tervehdys ja hän on jo kaukana ta- kanamme. Keinahtelemme aaveena Län- tisen Viertotien kuoppien yli kunnes kone jo pysähtyy erään talon eteen Hietalah- denrannassa. Ihana vauhti on saanut sy- dämen lyömään kiivaammin ja nostat- tanut punat poskille. Kiitän rouva Erik- sonia ja juotuani hänen hyvää kahviaan ja ihailtuani hänen palkintojaan — niiden joukossa myös kiertopokaali, S.O.K.:n lahjoittama, joka on voitettava kolme kertaa, niistä kaksi kertaa peräkkäisinä vuosina, jotta se jäisi omistajansa ikio- maksi, joka omistaja nähtävästi tulee ole- maan juuri nykyinen, eroan reippaasta teräsheporatsastajattaresta saatuani lu- pauksen elokuisesta retkestä Hankoon.

Giri Granlund

# Moottoripyörällä halki Afrikan

Jatkoa...

Me havaitsemme sangen pian, etteivät varoitukset rest housen ovella ole lioitte- lua: neljä englantilaista on jo saanut ma- larian ja joutunut sairaalaan. Kaksi on saanut auringonpistoksen eikä vieläkään — 14 päivän kuluttua — ole kokonaan toipunut siitä. Eräs tänne Kanoon ”ran- tautunut” siirtolaispariskunta, jota kä- vimme tapaamassa, oli vastikään menet- tänyt kaksi lastaan jonkin tropiikkisai- rauden johdosta, ja mies oli samanai- kaisesti ollut kuolemansairaana malarias- sa.

Kun tiedustelemme neekereitä, onko seudulla paljon myrkkykäärmeitä, heidän vastauksensa on aina sama: Liian mon- ta!

Kun joulupäivänä istun telttämme var- jossa kirjoittamassa näen yhtäkkiä ison sisiliskon tulevan esiin esiin moottoripyö- rän alta ja sen jäljessä suuren käärmeen. Käärme liikkuu niin nopeasti, etten mil- loinkaan olisi uskonut sen voivan kulkea sellaisella vauhdilla. Ennen kuin olen eh- tintynyt liikahtaakaan, se on sivuuttanut minut, mutta silloin saankin jalat alleni. Wolfram on lähtenyt jonnekin, mutta minä hälytän paikalle erään alkuasuk- kaan, joka kuitenkin vapisee pelosta näh- dessään käärmeen pensaassa. Sekin puo- lestaan varmaan pelkää meitä, sillä se ryömii esiin pensaasta, melkein lentää ruohikon yli ja katoaa onttoon puuhun. Alkuasukas puikkii pakoon. Kun kysyn häneltä, onko käärme myrkyllinen, hänen hampaansa lyövät loukkua eikä hän saa sanaa suustaan, mutta siinä on minulle kyllä vastausta tarpeeksi. Pari lit-

raa bensiiniäkaadetaan puun onkaloon, jonne käärme on piiloutunut, ja sitten tui- kataan siihen tuli. Kuluu pari jännittävää sekuntia — sitten ryntää käärme esiin lie- keistä. Se iskee vimmatusti ympärilleen, mutta tuli on ilmeisesti sokaissut sen.

Neekeri hyppii hermostuneena paikoil- laan.

— Massa, massa, ampua se, ampua se! Mutta ei mennä liian lähelle sitä: se olla musta mamba! hän huutaa — Ampua se, ampua se!

Kaksi ensimmäistä laukausta meni ohi. Käärme on vähän liian levoton maali — ja voihan olla, että minunkin käteni vä- hän vapisi. Mutta kolmas luoti murskaa matelijan pään. Käärme kiemurtelee ja vääntelehtii vielä, mutta nyt tulee neekeri ja alkaa hakata sitä pitkällä seipäällä. Vaikka käärme on kuollut, hän ei lopeta ennen kuin sen pää on irronnut ruumiista ja kokonaan murskaantunut. Sen jälkeen se heitetään tuleen, joka vielä palaa.

— Se voi sylkeä myrkkyyä kolmen met- rin päähän, ja se on vaarallista, vaikka se osuisi vain iholle. Jos myrkkyy osuu sil- mään, tulee sokeaksi, ja käärme voi liik- kua nopeammin kuin polkupyöräilijä, kertoo neekeri. Sen olisin halunnut tietää muutamaa minuuttia aikaisemmin!

En luota täysin siihen, mitä neekeri kertoo, minusta se kuulostaa vähän sa- mantapaiselta kuin kertomukset lohi- käärmeistä ja noidista, mutta myöhem- min vakuuttaa eräs Kanon englantil- lainen, että musta mamba on tosiaankin niin myrkyllinen kuin alkuasukas väitti.

Maastossa suorastaan vilisee skorpi-

oneja. Iltaisin niitä liikkuu kaikkialla leirinuotion ympärillä, me olemme jo kaksi kertaa löytäneet skorpionoja saappaitamme ja kerran sokerirasiasta, jonka olimme jättäneet teltan ulkopuolelle yöksi, mutta meillä on aina tapana kääntää saappaat ylösalaisin ja ravistella niitä, ennen kuin vedämme ne jalkaamme, ja onneksi olemme välttyneet pistoilta.

Wolfram ja minä voimme tuskin käsitellä sitä, ettemme vielä ole olleet kertakaan vakavasti sairaina — jokainen siirtolainen on sairastanut yhtä tai useampaa tropiikkitauteja. Emme milloinkaan elämässämme ole iloinneet hyvästä terveydestämme niinkuin nyt. . .

Aivan Kanon ulkopuolella istuu pienen sillan korvassa viheliäinen naisparka kerjäämässä. Hän ei kylläkään kerjää sanoin, hän vain istuu liikkumattomana, kumaraan lyyhistyneenä tien varrella vati edessään. Hän ei yritäkään liikahtaa, vaikka puhveli on tallaamaisillaan hänet jalkoihinsa tai kuorma-auto ajamaisillaan hänen päälleen. Ehkäpä hän ei voikaan liikkua? Olisin luullut häntä kuolleeksi, ellen olisi nähnyt erään ohikulkijan pitävän maitomukia hänen huulillaan, niin että hän saattoi sammuttaa janonsa.

Jokin sairaus on runnellut hänen jalkansa. Jalkaterät ovat kokonaan hävinneet ja toinen säari on yhtenä ainoana suurena haavana, niin että luut paistavat esiin joka kerta, kun karpäsparvi pyrkää tiheensä. Oikea käsivarsi on turvonut ja käsi on yhtenä ainoana merkivänä lihamöhkäleenä, vasemmassa kädessä on jäljellä vielä kaksi ormea.

Rumista kasvoista pistää esiin nenä kuin linnun nokka. Alaleuka riippuu velttona poskien pergamentinkaltaisen nahan varassa. Silmät — niin, toinen niistä puuttuu kokonaan, ja toinen on punareunainen, vuotava haava, jota nainen koko ajan yrittää suojata karpäsiltä ja valon häikäisyltä pitämällä kättään sen edessä.

Kasvot eivät ksvasta sen paremmin kipua ja surua kuin katkeruutta tai toivotomuuttaan. Ne ovat kauhistavan il-

meettömät, aivan kuin puolittain särkynyt naamari, joka ei kykene ilmaisemaan minkäänlaisia tunteita.

Kun joku ohikulkija asettaa vähän ruokaa hänen kuppinsa, hän tuskin näyttää sitä huomaavankaan, korkeintaan hän päästää heikon, huokausta muistutavan äänen, joka ehkä on tarkoitettu kiitokseksi. Minulle kerrotaan, että hän 15 vuotta sitten oli reipas ja terve. Nyt hän on melkein mykkä, kuuro ja puolisokea. Heitän hänelle rahan, mutta hän ei ota sitä ylös.

Joka päivä hän istuu tuon pienen sillan korvassa samassa asennossa ja samassa paikassa Aluksi luulin, että hän istui siinä yölläkin. Kun sitten eräänä päivänä läksin tavallista myöhemmin iltakvelylleni, kuulin jotain rapinaa tien vierellä olevasta ojasta ja näin jonkun tumman olennon liikkuvan siellä. Pelästyin ja olin vähällä ampua, ja ehkä olisikin ollut parasta, jos olisin tehnyt niin — olisin silloin vapauttanut erään ihmisen epäinhimillisestä tilasta. . . sillä siellä oli sillankorvan vanha nainen, joka ryömi käsien ja jalkojen varassa pitkin ojan pohjaa. Pakostakin juolahti mieleen toivomus, että jokin käärme tai villieläin pian tekisi lopun hänen kärsimyksistään.

Joka päivä pelaavat eurooppalaiset golfia aivan tien vieressä olevalla kentällä, mutta kenenkään päähän ei pälkähdä antaa hänelle vähän rahaa lääkkeitä varten tai muullakaan tavalla auttaa häntä. Kieltäydytään kerta kaikkiaan näkemästä ympärillä olevaa kurjuutta — tässä eurooppalaista suuresti rasittavassa ilnana-lassa ei paljoakaan ajatella muita ihmisiä, ja yleensäkin pidetään mustia jonkinlaisina alempina eläiminä.

Mutta valkoihoinenkin saattaa täällä vajota perin syvälle. Eräs miesraukka kiertelee Kanon katuja repalaisissa vaatteissa ilman kenkiä, sairaana ja kurjana ja muistuttaen humalaista, vaikka ei hänellä ole omaisuutta olutpullon korkin hintaa. Hänen kätensä ja jalkansa ovat turvonneet, hänen kasvonsa ovat haavautumien peittämät ja niiltä kuvastuu pelkkä toivotomuus.

Hän on joskus ollut rikas. Nyt kukaan ei halua tuntea häntä, kukaan ei uskalla tartunnan pelosta tarttua hänen käteensä, eikä edes puhutella häntä.

En tiedä, millä tavoin hänestä on tullut tuollainen hylky. Onko hän menettänyt omaisuutensa epäedullisissa liikeyrityksissä? Tai onko hän sortunut kokaiinin, morfiinin tai muiden huumausaineiden uhriksi, joita on tapana käyttää tropiikkeissa? Ehkäpä hän on vain joku eurooppalainen, joka on tullut Afrikkaan koettamaan onneaan ja lopulta päätynyt tänne, missä hän nyt elää alkuasukkailta kerjäämällänsä sokeriruo'olla ja torilta kauppaajan jälkeen löytämillään jätteillä.

Tuntuu ihmeelliseltä tulla Tanskasta, missä sosiaalinen huolto on hyvin järjestetty, tänne Nigeriaan, missä sairaalaankin voi päästä vain maksamalla 750 mk päivässä. Ellei tähän pysty, saa luvan alistua kohtaloonsa. Jos musta mies kaa-tuu kadulla, hän jää aina siihen makamaan, kunnes joko nousee itse ylös tai kuolee siihen paikkaan. Ainoakaan valkoihoinen ei kohota ormeaan häntä auttaakseen — omien asioiden hoitamisessa on kyllin tekemistä!

Haluun tarkastella hiukan Kanoon tulevaa ja sieltä lähtevää liikennettä ja valitsen sen vuoksi varjoisan paikan puun alta. Kun lähestyn puuta, juoksee joukko sisiliskoja sen runkoa pitkin ylöspäin. Sisiliskot ovat vaarattomia, ne ahdistelevat vain karpäsiä ja moskiittoja, mutta puun rungosta ulkonevien isojen juurien päälle istahtaminen ei käy päinsä, sillä niiden alla voi olla myrkkykäärmeitä. Ja istuutuakseen pelkälle maalle täytyisi olla fakiiri, sillä pinta on täynnä pieniä, neulannupin kokoisia hietakirppuja ja muita ikäviä pikkueliöitä.

Valitsen sen vuoksi olinpaikakseni ison kiven ja varmistaudun siitä, ettei sen juurella ole käärmeitä tai skorpionoja.

Tiellä kulkee lukematon määrä paljasjalkaisia neekereitä. Hyvin harvoin tulee kuorma-auto, joka on lähdössä noutamaan maapäkinöitä maaseudulta —

muuten yksinomaan jalankulkijoita, joita lakkaamatta pienissä ryhmissä saapuu kaupunkiin.

Tuossa tulee kolme naista kantaen kurpitsa-astioita päänsä päällä. He ovat varmaankin menossa torille myymään munia.

Pari kookasta neekeriä tulee kantaen päällellään suurta polttopuunippua. He ovat epäilemättä kulkeneet pitkän matkan, sillä sellaista polttopuuta ei ole saatavissa näiltä tasangoilta.

Nyt tulee joukko miehiä, joilla on jouset ja nuolet. He kuuluvat johonkin alkukantaisempaan heimoon, sillä heillä ei ole vaatteita, vain gasellinahkoja verhonaan. Heidän tukkansa on sidottu 5—6 paksuksi palmikoksi, joiden tueksi on kääritty teräslankaa ja jotka riippuvat vasemmalla olkapäällä.

Heidän jälkeensä tulee kuusi neekeriä juosten. Heillä on pukiminaan pitkät paidat, jotka joskus ovat olleet väriltään valkoiset. He kantavat myytäväksi tuomi-aan tavaroita nyyteissä, jotka sangen varmasti pysyvät tasapainossa heidän päällellään, kun he juoksevat eteenpäin. Useimmilla on päänsä päällä pieni rengas, joka helpottaa kantamuksen tasapainossa pysymistä.

Naisia saapuu astellen pitkin tietä pehmeästi ja joustavasti olkapäitään ja käsivarsiaan heiluttaen. Heillä on luultavasti lähes 40 kilon kantamukset päänsä päällä ja he ovat kulkeneet jo parisensikymmentä kilometriä, mutta sitä ei voi huomata heistä — heidän astuntansa on niin kevyttä ja heidän ryhtinsä niin sopusuhtainen, että sen veroista vain harvoin näkee tanskalaisissa voimistelusalaisissa, ja lapsi, joka on sijoitettu kantovaatteeseen äitinsä selkään, nukkuu yhtä hyvin kuin kehdoissa.

Ne viitisensataa ihmistä, jotka kulkevat tietä pitkin kaupunkiin joka aamu ja palaavat taas kotiin joka ilta, ovat ammattimaisia vaeltajia — heillä on tanskalaisen maalaispostinkantajan vetävä askel, mutta he astelevat niin kevyesti kuin taakka heidän päällellään olisi ilmapallo, joka kohottaa heitä ylöspäin.

Eräs vanha eukko saapuu yksinään. Hän ontuu eikä voi sen vuoksi seurata muiden mukana. Mutta vaikka hän onkin raajarikkoinen, hän ei läikytä maahan tippaakaan maitoa, jota kantaa päälaellaan olevassa kurpitsa-astiassa.

Luottavainen pieni neekeripoika sukeltautuu äkkiä pensaikosta eteeni. Hänellä on kaulansa ympärillä olevassa nauhassa viisi pientä amulettia, mutta muuten ei rihmaakaan yllään. Hän näyttää merkein, että hän haluaisi lainata veistä. Sel-laista minulla ei ole mutta hän saa parta-terän, jota aina pidän mukani käärmee-npiston varalta, ja neljänestunnissa hän kyhää kuivuneesta sokeriruo'osta hienot kärryt. Hän käyttää yhtä paljon hampaitaan kuin partaterääkin poistaes-saan ytimen putkesta, josta hän tekee pyöränkehät. Vahvoista pintasäleistä hän tekee pyörän puolapuut. Kun lahjoitan parta-terän hänelle, hän ilostuu niin, että suorittaa edessäni todellisen sotatanssin ja veistää sitten itselleen huilun soittaen sillä kiitokseksi seuraavan puolen tunnin ajan mitä vihlovimpia säveleitä. En raski ajaa häntä tiensä, vaan olen nauttivinani hänen kissannaukujaisistaan.

Nyt saapuu kolme nekeriä, kullakin kokonainen kanatarha päälaellaan suu-ressa pajukorissa. Joukko aaseja, joilla on kantamuksena suuret polttopuukim-put, tulee kärsivällisesti astellen. Aasian ajajat häärivät niiden ympärillä koettaen pitää niitä tiellä ja hoputtaen niitä eteen-päin.

30–40 maapähkinäsäkeäin kuormat-tua kamelia, jotka on kytetty toisiinsa köydellä ja muodostavat tämän johdosta ikään kuin jättiläismäisen helminauhan, lähestyy kaupunkia majesteettisin aske-lin. Karavaanin etunenässä ratsastaa eläinten omistaja, rikas arabi komealla, vaalealla kimolla. Karavaanin ympärillä juoksentelee parikymmentä vartijaa, mutta heillä ei ole paljoakaan tekemistä, sillä kamelit ovat rauhallisia, arvokkaita eläimiä, jotka eivät aiheuta mitään epä-järjestyä.

#### IV luku

#### SUDAN

Jäämme keskelle jokea. — Puhvelinmet-sästys. — Yö viidakossa.

VIHDOINKIN meille koittaa vapaus. Olemme saaneet uudet Dunlop-renkaamme ja voimme lähteä Kanosta, kuivimmasta ja pölyisimmästä kaupun-gista, mitä tähän mennessä olemme näh-neet.

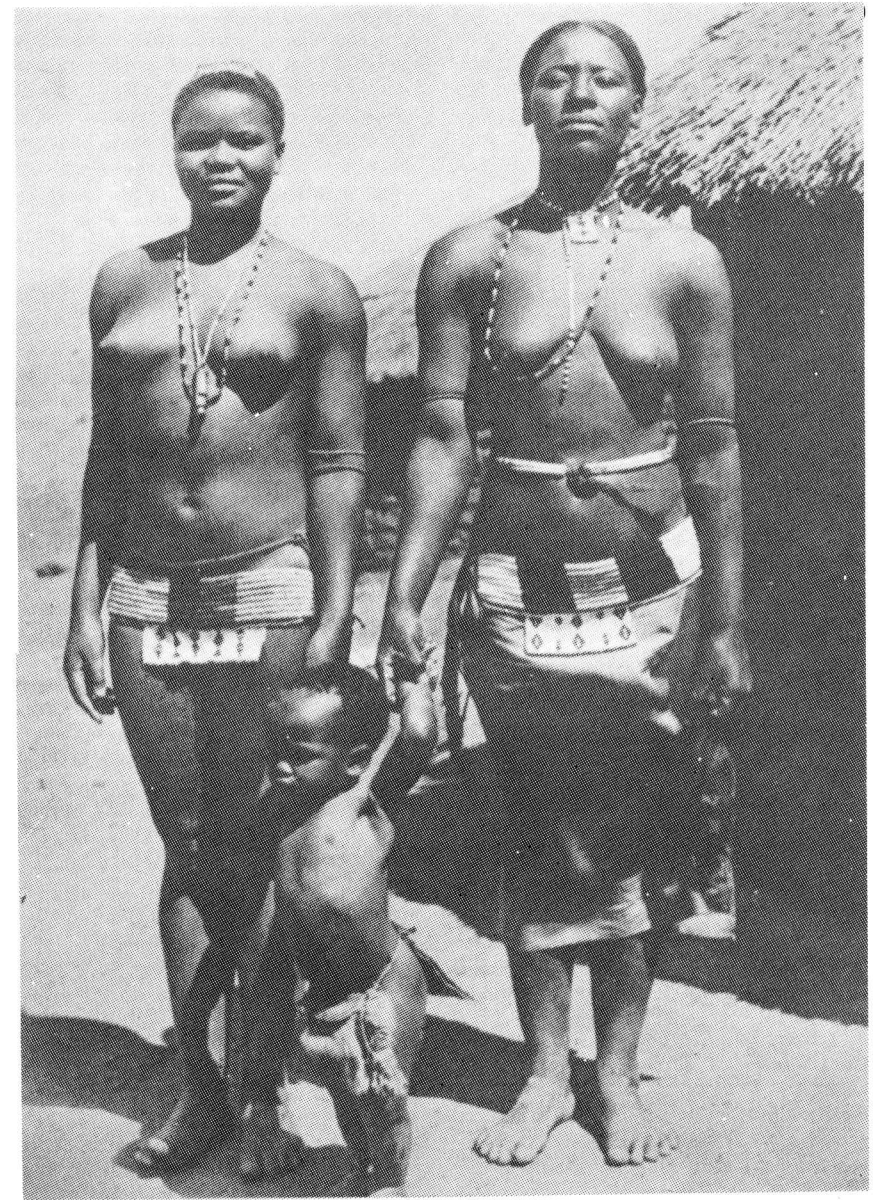
On ihanaa päästä matkaan ja nähdä uusia maisemia, mutta molemmiin puolin tietä jatkuu vielä the bush, yksitoikkoinen savanni ja neekerien maapähkinämaat. Tämä seutu on nyt kuivana aikana melkein lohduuttomampi kuin erämaa. Puiden lehtiä peittää paksu tomukerros, elleivät ne ole kokonaan pudonneet pois, niin että oksat ojentautuvat paljaina kohti taivasta kuin epätoivoisesti sadetta rukoillen. Lähimmän kolmen kuukauden aikana täällä ei kuitenkaan sada pisaraakaan.

Sammutamme janomme ottamalla ku-lauksen kenttäpullostamme. Jos vettä tip-puu maahan, kohoo siitä heti pieni pöly-pilvi, sillä maa on niin kuivaa.

Aina 30 kilometrin päähän saakka Kanosta meitä vastaan tulee alkuasuk-kaita, jotka ovat matkalla kaupunkiin kantaen myytäväksi tarkoitettuja tava-roitaan päänsä päällä.

Illan tullen saavumme eräälle joelle ja olemme iloisia nähdessämme jälleen vettä ja vihreätä ruohikkoa, kun viikkokausiin emme ole nähneet ainoatakaan vihreätä lehteä. Saamme kuitenkin pian muuta ajattelemien aihetta, sillä kun joessa ei ole siltaa eikä lauttaa, emme ymmärrä, miten voimme saada moottoripyörän sen ylitse. Kaikista hyvistä ominaisuuksiistaan huolimatta pyörämme ei kuitenkaan voi len-tää eikä uida!

Kahlaamme joen ylitse ja teemme sen ikävän havainnon, että siinä on vettä 1/2–1 metriä ja pohjalla pehmeätä hiek-kaa. Ilmeisesti meillä ei ole muuta mah-dollisuutta kuin hajoittaa koko ajoneu-vomme osiin ja kantaa ne ylitse.



Zulut ovat Afrikan uljaimpia ja komeimpia nekereitä. Tässä kaksi naista ja pikku poika juhla-asussa.

Silloin ilmestyy äkkiä paikalle eräs neekeripäällikkö mukanaan parikymmentä alamaistaan. He tarjoutuvat auttamaan meidät joen yli kahden savukerasian maksusta. Sen voimme kylläkin suostua maksamaan, ja pian ajamme moottoripyörän jokeen niin syvälle, että vesi ulottuu puoliväliin moottoria. Sen jäähdytysrivat sähköävät ja pakokaasu virtaa ulos pakoputkesta veden alla jättäen jälkeemme vanan kuplia. Onneksi meillä on erikoissuodatin kaasuttimessamme, niin ettei moottoriin pääse vettä. Yhtäkkiä etupyörä vajoaa, vesi ulottuu sytytystulppiin — ja me jäämme kiinni keskelle jokea.

Neekerit tulevat avuksi. Heidän huataessaan ja ähkiessään tahdikkaasti matka jatkuu vielä muutamaan metrin eteenpäin, mutta sitten he lopettavat ja heidän päällikkönsä selittää, että pyörä on liian raskas, että heidän on saatava vähintään 20 rasiaa savukkeita lisää. Me luonnollisesti torjumme pyynnön — ja neekerit kahlavaat heti takaisin rannalle.

Moottoripyörä vajoaa yhä syvemmälle. Vesi on jo virtaamaisillaan sivuvaunuun. Neuvotellessamme neekeripäällikön kanssa teemme suuren virheen antaessamme hänen ymmärtää, että nyt on hätä käsissä ja että vesi on pian turmelemaisillaan matkatavaramme. Päällikkö, joka aluksi oli halunnut saada vain muutamaa kymppiä enemmän kuin ensin oli pyytänyt, pitää nyt ehdottomasti kiinni vaatimuksestaan — ja meidän on pakko maksaa.

Kun pulasta lopulta on selvitty ja olemme päässeet toiselle rannalle kymmenkunta litraa vettä sivuvaunussamme, on päällikkö kaiken kukkuraksi niin röyhkeä, että pyytää ylimääräistä juomarahaa. — Ei, siitä ei voi olla puhettakaan!

Kastuneet sytytystulpat kuivataan nopeasti Wolframmin vastapestyillä nenäliinalla ja minun viimeisellä sukkaparilani — ja niin käy moottori jälleen.

Seuraava joki on kokonaan kuivunut. Tuntuu ihmeelliseltä ajaa pitkin joen pohjaa ja ajatella, että samassa paikassa sadekaudella on vettä 3-4 metriä.

Moottorin kaikki hevosvoimat ovat tarpeen, kun yritämme ajaa vastapäistä rantatöyrästä ylös. Wolframmin ja minun on työnnettävä mukana. En tiedä, kuinka monta hevosvoimaa me edustamme, mutta ylös me onneksi kuitenkin pääsemme. Keskellä yötä ei varmaankaan olisi ollut saatavissa ketään ”halpaa” neekeripäällikköä auttamaan meitä.

Varhain aamulla sivuutamme suuren paloalueen korkeata, kuivaa ruohoa kasvavalla tasangolla. Palaneilla paikoilla kuljeskelee monenlaisia kahlajia ja haikaroita etsiskelemässä kuolleita hyönteisiä ja käärmeitä. Paloalueen yläpuolella lentelevät haaskalinnut, ja usein kun joku pienempi eläin juoksee pakoon, nämä linnut iskevät sen kimppuun kuin syökypommittajat ja tappavat sen.

Siellä, missä liekit eivät ole kovin voimakkaat, istuvat kotkat vahtimassa aivan palon äärellä, missä ne koko ajan voivat siepata herkkupaloja.

Yhden ainoan kerran pysähdymme ja hakkaamme aukon kookospähkinään, mutta muuten matka jatkuu keskeyttämättä. Kanon ”vankeuden” jälkeen olemme innokkaita pääsemään eteenpäin ja toivomme pääsevämme Fort Lamiin ennen ilttaa.

Myöhään iltapäivällä saavumme Tsad-järven alueelle, ja meistä tuntuu kuin yhtäkkiä olisimme tulleet eläintarhaan. Rämellä ja pikkujärvissä suorataan kuhisee lintuja. Joukko kahlajia liikehtii rannalla tai seisoo liikkumattomana vedenrajassa saalista odottaen. Kaikenlaisia hanhia ja sorsia uiskentelee vedessä sinisten lumpeiden ja punaisten ja valkoisten kukkien keskellä, jotka riippuvat erinomaisen rehevinä kukkivien puiden oksista alas vedenrajaan.

Haikaroita, joiden väri vaihtelee valkoisesta sysimustaan, kahlaillee rantavedessä. Hullunkuriset, kömpelöt, suuri-nokkaiset pelikaanit ovat vähän liian hitaita käänteissään ja ehättävät siivilleen vasta sitten, kun olemme jo ajaneet niiden ohitse. Linnut ovat joutuneet tekemisiin ihmisten kanssa niin vähän, että voimme päästä aivan lähelle niitä.

Harmaita apinoita ja pieniä petoeläimiä juoksee tien poikki edessämme, ja lopulta näemme aivan yhtä mittaa eläimiä tienvarsilla ja järvissä.

Tie muuttuu vähitellen yhä paremmaksi, ja me lisäämme vauhtia. Olemme muuten monta kertaa päättäneet olla ajamatta lujaa, mutta yhtä monta kertaa joudumme kiusaukseen ”antaa kaasua” ja havaitsemme pyyhältävämme eteenpäin sellaisella nopeudella, että se saisi tanskalaisen liikennepoliisin heti kimpuamme.

Wolfram haluaa säästää moottoria. Minun ajaessani tapahtuu usein, että hän taputtaa minua oikealla olkapäälle — se merkitsee, että ajamme liian kovaa. Hän on mekaanikko ja tietenkin auktoriteetti nopeuden suhteen — ja niin vauhtia taas hiljennetään.

Suoritettuaamme 800 kilometrin non stop-ajon pitkän huonoa tietä saavumme Fort Lamiin. Ystävällinen upseeri neuvoo meidät paikalliseen rest houseen, jota kaikki matkustajat saavat vapaasti käyttää. Meille ilmoitetaan, ettei täällä ole moskiittoja, joten voimme rauhassa nukua huoneessamme, ja kun olemme väsyneitä yli vuorokauden kestäneestä yhämittaisesta ajosta, törmäämme sisään sen sijaan, pystyttyisimme moskiittoverkoin varustetun telttamme.

Sanotaan, että moskiitto pistää ainoastaan kaksi kertaa eläessään. Jakamalla kahdella ne moskiitonpistot, jotka minulla on seuraavana aamuna, saan pätevästi toteennäytetyksi, että ainakin 20 tällaista malariantartuttajaa on herkutellut vereläni yön kuluessa. Aamupuuron lisäksi nautin sen vuoksi pari ylimääräistä malariatablettia.

Wolframilla on ollut parempi onni, sillä hänellä on erinomaisen hieno makuusäkki, josta vain nenä pistää esille, eikä yksikään moskiitto ole rohjennut koskea siihen.

Fort Lamista, samoin kuin useimmista muistakin Ranskan Sudanin kaupungeista saa melkoisen sekavan vaikutelman; tuntuu kuin täällä ei tunnettaisi kyllin hy-

vin olosuhteita eikä kyettäisi suunnittelemaan ja johtamaan kaupungin kehitystä. Hengenvaaralliset tiet, jotka ovat tyypillisiä koko Ranskan Sudanissa, ovat luonteenomaisia myöskin Ft. Lamille.

Täällä tapaamamme ranskalaiset virkamiehet ovat erinomaisen ystävällisiä ja avuliaita, mutta aivan samoin kuin Gossa ja Niameyssa, saa täälläkin vaikutelman, että heistä tuntuu kuin Ranska olisi ”unohtanut” heidät.

”Unohtettu kaupunki” soveltuu myös erinomaisesti kuvaamaan Ft. Lamia, missä kaikki pysyy entisellään tai on häviämässä. Täkäläiset neekerit muistuttavat epäkohteliaita koululaisia, joiden kurinpidon opettaja on laiminlyönyt.

Me jätämme, kaupungin taaksemme niin nopeasti kuin suinkin, ts. sangen hitaasti, sillä tiet ovat sellaiset, että niitä pitkin on vaikea päästä eteenpäin.

Parin suuren virran yli pääsee lautalla, mutta niiden käyttö on uhkarokkeata, kun ei ole olemassa mitään laituria, siltaa tai muuta laitetta lautalle ja siltä pois ajamiseksi, vain pari paksua lankkua, jotka johtavat jyrkästi rantatöyräältä alas lautalle.

Pensassavanni väistyy vähitellen metsäsavannin tieltä, missä puiden välissä kasvaa paljon korkeampaa ruohoa kuin Tanskassa. Yksityiset korret ovat 4–5 metriä pitkiä, ja sellainen ruohikko peittää helposti näkyvistä norsunkin.

Ajaminen täällä on kuin seikkailua. Pitkin tienvarsia kasvaa ihmeellisiä trooppilisia puita, joissa on oudon näköisiä kukkia ja hedelmiä. Varpusen kokoiset perhoset ja tanskalaisen perhosten kokoiset pikkulinnut lentelevät ilmassa.

Silloin tällöin näemme vilahduksen neekerikylistä. 100 kilometrin välein on rakennettu hyvin hoidettuja neekerimajoja, jotka on tarkoitettu matkustajien käyttöön. Minkäänlaisia hotelleja ei tien varrella ole.

Joissakin paikoin on alkuauskaiden kylät, kraalit, ympäröity korkealla aitauksella. Meille kerrotaan, että seudulla liikkuu leijonia ja leopardia. Itäisin sy-

tyttävät nekerit suuria nuotioita metsään karkottaakseen petoeläimet karjan lähettäviltä.

Alkuasukkaat ovat täällä hyvin iloisia ja ystävällisiä mutta perin alkukantaisia. Useimmat kulkevat 99-prosenttisesti alasti: hellä on vyötäisillään vain helminauha, jossa riippuu pari lehteä, tai pieni nahkahame.

Heidän työkalunsa ja aseensa ovat äärimmäisen yksinkertaisia, mutta miehet ovat hämmästyttävän taitavia käyttämään jousta ja nuolta. Majat on Pohjois-Sudanissa rakennettu yksinomaan oljista, Etelä-Sudanissa taas niihin käytetään lisäksi oksia ja savea.

Neekerien pahimpia vihollisia on leopardi, jota he kovasti pelkäävät. Leopardi hyökkää sekä ihmisten että karjan kimppuun, mutta voidaan olla eri mieltä siitä, eikö valkoinen mies ja nopeasti leviävä ”kulttuuri”, ts. kauppa, sittenkin ole mustille paljon suurempi ja uhkaavampi vaara!

Voimme tuskin uskoa, että tässä kuivassa savannimaassa on paljonkaan eläimiä, mutta eräänä yönä näemme kolmen leijonan odottamatta ylittävän tien vain muutaman kymmenen metrin päässä edessämme ja hetkistä myöhemmin näemme vilahduksen norsusta. Minun on melkein nipistettävä itseäni käsivarresta todetakseni, olenko valveilla vai näenkö vain unta.

Keskiviivillä kello 12 ja 14 välillä on liian kuuma ajaa. Joskus pysähdymme täksi ajaksi johonkin nekerikylään, missä meille aina on valmiina varjoisa maha, mutta tavallisimmin pidämme parempana pysähtyä jonkin pienen joen rantaan. Erämaamatkan ja Nigeriassa olomme jälkeen ei meillä mielestämme ole koskaan tarpeeksi vettä. Pienen tauon aikana iimme jopa neljäkin kertaa, ja tarmokkaimpina päivinäme saavat vaattemmekin pesun, ellei lähettävillä satu olemaan nekerikylää.

Jokivesi on aina niin kirkasta ja puhdasta, että me valmistamme siitä teemme, ja päivän kohokohta on, kun uinnin jäl-

keen nostamme tulelta teevesipatamme. Silloin istahdamme jonkin suuren puun varjoon, otamme esiin kaurahiutaleemme – ja juomme valtavan määrän teetä.

Täällä varjossa on lämpö likipitään siedettävä, ja kun olemme käyneet uimassa kolme tai neljä kertaa, olemme saaneet kylliksi tarmoa ryhtyäksemme parranajoon tai paikkaillaksemme vaattemme. Myöskin päiväkirjaa on syytä pitää joka päivä.

Iltaisin on hauska ajaa, mutta yöllä tulee niin kylmä, ettemme voi jatkaa ajoa, vaikka olisimme pukeutuneet lämpimästi. Pysähdymme johonkin nekerikylään, mutta moskiitojen vuoksi pidämme rest housen sijasta parempana omaa telttaamme. Yritämme aina pyrkiä ajoissa nekerikylän suoja-aidan sisäpuolelle, sillä siellä saamme olla turvassa villieläimiltä.

Wolfram vaipuu heti uneen, mutta minä en voi nukkua, sillä kylästä kuuluu tam-tamien rummutusta ja yksitoikkoista laulua.

Mitähän siellä mahtaa tapahtua? Lähdän liikkeelle, kuljen äänen suuntaan ja pian näen nuotion loimuavan puiden välissä ja mustien hahmojen liikkuvan sen ympärillä hurmioituneesti tanssien.

Ilmestyessäni akka nuotion valopiiriin juoksevat kaikki tiensä pakokauhun vallassa, mutta kun esiinnyn rauhallisesti ja odotan, saapuvat alkuasukkaat pian uteliaina takaisin, ja ennen pitkää on tanssi jälleen käynnissä.

Rummunlyöjät paukuttavat käsillään rummunkalvoja, jotka on pingotettu ontoksi koverretun puunrungon päälle.

Tam-tam-miehet käyttävät innokkaasti nuijiaan ja saavat aikaan syviä, kumeita ääniä, joiden tahti on kummallisen kiihdyttävä.

Mustat ruumiit väentelehtivät liekkien loimuavassa valossa tai ”värisevät” erikoisella tavalla, jonka oppiminen varmaankin kestää vuosikautia.

Paljaat jalat tömisyttävät maata ja nostattavat siitä pölyä, niin että nuotion

ympäriellä on kuin matala punainen verho.

Viisi tai kuusi tanssijaa esiintyy kerrallaan. Muut seisovat heidän ympärillään ja taputtavat tahdikkaasti käsiään. Silloin tällöin he päästävät villin huudon, jonka kaiku kuuluu puiden välistä aavemaisen kaameana.

Syllinen puita heitetään nuotioon. Hehkuvat kipinät lentävät korkealle mustansinistä yötaivasta kohden, keltaiset liekit heittävät loimuavan kajon puihin. Nämä ojentavat oksansa tanssipaikan yläpuolella kuin kummitukset, jotka liitos-paholaisen, noitien ja muiden pahojen henkien kanssa pitävät loitsien käsiään tanssivien yläpuolella.

Hikiset, mustat ruumiit kiiltävät tulen loisteessa. Tanssi muuttuu yhä hurjemmaksi ja hurjemmaksi. Nyt ottavat kaikki osaa siihen – tanssiin, joka periytyy tuhansien vuosien takaa.

#### Puhvelinmetsästys

Eräänä iltana pystytämme jälleen telttamme nekerikylän liepeille Ranskan Sudanissa. Mustat kerääntyvät heti hälisten outojen vieraiden ympärille. Vain muutamat harvat heistä ovat aikaisemmin nähneet valkoihoisen miehen, mutta heidän joukossaan on kuitenkin joku, joka osaa pari ranskalaista lausepartta, ja hän tarjoaa meille käytettäväksemme majan.

Aikaisempien kokemustemme perusteella tiedämme, että sellaisen yösjän jälkeen olemme täynnä kirppuja tai muita pikkueläviä – ja sitä paitsi tunnemme olevamme paremmissa turvassa teltassamme, moottoripyörä aivan teltan seinän vieressä.

Neekerien majat ovat täällä pyöreitä, savinseinäisiä. Seinät on punottu pajunkokista ja risuista, ja tämän luurangon päälle on sitten isketty käsin savikerrok-sia. Monien majojen seinät on koristeltu alkeellisin piirroksin, mutta ainoastaan ulkopuolelta – sisällä majoissa on niin pimeätä, ettei kukaan voisi siellä nauttia tällaisista taideteoksista. Majan katto on tehty oljista ja on aina vedenpitävä.

Keskellä majan lattiaa palaa tuli, jota pidetään vireillä yötä päivää. Öisin, kun on kylmä, on sen tarjoama vähäinen lämpö tarpeen, mutta nuotiosta kehittyä enemmän savua kuin lämpöä. Savu puolestaan vaikuttaa säilyttävästi lihakappaleisiin, joita on ladottu noin metrin korkeudelle nuotion yläpuolelle sijoitetulle, oksista punotulle telineelle. Siinä liha voi tropiikin lämmöstä huolimatta säilyä viikkokausia ja on samalla suojaassa kärpäsilta.

Savu karkottaa myöskin moskiitot majoista ja voisi melkein otaksua, että nekerit itsekkin savustavat siinä määrin, etteivät moskiitot välitä käydä heidän kimppuunsa, sillä aivan ilmeisesti malaria raivooa paljon vähäisemmässä määrässä näiden nekeriheimojen keskuudessa, jotka pitävät tällaista nuotiota majoissaan, kuin muissa heimoissa.

– Haluaisiko monsieur lähteä huomenna metsälle? tiedustelee päällikkö tulkin välityksellä.

– Kiitos, kyllä se sopii, sehän on mainio ajatus. Ja seuraavana aamuna heimon kaksi parasta metsästäjää herättää minut kello kuudelta.

Wolfram ei ole innostunut metsästyksestä ja käyttää tämän ajan tarkastaakseen moottoripyörän perusteellisesti, kun taas minä seuraan noita kahta mainiota soturia metsään.

Mustilla on mukanaan kaksi keihästä, mistä päättäen he pitävät metsästyksretkeä vaarallisena. Pitempi keihäs heitetään vaaran uhatessa päälle ryntäävää eläintä kohden, kun taas lyhyempää käytetään vasta äärimmäisessä hädässä – lähipuolustukseen.

Me olemme nyt menossa puhvelijah-tiin, josta neekereillä ei tunnu olevan paljonkaan käsitystä. Viimeksi he kaatoivat puhvelin viisi vuotta sitten, ja se tapahtui siten, että he ajoivat puhvelin suohon, jonne se hukkuu.

Olemme tuskin olleet matkalla kahta minuuttia, kun aivan nenämme edestä tömistää ohitse suuri puhvelilauma. Minulla on kivääri selässäni enkä ole lainkaan

valmistautunut kohtaamaan riistaa niin lähellä kylää — en siis ehdi ampua.

Alkuasukkaat katselevat epäilevästi valkoista miestä ja tämän tuliputkea. Seuraavalla kerralla minun täytyy olla käänteissäni vähän nopeampi.

Äkkiä neekerit kuiskaavat jotakin kumartuen samalla tarkastelemaan maassa olevia jälkiä, ja nyt alkaa meno halki ruohikkojen ja pensaikkojen, soiden ja vesireittien mustien seurattessa jälkiä kuin kaksi vainukoiraa. Tiedän, että nyt ollaan puhvelin jäljillä.

Toisella neekerillä on jalassaan pehmeät sannikkaat, mutta hän riisuu ne voidakseen hiipiä risukon poikki niin äänettömästi kuin suinkin. Minä seuraan jäljessä niin hyvin kuin taidan, mutta huomaan itsekini kulkuni kuullostavan bambuvesaikoen läpi ryntäävän norsun askelelta; en uskalla edes kuvitella, mitä mustat mahtavat siitä ajatella.

Taipunut heinänkorsi, katkaistu oksa, tippa puhvelin virtsaa — mikään ei jää mustilta jälkiensuurailta huomaamatta. Pian tulemme ”lehmänlän” luokse, ja neekerit työntävät tuumivän ilmein sormensa siihen — niin, se on vielä lämmin, joten puhvelit eivät voi olla kovinkaan kaukana!

Nyökkään myöntävästi neekereille, mutta minulla itselläni ei ole halua koetella tuota modistuskappaletta.

Kun vähän myöhemmin löydämme lisää puhvelinlantaan, koettavat neekerit jälleen sitä sormillaan, ja huiskuttavista kädenliikkeistä voi päätellä, että se tällä kertaa on hyvin lämmin — puhvelit ovat nyt siis aivan lähellämme.

Puhveleilla on mainio hajuaisti, ja neekerien hien haju on havaittavissa jo kaukaa. Kun tuuli on vähän epävakainen, alkuasukkaat pelkäävät, että eläimet vainuaisivat meidät, mutta siihenkin on heillä omat keinonsa — he sivelevät haaransa ja kainalonsa tuoreella puhvelinlannalla ja ovat kovin yllättyneitä, kun minä en seuraakaan heidän esimerkkiään. Mustat selittävät, että puhvelit nyt luulevat toisen puhvelilauman olevan tulossa.

Äkkiä on tosi edessä. Noin 400 metrin päässä meistä on näkyvissä parikymmentä puhvelia, ja minä alan kopeloida kivääriäni, mutta neekerit, jotka eivät tunne valkoisen miehen aseita, eivät voi kuvitellakaan, että riista saataisiin kaadetuksi näin kaukaa — he ovat tottuneet lähestymään 15—20 metrin päähän, ennen kuin voivat kaataa jotakin alkeellisilla aseillaan.

Sen vuoksi ryömimme eteenpäin läpi korkean, kuivan ruohikon, mutta kun olemme tulleet noin 50 metrin päähän, minusta näyttää, että olemme jo päässeet tarpeeksi lähelle. Ei kai ole tarkoitus, että minun olisi mentävä taputtamaan niitä!

Puhveli on Afrikan vaarallisin eläin, koska sitä on melkein mahdoton kaataa yhdellä ainoalla laukauksella. Haavoitettu puhveli hyökkää aina, ja hyökkäävää puhvelia vastaan on miltei mahdotonta puolustautua. Vaikka sitä ampui keskelle otsaa, se ei vaikuta mitään paksukalloseen eläimeen. On tähdittävä lavan taakse, sillä silloin puhveli kaatuu eikä voi käydä hyökkäämään.

Polvistun pienen pensaan taakse ja tähtään. Silmänräpäyksen ajaksi minulle muistuu mieleen kaikki ne kertomukset, joita olen kuullut vaarallisista puhvelijahdeista.

Sitten laukaisen!

Puhveli kaatuu kyljelleen ja sen toinen sarvi tunkeutuu maahan. Maaperä vaipeee ja alusmetsä ryskyy ja räiskää, tummat hahmot ryntäävät pölypilvessä ohitseni: puhvelilauma syöksyy pakoon.

Laukaukseni ei ole osunut lapaan, vaan pari tuumaa taemmaksi ja niin onnellisesti, että luoti on lävistänyt sydämen. Puhveli on kuollut heti.

Mustat hyppeävät alas puista, joihin he ovat paenneet, ja toinen heistä juoksee kylään ilmoittamaan suuresta saaliista.

Jospa kaatamani otus olisi ollut edes fasaani, minulla olisi ollut mahdollisuus valmistaa siitä ruokaa vanhaan, hyvään partiolaistapaan — mutta kokonainen tonni lihaa, siinä on jo vähän liikaa!

Lahjoitan sen vuoksi puhvelin neeke-

reille, jotka joutuvat tästä ilosta aivan suunniltaan. Päällikkö saapuu kantotulissaan, ja kaikki muut kylän asukkaat tulevat paikalle tanssien ja huutaen täyttä kurkkua, keihäitään ja veitsiään heiluttan. He nylkevät ja leikkelevät kuollutta puhvelia, kunnes ovat saaneet sen paloitelluksi lukemattomiin ”pihveihin”. Naiset kantavat lihat koreissaan kylään veren tippuessa pitkin heidän alastonta selkäänsä. . .

Juhlan kunniaksi järjestävät mustat villin tam-tam-tanssin, joka kestää koko päivän ja — ikävä kyllä — myös koko yön, niin ettemme Wolframmin kanssa saa nukuksi hetkeäkään.

Nämä neekerit ovat komeaa rotua. Miehet ovat voimakkaita ja karaistuneita eivätkä pelkää käydä alkeellisine keihäineen taisteluun villisikaakaan vastaan.

Naisilla on lanteittensa ympärillä nelinkertainen helminauha ja sen alapuolella edessä ja takana mitätön, viikunanlehteä pienempi niinitupsu. Mutta jos kellaan maailmassa, niin juuri näillä kaunis- muotoisilla, pitkäjäsenisillä, kuvankauniilla naisilla, jotka uhkuvat suloa ja terveyttä, naisvartalo esiintyy edukseen alastomana. He ovat kaikki hymyileviä ja ystävällisiä vieraille, eikä heidän mieleensä johdu kerjätä.

Raiteet — niin kutsuttu tie — jotka johtavat kylän ohitse, ovat aivan uudet ja hyvin tasaiset — joskus saattaa joku valkoinen mies ajaa ohitse kuorma-autollaan, mutta kauppayhtiöt ovat ilmeisestikin jo kauan sitten lähettäneet mustat asiamiehensä siltämääseen mustille, että puuvillanviljelys ja tietyt ovat ainoa tie onneen.

On traagillista ajatella, että kysymys on varmaankin vain muutamista vuosikymmenistä, ennen kuin valkoinen mies muuttaa tämän pienen, onnellisen yhdykunnan jäsenet repaleisiksi, suvustaan huonontuneiksi puoliapinoiksi, jotka kääriytyvät pölyä ja hikeä kerääviin vaatekappaleisiin, sairauksien turmelemiksi lasaruksiksi ja kerjäläisiksi — tällaisesta kehitystuloksesta on ikävä kyllä nähtävissä

liiankin monta esimerkkiä varsinkin Ranskan siirtomaan alueen kaupungeissa.

Raha ennen kaikkea! Se on tunnuksen melkein kaikkialla Afrikassa, ja rahaa saa helpoimmin, kun antaa mustien tehdä työtä puolestaan. Minä puolestani uskon, että neekereitä useissa tapauksissa kohdellaan huonommin kuin aikanaan orjia. Orja oli sentään arvokas omaisuus, jota oli hoidettava hyvin — hänen kuolemansa oli omistajalle suuri menetys. Mutta mustan työvoiman suhteen on asianlaita Afrikassa toisin: jos joku kuolee, on helppo saada tilalle toinen, joka on valmis tekemään työtä niin kauan kuin nälkä siihen pakottaa.

Liian nopeasti laajeneva kauppa ja ”sivistys” ovat neekerin kirouksena. Ne pakottavat hänet elintapoihin, jotka ovat hänelle luonnonvastaisia. Neekeri ei tietenkään voi 50 ja 100 vuodessa omaksua sellaista sivistystä, jonka hankkimiseen valkoiselta rodulta on kulunut tuhansia vuosia. Tuskinpa keskitason neekeri milloinkaan voi kehittyä valkoisen rodun vertaiseksi. Nigeriassa on kuitenkin lahjakkaita neekeriheimoja, ja ne neekerit, jotka ovat saaneet eurooppalaisen kasvatuksen ja sivistyksen joko USA:ssa tai Englannissa, ovat järjestään sieltä koitoisin.

Kun sanomme jäähyväiset päällikölle, hän ilmoittaa tahtovansa mielellään maksaa meille puhvelista. Se ihmetyttää meitä hieman, kun tiedämme, ettei täällä osata käyttää rahaa, mutta yhdessä vilauksessa etemme kannetaan 100 banaania.

100 banaania on tanskalaisen mittapuun mukaan sievoinen lahja, mutta pari päivää aikaisemmin olimme vaihtaneet itsellemme saman määrän tyhjällä pullolla. Tämän mukaisesti siis tyhjä pullo ja tonni lihaa olisivat suunnilleen samanarvoisia!

Ennen lähtöämme meille annetaan kuitenkin mukaan palanen puhvelin lihaa, koska miellämme haluaisimme maistaa oikeata puhvelipihviä, mutta seuraavien päivien aikana meille selviää, että olimme todellakin tehneet hyvän kaupan vaihta-

# MOTO- POSTIA

## Vielä ralleista

En voi kun ihmetellä kaikkia niitä kirjoituksia, joissa morkataan ralleja. Eikö ne ole tarkoitettu kaikille. Miksi siis ruveta karsinoimaan osanottajateri karsinoihin, silloin kyllä mentäisiin aika kauas kaseikkoon. Se ei varmasti ole seurojen tarkoitus, enkä usko, että se olisi yhdenkään motoristin tarkoitus eikä tavoite.

Totta on, että samalta paikkakunnalta olevat ovat samoilla paikoilla. Mutta jos motoristeja on yli tuhat, niin siellä tuntee itsensä aika orvoksi ellei ole yhtään tuttua kaveria.

Esimerkiksi Kauhajoelta keväällä. Siellä eräs ulkomaalainen kaveri oli aika avuttoman ja orvon näköinen, kukaan ei näyttänyt haluavan olla missään tekemisissä hänen kanssaan.

Moni sielläkin puhui jotain ulkomaista kieltä. Eräskin kaveri jutteli, että ne jotka osaavat, eivät halua puhua. Minusta niiden jotka osaavat jotain täytyisi auttaa edes vähän ulkolaisia motoristeja. Mitä järkeä on opetella jos ei halua käyttää taitoaan hyväksi. Sitä paitsi ulkolaiset

---

valonheittimien voimakkaiden keltaisten valokeilojen pyyhkiessä tietä, ja sinertävät valopisteet kiittävät raekuoron tavoin meitä vastaan. Kaksi loistavaa tulikärpistä iskeytyy nahkatakkiini vasten; ne valaisevat niin voimakkaasti, että kun nostan rannekelloni niiden lähelle, voin nähdä, paljon se näyttää. . .

Nyt on matkamme määränä Kongon rajajoki.

**Jatkuu seuraavassa numerossa**

essamme puhvelin 100 banaanin — kun otetaan huomioon lihan laatu. . .

Kun illalla pystytämme teltan pensas-savanille ja sytytämme nuotion pitääksemme villieläimet loitolla, keitämme lihaa kolmen tunnin ajan, mutta se on edelleenkin melkein käyttökelvotonta. Seuraavana iltana jatketaan keittämistä jälleen kolmen tunnin ajan, mutta liha on sitkeää kuin pohjanahka. Seuraavaksi yöksi panemme sen kiehumaan kaatuneen, kuivan puunrunгон muodostamalle tulelle, ja aamulla saamme siitä terävällä veitsellä sahatuksi sellaisia kappa-leita, jotka saamme niellyksi — mutta pidämme edelleenkin parempana tulla toimeen raoilla kaurahiutaleilla ja vedellä.

Kongoa lähestyttäessä luonto muuttuu rehevämmäksi ja sivistyksen merkit selvemmiksi. Harvat kaupungit ovat suurempia ja neekerit puolestaan kooltaan pienempiä. Melkein kaikki neekerikylät ovat täällä virallisesti kristittyjä, minkä ulkonaisena tunnusmerkkinä on, että mustat käyttävät vaatteita. Monien on kuitenkin tässä suhteessa tultava toimeen likaisilla rääsyillä, ikivanhoilla pyyheliinoilla tai hylätyillä smokingtakeilla.

Lähetysaarnajat, varsinkin protestanttiset, tekevät hyvää työtä — kunhan he vain etenisivät siinä vähän hitaammin ja kohdistaisivat toimintansa etupäässä niihin neekereihin, jotka asuvat valkoisten kaupungeissa, ja jättäisivät rauhaan ne useimmiten onnelliset neekerit, jotka asuvat kaukana maakyllissään.

Olojen ollessa nykyisellään monet lähetysaarnajat ovat samalla amerikkalaisten ja belgialaisten vientiliikkeiden apostoleja. Nämä vientiliikkeet ansaitsevat suunnattomasti lähettämällä Kongoon halpoja puuvillakankaita. Kristinusko on siis eräänlaisena alkusoittona ”sivistykselle”.

Se uskonnonpaljous, jota mustille opetetaan, tyrkytetään heille varsin usein liian nopeassa tahdissa ja aiheuttaa ristiriitoja. Opettajat ja lääkärit voisivat auttaa mustia aluksi paljon enemmän kuin innokkaimmatkaan teologit, ja asiaa pa-

hentaa vielä suuresti se, että eri uskonlahkot, jotka työskentelevät Afrikassa, sangen huonosti tulevat toimeen keskenään. Ne kilpailevat, riitelevät ja koko työlle antaa leimansa se, että työntekijät usein ovat kiihkoilijoita.

Lähestymme sivistyneitä seutuja, ja keskellä viidakkoa kohoaa eteemme valtavan suuri, komeasti koristeltu katolinen kirkko. Sen 50 pappia kiittää ympäri aluetta viimeistä mallia olevilla loistoautoilla. Suuri osa niistä on hankittu mustien rahoilla ja on räikeänä vastakohtana sille köyhyydelle, joka vallitsee kaikkialla ympäristössä.

Tanganjikassa olen sitä vastoin käynyt monella amerikkalaisella ja skandinaavisella lähetysasemalla, jotka kaikki ovat suorittaneet ihailtavaa, uhrautuvaa työtä alkuasukkaiden hyväksi.

Etelä-Sudanin neekerit ovat hyvin kurjia ja repaleisia. Eräs täällä tapaamani lääkäri kertoo: joka torstai annan yhdesä apulaisten kanssa noin 1 000 ruisketta syfilistä vastaan. Neekerit ovat rappeutunutta joukkoa, he eivät ole minkään arvoisia. . . .

Minua ihmetyttää, ette tämä mies ole selvittänyt itselleen, että kaupungit ja valkoiset ovat tähän syypäitä. Vain 500 kilometriä pohjoisempana, keskellä viidakkoa, neekerit ovat reippaita ja terveitä.

Eräänä viimeisistä illoistamme Sudanin alueella vietämme joen rannalla sammuttamalla nälkäämme hoviruualamme: ikuisella kaurapuurolla.

### Yö viidakossa

Ehdimme hädin tuskin sytyttää nuotion ennen kuin pimeys lankeaa. Ohikulkeva nekeri osoittaa haluavansa auttaa meitä, ja pian istuu entinen ihmisyyöjä — ainakin hänen isänsä on ollut kannibaali — nuotion ääressä keittäen meille kaurapuuroa.

Olisi mielenkiintoista tietää, pitääkö hän itse kehittymistään ihmisyyöjästä kaurapuuron keittäjäksi edistyksenä, mutta Wolframista ja minusta on joka ta-

pauksessa turvallista tietää, että ihmislihan syönti nyttemmin on loppunut. Jos olisimme tulleet vain 70 vuotta aikaisemmin, voisi asianlaita olla niin, että hän olisi saanut silloin illallisen. . .

Olemme löytäneet keskeltä aarniometsää loistavan leirytymsipaikan. Savukohoa luotisuoraan ylöspäin syvänsinistä yötaivasta kohden ja yrittää peittää mieltä Orionin tähtikuvion. Neekerit istuu nuotion ääressä gorillaa muistuttavana varjokuvana ja sekoittaa puuroa. Liekit heittävät loimuavan valonsa puiden ja köynnöskasvien muodostamaan verkkoon.

Pyörän pysäköimisvalon keilassa leijailtavat pienet, pölyhiukkasten kokoiset hyönteiset ja suuret yöperhoset, jotka ovat valtavia kuin yölepakot. Mielikuvituksellisimman näyn muodostavat kuitenkin tuhannet itsevalaisevat heinäsiikat, jotka voimakkaasti loistavina valopisteinä liikkuvat ruohikossa tai lentelevät sinne tänne joen yläpuolella ja heittävästään aivan kuin kipunoivat peilikuvansa mustaan vedenpintaan. Siellä suorittaa kaksi sukupuolta valkohehkuista lemmeleikkiään. Silloin tällöin syksyy jokin valopiste alas veteen, mutta turhaan saa kuunnella sihahtavaa ääntä sen sammussa. Se on ollut jokin innokas rakastaja, joka on erehtynyt luulemaan omaa peilikuvaansa toiseksi hyönteiseksi — ja nyt, kun sen elämä sykkii kuumimmillaan, se saakin kärsiä hukkumiskuoleman. . .

Heinäsiikat sirittävät ja yölepakot piipittävät heikosti. Tulee ajatelleeksi, että täällä, missä on niin paljon erilaisia itsevalaisevia hyönteisiä, lepakoilla lienee hyvät päivät, kunnes muistaa, että ne ovat melkein sokeita.

Jokin eläin kiljaisee sydäntäsärkevästi viidakossa, ja heti sen jälkeen kuuluu syvää murinaa. Tropiikin yö on ympärilämme sysimustana, ja seikkailun tuntu on vaihtumaisillaan epämiellyttäväksi.

Kannibaali saa shillinkinsä. Kysytyimpiä ovat rahat, joissa on keskellä reikä — arvosta riippumatta. Ja niin kiidämme taas eteenpäin tropiikin pimeyden halki

varmasti haluavat vaihtaa ajatuksia ralleista Suomessa ja muualla. Uskoisin siitä olevan hyötyä meille kaikille ajan kanssa.

Puhuttaessa kokoontumisajojen ohjelmasta ei minun mielestäni tarvitse mitään erityistä ohjelmaa, kyllä siellä varmasti aika kuluu muutenkin. Ainahan voi tietysti järjestää sellaista ohjelmaa kuin oli Kontiossa, minusta ei koskaan puhuta liikaa pyörällä liikkumisesta ja liikennekäyttäytymisestä, koska eihän vara venettä kaada. Monikaan ei varmasti kerta kaikkiaan jaksaa osallistua jos on ajanut useita satoja kilometrejä. Moni nimittäin lähtee reissuun töiden jälkeen, joten ei sitä paljon muuta jaksa kun teltan pystyttää ja ruveta vetämään hirsiiä. Monella valitettavasti on sellainen tapa, että heti kun tämä rautaratsu on saatu kunnolla pysäytettyä niin korkataan se ensimmäinen pullo ja sitten vasta telttaa pystyyn, mutta huomautan, eivät läheskään kaikki tee näin. Ja hyvä onkin, mitä siitä tulisi jos kaikki olisivat samanlaisia. Paljon puhutaan asiaa, mutta on sitä paljon tyhjänpäiväistäkin kirjoitusta ja mustamaalauksia.

Kaikkea hyvää tulevalle rallikesälle, toivoo vasta yhden Kontiorallin ajanut Motoristi.

## Miten minusta tuli . . .

### Jatkoa sivulta 21

teessä näin vain Sepon saappaat ylöslaisiin kääntyneen Tossun takaa. Itse pöläytin pari kertaa lumivallia Kiiskan pyrkiessä vastarannalle. Käteni olivat tunnottomiksi puutuneet, mutta perille tulin — kolme pistettä rikkaanpana.

Ennen seuraavaa erää narrasin itseleni toipumisaikaa pyytämällä opettamaan minullekin kakkoselle vaihtamisen. Ahaa! Vaihdepoljinta oli nostettava ja samanaikaisesti vedettävä kytkintä. Vi-

valla oli meidän ”perheen pienimpien” seurana jo taas Reijokin, nyt Nappulan ohjaimissa. Tällä vaikeimmalla ajettavalla äksyilijällä hän oli salamana liikkeellä ja alkoi vetää yhä kasvavaa rakoa seuraavaan, joka satuin olemaan minä. Nasta tuntui todella nimensä mukaiselta ajaa, se ei paljoa liukunut eikä heitteletinyt, vaan meni, minne käskettiin. Toisella yrityksellä sain jopa kakkosvaihteen päälle, jolloin vauhti sai aivan vedet silmiin. Reijo joutui ajelemaan paljon pitemmän matkan pitkin valleja, eikä hänen etumatkansa enää kasvanut niin nopeasti. Minä vuorostani oli takana karjuvan Piikkisian tiellä yli puoli kierrosta, ennen kuin se maalisuoralle tullessa pääsi ohi keltaisten lieskojen välähdellessä avoimista pakoaukoista. Reijo säilytti hädin tuskin joh-toasemansa, ja minun pistetilini kasvoi taas neljällä.

Jäseneni tuntuivat lyijyiltä, ja olin läpimärkä hiestä, mutta en ehtinyt heittää tarpeetonta villapuseroa pois, sillä sirkus jatkui ilman turhia taukoja. Ilta olikin jo hämärtymässä, ja kaikkiaan neljä erää oli vielä ajamatta. Minulle tämä 17. erä oli viimeinen, mutta pääsisinpä lopultakin kokeilemaan Piikkisian keuhuttuja ajo-ominaisuuksia. Huutosakilla oli entisen kytkinohjelmansa lisäksi toinenkin: ”Kallista kaarteis-sa!” Kytkintä muistin vetää ohjeen mukaan, mutta irti laskin sen kai liian äkkiä. Piikkisika hyppäsi etupyörä ilmassa ohi reunassa jalat ta-peilla tyyllitelevän Pomon, mutta säikähdyksissäni suljin kaasun juuri kun olin pääsemässä Reijon rinnalle. Pomo luiker-teli uudelleen ohi, ja Nastakin ilmestyi rö-pötellen viereeni. Älyttyäni vaihtta kak-koseen ja annettuani kaasua olin taas kolmantena. Etukaarre alkoi. Parikymmentä metriä edelläni Reijo ja Pomo las-kettelivat peräkkäin vasten hulkovaltia.

Mitä huutokuoro sanoikaan? Kallista kaarteissa! Osuttuani rännin päähän se ei ollutkaan liian vaikeaa. Keskipakoi-voiman vuoksi en tuntenut itse olevani kallellaan, mutta hangessa näyttivät kat-

sojat seisovan hassusti vinossa, ja satulan lähestyessä jäätä jouduin koukistamaan laahaavaa jalkaani yhä enemmän. Kolmisenttiset piikit puretuivat jäähän hile-suihkun lentäessä ja tuntuivat estävän sekä etu- että takapyörän asiaankuulu-mattomat sivuliikkeet täydellisesti. Eniten kysyttiin nyt rohkeutta. Paljonko sitä minulla riittäisi? Välähdyksenä näin Te-pon virnuilevan naaman ja kiernsin ham-masta purren kaasukahvan auki. Näin kovaa en ollut vielä suorallakaan ajanut. Niinpä eksyinkin kourusta S-kaarteessa lumivallin lähestyessä pelottavan nopeas-ti. Kallista! Sain kuin sainkin ajokkini kallistumaan ja kääntymään. Loppu-kaarteessa en ollut uskoa silmiäni pääs-tessäni vallia pölyyttävän pyörän rinnalle.

Se oli Reijon kuljettama Tossu jonka renkaat lumessa löivät pahemmin tyhjää kuin jäällä kiihkeämmän Nappulan. Täl-lä oli Pomo karannut jo kymmenisen metriä edelle. Mahdoinko häntä tavoitta-essani jättää kaasun tahallani auki vai unohtin sulkea sen? Ainakin tulini etu-kaarteeseen moottorin hirmuisesta huu-dosta päätellen ennätysvauhtia. Voimani eivät nyt riittäneetkään kallistamiseen, vaan tonnin painoselta tuntuva Piikkisi-ka pyrki rimpulustani välittämättä suo-raan vallin reunassa kiitävän Nappulan kimppuun. Sydämeni poti hetken rytmi-häiriöitä, mutta Pomo lisäsi vauhtia ja sai syntymään puolen metrin huoletto-man raon. Vallin törmäämiseni oli vielä täpärämmällä, sillä etupyörä ehti jo pari kertaa haukata sen epätasaista reunaa. Vaikka kasvoileni lensi sokaisevia lumi-ryöppyjä, seurasin Pomoa ja opin vasta nyt S-kaarten oikean ajolinjan.

Loppukaarteessa etsiydyin turvalliseen

## Muistele!

Onko jäsenmaksusi jo suoritettu? Ellei, niin käy pikimmiten postitoimis-tossa.

sisäkouruun saapuen maalisuoralle yhtä aikaa ulkovallia ryöpyttävän Nappulan kanssa. Koneeni kevyempi kuorma ja tarttuvut piikit toivat minut maaliin puoli pyöränmittaa edellä. Moottorin pauk-keesta puolikuurot korvani menivät rie-munhuudoista lopullisesti lukkoon. Pe-rääni juostiin ja kymmenet kädet nostivat vaarallisista piikeistä välittämättä minut ajopeleineni ilmaan. Olin pökerryksissä onnesta ja uupumuksesta. Minut raahatiin sivuvaunuun, missä pari erää hau-koin peitteen alla henkeäni, mutta ehdin sentään parahiksi näkemään, miten Tuu-la viimeisessä erässä jo puolipimeällä ra-dalla nousi loppukaarteessa viimeiseltä sijalta neljänneksi. Lopputuloksissa hän voitti kolme poikaa, ja minä olin peräti yhdeksäs. Niin, mitä me tytöt olimme-kaan Tepolle väittäneet? Tuollaisiin saa-vutuksiin pystyisi pienen harjoittelun jäl-keen kuka hyvänsä kaksi- ja yksilah-keinenkin!

## MYYTÄVÄNÄ

1/2 KATE Speed 7. SADEPUKU koko M. 2. KYPÄRÄÄ HA-RS-Z koko M. Craven TAKALAUKKU. Kaikki hyvässä kunnossa, talvihintaan. Puh. 90 — 6984057 iltaisin.

SUZUKI GT 500 A 1978 punainen. Uudenveroinen ja taloudellinen matka-pyörä, ajettu n. 17 000 km (huoltokuitit ja kirjat), Lisävarusteilla: — Craven etu-kate, — Ricman sivulaukut telineineen — Ricman päällyslaukku — Etu- ja taka suo-jaraudat, Hintapyyntö 9 800 mk, Tapio T Salminen Karpaattientie 9 01390 VANTAA 39. Puh. 90—831 961/131 Klo 8.00—15.00

## HALUTAAN OSTAA

”Ostan 500 cc TRIUMPH-PYÖRÄN. Myös muun kokoinen Triumph tai muu englantilainen kiinnos-taa. Soita tai kirjoita: Torolf Fagerholm, Urheilukatu 50 A 4. 00250 Hki 25.