

*Juhla-
kokouksen
tauolla*



*Pohjoisen
puheen
Porvoossa*

69

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 5 SYYSKUU 1979



Jokavuotinen

PIKKUJOULU

Juhlat pidetään 3. päivänä marraskuuta klo 19.00 Rantasipi-hotelli Joutsenlammella Joutsassa.

Pakettihinta/henkilö 130 mk.

- Majoitus 2 hengen hotellihuoneissa tai 4-hengen viekossa.
- Aamusauna ja uinti.
- Kahviaamiainen.

– Jouluihin pitopöytä (juomina: maito, piimä tai kotikalja).

Ne jotka tulevat perjantaina: Yhden vuorokauden lisämaksu 80 mk/henkilö (sis. majoituksen ja kahviaamiaisen.)

Lisätietoja halutessanne, olen mielelläni käytettävissänne puh. 90-763 762.

Pois jäävät ne, jotka uskaltavat.

Ennakkoilmoittautumiset 1979-10-28 mennessä: Pertti Holla, Porthaninkatu 7 D 54, 00530 Helsinki 53.

Postisiirtotili n:o 4245 32-4.



N:o 5 syyskuu 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

Varapuheenjohtaja

Lasse Numelin
Ruusulankatu 19 A 24
00250 Helsinki 25

Sihteeri Jäsenasiat

Markku Ahonen
Aleksanterinkatu 17 A 1
15110 Lahti 11

Kassanhoitaja Merkit

Pekka Voutilainen
Palovartiantie 6 A 5
45100 Kouvola 10

Kerhon postisiirtotili

numero on 426 781-0

Varajäsenet

Antti Karttunen
Rukatunturintie 3 E 38
00970 Helsinki 97

Guy Wikström

Virkatie 2
05100 Vantaa 51

Mauno Tonttila

Lankila
15540 Villähde

Juha Naumanen

Näsintie 25 C 2
06100 Porvoo 10

Kerhoisäntä

Reijo Relander
Kyttärintie 26
45810 Pilkkanmaa

Toimittajat

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

Eero Mikkola
36160 Siitama

Jussi Pursiainen
Päikintie 9
28360 Pori 36

Porvoo 1979 – Oy Uusimaa



Tervehdys!

Kerhon toiminta syksyn aikana on ollut kiireistä, ja se on osaksi syynä siihen, että tämä numero on näinkin paljon myöhässä. Toivottavasti tämä numero ehtii perille riittävän ajoissa, että ehditte vielä ilmoittautua pikkujouluun. Seuraavan numeron, se on juhlanumero, yritämme saada vielä ennen joulua kerholaisille. Juhlanumeroon toivomme vielä lisää kirjoituksia.

Aimo

Puheenjohtajan palsta

Karhulassa syyskuussa

Kulunut ajokausi alkaa olla lopuillaan useimpien pyöräilijöiden kohdalla, kuin myös omalla kohdallani. Alkaa taas pitkä talvi, jolloin on aikaa ehostaa pyörää ja tehdä suunnitelmia tulevan kesän varalle. Ensi kesän Kontioralliin aikovien on syytä ottaa ralli hyvissä ajoin huomioon loma- ja matkasuunnitelmissaan, sillä huhujen mukaan ralli on melko etäällä.

Kulunut kausi poti pyörätapahtumien tarjonnassa jopa runsauden pulaa. Tapahtumia oli joka viikonlopulle ja useita päällekkäinkin. Yksinomaan kerhon tapahtumat lohkaisivat kesän viikonlopuista melkoisen osan. Ehkä tästä runsaudesta johtuen oli melko yleinen ilmiö osanottajamäärien väheneminen muutamaa poikkeusta lukuunottamatta. Tämä varmasti aiheuttaa sen, että järjestäjien on kiinnitettävä entistä enemmän huomiota tapahtumien laadulliseen parantamiseen.

Tulevaisuudessa alkavat jopa moottoripyöräilijänkin polttoainekustannukset olla sitä luokkaa, ettei aivan kaikkiin voi osallistua vaikka mieli tekisikin. Omalta kohdaltani osallistuminen rajoittui pääosin kerhon järjestämiin, muutamaa poikkeusta lukuunottamatta. Olisi ehkä mukava kuulla mielipiteitä ja kokemuksia kerhon ulkopuolisista ralleista ja miittingeistä, joten kirjoitelkaapa talven aikana Motoristiin kokemuksianne ko. tapahtumista, sekä hyvistä, että huonoista. Tästä voisi saada vinkkejä tulevan kesän reissuja varten.

Kulunut kesä oli varsin ilahduttava liikenneturvallisuuden kannalta, sillä kaiketi lisääntyneestä pyörien myynnistä huolimatta eivät onnettomuusluvut kasvaneet, päin vastoin. Suomi onkin kaiketi ainoa maa jossa mp onnettomuusluvut ovat laskeneet vaikka kaluston määrä on kasvanut. Kaiketi tähän kehitykseen on koulutus- ja valistustoiminnalla oma merkityksensä. Tekeillä on mp ajokorttiuudistus joka parantanee tilannetta vielä merkittävästi.

Yksi turvallisuuden kannalta oleellinen tekijä on jäänyt liian vähälle huomiolle, päätellen siitä mitä tiellä liikkuessani ja televisiosta mp-aiheisia ohjelmia katsoessani olen pannut merkille. **KÄYTTÄKÄÄ IHMEESSÄ AINA AJAESSANNE AJO- TAI HUOMIOVALOJA!**

Tuntuu varsin ilkeältä nähdä tiellä tai telkkariruudussa pyörä joka liikkuu ilman valoja. Tällaisia tapauksia on lukuisia. Mielestäni kaikissa sellaisissa joukkotapahtumissa, jotka on tarkoitettu mp-pr:n parantamiseksi olisi järjestäjien ehdottomasti painotettava valojen käyttöä, jotta hasseja ei tapahtuisi kuten esim. mp paraatissa Tampereella tapahtui.

Käyttäkää itse valoja ja antakaa jokin merkki valojen käytöstä niille, jotka eivät tajua niitä käyttöä. Mielestäni varsinkin nuorten pyöräilijöiden koulutustilaisuuksissa asiaa olisi korostettava enemmän, koska varsin usein näkee ”piikkisen” pyörän ajavan valoitta.

Kerhon 10-vuotisjuhlakokous keräsi ilahduttavan runsaan osanottajajoukon n. 140 motoristia. Kokousta varten oli kerhoisäntä Reijo Relander laatinut dia-sarjan toimintakauden tapahtumista.

Tämä toteutus oli niin loistavasti tehty, että kerho tulee käyttämään sarjaa useissa eri tilaisuuksissa, joissa moottoripyöräilyä esitellään harrastusmuotona. Kiitokset Reijolle hyvästä työstä!

Haluun kiittää kerholaisia siitä luottamuksesta, jota osoitte valitessanne minut tulevan toimintakauden puheenjohtajaksi. Toivon, että pystyisin lunastamaan ne odotukset jotka minuun ja kerhoon asetatte. Kiitokset vielä kuluneen kauden hallituksen varsinaisille ja varajäsenille samoin kuin kaikille muille kerholaisille, jotka ovat osallistuneet kerhon tapahtumien järjestämiseen. Kaikki on toiminut varsin mukavasti ja tapahtumat ovat olleet onnistuneita osanottajien tyytyväisyydestä ja iloisista ilmeistä päätellen. Kuitenkaan ei ole syytä jäädä paistattelemaan menneen kesän auringossa, vaan pyritään tulevana kesänä vielä parempaan. Mitään ei tehdä niin hyvin etteikö sitä voisi tehdä vielä paremmin jos tällä tavoin ajattelempa takaa se kerhon eteenpäin menemisen kaikilta osin.

Mukavia kilometrejä niille, jotka vielä jatkavat ajokautta ja innokasta kunnostusmieltä pyöränsä seisomaan laittaneille. Muistakaa ruikata muutama reilu loraus öljyä tulpan reiästä ja polkekaa pyörää tämän jälkeen muutamia kertoja, niin tulee vähemmän ”säilöntävahinkoja” säilyttää pyöränne sitten lämpimässä tai kylmässä.

Terveisin **Simo**

Perheutisia:

Porilaisen Jyrki ja Seija Järvensivun motoristiperheeseen on 6.8.1979 syntynyt uusi kuljettaja. Nimeksi on valittu Jarno.

Onnittelut lehtemmekin puolesta!



**Moottoripyöräkerho
69 R. Y.**

Pöytäkirja

Paikka: Aimon mökki.

Aika: 15.9.1979.

Läsnä: Aimo, Guy, Lasse, Simo, Antti, Pekka, Reijo, Markku.

1. Postitus asioiden selvittelyä, miten saataisiin kustannuksissa säästöä. Asiaa hoitaa Lasse.
2. Pohdittiin ohjelmaa, mitä tarjottaisiin pohjoismaisille vieraille, kokouksien aiheita ym.
3. Pohdittiin asioita, joita esitetään liikenneministeri Veikko Saarroille, mm. tieliikennelaki ehdotus.
4. Keskusteltiin vakuutusasioista mm. seisontavakuutus, bonusten kasvusta ym. ja pyritään antamaan jäsenistölle tietoja kyseessä olevasta asiasta hankkimalla tietoa vakuutusyhtiöiltä.
5. Kokouksen päätös.

Sihteerinä toimi
Markku Ahonen



JUHLAVA KYMMENES VUOSIKOKOUS

Tavallista juhlavammaksi muodostui kerhon 10-vuotisjuhlakokous Padasjoella 9.9. Kokoukseen otti osaa n. 140 kerhon jäsentä. Ohjelmaan sisältyikin puheita, historiikin esitys, standardien jako ja dia-esitys, kerhon sääntöjen muutosesitys hyväksyttiin, sekä valittiin kerhon hallitus ja päätettiin tulevasta toiminnasta.

Puheenjohtaja Simo Nokso toivotti kaikki osanottajat tervetulleiksi. Kerhoisäntä Reijo Relander luki Torolf Fagerholmin kokoaman kerhon 10-vuotishistoriikin. Pj. Nokso kutsui kerhon ensimmäiset kunniajäsenet, lausuen heille muutamia arvokkaita sanoja ja todeten heidän osoittaneen rohkeutta perustessaan 69:n, samalla ojantaen heille Martti Lantan suunnitteleman tyylikkään kerhon standardin. Kunniajäseniä ovat perustavan hallituksen jäsenet, jotka edelleen ovat kerhon jäseniä: Torolf Fagerholm, Mauno Tonttila, Aimo Turunen ja Eero Parikka.

Kerhoisäntä Reijo Relander esitti tunteella, rakkaudella ja huolella kokoamansa laadukkaan diasarjan kerhon juhluvuoden toiminnasta.

Pj. Simo Nokso piti juhlapuheen josta pöytäkirja:

”Moottoripyöräkerho 69:n täyttäessä 10-vuotta en tiedä onko liian aikaista juh-

lia, 10-vuotta on loppujen lopuksi verrattain lyhyt aika. Kumminkin Suomessa ja nimenomaan järjestäytyneen matkamoottoripyöräilyn alalla mielestäni 10-vuotta on verrattain pitkä aika. Tämän kymmenen vuoden aikana on tapahtunut hyvin paljon kehitystä. Meillä Suomessa yleensäkin valtiona ja yhteiskuntana olemme nuori ja kehittämätön, suhtautuminen moniin asioihin on hyvin varauksellista ja jyrkkää. Meillä ei ole sellaisia kansallisesti pitkiä perinteitä kuin monissa Keski-Euroopan maissa, tai jos verrataan asenteiden puolesta ihanteelliseen Englantiin, jossa vaalitaan muitakin perinteitä aivan toisella tavalla. Kumminkin minä toivon, että Suomessakin opittaisiin vaalimaan perinteitä ja suhtautumaan asioihin sanoisinko myötämielisemmin ja ymmärtäväisemmin kuin tähän saakka. Suomessa vaikeutena on, että jos on näkökantaeroja niin ne ovat hyvin jyrkkiä, ja tämä heijastuu edelleenkin moottori-



10-vuotisjuhlakokoukseen otti osaa noin 140 kerhon jäsentä, joista puheenjohtaja totesi: ”Olemme vielä sen ikäisiä, että voimme osallistua kerhon 50-vuotisjuhlallisuuksiin pyöräillen.”

pyöräilyyn, siten että joidenkin mielestä moottoripyöräily on pahennusta herättävä harrastus tosin suhtautuminen on jo muuttunut parempaan suuntaan.

Kerhon toimintahan alkoi hyvin pienestä alusta, matkamieliset motoristit totesivat, että on mukava olla yhdessä ja tarvitaan kerhoa jotta tietyt toiminnalliset asiat voidaan hoitaa ja tästä on siten vuosien mittaan lähtenyt toiminta käyntiin, tietyllä tavalla toiminta on vakiintunut, mutta jatkuvasti toiminta hakee itseään onhan kerho vielä suhteellisen nuori.

Toiminta on jakautunut kahteen sektoriin, on näkyvä toiminta joka näkyy jäsenille, tapahtumat ja ajotapahtumat

ovat sitä näkyvää toimintaa. Toinen sektori on sellainen joka ei niin jäsenten keskuudessa näy eikä kuulu, mutta uskoisin, että sillä on suuri merkitys. Toiminta jota kerho pyrkii tekemään pyöräilyn turvaamiseksi ja edellytysten parantamiseksi, tämä toiminta on sellaista PR-toimintaa jossa pyritään ottamaan yhteyttä erilaisiin päättäjiin ja vaikuttajiin, esim. eduskunta, liikenneministeriö ja vakuutusyhtiöt ym.

Kuitenkin vastuu tulevaisuudesta on kuitenkin yksinomaan pyöräilijöillä itsellään, yksinomaan mikään kerho ei pysty tulevaisuutta turvaamaan, tietenkin kerho voi systemaattisesti tehdä työtä asian hyväksi. Mutta viimekädessä jokainen



Merkkien myynti menossa, ja taidetaan tuossa pohtia jo ensikesän Kontion kustannuksiakin koska toimikunnan pj Kari Syrjänen ja rahastonhoitaja Lasse Numelin ovat ilmeisen vakavina.

pyöräilijä tekee PR-työtä liikkeessaan pyörällä joka pyöräilyn hyväksi tai vastaan riippuu yksilön omasta käytöksestä. Uskoisin, että tällaisella työllä on tulevaisuudessa erittäin tärkeä merkitys, sen vuoksi kuten tunnettua on, energia alkaa olla vähissä lähinnä nestemäiset polttoaineet. Uskon, että muutaman vuoden sisällä tullaan hyvinkin tarkasti takertumaan tähän energia-systeemiin nimenomaan sillä silmällä, että jos katsotaan jonkin homman olevan energian törsäystä sitä pyritään varmasti rajoittamaan. On olemassa pieni pelko, että joku keksii ettei pyöräily ole tarpeellista ja keksitään jotain ilkeitä pyöräilyn menoksi. Ei pyöräily ole yksinomaan energian tuhlausta, voi sanoa että pyöräily on verrattain energiaa säästävää systeemiä. Kulutukseltaan moottoripyörä on keskimäärin huomattavasti autoa pienempi ja hyvin monessa tapauksessa moottoripyörä kuljettaa kahta henkilöä. Jos verrataan pyöräilyä veneilyyn, suuret veneet kuluttavat polttoainetta valtavia määriä, mutta veneilystä ei ole kuulunut minkäänlaista halootta, että siellä haaskattaisiin energiaa. Siksi jokaisen olisi omalla käyttäytymisellään osoitettava, että moottoripyöräily on muutakin kuin raggaritouhua. Pyritään siihen että saadaan pyöräily arvostetuksi harrastusmuodoksi, tasavertaiseksi muiden harrastusmuotojen kanssa. Tähän voi ja vain yksinomaan jokainen henkilökohtaisesti vaikuttaa.

Moottoripyörien kehitys tällä hetkellä tuntuu siltä, että siinä kehityksessä ei energian vähenemistä oteta huomioon. Aina vaan suurempia ja suurempia pyöräitä rakennetaan, niiden tehot ovat sitä luokkaa ettei niiden tehoa ole edes mahdollista käyttää ei ainakaan meidän olois-

samme. Tehtaat valmistaessaan pyöräitä ajattelevat vain myyntitoimintaa ja jos asiakkaat sen mahdollistavat niin kehitys jatkuu ja kohta meillä on pyöräitä joita kukaan ei pysty hallitsemaan. Tarkoitukseni ei ole kieltää eikä rajoittaa, mutta kohtuus kaikessa. Nähdäkseni tehtaiden pitäisi kiinnittää enemmän huomiota turvallisuuteen, valmistaa pyöräitä joita on helppo käsitellä ja joissa on hyvät ajominaisuudet, ovat luotettavia, taloudellisia ja pitkä-ikäisiä. Aika tulee näyttämään kehityksen suunnan.

Kerhon tulevaisuuden näkymissä ei ole mitään erityisen pitkän tähtäyksen suunnitelmaa. Tiettyjä suunnitelmia on olemassa kuten tapahtumien määrää ei ole enää tarkoitus lisätä vaan niiden laadullista tasoa on nostettava. Kolme pää-tapahtumaa olisivat Kontioralli, Etappi-ajelu ja Talviralli. On hyvä ja iloinen asia, että kerhon jäsenmäärä on jatkuvasti kasvanut samoin Kontioon osallistuneiden joukko."

Lopuksi pj. Nokso kiitti perustajajäseniä ja niitä hiljaisia henkilöitä, jotka ovat tehneet kovasti työtä kerhon tapahtumien ja toiminnan mahdollistamiseksi samoin kuin toimikauden hallituksen jäseniä.

Moottoripyöräkerho 69 ry Vuosis kokous Padasjoella, Padasjoen Urheilutalossa 9.9.1979 klo 11.00.

1. Puheenjohtaja Simo Nokso avasi kokouksen, toivotti osanottajat tervetulleiksi ja totesi 10-prosentin-teorian osanottajamäärän suhteen edelleen pitävän paikkansa. Eli osanottajia oli paikalla runsas sata henkilöä.

2. Kokous todettiin lailliseksi kokoonkutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

3. Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Simo Nokso ja sihteeriksi Antti Karttunen. Pöytäkirjantarkastajiksi valittiin Leija Niiles ja Raila Rinne.

4. Luettiin kokouksen työjärjestys, joka hyväksyttiin.

5. Luettiin päätyneen kauden toimintakertomus, joka myös hyväksyttiin.

6. Kassanhoitaja Lasse Numelin luki kerhon tilitapahtumat ja taseen kaudelta 78/79.

7. Kuultiin tilintarkastajien kertomus, jonka luki Pertti Holla. Hallitukselle esitetty tili- ja vastuuvapaus kuluneelta kaudelta myönnettiin.

8. Puheenjohtaja esitti hallituksen ehdotuksen kerhon sääntömuutoksesta, sääntöjen pykälään 5:

– kerhon hallituksen kokoonpanoa tulisi laajentaa nykyisestä viidestä (5) varsinaisesta ja kahdesta (2) varajäsenestä kolmella lisäjäsenellä.

Näin saataisiin hallitus vastaamaan nykyistä paremmin laajentunutta toimintaamme ja palvelemaan kasvaneen jäsenmäärämme tarpeita.

Hallitus ehdotti uutta kokoonpanoa seuraavasti:

– Varsinaisten jäsenten määrää lisätään yhdellä eli varapuheenjohtajalla, jonka tehtävä olisi toimia kerhon PR-henkilön virallisiin elimiin nähden kotimaassa. Virallisia elimiä ovat mm. Liikenneministeriö, Liikenneturva, Vakuutusyhtiöiden tied.keskus jne.

Varajäsenten määrää lisätään kahdella, joista toinen hoitaa kerhon ulkomaiset yhteydenpidot, etupäässä yhteydet eri pohjoismaihin.

Muiden kolmen toimiessa edelleen

hallituksen ”työrukkasina”.

Muutamien puheenvuorojen ja P. Hollan sääntötulkintojen jälkeen hallituksen esitys hyväksyttiin pienin täsmennyksin.

9. Valittiin kerhon hallitus alkavalle kaudelle.

– puheenjohtajaksi ehdotettiin Simo Noksoa, jota kannatettiin ja joka valittiin.

– varapuheenjohtajaksi ehdotettiin Lasse Numeliniä, jota kannatettiin ja joka valittiin.

– sihteeriksi ehdotettiin Markku Ahosta, jota kannatettiin ja joka valittiin.

– toimittajaksi valittiin edelleen Aimo Turunen.

– kerhoisännäksi valittiin edelleen Reijo Relander.

– kassanhoitajaksi ehdotettiin Pekka Voutilaista, jota kannatettiin ja joka valittiin.

– varajäseniksi ehdotettiin Mauno Tonttilaa, Antti Karttusta, Juha Naumasta ja Guy Wickströmiä, joita kannatettiin ja jotka valittiin.

– tilintarkastajiksi ehdotettiin Risto Eskola ja Pertti Hollaa heitä kannatettiin ja valittiin.

10. Päätettiin jäsenmaksun suuruudesta.

Hallitus esitti uutta jäsenmaksua 30,-/vuosi, koska nykyinen 20,-/vuosi ei kata edes Motoristin kuluja. Tilintarkastajien kertomus ja kehoitus maksun nostamisesta tuki hallituksen esitystä.

Keskustelua käytiin varsinaisten ja kannattajajäsenten jäsenmaksun suuruudesta. Ehdotettiin 20,-/kannattajajäsen ja 30,-/varsinainen jäsen.

Yleisesti oltiin kahden erilaisen jäsenmaksun kantamista vastaan. Koeäänestyksen jälkeen hyväksyttiin 30,-/vuosi



Se kokouksen tärkein osa, väliajan kokous jossa päätöksiä ei kirjattu.

kaikille jäsenille.

Ainajäsenmaksuksi hyväksyttiin 15 x vuosimaksu.

11. Päätettiin toimintasuunnitelmasta tulevalle kaudelle. Hallitus esitti seuraavan suunnitelman, joka noudatteli kuluneen kauden tapahtumia:

- pikkujoulu
 - talviralli (helmikuun 1. viikonvaihe)
 - talvitapahtuma (maaliskuun puoliväli)
 - kevään saunaillat
 - etappiajo (toukokuun puoliväli)
 - kevätajelu + kirkkopyhä (kesäkuun alku)
 - kontioralli (heinäkuun 1. viikonvaihe)
 - sunnuntaiajelu
 - vuosikokous
- Esitys hyväksyttiin.

12. Valittiin toimintasuunnitelmaan

liittyen järjestäjät sovituille tapahtumille

– pikkujoulun järjestäjiksi ehdotettiin T Koposta ja A Karttusta sekä P Hollaa. Pertti Holla valittiin.

– talvirallin lupautuivat järjestämään rutinoitunut Pohjois-Kymenlaakson motoristit Pappa Teiton johdolla.

– talvitapahtuman järjestäjäksi ehdotettiin Esa Myyryläistä (Pirkanmaan motoristit), joka myös valittiin.

– kevään saunaillan Kirjokivellä lupautui järjestämään Timo Kossila. Kerhoisäntä etsii saunaillan vetäjää Pohjois-Suomesta.

– etappiajon järjestäjäksi lupautui Pekka Voutilainen.

– kontiorallin 1981 järjestelijöiksi ilmoittautuivat Vammalan motoristit Pekka Lankisen johdolla.

– kevätajelu + kirkkopyhän järjestää

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.

Tuloslaskelma 1.8.78 - 31.7.79

<u>Varsainen toiminta</u>	Arvio 78/79	Toteutunut 78/79	Arvio 79/80
Tuotot			
Konttorialli	15.900,-	42.549,20	22.000,-
Talviralli	-	1.675,-	2.000,-
Kerhomerkkimyynti	4.500,-	2.101,-	3.000,-
Korot	1.000,-	1.235,81	1.000,-
<u>Kulut</u>	<u>21.400,-</u>	<u>47.561,01</u>	<u>28.000,-</u>
Konttorialli	9.000,-	21.261,96	11.000,-
Talviralli	-	2.424,40	2.000,-
Kerhotoiminta	8.700,-	3.329,60	4.000,-
Kerhomerkkit	-	9.906,30	6.000,-
Motoristi	28.000,-	30.670,19	36.000,-
Muut kulut	3.000,-	4.448,74	5.000,-
<u>./. 27.300,-</u>	<u>48.700,-</u>	<u>72.043,19</u>	<u>64.000,-</u>
<u>Varsainhankinta</u>		<u>24.482,18</u>	<u>36.000,-</u>
Tuotot		24.728,50	<u>35.000,-</u>
Jäsenmaksut	17.000,-	150,-	1.000,-
Lahjoitukset	1.000,-		
Tilikauden ylijäämä	Vajaus		<u>mk</u>
		24.878,50	36.000,-
		<u>396,32</u>	0,-

Erittelyt

<u>Tuotot Konttoriallista</u>	<u>Konttoriallikulut</u>
Ilmoittautumiset	Maavuokta
Merkkimyynti	Merkkikulut
	Järjestelyt
	<u>21.261,96</u>
42.549,20	

Jäsenet: 1100x30=33.000,-
200x10= 2.000,-
Yht.mk 35.000,-

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.

Tase 31. päivänä heinäkuuta 1979

<u>Vastaavaa</u>	<u>Vastattavaa</u>
Rahoitusomaisuus	Oma pääoma
Rahat ja pankkisaamiset	Pääoma
Postisiirtotili	Tilikauden ylij.
Vaihtoomaisuus	
Konttorialliimerkit	
Kerhomerkkit	
Talviralliimerkit	
Käyttöomaisuus	
Kalusto	
Lisäys	
	<u>39.443,25</u>
	<u>mk</u>

Heisingissä 29. päivänä elokuuta 1979

Simo Nokso
*Simo Nokso*Lasse Numelin
*Lasse Numelin*Reijo Relander
*Reijo Relander*Mauno Tonttila
*Mauno Tonttila*Aimo Turunen
Aimo Turunen

Raimo Teitto, paikkakin on kuulemma jo valmiina.

- sunnuntaiajelut Jaakko Laurila Karkkila ja Risto Eskola Lahti.
- vuosikokous 1980, järjestää kerhon hallitus, syyskuun 2. viikonvaihe.
- hyväksyttiin Pekka Taljan ponsi, kerhon osallistumisesta mahdollisuuksien mukaan järjestettäviin alan näyttelyihin. Niinikään yhteistyötä TFMK:n kanssa tullaan kehittämään, joskin pallo on tällä hetkellä TFMK:lla.

13. Puheenjohtaja päätti kokouksen ja kiitti osanottajia.

Padasjoella 9.9.1979

Simo Nokso Antti Karttunen
puheenjohtaja sihteeri

Raila Rinne Leija Niiles
pöytäkirjantarkastajat

Toimintakertomus

Kymmenes toimintakausi on ollut erittäin vilkas. On saatu vanhojen jo vakiintuneiden tapahtumien lisäksi uutta toimintaa. Toimikauden aloitti vanhaan tapaan Pikku-Joulu, Antero Kalliainen oli homman vetäjänä.

Talvi Ralli, josta on muodostunut kerhomme toinen kohotapahtuma, sai liikkeelle pyrystä huolimatta 100 osanottajaa. Rallin isännöyden hoitivat Pappa Teitto, Saukkosen Risto ja Pentti Suutari, sekä Pohjois-Kymenlaaksolaiset.

Talvitapahtuma Loma-Kolilla kokosi 33 osanottajaa. Ohjelmassa oli ongintaa, hiihtoa ym. Juha Naumanen toimi järjestäjänä.

Kevään saunailtaan Kirjokivelle saapui 100 osanottajaa. Komisario Erkki Tuohisaari Liikkuvasta Poliisista piti esitelmän aiheesta 'Päihteet ja liikenne'. Timo Kossila oli illan isäntänä.

Uutena toimintana Etappi Ajo sai hyvin myönteisen vastaanoton. Osanottajia oli 70 tyytyväistä. Homman järjestäjänä toimi Pekka Voutilainen.

Koulutuspaketin esittely Kuusankoskella. Kurssin vetäjinä toimivat Antti Urtila ja Vesa Rantanen. Samassa yhteydessä Kuusankosken Moottorimieskerho esittäytyi vanhoine pyörineen. Järjestäjänä toimi Reijo Relander.

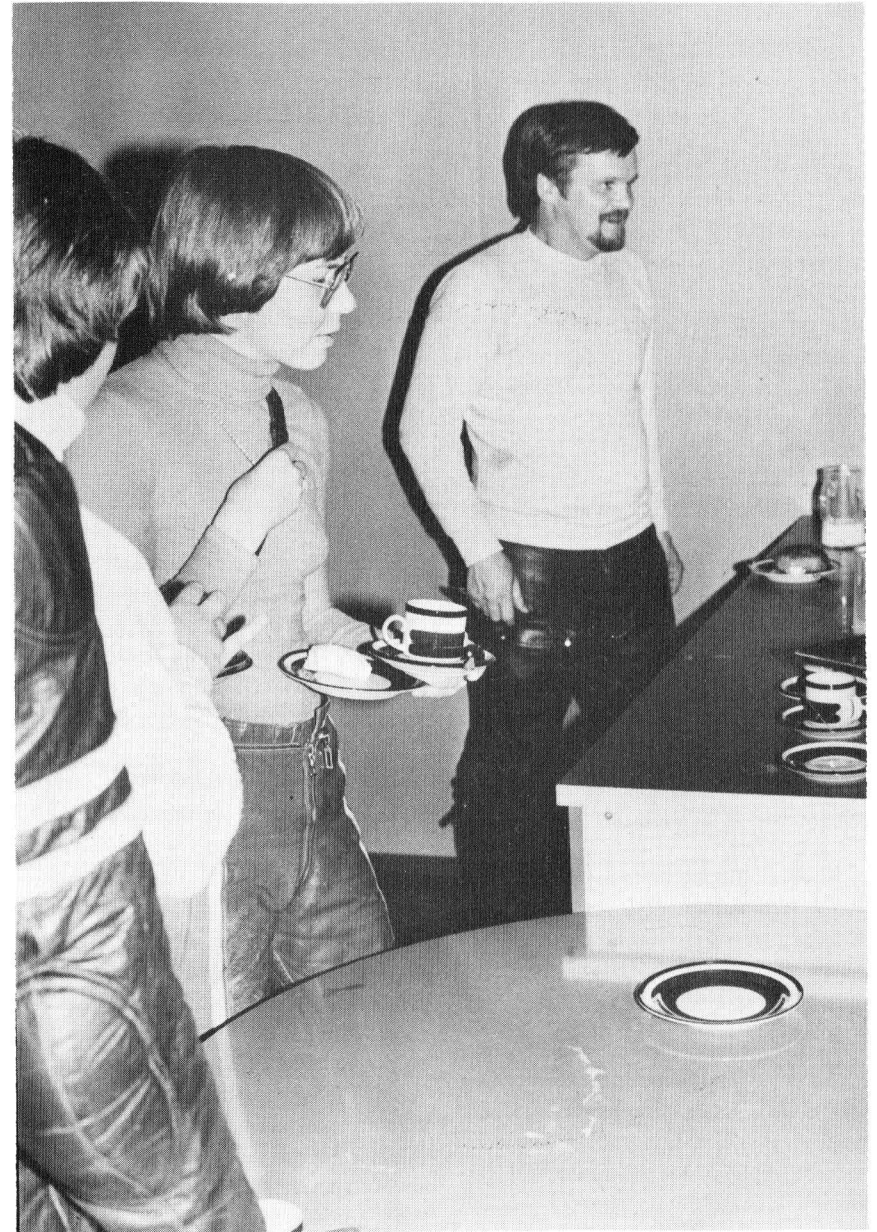
Kirkkopyhä Hollolan kirkossa sai liikkeelle 130 motoristia. Risto Eskola oli järjestäjänä. Raila Rinne toimi oppaana Hollolan kotiseutumuseossa.

13. Kontioralli Juuan Piiterissä sai liikkeelle ennätysmäärän 1300 motoristia. Ralli sujui vanhojen jo totuttujen kaavojen mukaan. Rallin järjestäjinä toimivat Lahden ja ympäristön motoristit Erkki Saloniemen ja Mauno Tonttilan johdolla.

Juha Naumanen oli järjestänyt sunnuntaiajelun heinäkuussa Heinävedelle Valamon luostariin ja kauniiseen Lintulan luostariin. Osanottajia kuutisenkymmentä.

Kerhon hallitus on pitänyt kokousta yhdeksän kertaa. Lisäksi on pidetty kokoukset SML:n sekä TFMK:n kanssa. Kokouksissa on pohdittu yhteistyötä moottoripyöräilystä. Pohjoismaiden yhteistoimintaa on hoitanut Guy Wikström, käyden kaksi kertaa kokouksissa muiden pohjoismaiden kanssa.

Tarjontaa on lisätty, on tullut markkinoille mm. kangasmerkit, pyörämerkit sekä tarrat.



Väliajalla kahvikupillinen maistuihin jokaiselle.

Tilintarkastuskertomus

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n vuosikokouksessa 07.09.1978 valittuina tarkastamaan yhdistyksen tilit ajalta 01.08.1978–31.07.1979 esitämme tehtävän suoritetuamme seuraavaa:

Tilinaisuus perustuu edellisen vuoden vahvistettuun tilinpäätökseen.

Tilitapahtumat perustuvat hyväksyttyihin tositteisiin ja ovat oikein kirjatut sekä kirjanpito yhdistyksen toimintaan nähden sopivalla tavalla ja huolellisesti hoidettu. Jäsen- ja liittymismaksut on kannettu vuosikokouksen päätöksen mukaisesti.

Pankkitilin saldo on tiliotteen kanssa yhtäpitävä.

Tilinpäätös 31.07.1979 on oikein johdettu kirjanpidosta ja osoittaa 396,32 mk:n suuruista ylijäämää. Yhdistyksen oma pääoma on tilivuoden päättyessä yhteensä 39 443,25 mk.

Tilinpäätös ja toimintakertomus antavat asialliset ja oikeat tiedot yhdistyksen toiminnasta ja taloudesta.

Tilintarkastajien ominaisuudessa haluamme huomauttaa, että jäsenmaksua ja Kontiorallin osanottomaksua tulisi korottaa niin, että ne peittäisivät kerhotoinnin kulut tulevina kautena.

Tarkastuksemme perusteella ja koska meillä ei ole huomauttamista yhdistyksen hallintoon nähden, ehdotamme, että tilinpäätös vahvistetaan ja yhdistyksen hallitukselle myönnetään vastuuvapaus tarkastamaltamme tilivuodelta.

Padasjoella syyskuun 8. päivänä 1979.

Pertti Holla

Leila Pörsti

Moottoripyöräkerho 69 r.y. Liikenneturvan jäsen

Liikenneturvan valtuuskunta on kokouksessaan 17.5. -79 päättänyt hyväksyä kerhonne Liikenneturvan jäseneksi ilmenee oheisesta kirjelmästä:

20.6.1979

Moottoripyöräkerho 69 ry

c/o Numelin

Ruusulankatu 19 A 24

00250 Helsinki 25

Liikenneturvan jäsenyys

Liikenneturvan valtuuskunta päätti kokouksessaan 17.5.1979 hyväksyä yhdistyksenne Liikenneturvan jäseneksi.

Oheistamme Liikenneturvan vuoden 1979 toimintasuunnitelman, oppimateriaaliluetteloita ja eräitä muita asiakirjoja. Osa tuottamastamme oppimateriaalista on ilmaista tai lainattavissa, osan tarjoamme käyttönne omakustannushintaan ja liikenneturvallisuusalan kirjastomme on vapaasti käytettävissänne. Oppimateriaalista saatte lisätietoja varastonhoitaja Rolf Kullbergilta, puh.658 688/292, ja sitä voi tilata oheisella lomakkeella.

Keskusjärjestön varsinainen kokous –



*Liikenneministeri Veikko Saarto (vas.) otti 21.9. vastaan Moottoripyöräkerho 69:n lähetystön (Simo Nokso, Lasse Numelin ja Aimo Turunen) joka jätti lausunnon uudesta tieliikennelakiehdotuksesta koskien moottoripyörän paikkaa ajoradalla ja ohittamista risteysalueella. Vaaratekijöitä havainnollistettiin myös piirroskalvoin. Myös eduskunnan liikennevaliokunnan sihteerin Luukkainen otti lähetystön vastaan ja kertoi, että kun uusi tieliikennelakiehdotus tulee lokakuussa valiokuntakäsittelyyn niin valiokunta haluaa mahdollisesti kuulla kerhon asian-
tuntijaedustajaa kokouksessaan.*

jäsenjärjestöjen edustajien kokous – pidetään kerran vuodessa, loppuvuodesta, ja siellä käsitellään Liikenneturvasta annetun asetuksen (liitteenä) 10 §:ssä luetellut asiat.

Tiedotusosastomme toimittaa teille tästä lähtien

- ”ammattilehtemme” Liikennevilkun (6 numeroa vuonna 1979)
- lehdistötiedotteet

– toimintasuunnitelman ja vuosikertomuksen

– muita yksittäisiä julkaisuja.

Aineisto lähetetään yllämainittuun osoitteeseenne, elle te toisin ilmoita.

Tervetuloa liikenneturvallisuusyhteistyöhön!

Liikenneturva
Ilpo Krootila
toimitusjohtaja

Pohjoismaiden Moottoripyöräneuvoston kokous Suomessa

Moottoripyöräkerho 69 ry toimi isäntänä kun Pohjoismaiden Moottoripyöräneuvosto ensimmäisen kerran kokoontui Suomessa. Kaikkien Pohjoismaiden puheenjohtajat ottivat osaa kokoukseen, Leif Hägerström SMC Ruotsista, Olav Dalåsen NMCU Norjasta, Henrik

Markamp DMC Tanskasta ja Simo Nokso MP 69 Suomesta. Kokouksen puheenjohtajana toimi Jan-Andres Söderholm Suomesta. Tämänkertainen kokous oli laajin tähänastisista ja kokous päättikin edelleen laajentaa ja kehittää pohjoismaista yhteistoimintaa.



Porvoossa kokoontuneen Pohjoismaiden Moottoripyöräneuvoston osanottajat, jotka edustavat 20.000 moottoripyöräilijää.



Pj. Simo Nokso ojensi pohjolan kerhoille 69:n standardin toivoen sen aina muistuttavan pienen ja kaukaisen Suomen yhteistyöhalukkuudesta NMR:ssa. Ruotsin pj. Leif Hägerström ottaa SMC:n viirin vastaan.



*Pohjoismaiset vieraat vasemmalta: Peter Falk SMC (Ruotsi), Olav Dal-
åsen NMCU puh.joht. matkasi Norjasta m-pyörällä, Henrik Markamp
DMC puh.joht. (Tanska), Sven Söderbom SMC (Ruotsi), Ove Möller
DMC (Tanska) ja Leif Hägerström SMC puh.joht. (Ruotsi).*

Syyskuun 22. päivänä puolilta päivin saapuivat vieraat Guyn ja Lassen mukana Aimon mökille jossa konferenssin muut osanottajat toivottelivat vieraat ter-
vetulleiksi ja kahvipöydässä tehtiin lähempää tuttavuutta ja kerrottiin itses-
tämme. Iltapäivällä tutustuttiin vanhaan Porvooseen ja sen historiaan. Lounas-
pöydän keskusteluissa vertailtiin mp-
asioita ja etenkin hintatasoa kuten vero-
jen, vakuutusten ja pyörien hintoja, ja to-
dettiin, ettei meillä asiat sentään kaikkein
huonoimmin ole. Lounaan jälkeen ker-
hoisäntä Reijo Relander esitti diasarjan
kerhomme toiminnasta. Varsinaisesta ko-
kouksesta muodostuikin sitten ihan täy-

den työpäivän mittainen tiivis ja laaja-
pohjainen neuvottelu. Tämän jälkeen vie-
raat ja isännät tekivät lähempää tutta-
vuutta suomalaisen saunan kanssa.

Sunnuntaina vieraat lensivät kotiin,
mutta ennen sitä kerhon pj. Simo Nokso
ojensi pohjolan kerhoille MP 69:n stan-
dardin jonka kukin maan puheenjohtaja
otti vastaan. Kokous oli yksimielinen sii-
tä, ettei mitään näkemuseroja ole, vaan
tavoitteet ja päämäärät ovat yhteisiä:
Tästä on hyvä jatkaa, tiedämme mistä on
kysymys ja mikä on tehtävämme. Seu-
raava kokous huhtikuussa 1980 Suomes-
sa.

Tiivistelmää kokouksen pöytäkirjasta:

1. Ilmoitus jäsenmaista

Tanska

– Sopimus lauttayhtiöiden kanssa ja
DMC:n ehdotus ratkaisuksi.

– DMC:lle on myönnetty jäsenyys
”Rådet för större fördselsäkerhet”. (Vas-
taa meidän Liikenneturvaa)

– Kauden rallit: yleinen suuntaus on
ollut parempi järjestys. Suurissa ralleissa
suunnilleen 1 järj/40 vierasta.

– DMC:n jäsen saanut kouluttaja-
koulutuksen Englannissa ja Saksassa,
kokemukset on tarkoitus hyödyntää, jat-
kokoulutus toiminnassa.

– Takuusopimus mp-alalla. Yritetty
yhdenmukaistaa auto ja mp-alan käytet-
tyjen markkinat.

Norja

– Pakollinen ajokoulutus mp. (kevyt
mp 16–18 v). Uusi ajokoe raskaalla mp

ennenkuin myönnetään siihen oikeuttava
ajokortti.

– Onnettomuuskehitys näyttää las-
kusuuntaa.

– Järjestetty 25 rallia, sama huomio
kuin Tanskassa parempi järjestys. Tuleva
suuntaus alkoholittomia ralleja?

Ruotsi

– Myöskin ruotsalaisten rallien jär-
jestyshäiriöt näyttävät vähenevän.

– Vakuutuskokeilu Taalainmaalla,
huolellinen seuraus ja erittely kannatta-
vuudesta, 200 vak. ottajaa, vak. tuloja
187 000 Skr maksettuja korvauksia
25 000 Skr. Kokeilu aika vielä liian lyhyt
suuntaa antavien päätösten tekoon.
Kaikkien mp:lijöiden etujen mukaista on
saada tietoa vak. maksujen eroavuudesta
maaseutu/suurkaupunki esim. Tukholma
11 000 Skr Norrland 3 000 Skr. Vak. yh-
tiöiden minimivaatimus vähintään mp



*Isännät vas. Reijo Relander, kokouksen puh.joht. Jan-Anders Söder-
holm, pj. Simo Nokso ja edustajamme Guy Wikström totesivat muiden
pohjoismaiden kerhojen olevan työkentällään meitä paljon pitemmällä.*



Vieraat kertoivat rallien järjestyshäiriöiden muodostuneen ongelmaksi, tosin viime kesä osoitti jo kehitystä rauhallisempaan ja parempaan suuntaan tapahtuneen.

250 000 vak. vuodessa mp sektorilla on mahdollista kuitenkin korkeintaan 37 000 vak. vuodessa. Ohje kaikille mp:lijöille: tieto, kokemus, asenne.

– Mp onnettomuudet lievää nousua +4 kuollutta viime vuoteen verrattuna.

– Mp myynti noussut 41 % = 7 000 kpl viime vuoteen verrattuna.

2. NMR/SUR

– Pohjoismaiden moottoripyörä neuvostolla (NMR) on pienet mahdollisuudet saada järjestöavustusta (matkakuluihin y.m.) Pohjoismaiden nuorisoneuvostosta (SUR). Perusedellytyksenä avustuksen saamiseksi on järjestön (NMR) säännöt. SMC laatii sääntöehdotuksen joka lähetetään lausuntokierrokselle DMC:lle, NMCU:lle ja MP-69 ennen 01.12.1979. Seuraavaksi järjestöt laativat kulunkiarvion perustuen kolmeen kokoukseen vuodessa. Periaatteellinen pohja NMR johto-

kunnassa on kaksi henkilöä maata kohden. Päätettiin myös että kokousrutiini on kiertävä ja että isäntämaan edustajat toimivat puheenjohtajana ja sihteerinä.

3. Keskustelu onnettomuuksien ennaltaehkäisevistä toimenpiteistä liikenteessä.

– Mitä voimme itse tehdä?

– Kääntäminen maahantuojaan puoleen parempien turvallisuusvarusteiden puolesta, sekä mahdollinen katto yhä suureneville kuutiolavuuksille.

– Voidaanko tähän työhön ottaa mukaan muita järjestöjä, paikallisia ja valtakunnallisia.

– Yksittäisonnettomuuksien ennaltaehkäisevistä toimenpiteistä.

Päätettiin että mukana olleet ensi kokoukseen mennessä laativat toimintasuunitelman yllä olevien kohtien toteuttamiseksi.

Muutamia otteita käydyistä keskus-

Suojaviirin käyttöä suositellaan myös mopoilijoille

Viime vuoden lopullisen tieliikenneonnettomuustilaston mukaan 78 mopoilijaa kuoli liikenteessä. Luku on lähes neljänneksen suurempi kuin edellisenä vuonna. Tämän vuoden ennakkotilastosta tammi-elokuulta ilmenee myös polkupyöräilijöiden kuolleiden määrän lisääntyneen yli

teluista:

– Suhde yksittäisonnettomuudet ja risteysonnettomuudet, autojen ja mp välillä. Tanskalla on suuri. Ruotsilla taas pienempi yksittäisonnettomuuksien määrä. Tiheään liikennöidyt tiet ovat erikoisen vaarallisia sateella, vesiliirto ja dieselin liukastamat tiet.

– Dynaamista turvallisuutta mp:n rakenteessa esim. lukkiutumattomat jarrut, samanarvoiset hidastavuus ja kiihtyvyyt, H4-/Z valot.

– Tutkintalautakuntien kokoonpanossa tulisi mp-onnettomuuksia tutkittaessa kuulua MP-poliisi ja tavallinen tienkäyttäjän edustaja. Aja ennakoiden.

– Kypärämelu, visiirit, sekä visiirien optisten ominaisuudet, kosteutta ehkäisevien aineiden vaikutukset, ryhmäajossa välimatkat, henkilökohtaiset varusteet, loistevärit...

– Katsastus, erilainen käytäntö pohjoismaissa. Pyrkimys yhdenmukaistaa käytäntö, katsastus joka vuosi, vaatimus pätevistä kats. henk. Ruotsalainen tilasto osoittaa että mp kunto on paljon parempi kuin autojen.

– Keskustelu seuraamuksista mahdollisesta mopoian alentamisesta sekä vastakohtana mopoian korottaminen. Ehdoton vaatimus kuitenkin jääpi: liikenneopetusta on annettava koulussa.

puolella. Kuolleita oli tammi-elokuussa 67.

Tutkija Liisa Oranen Liikenneturvasta kertoo aiemmissa tutkimuksissa todetun suojaviirin parantavan merkittävästi polkupyöräilijöiden turvallisuutta. Tämän vuosikymmenen puolivälistä lähtien onkin viirin käyttö polkupyörissä yleistynyt. Suojaviirin käyttö mopoissa sen sijaan on vielä harvinaista.

Suojaviirin vaikutuksen selvittäminen polkupyörissä ja erityisesti niiden soveltuvuus mopoisiin oli kohteena liikkuvan poliisin ja Liikenneturvan yhteistyönä tehdyssä tutkimuksessa, jossa Turun- ja Porin läänin sekä Ahvenanmaan teillä selvitettiin suojaviirin vaikutusta autoilijoiden käyttäytymiseen. Koalueiksi valitut maantiesuodet olivat tyypillisiä maamme teitä.

Tutkija Oranen kertoo selvityksen osoittaneen autoilijoiden väistävän kauempaa viirillä varustetun mopon; heikoimmassa asemassa oli viiritön polkupyörä. Yleensäkin kuljettajat ottavat paremmin huomioon mopon kuin polkupyörän. Kuitenkaan autoilijat eivät näytä olevan riittävän tietoisia kevyen liikenteen turvallisuuden edellytyksistä. Koetilanteissa keskimäärin noin puolet autoilijoista ohitti koeajoneuvon väistämättä tarpeeksi. Tilanteesta riippuen tällaisten ohitusten määrä vaihteli 25:stä 96 prosenttiin. Erityisen riskialttiin tilanteen muodostivat ohitukset, joissa näkyvyys oli rajoitettu ja ohitustilanteessa oli vastaantulija: kolme neljästä autoilijasta ohitti koeajoneuvona olevan mopon tai polkupyörän sen turvallisuutta pienentäen. Lähes joka viides riskeerasi siirtyen sulkuviivasta huolimatta osittain vastaantulijan kaistalle.

Vaikkakin suojaviirillä on yleensä selvästi pyöräilijöiden ja mopoilijoiden turvallisuutta parantava vaikutus, todettiin vaikutuksen olevan riittämättömän ja että autoilijoiden tietoa kevyen liikenteen ongelmista pitäisi lisätä.



Keväinen Kirkkopyhä ajelu

Sunnuntaina toukokuun 27. päivänä ajelimme luonnon ollessa juuri parhaimmassa ja kauneimmassa kevään kukoistuksessa Salpausselän harjulle Hollolan vanhaan kirkkoon. Yhdistetyn kevätajelun ja kirkkopyhän isäntänä toimi Risto Eskola Hollolasta. Kun yli 130 motoristia muun rippipyhän kirkkoväen kanssa täyttivät kirkon viimeisiä lisäistui- mia myöten, toivotti rovasti Helmer Harves motoristit tervetulleiksi motoristin kirkkopyhään Hollolan kauniiseen kirk- koon.

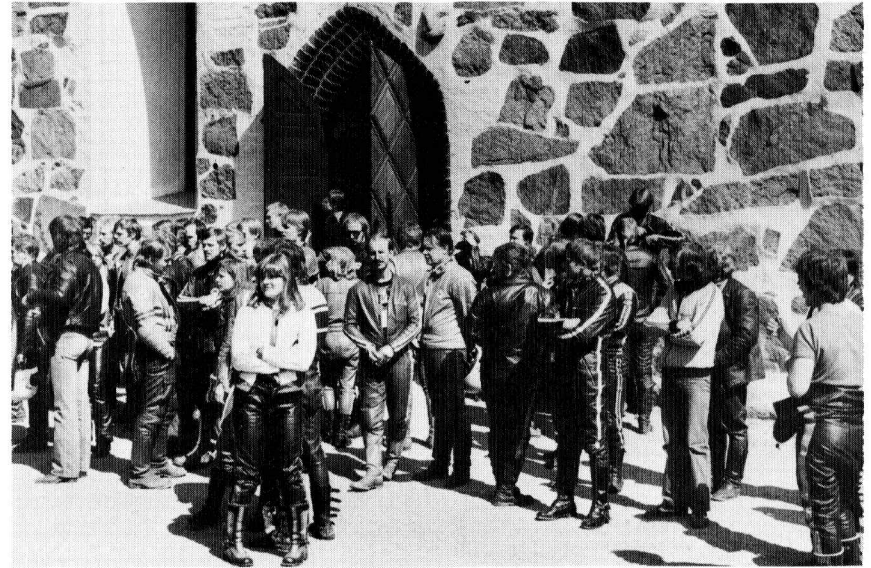
Alkuvirsi kaikille tuttu kaunis suvirisi (557) aloitti Jumalanpalveluksen, jonka toimittivat kotkalaiset vieraat ja jossa Kotkan kirkkokuoro avusti.

Jumalanpalveluksen jälkeen siirryttiin sankarivainajien patsaalle jossa vietettiin hetki. Patsaan jonka on suunnitellut ro- vasti Rafael Saarto, ympärille on haudat- tuna 212 sankarivainajaa.

Tämän jälkeen tutustuttiin talo- ja esinemuseoon ja nautittiin kerhon tarjoa- mat kirkkokahvit talomuseossa. Usein toisteltu kysymys oli kirkossa ja museos- sa: ”Kuka on tämä oppaana toimiva motoristi-neitonen, joka omaa näin har- vinaisen tietämyksen, asiantuntemuksen ja taidon toimia hyvänä oppaana?” Hän on oma kerholaisemme, Raila Rinne Hol- lolasta. Kerrankin meitä onnisti, joten parhaat kiitokset Railalle ja Ristolle.



Talomuseota vartioi tällainen jäykkäkarvainen vahtikoira. Veistos on taiteilija Timo Ruokolaisen käsialaa.



Motoristin kirkkopyhää vietettiin v. 1350 rakennetussa Hollolan kauniissa kirkossa.



Viivytettiin hetki rovasti Rafael Saarron suunnittelemalla sankarivainajien patsaalla, jonka juurella lepää 212 sankarivainajaa.



Kaunis sää suosi retkeläisiä, joten mikäpä oli nauttiessa kirkkokahvit ruohikolla.



Oppaana talomuseossa toimi motoristi Raila Rinne. (Oik.)

Poimintoja v:n 1980 Suomen valtion budjetista

Suomen valtio on eräs harvoja joka budjetoit sakkotulonsa. Vuoden 1978 tilinpäätös osoittaa että sakkotuloja kertyi kaikkiaan 63.613.976 mk. Tästä ilahuneena ovat budjetin laatijat nyt budjetoineet tulevalle vuodelle 60.000.000 mk sakkotuloja, eli panneet lisäystä edelliseen arvioonsa 15 miljoonaa markkaa.

Olisipa kerholaisten syytä pitää varansa etteivät ainakaan turhilla ylinopeuksikoilla osaltaan auta budjetin toteutumista täly tältä osin.

Pysäköintivirhemaksuista on valtion kassan arvioitu kostuvan mk 600.000.— eli 35.000 mk enemmän kuin mitä kertyi v:na 1978. Kunnalliset lappu-t nyhtää sitten vielä oman otoksensa.



**Heijastinlapsi
näky
aikaisemmin**

Ajovalot päivälläkin 1. 9. alkaen

Tieliikenteen riskit lisääntyvät syksyllä. Ensin tulee pimeää ja sateista, sitten myöhemmin myös liukasta. Nyt olemme siinä vaiheessa jolloin on hämärää ja pimeää.

Tästä syystä liikenneministeriö on määrännyt, että 1.9.—30.4. välisenä aikana on käytettävä moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa myös päivällä ajovaloja tai huomiovaloja, silloin kun ajetaan taajaan asutun alueen ulkopuolella. Ajovaloja on käytettävä säästä riippumatta. Kaupunkiliikenteessä ei tarvitse käyttää ajovaloja elleivät valaistus- tai sääolosuhteet sitä nimenomaan edellytä.

Erityisesti on syytä muistaa, että pimeässä ja hämärässä tai milloin näkyvyys on sääolosuhteiden takia rajoittunut, huomiovaloja ei saa käyttää lähivalojen asemasta.

Huomattava osa tieliikenneonnettomuuksista sattuu nimenomaan pimeän aikana. Usein tämä johtuu rajoittuneesta näkyvyydestä tai häikäisystä, eräissä tapauksissa myös päihteen käytöstä ja väsymyksestä, mutta ennen kaikkea liian suuresta nopeudesta.

On pidettävä mielessä nopeusmääräys, jonka mukaan ajoneuvo, milloin siinä pimeän tai rajoitetun näkyvyyden vuoksi on käytettävä kauko- tai lähivaloja, on pystyttävä pysäyttämään enintään sen pituisella matkalla, joka ajoneuvon omien valojen valaisemana kulloinkin on esteetön, jolleivät olosuhteet edellytä sitäkin suurempaa varovaisuutta. Pimeän ajan liikenteessä on oltava varovainen myös siksi, että moottoriajoneuvon kanssa samaan suuntaan saattaa liikkua esim. hevosajoneuvo tai polkupyöräilijä, joita ei ole kovin helppo havaita. Erittäin suuren onnettomuusvaaran muodostavat myös tummissa vaatteissa kulkevat jalankulkijat joilla ei ole heijastinta.

Myydävänä

Myydään tosi sivuvaunupyörä, perheeliselle tai perheettömälle MOTO-GUZZI california m-73. Hyvin rakenneltu. Varustettu keinuhaarukalla ja tiheällä perävalityksellä, katsastettu ko. lisävarusteet. Mukana seuraa vakio etupää + perä, sekä runsaasti varaosia. Sivuvaunu on Stoe. Todella hyvin pidetty. Tee tarjous 1.9.-1.11.-79. Soittele puh. 90-833 361 Raili tai Tapio Toivanen, iltaisin ennen klo 20.30. PS. Myydään pois ainoastaan uuden toivossa.

Tieliikenteessä kuolleet ennakkotietojen mukaan

Heinäkuun tieliikenteessä 52 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai heinäkuun tieliikenneonnettomuuksissa surmansa 52 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 45. Tammi-heinäkuun aikana on liikenteessä saanut surmansa ennakkotietojen mukaan kaikkiaan 312 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 267. Vuosien 1976-1978 heinäkuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 68.

Heinäkuussa surmansa saaneista oli miehiä 36 ja naisia 16.

Heinäkuussa tieliikenneonnettomuuksissa kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 22, polkupyöräilijöitä 14 ja jalankulkijoita 8. Lisäksi sai surmansa 5 mopoilijaa ja 3 moottoripyöräilijää.

Ikäryhmässä 15-64 vuotiaat kuoli 32, 65-vuotiaita ja vanhempia 11 ja alle 15-vuotiaita 7. Lisäksi sai surmansa 2 henkilöä, joiden iästä ei ole tietoa.

Heinäkuussa tieliikenteessä oli eniten uhreja Turun ja Porin läänissä, jossa kuoli 12 henkilöä. Uudenmaan ja Vaasan läänissä kuoli kummassakin 7 henkilöä.

Tieliikenteessä kuolleet ennakkotietojen mukaan

Elokuun tieliikenteessä 62 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai elokuun tieliikenneonnettomuuksissa surmansa 62 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 67.

Tammi-elokuun aikana on liikenteessä saanut surmansa ennakkotietojen mukaan kaikkiaan 374 henkilöä. Viime vuoden vastaavan luvun ollessa 334. Vuosien 1976-1978 elokuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 72.

Elokuussa surmansa saaneista oli miehiä 46 ja naisia 16.

Elokuussa tieliikenneonnettomuuksissa kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 23, polkupyöräilijöitä 14 ja mopoilijoita 13. Lisäksi sai surmansa 8 jalankulkijaa ja 3 moottoripyöräilijää.

Ikäryhmässä 15-64-vuotiaat kuoli 37, 65-vuotiaita ja vanhempia 17 ja alle 15-vuotiaita 4. Lisäksi sai surmansa 4 henkilöä, joiden iästä ei ole tietoa.

Elokuun tieliikenneonnettomuuksissa surmansa saaneita oli eniten Turun ja Porin läänissä, missä kuoli 15 henkilöä. Hämeen läänissä oli liikenteessä kuolleita 9 ja Uudellamaalla 8.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää joksinkin luotettavana lopullisiin tilastolukuihin verrattuna. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolevat myöhemmin.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää joksinkin luotettavana lopullisiin tilastolukuihin verrattuna. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolevat myöhemmin.

Kuolleiden määrä tammi-heinäkuussa v. 1978 ja 1979 ennakkotietojen mukaan

Vuosi	Kuoll. lukum.	Miehiä	Naisia	Ikä								Tienkäyttäjärühmä					
				0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65-	ei tiet.	Auto kulj.	matk.	Mp	Mopo	Pp	Jalank.	Muut
1978	267	207	60	8	17	19	102	64	48	9	76	54	8	35	30	59	5
%	100%	78%	22%	3%	6%	7%	38%	24%	18%	4%	29%	20%	3%	13%	11%	22%	2%
1979	312	213	99	11	23	13	122	61	64	18	81	66	13	23	53	68	8
%	100%	68%	32%	3%	7%	4%	39%	20%	21%	6%	26%	21%	4%	7%	17%	22%	3%

Heinäkuussa 1979

kuoli liikenteessä yhteensä 52 ihmistä, joista oli miehiä 36 ja naisia 16.

Ikä	Heinäkuu	Tienkäyttäjät	Heinäkuu
0-6 v.	2	Autonkuljettaja	12
7-14 "	5	" matkustaja	10
15-17 "	3	Traktorin kulj.+ matk.	-
18-44 "	21	Moottorip. " "	3
45-64 "	8	Mopon " "	5
65- "	11	Polkupyörän" "	14
Ei tietoa	2	Jalankulkijoita	8
iästä		Muita	-
		Ei tietoa	-

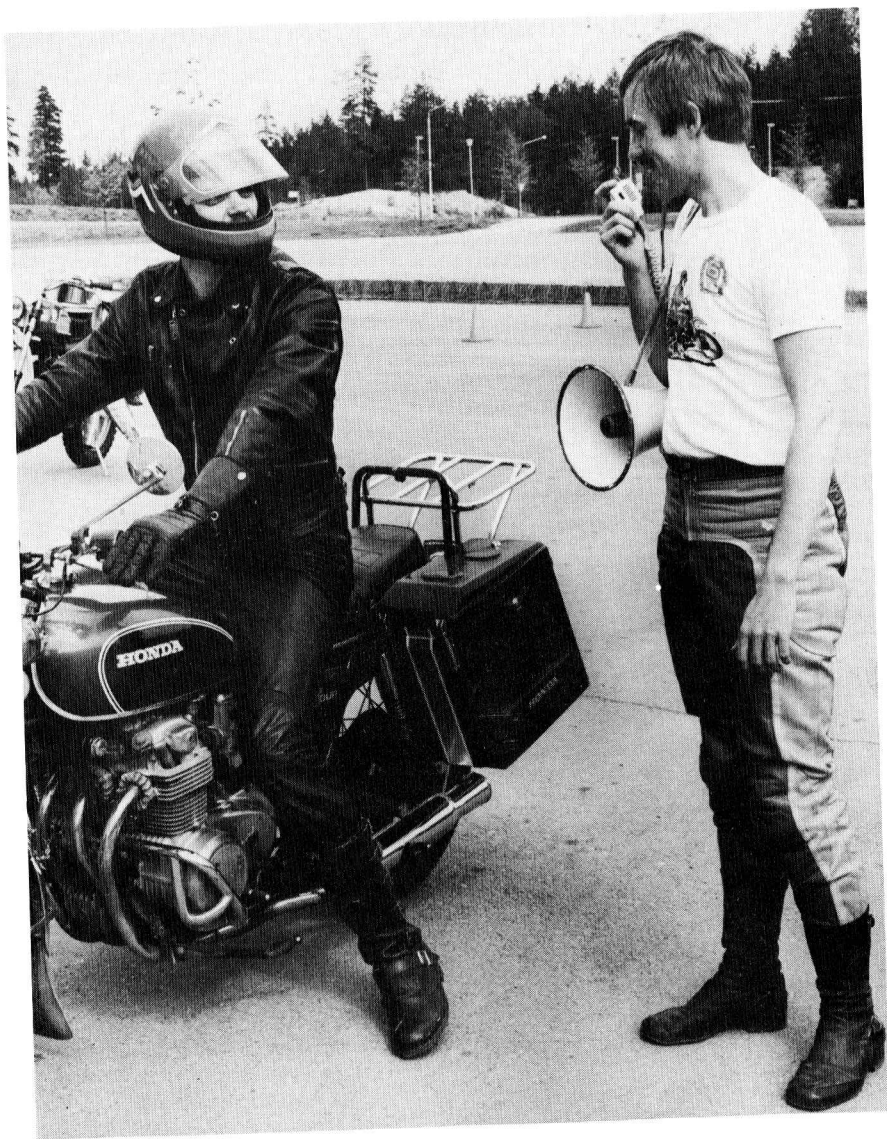
Yhteensä	52	Yhteensä	52
----------	----	----------	----

Lääni	Heinäkuu	(Heinäkuu 1978)	Tammi-Heinäkuu	(Tammi-Heinäkuu 1978)
Uusimaa	7	(7)	53	(40)
Turku-Pori	12	(7)	51	(42)
Ahvenanmaa	-	(-)	1	(-)
Häme	4	(7)	39	(40)
Kymi	2	(2)	20	(22)
Mikkeli	1	(2)	22	(10)
Pohjois-Karjala	3	(4)	15	(23)
Kuopio	5	(6)	18	(21)
Keski-Suomi	3	(3)	24	(13)
Vaasa	7	(5)	41	(32)
Oulu	6	(-)	15	(16)
Lappi	2	(2)	13	(8)
Yhteensä	52	(45)	312	(267)

Yhteenveto

tieliikenteessä kuolleista vuonna 1978 ennakkotietojen mukaan kuukausittain

Kuukausi	Kuolleet lukumäärä	Ikä								Tienkäyttäjärühmä					
		0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65-	ei tiet.	Auto kulj.	matk.	Mp	Mopo	Pp	Jalank.	Muut
Tammi	33	-	2	-	7	14	10	-	3	4	-	4	5	12	-
Helmi	32	1	3	-	13	9	6	-	9	6	-	3	4	9	1
Maalis	31	1	2	2	13	8	4	1	10	3	-	1	3	3	1
Huhti	38	-	2	1	21	5	5	4	10	12	-	-	2	14	-
Touko	39	2	3	3	11	9	10	1	9	4	2	9	5	7	3
Kesä	49	1	4	7	21	7	7	2	14	10	3	10	8	4	-
Heinä	45	3	1	6	16	12	6	1	16	10	3	8	3	5	-
Elo	67	2	3	8	18	19	12	5	11	7	3	15	10	15	1
Syys	63	4	7	2	20	19	11	-	11	13	2	5	17	12	3
Loka	68	2	2	4	23	20	12	5	14	15	3	8	9	13	6
Marras	58	3	2	3	17	16	16	1	13	7	3	3	7	24	1
Joulu	46	2	-	2	19	17	4	2	21	13	-	1	-	10	1
Yhteensä	569	21	31	38	199	155	103	22	146	109	24	67	73	133	17
Prosentt. osuus	100%	4%	5%	7%	35%	27%	18%	4%	26%	19%	4%	12%	13%	23%	3%



Koulutuspaketin esittely Kuusankoskella



Viime toukokuussa järjestettiin Kuusankoskella mp-koulutuspaketin esittelytilaisuus, joka jakautui kahden päivän osalle. Teoria-luennot olivat ammattikoulun auditoriossa ja käytännön sovellutuk-

set ja kokeet tapahtuivat koulun asfaltti-pihamaalla. Vain parikymmentä koulutuksesta kiinnostunutta motoristia oli saapunut mukaan. Kouluttajina toimivat Vesa Rantanen ja Antti Urrila.



Tutkija Antti Urrila pohtii moottoripyöräilyn tulevaisuutta maassamme, lainaus Uuden Suomen artikkelista 26.7.-79.

Koulutus tuo turvallisuutta

Tutkija Antti Urrila pohtii moottoripyöräilyn tulevaisuutta maassamme

Moottoripyöräharrastus oli suuressa suosiossa maassamme tämän vuosikymmenen alussa. Uusia moottoripyöriä rekisteröitiin runsaasti ja myös moottoripyöräkilpailuissa suomalaiset ajajat alkoivat menestyä kansainvälisellä tasolla. Mutta tätä korkeasuhdannetta ei kestänyt kauan. Lukuisat moottoripyöräonnettomuudet maanteillämme aiheuttivat yhteiskunnassamme voimakkaan vastareaktion: moottoripyöräily katsottiin liian turvattomaksi harrastukseksi. Tästä syystä moottoripyörille määrättiin oma ja todella korkea moottoripyöräalisvero. Tämän myötä uskottiin tilanteen korjautuvan.

Jälkikäteen on mielenkiintoista tarkas-

tella 70-luvun alun moottoripyöräonnettomuuksia ja niiden todellisia syitä. Tuolloin maassamme sai moottoripyöräajokortin jokainen 16-vuotias ajokorttitutkinnon hyväksyttävästi suorittanut henkilö. Tällainen nuori motoristi sai myös ajaa suurimpia markkinoillamme olleita moottoripyöriä, vaikka hänellä ei varsinkin muodollisen ajokorttitutkinnon vuoksi ollut kovinkaan suuria edellytyksiä tällaisen, — usein 750-kuutioisen — ajokin hallintaan. Hänen vanhemmillaan sensijaan oli varaa ostaa pojalleen tai tyttärelleen kylän tai kaupunginosan kallein ja näyttävin pyörä, sillä olivathan vanhemmat usein hyvin menestyviä ihmisiä, joiden tuloista verotuskaan ei vielä tuohon aikaan lohkaissut nykyisensuuruista osaa. Ja aikapommi oli viritetty.

Masentavat onnettomuustilastot

Ajokauden alettua alkoi tapahtua: moottoripyöräilijöille sattui lukuisia yksittäisonnettomuuksia eli kaatumisia ja tieltä suistumisia. Seuraukset olivat vakavia mm. siitä syystä, että suojakypärän käyttö oli vapaaehtoista. Myöskään muiden ajovarusteiden turvallisuusmerkitystä ei vielä juuri tunnustettu. Paljon sattui myös yhteenajoja autojen kanssa sekä taajamissa että niiden ulkopuolella. Jälkimmäiset johtuivat useimmiten sekä motoristien että autoilijoiden arviointivirheistä ja suuresta nopeudesta. Tiellämme ei tuolloin ollut nykyisiä perusnopeusrajoituksia.

Onnettomuskäyrien noustessa laski moottoripyöräilyn arvonnanto. Monet olivat lähes valmiita kieltämään koko harrastuksen. Pelkästään kotimaisia tilastoja katsottaessa heidän näkökantansa tuntui ainakin osittain perustellulta.

Ajokorttilainsäädäntö uudistettiin

Moottoripyöräilyn todelliset harrastajat — joihin korttelia kiertävä farmariasuinen nuorukainen vain harvoin kuuluu — tajuivat sen uhkan, joka varjosti koko moottoripyöräharrastusta. Lukuisat olivat ne lähetystöt, jotka kävivät eri viranomaisten luona kertomassa harrastuksesta ja turvattomuuden tosiasiallisista syistä.

Nämä tietoiset ja uuttera työ, joka pääosin on ollut vapaaehtoista harrastustoimintaa, tuottivat hedelmää: mm. ajokorttilainsäädäntöä uudistettiin siten, että vasta 18-vuotias saa ajaa ns. raskasta moottoripyörää. Kevytmoottoripyörällä liikennöiminen kahden ensimmäisen vuoden ajan on paitsi opettavaista myös viisasta, sillä n. 30 % kaikista moottoripyöräonnettomuuksista sattuu kahden ensimmäisen ajokauden aikana niin meil-

lä Suomessa kuin ulkomaillakin.

Myös urheilullisella puolella alkoi uusi ja menestyksenkäs kausi. Heikki Mikkolan ja Yrjö Vesterisen saavuttamat maailmanmestaruudet motocrossissa ja trialajossa ovat entisestään kohottaneet Suomen mainetta kansainvälisillä kilpакentillä. Paavo Nurmi, Juha Väätäinen ja Lasse Viren ovat saaneet rinnalleen uudenlaisia huippu-urheilun lähettiläitä, jotka ovat ylittäneet maailmanmaineeseen erinomaisen fyysisen ja henkisen kuntonsa ansiosta.

Moottoripyöräilijät ja kulttuuri

Moottoripyöräilijät ovat tavallisia ihmisiä väestön kaikista kerroksista. Luonnollisesti joukossa on paljon nuoria harrastajia, mutta mm. Suomen 50.000 motoristia suuri osa on yli 25-vuotiaita. Tämän päivän moottoripyöräilijä voi olla yhtä hyvin juoksupoika kuin yrityksen toimitusjohtajakin ilman että ulkopuolinen sitä ajoasun vuoksi huomaakaan. Ja molemmille raitis ulkoilmaharrastus on oiva rentoutumiskeino kiireisen arjen vastapainoksi.

Moottoripyöräilijät tuntevat vastuunsa myös moottoripyöräperinteen säilymisestä. Tampereen yliopiston kansanperinteen laitoksen kanssa ovat motoristit koonneet kuva-aineistoa vuosikymmenien takaa. Parin vuoden ajan on Suomessa toiminut Veteraanimoottoripyöräklubi, joka järjesti toukokuussa laajalti arvostusta saaneen Moottoripyöräilyn ennennäköisyyden ja nyt -näyttelyn. Vanhojen pyörien entisöiminen ja ajokuntoon laitto on paitsi aikaavieppää myös kallista. Mutta veteraanipyörillä ajelu vaikkapa perheen parissa Suomen suussa on vertaansa vailla oleva elämys!

Moottoripyöräilijöiden lähes jokaviikkaiset kokoontumisajot ovat viime aikoina monipuolistuneet ohjelmistoiltaan. Pussijuoksun ja tikanheiton tilalle on tulut kotiseutu- ja käsityöläisperinne -

esittelyjä sekä muuta kulttuuripitoista ohjelmaa. Keväällä Hollolassa järjestettyyn Motoristin Kirkkopyhään osallistui runsaat sata motoristia ja toukokuun puolivälissä runsaslukuinen joukko ajeli Hollanissa järjestettyyn Kansainväliseen moottoripyöräilijöiden kokoontumiseen.

Autoilijat motoristien vaarana

Moottoripyörä ja autojen yhteenajo-onnettomuuksista noin puolet on autoilijoiden aiheuttamia. Moottoripyörän pieni koko ja tästä aiheutuva heikko erottuvuus muusta liikenteestä on suurin riskitekijä tämän tyyppisissä onnettomuustilanteissa. Autoilijoiden virhearviointien tai huomaamattomuuden vuoksi kuolee tänäkin kesänä Suomessa kymmenkunta motoristia ja suuri joukko joutuu sairaalaan.

"Survival" eli henkiinjääminen on osuva nimi kanadalaiselle moottoripyöräilijän koulutuselokuvalla, jonka suomenkielisen version "Erikoistehtävä" tuhannet suomalaisetkin motoristit ovat jo nähneet. Nimi kuvastaa erinomaisesti motoristin perustotuuden: motoristin täytyy hallita pyöränsä ja itsensä niin hyvin, että pystyy välttämään autoilijoiden tekemät virheet. Muutoin ei ole paluuta ajoretkeltä.

Mutta moottoripyöräilijät eivät kohdistu vaatimuksiinsa yksinomaan autoilijoihin. Itseltään ja tovereiltaan he vaativat tänä päivänä entistä parempaa liikennekäyttäytymistä. Hyvä esimerkki tästä "80-luvun moottoripyöräilystä" on runsas vuosi sitten käynnistynyt vapaahetoinen jatkokoulutustoiminta.

Liikenneturvan ja Suomen Moottoriliiton kehittämän moottoripyöräilijöiden ennakoivan ajon kurssin on läpikäynyt tähän mennessä runsaat 500 motoristia. Yhdeksän teoritunnin aikana oppilaat saavat runsaasti tietoa itse pyörästä, ajovarusteista sekä vaaratilanteiden ennakoinnista ja välttämisestä. Yhdeksän tuntia kestävä harjoitukset puolestaan

lisäävät tuntuvasti ajoneuvon hallinnan valmiuksia. Harjoitukset myös osoittavat oppilaalle sen, että ajotaitoa on aina mahdollista kehittää ja ettei kukaan ole täydellinen moottoripyöräilijä.

Vastuu motoristeilla itsellään

"Päriinäpoikien aika alkaa Suomessa olla ohitse" on valistuneiden motoristien iskulause. Moottoripyöräilyn turvallisuus on täysin riippuvainen moottoripyöräilijöiden omista toimenpiteistä ja omasta käyttäytymisestä. Tämä vastuu, joka kohdistuu jokaiseen motoristiin sekä myös kerhoihin ja Suomen Moottoriliittoon, on suuri ja velvoittava.

Erityisesti nuorimmista moottoripyöräilijöistä ja heidän koulutuksestaan on huolehdittava, sillä kahden ensimmäisen ajokauden "oppipoika-aika" on saatava nykyistä turvallisemmaksi. Tähän päästään toisalta nuorimpia motoristeja opettamalla ja toisaalta kertomalla autoilijoille moottoripyörän ja moottoripyöräilijöiden liikenteellisistä erityisvaatimuksista. Lyhyesti tämä merkitsee sitä, että moottoripyörälle on annettava liikenteessä pienen auton vaatima tila. Ja toisaalta motoristi itse ei saa mennä tätä pienempään rakoon.

Suomessa tapahtunut moottoripyöräharrastuksen uudelleenarviointi ja yhteiskunnallisen vastuun ymmärtäminen ei ole tapahtunut kitkattomasti. Uusille aatteille ja myös niiden esittäjille löytyy helposti vastustajia. Usein näiden epäluuloinen suhtautuminen johtuu kuitenkin vain tietämättömyydestä sekä myös osittain siitä, ettei nähdä metsää puilta. Koko harrastuksen eteenpäinvieminen edellyttää katseen suuntaamista riittävän kauaksi.

80-luvulla toivottavasti myös Suomessa voidaan matkailu nykyistä vähemmän verotetuilla moottoripyörillä. Tänä päivänä kunnollinen matkapyörä maksaa Suomessa runsaat 30.000 mk ja Saksan liittotasavallassa tällaisen pyörän saa va-

MOTO- POSTIA

Tulevan vuosikymmenen kontiorallit – minkälaisia haluamme niiden olevan?

Nokson Simo kirjoitteli edellisessä Motoristissa palstallaan Kontiorallin häiriköistä. Yli tuhannen motoristin joukkoon kun mahtuu jo muutama sellainenkin, jolta vastuuntunto – ainakin muuttaman paukun jälkeen – puuttuu. Hyvä on kuitenkin huomata, että samanlaisia ongelmia kohtaamme motoristiin ulkopuolellakin aina silloin kun väkeä on paljon koolla.

Mutta kuinka sitten ensi vuoden Kontiossa? Tämä askarrutti puheenjohtajamme – eikä syyttä. Jos osanottajamäärää rajoitetaan merkittävästi ja porukkaa valikoidaan, ei järjestyshäiriöitä syntyne. Mutta moni saattaa jäädä tuon kesän kohokohdan sivustakatsojaksi, vaikka ei ole koskaan töpännytään. Ja kuten Simo kirjoituksessaan mainitsi, uusille yrittäjille ei näin annettaisi mahdollisuutta päästä kuvioihin mukaan.

Mielestäni ei kannata ryhtyä Kontion kuristamiseen. Moottoripyöräily tarvitsee Suomessa kohokohtansa kerran kesässä ja tämän tilaisuuden kävijämäärän tulisi mielestäni kasvaa tasaiseen tahtiin. Tällöin myös mahdollisten häiriköiden lukumäärä kasvaa. Mutta nyt käsi sydämelle: onko parempi vaihtoehto se, että Kontiosta suljetut ajavat tuona ensimmäisenä kseälomaviikonloppuna ryypäämään "tavalliselle" leirialueelle? Siellä heidät varmasti huomattaisiin ja kaluston vuok-

jaalla 20.000 markalla. Jo tämäkin seikka motivoi vastuuntuntoisia harrastajia kehittämään koko moottoripyöräilyä.

si heidät myös tunnistettaisiin moottoripyöräilijöiksi!

69:n sääntöjen 3 §:n a ja c-momenttien hengen mukaista on mielestäni se, ettei kävijämäärää rajoiteta. Mutta pyrittäkään rallipaikalla estämään pulmien syntyminen. Nykyistä tiiviimpi ohjelma, joka saa väen yhteen ja pois teltalta l. baarista, olisi kenties yksi ratkaisu. Riskiryhmät tuskin ovat kiinnostuneita kulttuuripitoisesta ohjelmasta – ainakaan yksinomaisesti – ja näin ollen tarvittaisiin jotakin vauhdikasta. Pyörillä kilpailu, vaikkapa trial-kisa lainatuilla ja aidoilla trial-pyörillä, saattaisi olla yksi mahdollisuus sopuisan ja leppoisin moottoristihengen säilymiseen.

Mutta kyllä pientä karsintaakin on syytä harjoittaa. Pahimmat häiriköt ovat tiedossa ja tällaisille kavereille, jotka terrorisoivat muiden viikonloppua, yhden vuoden porttikielto lienee paikallaan. Katsotaan sitten kahden vuoden päästä...

Esitetyt ajatukset on tarkoitettu jatkoksi niihin moniin kokoontumisajopuheenvuoroihin, joita Suomessa on viimeisen vuoden aikana esitetty. Toivottavasti seuraavissa Motoristeissa keskustelu jatkuu. Mikä on Sinun mielipiteesi? Hyvää syksyä!

Antti Urrila
Tampere

Uuden tieliikennelain eduskuntakäsittely

Lehdistä on luettu että tämän uuden lakiehdotuksen käsittely on syksyn kuuma peruna Arkadianmäen lakimyllyssä, Valcon, budjetin ja muun pupun ohella. Tiedämme miten moottoriliikenteen vastainen se edellinen, jo kerran rauennut esitys oli. Nyt on samasta taikinasta leivottu uusi kakku joka yritetään hyväksyttävä eduskunnassa.

Olisi tärkeätä että kerholaiset kääntyisivät tunteensa tai valitsemiensa kansanedustajien puoleen ja toisivat näille tietoon tavallisen motoristin kannan ja mielipiteen.

Kun meillä on liikenneministerinä ajokorttia omistamaton äärivasemmistolainen, pääministerinä sosialisti joka on sanonut joskus

Moottoripyöräilystä Nigerian pääkaupungissa turistin silmin

Jouduinpa usean vuoden tauon jälkeen käymään Nigerian pääkaupungissa Lagosissa työasioissa. Tässäpä havaintojani sikäläisestä moottoripyöräilystä.

Pannaan nyt aluksi kuitenkin muutama rivi yleistietoja tästä maasta. Nigeria on sotilasvallan alainen liittovaltio, jossa on 19 eri osavaltiota. Pinta-ala on 3 kertaa Suomen kokoinen tontti ja väestöä 80–90 miljoonaa, eli se on Afrikan väkimmäinen valtio. Eri heimoja eli kansoja on kymmenittäin, samoin on kieliä ja uskontoja. Heimoista voisi luetella esim. hausa, fulani, joruba, ibo, kanuri, tiv, edo, nupe, ibibio ja ijaw jotka muodostavat 80 % maan väestöstä. Verinen sisällissota raiivosi maassa joitain vuosia sitten, kun Biafran valtio kukistettiin ja liitettiin osavaltiona muuhun Nigeriaan. Liittovaltiossa nyt jo 13 vuotta jatkuneen sotilashal-

”haluaisin potkaista noita autoja hieman” ja lakien vahvistajana ajokortin herra v/m 1900 ei ole kovin suurta toivoa tavallista tienkäyttäjää suosivasta ja suojaavasta laista. Ei kannata poimia tähän esimerkkejä lakiehdotuksen kohtuuttomuuksia kuvaamaan, mutta metsään menee monessa kohdin.

Siis lyhyesti: ottakaa arastelematta yhteyttä kotipaikkakuntienne kansanedustajiin ja antakaa heille tietoa ja evästyksiä. Sitä varten ne on sinne hyville palkoille valittu että ne kuulisi kansan eli tässä tapauksessa moottoripyöräilijöiden ääntä.

Toisinajatteleva motoristi

linnon on määrä tätä luettaessa vaihtua siviilihallintoon. Uusi pressakin on jo valittu, nimeltään Alhaji Shehu Shagari. Hallitseva kenraali Obasanjo on luvannut ampumatta erota virastaan, edellinen pitikin ampua, kun häntä edellisen presan kannattajat mielivät takaisin valtaan.

Valkoihoisia on maassa erittäin vähän, ehkä vain muutama kymmenen tuhatta.

Ja sitten siitä konepyöräilystä ja liikenteestäkin vähän, etenkin Lagosin horisontista katsoen. Tuo pääkaupunki Lagos on mantereelle ja saarille rakennettu suurkaupunki, jonka asukaslukua en ole koskaan onnistunut saamaan selville. Arviot vaihtelevat kahdesta kahteentoista miljoonaan riippuen siitä keneltä kysyy ja mitä vastaaja sattuu tarkoittamaan. Liikennettä voisi kuvata sanomalla että se periaatteessa oikeanpuoleinen jatkuva tukkeutunut kaos jossa välillä on aukokopaikkoja. Matka kaupunginosasta toiseen saattaa kestää kolme varttia tai kolme tuntia. Uusia teitä ja rampeja (flyovers) rakennetaan kyllä jatkuvasti, mutta samalla suljetaan vanhoja ja jätetään vanhat kadut korjaamatta. Kadut ovatkin nyt sadekauden päättyessä heikossa kunnossa, sanoakseni asian lievästi.

Valtiovierailujen tai muiden merkittävien tapahtumien yhteydessä ajaa mus-

tien limusiinien letkan edessä iso porukka sota- tai muita poliiseja isoilla Bemareilla raivaten tietä tungoksen läpi. Tungosta avataan potkimalla tukevilla monoilla siviiliautoja oviin ja tiellä palloilevaa väestöä persuksille. Risteävien katujen liikenne tukitaan ja ruuhka senkun pahenee.

Moottoripyörä on Lagosissa köyhän miehen kulkuväline ja täysin hyötyajoneuvo. Siis työssäkäyntivehje ja kuljetusneuvo. Lähetin työkaluna se on mitä kätevin. Mitään vapaa-ajan ajelua tai huvikäyttöä en ole nähnyt, paitsi mitä jotkut harvat ulkomaalaiset saattavat sunnuntaisin ajella huvikseen. Näihin kuuluu muuten eräs suomalainen diplomi-insinööri joka 750-kuutioisella Jammullaan voidaan nähdä liikkeellä. Arkisin liikenne onkin sellaista hullumylyä että herra ulkomaalainen tekee viisaimmin, kun ei lähde sinne joukkoon isolla moottoripyörällään sählinkiä lisäämään.

Moottoripyöräilijä tuntuu olevan Lagosin liikenteessä väliin hyvinkin tasavarvoinen, toisinaan häntä sorretaan selvästi. Ja ruuhkissa — toisin sanoen miltei aina — moottoripyöräilijä ärsyttää autoilijoita pujottelemalla jumiutuneiden autojonojen välistä vaaratilanteita aiheuttaen ja niitä väheksyen.

Pyöräkanta on melkein yksinomaan japanilaista alkuperää. Pyörien kokoluokka varmaan ilahduttaisi meikäläisiä kieltäjärajoittelija- poliitikkoja kovastikin, sillä nimittäin tuollainen satapiikinen on kaikkein tavallisin koko. Ja paljon vielä siitäkin pienempää rätkytintä. Jokin Honda 185 Roadmaster on jo superpyörä, ja vain hyvin harvoin vilahtaa jokin 250–350:n liikenteessä. Skoottereita on jonkin verran, ne ovat Vespanimisiä laitteita.

Sen sijaan armeijalla ja sota- ja siviilipoliiseilla on käytössä 650–800 ccm pyöriä. Ne ovat hyvässä kunnossa ja uusia, mitä samaa ei voida sanoa siviilisukkaiden ajokeista. Maastopyörä en ole nähnyt kuin yhden ainoan.

Virkapyörissä on BMW työntänyt syrjään aikaisemmin tavalliset brittimerkit.

Bensiinin hinta on meikäläisittäin katsoen kohtuullinen nimittäin 15 kobo/litra eli noin markan litralta, mutta sitä kiihkeä tulee muistaa maan palkkataso joka on monin verroin alhaisempi kuin meillä.

Moottoripyöräilijän varusteita ei ole paljoa sanomista, paitsi että lakisääteinen kypäränkäyttö on saatu aikaiseksi.

Sitä myös noudatetaan — mutta ah miten! Kypäräksi näkyy kelpaavan miltei mikä muovipilkkumi hyvänsä, ratsastuskypärä tai rakennustyömaan suojapipo.

Tavallista jet-mallia tai vanhaa puolipallo-mallia näkee eniten. Suojalaseja ei käytetä. Liian monilla ajajilla kypärän leukaremmi näkyy liuhuvan lerpattavan tuossa korvan paikkeilla tai sitten sitä imeskellään suussa ajan kuluksi. Muita varusteita ei siviilikuskeilla ole. Armeijan pojilla tai poliiseilla on kyllä asialliset nahkahanskat, saappaat tai varsikengät, siviiliporukka ajaa varvassandaaleissa ja paljain käsin. Nahkapusero tai ajohaalari on täysin tuntematon, sadetakin voi joskus nähdä sadesäällä jonkun ajajan harsteilla ja usein takaperin.

Pyörien varustelussa ja koristelussa ei nigerialaisen pyörän omistajan mielikuvi- tus tunne mitään rajoja tai esteitä.

Tavarateline on tavallinen ja hyödyllinen joka pojan lisälaitte. Jos pyörässä on

kuralätkä on se useimmiten nähtävyys. Ensinnäkin se on ISO. Siinä voi olla heijastimien lisäksi raamatunlauseita, poliittisia iskulauseita, Tarzanin kuvia, karate-sankarin kuva, ruusuja tai muuta vastaavaa. Lätkän koko on tuollainen normaalin ovimaton koko, joskus se laahaa maassa 5–10 senttiä.

Lisäksi löytyy rimpureunaista satulaa, sivulaukkua, selkänöjaluomuksia, lipputankoja, kumipallo-töttejä, ja erilaista maskottia ja amulettia. Omelettia en nähnyt. Mitään chopperi-rakentelua en ole nähnyt, johtunee hyötykäytöstä.

Jokin ehkäisevä huolto tai kunnossapito on jo ajatuksenakin melko vieras. Niinpä uusikin pyörä vanhenee nopeasti omistajan estämättä sitä turhalla huollolla. Ketju tai rengas vaihdetaan kun edellinen leviää. Mitä sitä suotta ennen aikaan haaskaamaan rahaa kalliisiin varoihin.

Pikkupyörien hinnat ovat suhteellisen inhimilliset eli satapiikin saa irti runsaalla kolmella tonnilla Suomen rahaa. Honda 185 cc Roadmaster maksaa jo 835 naira eli yli 5500 mk.

Moottoriurheilua missään muodossa ei tässä maassa harjoiteta jollei sellaiseksi lasketa liikennettä, joka kyllä on urheutta ja urheilullisuuttakin vaativa laji.

Pääkaupungissa toimii sekä Yamahan että Suzukin kokoonpanotehtaat ja Honda on juuri avaamassa omansa. Pieniä mp-korjaamoita löytyy katujen varsilta ja kujilta. Niissä saadaan pyörä runsaan katsojajoukon neuvojen säestyksellä yleensä kyllä puretuksi ja vika paikallistetuksi. Usein pyörä saadaan kasaankin ja säädöt pannaan paikoilleen viidakon pojan tarkalla rytmikorvalla tai niinsano- tulla nyrkkituntumalla. Jos osia ei saa tai

vika on liian vaikea korjata, rukki jää siihen levälleen maailmanloppuun asti — se oli Allahin tahto. Korjaamojen yhteydessä myydään kypäröitä, vajerilukkoja ja pyörän koristelussa välttämätöntä rekvisiittaa.

Ystävämme poliisi toimii samojen kansainvälisten periaatteiden mukaan kuin muissakin maissa: auttaa, neuvoa, lyö. Kadunkulmissa liikennepoliisin vilkkaita käsimerkkejä väärintulkinnut ja poliisiin mielestä väärin ajanut moottoripyöräilijä saa suoraa ja tehokasta liikennevalistusta nyrkillä, niisanottuun turpaansa, tai jos jotain kättäpidempää on saatavilla, niin sitten sillä. Autoilija välttyy tältä opastukselta veivaamalla ikkunansa kiinni jos se veivausmekanismi sattuu toimimaan. Lievemmistä ylinopeus- ym. tapauksista välttyy sakoitta jos on tarjota muutama sopiva paikallinen rahayksikkö käteistä sakotushalukkaalle viranomaiselle.

Jos meillä Suomessa on vielä paljon tekemistä moottoripyöräilyn kaikenpuoliseksi kehittämiseksi hyvään suuntaan, niin kyllä Nigeriassa on monin verroin enemmän. Ennenkaikkea pyöräilijän turvallisuus tai turvattomuus on mielestäni eniten huomiota vaativa asia.

Moottoripyörähenkisin tropiikkiterveisin

Jiipee

KERHOLAINEN!

Kun osoitteesi muuttuu, muistappa ilmoittaa uuden osoitteesi kerhon sihteerialle, jotta kerhon posti sinut tavoitaisi.

Moottoripyörällä halki Afrikan

Jatkoa...

Vähän ajan kuluttua kuningas saapuu jälleen, tällä kertaa päällään viinipunainen univormu ja seurassaan suuri joukko veljiään.

Pappi ponnahtaa pystyyn, hiipii ympäri varpaillaan ja esittää Cyprianin ja hänen kaikki veljensä minulle kunnioittavasti kuiskaavalla äänellä.

Kuningas osaa puhua vähän englantia, mutta joka kerta, kun hän on sanonut jonkin lauseen melko yksitoikkoisella ja usein änkyttävällä englanninkielellään, toistaa pappi sen ja tulkitsee sen uudelleen mitä mutkikkaimmin, papillisin kääntein, niin että tuskin kukaan piispa voisi tehdä sitä sen paremmin.

Cyprian on nyt silmäänpistävän vaite-lias. Pappi maksuu jälleen tuttavallisen äänensävyänsä ja uskoo minulle, että kuningas ei yleensä välitä valkoisista miehistä ja että minä nyt, mikäli katsoisin sen sopivaksi, hyvin voisin vetäytyä tieheni.

Minä ojennan käteni kuninkaalle ja hovipapille, viittaan jäähyväisiksi kaikille kuninkaan veljille ja lähden ulos moottoripyöräni luokse — mutta kuningas seuraa mukana! Nyt hänen happamuutensa on kokonaan hävinnyt, ja esitettyään pari kysymystä pyörien kestävyydestä hän tiedustelee, saisiko hän ajaa mukana vähän matkaa.

— Meidän kuninkaamme lausuu, sanoo pappi nyt juhlallisesti, että hänen tiedonhalunsa on voittanut pelon, että hänen hieno univormunsa likaantuisi, ja sen vuoksi häne mielellään ottaa vastaan kutsun pienelle moottoripyöräajelulle,

mikäli on aivan varmaa, että pyörät kestävät!

Kun olen vähän selvinnyt hämmästyksestäni, pyydän kuningasta istumaan tarvarakuorman päälle, ja pian pöristämme ympäri majojen välitse alamaisten katsellessa suu ammoltaan.

Ajomatkan jälkeen kuningas on aivan kuin toinen mies, puhelias ja rakastettava. Minut pyydetään jälleen sisälle ja minua kehoitetaan ystävällisesti istuutumaan kolmijalkaiselle plyysisohvalle, jonka verho on koinsyömä.

— Nyt saapuu neuvosto, kuiskaa musta pappi. Ja sisään saapuu alamaisesti maassa ryömien joukko repaleisia miehiä — hovin jäseniä. Joku on pukeutunut repeytyneeseen sadetakkuihin, toinen pitkään paitaan, joka joka joskus on ollut valkoinen, mutta edustavimmalla neuvokselle on pehmeä hattu ja kumisaappaat ja punainen hammasharja pistettynä korvanlehdessä olevaan reikään — mutta muuta hänellä ei sitten olekaan päällään. Useimmilla on verhonaan lehmännahka, joka riippuu vapaasti toisen olkapään yli. Kaikki asettuvat kunnioittavasti lattialle kuninkaan eteen.

Kuningas, joka jälleen vaikuttaa vai-vautuneelta, kertoo käyneensä valkoisen miehen suuressa kaupungissa, Johannesburgissa, mutta pitävänsä enemmän omasta kraalistaan.

— Matka meni siis hukkaan? tiedustelen minä.

— Ih, ei suinkaan, vastaa kuningas, — sillä löysin sieltä kaksi jalkavaimoa, ja nyt me tanssimme teille, sir!

Hovipapin kasvoille kohoaa miettelias ilme, mutta kuningas on innostunut ja antaa piut-paut kaikille seremonioille; hän antaa määräyksen, että vaimot ja jalkavaimot on kutsuttava paikalle — ei tietenkään heitä kaikkia, sillä heitä on toistasataa eivätkä kaikki mahtuisi sisään yhtaikaa, vaan parinkymmenen kappaaleen näytevalikoima.

Hovi, joka edelleenkin makaa ja lojuu lattialla, saa määräyksen vetää jalat alleen, ja eräs kuninkaan lukemattomista veljistä alkaa mitä hirvittävimmin pahoinpidellä eräänlaista pöytäharmoonia. Samanaikaisesti alkaa kuningas pyöriä narisevalla lattialla erään jalkavaimonsa kanssa.

Huomautan sivumennen vieressäni istuvalle mustalle papille, että kuninkaalla on ihmeteltävän paljon veljiä.

— Mutta ottakaa toki huomioon, rakas ystävä, vastaa pappi isällisen alentuvasti, — että hänen isällään Salomonilla oli 150 vaimoa ja yhtä monta jalkavaimoa!

Pariin yksityiskohtaisempaan kysymyksiini Simelane ei vastaa lainkaan, hän vain kakistelee ja katselee kiinnostuneena tanssia antaen minun siten ymmärtää käytökseni sopimattomuuden.

Tanssi, joka on jonkinlaista hyppimistä, sujuu tosiaankin harmonin säestyksellä mainiosti lukuunottamatta paria pienempää vika-askelta sekä vähäistä onnettomuutta, kun zuluja valtiasta ja hänen jalkavaimonsa kumisaappainen kaatuvat harmonin päälle.

Pastori yskähtelee, heittää Cyprianiin varoittavan katseen ja aloittaa vilkkaan keskustelun johtakseen huomion pois tapahtumasta.

Nyt astuu sisälle pääministeri Richard, tosin vähän myöhästyneenä, mutta pappi selittää kuiskaten, että Richardilla on aina paljon vaivaa pukeutuessaan meriupseerin pukuunsa, sillä sen lahjoittaja on ollut pienikokoinen mies ja Richard itse on täysikasvuinen zulu.

Useampia neuvoston jäseniä ryömii sisälle, ja tanssi on pakko tilanpuutteen vuoksi keskeyttävä. Viimeksi sisääntulleis-

ta hovin jäsenistä kiintyy huomio erityisesti herraan, jolla on verhonaan pitkät alushousut ja punaiset sukkanauhut — mutta ei lainkaan sukkiä!

Zuluja olutta tuodaan sisälle. Sitä tarjoillaan suuresta saviruukusta, joka on niin painava, että tuskin jaksan sitä kohoittaa. Se kulkee miehestä mieheen, suusta suuhun. Itse neste on aika tavalla toisenlaista kuin mitä oluella tavallisesti tarkoitetaan, se muistuttaa lähinnä vahvaa ja paksua olutkeittoa, johon on puristettu joukkoon parikymmentä putkilolistaa hammastahnaa ja vähän väkevöityä suolahappoa.

Kun tartun ruukkuun, syntyy hiljaisuus; kaikki kuuntelevat, sillä ryypätyssä kuuluu asiaan, että nielaisun on tapahduttava kuuluvalla äänellä.

Minä juon niin että hiki valuu otsaltani. Olut kirvelee kurkkua ja on hyvin vaikea saada syntymään ”kluk”-äännehdyistä, sillä se on niin paksua, mutta yritän parhaani joka tapauksessa.

Kuninkaan ystävällisestä ilmeestä käsitän yritykseni onnistuneen tyydyttävästi, ja minä käytän hyväkseni tilaisuutta tiedustellakseni, saisinko elokuvata zuluhäät, jotka vietettäisiin parin päivän kuluksi — ja saan myöntävän vastauksen. Mikäli olen kuullut, tämä on ensimmäinen kerta, jolloin valkoisen miehen on sallittu ottaa osaa oikeisiin, kolme päivää kestäviin zuluhäihin.

Pappi liikkuu edelleenkin varpaillaan joka kerta, kun hän nousee paikaltaan, mutta nyt hän vähitellen unohtaa kääntää kuninkaan yksinkertaisia englantilaisia lauseita koristeellisempaan muotoon; hänen virallinen, kuiskaava ja kunioittava äänensävyänsä muuttuu oluen vaikutuksesta vähän lallattavaksi ja epäselväksi. Hän unohtaa kokonaan hovipapin asemansa ja pukkaa minua kyynärpäällään kylkeen alkaen uskoa minulle intiimejä yksityisseikkoja kuninkaan jalkavaimoista. Sitten hän pyytää minua kotiin saavuttuani lähettämään hänelle papintakin ja 44 numeron punaisen paidan.

Minusta tuntuu nyt olevan sopiva aika vetäytyä pois seurasta, mutta ensin vaatii kuningas minua ottamaan hänestä kuvan moottoripyörällä istuen — vastalahjaksi hän antaa minulle luvan leiriytyä yöksi kuninkaalliselle nurmikolle.

Kun seuraavana aamuna olen lähdössä, tulee kuningas luokseni ja tokaisee: — Nyt sinä saat parhaan ratsuhevoseni, ja minä saan sinun moottoripyöräsi, ja lisäksi sinä saat kymmenen kauneinta zulu tyttöä!

Niin vaikeata kuin se onkin, minun on torjuttava tämä aulis tarjous ja selitettävä, että jos myyn moottoripyöräni ja otan siitä maksuksi mustia neekerityttöjä, sitä nimitettäisiin kotimaassani mustaksi pörssiksi, minkä lisäksi minun on tuotettava hänelle pettymys ilmoittamalla, että Tanskasta saadaan viedä tavaraa ulkomaille ainostaan kovaa valuttaa vastaan.

Viiden zulu päällikön saataessa minua ratsain lähden matkaan kohtia kraalia, missä häät on määrä pitää.

Moottoripyörä ei voi aina käyttää samoja teitä kuin hevonen, mutta joka kerta, kun joudun vaikeuksiin tuossa melkein kulkukelvottomassa maastossa, antavat päälliköt torvellaan merkin, ja pian virtaa paikalle voimakkaita, avulialta zulusotureita, jotka melkein kultatuolissa kantavat sekä minut että pyöräni yli jokien ja muiden esteiden.

Kauniissa, kumpuilevassa, vihreässä maisemassa on siellä täällä neekerikyliä merkillisine, pyörine majoineen; kauempaa näyttää siltä kuin rinteillä kasvaisi ruskeita, paksukantaisia tatteja.

Kaikkialla on suuria laumoja kirjavaa nautakarjaa, jota paimentavat ilkoisen alastomat pienet neekeripaimenet. Useimmat lehmät ovat laihoja, mutta Etelä-Afrikassa neekerit eivät koskaan vaivaudu ajattelemaan, voiko maa elättää karjan. Pääasia heidän mielestään on saada itselleen niin suuri karjalauma kuin mahdollista.

Kraalissa, missä häät on tarkoitus viettää, ollaan erittäin pidettyjä, mutta

kun päälliköt ovat julistaneet, että minä olen kuningas Cyprianiin erittäin hyvä ystävä ja että minulla on kuninkaan lupa osallistua häätjuhlaan, minua kohdellaan kuin heimoveljeä. Pituutta minulla on tarpeeksi ja värikin on auttava tropiikin auringon — ja teiden punaisen pölyn — ansiosta . . .

— Häät alkavat tänään, sanoo tulkki tarkasteltuaan säätä, sillä mitään tiettyä päivää ei ole määrätty. Millä tavoin zulut yhtäkkiä pääsevät selville siitä, että niiden on tapahduttava juuri nyt, en tiedä varmasti, mutta ilmeisesti se riippuu kuun vaihteista ja säästä. Asiaan vaikuttaa lisäksi häiden kesto aika — tässä tapauksessa on kysymyksessä kolmipäiväiset häät, ja tämän ajan lasketaan sään pysyvän kauniina.

Hävieraat saapuvat läheltä ja kaukaa pitkin kiemurtelevia karjapolkuja, yli vihreiden kunnaiden ja halki kauniiden seutujen alas laaksossa sijaitsevaan kraaliin.

Naapurikyliässä valmistettua zuluolutta tuodaan hääkylään, ja sulhanen valvoo, että juottovasikka, jonka hän on antanut teurastaa pitoja varten, valmistetaan kunnollisesti. Tavallisella zululla on useimmiten 3-4 vaimoa, mutta päälliköillä ja kuninkaalla niitä on kymmenittäin.

Tavallisena arkipäivänä muistuttavat useimmat zulut kerjäläisiä, heidän verhonaan on tällöin ainoastaan vanha lehmännahka tai joitakin risaisia vaatekappaleita. Minua ihmetyttää se vuoksi suuresti, että heillä on varaa pitää niin suuri määrä vaimoja, mutt zulu vaimot ovat halpoja eikä miehellä ole heistä oikeastaan minkäänlaisia kuluja. Vaatteita käytetään tuskin lainkaan, ja ”vaatetusseen” kuuluvat helmet voi vaimo itse hankkia itselleen. Kalliiden naistenhattujen ostamisesta ei myöskään voi olla puhetta, sillä päähineenä toimii kulloinkin mukana kuljetettava tavara, joka kannetaan pään päällä, joten siitäkään ei muodostu mitään taloudellista pulmakysymystä.

Kun zulut itse harvoin tekevät mitään työtä, ovat vaimot tavallaan palvelijoiden

asemassa; mitä enemmän miehellä näin ollen on vaimoja, sitä enemmän työtä tulee tehdyksi. Mutta vaimojen hankkiminen sen sijaan on kallis juttu! Kun zulu haluaa itselleen vaimon ja saa kuulla, että jossakin lähikylässä on tyttö, joka halutaan naittaa, lähtee hän parin ystävänsä kera sinne, esittäytyy tytön isälle ja saa sen jälkeen nähdä kaunokaisen, mutta vain hetken ajan. Ilmeisesti avioliitto perustuu rakastumiseen ensi silmäyksellä ja tapahtuu joka tapauksessa nopean päätöksen jälkeen, sillä nyt ei sulhanen enää yritäkään tavata tyttöä ennen häitä. Hän lähettää vain pari ystävänsä sopimaan tytön isän kanssa avioliitosta ja tytön hinnasta tarkemmin. Tavallisesti maksetaan zulutytöstä 11 härkää, mutta jos ostajana on suuri päällikkö tai kuningas, on hänen maksettava enemmän, usein 15 härkää. Jos työllä on avioton lapsi, seuraa tämä kaupan mukana; jos lapsi kuitenkin on tyttö, maksetaan morsiamesta jo nyt pari härkää enemmän, koska työtölapsesta aikanaan saadaan taas maksetuksi härkiä. Poikalapsesta ei mitään tällaista lisäkorvausta suoriteta.

Saadakseni kuvan siitä, kuina paljon zulutyttö maksaa Tanskan rahassa, tiedustelen tulkiltani, paljonko härät maksavat, ja hän kertoo, että Durbanissa — kuuden kuukauden matkan päässä täältä — aika ei sinänsä merkitse mitään neeke-reille — yhdestä härästä maksetaan noin 50 puntaa (1 000 kruunua = n. 30 000 mk).

— Se merkitsee siis, että jos miehellä on neljä, viisi vaimoa, hänellä on heihin sijoitettuna noin 250 punnan (50 000 kruunua = n. 150 000 mk) pääoma? tiedustelen mustalta tulkilta.

— Kyllä, hän vastaa, — mutta se on hyvä sijoitus, sillä vaimot tekevät työnsä hänen hyväkseen, ja niistä tytöistä, jotka syntyvät, saadaan usein tuo ostosumma moninkertaisena takaisin!

— Mutta onko sitten kaikilla lainkaan mahdollisuuksia ostaa itselleen vaimo? kuulustelen edelleen.

— Kyllä, useimmilla on sentään siihen

mahdollisuus, vastaa zulu, — sillä jos härkiä ei ole riittävästi, voi vaimon saada vähittäismaksulla antamalla aluksi esimerkiksi 6 härkää ja loput vähitellen, kun karta lisääntyy tai kun vaimo saa tyttären, joka myydään.

— Mitä tapahtuu, jos vaimo ei saakaan tyttöjä tai jos vähittäismaksua ei muuten saada suoritetuksi?

— Silloin voidaan vaimo esimerkiksi lähettää valkoisen miehen kaupunkiin tekemään työtä, ja hänen ansaitsemallaan palkalla voidaan sitten ostaa eläimiä maksun suorittamiseksi. Mutta hänestä voidaan myös jäädä velkaa, joka sitten kulkee perintönä isältä pojalle useampien sukupolvien ajan, kunnes se tulee maksetuksi. Jos vaimo kuitenkin ei saa lapsia, voidaan tästä valittaa hänen isälleen, jolloin vaimon tilalle voidaan antaa hänen nuorempi sisarensa tai palauttaa takaisin hänestä maksetut eläimet. Lopettaa tulkki vakavana.

Saapuvat vieraat vaihtavat pukua kraalin ulkopuolella olevalla juhlakentällä. Arkipäivän asusteet, vaaterievut ja lehmännahat riisutaan pois ja kostaudutaan helmillä kaula- ja käsivarsikoruilla. Jokapäiväisen lannevaattensa korvaavat naiset pienellä helmikoristeisella lapulla, joka on suunnilleen postikortin kokoinen. Miesten vyötäisille on vyötetty leopardin nahka ja heilläkin on helmiä kaulassaan.

”Kauneussalongin” eräässä osassa voitelee joku nuori tyttö ystäväntärensä kautaltaan puhvelinrasvalla, mistä tumma sametti-iho saa aivan erityisen kiillon.

Eräässä toisessa paikassa auttaa kaksi turhamaista neitosta toisiaan tukkalaitteen kunnostamisessa. He kuuluvat heimoon, joka käyttää kukkaruukkukampausta: hiukset voidellaan punaisella savella ja palmikoidaan sitten purjelanگان avulla niin, että se muodostaa pään päälle kiinteän, alassuun käännetyn kukkaruukun muotoisen laitteen — mikä sinänsä on sangen pukeva.

Miehet selviävät juhlavalmisteluistaan ensin; heillä on kullakin keihäs ja komea

kilpi. Sitten he lähtevät ryhmissä aterioimaan.

Tuijotan valtavan suurta, mustaa pataa ja ajattelen, että onneksi ovat ne ajat ohi, jolloin lähetyssaarnaajia keitettiin ja tutkimusmatkailijoita käristettiin. Nyt on vain sulhasen paras juottovasikka saanut uhrata henkensä.

Minkäänlaisia astioita ei käytetä, ruoka syödään sormin ja sen kimppuun käydään sellaisella ahneudella, että vielä keran tulen ajatelleeksi ihmisyyöntiä.

Suuret saviruukut, joissa on vahvaa zuluolutta, kiertävät vieraiden kesken, jotka juovat sitä innokkaasti.

Pian alkavat zulusoturit kerääntyä suureksi kulkueeksi, ja keihäitään ja kilpiään heilutellen he vaeltavat morsiamen kraalia kohden laulaen samalla täyttä kurkkua. Majojen välisellä aukiolla antaa pari soturia villin sotatanssinäytöksen huutaen ja hyppien ja pistellen kuviteltua vihollista keihäillään.

Hetkestä myöhemmin saapuvat morsian ja hänen ystäväntärensä kotikylästään alas juhlakentälle, missä he alkavat tanssia morsian keskellä.

Sulhanen saapuu nopeasti paikalle kaikkinen soturitovereineen ja istuu vähän ylempiä katselemaan tanssia.

Neitokset laulavat ikivanhoja zulu lauluja, jotka välistä kuulostavat iloisilta ja kiihottavilta, välistä surullisilta ja valittavilta. Laulu muuttuu yhä rytmisemmäksi, kiihkeämmäksi ja haltioituneemmaksi. Tuskin kukaan panee merkille, että minä kierrän elokuvakameraa.

Morsiamen ystäväntärrillä on käsissään veitset tai pienet varvut, joita he heiluttavat karkottaakseen pois pahat henget.

Vanhat, noita-akkoja muistuttavat eukot kulkevat tanssijoiden ympärillä kiljuen samassa tarkoituksessa.

Nämä ruskeat, helmin koristellut zulu neidot, jotka kokonaan ovat antautuneet tanssiinsa, muodostavat viehättävän näyn.

Morsian heidän keskellä istuu suuren kilven alla, ja hänen kasvojaan peit-

tää helmihuntu, sillä hän ei saa näyttää niitä kenellekään.

Nyt hypähtää sulhanen pystyyn ja tanssii hurjasti elehtien neitosta kohden. Hänellä on strutsinsulka tukassaan päällikön arvon merkinä, ja äkkiä hän ryntää eteenpäin ottaakseen morsiamensa, mutta tämä kätkeytyy ja ystävättäret piirittävät hänet näkyvistä. Häpeissään palaa sulhanen takaisin tanssien, mutta elehtien nyt paljon hillitymmin.

Sama esitys toistuu useita kertoja, mutta joka kerta on sulhasen palattava yksinään takaisin miestensä luokse, sillä vasta sitten, kun kolme vuorokautta kestävä hääjuhlat ovat lopussa, sulhanen saa morsiamensa.

Äänet alkavat jo tulla käheiksi ja tanssijat väsyä, mutta silloin näkyy pitkä jono vanhoja vaimoja, jotka ovat tulossa naapurikylästä kraalilla kohden kullakin päänsä päällä valtavan suuri ruukullinen olutta.

Näky aiheuttaa hajaannuksen sekä tanssijoiden että katselijoiden riveissä, ja pian ovat kaikki ylhäällä kraalissa nauttimassa olutta suurella innolla.

Pimeän tullessa jakaannumme eri majoihin, missä istuudumme lattialle. Meille tarjoillaan hirssipuroa, jota syömmekin sormin.

Nyt alkaa mielikuvituksellinen esitys, jonkinlainen woodoo eräs nuori neitonen hypähtää pystyyn ja alkaa tanssia keskellä majaa hehkuvan huotion valopiirisä. Pari hänen ystäväntärtään liittyy mukaan tanssiin jonkinlaisena taustana. Pari oksaa heitetään nuotioon, ja liekit heittävät loimuavan valonsa nuorten neitojen melkein alastomiin vartaloihin. Katselijat laulavat tahdikkaasti mukana, ja neidot väännelevät itseään hurmioituneena; tuntuu aivan siltä kuin itse majan paksut saviseinätkin toimisivat kaikupohjana, joukkosuggestio valtaa kaikki läsnäolijat — minäkin huomaan hyräileväni mukana noita yksitoikkoisia rytmejä.

Yhtäkkiä laulun luvonne muuttuu. Matalat bassoäänit vaikenevat, ja pari nuor-

ta naista laulaa korkein, vihlovin äänin. Tanssi kiihtyy.

Sitten laulu katkeaa ja tilalle tulee syvä, aivan hiljainen bassojen mörinä, joka muistuttaa tam-tamien kumahtelua. Tanssiva tyttö kääntyy suoraan erään nuoren soturin puoleen ja vääntelehtii kuin hypnotisoiden hänen edessään. Zulujen laulu on nyt niin hiljaista, että voi erottaa tytön paljaiden jalkojen läiskeen savilattiaa vasten. Neitonen kiemurtelee ruumistaan mitä kiihottavimmin liikkein, joita kukaan mies ei voi vastustaa, ja pienen nuotion heikko hehku luo koko näyttämölle kummallisen tunnelman. Pyöreät, hoikat jäsenet, kiinteät, väräjävät rinnat ja lantio, joka on kuin kuulalaakereilla, kiemurtelevat ja vääntelehtivät valokehässä. Seinänvierillä näkyy valkoisia, melkein hehkuvia silmiä — itse zuluja saattaa tuskin lainkaan erottaa tummista varjoista.

Eräs silmäpari hehkuu erityisesti — tytön edessä istuvan nuoren soturin. Hän hypähtää pystyyn ja tavoittaa tyttöä, mutta tämä onkin yhtäkkiä poissa, kuin häivähtävä varjo hän katoaa ulos oviaukosta; mutta tanssin voima on tehnyt vaikutuksensa, nuori mies ryntää perässä pimeään, ja niin alkaa hurja takaa-ajo yli täysikuun valaisemien ruohokenttien.

Toinen kukoistava, helmin koristautunut zulutyttö aloittaa yksintanssin ja juhla majassa jatkuu.

Seuraavana päivänä riisutaan helmet pois ja useimmat pukeutuvat pehmeisiin, kirkkaanvärisiin vaatteisiin, jotka näyttävät välkkyviltä tummaa hipiää vasten. Sulhanen näyttää mahtavuutensa teuras-tamalla vielä vasikan, miehet heittäytyvät jälleen uusin voimin sotatanssiin — ja zuluoluen kimppuun — ja niin jatkavat juhlan osanottajat yhtä mittaa, vaikka on jo siirrytty kolmanteen häöpäivään.

Tämä tunnelma on lumoava, jollaista en koskaan aikaisemmin ole kokenut. Tanssia kestää läpi koko yön.

Vaikka tunnelma on lumoava, vetäydyn omaan telttaani mäen harjalle, jonne olen leirytnyt. Kirjoitan kirjeitä ja päi-

väkirjaani lyhdyn valossa enkä malta olla lisäämättä kirjeisiin: ”Royal Zulupost”.

Valokuvaan ja otan elokuvia joka päivä, minullahan on kuningas Cyprianin lupa. Viimeisenä päivänä, jonka vietän hääkylässä, valokuvaan vasaralinnun — kuoleman linnun — puron rannalla sekä sen pesän. Sitä ei kukaan saa tehdä rankaisematta: sellaisen uskalikon tappaa salama!

”Kun zuluolut viimeisenä hääjuhlien iltana kiertää miehestä mieheen, ei valkoinen mies juo sitä juuri laisinkaan eikä hän myöskään nauti pieniä papuja — ehkäpä juuri tuon kuolemanlinnun vuoksi.

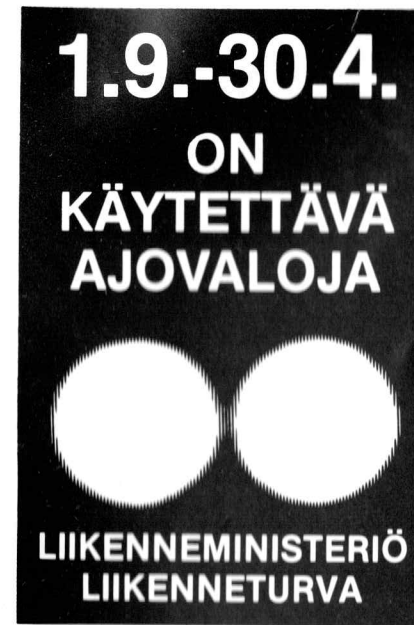
Poppamies nousee seisomaan, katsoo minuun ankarasti ja sanoo ontolla äänellä: — Valkoinen mies! — Tänä yönä! — Tänä yönä — salama tappaa sinut! — Sinä kuolet ennen aamunkoittoa!

Istun jälleen teltassani. Ukkoskuuro lähety ja salamät välkehtelevät sinertävinä. Pähkinäkokoiset rakeet hakkaavat teltan seiniä. Ukkosen jyrinä kuulostaa valtavalta pommitukselta. Kurkistan ulos. Salamien välähdellessä on kirkasta kuin päivällä. Kukkivien kaktusten välissä on iso kasa rakeita. — Rankkasadekuuro saa joen kohisemaan niin, että sen voi kuulla tänne ylös saakka. Nyt tulee valtava myrskypuuska — teltan aurinkopurje riistäytyy irti, mutta toivon, että se kestää.

Neekerit ovat nyt aivan äänettömiä, enkä voi olla ajattelematta poppamiehen sanoja — tuntuu todellakin hirvittävältä, mutta minun on jäätävä sinne, missä olen. Minnekäpä menisinkään, on mahdotonta liikkua nyt ulkosalla. Mieleeni tulevat ukkoskuurot kotona Tanskassa — ne eivät ole mitään tämän rinnalla.

Nyt taittui yksi telttatanko ja salama välähtää. Teltta on puoleksi sortunut päälleni, mutta minä asetun levolle rajuilman raivotessa edelleen.

Seuraavana aamuna herään aikaisin ja saan teltan jälleen kuntoon. Taivas vaalenee vaalenemistaan, ja nyt nousee aurinko itäisen vuorenharjanteen takaa kulkeakseen tavanmukaisen reittinsä poh-



joisen kautta, kunnes Ngakelavuoristo sen jälleen illalla ahmaisee lännessä.

Myrkkyliljat tuoksuvat yöllisen sateen jälkeen rakeiden ja myrskyn pahoin runtelemina. Yön varjot häipyvät pois, ja aurinko säteilee valoaan vehreiden kunnaiden ja niillä sijaitsevien neekerimajojen ylle.

Pari aikaista neekeriä tähystelee kukkulalle, jonne valkoinen mies on pystyttänyt telttansa — ja silmänräpyksessä on koko kraali hereillä. — Valkoinen mies elää yhä! Eilen jokainen heistä olisi ollut valmis lyömään vetoa kymmenestä härästä, että hän olisi vainaja ennen aamunkoittoa. — Ja nyt hän istuu telttansa edustalla ja ajaa partaansa.

Jatkuu seuraavassa numerossa . . .

Maantiellä joka toinen jalankulkija käyttää heijastinta

Heijastimen käyttö ei ole vielä riittävästi yleistynyt. Tämä saattaa johtua ihmisten tietämättömyydestä, välinpitämättömyydestä tai siitä, että tielikennelainsäädäntö ei sisällä jalankulkijalle näkymisvelvoitetta. Heijastimen käyttö on siis vapaaehtoista ja jää jokaisen omaan harkintaan.

Jalankulkija käyttäisi heijastinta jos hän tulisi ajatelleeksi, että lähivaloilla ajassa autoilija havaitsee tummissa vaatteissa olevan, ilman heijastinta kulkevan jalankulkijan vasta 25—50 metrin etäisyydeltä. Jos auto liikkuu 70 kilometrin tuntinopeudella on pysähtymismatka hyvällä kuivalla asfalttitiellä 50—60 metriä.

Kun tiet myöhemmin syksyllä jäätyvät, kasvavat jarrutusmatkat huomattavasti ja saattavat olla nopeudesta riippuen jopa satoja metrejä.

Kunnolliset jalankulkijan heijastimet palauttavat auton valaisimista lähteneen valon takaisin kuljettajan havaittavaksi, lähivaloilla 125—200 metrin etäisyydeltä ja kaukovaloilla aina 700 metrin etäisyydeltä. Käyttämällä heijastinta jalankulkija auttaa kuljettajaa havaitsemaan hänet moninkertaisen matkan päästä verrattuna pimeään jalankulkijaan.

Heijastin on ”elintärkeä”, joten kenelläkään ei ole varaa olla se ”joka toinen” jalankulkija, joko ei käytä heijastinta.

SALAMOITA

”Miksi norjalainen asettuu ukonilman aikana ikkunan ääreen ja hymyilee leveästi?”

— No kas kun hän kuvittelee, että ulkopoilella on reporttereita jotka valokuvaavat häntä ja hänen taloansa.