

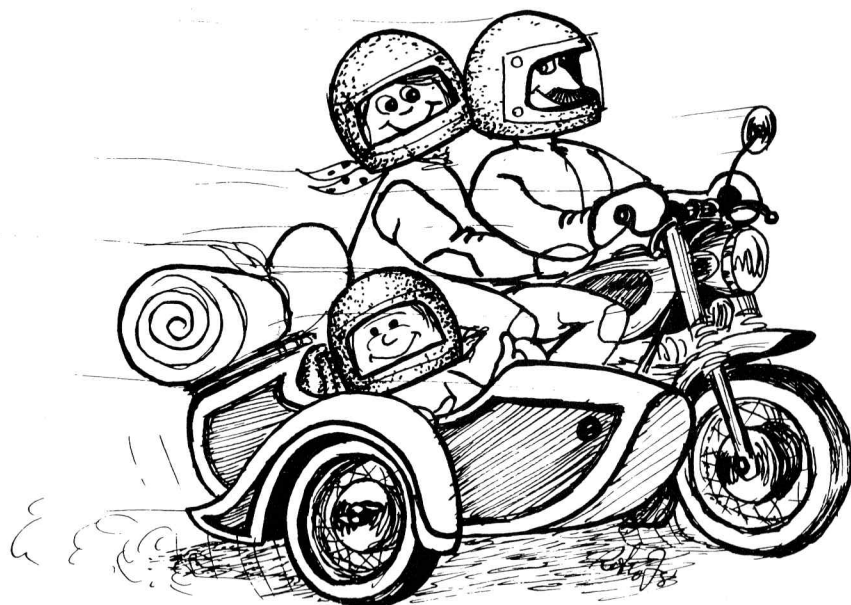


69

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 3 TOUKOKUU 1979



KONTIORALLISTA:

13. Kontioralli järjestetään 30.6.–1.7.1979. Rallin kontrollipaikka sijaitsee Juankosken Tielassa, valtatie 569:n tuntumassa noin 1 km Juankosken keskustasta Nilsiään päin, BP-huoltoasemalla, josta matkaa rallipaikalle n. 100 km.

Kontrolli alkaa 29.6. klo 12.00 ja päättyy 30.6. klo 16.00. Rallipaikalle pääsee vain kontrollipaikan kautta. Ralliin voivat osallistua Moottoripyöräkerho 69 ry:n jäsenet ja heidän vieraansa sekä ulkomaalaiset. Ennakkoilmoittautuminen on pakollinen paitsi ulkomaalaisilta.

Tietoja rallista antavat:

Mauno Tonttila
Lankila
15540 Villähde
puh. 918/589 251
arki-ilt.

Risto Eskola
Salpakankaantie 19 B 1
15860 Kartano
puh. 918/801 608
arki-ilt.



Motoristi
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 3 toukokuu 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

Jäsenasiat
Mauno Tonttila
Lankila
15540 Villähde

Kassanhoitaja

Lasse Numelin
Ruusulankatu 19 A 24
00250 Helsinki 25

Kerhon postisiirtotili

numero on 426 781-0

Kerhoisäntä

Reijo Relander
Kyttärantie 26
45810 Pilkkanmaa

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

Porvoo 1979 – Oy Uusimaa

Tervehdys!

Tänä alkaneena kesäkautena kerholla on ollut jo monta erikoisen hyvää ja käynnin arvoista tilaisuutta, joihin olisi odottanut kerholaisten suurin joukoin osallistuvan. Mutta näin ei kuitenkaan ole tapahtunut. Missä vika? Missä olivat Keski- ja Pohjois-Suomen motoristit Etappiajelun aikana? Tai missä olivat Eteläisen Suomen motoristit Koulutuspaketin esittelyn aikana, kun tällainen arvokas ja sisältörikas tilaisuus meni melkein tyhjiä seinille. Ovanko pyö-

räilijät jo niin raiteituneet, ettei mitään uutta opittavaa ja omaksuttavaa enää olekaan.

Jottei täysin vaivuttaisi epätoivoiseen toivottomuuden lamaan, niin kerrottakoon että yhdistetty Kirkkopyhä ja Kevätajelu enteivätkin jo sitten vilkasta osallistumishalukkuutta ja eiköhän Kontiossa jälleen rikota ennätyskäsä osanottajien määrän suhteen.

Käydään ja nähdään taas!

Aimo





MOOTTORI- PYÖRÄ- KERHO 69 ry.

Hallituksen kokous 8. 4. 1979
Nastolassa.

Paikalla olivat.

Simo Nokso, Aimo Turunen, Lasse Numelin, Reijo Relander, Mauno Tonttila, Antti Karttunen, Antero Kalliainen, Guy Wikström, Timo Kossila sekä Matti Koivurova Liikenneturvasta.

- 1) Simo Nokso selosti Liikenneturvan edustajalle kerhomme toiminnasta ja tavoitteista.
- 2) Liikenneturvan edustaja esitteli kohtia Tieliikenneasetuksesta, joita pitäisi tarkentaa ja saada mahdollisia muutoksia. Jotta moottoripyöräilijöiden turvallisuutta voitaisiin kohentaa, sekä tasa arvoa liikenteessä lisätä.
- 3) Päätettiin ottaa yhteyttä SML:ään ja tiedustella kantaa uudesta Tieliikenne laista ja mahdollista yhteistyötä ko. asiassa.
- 4) Ins. Koivurova esitteli Liikenneturvan moottoripyöräilijöiden jatko koulutus ohjelmaa.
- 5) Kontioralli: Rallimerkin peruslaattoja tilataan 400 kpl. Vuosilaattoja 1 000 kpl. Kontiorallissa palkitaan: Vanhin osanottaja, pienin pyörä, vanhin pyörä, pisin matka ulkomainen, kotimainen, nainen, sivuvaunullinen. Päätettiin, että palkintoja ei voi voittaa samasta asiasta kuin yhden kerran.
- 6) Muu toiminta: Keväänsaunailta Kirjokivellä ja Etappiajo ovat järjestelyjen osalta kunnossa.
- 7) Käsiteltiin Liikenneministeriön ehdo-

tus moottoripyöräilijöiden kuljettajao-
petuksen teoria opetuksen järjestelys-
tä. Ehdotus todettiin asiallisiksi.

- 8) Hyväksyttiin kokouskulut. Tarjoilut 100.— matkat. Kalliainen 78.—, Karttunen 40.—, Turunen 40.—, Nokso 100.—, (myös 22.3 kulut) Relander 126.—, (22.3. kulut + puhelinkulut), Tonttila 20.—, (22.3 kulut).

Nastola 8. 4. 1979

Mauno Tonttila
sihteeri

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

PÖYTÄKIRJA
04.05.1979

Aika 04.05.1979 klo 18.00—22.00
Paikka Aimon mökki, Porvoon mlk
Läsnä Simo Nokso, Lasse Numelin,
Aimo Turunen, Guy Wikström,
Reijo Relander, Juha Naumanen,
Pekka Voutilainen.

1

Lasse selvitti SML:n kanssa käymää keskustelua. Esillä oli ollut kesän tapahtumat ja alkoholin osuus niissä, jatkokoulutus ja uusi tieliikennelaki, jonka tiimoilta tärkeimpänä asiana on saada moottoripyöräilijän paikka ajoradan keskelle. Päätettiin ajaa asiaa edelleen kirjelmän muodossa. Liittoa informoitiin myös MP-69 r.y:n ja TFMK:n käymästä yhteistyöpalaverista. Lassen käymät keskustelut liittyivät säännöllisiin yhteydenottoihin.

2

Päätettiin ottaa yhteyttä osastopäällikö Hirstoon tieliikennelain puiteissa.

3

Pekka Voutilainen kertoi ”Etappiajoista” ja totesi reitin olevan selvän, ajo-ohjeiden valmiina ja homman tervetuloa vaille.

4

Päätettiin lähettää Kontiorallikutsut Erkki Tuohisaarelle, Erkki Wälimäelle, Eino Louhiolle, Risto Hanniselle, Jyri Tengmanille ja Antti Urrilalle.

5

Päätettiin tilata kerhotarraa Mainos-Vartevalta Vaasasta 3000 kpl. Tarra on musta-valko-sininen ja muistuttaa metallista pyörämerkkiä ollen kuitenkin Kontiorallimerkin kokoinen.

6

Päätettiin selvittää mahdollisuus saat-
taa vapaaehtoinen vakuutus kerhon puit-
teissa ryhmävakuutuksen piiriin.

7

Syyskuun Motoristiin päätettiin koota vakuutustietoisku bonuksista, seisonta-
ajoista yms.

8

Päätettiin ottaa selvää, missä vaiheessa on mopoilijoiden kypäräpakkoasia.

9

Laadittiin ”Kontioralli 1979” valoku-
vauskilpailun säännöt, jotka ovat toisaal-
la lehdessä.

10

Vuosikokouksen ajankohdaksi päätet-
tiin 8.—9.9.-79. Paikka ilmoitetaan myö-
hemmin. Juhlavuodesta ja -ohjelmasta
johtuen tapahtuma on kaksipäiväinen.

11

Pohjoismaisten moottoripyöräor-
ganisaatioiden (NMR) jäsenet päätettiin
kutsua koolle Suomen MP-69 r.y:n vie-
raiksi 18.—19.08.-79.

12

Kokouksen matkakuluja maksettiin
seuraavasti: Simo mk 24:—, Guy mk
14:—, Reijo mk 24:—, Pekka mk 24:—.
Aimolle korvattiin järjestelykuluja mk
70,—.

Vakuudeksi

Simo Nokso Reijo Relander
puheenjoht. sihteeri

Olemme tarkastaneet pöytäkirjan ja to-
denneet sen kokouksen kulkua vastaa-
vaksi.

Aimo Turunen Pekka Voutilainen

Jäsenten jakautuma

Jäsenten määrällinen ja prosentuaali-
nen jakautuma postinumeron perusteella:

Postinumero	Jäsenmäärä	%-osuus
00— — —	67	7,5
0— — — —	87	9,8
1— — — —	121	13,5
2— — — —	65	7,3
3— — — —	112	12,5
4— — — —	176	19,8
5— — — —	50	5,7
6— — — —	48	5,4
7— — — —	43	4,7
8— — — —	64	7,2
9— — — —	49	5,5
Ulkomailla	10	1,1
	892	100,0

Kokonaisjäsenmäärä oli 14.3.1979 892
henkilöä.

Puheenjohtajan palsta

Karhulassa toukokuussa

Uudesta tieliikennelakiesityksestä MP 69 pyrkii omalta osaltaan vaikuttamaan valmisteilla olevaan uuteen tieliikennelakiin, jotta moottoripyörän paikka ajoradalla määriteltäisiin tarkoituksenmukaiseen ja turvalliseen kohtaan.

Valmisteilla olevassa lakiesityksessä mp:n paikka on edelleen vanhan lain mukaisesti ajoradan oikeassa reunassa. Kaikei jokainen moottoripyörällä ajava on sitä mieltä, että oikea ja turvallinen paikka moottoripyörälle on ajoradan keskellä. Tätä paikkaa puoltavat useat turvallisuuden kannalta tärkeät seikat.

1. Tiessä olevia kuoppia, kiviä tms. väistettäessä jää väistämismahdollisuus molempiin suuntiin.

2. Kevyttä liikennettä ohitettaessa ei tarvita tarpeettomia väistöliikkeitä eikä ajolinjojen muutoksia.

3. Sivutuulelle alttiissa kohdissa on tilaa kumpaankin suuntaan.

4. Ajettaessa pimeässä asfaltti- tai öljysoratiellä, jossa ei ole valkoista reunamaalausta, vältytään vaaralliselta asfaltin reunalta.

5. Sateella ajettaessa vältytään auton pyörien kuluttamien urien muodostamasta vesiliirtovaarasta, erityisesti pimeällä ajettaessa.

6. Moottoripyörän ottaessa sille kuuluvan tilan ajoradalla ei autoilijoille tule houkutusta ajaa rinnalla tai ohittaa kohtaavan ajoneuvon lähestyessä.

7. Omaa ohitusta suoritettaessa jää mp:n sivuttaissiirtymä ajoradalla pienemmäksi.

Nämä kaikki edellä luetellut seikat ovat jokaiselle moottoripyöräilijälle itseltään selviä ja aivan luonnollisia asioita. Nyt vain olisi lainlaatijat saatava huomaamaan näiden seikkojen tärkeys moottoripyöräilijöiden turvallisuutta parantavina tekijöinä.

Mielestäni tilanteessa on jotain nurinkuruutta jos toisaalta kannetaan suurta huolta moottoripyöräilijöiden turvallisuudesta ja tehdään aivan oikeita ratkaisuja kuten kypäräpakko, moottoripyöräilijöiden koulutustilaisuudet sekä tekeillä oleva mp-ajokortti uudistus ja toisaalta jätetään yksi moottoripyöräilijöiden turvallisuuden erittäin voimakkaasti vaikuttava tekijä eli paikka ajoradalla täysin huomioonottamatta. Miten on perusteltavissa sellainen lainkohta, jolla vaarannetaan jonkin tienkäyttäjäröhmän turvallisuutta??

Turvallisuutta parantavana tekijänä pidän myös sitä, että kerho on hankkinut alkometriä vastaavan alkoholipitoisuuden testilaitteen. Laite tulee olemaan käytettävissä kerhon järjestämissä kesän ajotapahtumissa. Laitteen avulla on syytä testata ajokuntoisuutensa ennen matkaan lähtöä mikäli vähänkin epäilee ajokuntoisuuttaan, sillä tämän kesän aikana kuuluu jokaisen poliisiauton varustukseen alkometri-testilaitte. Laitteita on myös poliisin mukaan tarkoitus käyttää ja valvonta kohdistetaan tehostetusti aamuntunteihin.

Ulkomaille matkustavat olkaa lauttamatkan aikana tarkkana, sillä myös Ruotsin poliisi käyttää alkometrejä ja

Pohjoismaiden kuulumisia

Ruotsissa tehtyjen selvitysten perusteella on havaittu, että peruskoulun viimeisellä luokalla (14–15 v) annettu koulutus mopolla ajoa varten on kaikkein soveliaim ikä. Tämän perusteella on katsottu aiheelliseksi säilyttää 15 v ikäraja mopolla ajoa varten. Ehdotetaan myös, että mopoja on rekisteröitävä ja vakuutettava. Kypäräpakko mopoille astui voimaan 1.9.78. Tämän ansiosta voidaan toivoa, että ne nuoret, jotka sitten 16 v siirtyvät kevyt-mp, omaisivat hieman enemmän varovaisuutta ja myönteisempää suhtautumista liikenteeseen kuin tämän päivän nuori omaa, kun hänellä on kevyt-mp-ajokortti taskussaan.

SMC on hyväksytty SUR (valtion nuorisoneuvosto) jäseneksi mikä merkitsee rahassa tänä vuonna 137.000Kr ja ensi vuonna 260.000Kr. valtion avustusta SMC:lle. Tämän avustuksen saaminen edellyttää kylläkin aktiivista ja nuorille suunnattua kerhotoimintaa.

Päätettiin laatia kirjelmä mp-valmistajille missä tuomme julki huolestuneisuutemme (NMCU DMC SMC MP-69) tämän päivän kehitykselle, yhä suurenevien kuutiolavuuksien ja painavampien mp kohdalla (1300 cm³ 6 syl.

kontraa varsin usein lautalta saapuvien ajokuntoisuuden.

Turvallisia ajokilometrejä ja hyviä ilmoja!

Simo Nokso

painoa lähes 300 kg) ja pyytää valmistajia sijaan suuntaamaan kehitystyönsä turvallisempien ja parempien mp kehitykseen, (ajo-ominaisuuksien puolesta, kevyemmät mp, jne. ...)

Norjassa esitettiin marraskuussa 1978 uusia ajokorttimääräyksiä jotka osittain ovat hengeltään samankaltaisia kuin rap 13.

– Kevyt mp tällä hetkellä maks. 100 cm³ 7 din/hv 80 km/h 16–18 v lakkautettaisiin, tilalle tulisi mopo 1,36 hv 40 km/h.

– Kaksi ensimmäistä vuotta mp-ajokortilla olisi mahdollista ajaa enintään 100 cm³ mp.

– Tämän jälkeen olisi suurin sallittu mp 400 cm³.

Mutta NMCU:n tarmokkaan työn ansiosta, missä he keräsivät yhteen eri etujärjestöjen mielipiteitä yhteiseen kirjelmään (n. 20.000 jäsentä), tämä yllämainittu esitys ei toteutunutkaan. Kirjelmässään toivat julki sen minkä me kaikki jo tiedämme, että ankarilla rajoituksilla saadaan onnettomuudet (kuolleet) vähenemään lyhyellä tähtäyksellä, mutta pitemmällä tähtäyksellä saadaan kyllä ainoastaan koulutuksella ja asennemuokauksella onnettomuudet vähenemään.

Nyt maaliskuussa 1979 tehty päätös noudattelee vanhoja ajokorttimääräyksiä. Kevyt-mp 16 v maks. 100 cm³ 7 din/hv 80 km/h, 18 v ei rajoituksia. Uutta sen sijaan on pakollinen koulutus ennen kevyt-mp-ajokortin myöntämistä 16 v, sekä uusi koe ennen kuin myönnetään 18 v raskas mp ajoa oikeuttava ajokortti.

DMC on tehnyt jälleenvakuutus sopimuksen erään vak.yhtiön kanssa. Sopimus on vain DMC:n jäsenille ja edellyt-

Kirjokiven sauna-ilta avasi kesäkauden tapahtumien sarjan

Noin sadan motoristin voimalla ajeltiin jälleen Kirjokiven kartanoon tavanomaisessa varhaiskevään koleassa säässä. Voidaan jo varmaankin puhua perinteestä, onhan Kirjokivellä kokoontunut kymmenkunta vuotta. Eikä petytty nytkään, sauna oli lämmitetty kuumaksi ja tottuneesti Kossilan Timppa kokkasi kahvit ja hernekeitot.

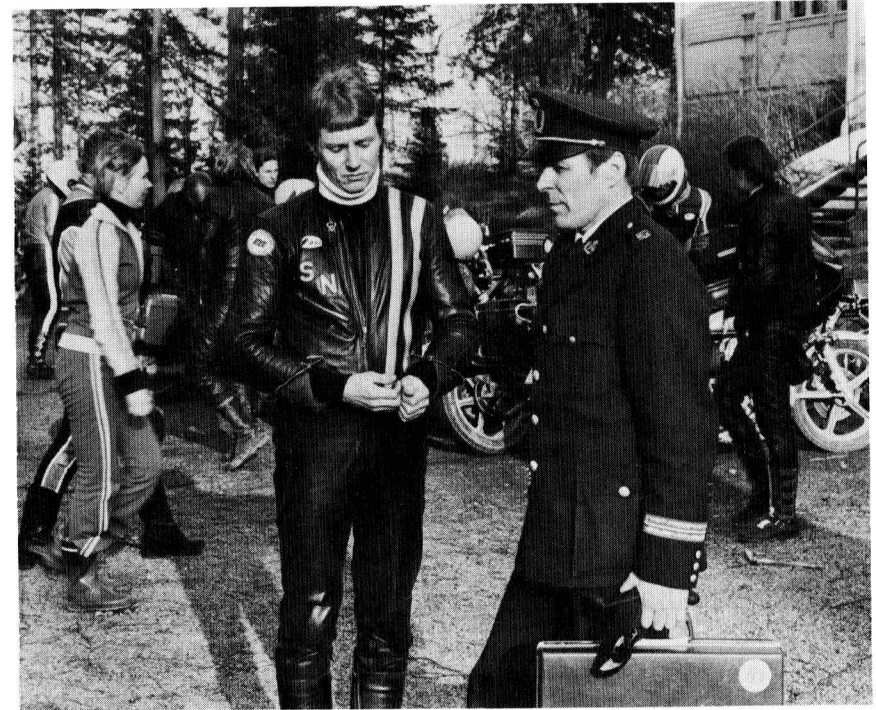
Vahinko vain oli, että monet motoristit saapuivat vasta kello kuusitoista alkaneen tilaisuuden jälkeen, jossa aluksi pj. Simo Nokso toivotti komisario Erkki Tuohisaaren ja motoristit tervetulleiksi, sekä lausuen samalla julki ilonsa siitä, että komisario Tuohisaarella on ollut aikaa varata kokonainen lauantai-iltapäivä esitelmöidäkseen aiheesta 'Päihheet ja liikenne'. Otaksuen aiheen olevan hyvinkin ajankohtaisen vaikka rattijuoppous ei olekaan koskettanut moottoripyöräilyä.

tää 3 v mp-ajokokemusta tai enemmän ja sinä aikana korkeintaan 1 itse aiheutetun vahingon, näillä edellytyksin on mahdollista tehdä hyvin edullinen vak.sop. Tanskan kansankäräjät ovat nimittäneet komitean arvioimaan NTR rap 19. Komitea tulee luultavasti ehdottamaan rap 19 toteuttamista.

Guy Wikström

Esitelmänsä heti aluksi komisario Tuohisaari totesi: "Kyllä pyöräilijät ovat syyllistyneet juopuneena ajoon, esim. Turun ja Porin läänissä tutkijalautakunnan tutkimissa kuolemaan johtaneissa mpyöraonnettomuuksissa oli 100 % alkoholilla osuutta. Myöskään toinen yleisesti hoettu väittäjä, että rattijuoppous tapaukset olisivat vähenemään päin, ei pidä missään tapauksessa paikkaansa, sillä uuden lain tultua voimaan ovat tapaukset lisääntyneet huomattavasti. Rattijuoppous osoittaa: suomalainen autoilija ei ole oppinut mitään.

Päätteenä tänä vuonna liikennevalvonnassa Liikkuvalla Poliisilla tuleekin olemaan rattijuoppous. Poliisin valvonta tehostuukin aamun tunneille klo 5–8 aikaan tapahtuvaksi. Väärä ja vaarallinen käsitys tuntuu olevan yön nukkumisella ja vuorokauden vaihtumisella jos illalla puoleen yöhön asti otetaan viinaa ja sitten vain muutama tunti nukutaan, ollaan valmiit jo lähtemään moottoriajoneuvolla työhön, koska sehän oli eilen kun otin alkoholia, mutta jos sama tapahtuu aamulla ja aamupäivällä ottamalla väkeviä ei voidakaan mennä autolla iltavuoroon työhön, koska minähän olen tänään nauttinut alkoholia. Kaikkein suurimman riskin ottaa ja kaikkein vaarallisin kuljettaja on silloin, kun hän on tuolla laskuhumalan ja krapulan rajamailla."



Komisario Tuohisaarella oli tärkeää asiaa sanottavana. Tässä pohditaan yhdessä vastuukysymyksiä, siksi herroilla on näin vakavat ilmeet.

Ihminen ja ympäristö: Tuohisaari totesi, "Meidät on rakennettu jalankulkijoiksi, silti liikumme kymmenkertaisesti suuremmalla nopeudella."

Lisääntymisen syyt: "Ajoneuvokannan lisääntyminen. Vapaa-ajan kasvu ja alkoholin käytön lisääntyminen. Liikennejuopumusta ei yleisesti paheksuta. Liikennejuopumus käsitettä ei tunneta riittävästi hyvin. Ei tunneta alkoholin vaikutusta. Esim. 70 kg painoisella miehellä yhden Koskenkorva-pullon palamis aika on n. 22 tuntia. Tämä on syytä muistaa ennen ajoon lähtöä. Liikenteessä tavataan

jopa yli 4 promillea alkoholia veressä ajavia kuljettajia. Myöskin nuorten osuus on kasvanut, sillä joka kuudes tavatuista rattijuopoista on alle 19-vuotias. Lääkkeet ja lääkkeiden vaikutus ajotilanteisiin ovat vielä tutkimusten alaisina."

Komisario Tuohisaari sai motoristit huumorilla, lehtileikkein ja tositapahtumia kertoillen seuraamaan mielenkiintoista esitelmää.

Jotain on tulossa! Lopuksi hän kertoi, että "jotain on tekeillä, nykyisen asiointilan korjaamiseksi, lainsäädäntöä muokataan, mutta kuitenkin se ei ole 'suuren

Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskus

Tammi—maaliskuun aikana ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella 30 710 liikennevahinkoa. Lisäystä viime vuoteen oli 19 prosenttia, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta.

Myös vapaaehtoisen autovakuutuksen vahingot lisääntyivät tuntuvasti eli lähes 16 prosenttia. Vakuutusyhtiöiden taholla katsotaan vahinkojen lisääntymisen aiheutuneen viime talven lumisuudesta ja liukkaista keliolosuhteista.

Poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan sai tammi—maaliskuussa surmansa liikenteessä 114 henkeä. Viime vuonna vastaava luku oli 96.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin tämän vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 17 403 lukumäärän ollessa viime vuonna 15 041. Autovahingoista oli varkausvahinkoja 1 558 ja autopalovahinkoja 1 391. Vuonna 1978 vastaavat luvut olivat 2 009 ja 992.

naapurimme' lehtileikkeen mukainen kuolemantuomio-rangaistus, eikä liikenneministerimme esittämä maanteiden varsille pystytettäviä häpeäpaaluja, joihin rattijuopot sidottaisiin kaikkien töllisteltäviksi."

Pj Simo Nokso kiitti esitelmöitsijää ja motoristeja. Siitä sitten alkoi saunominen ja vapaamuotoinen meininki, ja kummasi se kahvi ja hernekeitto vilkastuttivat kommunikointia mitä pitemmälle ilta ehti. Sunnuntaina oli sitten ennen kotiin lähtöä tilaisuus testata kunto puhaltamalla kerhon hankkimaan alcometriin.

Aimo

Mopojen lukumäärä on runsaan kymmenen vuoden aikana vähentynyt yli 100 000:lla. Tämän vuoden alussa mopoja arvioitiin olevan noin 180 000. Suurimmillaan eli 292 500 kappaleena mopojen määrä oli vuonna 1967, todetaan Liikennevakuutusyhdistyksestä.

Erityisesti 70-luvun alkuvuosina mopot vähenivät henkilöautokannan kasvun seurauksena tuntuvasti. Vuonna 1970 maassa oli vielä 282 500 mopoa. Vuoteen 1974 määrä oli vähentynyt 207 200 kappaleeseen. Viime vuosien aikana lasku on selvästi hidastunut.

Uudet kilvet

Kaikille moponomistajille on maaliskuun aikana lähetetty uudenväriset heijastavat vakuutuskilvet, joissa tunnuskirjaimet ovat tunnusnumeroiden alapuolella. Viimeistään huhtikuun alussa mopoissa on oltava nämä uudet kilvet, joissa numeroiden, kirjainten ja reunuksen väri on musta.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen maksut pysyvät ennallaan. Autovakuutusliitto teki asiasta päätöksen torstaina.

Autovakuutusmaksuja on kahtena edellisenä vuotena alennettu yhteensä yli 20 prosenttia. Huolimatta autovahinkojen viimeaikaisesta lievästä noususta on alennettu maksutaso kyetty säilyttämään ainakin toistaiseksi. Vahinkojen ja kustannusten kehitystä kuitenkin tarkkailaan jatkuvasti ja tarvittaessa maksukysymykseen palataan vuoden lopulla, todetaan Autovakuutusliitosta.

Ainoa maksutarkistus koskee ulkomaanmatkan ajaksi henkilöautoille ja moottoripyörille myönnettävää SOS-autopalveluvakuutusta. Sen hinta nousee 66 markasta 90 markkaan. Eräitä tarkis-

tuksia on suoritettu automerkkien sijoittamisessa eri maksuluokkiin.

Liikennevahingot vähenivät viime vuonna yli viisi prosenttia

Kaikkiaan liikennevakuutuksen perusteella ilmoitettiin vuoden 1978 aikana 85 755 vahinkoa. Vuonna 1977 vastaava luku 90 652.

Poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan ovat myös liikennekuolemat vähentyneet viime vuoden aikana. Kaikkiaan sai viime vuonna liikenteessä ennakkotietojen mukaan surmansa 569 henkeä. Edellisvuonna uhrien lukumäärä oli 667.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvien vahinkojen määrä sen sijaan kasvoi lähes 2 000 kappaleella. Yhteensä autovahinkoja ilmoitettiin viime vuonna 54 800. Näistä varkauksien osuus oli 9 309 ja palovahinkojen 4 136.

Liikennevakuutusyhdistyksen korvaamat vahingot

Myös Liikennevakuutusyhdistykselle ilmoitettujen vahinkojen määrä on viime vuosina ollut laskussa. Viime vuonna yhdistykselle ilmoitettiin kaikkiaan 2 238 vahinkoa. Näistä ulkomaisten ajoneuvojen aiheuttamia oli 784 (824) ja vakuuttamattomien ajoneuvojen 448 (497). Tuntemattomaksi jääneen moottoriajoneuvon aiheuttamia henkilövahinkoja tuli Liikennevakuutusyhdistyksen tietoon 209 (217). Tuntemattomien ajoneuvojen aiheuttamien porovahinkojen osuus puolestaan oli 760 (959).

Liikenneonnettomuuden uhrien kuljetamisessa eli nk. samarialaisvahingoista aiheutuneista kustannuksista tehtiin Liikennevakuutusyhdistykselle viime vuonna 37 korvaushakemusta. Vuonna -77 hakemuksia tuli tasan yhtä monta.

Liikennevakuutuslain mukaan Liikennevakuutusyhdistykseltä voidaan hakea korvausta, mikäli vahingon on aiheuttanut vakuuttamaton ajoneuvo. Yhdistys korvaa myös tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon aiheuttamat henkilövahingot. Ulkomaisten ajoneuvojen Suomessa ai-

heuttamista vahingoista haetaan korvausta Liikennevakuutusyhdistykseltä, joka puolestaan perii korvaussumman myöhemmin ulkomaisen ajoneuvon vakuutusyhtiöltä. Niin ikään nk. samarialaisvahingot sekä tuntemattomaksi jääneiden ajoneuvojen aiheuttamat porovahingot kuuluvat Liikennevakuutusyhdistyksen korvauspiiriin.

ALKOHOLI EDELLEEN SYYNÄ JOKA KOLMANTEEN KUOLONKOLARIIN

Alkoholi on edelleen merkittävä liikennevahinkojen syntymiseen vaikuttava tekijä. Liikennevahinkojen tutkijalautakunnat tutkivat viime vuonna seitsemän läänin alueella 151 kuolonuhria, joista rattijuopumusvahinkoja oli 51 kappaletta eli kolmannes. Vuotta aiemmin alkoholitapausten osuus oli samaa suuruusluokkaa.

Ajoneuvossa mukana olleen kuolemaan johtaneista ojaanajoista ja muista yksittäisvahingoista oli viime vuonna 63 prosenttia rattijuopon aiheuttamia. Yhteensä vahingoista oli rattijuopumusvahinkoja 11 prosenttia.

Tutkijalautakuntien keräämä aineisto yhdessä edellisvuotisten tutkimusten kanssa osoittaa sen, että rattijuopumuksella on edelleen huolestuttavan suuri osuus kuolemaan johtaneissa vahingoissa, todetaan Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnasta.

Rattijuopot kuljettajat olivat nauttineet alkoholinsa tutkimuksen mukaan usein tuttavien luona tai kotona. Veren alkoholipitoisuus oli kuljettajilla kuolonkolareissa varsin korkea. Vuonna 1978 sattuneissa vahingoissa rattijuopuneista kuljettajista 71 prosentilla veren alkoholipitoisuus oli 1,5 promillea tai enemmän. Peräti 40 prosentilla kuljettajista alkoholipitoisuus oli jopa 2 promillea tai enemmän.

Tutkituissa rattijuopumusvahingoissa todettiin yleisimmin käytetyksi alkoholi-juomaksi viina, jota oli nauttinut yksin tai yhdessä muiden alkoholijuomien

juopolta takaisin ulkopuolisille maksetut korvaukset.

Tilaisuudessa todettiin rattijuopumus-tapausten lukumäärän kasvun pysäh-tyneen 20 000:n vuositasolle. Erityisen huolestuttavana on viime vuosina ollut törkeiden rattijuopumustapausten lisääntyminen. Alkoholilla on suhteellisen osuuden pienoisesta laskusta huolimatta edelleenkin merkittävin kuolonkolareiden yksittäinen tekijä.

Otako elämäsi riskin -juliste on suunnitellut graafikko Arvo Vatanen.

Helsingin keskusta-alueella tutkituissa jalankulkijavahingoissa oli osallisista jalankulkijoista 40 prosenttia alkoholin, iän tai sairauden vuoksi kykenemättömiä yksin selviytymään liikenteessä. Jalankulki-javahingon olisi useimmiten estänyt normaali liikenteen seuraaminen, liikennejär-jestelyjen noudattaminen tai liikenneympäristön parantaminen, ilmenee Vakuu-tusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimi-kunnan laatimasta Helsingin jalankulki-javahinkoja selvittävästä raportista.

Raporttiin on koottu Helsingin liiken-nehinkojen tutkijalautakunnan vuosina 1976–77 tutkimat poliisin tietoon tulleet jalankulkijaonnettomuudet, jotka ovat sattuneet katuosuudella Kaisaniemen-, Unionin- sekä Siltasaarenkatu, Hakaniemen tori ja Hämeentie Lautatarhanka-tuun saakka.

Kaikkiaan tutkittiin 67 jalankulkijava-hinkoa, joista kuudessa tapauksessa on-nettomuuden uhri sai surmansa. Tutki-tuista vahingoista oli 56 lautakunnan mu-kaan sellaisia, joissa jalankulkijaa voitiin pitää pääasiallisena vahingon aiheutta-jana. Ajoneuvon kuljettajien aiheuttamia onnettomuuksia oli yksitoista.

Kolme neljästä vahingoissa mukana olleista ajoneuvoista oli ammattimaisen liikenteen ajoneuvoja. Erityisesti linja-autojen ja raitiovaunujen osuus oli ver-rattuna niiden osuuteen väylän liikentees-sä yliedustettuna tutkimusaineistossa.

Vahinkojen syyt

Raportin mukaan tutkittujen vahinko-

jen osapuolia voidaan tukistaa tarkkaa-mattomuudesta liikenteessä. Jalankulki-joiden kohdalla huomiointivirhe oli va-hingon välittömänä syynä lähes joka toisessa tapauksessa ja kuljettajien koh-dalla lähes joka viidennessä vahingossa.

Jalankulkijoiden kohdalla yleisiä olivat myös erilaiset toimintavirheet kuten hor-jahtaminen, ryntääminen ajoradalle tai muu yllättävä toiminta. Kahdestakym-menestä jalankulkijasta, jotka ylittivät katua valo-ohjatussa kohdassa, käveli 18 vasten punaista valoa. Ajoneuvon kuljet-taja ajoi vasten punaista liikennevaloa neljässä tapauksessa.

Vahingon syntymisen taustalla olivat mm. henkilön ominaisuus ja tila, liiken-neympäristö, asenteelliset tekijät ja kul-jettajan ajotaito. Alkoholilla vaikutuksen alaisena oli vahinkohetkellä 30 jalankul-kijaa ja kaksi kuljettajaa.

Yli puolet jalankulkijoista (58 %) ja yli neljännes (27 %) ajoneuvon kuljettajista ei ennen törmäystä ennakoitunut lainkaan vastapuolen toimintaa.

Estomahdollisuudet

Ensisijaisia estomahdollisuuksia tutki-jalautakunta on luetteloinut yhteensä 94. Jalankulkija olisi voinut estää vahingon syntymisen mm. olemalla normaalissa kunnossa (17 kertaa), seuraamalla muuta liikennettä ja omaa liikkumista (12) sekä noudattamalla liikennevaloja (11).

Kuljettajaan kohdistuvista estomah-dollisuuksista esiintyi muun liikenteen ja oman liikkumisen seuraaminen kuusi ker-taa ja ajoneuvon hallintataito viisi kertaa.

Liikenneympäristöön kohdistuvia toi-menpiteitä arvioitiin ensimmäiseksi esto-mahdollisuudeksi 22 kertaa. Tutkijalau-takunta arvioi myös vaihtoehtoiset esto-mahdollisuudet. Näitä oli kaikkiaan 62 ja niistä suurin osa eli 74 prosenttia kohdis-tui liikenneympäristöön.

Estomahdollisuuksien arviointiperus-teena tutkijalautakunta on pitänyt sitä, että toimenpiteen vaikutus olisi ollut to-dennäköinen ja että se olisi toteuttamis-kelpoinen.



Orivedeltä olemme saaneet "nostalgia-sarjaamme" pari näpäystä vuodelta 1954. Yläkuvas-sa on Noponkulman porukkana tunnettu nuorisoryhmä. Kuvan lainaaja Paavo Vanninen kertoi, että kukaan ei pilannut omaa eikä porukan mainetta sopimattomalla käytöksellä. Vannisen motoristi-ikään tulleet pari poikaa kunnostaa nyt 1950-luvun IC:tä ajokuntoon ja sillä ajellaan tänä keväänä. Alakuvassa on Rauno Sivula Eräjärven Rönnin sillalla. Kuvan on lainannut Kale Sivula. Pyörä on IC 350.



”Kukin aika itselleen ja uskolleen pyramiidinsa pystyttää”

TIET JOITA KULJEMME.

Nuorimman polven on vaikea käsittää, että helppokulkuinen tieverkosto on varsin uusi asia ihmiskunnan historiassa. Pääosa valtateistä on rakennettu tai peruskorjattu vuosien 1955–1975 välillä. Moottoriteiden teko huipentui 1960-luvulle ja eri maissa jatko-ohjelmat pistettiin jäihin energiakriisin myötä. Uuden ja parannetun tieverkon ikuisesti näkyvä leima maapallon kamaraan iskettiin 20 vuodessa. Ei ihme jos tulevaisuuden sukupolvet ihmettelevät sitä sukupolvea, joka sen suurtyön teki. Ihmiskunnan historian monumenteista kukin pyramiidi pystytettiin hallitsijan elinkauden aikana. Kiinan muurin rakensi yli-inhimillisin ponnistuksin kaksi sukupolvea. Keskiajan elämännäkemyksen huipentumat katedraalit ja mahtavat kivilinnat tarvitsivat rakennusaikaa 100–400 vuotta. Meidän aikamme autoihminen pystytti itselleen ikuisen monumentin tieverkostossa vajaassa 30 vuodessa. Ja käytti siihen suunnattoman määrän maaperää ja uusiutumattomia luonnonvaroja. Mutta tienrungoilla ja silloilla on käyttöä vuosisatoja, ellei suursodassa niitä tuhota.

ENSIN ASUTUS, SITTE TIET

Meidän aikamme kun ryhdytään rakentamaan uutta asunto- tai teollisuusaluetta, ensin tehdään tiet ja hyvät tiet tehdäänkin. Maapallon asutuksessa ei näin ole ennen tapahtunut. Kun uudisraivaaja

meni neitseelliseen maastoon, hänellä ei suinkaan ollut voimavaroja ja kiinnostusta kulkureittien tekoon. Oli pakkokin ensin tehdä asutusuoja ja sen ympärille ruuantuotantomahdollisuudet. Vasta sitten kun uusi asutus lisääntyi ja sille tuli resursseja vaihdantatalouteen ulkopuolisten kanssa, silloin ryhdyttiin tientekoon.

Mikäli sopiva vesireitti oli käytettävissä, se viivytti teiden tarvetta. Monet kauppakeskukset olivatkin meren rannalla jokien suussa ja vaihdanta ja liikenne tapahtui vesitse. Keski-Euroopassa kylien ja pikkukaupunkien tieverkostoa merkittävästi ryhdyttiin parantamaan 1800-luvulla, ja valtiot kustansivat isompia teitä ja siltoja. Suomen harvaanasutuissa olosuhteissa tieverkon merkittävämpi parantaminen tapahtui vasta maan itsenäistytessä. Se valtaosalta tapahtui paikallisin ponnistuksin ja käsityönä. 1920-luvun alkuun saakka paikalliset maanviljelijät olivat velvoitetut hevosilla ajamaan soraa lähimmälle valtatielle ja pitämään kesällä siitä patkan kunnossa. Useilla taloilla oli tällainen hoitopätkä jopa 20 km päässä.

Pääteiden avaruskustannuksiin osallistui kaikki veronmaksajat, ja vielä 80 vuotta sitten oli verokuitissa sarake lumirekimmäksulle. Myös joitakin suurempia siltoja maksettiin verokuittien siltamaksujen kautta. Kun Kokemäenjoen Vammaskosken rakennettiin kivilta, sitä maksoivat pohjoisimman Hämeen ja Satakunnan veronmaksajat, jos he olivat alueilla, joilta edellytettiin tervanvienti- ja suolannoutomatkoja Poriin tai Raumalle.

KARJAPOLUSTA TIEKSI

Nykyaikana pidetään vitseinä mutkikkaasta vanhasta tiestä, että se on tehty lehmäpolun mukaan. Siinä on totta ainakin



Suomalaisen maaston ”väkisinmakaamisesta” tienteossa on verraton esimerkki Helsinki–Porvoon moottoritie, joka on viivasuorana vedetty vehmaiden peltolakeuksien keskeltä. Liikenteen levittämä lyijy ja kadmiumi voi ajanmittaan olla haittatekijä lähipeltojen viljelyssä.



Lukuisten motoristien kokema Tulppion–Soklin soratie ei parhaalla tavalla sovellu Lapin metsämaisemaan, niin suoruuden intohimolla se on vedetty.

toinen puoli. Karjankäynti todella ”merkitsi” ensimmäiset pysyvät kulku-urat maastoon. Niitä ryhdyttiin käyttämään sitten ihmisten ja ratsujen polkuina, sitten tehtiin kärryteiksi. Mutkaisuuteen ei kiinnitetty huomiota. Kun tien teko oli hartapanasta, oli maansiirtoja vältettävä. Mutkat pysyi mutkina, mäkitörmät mäkinä ja notkot notkoina. 1920-luvun alun tielaki antoi mahdollisuuden valtionavun saantiin kyläteiden perusparannuksessa. Silloin oli tärkeimpänä edellytyksenä että tie sai ojat ja tarvittavat rummut. Mutkien oikominen siinä vaiheessa olisi ollut liian kallista. Ja maahan suhtauduttiin niin, että pelto ja metsä oli arvokkaampaa kuin tiemaa, ei sitä mielellään uhrattu tien tarpeisiin, varsinkin kun tie jo oli olemassa. 1920-luvulla paikallinen vel-

voite pääteiden hoitoon raukesi, mutta kylä- ja paikallisteiden hoitovelvoitteet lisääntyivät. Paikallinen aktiviteti kyllä määräsi, miten nopeasti tieverkoston kunto kohentui. Kohentuminen riippui valtaosalta talkootyöstä, mitä seudun väestö oli valmis teillä tekemään. Tällaisena oli tilanne pääosalla Suomen paikallistieverkoston 1950-luvun lopulle saakka.

SOTILASMAHTI JA TIET

Ennen auton valtakautta sotilasmahti ja sotilaalliset tavoitteet ja varautuminen olivat merkittävimmät tieverkoston kehityksessä. Muinainen Rooma teki legioonilleen niin hyväkuntoisen päätieverkoston, että se tienrunkoineen ja jopa sil-

toineen pystyy palvelemaan meidän aikamme autokauttakkin. Englannissakin on käytössä roomalaisten rakentamia teitä, mm. kuulu RAC ralli Walesin vuoristoissa osin kulkee näitä ”ikuisia” teitä. Muutamilla Etelä-Amerikan mahtavilla intiaanikulttuureilla oli merkittävää tieverkostoa, joka vieläkin on nähtävissä ja kuljettavissa.

Viime vuosisatoina Keski-Euroopan runkoteiden parannukset varsin usein painottuivat silloisten sotilasmahtien suunnitelmien mukaan. Ja Hitlerin maailmanvalloitushaaveiden realistiseksi alkuskeleeksi Saksaan rakennettiin 1930-luvulla muutamassa vuodessa lähes 3 000 km autostradaverkosto, autokauden tieuudistuksen edelläkävijä. Suomen 1930-luvun tierakennuksissa oli sotilaallistakin varautumista ja painopiste oli Karjalan teiden uusimisessa ja parantamisessa. Välttämätön Petsamontie läpi Lapin oli tärkeä sotilaallisestikin. Kun saksalaiset sotavuosina rakensivat Käsi-varteen ns. Neljäntuulentien, se oli puhtaasti sotilastie, vaikka se nyt palvelee pääasiassa turismia. Toisen maailmansodan jälkeisen Euroopan tieverkoston uudistamisessa on sotilaallisilla näkemyksillä oma osuutensa, niin Naton kuin Varsovan liitonkin maissa. Ja kun motoristit ajelevat itäisen ja pohjoisen Suomen uusilla teillä, voivat he aprikoida, mikä osuus sotilaallisilla näkemyksillä on niiden sijoituksissa.

SUORIEN TEIDEN INTOHIMO

Ajanjaksoa 1950–1965 välillä hallitsi suorien teiden intohimo. Tosin on ai-

kaisemminkin tehty loppumattoman suorita teitä, mm. Amerikan tieverkostossa on sitä valtava määrä. Euroopan ehkä kuuluisin suora tie on Moskovon ja Pietarin välille 1800-luvulla tehty päätie, pituudeltaan 700 km. Kun tien suunnasta pitkään riideltiin, Venäjän keisari otti kynän ja viivottimen ja tielinja oli selvä. Kun yhdessä kohtaa kynä tärähti, siihen tuli mutka. Tämän kirjoittaja on istunut sen tien bussissa edestakaisin ja voi sanoa, että se on uuvuttavan suora ja yksitoikkoinen. Se on etenkin väsyneen kuljettajan painajainen.

Suorien teiden vaiheelle oli ominaista, että maastolle ja inhimillisille tekijöille ei annettu mitään huomiota. Tiet leikkaavat kaikenlaisen maaston läpi viivasuorasti. Maisema on ikuisesti turmeltu tällä tien ”väkisinmakauksella”. Ja kokemus on osoittanut, että hyvin monille autonajajille tämä suoruus lisää riskejä. Väsymys voi yllättää yksitoikkoisuuden myötä. Pimeällä vastaantulevan liikenteen valot ärsyttävät. Eräs paljonkulkevan tanssibändin poika kertoi, että heidän porukassa on aina riita, kuka väsyneenä suostuisi ajamaan esim. Helsinki–Pori valtatie ja nelostien reittejä. Hän ihmetteli että rekakuskeissa ja linja-automiehissä täytyy olla erikoisluonteita, jotka sopeutuvat suoriin teihin ja jopa viihtyvät niillä. Sotatilanteissa on todettu, että suora tie ja sen liikenne on helpoimmin tuhottavissa. Suorien teiden aikakautena myös pieniä paikallisteitä vaihtelevissa maastoissa paikoitettiin suoriksi ja tehtiin maisemallista ja maa- ja metsätaloudellista väkivaltaa luonnossa.

Suora tie merkitsi kaikkea, mikään muu ei mitään. Se oli eräs teknokratian

äärimmäismuoto. Joka sekin itselleen ja uskolleen pyramidinsa pystytti!

MOOTTORITEIDEN KAUSI

Osittain suorien teiden kauden kanssa päällekkäin oli moottoriteiden rakennuskausi. Keski-Euroopassa se kiihtyi 1960-luvun alussa ja saavutti huippunsa 1970-luvun taitteessa ja laantui energiakriisin myötä. Suomessa pitkät välimatkat ja rajoitetut resurssit viivästyttivät tätä vaihetta. Ennen energiakriisiä saatiin valmiiksi varsin vähän moottoritietä. Suunnitelmia tehtiin kyllä paljon. Niiden mukaan laskettiin valtavia liikennemääriä. 1980-luvun uskottiin vaativan moottoritieverkostoa maan eteläpuoliskon kaikkien suurimpien kaupunkien välille. Moottori-

tie katsottiin niin tärkeäksi perusarvoksi, että sen suunnitelmissa kaikkien muiden arvojen piti väistyä. Usein tiet suunniteltiin parhaiden viljelyalueiden keskeltä. Kun teille ei tehty liittymiä eikä taajaan yli- tai alikäytäviä, moottoritie monella seudulla merkitsi suuria haittoja, muttei mitään liikenteellisiä etuja. Onneksi ulkolaiset asiantuntijat saivat suomalaisia tiesuunnittelijoita järkiintymään ja teitä alettiin suunnitella metsäseutujen kautta asuttujen asemasta. Suomessa moottoritien hinta on ollut rajoittavin tekijä. Karkeasti vetäen yhden moottoritiekilometrin hinnalla saataisiin: 10 km tavallista valtatieta, 50 km paikallistietä, 100 km metsäautotietä, tai merkittävää tienparannusta vanhalle tieverkostolle. Kansantaloudellisesti edut painottuvat nyt muulle kuin moottoriteiden lisäykselle.



Eräs Euroopan mahtavampia moottoritierakennelmia on Reinin suistossa Rotterdamin luona. Laivojen pääsy satamaan on kuitenkin niin tärkeä, että nostosilta katkaisee tien useasti päivässä, jotta suuretkin laivat pääsevät satamaan. Kuva on näpätty auton tuulilasien lävitse.

SOPEUTUVAN TIENRAKENNUKSEN AIKA

1960-luvun puolivälissä alettiin huomata suorien teiden virheratkaisut. Pyrittiin enemmän maastoa myötäilevään, loivasti kaartelevaan tientekoon. Tällainen tie sopeutuisi paremmin luontoon ja olisi ajajille vireyttä enemmän ylläpitävä. Myös pimeän ajan vastavalot olisivat vähemmän kiusalliset.

Uuden näkemyksen eräs pelkistetyin esimerkki on valtatie 9:stä se osuus, joka rakennettiin erään Etelä-Suomen suurimman metsäalueen läpi Oriveden kirkonkylästä Tampereen keskussairaualalle. Tämä tie suunniteltiin aluksi moottoritieksi, jolle ei 35 km matkalla metsätai-paleella olisi tullut yhtään liittymää. Tie kuitenkin rakennettiin 1967–70 ns. moottoriliikennetieksi, jonka rinnalle myöhemmin voisi rakentaa toisen tievalin varsinaiseksi moottoritieksi. Tie rakennettiin uudella tekniikalla. Siitä tehtiin loivasti kaarteleva. Tienrunko tehtiin amerikkalaiseen tapaan siten, että kaikki irtonainen maa tielinjalta poistettiin ja kalliopohjasta louhittiin ja tasoitettiin kivi-runko. Kun koko seudulla ei ole lainkaan soraa, näin soran käyttö saatiin minimoitua. Tien pinta tehtiin paikalla tehdystä sepelistä ja jopa asfaltointi runsaan sepe-lin avulla. Kun tien tarpeeseen oli kallio välttämätön, tielinja vedettiin kalliomaasto-ten kautta. Tiealueen alle menetettiin näin etupäässä karua metsämaata ja kalliopohjaisia soita. Tie tuli kalliiksi, mutta sen kivirunko ja asfalttisepeleli ovat kestäneet niin hyvin, että hoitokulut ovat minimaaliset. Pitkällä tähtäimellä säästöt

ovat yhä edullisemmat. TVH:lle oli erittäin vastahakoista sallia tälle tielle liittymiä, ja jos paikalliset liittymät riideltiin, ei millään olisi sallittu asetettavan tienviittoa. Tasoristeyksiä 35 km matkalla on vain yksi, tienviitalla varustettuja toispuoleisia liittymiä 3 ja Tampereen kaupungin laitaosalla on yksi tasoristeys, yksi eritasoristeys ja yksi ylikulkusilta. Tämä moderni tie on osoittautunut varsin turvalliseksi hirvikolareja lukuunottamatta sen jälkeen kun tuli 100 km vauhtirajoitus. Sitä ennen ajettiin 110–170 km vauhtia, mm. isoilla moottoripyörillä tällä tiellä oli ”vetoa”. Eräs poika törmäsi hirveen 140 km vauhdissa ja takasatulassa ollut tyttö pelastui saamalla ”katapulttilennon” pehmeälle suolle.

Tämä tie on esimerkki, jossa ekologiset maastomenetykset ja asutukselle aiheutuvat häiriöt on minimoitu. Suurten metsäalueiden puun- ja virkistyskäytölle tie on edullinen ratkaisu. Sen tienviitatomat metsätiet risteilevät kymmeniä kilometrejä järvirikkaassa metsämaastossa, joista löytyy melkoisesti marjojakin. Moottoritiehankkeet on lopullisesti haudattu, tie vetää hyvin isommankin liikenteen. Tampereen ja Jyväskylän välillä ei koskaan kulje 100 000 autoa vuorokaudessa kuten 1960-luku uskoi.

Tiensuunnittelu on yhä useammin osa kokonaissuunnittelussa, ei hallitseva perusarvo sinänsä. Yhdistyneiden kansakuntien elimissä korostetaan nyt, ettei maapallolla ole varaa estottomaan hyvän maaperän käyttöön teihin ja parkkipaikkoihin. Autokauden ja halvan energian huipentuma pystytti maailmanhistoriallisen ”pyramidinsa” uhraamalla muutamaa vuosikymmentä miljoonia hehtaareita maapallon parhaita viljelymaita ikuisiksi



Kerhon hallituksen kokouksessa insinööri Matti Koivurova Liikenneturvasta selvitti uutta tieliikennelakiehdotusta ja esitti kanadalaisen koulutuselokuvan "Erikoistehtävä."

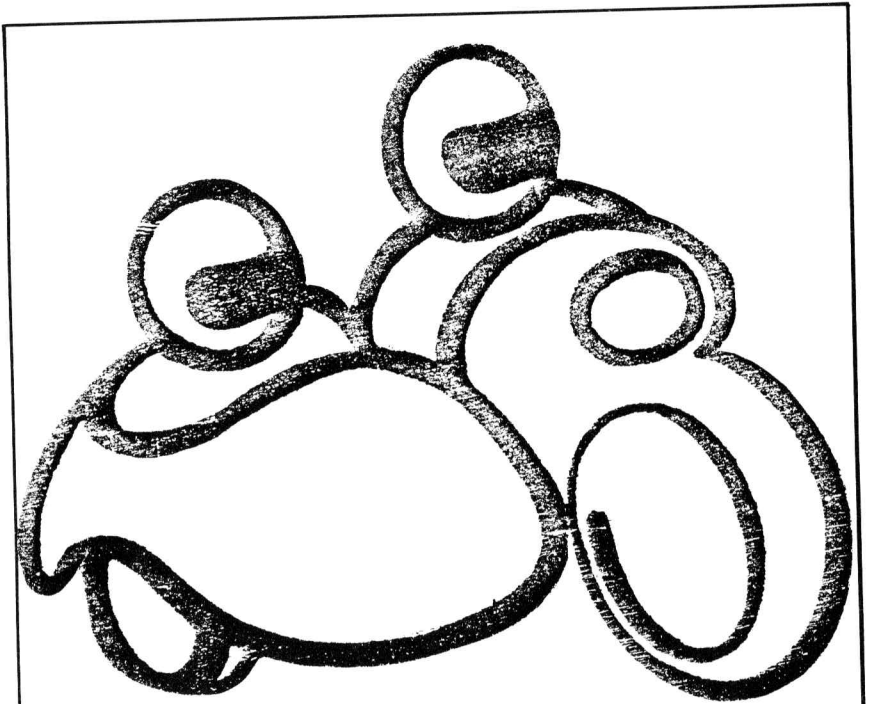
tienpenkereiksi ja parkkeerausalueiksi. Nyt on jo katsottava muitakin kuin liikenteellisiä etuja. Myös soravarojen säästö on monilla alueilla välttämättömyys, yhdellä sukupolvella ei ole oikeutta käyttää niitä loppuun.

Öljyenergian vähetessä ja kallistuessa liikennetarve alkaa painottua toisella tavalla. Osa palaa vesireiteille ja rautateille. Myös elämää joudutaan organisoimaan niin, että ihmisten liikkuvuus ja tuotteiden edestakainen kuljetus vähenee. Saattaa olla, että tulevat sukupolvet ihmettelevät yhtä suuresti meidän aikamme tekemien liikennetarpeiden mitoituksia kun me ihmettelemme pyramiidien, linnojen ja katedraalien "tarpeetonta" ja kooka. Mutta kukin aika uskollen ja itsel-

leen pyramiidinsa pystyttää ja siihen voimavaransa keskittää. Mutta mikään historiallinen vaihe ei niin paljon ole käyttänyt uusiintumattomia luonnonvaroja ja maaperää ikuisiksi muistomerkikseen maan päällä, kuin liikenteen sukupolvi muutaman vuosikymmenen aikana.

Kun motoristit ainakin vielä toistaiseksi voivat melko vapaasti käyttää aikamme luomaa kulkuverkostoa, voisivat he ajaessaan miettiä ja tutkia, miksi tämä tie on tehty, milloin se on tehty ja miten se on tehty, ja kuinka pysyvä merkki se on tekijöistään. Yhtä nimettömistä kuin pyramiidien, linnojen ja katedraalienkin tekijät olivat.

Eero Mikkola



SIVARISTIT

Kokoonnumme 9.6.–10.6. Koskenpään lomakylään tarinoimaan yhteisen harrastuksemme näkymistä ja vietämme viikonlopun ystävien seurassa. Siis joukolla mukaan!

Leirintä + sauna 20 mk

Ruokailu 12–35 mk (valinnan mukaan)

Ilmoittautumiset 4.6. mennessä

os. Leena Karlsson

Karpaattientie 11

01390 Vantaa 39

PS. Ajankohta on muutettu yleisön pyynnöstä.

MP-69 etappi ajo

Kerhon järjestämä ensimmäinen etappiajelu osoittautui onnistuneeksi ideaksi. Luhangan vanhasta myllystä kahvioksi muutetussa lähtöpaikassa Voutilaisen Pekka jakoi osanottajille onnenpilalla ja numerolla varustetut kartat, johon merkittyä reittiä sitten lähdettiin verkkaisen kiireettömästi ajelemaan halki Keski-Suomen ja Etelä-Savon jo kesäisten maisemien. Hyväkuntoisia vanhoja mutkaisia teitä oli mukava nojailla satulassa ja teillä oli tilaa liikkuu, sillä muuta liikennettä oli tuskin lainkaan.

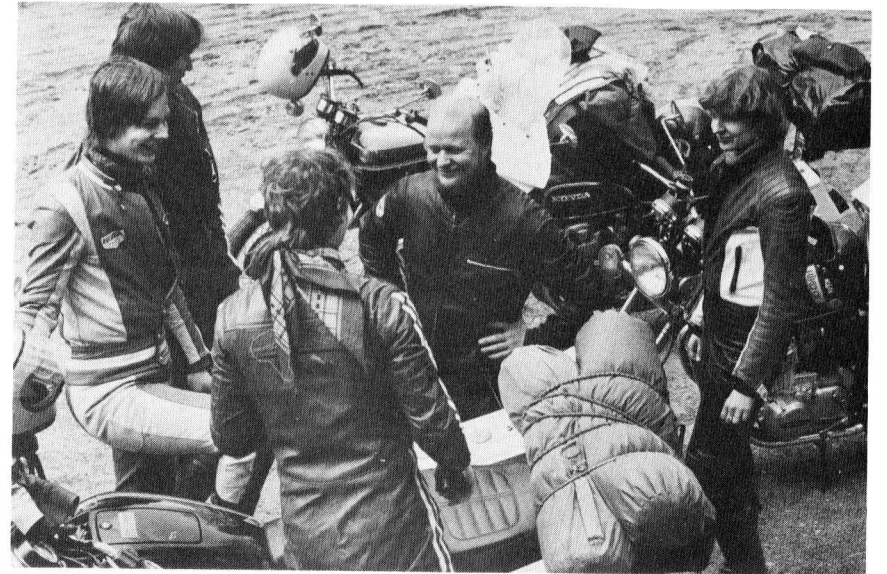
Ensimmäisellä etapilla Toivakassa oli Kyyrölän keramiikkaa näytteillä ja kotiin vietäväksi. Toisella etapilla vaihdettiin kartat uusiksi, ettei olisi ajettu ulos kartalta. Josta jatkettiin matkaa kohti Laukaata jossa oli pari ns. epävirallista etappia museo ja Peurun-
gan kuntoutuslaitos. Kuusassa voitiin haistella kosken tuoksua ennen saapumista mekkaan, nimittäin Motomekkaan. Erkki Wälimäki oli asettanut Ducatimalliston riviin etapistien ihailtavaksi.

Reitti jatkui Konneveden, Istunmäen kautta Neiturinkanvalla laivarantaan, jossa mp-poliisi odotti näköseulan kanssa. Motoristit olivat ilmeisen hyväntuulisia, koska silmälasisuosituksia ei oltu annettu. Viimeinen pysähdys vei matkaa Rautalammelle ja Korpijärven leirinta-alueelle, jossa odotti sauna ja seisova pöytä. Paikalla pyörähti kaikkiaan 72 osanottajaa joista yöksi jäi noin puolet. Reitin ajaneet kertoivat olevansa hyvin tyytyväisiä Etappiajeluun, sen pakollisiin pysähdyskohteisiin ja mm. reittivalinta tietönsä puolesta oli kiehtonut mieltä. Omaperäiset etappikohteet saivat myös tunnustusta. Myöskin leiri-
paikan isäntä tykkäsi motoristeista, lahjoittaen kalapuukon arvotavaksi, arvotun autoradion sai omakseen Lasse Tommola. Kiitos Pekka!

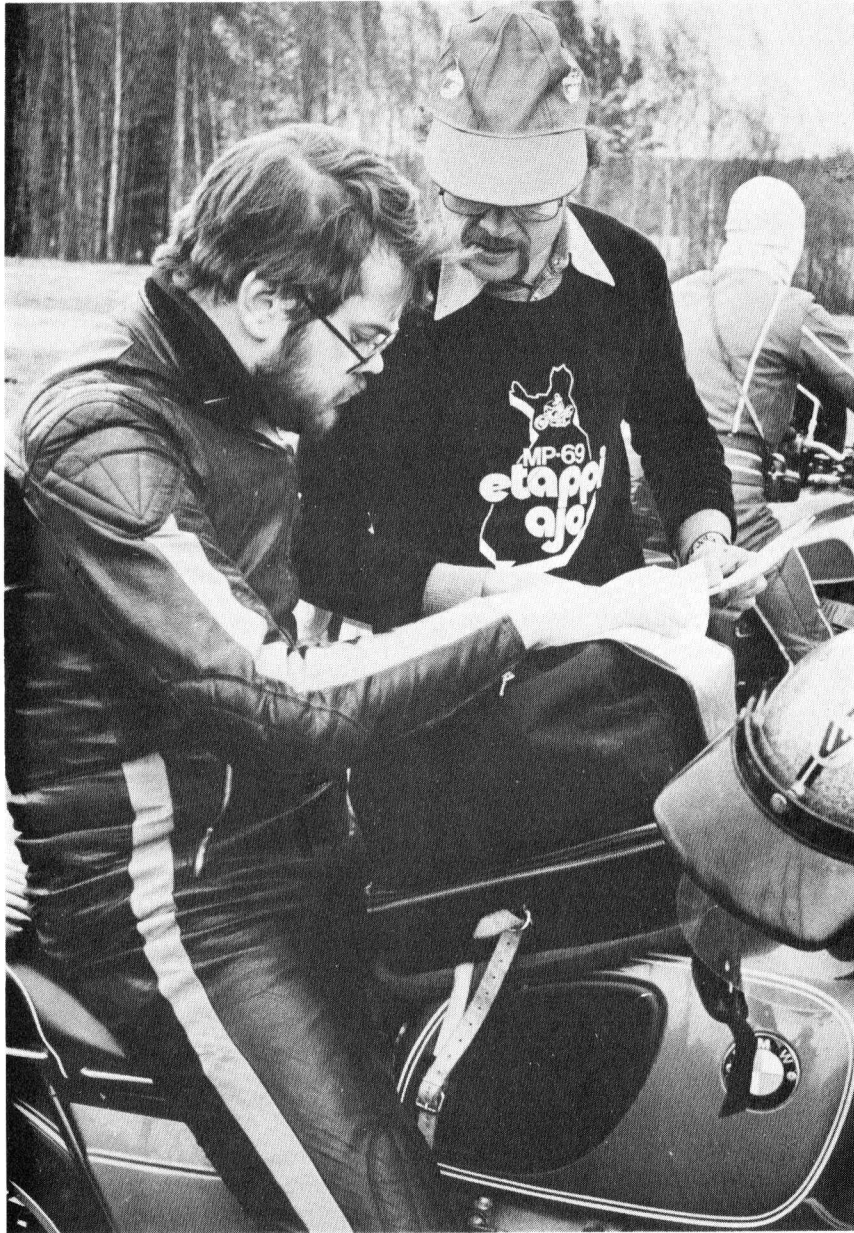
**Kansikuva:
Etapilla
tutkitaan karttaa**



Luhangan myllykahviossa tavattiin kahvipöydässä ennen reitille lähtöä.



Kyyrölässä ihailtiin kauniita keramiikkaesineitä ja pihamaalla kerrottiin mukavia tapahtumia.



Martti Lantta on kartanvaihtopaikalla vaihtanut etappilaisen kartan uuteen ja antaa neuvoja reitistä ja nähtävyyksistä.



Etapeille saavuttiin pienissä ryhmissä ja kaikin puolin hyvässä järjestyksessä, samoin liikennöiminen oli esimerkillistä.



Mielipiteenä olikin: "Enemmän tällaista ja vähemmän ralleja."

Moottoripyörällä halki Afrikan

... Jatkoa edellisestä numerosta.

Lohduttaudumme sillä, ettemme kuitenkaan olisi voineet päästä mihinkään hotelliin sisälle niissä vaatteissa, jotka meillä on yllämme, ja niin auraamme edelleenkin tietämme eteenpäin mudan halki ja tähystelemme innokkaasti jotain neekerikylää, sillä olemme luvanneet pyytää ensimmäistä tapaamaamme neekeripäällikköä lähtemään perheineen ja alamaisineen englantilaisten avuksi.

Kun vihdoin viimeine pääsemme eräseen neekerikylään ja kaikki kansa on kutsuttu koolle, käy ilmi, ettei kukaan heistä osaa englantia eikä kisuahelua, joten osoittautuu aivan mahdolliseksi selettää mustille, että kysymykseessä on auto, jota olisi mentävä auttamaan. Mutta kun epätoivoissani vihdoin piirrän kuolleen norsun, jolla on valtavan suuret torahampaat, ja viittaa tietä pitkin siihen suuntaan, jossa auto on, ryntäävät kaikki matkaan jousineen ja keihäineen hurjia sotahuutoja päästellen.

Minulla ei ole tiedossani, mitä englantilainen autossaan mahtoi ajatella nähdessään mustien syöksyvän paikalle. Ja mielelläni haluaisin myöskin tietää, miten neekeripäällikkö suhtautui tilanteeseen nähdessään ”norsun”. Toivon kuitenkin, että molemmat osapuolet pääsivät yhteisymmärrykseen keskenään.

VIKTORIA-PUTOUKSET Kohiseva, valkoinen savu

Metrinkorkuisessa ruohossa, pensaikojen välissä kasvaa kehäkukkia, aurin-gonkukukia ja salkoruusuja. Joskus sivuutamme joukon neekerimajoja ja pari

maissipeltoa, mutta yleensä on maa jota-kuinkin autio ja harvaanasuttu. On niin kuumaa, ettemme voi istahtaa kivelle, jos aurinko on ehtinyt sitä jonkin aikaa paahtaa.

— Kunpa meillä olisi ollut edes hiukkasen kaikesta tuosta vedestä silloin, kun olimme erämaassa! huutaa Wolfram, kun saavumme Zambesi-virralle ja näemme Viktoria-putouksen, maailman suurimman. Noin kahden kilometrin levyisenä putouksena syöksyy vesi pauha-
taen 100–200 metriä alaspäin ja piiskautuu alhaalla vaahtoavaksi kuohuksi ja valkoiseksi höyryksi, joka valtavan suuren pilven lailla kohoaa ilmaan ja näkyy kilometrien päähän — alkuasukkaat nimittävätkin tämän vuoksi Viktoria-putouksia ”pauhaavaksi valkoiseksi savuksi”.

Tuo suuri vesihöyrymäärä laskeutuu alas sateena, ja sen vuoksi täällä sataa lakkaamatta yötä päivää. Sademäärä on niin runsas, että vesiputouksen ympärille on muodostunut pieni sademetsä — se tuntuu varsin ihmeelliseltä keskellä pensassavannin erämaailmastoa.

Amerikkalaiset turistit, jotka ovat saapuneet tänne lentäen voidakseen kertoa käyneensä Viktoria-putouksilla, antavat valokuvata itsensä myrskyhatut sadetakit ja valtavat kumisaappaat yllään; nämä tamineet on harkittu varta vasten tätä silmälläpitäen läheisestä Livingstonen kaupungista. Wolfram ja minä kastumme tällaisten varusteiden puutteessa läpimäriksi, mutta lohduttaudumme sillä, että siten olemme saaneet tehdä vielä läheisempää tuttavuutta putousten kanssa.

Tällä hetkellä syöksyy putouksesta alas niin paljon vettä, että se helposti voisi tyydyttää Lontoon tai New Yorkin tapaisen suurkaupungin kaiken voimantarpeen, mutta toistaiseksi sitä ei ole ryhdytty kahlitsemaan, ja atomivoima saadaan ehkä käyttöön tarpeeksi ajoissa pelastamaan nuo putoukset turbiineilta.

Yhdessä ainoassa sekunnissa syöksyy kallionharjanteelta alas 10 miljoonaa litraa vettä — 600 000 tonnia minuutissa.

Eräs neekeri pitelee sateenvarjoa yläpuolellani sillä aikaa, kun minä elokuvaan, mutta kun aion laskeutua syvään rotkoon valokuvatakseni putouksen alhaaltapäin ja lähempää, mustaihoinen kieltäytyy seuraamasta minua.

— Pahat henget syövät meidät, hän sanoo.

— Sitten lähdän yksinäni, vastaan minä, mutta alkuasukas vaatii, että minun on ensin maksettava hänelle siitä ajasta, jonka hän on auttanut minua. . . hän ei ilmeisestikään usko näkevänsä minua enää hengissä.

Kun vähän myöhemmin palaan takaisin hiuskarvaakaan menettämättä en malta on vähän laskematta leikkiä mustan kanssa, mutta hän vastaa vain:

— Niin, oikeastaan voin hyvin käsitää, etteivät henget syöneet sinua, kun sinä olet laiha kuin luuranko!

Neekeri on ikävä kyllä oikeassa, mutta minähän olenkin elänyt viime kuukausien ajan miltei yksinomaan kaurahiutaleilla.

Heti Viktoria-putouksilta poistuttuamme meillä on jälleen kaunis ja kuiva sää. Ylitämme rajan ja saavumme vaikeuksitta Etelä-Rhodesian alueelle. Jos meidät olisi pysäytetty, meidän olisi tarvinnut vain odottaa seuraavaa sunnuntaita, sillä sunnuntaisin ei ole mitään erityistä rajatarkastusta.

Täällä Etelä-Rhodesiassa on teillä ”stripit”, kaksi bitumikaistaa, joiden etäisyys on sopiva autoille, ellei niiden pyöräväli ole kovin kapea. Kun pidämme kielen keskellä suuta, voimme juuri ja juuri pitää moottoripyörän toisella ja sivuvaunun pyörän toisella kaistalla, mutta

montakaan ylimääräistä senttiä ei ole käytettävissä.

On loistavaa saada jälleen ajaa kesto-
peitteellä. Pohjois-Afrikasta lähde-
tyämme olemme vain harvoin tavanneet sitä, ja silloinkin aina kaupunkien lähistöllä. Lisäämme vauhtia, ja meistä tuntuu kuin kiitäisimme eteenpäin pehmeästi kuin pilven päällä.

Lyhyen tauon aikana meidät yllättää sadekuuro, mutta eiköhän kävisi päinsä ajaa pois sen alueelta? Juoksemme nopeasti moottoripyörän luokse ja lasketamme täyttää kaasua eteenpäin. Tiellä on pari paha kuoppaa ja pari jyrkkää käännettä, mutta sade ei ehdi seurata meitä.

— Onko takapyörässä ilmaa, Wolfram?

Vastausta ei kuulu.

— Hei, vanhus, herää! Onko takapyörässä kylliksi ilmaa?

Ei vielä kukaan vastausta.

Ojennan käteni taaksepäin herättääkseni Wolframmin, kopeloin ja hapuilen, mutta takaistuin on tyhjä. Uskallan tuskin kääntyä ja vilkaista taakseni . . . totta tosiaan, takaistuin on tyhjä!

Jarrutan niin että vinkuu, ja sitten alkaa matka takaisinpäin kaasua pohjassa ja kaarteet nuollen, monenlaisten ajatus-
ten risteillessä aivoissani. Niistä töytäk-
sistä, joita viimeisen puolen tunnin ai-
kana on sattunut, ei Wolfram ole voinut
selvitä ehjin nahoin.

Moottoripyörä pauhaa yhä eteenpäin, mutta minusta tuntuu, ettei matka joudu laisinkaan, ja minulla on mitä kauheimpia mielikuvia olosuhteista, joissa Wolfram olisi saattanut pudota. Onneksi hänellä oli matkatakki päällään ja paksu hellekypärä päässään — ehkä niistä on sentään ollut jotain apua, ajattelen, kun äkkiä näen Wolframmin tulevan kävelen vastaani ilman naarmuakaan.

Kasvoni loistavat varmaan suurena kysymysmerkinä.

— Kylläpä sinä pidit tavatonta kiirettä, kun läksit matkaan, hän sanoo. — Minä en ehtinyt edes hypätä mukaan, jo-

ten läksin jatkamaan matkaa jalkaisin, selittää hän levollisesti.

Bulawayo on kaunis kaupunki, puhdas ja miellyttävä, mutta meistä tuntuu suorastaan hätkähdyttävältä nähdä niin paljon valkoihaisia yhdellä kertaa. Täällä asuvat tanskalaiset ottavat meidät vastaan ystävällisesti, ja meitä pyydetään vieraillemaan heidän luonaan. Meidät majoitetaan vanhan herra ja rouva Iversenin luokse vilpolaan, ja ensi kertaa sen jälkeen, kun viisi kuukautta takaperin läksimme Ranskasta, saamme oikeat sängyt patjoihin, peitteineen, lakanoineen ja alaolevine yöastioineen, yöpöydät lampuineen ja kaikki muut asiaan kuuluvat tarvikkeet. Nautimme siitä tietenkin suuresti, mutta kun minun olisi mentävä matkalle, ojentaudun lattialle, sillä en ole tottunut pehmeisiin jousipatjoihin, vaan minulla tulee olla kova alusta voidakseni levätä kunnolla.

VIII luku PÄÄMÄÄRÄSSÄ

Johannesburg ja Durban. —
Tulo Kapkaupunkiin. — Wolfram
matkustaa kotiin

Johannesburg, Afrikan New York monine pilvenpiirtäjäineen ja uudenuutukaisine amerikkalaisine autoineen, joiden liikennevilinä on todella valtava, on jo odottanut meitä. Lehdissä on jo etukäteen kirjoitettu matkastamme, me saavumme perille päivää myöhemmin kuin on laskettu, ja puoli kaupunkia on jo huolissaan kohtalostamme. Sanomalehdet kirjoittelevat vanhasta tanskalaisesta viikinkihengestä jne., ja Wolfram ja minä olemme hämmästyneitä siitä, että meidän pieni retkikuntamme on herättänyt niin paljon huomiota.

Tanskalainen lääkäri, tohtori Martiny, pyytää meidät vieraikseen viikoksi, mutta vaikka nautimme suuresti hänen kauniin kotinsa viihtyisästä ilmapäristä ja saamme ihanteellisen leiriytymispaikan hänen suurenmoisen uima-altaansa vierellä, meidän on jatkettava matkaamme eteen-

päin. Minä lupaan poiketa heidän luokseen kotimatalla.

Matkallamme Durbania kohden pystytämme eräänä yönä telttamme jyrkänteen reunalle, jossa kasvaa metrin korkeuisia kasveja. Seuraavana aamuna havaitsemme nukkuneemme 300—400 kukkasen päällä, ja ympärillämme on niitä kokonainen metsä. Äidilläni on samoja kukkasia kotona Vemmetofessa, ja minulla on nyt melkein yhtä huono omatunto kuin silloin, kun moottoripyöräni kerran siellä ollessani kasteesta liukkaana nurmikon vuoksi syöksähti keskelle äidin kukkapenkkiä.

Neljänkymmenen kilometrin päässä Durbanista eiteemme aukeaa näköala ”tuhansien huippujen vuorilta”, — sitten matkamme jatkuu rinteitä alaspäin, meri hämmöittää edessämme, ja pian olemme kaupungissa, missä tanskalaiset ja heidän jälkeläisensä kolmannessa ja neljännessä polvessa tekevät kaikkensa tehdäkseen olomme kotoiseksi.

Meidät kutsutaan radioon, ja sanomalehtimiehet juoksevat kilpaa haastattelemassa meitä.

Herra Hansen pyytää meitä viipymään viikon tai pari, mutta Kapkaupunki kutsuu meitä. Käytyämme uimassa Intian valtameressä sekä tehtyämme pari retkeä ympäristöön jatkamme matkaamme pitkin rannikkotietä päämääräämme kohden.

Eräänä iltapäivänä otan elokuvia muutamien alkuasukkaiden sotaleikeistä. Annettuani heille tupakan muodossa pienen palkkion he pyytävät myös muutamia savukkeita. Tähän pyyntöön katson voivani heidän ponnistelujensa jälkeen suostuakin, ja soturit seuraavat mukanaani moottoripyörän luokse. Täällä on Wolfram juuri herännyt pienestä torkahduksestaan ja ehtii parahiksi nähdä erään pienen miekkosen pötkivän pakoon mukanaan leipä, jonka olimme asettaneet kuivumaan auringonpaisteeseen.

Meillä ei ole mitään muuta syötävää, ja meitä harmittaa vähän miehen röyhkeä käyttäytyminen, joten sanomme

mustille, ettei mitään lisämaksua tule, ennen kuin olemme saaneet leivän takaisin. Soturien kesken syntyy kova neuvonpito, he heiluttelevat tarmokkaasti raskaita sauvojaan — ja äkkiä astuu päällikkö sivuvaunun luokse ja sanoo uhkaavasti englanniksi, ettei ”kolmipyöräinen auto” poistu paikalta, ennen kuin hänelle on annettu 100 savukepakettia.

Tämä ainutlaatuinen röyhkeys hätkähdyttää meitä vähän, mutta nyt saa moottoripyörä selvittää asian — me annamme äkkiä kaasua ja lähdemme liikkeelle. Päällikkö saa sivuvaunun nokasta töytäyksen mahaansa ja kaatuu nuriniskoin ojaan. Muut mainiot soturit hämmästyvät niin, että vain yksi heistä ehtii kolauttaa kuhmun Wolframin hellekypärään.

Sivuutamme East Londonin ja Port Elisabethin — nyt olemme pian määränpäässä. Viimeisenä päivänä ennen Kapkaupunkiin saapumistamme pysähdymme jo aamupäivällä erään joen rannalle pitämään suursiivousta ja -pesua, niin että saippua kuohuu — me itse ynnä vaattemme ja moottoripyörämme saavat siitä osansa. Myöhään iltapäivällä makailee Wolfram maassa uimahoususillaan odotellen vaatteittensa kuivumista. Olen juuri menossa hänen luokseen avoaloin, kun havaitsen käärmeen välilläimme.

— Wolfram, makaa hiljaa, lähelläsi on käärme, huudahdan minä ja juoksen pakoon.

— Älä hassuttele, vastaa hän ja kuorsaa mielenosoituksellisesti sanomalehden alla, jonka hän on vetänyt kasvoilleen.

Käärme, joka aluksi aikoi piiloutua lehden alle, säikähtää tätä ääntä ja luikerotelee sen sijaan teltan alle, mistä sen tavoitamme ja tapamme.

Jos kaikki ne elukat, jotka olemme löytäneet telttamme alta ja iskeneet kuoliiksi, käärmeet, punkit, myrkkyyhämähäkit, skorpionit ym. kerättäisiin yhteen, niistä varmaan muodostuisi huomattava osa kokonaisuudesta eläintarhasta.

Myöhään iltapäivällä valmistamme itsellemme päivällisen. Sen muodostaa tavannukaisesti kaurapuuro, mutta tänään

nautimme sitä erityisellä hartaudella, sillä olemme laskeneet, että tämä on neljäsdas kerta, kun Tanskasta lähdettyämme nautimme tätä ruokaa. Tavallisesti olemme syöneet puuroa kaksi tai kolme kertaa päivässä, joskus kokkareista ja joskus pohjaanpalanutta, kun olemme unohtaneet hämmästyttää sitä, mutta nyt se on oikein hyvää — sitä on kolme annosta kummallekin, ja päivän johdosta sirottellemme sokeria päälle.

Stanleyvillen lähistöllä tarkasteli eräs amerikkalainen päivällispuuhiamme, minkä jälkeen hän kutsui meidät päivälliselle kaupungin parhaaseen hotelliin. Nairobissa meillä oli boy, joka keitti meille puuromme, ja silloin emme siejänneet kokkareita, vaan vaadimme häntä hämmäntämään puuroa koko 10 minuutin ajan. Myöhemmin, Tanganjikassa, meillä oli kiire päästä eteenpäin, sillä sadeaika oli uhkaamassa, ja me tingimme vaatimuksista ja siirryimme syömään raakoja kaurahiutaleita, joiden päälle oli kaadettu vähän vettä. Tällainen ruoanvalmistus ei vieny montakaan sekuntia, mutta sen saaminen alas kurkusta kesti jonkin aikaa. Vähitellen meidän oli kiristettävä suolivyötämme kokonaisella neljällä reikävilillä!

Kun pyykkimme on kuiva, on jo myöhäistä lähteä kohti Kapkaupunkia, joten päätämme jäädä yöksi siihen, missä olemme, viimeiselle leiripaikalle ennen päämaalia.

Pimeyden langetessa syötämme suuren nuotion, johon kieritämme kokonaisen puunrungon. Täällä ei ole leijonia eikä muitakaan villieläimiä, mutta me pidämme yllä nuotioperinnettämme ja istuskelemme tulen ääressä hetkisen mietiskellen, ennen kuin ryömimme mausäkkeihimme.

Leirinuotiolla on aina oma vetovoimansa, sekä silloin, kun se on suuri ja räiskyvä, että — ja varsinkin — silloin, kun siinä on vain muutamia kekäleitä, jotka silloin tällöin paukahtaen singahduttavat ilmaan loistavan kipinän.

On ihanan rauhallista istua nuotion ääressä pimeässä yössä, ja kuta kauem-

pana kaupungeista ja sivistyneiltä seu-
duilta olemme, sitä enemmän tunnemme
pitävämme tulesta. Ei haittaa, vaikka
toista kylkeä vähän palettaa ja toinen on
puoliksi paistunut. Nautinto on sitä suu-
rempi, kun muuttaa asentoa saadakseen
vähän vaihtelua. Ja kukapa viitsisi väis-
tää kirvelevää nuotion savua, vaikka se
saakin silmät vuotamaan vettä — sehän
kuuluu ilman muuta tähän lumotunnel-
maan.

Kaste on alkanut laskeutua — havait-
sen sen siltä sivulta, joka on käännettynä
poispäin tulesta. Etelän risti loistaa sel-
vänä tuhansien tähtien keskellä, joista
ainoastaan Otava on minulle tuttu poh-
joisen tähtitaivaan kuvioista. Nyt ryömii
kuu näkyviin vuorenharjanteen takaa; on
Afrikan yö, yö Etelän ristin alla, vii-
meinen yömmen ennen päämäärää 6 kuu-
kautta ja 2 viikkoa kestäneiden rasi-
tusten jälkeen.

Tulo Kapkaupunkiin

Taffelivuori on näkyvissä ja pian tä-
män jälkeen huristamme Kapkau-
punkiin — olemme päässeet päämää-
räämme! 25 000 kilometriä on jäänyt
taaksemme, läpi erämaiden ja yli vuorien,
halki metsien ja poikki jokien, yli arojen
ja läpi viidakkojen on tiemme kulkenut —
olemme asuneet hotellissa vain yhden
ainoan kerran Afrikassa ja olemme aina
valmistaneet itse ruokamme, tuota tavan-
mukaista, ikuista kaurapuuroa, jonka
höysteeksi olemme juoneet keitettyä joki-
vettä. Matka kokonaisuudessaan on
maksanut meille 2 000 kruunua (n.
60 000 mk), mistä bensiniin ja öljyyn on
käytetty 1 300 kruunua (n. 39 000 mk) ja
ruokaan ja muihin menoihin 700 kruunua
(n. 21 000 mk).

Sanomalehtimiehet piirittävät meidät
jälleen, radio ja yhdistykset haluavat esi-
telmiä, ja pian ei ole ketään, joka ei olisi
selvillä meistä nähdessään tanskalaisen
moottoripyörän Kapkaupungin kadulla.

On ihmeellinen tunne saada rentoutua
matkan jälkeen. Löydämme itsellemme
huoneen ja tunnemme elävämme kuin

kreivit. Saamme kylpeä ja aterioida kate-
tun pöydän ääressä.

— No, sanoo Wolfram voitokas hymy
huulillaan, kun olemme syöneet, ja hän
nojautuu taaksepäin.

— No, vastaan minä. — Mitä nyt?

— Niin, mitä nyt, hän toistaa. Tuntuu
siltä kuin ajatuksemme juoksu olisi yh-
täkkiä seisahtunut. Tähän saakka olem-
me koko ajan ajatelleet ja suunnitelleet.

Ratkaisumme on aina ollut: eteen-
päin, eteenpäin kohti Kapkaupunkia.
Ajatuksemme ovat askarrelleet moottori-
pyörässämme, matkan pituudessa ja ra-
hoissa. Pääsisimmekö päämääräämme?
Ja nyt istumme tässä loistavan vastaan-
oton jälkeen.

Me lähetämme viestin kotiin Tans-
kaan siitä huolimatta, että sanomalehtien
sähkeet ovat jo menneet edeltä, niin että
kaikki siellä kotona jo tietävät poikiensa
olevan hyvässä turvassa.

Seuraavana aamuna saamme kahvin
sänkyyn, ja vasta nyt meille alkaa todella
selvitä, että olemme perillä eikä meidän
enää tarvitse kiirehtiä eteenpäin.

Suhtaudumme kaikkeen rauhallisesti
ja nautimme päivästä, mutta emme
ole tottuneet kulkemaan joutilaina; Wol-
fram ei kestä sitä montakaan päivää ja
saa pian työtä eräässä työpajassa; minä
kirjoittelen artikkeleita The Argusiin ja
monille muille paikallisille lehdille ja pi-
dän esitelmiä radioissa, lyhyesti sanoen
hankimme rahaa ja tunnemme jälleen
pääsevämme jaloillemme.

Täällä meren ympäröimässä Kapkau-
pungissa on kaunista. Meidän ikkunois-
tamme avautuu näköala suoraan Atlan-
tille. Mahtavat hyökyaallot pärskyttävät
kuohujaan ilmaan osuessaan rannan kal-
lioihin, ja myrskyn välitessa mainingit
huuhtovat talomme perustuksia. Mutta
aurinkoisella ja tyynellä ilmalla saatam-
me loikoilla parvekkeella ja katsella Kap-
kaupungin satamassa olevia laivoja.

Nyt on juuri eräs australialainen park-
ki lähdössä, sen valkoiset purjeet muis-
tuttavat siipiä, jotka kantavat purjehtijan
yli valtameren sinisten aaltojen. Missä se

purjehtii, siellä ovat myös Vasco da Ga-
man karavelit aikoinaan tuulessa kallistu-
en halkoneet aaltoja. — Ajatukseni lähte-
vät laivan mukana, ja minä uneksin uu-
sista seikkailuista uusissa maissa ja vie-
raissa maanosissa — mutta nyt minun on
ensin selvitävä Afrikasta.

Vietämme todellista laiskurien elämää.

Kaupunki sijaitsee avoimen Taffelilah-
den rannalla, tasangolla, jota vuoret ym-
päröivät. Kaupungin keskiosa tekee
nykyaikaisen vaikutuksen; sen leveät,
suorat kadut leikkaavat toisiaan suora-
kulmaisesti, ja siellä on kauniita raken-
nuksia kuten esimerkiksi kuvernöörin pa-
latsi, parlamenttitalo ja uusi, upea posti-
talo. Lisäksi siellä on paljon kirkkoja ja
useita museota.

Väestö on sangen kirjavaa, büureja,
englantilaisia ja värillisiä.

Ympäristö on hiekkaista ja hedelmä-
töntä maata, mutta monet vuoret, jotka
kirkkaassa ilmassa näkyvät hyvin sel-
vinä, tekevät sen suurenmoiseksi. Teem-
me retkiä Lions Headille ja Taffelivuorel-
le.

Palattuamme takaisin näiltä retkiltäm-
me istumme parvekkeella ja katselemme
maininkeja ja aaltoja, jotka täysin tyynel-
läkin säällä huuhtelevat rantaa, missä
lapset leikkivät keskellä paksua vaahto-
kerrosta.

Aamuisin käyn uimassa vaahtopäisis-
sä aalloissa ja hankkimassa ruokahalua
aamiaiseksi. Voimme suoda itsellemme
myöskin vähän suklaata ja viinirypäleitä.
— Tämä on sentään toista kuin ajaa Sa-
haran halki!

Wolfram matkustaa kotiin

Eräänä päivänä kun istun parvekkeelle
kirjoittamassa, tulee Wolfram kotiin.

— No niin, Jørgen: hän sanoo, — nyt
sitä lähdetään kotiin, sinne pieneen kau-
punkiin.

Tiedän, että hän on tiedustellut laiva-
paikkoja palatakseen syksyksi kotiin,
mutta en ole oikein selvittänyt itselleni si-
tä, että meidän todellakin on erottava.

Minä en missään tapauksessa halua
palata kotiin nyt, vaan yritän ajaa moot-
toripyörällä takaisin kotiinpäin muuta-
man kuukauden kuluttua, kun sadeaika
ei enää aseta esteitä matkan teolle. Wol-
framin on ollut kovin vaikeata löytää lai-
vaa, jolla hän voisi päästä kotiin. Päivä
toisensa jälkeen on kulunut tuloksetta.

Nyt on eräs matkustaja peruuttanut
lippunsa, ja Wolfram on merkitty ”Win-
chester Castlen” matkustajaluetteloon.

Laiturilla on vilinää. Viimeisiä muona-
tarvikkeita ja hedelmiä lastataan. Pari
myöhästynyttä matkustajaa kiirehtii por-
taita myöten höyrylaivaan, jäljessään hi-
koilevia mustia boyta, jotka raahaavat
raskaita nahkaisia matkalaukkuja.

Tullivirkamiehet poistuvat laivasta,
nostokurki heilauttaa laivaportaat pois.
Matkustajat huutelevat hyvästejään per-
heelleen ja ystävilleen monen monta ker-
taa. ”Winchesterin” höyrypilli puhalttaa
kolmannen kerran, mutta se ei ole mitään
kahden naismatkustajan rinnalla — he
ovat kiljuneet täyttää kurkkua koko vii-
meisen puolen tunnin ajan. Kapteeni an-
taa merkin komentosillaltaan, satama-
työläiset irroittavat kiinnitysköydet — ja
niin liukuu ”Winchester Castle” hitaasti
ulos laiturista.

Punaiset, keltaiset ja siniset paperiser-
pentiinit kiitävät vielä alas laiturilla olevia
kohden, mutta pian katkeavat nämäkin
viimeiset, hauraat yhteydet maihin.

Laivan perässä seisoo Wolfram ja vil-
kuttaa. Hän on ansainnut parin viikon
miellyttävän merimatkan kovan Afri-
kanajomme jälkeen, mutta luulen mel-
kein, että hän mieluummin olisi lähtenyt
kotimatalle maitse, ellei lähimpien kuu-
kausten ajaksi sattuva sadeaika olisi es-
tänyt sitä, ja niin kauan hän ei missään
tapauksessa halunnut viipyä Etelä-
Afrikassa.

Nyt on ”Winchester Castle” jo ulkona
merellä, bound for Europa. Luoja tietää,
milloin minä seuraan sitä ja matkustan
kotiin.

— Hyvää matkaa ja terveisiä Tans-
kaan!

KAPKAUPUNGIN ELÄMÄÄ

Taistelu jokapäiväisestä leivästä
— Einar Jensen

Olen nyt yksin Kapkaupungissa ja kaipaen Wolframia, sillä mehän olemme yhdessä taistelleet, nähneet nälkää ja janoa ja kärsineet trooppilisista sateista.

Miehet tutustuvat perinpohjin toisiinsa, kun he keskellä Saharaa tuntevat olevansa ainoat ihmiset koko maapallolla tai kun he pimeässä tropiikkiin yössä ryömivät teltaansa pistooli ranteeseen sidottuna villieläinten ulvoessa ulkopuolella saalista vainuten.

Sinä olit hyvä toveri, Wolfram, enkä tule koskaan unohtamaan yhteistä matkaamme halki Afrikan.

Nyt minun on siis selvittävä asioista yksin. Raha alkaa olla tiukalla; vuokra on maksettava, ja vähän ruokaa minun on myöskin saatava, vaikka en olekaan tottunut herkkuihin.

Kirjoittelen artikkeleita kaikkiin lehtiin, ja toimituksissa minut otetaan vastaan ystävällisesti; mutta heidänkin käytösmahdollisuuksillaan on rajansa, joten kynäilystä saadut rahat eivät riitä toimeentuloon. Ja sitä paitsi minun on hankittava rahat kotimatkaa varten.

Kahden viikon ajan toimin mekaanikon ja ansaitseen tarpeeksi rahaa uusia housuntakamuksia ja yhtä paitaa varten, niin että jälleen ilkeän näyttäytyä ihmisille ja etsiä paremmin palkattua työtä.

Jonkin aikaa toimin opettajana autokoulussa ja voin syödä itseni joka päivä kylläiseksi, mutta sitten yritys tekee vararikon. Minulla ei ole työlupaa, ja minun täytyy sen vuoksi siirtyä työpaikasta toiseen.

Silloin kohtaan seikkailun, niinkuin niin monesti ennenkin: viisi norjalaista valaanpyyntialusta ilmestyy eräänä päivänä satamaan, ja lisää on tulossa, jokaisessa laivassa 300 miestä. Heillä on rahoja ja heidän on saatava varusteita, ennen kuin palaavat kotiin. Kahden norjalaisen kanssa edustan nyt vaatturiliikettä ja me mittaamme, koetelemme vaatteita ja toimitamme joukoittain vaatetustarvikkeita norjalaisille merimiehille.

Tämä on kausiluontoista työtä, josta emme saa hetkeksikään hellittää. Kello seitsemästä aamulla yhteentoista illalla tunnen itseni suuren liikkeen johtajaksi, mutta minulla on niin lyhyt aamiaistauko, että ennätän nipin napin nauttia levyn suklaata ja tertun viinirypäleitä.

Iltaisin kirjoittelen kirjeitä ja päiväkirjaani yli puolen yön maininkien kohistes-
santakallioita vasten. Ennen kuin käyn levolle, seison hetken parvekkeella ja katselen ulos mahtavalle merelle. Pari majakkaa vilkkuu rannikolla, ja taivaalla tuikkivat tähdet Etelän ristin säihkyessä lähellä taivaanrantaa.

Kapkaupunki, sunnuntaiyönä huhtikuun 11. päivänä 1948

... Yrityksemme menee loistavasti. Kassat kaksinkertaistuvat päivä päivältä. Eilen ja tänään, vaikka on sunnuntai, olen ansainnut 12 000 mk. Talletin 21 000 mk pankkiin kotimatkaa varten ...

Sen lisäksi voin ostaa kaiken kankaan, mitä tarvitsen, hyvin halvalla hinnalla ja ajelen ympäri Hudson-loistovaunulla. ...

Huhtikuun 17. päivänä 1948

... Kaikki menee erinomaisesti. Nuoresta miehestä, jolla oli kolme paikkaa housunpolvissa ja kaksi jokseenkin loppuunkulunutta paitaa, olen nyt muutunut hyvinpuetuksi mieheksi, jolla on hieno puku ja uudet kengät ja radiolla varustettu amerikkalainen loistoauto, paksu kukkaro takataskussa ja kaunis shekkivihko povitaskussa. Olen melko pitkäkukkainen, mutta minulla ei ole aikaa mennä parturiin, koska sillä välin saatan menettää asiakkaita. ...

Huhtikuun 20. päivänä 1948

... Huomenna valaanpyytäjät lähtevät.

Ja niin oli sekin seikkailu taas ohitse. Minä haluaisin kernaasti jäädä tänne vieläkin joksikin ajaksi, joka tapauksessa tarvitsen nyt viikon loman. Nyt on kotimatka varmistettu, saatan katsella ympärilleni ja elää vähän mukavammin, mutta usein kaipaen kuitenkin kotimaahan. Tanskassa on nyt kevät.

— Minä pidän omasta puolestani enemmän loppuvuodesta, ja kun kuvitte-

len mielessäni kävelyä pitkin metsänreunaa, värikästä lehtimetsää, oratujen marjoja ja kiulukaita, niin silloin minusta tuntuu kaikki tuo kovin epätoimelliselta — ja kevättä vaaleanvihreine pyökkeineen ja kukkaisen tunteen on melkein mahdotonta kuvitella täällä.

Mutta nyt saapuu sadeaika. On mahdotonta päästä eteenpäin moottoripyörällä. Odottelen pyörän varaosia ja minun on pakko jäädä tänne vielä muutamaksi kuukaudeksi, joten minulla on aikaa tutustua Kapkaupungin elämään hieman lähemmin.

Melkein jokaisella suuremmalla kaupungilla on omat slummikorttelinsa. Alger'ssa on Casbahen, Marseillessa arabialaiskortteli, Barcelonassa Chinatown, New Yorkissa The Bowery ja Lontoossa Southwark. Samoin on Kapkaupungilla-kin omansa, District 6, 6. piiri, jossa asuvat puoliveriset, valkoihoisten ja hotten-tottien, malaijien, kafferien ja intialaisten likaiset jälkeläiset.

6. piiri muodostaa aivan omalaatuisen alueen, poliisikin uskaltanut sinne varsin vastahakoisesti mieslukuisenaan, sillä kattotiileillä ja suurilla muurinlohkareilla on tilastojen mukaan erittäin suuri taipumus pudota siellä poliisin kypäreille, mitä kypäret sen paremmin kuin poliisitkaan eivät yleensä kestä.

Hyvinpukeutunut valkoinen mies ei sen vuoksi uskalla mennä 6. piiriin — ja jos näin tapahtuu, hän ei missään tapauksessa enää ole hyvinpukeutunut palatessaan sieltä takaisin. Siitä, että valkoihoisia on ryöstetty siellä putiputaiksi, on lukemattomia esimerkkejä. Eräs rouva joutui odottelemaan bussia noin viiden minuutin ajan illalla kello 20 tienoissa; pysäkki sijaitsi melko lähellä 6. piiriä, ja kun bussi sitten saapui, oli rahastajan lainattava naisparalle päällystakkinsa, sillä hänet oli tänä lyhyenä odotusaikana ryöstetty putipaljaaksi.

Eräässä Kapkaupungin sanomalehdessä jokin aika sitten julkaistu valokuva esitti vuokra-autoa, jonka ikkunan läpi oli heitetty tikari sen ajaessa 6. piirin hal-

ki. Ase oli tunkeutunut selkänöjaan kuljettajan taakse.

Neljän pääsiäispäivän kuluessa tehtiin 6. piirissä 16 murhaa ja ryöstöä. Osa ryöstetyistä on varmasti ollut värillisiä, ja useimmat ovat olleet siksi järkeviä, että ovat luopuneet lompakostaan, kellostaan, vaatteistaan tai kengistään ja selvinneet siten todennäköisesti melko ehjin nahoin leikistä.

Kun saavuin Kapkaupunkiin, kerrottiin siellä erästä juttua, jonka pitäisi olla totta.

Muutamat ylimieliset nuoret miehet olivat saaneet hilpeässä juomaseurassa päähänsä lyödä mielikuvituksen vedon 6. piirin suhteen. He ajoivat autoilla 6. piirin rajalle, ja ne, jotka olivat halukkaita osallistumaan vedonlyöntiin — 8 miestä ilmoittautui — maksoivat kukin 20 shillinkiä panoksenaan, panivat päähänsä silinterihatut ja yrittivät sitten päästä piiriin toiselle puolelle, minne autot sillä välin olivat ajaneet turvallisempaa tietä. — Se jonka onnistuisi säilyttää silinterihatunsa, voittaisi koko panoksen. — Kukaan ei päässyt läpi — ei ainakaan hattu mukanaan — parilta puuttui päällystakki ja lisäksi vielä alusvaatteet ja kengät.

Seuraavana iltana tehtiin yritys hieman raittiimmassa kunnossa, mutta yhtä kielteisillä tuloksilla, ja viikon kuluessa panos oli jo noussut 1 000 shillinkiin.

6. piirin monilla kummallisilla ihmistyypeillä oli niinä päivinä hauskaa. Tietenkään heillä ei ollut aavistustakaan vedonlyönnistä, mutta varmaankin he olivat kovasti ihmeissään siitä, että niin monia iltapukuisia herrasmiehiä joka ilta eksyi heidän alueelleen — ja jokaisen odommannäköisen kimppuun käytiin erotuksetta.

Mustat silmänympärykset ja aivotärähdykset eivät kuitenkaan säilyttäneet kaikkia vedonlyöjiä, sillä voittoa kasvoi jatkuvasti, kunnes se kuuden viikon kuluttua lopulta voitettiin. Eräs väkivahva merimies taisteli itsensä halki 6. piiriin ja saapui sen toiselle laidalle verisin nyrkein ja iltapuku päällään — mutta hattuun hän oli menettänyt. — Muutamaa

minuuttia myöhemmin pääsi eräs toinen mies perille — melko lailla ravisteltuna — hattu päässään, mutta frakkinsa hännkyset menettäneenä. Miehet tasasivat voitotsumman keskenään — se oli kasvanut 1 400 shillingiksi. . . mutta kukaan ei ollut halukas lyömään uutta vetoa.

Myöhään eräänä iltapäivänä ryöstettiin muuan vanhahko eurooppalainen rouva, joka vuosikautia oli tehnyt hyväntekeväisyystyötä 6. piirissä. Luultavasti ryöstäjät olivat joitakin sivullisia, jotka eivät tuntenee häntä. Häntä pahoinpideltiin sangen kovakouraisesti, mutta kun piiri sai tietää, kuka tämä ryöstetty oli, virtasi hänelle kukkia ja liikuttavia kirjelappusia, jotka usein oli kirjoitettu käärepaperille. — 6. piirilläkin oli omatuntensa.

Kaikki ihmiset ovat täällä minulle hyvin ystävällisiä, vieraanvaraisia ja avuliita. Melkein joka ilta minut on kutsuttu kerhoissa tapaamieni ihmisten luokse vierailulle.

Siihen summaan, jonka olen säästänyt kotimatkaa varten, en aio koskea, joten minun on jälleen saatava jotakin työtä.

Kirjoittelen taas eteläafrikkalaisiin lehtiin. Kokeilen kaikenlaisia muuta puuhaa. Kukapa tietää — Ehkä onni hymyilee minulle vielä kerran!

Myyn tukuittain pakettinappuloita, kaikkiaan 140 000 kpl. Näitä käytännöllisiä kapineita ei nimittäin ole Etelä-Afrikassa. Etelä-Afrikan Unioni on tällä tavoin astunut aimo harppauksen sivistystä kohti, kuten ystäväni Jensen leikkilisesti sanoo.

Kun Etelä-Afrika täten todennäköisesti on varustettu pakettinappuloilla lähimmän parinkymmenen vuoden ajaksi, alan nyt hankkia rahaa tirkistysaukoilla — tuollaisilla ovessa olevilla rei'illä, joita meillä kotimaassa käytetään. Niiden luulisi olevan käytännöllisiä kaupungissa, jossa ryöstöt kuuluvat päiväjärjestykseen, mutta minun täytyy luopua tästä liikeyrityksestä.

Mielialani alkaa vähitellen laskea. Sää on epäsuotuisa ja lopetan uintiretkeni. Onneksi kykenen maksamaan päivit-

täiset menoni lehtiartikkeleista saamillani tuloilla.

Viikon ajan on myrskyä ja sadetta. Minä pysyttelen kotosalla ja saan sinä aikana kirjoitetuksi yhtä ja toista. Mainigit kohisevat entistä voimakkaammin. Meri näyttää mustalta, kun taivas on sadepilvien peitossa. Seisoessani parvekkeella minusta tuntuu kuin olisin höyrylaivan keulassa — bound for Denmark — mutta laiva on ollut merellä jo kuukausimääriä eikä maata ole vieläkään näkyvisä. Iltaisin vesi loistaa fosforinhoh-toisena.

On päiviä, jolloin sää on kaunis — silloin ajan mielelläni jonnekin ympäristöön. Istuskelen kalliolla meren rannalla, missä Atlantin hyökyaallot lyövät kohisten rannikkoa vasten. Mitä pitemmälle ne ehtivät matalalla rantahietkolla, sitä harmahtavammiksi ne tulevat väriltään; sitten ne iskevät rantakallioita vasten parin metrin korkuisina ja ryöpyttävät vaahtoa korkealle ilmaan.

Aurinko on jo aikoja sitten sivuuttanut Lions Headin ja paistaa nyt Taffellivuoren yläpuolelta siirtyen yhä länteen päin; pian on ilta.

Istun ja uneksin pienestä maasta kaukana pohjoisessa, missä meri ja aurinkonlasku myös ovat minua aina kiehtoneet. — Sillä tavoin on aurinko kiertänyt rataansa vuosituhansia, ja siten on meri pauhannut ja aallot lyöneet lakkamatta rantaa ja luotoja vasten satojen vuosien ajan. Nyt laskee aurinko kuin suuri tulipallo myrskyiseen mereen.

Jonakin toisena päivänä nousem Taffellivuorelle köysirataa käyttäen. Kaupunki lepää alhaalla laaksossa, muuten näkyy kaikkialla vain vuoria ja merta — suurenmoinen näky.

Vähitellen alan kotiutua Kapkaupunkiin yhä enemmän ja saan yhä enemmän ystäviä.

Einar Jensen

Melkein joka päivä poikkean Jensenin luokse. Hän on parhaita ystäviäni täällä. Jensen on toiminut liikemiehenä Jyllanissa, ja hänen vaimonsa on kotoisin

Randersista. Molemmat ovat minua kohtaan erinomaisen ystävällisiä.

Jensen valmistaa telttoja, markiiseja ja nojatuolien ja autojen peitteitä. Minä olen keksinyt moottoripyörille sopivan peitteen, ja nyt tekee Jensen myöskin sellaisia. Me mittailemme ja laskemme, keilemme erilaisia kankaita ja päädyimme lopulta sellaiseen muotoon ja laatuun, että voimme odottaa asiakkaiden olevan niihin tyytyväisiä.

Jensenillä on usein tapana pyytää minut aamiaiselle kaupungin parhaaseen ravintolaan, Hildebrandtille St. George's Streetille, missä hän on kuin koko ravintolan setä alkaen johtajasta aina vaaleatukkaiseen tarjoilijattareen saakka, joka mielellään tarjoilee vasemman puolen pöytiin suuren Kapkaupunkia ja Taffellivuorta esittävän seinämaalauksen alla. Pian täyttävät Jensenin ystävät tämän puolen salia, ja jos joukkoon on eksynyt joku vieras, ei kestä kauan ennen kuin hänestäkin alkaa tuntua, että hän on kuulunut samaan seuraan jo vuosikautia. Siinä vallitsee kovaääninen hilpeys, ja iloiset naurunpurskahdukset kajahtelevat. Ravintolan muut vieraat panevat ensin melkein pahakseen, sen jälkeen he tuntevat itsensä vaivaantuneiksi ja yksinäisiksi aivan kuin tuttavallisiin perhejuhliin joutuneet sivulliset, mutta vähitellen Jensenin hilpeys tarttuu heihinkin. Hän esittelee minut kaikille Kapkaupungin liikemaailman uutena toivona ja kertoo yksityiskohdittain pakettinappuloista.

Kun astun Einar Jensenin liikkeeseen, hän tervehtii minua säteilevästi hymyillen ja lausuen leveän jyllantilaisen "goddaw'nsa". Jensenistä tulee hyvä ystäväni. Hänen luokseen lähden, milloin mielialani on painuksissa ja Tanska äkkiä alkaa tuntua olevan niin tavattoman kaukana. Hänen aurinkoinen huumorinsa lääkitsee, ja maailma alkaa pian taas näyttää valoisammalta.

Kun minua on onnistunut, on minun myös välttämättä kiirehdittävä kertomaan Jensenille hyvät uutiseni. Joskus kerää ulkopuolelle pysäköity tanskalainen moottoripyörä ihmisjoukon liik-

keen edustalle, ja leikkisä Jensen tutustuttaa halukkaasti asiakkaat minun liikeyrityksiini. Jensen on samalla kertaa hyvä ystävä, huolehtiva isä ja loistava toveri. Usein minut kutsutaan vieraaksi iltaisin hänen kotiinsa, suureen, loistavaan huvilaan, missä Solliv rouva ja Isabel neiti sun downerin jälkeen tarjoilevat ihanaa tanskalaista ruokaa ja luovat taloon miellyttävän kotoisen tunnelman. Jensenin tytär Isabel ymmärtää erinomaisesti tanskaa, mutta siitä huolimatta päädyimme tavallisesti puhumaan englantia — niin käy yleensä Afrikassa.

Kun olemme päässeet kahviin saakka, joka nautitaan avotakan ääressä, kertoo Jensen vanhoista, hauskoista ystäviästään — kaikki hänen asiakkaansa ja puolet kaupunkia ovat hänen ystäviään. Pari tanskalaista lehteä otetaan esille, keskustelu vaihtuu itsestään tanskankieliseksi, ja me keskustelemme tuosta pienestä maanviljelysmaasta, missä — huhujen mukaan — lihaa saa ostaa vain 25 äyriillä viikossa.

En unohda milloinkaan noita hilpeitä hetkiä Jensenin liikkeessä tai noita monia viihtyisiä iltoja, jolloin piipahdin hänen kotiinsa. "El dar'iin" ja sain heti huomata olevani tervetullut. Tunsin olevani kuin kotonani räiskyvän takan ääressä Jensenin kauniissa kodissa ja hänen rouvansa ja kauniin tyttärensä seurassa — se oli aito kappale Tanskaa tässä vieraassa maassa ja maanosassa.

Niin, sellainen on Jensen, viisas, hersyväniloinen ja avulias. Sen nyolonteltan, jonka lahjoitit minulle lähtiessäni — todellisen ihmeteltan — tulen säilyttämään muistona sinusta, ja jos minulla joskus itselläni on lapsia, istun heidän kanssaan tuossa teltassa ja kerron heille parhaasta ystävästäni Afrikassa.

Yrittelen vielä kaikenlaisia töitä, mutta mikään niistä ei vedä vertoja tuolle valaanpyytjäyritykselleni.

Saan konttoripaikan erään tanskalaisen liikkeessä — hän on puutavaran maahantuoja P. Christensen, ja totean pian, että hän ja hänen rouvansa ovat erinomaisen reiluja ihmisiä.

Monet muut tanskalaiset ovat minulle hyvin ystävällisiä. He tekevät kaikki parhaansa minua viihdyttääkseen.

Olen aina tervetullut Paldalien luokse rupattelemaan ja nauttimaan kupillisen hyvää "tanskalaista" kahvia. Paldalit ovat aina avuliaita, ja ainoastaan silloin, kun pyysin saada lainata pikku Kimiä voidakseni suunnitella baby-hangerin (jonka avulla pikkulapsi voitaisiin kiinnittää katosta riippuviin kumivaljaisiin ja siten tehdä leikkikehys tarpeettomaksi), sain Jola rouvalta ehdottoman kielteisen vastauksen — ja luultavasti se olikin paikallaan. Lohdutaudun kuitenkin sillä, että Jola rouva voi käyttää noita "ripustimia" lastenvaunujen valjaina — ja ne olivatkin ainoat valjaat, jotka pitkään aikaan sain kaupaksi.

Nyt kaipaen kuitenkin jo takaisin Tanskaan. Olen viipynyt Kapkaupungissa viisi kuukautta. Sadeaika on jo ohitse, ja varaosat ovat saapuneet. Jätän toimeni a antaudun kokonaan kunnostamaan moottoripyörääni. Hajoitan sen alkutekijöihinsä, puhdistan ja voitelen sen ja kokoan jälleen parhaan taitoni mukaan.

Koko tämä korjaustyö tapahtuu vanhassa lehtimajassa ja johtaa minut lopulta melkoisiin vaikeuksiin, sillä muutamien levyjen ja pulttien lisäksi minulta jää kootessa käyttämättä merkillisen muotoinen raudanpala, jonka mielestäni tulisi kuulua pyörääni. Olisipa nyt Wolfram täällä apunani! Nyt minun on hajotettava moottori uudestaan, mutta tulos on jälleen sama. Mietin ja tuumin, minun on käytävä nukkumaan arvoitusta ratkaisematta, ja aamulla tulen siihen johtopäätökseen, että tuon osan on täytynyt jollakin tavalla joutua lehtimajaan jo ennen kuin minä saavuin sinne, sillä se kuuluu Ford-autoon!

KOHTI POHOISTA

Lähtöhetki lähestyy, mutta silloin ajaa eräs juopunut autonkuljettaja päälleni, ja minulta katkeaa käsivarsi kerrassaan kolmesta kohdasta. Ystäväni ovat pahoil-

laan minulle sattuneesta onnettomuudesta, mutta kelpo Jensen selittää, että jos nyt kerran välttämättä oli säädetty, että käteni piti katketa kolmesta kohdasta, oli kai sentään käytännöllisintä, että murtumat sattuivat kaikki yhtäaikaan eikä yksi kerrallaan. Ainoa, joka ilostui kuullessaan tapahtumasta, oli suloinen Iris. Olin jo pyytänyt, että hän yrittäisi forget all about the mad Dane. Nyt hän iloitsee siitä, että kestää ainakin parisen kuukautta vielä, ennen kuin pääsen lähtemään. Niin, Iris kuuluu varmasti parhaimpiin muistoihini Kapkaupungista. Mitä olisivatkaan olleet retket Taffelivuoren kukkaidoilla ilman häntä? Usein palaavat ajatukseni noihin tropiikin iltoihin, jolloin istuimme Etelän ristin alla Cliftonin parvekkeella valtameren kohistessa rannikkoa vasten ja heittäessä hohtavaa kuuhuaan yli luotojen ja kallioiden.

Välistä tunnen kuitenkin — kaikista hyvistä ystäväistä ja suloisista Iriksestä huolimatta — itseni yksinäisemmäksi kuin Saharassa. Kaipaen kotiväkeä — ei ole varsin helppoa päästä vieraassa maassa "samalle aallonpituudelle" ihmisten kanssa. Well, viidakossa ja erämaassa on vaikeuksia, joita vastaan on taisteltava, mutta kun joutuu viipymään pitemmän aikaa kaupungissa, alkaa käydä rauhattomaksi.

Etelä-Afrikkaan on saapunut tuhansia siirtolaisia, sadattuhannet toivovat pääsevänsä tänne, ja täällä on tilaa miljoonille. Ylivoimaisesti suurin osa siirtolaisista on englantilaisia, mutta viimeisten kuukausien aikana on tänne saapunut myös muutamia tanskalaisia, norjalaisia ja ruotsalaisia.

Jo aikaisemmin tänne saapuneita tanskalaisia on esimerkiksi Kapkaupungissa noin 150, norjalaisia noin 400 ja ruotsalaisia jonkin verran — joukko skandinaaveja on myös muissa kaupungeissa.

Käteni on jälleen melkein kunnossa, ja minä iloitsen siitä, että pääsen kohta lähtemään.

Ne neljä viikkoa, jotka olen potenu-

murtunutta kättäni, eivät ole olleet hauskoja.

Moottoripyörä on kunnossa, ja minä olen tutustunut vielä eräseen kunnan mieheen — mekaanikkoon, jonka työpaikassa olen tarkastanut pyöräni. Kolme päivää asuin hänen luonaan, ja hän auttoi minua usein myöhään yöhön palkkiotta. Hän huolehti suorastaan liikuttavalla tavalla sekä minusta että pyörästäni. Lahjoitin hänelle hienon täytekyynän muistoksi tanskalaisesta moottoripyöräilijästä.

Olen lähettänyt Tanskaan laatikon, jossa oli leijonantälja, leopardintälja, tam-tam-rumpu ja monenlaisia muita esineitä, ja nyt olen iloinen päästessäni lähtemään itsekin kotimatalle.

Toisaalta on kuitenkin vaikea sanoa jäähyväiset kaikille niille hyvälle ystäville, joita olen täällä saanut. Teen vierailukäynnin konsulin ja Tanskan lähettilään luona.

Ja sitten täällä on Jensen —rakas, kelpo Jensen! Hän on erotessammekin entisensä. Hän lahjoittaa minulle 10 puntaa, jotta voisin juoda hänen maljansa kotimatalla kaikissa niissä paikoissa, missä hän on aikaisemmin asunut.

Hyvästi mainio isäntäni ja emäntäni, hyvä mekaanikkoni ja monet, monet muut! Kuulutte kaikki minun parhaisiin Afrikan-muistoihini.

Täällä on kesä nyt alussa. Tammet ovat jo puhjenneet lehteen, ja ulkona voi liikkua ilman takkia. Ympäristö on hyvin kaunis. Puut ja pensaat upeilevat keltaisessa kukkaloistossaan. Köynnöskasvit verhoavat vuortenrinteitä, taivas on syväsininen ja vesi vieläkin tummempi rantaviivaa lukuunottamatta, missä väri muuttuu vaaleanvihreäksi. Tuntuu haikelta lähteä Kapkaupungista — mutta uudet seikkailut odottavat.

Syyskuun 27. päivänä suuntaan matkani pohjoista kohden. Moottori käy ta-

Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti

ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero:

Nimi:

Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite:

Postinumero:

Postitoimipaikka:

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle

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

saisesti, ja tie kierteleä väliin ylös, väliin alas kallionrinteitä Intian valtameren rannalla.

Nyt tunnen olevani taas vapaa kuin lintu; pitkään aikaan en ole ollut niin iloinen. — Matka käy nyt kotia kohti, ja kun pysähdyn, viheltelen ja lauleskelen itskseni.

Vuoret kohoavat monin paikoin pystysuoraan ylös merestä. Toisin paikoin on syviä rotkoja ja laaksoja, joiden pohjalla joet virtailevat. Täällä on tammimetsiä, havu- ja lehtipuumetsiä, ja vesistöjen äärellä kasvaa sananjalkoja, verenpisaroita ja monia muita kukkivia pensaita, ja tiet ovat erinomaiset.

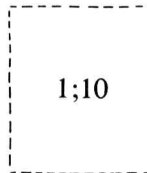
East Londonissa tapaam erään ystävällisen arkkitehdin, joka kutsuu minut aamiaiselle ja tarjoaa minulle tilaisuuden kylpyyn. Hän ja hänen vaimonsa ovat innokasta urheiluväkeä; viihdymme hyvin yhdessä. Seuraavana päivänä jatkan

matkaa Durbaniin, missä minulla on paljon hyviä ystäviä.

Viidakosta konsulin vuoteeseen
Olenko minä minä vai joku toinen? — Olenko moottoripyöräilijä vai paroni? — Makaan suuressa, hienossa vuoteessa. — Kaksi mustaa palvelijaa tarjoilee minulle appelsiinimehua ja teetä, ja minä kuulen kaunistasi musiikkia.

Eilen ajoin pölyisellä moottoripyörällä 400 kilometriä. Olin ihoani myöten läpimärkä, sellaiseen ilmaan ei lähettäisi koiransaakaan? — Uneksinko vai olenko valveilla? — Minun on nipistettävä itseäni käsivarresta. — Ai! — niin, ilmeisesti en näe unta! Mutta ehkäpä olen Paratiisissa! Olen ehkä ajanut moottoripyörällä liian lujaa eilen! — Mutta siinä tapauksessa minun olisi tavattava täällä Triumphini — ja Nimbuseni, Arielini ja kaikki muut moottoripyörät joilla olen ajanut! — Ja ensimmäinen pyöräni, Ardi — ei, siitä tu-

Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti



Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Mauno Tonttila

Lankila

15540 VILLÄHDE

lisi pirunmoinen juttu, sen ei varmaanakaan sallittaisi tulla tänne — mutta kaikki ne muut.

Mitä nyt? — Haluaako herra kylpeä? Haluaako herra aamiaista? — Mitä viinettä? — Joko herra haluaa nousta? — Mutta minulla on onneton aavistus, että huomenna jälleen makaan ojassa yötäni viettämässä. Lyhyesti sanottuna. Tanskan konsuli Durbanissa — Etelä-Afrikan OK:n pääjohtaja, herra Clausen — on kutsunut minut pariaksi päiväksi vieraakseen upeaan kotiinsa.

Minut kutsutaan mukaan pormestarin virkaanasettajaisiin (ylläni konsulin parhaat asusteet) ja minun on illalla osallistuttava hienoon cocktail-partyyn.

Minua hemmotellaan kovasti, ja lepäilen viime ponnistusteni jälkeen.

Durban on Etelä-Afrikan kauneimpia kaupunkeja. Loisteliaine puolitrooppilisine puutarhoineen ja valkoisine rakennuksineen se näyttää varsin itämaiselta. Zulut vetävät riksakärkyjä pitkin katuja, ja satamassa on vilkasta hyörinää. Laitavat lastaavat täällä villaa, sokeria, vuotia ja strutsinsulkiä.

Lausun isäntäväelleni sydämelliset jäähyväiset — lähimpien kuukausien ajan tulee viidakko olemaan minun makuuhuoneenani. Mutta toivottavasti minua odottavat uudet seikkailut — nyt vain suunta kohti Zulumaata!

Niin jatkuu matkanteko ylös rinteitä, jälleen alas yli vuorten, missä tiet mutkittelevat sinne tänne, ammottava rotko toisella ja pystysuora kallionseinämä toisella puolen tietä. Yli purojen ja jokien, halki arosetutujen ja aarniometsien. — Leiriydyn milloin jollekin tasaiselle kallionkielekkeelle, milloin tasangolle. Milloin en jatka ajoani myöhään illalla tai yöllä — se taas riippuu säästä — käyn levolle aikaisin, sillä jo 6–7 tienoissa on pimeää. Mutta sitten olen myös jalkeilla varhain aamulla nauttimassa auringon noususta. Sumu alkaa hälvetä laaksoista ja rotkoista ja leijalee pumpulipilvien tavoin vuorten välissä. Äkkiä putkahtaa aurinko näkyviin, ja kukat ja vihreät kasvit saavat väärä ja loistavat kuin vastapuh-

jenneina. Se on näky, jonka vuoksi kannattaa uhrata aamu-unensa.

Minä olen päättänyt etsiä käsiini itsensä zulujen kuninkaan ja lähestyn nyt hänen maataan.

Poikkean valtatieltä ja seurailen eläinten ja ihmisten tallaamia jälkiä ja polkuja. Maasto alkaa tulla tasaisemmaksi, katse kantaa jo kauemmaksi yli piikkipensaikkojen välisten ruohotasankojen, ja muutamilla rinteillä näen neekerien majoja. Pitkään kiertelemällä vaikeakulkuisessa maastossa pääsen vihdoin majojen luokse. Kaikki neekerit häipyvät kuin tuhka tuuleen valkoista miestä ja hänen merkittistä kulkuneuvoaan pelästyen. Ensimmäisinä kurskistelevat lapset piilopaikoistaan, sitten miehet, ja lopulta tulevat naisetkin näkökselle.

Minä olen kuullut, että kuninkaan nimi on Cyprian, ja kun mainitsen hänen nimensä, minulle osoitetaan eteenpäin johdettavaa polkua.

Neekerit pitävät varmaankin minua mahtavana miehenä, koska olen menossa tapaamaan heidän suurta Cyprianiaan, ja ovat määrättömän kohteliaita neuvoes- saan minulle tietä.

Värielokuva zuluhäistä

Kuningas Cyprian Bhekuzulu Nyan-gayezizwe ka Solomon, Cyprian, zulujen valtiias ja kansan sydän, kuningas Salomon poika on Zulumaan kuninkaan juh- lallinen arvonimi, ja hänen luonaan olen nyt päättänyt vierailla.

Melkoisten vaikeuksien jälkeen minun on onnistunut opetella hänen kaikki arvonimensä, ja ahkerasti kyselemällä saavun viikon kuluttua niille seuduille, missä hän asuu. Se että matka kestää näin kauan, johtuu siitä, että neekerit mieluummin antavat väärän kuin oikean neuvon, että he eivät vastaa kysymyksiin kunnollisesti — ja siitä, että vain harvat tosiaan tietävät, missä heidän kuninkaansa asuu.

Viimeisen matkaosuuden ajan pitkin kapeita eläinten polkuja ylös ja alas rinteitä ja saan kuin saankin lopulta näkyviini kuninkaallisen kraalin, jota eräänlainen vallitus ympäröi.

Kanat ja likaiset neekerilapset juoksevat pelästyneinä sivuun, kun ajan sisälle kraaliin, missä tavanmukaisten, pyöreiden, olkikattoisten zulumajojen keskeltä löydän melkoisen kurjassa kunnossa olevan tiilirakennuksen. Tämä on epäilemättä kuninkaan "linna." Pyydän paria korkeampaa soturia noutamaan kuninkaan, mutta sen sijaan he esittävät minut zulupapille, hovipappi Simelanelle, ja pitkien diplomaattisten neuvottelujen jälkeen hän suostuu lopulta järjestämään minulle kohtauksen "kansan sydämen" kanssa.

Musta pappi, Simelane keskustelee kanssani kohteliaasti ja hovimuotoja noudattaen, mutta kun en vielä puolen tunnin kuluttua ole saanut nähdä vilautakaan "sydämestä", tiedustelen, miten audienssin laita oikein on.

— Sir, vastaa pappi, — kuningas peseytyy!

Toisen puolituntisen odoteltuani tiedustelen jälleen, miten asia edistyy.

— Sir, pappi vastaa, — kuningas peseytyy edelleenkin.

Kylläpä hän on ollutkin likainen, ajattelen itsekseni, mutta en puhu mitään.

Nyt minut viedään sisälle jokseenkin kehnossa kunnossa olevaan olohuoneeseen, ja muutaman minuutin kuluttua saapuu puhtaaksipesty kuningas vai-vautunut hymy huulillaan, mutta hovipappi, joka tuntuu toimivan seremoniamestarina, viittaa hänet menemään takaisin ja julistaa, että hänen on pukeuttava univormuun.

Jatkuu . . .



Mutta nyt tanssi alkaa jälleen eikä kellään ole aikaa kiinnittää huomiota elokuvaajaan.



Kontioralli

13. Kontioralli lähenee. Rallin kontrollipaikka sijaitsee Juankosken Tielassa. Täältä ajetaan kartassa ja merkein osoitettua reittiä rallipaikalle, jonne matkaa on alle 100 km. Reittimahdollisuuksia on valittavana kaksi.

Rallin osallistumismaksuun sisältyy leirintä, sauna sekä aluepalvelut. Rallipaikalla on elintarvikekioski sekä baari josta rallin aikana on saatavana kohtuuhintaisia ruokia.

Motoristi, joudut liikkumaan matkalasi seudulla, jolla olet vieras. Ajoasi ja oloasi seurataan monelta taholta, anna Motoristista hyvä kuva.

Vältä liiallista ja häiritsevää alkoholin käyttöä rallin aikana.

Myytäväinä

Halutaan luopua sopivaa rahaa vastaan BMW R-90 S:stä vm 74–75. Puh. illalla 921-444 647, työ 921-735 111/Budich.

Graven SIVULAUKKU ja TAVARATELINE GS 400 Suzukiin. Sivulaukut ja perälaukku. 2 kpl tavarateline (yleismalli). Ketjukotelo umpinainen GS 400 Suzukiin. Kaikki halvalla! Tiedustelut 953-35 552 iltaisin.

Myytäväinä vähän käytetty hyväkuntoinen MP-asun NAHKAHAAALARI. Hinta 400 mk. Kokonumero 44. Sopii sekä tytölle että pojalle. Lähemmin: Inkeri Jylhä, Hiekkatie 5, 68600 Pietarsaari. Puh. 967-14 263.

Myytäväinä Hondan 750:n täydelliset VANTEET. Puh. 915-149 673/Pertsu.

KERHON PYÖRÄMERKKI



Merkki on oheisen kuvan mukainen ja tehty tummasta messingistä sekä varustettu kahdella kiinnitysruuilla muttereineen. Pinta on kiillotettu. Merkin korkeus on 56 ja leveys 54 mm.

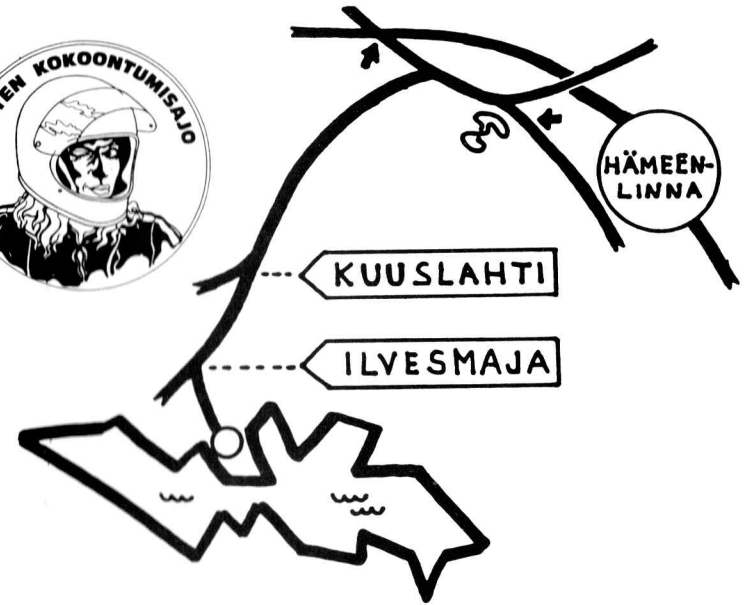
Merkin säännöt ovat seuraavat:

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

Merkin voit tilata maksamalla ko. summan kerhon postisiirtotilille. Tilin numero on 426781-0 ja vastaanottaja on Moottoripyöräkerho 69 ry, c/o Numelin, Ruusulankatu 19 A 24, 00250 Hki 25. Maksukorttiin on merkittävä tunnussana ”Pyörämerkki”, nimi (eli kaiverrus) sekä liittymisvuotesi.

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

Kassanhoitaja Lasse Numelin



3. Naisten kokoontumisajo 18.–19.8.79 Hämeenlinnassa

Järjestäjä: Hämeenlinnan Moottorikerho ry

Paikka: Alajärven Ilvesmaja, n. 10 km Hämeenlinnasta

Ajo-ohje: Vilkotus ”mantsamerkein” Hämeenlinnan Moottoriradan portilta sekä kolmostieltä moottoritien Tampereen puoleisesta päästä

Osanottomaksu: 15 mk, maksetaan perillä

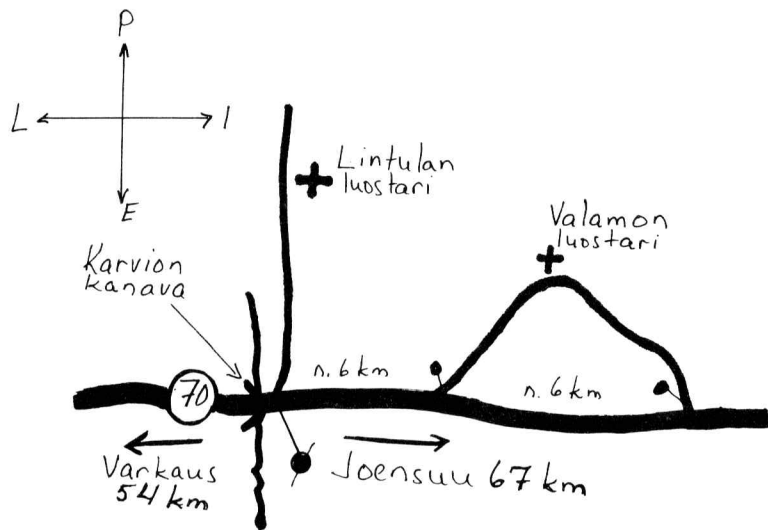
Ohjelma: Kilpailuja, maastoajoa, sauna, rupattelua ym.

Ilmoittautuminen: Ei ole pakollinen, mutta suotava, osoitteella: Leija Niiles Poltinahontie 17 C, 13130 Hämeenlinna 13, tai 1.6. lähtien puh. 917-25 811/Leija Niiles virka-aikana.

Muuta: Sateen sattuessa yritetään mahtua majaan sisälle yöpymään.

Omat eväät.

Kaikki tyttömotoristit tervetuloa!



Sunnuntaiajelu 17.6.1979

Kohde: Valamon luostari Heinävedellä Pohjois-Karjalassa
Ohjelma: Klo 13.00 opastettu kiertokäynti. Kiertokäynnin jälkeen kahvitarjoilu, minkä jälkeen ajellemme Lintulan nunnaluostariin. Nunnien luota hajaannumme omiin suuntiimme.

TERVETULO!

Juha Naumanen

puh. 915-142 011/133 (töihin)



"Terve! Mie oon Jaskan poika Jussi. Kiva kun on kesä, ja mie ajelen ainaski Kontioon ja muita ajeluja. Isä sanookin mulle aina 'Aja poika, mutta ajele varovasti', siks' mie meen myös jatkokoulutuskursseille."