

JOUKKO-  
JULKAISU

426781 000 000 000251  
HUUHTANEN REIJO  
PALLASTUNTURINKJ 5B7  
01280 VANTAA 28

MOOTTORIPYÖRÄKERHO

MPKERHO  
69  
SUOMI FINLAND

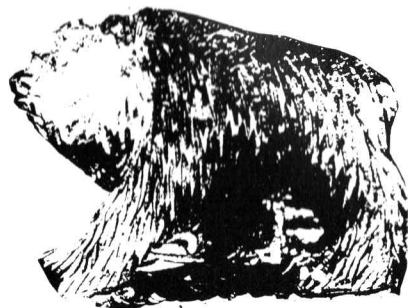
69

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 3 TOUKOKUU 1980





## Kutsu XIV Kontioon

Ensimmäinen 80-luvun Kontioralli järjestetään aidoissa Lapin maiseissa Inarinjärven tuntumassa.

5.—6. heinäkuuta 1980

joka näin kutsuna jäsenille ilmoitettakoon. Menettely Kontioon osallistumisessa on kuten ennenkin eli:

- ennakoilmoittautuminen on pakollinen kaikille
- jäsen saa kutsua yhden pyöräkunnan vieraakseen ralliin
- ralliin pääsee ainoastaan kontrollipaikan kautta

oheisista tilillepanokorteista selviää ilmoittautumismenettely.

Tule viihtymään ohjelmalliseen Kontioralliin, näe aito Lappi ja kaunis Inarinjärvi.  
Muista!

- varaa riittävästi ajoaikaa, älä hosu
- käytä ajovaloja
- varo poroja ja muitakin tienkäyttäjiä
- käytäydy kunnan motoristin tavoin

Tervetuloa Tervetuloa Tervetuloa Tervetuloa Tervetuloa



N:o 3 toukokuu 1980. 11. 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  
Tulikallionkatu 4 B 53  
15170 Lahti 17

### Kassanhoitaja Merkit

Pekka Voutilainen  
Palovartiantie 6 A 5  
45100 Kouvola 10

Kerhon postisiirtotili  
numero on KO 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 Pilkanmaa

### Päätoimittaja

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

### Toimittajat

Eero Mikkola  
36160 Siitama

Jussi Pursiainen  
Päkinatie 9  
28360 Pori 36

Porvoo 1980 — Oy Uusimaa



## Tervehdys!

Terveiset Etappiajelusta joka ajeltiin kaikin puolin onnistuneissa olosuhteissa onnellisen auringon alla, eikä siitä jännitystäkään puuttunut, no siitä sitten myöhemmissä numeroissa. Jos viime vuonna valitin osanottajien vähyyttä niin nyt sekun epäkohta korjaantui, sillä mukana oli lähes sata motoristia.

Jälleen kerran on muistutettava aktiivisuuden puutteesta kerholehteämme

kohtaan. Lähettäkää ihmeessä juttua kaikesta mahdollisesta ja mahdottomasta, ottakaa kantaa mielipiteisiin ja näkemyksiin, samoin matkakertomuksia kuvineen toivoisi näkevän lehdessä entistä enemmän.

Kirjoittakaa ja täyttäkää lehden sivut.

Hyvää ja lämmintä kesää jokaiselle!

Aimo



# Puheenjohtajan palsta

## Hyvät Motoristit!

Viime numeron palstassani otin pääasiallisesti esiin moottoripyöräkypärää koskevia määräyksiä. Holla voin nyt todeta, että silloiset huolet ovat ohi, koska Liikenneministeriön päätöksen (10.4.80) mukaan on siirtymisaika uuden standardin mukaisiin kypäriin pidennetty vuoden 1985 loppuun asti. Tämä ei tarkoita sitä, että voimme siirtää mahdollisen kypärähankinnan 5 vuotta eteenpäin, vaan nyt on aikaa harkita minkälainen kypärän hankkii mikäli vanhan kunto on kyseenalainen tai se ei ole standardin mukainen. Mielestäni muutoksen tuoma tärkein etu meikäläiselle on, että kypärän hankinnan voi suunnitella sopimaan ajankohtaan jolloin on vähemmän muita mp-menoja.

Kerhon antama lausunto myötävai-kutti Liikenneministeriön muutospäätökseen.

Samaan aikaan Liikenneministeriö päätti myös ajoasetuksen muutoksesta siten, että moottoripyöräkortin hakijalle määrättiin 12 tunnin teoriaopetus pakolliseksi autokoulussa. Tietenkin tämä tarkoittaa lisämenoja jo pyörähankinnasta kovasti rasitetulle nuorukaisen tai nuorikon kukkarolle ja ehkä se tulikin pienenä yllätyksenä monelle, mutta epäilemättä tämäkin oli myönteinen päätös, koska koulutuksella pääsemme turvallisemmin eteenpäin myös moottoripyörällä!

Nummelassa pidettiin Pohjoismaiden Moottoripyöräneuvoston kokous



12 huhtikuuta. Tämä oli kerhon toinen järjestämä kokous, ensimmäinen pidettiin Porvoossa viime vuoden syyskuussa. Tärkeimpinä toteamuksina olivat mm. että moottoripyöräonnettomuudet ovat kaikissa pohjoismaissa vähentyneet ja että moottoripyöräilijöiden jatkokoulutukset ovat päässeet ripeästi liikkeelle. Ruotsi ja Suomi johtavat selvästi pidettyjen tilaisuuksien määrässä. Mutta mielestäni tärkein toteamus oli se, että Neuvoston työ on tuottanut konkreettisia tuloksia; edustajia Norjasta ja Tanskasta osallistuu Ruotsin tänä kesänä järjestämiin mp-kouluttajien jatkokoulutuksiin ja näin yhteistyö todella menee rajojemme yli.

Kesän kohokohta, Kontioralli, lähe-nee ja tällä kertaa katseet ja ajatukset



## Moottori- pyörä- kerho 69 ry.

Hallituksen kokous 23.03.-80 Lahdes-sa.

Paikalla: Lasse, Reijo, Antti, Guy, Pekka, Mauno ja Markku.

1. MP-80 näyttelystä keskusteltiin mm. projektorinvuokraus, rakennustarvikkeiden hankinta ja ketkä henkilöt hoitaa osastoa näyttelyn aikana.
2. Päätettiin tilata Kontioralli -81 tar-rat.
3. NMR:n kokous päätettiin pitää Nummelassa 12. ja 13.4.-80 klo 13.00 alkaen. Kerhoamme kokouk-sessa edustaa Janne, Lasse, Antti ja Guy.
4. Valmistelimme kokouksen esityslistalla olevia kysymyksiä ja mitä on tapahtunut edellisen kokouksen jäl-keen, liikennevahingot, liikennelaki. Pohdimme myös onnettomuuksien ennaltaehkäisymahdollisuuksia, koulutuksen lisäämistä, asennekas-

menevät todella pohjoiseen, Ivaloon asti. Eteläsuomalaiset ovat viime vuosien aikana tottuneet siihen, että Kontioralli on viikonlopun tapahtuma. Tällä kertaa kannattaa varata hieman enemmän aikaa, koska matkaa voi syntyä jopa toista tuhatta kilometriä. Ajankohta-han on parasta kesäloma-aikaa, joka näin antaa mahdollisuuden yhdistää Kontiorallimatkan yleiseen lomanviettoon pohjoisissa Pohjoismaissa.

Hyvää ajokesää ja Kontiossa tava-taan!

Lasse Numelin

vatuksen lisäämistä autoilijoille niin kuin myös meille pyörävaelle. Informaation lisääminen viranomaisille ja jäsenistöllemme.

5. Pekka antoi väliaikatietoja lvv asias-ta.
6. Jotkut liikeyritykset ovat pyytäneet jäsenluetteloamme käyttöönsä, mut-ta sen luovuttaminen heille jäi vielä avoimeksi siksi, koska emme ole var-moja siitä, mihin tarkoituksiin sitä käytettäisiin esim. suora mainonta ja valvonta tulisi olemaan vaikeaa.
7. Lasse selvitti kypärän merkintää ja laillisuutta. Asiasta oli ollut myös Suomen Moottoriliittolaisten kans-sa puhe edellisellä tapaamiskerralla. SML:llä on lähettänyt liikenneminis-teriöön kirjelmän, jossa esitettiin yli-menokauden mahdollista jatkamis-ta.
8. Päätettiin, että viimevuoden konti-orallin järjestäjät saavat 1000:- yhtei-sen illan järjestelykuluihin.
9. Kokous päätettiin ja maksettiin ko-koukskuluja seuraavasti:  
Antti 30,—, Guy 30,—, Reijo 15,—, Pekka 15,—, Lasse 12,—, Markku 80,—.  
Sihteerinä toimi Markku.



# Liikenneministeriö

Liikenneministeriö  
Lehdistötiedote  
10.4.1980

Liikenneministeriö on tänään päättänyt jatkaa Moottorijärjestöjen kypärätoimikunnan hyväksyminen moottoripyöräilijöiden kypärien myynti- ja käyttöaikaa vuoden 1985 loppuun saakka. Viimeistään vuoden 1986 alusta alkaen tulee kaikkien käytettävien kypärien olla joko pohjoismaisten standardien mukaisesti hyväksytyjä tai E-hyväksytyjä. Muunlaisia kypäriä ei myöskään saa tuon päivän jälkeen enää myydä asiakkaille.

Moottoripyöräilijää koskeva suoja-kypärän käyttöpakko on ollut voimassa 1.6.1977 alkaen. Liikenneministeriö on keväällä 1977 antamallaan päätöksellä määrännyt, millaisia kypäriä moottoripyöräilijän tulee käyttää. Hyväksytyjä kypäriä ovat suomalaisen SFS-, ruotsalaisen SIS- ja tanskalaisen DS-standardin mukaan hyväksytyt ja merkityt kypäret sekä E-hyväksytyt kypäret. Lisäksi ovat hyväksytyjä kypäriä vuoden 1979 loppuun saakka olleet englantilaisen BS- tai amerikkalaisen FMVSS-standardin mukaiset, Moottorijärjestöjen kypärätoimikunnan hyväksymät kypäret.

Syynä viimeksi mainittujen hyväksymisajan pidennykseen on, että pohjoismaisten standardien mukainen hyväksyntä on lähtenyt odotettua hitaammin käyntiin. Samoin E-hyväksymisiä on myönnetty verrattain harvoille kypärämalleille. Tämän johdosta suurin osa vielä viime aikoinakin myydyistä kypäristä on Moottorijärjestöjen kypärätoimikunnan hyväksymiä malleja.

Voimaantuloajan muutos koskee vain ennen vuoden 1979 loppua Suomessa valmistettuja tai tänne tuotuja kypäriä. Tällaisissa kypäriissä on kypä-

rätoimikunnan hopeanvärinen tarra. Kypärätoimikunnan myöhemmin hyväksymissä kypäriissä on kullanvärinen tarra, joka siis ei yksin osoita, että kypärää saa käyttää liikenteessä.

Ajokorttiasetusta on muutettu siten, että moottoripyörän ajokortin kuljettajantutkinnon teoriakkeeseen tulevalta vaaditaan selvitys teoriaopetuksesta. Teoriakokeen läpäissyt voi kuten ennenkin hakea harjoitteluluvan ja harjoittelun jälkeen suoritetaan ajokoe, jonka jälkeen voi hakea ajokorttia.

Moottoripyöräilijälle annettavan teoriaopetuksen tärkeys on todettu useissa yhteyksissä ja sen liikenneturvallisuu- ta edistävä vaikutus on kiistämätön. Niinpä liikenneministeriön 13.2.1978 asettama kuljettajaopetustyöryhmä totesi 6.2.1979 antamassaan väliraportissa, että moottoripyörän kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykseksi asetettaisiin asianmukainen teoriaopetuksen saaminen. Teoriaopetuksen tulisi sisältää 12 opetustuntia, joista 4 tuntia on moottoripyörää ja sillä ajamista koskevia erityiskysymyksiä. Ne opetustunnit (yhteensä 8), joilla opetettaisiin liikennesääntöjä ja -merkkejä sekä kuljettajan ajokykyyn vaikuttavia tekijöitä, voisivat olla yhteisiä auton ja moottoripyörän ajokorttia suorittaville oppilaille. Nyt säädetyllä asetuksen muutoksella ja siihen liittyvällä ministeriön päätöksellä on työryhmän ehdotukset toteutettu. Päätöksen mukaan teoriaopetus tulee sisältämään kaksitoista tuntia, joista neljän on sisällettävä moottoripyörää ja sillä ajamista koskevia erityiskysymyksiä.

Opetus annetaan kuten muukin kul-

jettajaopetus pääasiassa autokouluissa. Opetuslupajärjestelmä on kuitenkin myös moottoripyörän ajokorttia hankkivien käytettävissä.

Muutos tulee voimaan 1.5.1980 ja se koskee tämän jälkeen suoritettavia teoriakokeita.

## Päätös:

Liikenneministeriön päätös moottoripyöräilijän suojakypärästä annetun liikenneministeriön päätöksen muuttamisesta. Annettu Helsingissä 10 päivänä huhtikuuta 1980.

Liikenneministeriö on muuttanut moottoripyöräilijän suojakypärästä 20 päivänä toukokuuta 1977 annetun liikenneministeriön päätöksen (399/77) 2 §:n näin kuuluvaksi:

Tämä päätös tulee voimaan 1 päivänä kesäkuuta 1977, kuitenkin siten, että hyväksytyjä suojakypäriä ovat myös ennen vuoden 1979 loppua maassa valmistetut tai maahan tuodut englantilaisen standardin BS 1869 tai BS 2495 tai amerikkalaisen standardin FMVSS 218 mukaiset, Moottorijärjestöjen kypärätoimikunnan hyväksymät ja hyväksymistä osoittavalla hopeanvärisellä taralla merkityt suojakypäret. Näitä kypäriä saa käyttää vuoden 1985 loppuun saakka.  
Helsingissä 10 päivänä huhtikuuta 1980.

Liikenneministeri

## AJOKORTTI- ASETUS

Helsinki, 11. 4.

Moottoripyörän ajokortin teoriakkeeseen ilmoittautuvan tulee tulevaisuudessa osallistua pakolliseen teoriakoulutukseen. Tätä koskeva asetus muutos annettiin perjantaina.

Asetus tulee voimaan toukokuun



alusta. Tähän mennessä ei todistusta teoriaopetukseen osallistumisesta ole tarvittu. Teoriakokeeseen ilmoittautuva moottoripyöräkortin hakija on voinut hankkia tietonsa esimerkiksi liikennesäännöistä harjoittelemalla teoriakokekysymyksiä.

Uutta teoriaopetusta annetaan pääsääntöisesti autokouluissa. Myös opetusluvan nojalla voi hankkia tarvittavan opetuksen.

Teoriaopetus tulee käsittämään kaksitoista tuntia, joista neljä sisältää moottoripyörää ja sillä ajamista koskevia erityiskysymyksiä.



## 'Oltiin näytillä' MP- ja vapaa-ajan- näyttelyssä

Kevään mp-näyttelyssä kerhomme oli mukana omalla osastollaan jossa tekstein ja valokuvin kerrottiin kerhon toiminnasta ja tavoitteista. Esillä oli kerholehtiä tutustumista varten ja juuri valmistunut college-tyyppinen kerhopaita. Jatkuvana esityksenä pyöri kerhoisäntä Reijon valmistama dia-sarja tahdistettuna äänellä. Esittelijät vastailivat näyttelyvieraiden moniin kysymyksiin, joista yleisin tuntui olevan: "Miten voin liittyä kerhon jäseneksi?" Saimme useita uusia ystäviä joten ryhmämme tulee entisestään kasvamaan.



Vierailijoina oik. luennoi lääninkomisario Tuohisaari ja vas. vanh. konst. Pentti Kaartinen sekä konst. Laina Vertanen ja Jukka Ståhlberg.

## Kevään saunailta Kirjokivellä muuttui talviralliksi

Vaikka tieto Kirjokiven saunaillasta ei kulkenutkaan parhaalla mahdollisella tavalla, koska kerholehtemme oli huomattavasti myöhässä. Sitä huolimatta kokivat lähes sata motoristia koleasta säästä riippumatta lämminhenkisen tilaisuuden jota korostivat vielä kuumat hernekeitot, kahvitarjoilut ja saunan löylyt. Sensijaan kotimatkasta muodostui tosi koitos talvirallin tyyliin, sillä koko yön ja päivän jatkunut runsas räntäsade peitti tiet ja maisemat paksuun lumivaippaan.

Tilaisuuden aluksi lääninkomisario Tuohisaari toi Liikkuvan Poliisin terveiset kertoen poliisin valvonnan painopisteen suuntautuvan kevyen liikenteen valvontaan, kuitenkin tutkia ja muita toimenpiteitä ei panna hyllyyn. Moottoripyörän paikasta ajoradalla hän toteasi sen olevan mahdollisimman lähellä ajokaistan oikeata reunaa. Vakavimpana ongelmana on edelleen alkoholi liikenteessä. Näin ympäristövuotena hän kiinnitti myös huomiota ajoneuvojen roskaamiseen, kuinka helposti kaikki



# Liikenneturvallisuus puhutti NMR:ää Nummelassa

Pohjoismaista yhteistyötä jatkettiin Suomen osalta Nummelassa pidetyllä kokouksella jossa kerhomme toimi isäntänä ja kokouksen puheenjohtajana toimi Jan-Anders Söderholm.

Seuraavassa yhteenvedo kokouksesta.

## 1 Ilmoitus jäsenmaista.

### Tanska

— Mp-koulutus:

Myönnetty taloudellista tukea vuodelle 80 15.000 DKK ajokurssitoiminnalle.

Kurssi kaksiosainen a) tekninen käsittely b) käytännön ajo-opetus korostaen ennakoivan ajotekniikan merkitystä.

— Ajo-opetus

Mietintö lausuntokierroksella huomionarvoisia muutoksia esim. pakollinen teoria, kynnys 410 cc ja suuremmat, pakolliset 2 vuotta luokassa alle 410 cc.

tarpeeton heitetään tielle ja tienvarsiin.

Vanh.konst. Pentti Kaartisella olikin sitten valoisaa asiaa, hän nimittäin esitelmöi moottoripyörän valoista ja lisävalojen asennuksista. Vierailijat joutuivat kysymysten ristituleen, sillä moniaita kysymyksiä heitettiin ilmaan. Aina vastaukset löytyivät niinkuin tuokin: "Mikä on riittävästi valaistu ajorata?" Vastaus: "Kun ajoneuvon omat valot eivät enää näy siinä ajoradalla." Lämpimät kiitokset vieraille ja tervetuloa toistekin!

— Läpikäynti DMC:n piirijärjestöt:

Neljä piiriä, piiripuheenjohtajat kuuluvat automaattisesti DMC:n hallitukseen, syyskokous täydentää kolmella. Liittyneitä kerhoja 250, jäseniä 6400. Lehti Touring nytt 8 numeroa vuodessa.

Kulunkiarvio vuodelle 80 300.000 DKK mistä puolet painatuskuluja.

— Onnettomuustilasto vuodelle 1979 50 kuollutta, riskiryhmänä alle 25 vuotiaat. Huomionarvoista on alkoholin väärinkäytön paljous. Rekisteröityjä mp 37.000.

— Lisääntynyt työtaakka:

Päätös palkatun työvoiman vuodesta 1980 helpottaakseen hallituksen työtaakkaa, nyt suun. 20 työtuntia päivää kohden yhteenlaskettuna hallitukselle.

### Norja

— Värilliset visiirit:

Ehdotus täydellisestä kiellosta värillisille visiireille esillä.

NMCU ei täysin vastaan, mutta haluaisi hyväksyä 70 % valonläpäisykykyä.

— Uusi luokkajako:

Ehdotus kahden vuoden sisällä mikä muuttaisi nykyisen 100 cc säännön 50 cc—5 KW.



*Pohjoismaiden Moottoripyöräneuvoston osanottajat yhteisessä kuvassa Nummelan Ilmailuopistolla.*

— Uusia jäseniä liittynyt koska on piilevänä vaarana täydellistä mp-kieltoa. Jäseniä 2000.

— Rekisteröityjä mp. 14.500 (6.500 raskaita 8.000 kevyitä).

— Onnettomuustilasto vuodelle 1979 26 kuolleita mistä 21 iältään 15—19 ja 5 iältään 20—24.

### Ruotsi

— Kouluttajakoulutus uudelleen järjestetään, jatkokoulutus 25:lle toukuu-kuussa. Mistä 8 paikkaa varattuna SMC:lle. SMC:n päämäärä on saada joka kerholle oma kouluttajansa.

— Liikenneturvallisusselvityksen mietintö liikenne ja kuljettajakoulutuk-

sesta on lausuntokierroksella. Huomioitava erityisesti a) kevyt mp 8+4 paikollista ajo-opetuskertaa b) 18 vuotiaana ei automaattisesti, oikeus raskaan mp ajamiseen c) raskaan mp ajamiseen oikeus vasta uudelleen koulutuksen saajaan ajokoulussa. SMC:n mietintövastauksessa korostetaan erityisesti peruskoulutusta ja koulutus raskaan mp kourtille.

— Uusi luokkajako kevyt ja raskaan mp:n välillä. Nyt 125 cc, ehdotus 50 cc 5KW 70—90 kg. Huomioitava: rinnakkaiskehitystä EG:n sisällä 80 cc 80 km/h kaavan mukaan, mikä tulisi ratkaisevasti vähentämään Ruotsissa ajatellun kaavan mukaisen ajoneuvokannan tarjontaa.

— Tehorajoitus 73.5 KW:iin on to-





SMC:n puh.joht. Lennart Sohlberg luovutti 69:lle SMC:n standardin, kerhomme puolesta viirin vastaanotti Jan-Anders Söderholm. (oik.)

teutettu sopimusteitse maahantuojat/valtionvalta.

— Jäseniä suunnilleen 10.000 järjestäytymisprosentti on jo 20 Rekisteröityjä mp 47.500.

— Mp-myynti lisääntyy vielä viime vuoteen verrattuna.

— Onnettomuustilasto vuodelle 1979 näyttää 4 kuollutta vähemmän verrattuna 1978.

— Lisääntynyt työtaakka.

Toimistoon on palkattu toimistopäällikön ja SMC-bladet:iin (lehti) palkataan toimittaja.

— Vakuutukset

Pyrkimys keskusteluun vakuutusperusteista sekä kokeilla uusia laskuperusteita.

3. Keskustelu onnettomuuksien ennaltaehkäisevistä toimenpiteistä liikenteessä.

— Kääntyminen maahantuojan puoleen . . .

— Ruotsissa gentlemans agreemant vapaaehtoisella pohjalla katso kohta 1.

— Norjassa sama suuntaus mutta laakisäätöinen.

— Voidaanko tähän työhön ottaa mukaan muita . . .

— Vakuutusyhtiöt ovat mukana tiedotustoiminnassa kaikissa maissa.

— Ruotsin osalta on m.m. MP-päivä toiminnut mielipidemuokkaaajana.

— Norjassa taas puheen alla on perustaa työryhmä nimeltään "Nuorison liikennesuurkeräjä"

— Suomessa ollaan keskitetty Liikenneturvaan jolla on valmiit toimintahaarat niin koulutus- kuin lehdistöön ja radioon ja TV:hen.

— Yksittäisonnettomuuksien ennalta ehkäiseminen . . .

— Norjassa mp:ilijät ovat kohderyhmänä ja saavat viikkosen missä korostetaan alkoholin ja onnettomuuksien yhteys

— Tanskassa toukokuu on kampanjakuuksi lehdissä, radioissa ja TV:ssä.

— Muuten todettu esilletullut

Mopoi kä on tammikuussa 80 korotettu takaisin 16 vuoteen Tanskassa. Pakollinen teoreettinen ja käytännön opetusta vuonna 81.

4. Muut asiat

— Toteamus että mp:ilijät kuluttajaryhmänä on sangen "hampaaton".

Esim. puute koeajomahdollisuuksista ennen mp ostoa on hämmästyttävä. Johtuuko se siitä että olemme liian nuoria kuluttajina? Olemmekö liian merkkioskollisia tai emmekö riittävän tietoisia?

5. Seuraava NMR-kokous

— Ruotsi on isäntänä seuraavalle toi-

## Lehdistötiedote

24.4.1980

### Tieliikenteessä kuolleet ennakkotietojen mukaan

#### Maaliskuun tieliikenteessä 28 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai maaliskuun tieliikenneonnettomuuksissa surmansa 28 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 39. Vuosien 1977—1979 maaliskuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 37.

Maaliskuussa surmansa saaneista oli miehiä 23 ja naisia 5.

Maaliskuun tieliikenneonnettomuuksissa kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 14, jalankulkijoita 7. Lisäksi sai surmansa 2 moottoripyöräilijää, 2 mopoiijaa, 2 polkupyöräilijää ja 1 traktorin kuljettaja.

Ikäryhmässä 15—64-vuotiaat kuoli 20, 65-vuotiaita tai vanhempia 4 ja alle 15-vuotiaita 1. Lisäksi sai surmansa 3 henkilöä, joiden iästä ei ole tietoa.

Maaliskuun tieliikenteessä oli eniten

mintavuonna alkaen 1.6.80. Päätetty kokouspäivämäärä on 26—28 syyskuuta 1980.





**Vakuutusyhtiöiden  
tiedotuskeskus**

BULEVARDI 28 00120 HELSINKI 12 Puhelin (00) 19 251

18.4.1980

## Rattijuoppo joka kolmannessa kuolonkolarissa

Alkoholivaikutus liikennevahinkojen aiheuttajana on edelleen huomattava. Liikennevahinkojen tutkijalautakunnat tutkivat viime vuonna kuuden läänin alueella 139 kuolonkolaria, joista rattijuopumusvahinkoja oli 42 eli noin kolmannes. Vuotta aiemmin alkoholitapausten osuus oli vastaava, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnasta. Kuolemaan johtaneista ojaanajoista ja muista yksittäisvahingoista oli viime vuonna 46 prosenttia rattijuopon aiheuttamia. Yhteensajohangoista oli rattijuopumusvahinkoja 23 prosenttia.

Tutkijalautakuntien keräämä aineisto yhdessä edellisvuosien tutkimusten kanssa osoittaa, että rattijuopumuksella on edelleen huolestuttavan suuri osuus kuolemaan johtaneissa vahingoissa, todetaan liikenneturvallisuustoio-

uhreja Uudellamaalla, jossa kuoli 7 henkilöä.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana verrattaessa lopulliseen tilastolukuun. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolevat myöhemmin.

## LEHDISTÖTIEDOTE

mikunnan raportissa. Selonteon mukaan kuljettajien veren alkoholipitoisuus oli kuolonkolareissa varsin korkea. Rattijuopuneista kuljettajista oli 63 prosentilla veren alkoholipitoisuus 1,5 promillea tai enemmän. Peräti 44 prosentilla kuljettajista alkoholipitoisuus oli vähintään 2 promillea.

### Useimmiten olutta

Tutkituissa rattijuopumusvahingoissa todettiin yleisimmin käytetyksi alkoholijuomaksi olut, jota oli yksistään tai yhdessä muiden alkoholijuomien kanssa nauttinut liki 80 prosenttia juopuneista ajoneuvonkuljettajista. Keskioluen osuus oli vajaat 10 prosenttiyksikköä enemmän kuin A-oluen. Viinaa oli nauttinut 71 prosenttia juopuneista kuljettajista. Vuonna 1978 viina oli yli 20 prosenttiyksikköä olutta yleisempi. Viinejä oli rattijuoposta maistellut viime vuonna 9 prosenttia. Alkoholilla oli edellistä vuotta useammin nautittu pitkän, yli puolen vuorokauden ajan kuluessa ja useassa eri paikassa. Ravintolassa alkoholia nauttineiden rattijuoppojen osuus kasvoi eniten verrattaessa edelliseen vuoteen, ilmenee raportista.

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta ja tutkijalautakunnat esittävät rattijuopumusongelman poistamiseksi valistuksen lisäämistä ja valvonnan tehostamista kiinnijoutumisriskin lisäämiseksi. Alkoholilla vaikutuksen alaisena ajavien kuljettajien vähentäminen liikenteestä kytkeytyy myös yleiseen alkoholipolitiikkaan. Ongelma olisi pyrittävä korjaamaan myös sen suomin keinoin.

## Liikennevahingot vähentyneet

Runsaat 28 000 liikennevahinkoa ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella vuoden ensimmäisen neljänneksen aikana. Vähennystä viime vuoteen verrattuna on yli kahdeksan prosenttia, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta.

Poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan tammi—maaliskuussa kuoli liikenteessä 97 ihmistä. Kun otetaan mukaan Kostamuksen onnettomuuden yhrit, luku on 107. Viime vuonna vastaavana aikana kuolonuhrien määrä liikenteessä oli 114.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin tammi—maaliskuun aikana lähes 18 000, vastaavan luvun ollessa edellisvuonna hieman yli 400 pienempi.

Autovahingoista oli 1 678 varkauksia ja 1 229 autopaloja. Viime vuonna vastaavat luvut olivat 1 558 ja 1 391.

### Mopojen myynti vilkastunut

Yli kymmenen vuotta jatkunut mopojen lukumäärän lasku näyttää pysähtyvän. Mopojen myynti on vilkastunut ja jatkuvien polttoaineen hinnankorotusten arvellaan lisäävän mopojen suosiota. Suurimmillaan eli 292 500 mopojen määrä oli vuonna 1967. Tämän vuoden alussa mopojä oli noin 170 000, todetaan Liikennevakuutusyhdistyksestä.

Viime vuonna myytiin 15 000 mopoa. Tänä vuonna arvioidaan myynnin olevan noin 18 000 mopoa. Henkilöautokannan kasvun seurauksena mopot vähentyivät erittäin voimakkaasti 70-luvun alkuvuosina. Viime vuosien aikana lasku on selvästi hidastunut.

Jokaisessa mopossa on oltava heijastava vakuutuskilpi. Tänä vuonna kilven numeroiden, kirjainten ja reunuksen väri on oranssi ja tunnuskirjaimet ovat tunnusnumeroiden yläpuolella, kerrotaan Liikennevakuutusyhdistyksestä.

# HYVÄ



**kun huomasi,  
pysäytit ja  
päästit meidät.**

LIIKENNEMINISTERIÖ  
LIIKENNETURVA

## PERHEUTISIA

27.1.-80 syntyi Juukaan Timo ja Ulla Jaatisen perheeseen kaksi motoristia, Jukka Kalevi ja Petri Juhani. Motoristi onnittelee.



### ILMAN MITÄÄN

- Haluatteko teetä vai kahvia?
- Mieluummin kahvia, mutta ilman kermaa.
- Ettekö voisi juoda sitä myös ilman maitoa? Meillä ei näet satu olemaan lainkaan kermaa.



*Ajamisen iloa! Eikö totta?*

## Naapuriraportti

**Ruotsihan on maa jonka useimmat tuntevat aika hyvin, emmekä me moottoripyöräilijät ole mikään poikkeus. Aivan syyttä on kuitenkin Ruotsi monelle meistä läpikulkutaival joka on taitettava niin nopeasti kuin mahdollista kun halutaan päästä mannermaalle ottamaan pulssia ns. suuresta maailmasta.**

Siksipä ajattelin että voisi olla hauska antaa viittaus Ruotsin tämänhetkisestä tilanteesta mp-rintamalla, jaa samalla osoittaa muutamia rinnakkaiskohtia Suomen oloihin. Göteborg ja länsirannikko painopisteinä olen aikoinut tarjota henkilökohtaisia vaikutteita, yleisiä tendenssejä; tosiasioita ja vihteitä sisältävää sillisalaattia.

### Keskustelua — Yleinen mielipide

Täällä Ruotsissa on jonkin aikaa käyty aika vilkasta keskustelua moottoripyörän ja moottoripyöräilyn asemasta yhteiskunnassa. Vaikuttaa siltä että mp on vähitellen pääsemässä irti yhteiskunnalle vaarallisten nuorten leikkikalun

maineesta, sen sijaan sitä tehdään tunnetuksi mukavana ja energiaa säästävänä kulkuvälineenä jolla on oikea paikansa liikenteessä. ”Kuusipyöräinen perhe” -käsite (auto+mp) on esitetty, jonka kautta halutaan painostaa ihmisiä harkitsemaan mp:n hankintaa toisen auton asemasta. Öljykriisin sivuvaikutuksia, totta tosiaan!

Myös teeveessä esitetään nykyään oikein asiallisia ja selittäviä ohjelmia jotka käsittelevät m-pyöräilyä. Yhä harvemmin näkee ohjelmia joiden tarkoituksena on shokkivaikutuksin kiihottaa ihmisiä vastustamaan m-pyöräilyä.

Harrastustamme on tutkittu jopa tieteellisesti. Tukholmalainen kansantieteilijä Erik Fredelius on omalla kenttätöyllään ja omakohtaisella mp-kiinnostuksellaan tutkinut Tukholman alueella esiintyviä m-pyöräilyn eri muotoja sekä mielipiteitä ja käsityksiä.

### Kuskeja ja koneita

Ei ole pakko olla kansantieteilijä voidakseen ainakin suurin piirtein huomata minkälaisia m-pyöräilijöitä ja m-pyöräriä liikkuu kaduilla ja teillä.

Omakohtaisesti katsottuna m-pyöräkanta osoittaa hyvin suuria erilaisuuksia kaupungin ja maaseudun välillä. Maanteillä näkyy pääasiassa isoja matkapyöriä — hyvin usein Honda nelosia, mutta Bemeräitä esiintyy myös suhteellisen paljon. Tämä johtuu paljolti siitä että Ruotsissa ei ole käytetty samaa päätöntä mp-hinnoittelua kuin Suomessa, joka tehokkaasti on estänyt isojen Bemujen myyntiä. Enemmän matkapyöräilyä jatkossa.

Taajamia lähestyttäessä kevariden osuus tietenkin kasvaa, mutta ennenkaikkea esiintyy mielestäni Kawasaki 900—1000-koneita valupyörin, taakse siirretyin jalkatapein, avoimin 4—1 systeemin sekä eräänlaisin custom-oijaustangoon (ns. buffalotanko). Tämä kupplakilpurin muunnos on minulle tavallisin ruotsalainen kaupunki-pm, joskin tätä voi kutsua yleistämiseksi.

Ko. buffalotanko näyttää olevan suosittu myös mopoilijoiden piirissä, ainakin Göteborgissa se on melkein ainoa vallitseva.

Vilkaistessa niitä pyöriä joihin äärimmäisyyksiin menevät haarukoiden ja tankojen kulmat kuuluvat, eli choppe-reita, voi pian nähdä monta kaunista luomusta jotka polveutuvat useasti Harley-Davidson 1200-kuutioisista. M. Roffesilla Tukholmassa ja Brumin veljeksillä Bodenissa on iso valikoima choppervarusteita, ja kun on monta taitavaa motoviimaalaria kuuluisimpana edustajana ehkä ”Pirk” Malmqvist niin vallitsee hyvät edellytykset chopperharrastukselle, mikä todistuu esim. Norrtäljetrffenissä jossa viime vuonna oli runsaat 3000 m-pyörää, niistä suuri osa choppereita.

Kypärämuotia hallitsee integralkypärä, vaikka niin sanottua jet-mallia käytetään paljon useammin kuin Suomessa.

### Paljastavaa tilastoa

Tilastot voivat kertoa paljonkin, ja niiden tarkastelu näyttää m-pyöräkautan olleen erittäin vilkasta 1979. Tuoreimmat luvut ovat syyskuusta -79, katsokaamme mitä ne osoittavat.

Kaiken kaikkiaan on tammi—syyskuun välisenä aikana myyty 6970 pyörää verrattuna 4926 pyörään vastaavana ajanjaksona 1978. Lisäys on 40 % joka ei ole mikään sattuma, koska kehitys on samanlaista muuallakin maailmassa.

Eri pyörämerkkien jakautuma on luultavasti sama kuin Suomessa. Honda on ylivoimaisesti suurin 41 % markkinaosuudella. Menestyksekkäin satapiikki on Honda CB 125 ja eniten myyty raskas pyörä on niinkään Honda — CB 500 K3, jota ei kuitenkaan enää valmisteta. Yamaha on toisella tilalla 19 %:lla, joskin Suzuki jolla on ollut erittäin hyvä vuosi uhkaa sen asemaa (myynti kasvanut vuoteen -78 verrattuna 41 %). Suzukilla on 18 % osuus ja uu-

sien GSX-mallien myötä tämä merkki on erittäin vahvoissa asemissa. Yamaha voi ehkä hieman siistiä tilastoaan myytyään syksyn ja talven aikana upouusia XS-750 -77 -pyöriä hintaan 15.900! On huomattava että 750-kuutioiden keskihina on noin 20.000 kruunua.

Kawasakilla on ollut huono vuosi ja sillä on ainoastaan 6,5 % markkinasta. Heidän uutta Z-500-malliaan on myyty ainoastaan 10 kpl osittaisena syynä myöhäinen markkinoille tulo. Kawasakia seuraa BMW, Husqvarna, Harley-Davidson ja Vespa, jonka jälkeen eri merkien markkinaosuudet eivät ylitä 1 %.

MP-markkinaosuuden korkeasuhdanteen odotetaan jatkuvan myös 1980. Tämän kauden alkaessa Honda ja Kawasaki ovat laskeneet hintojaan kun taas muut japanilaismerkit ovat nostaneet. Viisisataakuutiouisissa ovat neljän japanilaismerkkien hinnat seuraavat:

|                         |        |
|-------------------------|--------|
| Honda CX 500            | 17.449 |
| Kawasaki Z 500          | 17.900 |
| Suzuki GS 500           | 16.960 |
| Yamaha SR 500           | 13.975 |
| Tuhatkuutioiden hinnat: |        |
| Honda CB 900            | 23.987 |
| Honda CBX               | 27.865 |
| Kawasaki CH 1000        | 24.900 |
| Suzuki GSX 1100         | 26.895 |
| Yamaha XS 1100          | 28.800 |

Kaikkien pyörien hintoihin sisältyy 2 vuoden vaunuvahinkovakuutus ja kaikkien hinnat ovat ruotsin kruunuissa.

Uutinen vuodelle 1980 on se että yli 100 hv tehokkaampia pyöriä ei saa tuoda Ruotsiin josta seuraa että CBX, Kawasaki Z 1300 ja GSX tullaan myymään "kesytettyinä" 99,9 hv:n teholla. Sääli heitä jotka luulevat pystyvänsä valjastamaan sitä tehokkaampia mopoja mutta useimmille tällä rajalla ei ole merkitystä.

Vakuutuksista puheenollen esiintyy huomattavia eroja. Kaksipuolikas on halvin vakuuttaa. Suurkaupunkielueella 30 % bonuksella (vaunuvahinkova-

kuutus ei mukaanluettuna) puolivuotismaksu on vajaat 700 kruunua vakuutusyhtiöstä riippuen. Viissatanen vastavien ehdoin noin 2200 kruunua puolessa vuodessa ja tuhatkuutiainen noin 3500 kruunua. Ei mitään pikkusummia, ja vahvistamattomien huhujen mukaan maksuja aiotaan nostaa voimakkaasti keväällä. Tämän lisäksi Ruotsissa maksetaan ajoneuvovero joka määräytyy ajoneuvon painosta. Omasta CX 500:a maksoin viime vuonna 94 kruunua josta sain osan takaisin laitettuani pyörän talvisäilöön.

### Luettavaa

Kauppojen lehtitelineistä löytyy vaikka mitä. Niistä löytyy mm. Bike joka syntyi keväällä -79. Se on nopeasti ohittanut tutun ja tunnetun Mc-Nytt-lehden ja on tätä nykyä eniten myyty mp-lehti. Kolmannen mp-lehden Allt om Mc:n entiset toimittajat Gunnar Dackevall ja Robert Laver ovat Biken vetäjiä ja ovat onnistuneet erittäin hienosti sen suunnittelussa.

Vaikuttaa siltä, että herrat ovat selailleet sen tapaisia lehtiä kuin Cycle ja Motorcyclist, tämä ei millään pahalla sanottuna. Asiantuntemuksella ja menevällä tyylillä tehtyjen reportaasien ohella on valaisevia testejä ja koeajoja. Hyvät kuvat ja erinomainen lay out tekevät lehdestä todella hintansa arvoisen. Se maksaa 12.95 ja ilmestyy vain 6 kertaa vuodessa, mutta on sensijaan yli 90-sivuinen.

Eniten arvostan sitä, että "meistä tuntuu" ja "luulisin että" -tyyli muissa lehdistä on korvattu faktalla mustaa valkoisella Bikessa. Ensimmäisen numeron pääkirjoituksessa Biken julkaisemista perustellaan sillä että "m-pyöräilijöillä on oikeus hyvään mp-julkaisuun" ja että "m-pyöräilyn kasvo vähitellen muuttuu". Tämä kuulostaa aika vaativalta, mutta vaikuttaa siltä että satsaus tulee onnistumaan.

Luulen että muut kaksi lehteä jotka ovat kuukausijulkaisuja entistä enemmän tulevat käsittelemään maastopyö-

räpuolta, koska Bike vaikuttaa otta-neensa matka- ja urheilupyöräpuolen omakseen.

Veteranmagssinet on lehti, joka käsittelee vanhoja ajokkeja, ja veteraanimpillä on siinä tietenkin oma paikkansa.

Sen lisäksi on SMC-bladet joka on Ruotsin Moottoripyöräilijöiden Keskusjärjestön pää-äänenkannattaja. Tässä lehdessä on enemmän sanokaamme "mp-politiikkaa" kuluttajavalituksen ja juttujen ohella. Siis eräänlainen kerholehti joka on hieman Motoristin kaltaisen.

### Ostettavaa

Aktiivisena m-pyöräilijänä käyn tietenkin useasti toimialan kaupoissa ja göteborgilaisena olen suhteellisen tyytyväinen niihin.

Friggagatanilta, joka on Göteborgin mp-katu, löytyy tmi Åke Ahlqvist sekä Z-motor. Ahlqvist on tuttu kasvo m-pyöräilijöille 35 vuoden takaa ja on erikoistunut Hondiin ja Bemareihin ja on siten melkoisesti matkapyöriin suuntautunut. Z-motor on ollut toiminnassa 10 vuotta ja myy Yamahaa, Suzukia, Kawaa, ja Harley-Davidsonia sekä varusteita.

Suurin on kuitenkin Lelles jolla on maatakatava myymäläverkosto: Tukholmassa, Uppsalassa, Malmössä, Göteborgissa ja Munkedalissa. Liike tarjoaa kaupan oman lausumansa mukaan kaikkia merkkejä, mutta kaupoissa näkyy enimmäkseen japanilaiskoneita sekä Laverdaa. Lelles on erikoistunut tarvikemarkkinoihin, ja tyrykällä on suhteellisen paljon tavaraa myös vanhempiin pyöriin, etupäässä brittipyöriin.

Sportdepån Göteborgin lähellä on yksinomaan tarvikemyymälä ja painopisteinä vaatus. Palvelu on erittäin ystävällistä ja siellä annetaan mm. 10 % alennusta muista pohjoismaista tulleille asiakkaille.

Yleisesti ottaen olen ollut tyytyväinen tarjontaan ja palvelukseen, vaikka olen hämmästyntynyt sitä miten vaikeata

joskus on saada haluamaansa tavaraa. Kun ostin nykyisen pyöräni elokuussa -78 siihen ei löytynyt yhtäkään sopivaa katetta tai sivulaukkuja kaupoista, ja tiedän että Jarmo Jämerillä jo samana kevään oli CX 500:seen varusteita. Esim. Windjammer katteita ja Krauser-tuotteita on paljon helpompi saada Helsingistä.

Jos Roffes ja Brumin veljekset ovat erikoistuneet choppereihin niin Moto Speed Västeråsissa on virityssarjojen ja dragracingosien erikoisliike. Mm. Russ Collins-tuotteita on runsaasti. Liike avustaa Thomas Klarkneria joka kilpailee Pro Stock-luokassa (paras tulos 9.22 s/230,13 ET) ja joka myös on tuttu suomalaiselle yleisölle.

### RR-ää ja crossia

Ruotsalaiset ratakuskit eivät ole Kent Anderssonin vetäytymisen jälkeen saaneet mitään suurempia voittoja. Lennart Bäckström ja Peter Sköld ovat etevimpiä ajajia, jotka myös ovat olleet tulosten kärjessä viime vuoden Superbike-cupissa. Tämä cup vaikuttaa yhä enemmässä määrin varastavansa yleisön mielenkiintoa RR-eristä, jotka ajetaan samoissa kilpailuissa. Luulen että tämä paljolti johtuu siitä, että yleisö helpommin voi samaistua kilpailijoihin sekä siitä että koneita hyvin voi tunnistaa radalla ja siitä ne ovat nelitahtisia. Ah, niitä ääniä!

Motocross on myötätuulessa. Kaksipuolikkaiden maailmanmestari Håkan Carlqvist on ollut piristysruiske, ja "Carla" on varmasti kuuma nimi viisatasissa tänä vuonna.

### Tapahtumia

Kevään lähestyessä järjestetään myös mp-messuja. Alvsjössä Tukholman lähellä oltiin ensimmäisinä, siellä pidettiin 16—20 tammikuuta eräänlaiset vapaa-ajanmessut m-pyöräilyn ollessa vahvimpana puolena. Tapahtuma oli viides peräkkäinen ja tänä vuonna saapui paikalle noin 59.000 kävijää,



monta suomalaista, jotka tutustuivat 80-luvun ensimmäisiin malleihin. Motor-80 pidettiin 1—9 maaliskuuta Malmössä ja Göteborgissa järjestetään mp-messut maaliskuu — huhtikuun vaihteessa, mutta tätä kirjoittaessani en sitä tiedä varmuudella.

Ensimmäinen mp-paraati Helsingissä keväällä -77 on parhaimpia mp-elämyksiäni ja vastaavanlaisia tapahtumia järjestetään monella paikkakunnalla myös Ruotsissa kunhan ajokausi ensin on päässyt vauhtiin.

Viime vuonna Moottoripyörän Päivä oli Göteborgissa toukokuussa ja silloin ohjelma koostui mm. taitoajokilpailusta ja tietenkin hienojen pyörien katselemisesta. Kuitenkin siitä puuttui jotakin joka todella tekee vaikutuksen suureen yleisöön, eli jotain mp-paraatin tapaista.

## Vihjeitä matkapyöräilijälle

Mitä kiinnostavaa löytyy innokkaalle matkapyöräilijälle? Yleisesti voi sanoa että Ruotsi tarjoaa erittäin hienoja olosuhteita m-pyöräilijöille. Leveiden ja nopeiden asfalttiteiden lisäksi on roppakaupalla ihania sora- ja hiikkateitä jotka ovat hyvässä kunnossa ja vähäliikenteisiä. Bensa-asemia on suhteellisen tiheästi ja useimmista löytyy seteli-auto-maatteja.

Yhteistä kaikille teille on, että niissä on hyvä viitoitus ja että muut liikenteessä olevat useimmiten käyttäytyvät erittäin joustavasti ja maltillisesti. Jos esim. ajat tiellä jolla vallitsee 90 tai 110 kilometrin tuntirajoitus huomaat nopeasti että kahdeksan ajoneuvoa kymmenestä antaa sinulle tilaa ohitustilanteessa ja sitä sinun myös kannattaa tehdä vaikka joskus liian paljon tuntuu siltä että ollaan "King of the Road" mp:n selässä.

Omien ajettujen kilometrien pohjalta haluan suositella esim. seuraavaa reittiä:

Tukholmassa käännät keulan kohti

Siljan-järveä. Matkatessasi huomaat kuinka maiset pikkuhiljaa muuttuvat. Vehmaat viljelysalueet Mälärjärven laakossa vaihtuvat Bergslagenin kumpuilevan maaston kautta hylättyine kaivoksineen Taalainmaan mahtavimpiin näkymiin, on syviä metsiä ja laajoja soita. Malungissa voit tutustua nahkavaatetehtaisiin.

Kun Dalslandissa lukuisine järvineen ja kanavineen tunnet lähestyväsi länsirannikkoa, kaikki muuttuu jotenkin pienemmäksi. Göteborgin pohjoispuolella on paljon idyllisiä kalastusatamia ja erikoinen saaristo ja Göteborgissa tunnet tuulahduksen suuresta maailmasta; kaupunkiahjan kutsutaan Pikku Lontoksi.

Smoolannissa ajat tietenkin pikkuteitä pitkin joita tällä maakunnalla todella on runsaasti, etkä myöskään unohtaa Öölantia ainutlaatuisella luonnollaan ja pitkällä sillallaan (6070 m) ennenkuin lopulta Itämeren rannikkoa seuraten ajat kohti kuninkaalista pääkaupunkia.

Tämänkaltaisella matkalla voit tietenkin käväistä kokoontumisajoissa joita joka kautena pidetään runsaasti. Itse osallistun niihin harvoin, mutta puitteiltaan ne ovat kai samanlaisia kuin Suomessa.

Matkatessasi huomaat myös ettei kieliaseta mitään ylipääsemättömiä esteitä. Mikäli et osaa ruotsia, niin englanti kelpaa melkein kaikkialla. Muita mukavia puolia ovat jokamiehenoikeus, ja tietenkin se että motoristit moikkaavat kun tapaavat. Sitävatoin luonto ei eroa hyvin paljoa Suomen luonnosta, mutta toisenlaisia ja mahtavia näkymiä kapaava ajaa vaikkapa Norjaan.

Huono puoli on se että bensa on kallista, tätänykyä noin 2.71/93 okt., varmasti yli 3 kruunua kesään mennessä, mutta mistäpä sitä saadaan halpaa bensa näinä aikoina?

Suomalaisella motoristilla on paljon koettavaa Ruotsissa, paljon jota ei edes heti tule ajatelleeksi. Matkapyöräily

Honduras 23.3.-80

## TT:tä älä San Pedro Sula

Ilmassa selvä moottorijuhlan tuoksu (osaavat ne Väli-Amerikasakin lorauttaa öljyä bensen sekaan!), Fahrenheitmittari 120:ssä (+49°C, olisi kai kivunnut ylemmäksikin, mutta asteikko loppui kesken!) ja kansaa vaikka millä mitalla. — Siinä puitteet maaliskuisena sunnuntaina ajetuille moottoripyöräkilpailuille.

Rata on asfaltoitu n. 2 km pitkä, ja ihme kyllä eristetty muulta liikenteeltä ajajien ajaksi. Lähtöpaikan läheisyydessä oli sentään köyttä parikymmentä metriä (2 pikkupoikaa pitelemässä kummastakin päästä) muodollisesti estämässä pyörien eteen ryntäämisen. Radan varrella ei tietenkään ollut minikäänlaisia okkipaaluja tms. turvallisuustekijöitä. Radan siisteyskin oli vähän niin ja näin: roskia, kiviä ym. roinaa oli kautta radan, eräs kohta melkein lainehdi vettä.

Ajokkia olikin sitten jos jonkinmoista; oli vakiosellaista, TT-koneitakin muutama, motocrossveikeitä — ja kaikkea siltä väliltä. Luokista ei oikein saanut selkoa (Häyrinenkin tuntui hitaalta hämäläisestostajalta paikalliseen verrattuna), mutta ensin kai ajoivat alle 125 cm<sup>3</sup>, kaikkennäköistä ja mallista pyörää. Sen jälkeen suuremmat koneet, lopuksi vakio — 750 cm<sup>3</sup>. Nuorin osanottaja oli arviolta 7—8-vuotias, ainoa radalta ulosajanut, mutta sitkeili siitä huolimatta minikokoisella koneellaan maaliin asti.

läntisessä naapurimaassa voi ennenkaikkea olla rentouttavaa eikä välttämättä maksa valtavia rahasummia.

Hyvää mp-kesää toivottaa

Leif Eriksson Göteborg

Kypärän pakollisuudesta ei päästy oikein selville, mutta lähtövilinässä näyttivät katsojien omatkin kelpaavan ajajille lainaksi. Silti muutama kiisi tuikka suorana huolettomasti ilman "päähiennettä" seassa. Nahkapuku oli todella harvinaisuus näissä kisoissa, yksi sentään käytti sellaista, toisella keinoahkainen tekele, loput sitten kaikenkirjavisia: shortseista remonttihaalareihin. Eipä silti, kyllä "nahkojen" omistajaa kävi sääliksi lähtötohinoina, hiki näytti olevan pojalla kovin, ajoikin sitten vetotettu auki koko kilvan.

Itse ajaminen oli yleisesti ottaen hiukan sunnuntaiajelutyylistä, kallistukset kovin varovaisia, joku uhkarohkea "luukuttelijakin" sentään mukana. Joka luokassa erottui yksi tai kaksi huimapäätä, jotka sitten kiersivätkin rataa ihan omia aikojaan. Liekö sitten pyörien tehottomuudessa syystä siihen että suurimmalla osalla ajajista ei ollut mitään sanottavaa "sooliloijoihin" nähden. Toisilla kuskeilla oli jopa aikaa "maiemien" katseluun; eräskin kääntyi ajaessaan katsomaan taakseen huomatakseen minut. (Vaaleatukkaisia ei kasva kovin tiheässä näillä leveyksillä!?!).

Ajaminen oli ehkä varovaista senkin takia, että kansa poukkoili radalla miten halusi. Hirvitti todella kauempaa-kin katsella, kun monasti pyöräilijälle



*Näkymä maalisuoralta. Katsojien muodostaman "rännin" leveys noin 2 km. Kuskin takana oleva väkijoukko seisoo ulkokaarteessa ajoradalla. Tilanne näytti luonnossa hurjemmalta kuin kuvassa.*

*Jokamiehen luokan nuorin osanottaja, ikä noin 10 vuotta.*



*Kisapyörä parhaasta päästä. Huomaa turvallisuustekijöiden huomioon ottaminen! Puikkojen päissä oleva maalarinteippi.*

ei jätetty kovinkaan suurta "käytävää" radalla.

Lähtökin pääsi tapahtumaan joka kerta yllättäen. Oltiin jo monasti varmoja kilpailujen alkaneen, koska ajajat kiersivät rataa ihan tosissaan, mutta harjoitteluksi se sitten osoittautui. Harjoituskierrosten lukumäärää ei kai oltu määrätty kovinkaan tarkasti etukäteen: Aina kun joku ampaisi lähtijöiden joukosta rataa kiertämään harjoituskierrokselle, odottivat muut tuskastuneina "karanneen" paluuta ja lähtölaukausta tai syöksyivät perässä kiertämään rataa. Mutta kaikista viivytyksistä huolimatta joka luokassa päästiin matkaan.

Joillain tahtoi kuitenkin kiertäminen loppua lyhyeen, johtuiko sitten helteen ylikuumentamista koneista, vääristä virityksistä (jos niitä nyt yleensä tehtiinkään!) vai muuten vain kyllästymisestä ajotouhuun. Yksi kaveri ainakin vaikutti tuskastuneen ajamisen kesken kierroksen, pysäytti pyöränsä kesken kierroksen, kaatoi sen kumoon radalle (ei vaivautunut siirtämään edes sen kummemmin syrjään) ja kävi sitten itse nojalemaan lähintä puuta vasten ja kuuntelemaan linnunlaulua.

Loppuivathan ne kisat vihdoinkin 5 tunnin hikoilun jälkeen, ja yksi San Pedro Sulan merkkitapahtumista tuli koettua ja nähtyä. Pikkuisen kyllä ajot poikkisivat kotimaassa totutuista ja täytyy myöntää että Imatraa tuli ikävä, mutta näkemisen arvoiset ajot kaiken kaikkiaan.

Lilli

## 12.4.-80

Kuten edellä kävi ilmi olivat katsojat vähintään yhtä huimapäisiä kuin kuskitkin. Eniten hirvitti se, että porukkaa oli aivan mustanaan radan varrella ja suurin tungos oli ulkokaarteiden puolella. Onneksi ulosajot ei sattunut, muuten olisi tullut ruumiita. Pari viikkoa pyöräkisan jälkeen pidettiin vastaavaan tyy-

liin autokisat. Silloin sattui se mikä oli odotettavissakin. Yksi autoista veti kaarteiden pitkäksi ja suoraan väkijoukkoon. Ketään ei kaiketikään kuollut, mutta ainakin viisi katsojaa loukkaantui.

Joskus tuntuu tämä väki täällä täysin sekapäiseltä. Liikenteessä näkee päivittäin niin huimia ohituksia että tukanjuuret nousevat pystyyn. Ohitetaan "pimeässä" kaarteissa, ylämäessä ja vastaantulevan kohdatessa. Aivan yleistä on, että tiellä on kolme autoa rinnakkain. Ihmeen vähän kuitenkin kolareita sattuu. Täkäläinen väki osaa väistellä paremmin kuin suomalaiset.

Ajoneuvojen valot ovat luku sinänsä. Valoja on miten sattuu tai sitten ei ollenkaan. Suomalainen poliisi olisi varmasti saanut "laakin" autosta joka ajoi pimeässä vastaan. Eteenpäin osoitti kaksi punaista valoa ja taakse kaksi valkoista! Käsimerkki kumoaa täällä kaikki muut merkit. Suuntavilkku voi osoittaa oikealle, mutta jos kuski näyttää käsimerkillä kääntyvänsä vasemmalle hän myös kääntyy sinne.

Yleisesti ottaen kaikki täällä poikkeaa varsin paljon totutuista tavoista ja kuvioista. Siitä huolimatta ihmiset ovat ystävällisiä, maisemat kauniita ja ilmasto miellyttävä.

Terveisin

Liisa ja Simo

Kiitämme Liisaa ja Simoa muistamisesta Motoristia kirjeellä, ja lämpimät terveiset Suomen suvesta!

Aimo

## PERHEUUTISIA

Maaliskuussa syntyi Sirpa ja Kai Vainion perheeseen potra poika Lappeenrannassa työnimellä Vilppu virallinen nimi vielä tuntematon.

Talviralli 1980 1.—3.2.-80.

## Kymmenen minuuttia aikaa!

Väki tungeksi junavaunun käytävillä. Saavuimme Jyväskylän asemalle. Raahasin raskasta laukkuani pitkin asemasiltaa. Vaunu oli jäänyt kovin kauaksi asemarakennuksesta. Saavuttuani taksiasemalle olivat kaikki autot jonne menneet ja pitkä jono odotti seuraavia.

Kymmenenminuuttiseni oli kulumasuun. Myöhästynkö linja-autosta? Oliko minun yövyttävä täällä? Matkatoimiston virkailijan mukaan Pihtiputaan bussit eivät tule junalle vastaan tähän aikaan. Linja-autoasemalle oli ehdittävä. Pyhäsalmele, luki autossa. Se pysähtyi risteykseen päästääkseen oikealta tulevan ohitseen, kääntyi sitten rautatieaseman eteen. Tungoksessa kompuroidin sitä kohden. Kuljettaja heitti laukkuni tavaratilaan. Hengästyneenä istuuduin ikkunapaikalle. Aikani lumista maisemaa katseltuani nukahdin.

— Pihtiputaalla puri öinen pakkanen ja minua paleli. Ajoin vuokra-autolla Matin talolle. Ovi oli auki ja pimeässä hapuillen kuljin talon läpi tutulle vierasvuoteelle. Kello oli puoli kaksi lauantai-aamuna 2. päivä helmikuuta.

Aamuinen kolmenkymmenen asteen pakkanen oli lauhtunut kolme astetta, kun puolen päivän aikaan suuntasimme pyörämme kohti etelää. Ajoin ensimmäisenä. Tuntui suurenmoiselta olla pyörän ohjaimissa taas pitkistä aikaa. Innoissani ajoin suoraan Jyväskylään, jossa huomasin Matin jääneen jälkeen. Pysähdyin Lahden pikatien päähän odottelemaan.

— Olimme eksyneet toisistamme. Matilla oli kaikki työkalut ja aikaisemman kokemuksensa perusteella tiesi

missä rallipaikka oli, joten en ollut tarkemmin perehtynyt asiaan. Rengasriko tai tulpan nokeutumisen katkaisisi matkani siihen.

Yritin muistella mitä ajo-ohjeita kutsussa oli annettu. No, Päijänne ainakin oli kierrettävä. Taas mentiin.

— Ajolasit huurtuivat. Valoisena aikana näki aina jostain raosta, mutta pimeän tultua jouduin jatkuvasti pysähtelemään ja raaputtamaan pois jäätyneen, lumisen huurteen.

— Vääksyssä otin polttoainetta ja tutkin huoltoaseman karttaa. Painoin mieleeni tärkeimmät paikat ja teiden numerot. Tuohikontista olikin viittoitus perille.

— Tulen viimeisenä rallipaikalle. Saunaan mennessäni oli Matti vielä kylpemässä. Oli joutunut korjailemaan pyöränsä, jäänyt minusta ja ajanut sitten Päijänteen itäpuolitse.

— Yövyimme armeijan teltoissa. Aamalla kiertelin katselemassa pyöriä ja varusteita. Tapasin hyviä ystäviä ja sain taas uusia ideoita varusteitteni parantamiseksi.

— Tänä vuonna Talviralliin osallistui 80 pyöräilijää järjestäjien lisäksi. Kauimpaa olivat kajaanilaiset ja turkulaiset.

— Mikä saa ajamaan moottoripyörällä sydäntalvella 800 km? Eikö matka olisi helpompi ajaa autolla?

— Mikä saa osallistumaan maratonjuoksuun tai Finlandiahiihtoon? Eikö matka olisi helpompi ajaa autolla?

— Hei, Talvirallissa tavataan.

Ilkka Lehto



Käytännön psykologiaa liikenteeseen:

## Sopu sijaa antaa vai antaako?

tätä kirjoittaessa on keväisen koleaa ajokautta ehtinyt nelisen viikkoa kulua ja kilometrejä karttua vasta alun toistatuhatta. Monenlaista mielettä on kuitenkin ehtinyt jo kierrellä kypärän sisäpuolella näitä otsikkoasioita koskien. Kyllähän näistä kirjoitettukin jo on, monen mielestä kyllästymiseen asti. Jatkeetaan nyt kuitenkin vaan kaiken uhalla ja edes palstantäytteeksi.

Nimitään siitä suhtautumisesta moottoripyöräilijäin ja muiden trafikanttien välillä ja vallankin henilöautoilijoiden suuntaan. Kyllä on jo ehtinyt olla montaki tilannetta joka panee miettimään missä on vika kun ei tähän maailmaan tahdota millään sopimaan molemmat ryhmäkunnat yhtä aikaa.

Olen asiaa pohdiskellessani tullut vähän siihen aatokseen, että moottoripyörässä on "sitä jotakin" joka saa tavallisen suomalaisen ensimmäisen polven autoilijan haltijan/ ajajan/ jopa omistajan/ hieman piruuntumaan. Mitä se sitten voisi olla? Esimerkiksi on tietysti se konehevonen eli itse moottoripyörä. Se saattaa jo ärsyttää joitakin sinänsä. Sehän on nopea, kiihtyvä, äänekäs, kallis, ketterä ja kai jonkun mielestä aivan turhakin laite. Toiseksi pyöräilijöiden ajotapa ja ajotyylit saattaa ottaa autoilijoihin päähän. Siinä olisi meillä monella aiheutta isetutkisteluun. Pois siis turhat ohittelut ja äkkinäiset eteenvetämiset ohitusten jälkeen. Pois keulan nostattamiset ja kiihdyttelyt ainakin kaupunkipaikoissa.

Sitten on sellainen selvä kateus. Se saattaa ottaa montaa autoilijaa aivoon

kun ei ole itse aikoinaan saanut pyörää irti eikä saa nytkään. Siinä sitten vaan ajetaan akka ja lapset kyydissä — ensimmäisen polven autoilija ensimmäisellä tai toisella autolla joka tuskin on edes oma siinä mielessä että se olisi loppuun maksettu. Ja kun moottoripyöräilijä sattuu kohdalle niin se kateus panee sitten käyttäytymään vähemmän fiksumin.

Tähän ei kai meillä motoristeilla ole mitään tehtävissä, ei ainakaan osaa mitään ehdottaa. Ei kai se meidän vika ole jos jokusia ottaa päähän konepyöriemme olemassaolo ja niiden käyttö? Luovallista ja laillista puuhaa se ainakin toistaiseksi on maassamme.

Sitten on vielä muitakin seikkoja, on jengiytyminen eli porukoissa ajaminen. Joidenkin mielestä on näyttävän näköiset ajovarusteet pahasta, niitä pidetään diivailuna tai kerskakulutuksena, perusteena että ei sellaisia ennenkään ollut. Ei maha mittään!

Eräs käyttäytymismuoto autoilijoiden joukossa on se ryhmä, joka ehdoin tahdoin vaarantaa moottoripyöräilijän turvallisuuden. Autoilijat tekevät ohituksia liian läheltä sivusuunnassa katsoen, kertakaikkiaan laiminlyövät väistämismuutoksensa noudattamisen, tulevat kolmion tai stop-merkin takaa eteen ja alle.

Niitäkin löytyy jotka tuuppaavat melkoista vauhtia sivutietä tullessaan kohti kolmiota vaikka näkyy pyöräilijä lähes tyvän päätieltä ja vetävät sitten viimetin-gassa — tahallaan — tehojarrutuksella autonsa pysäyksiin, tarkoituksena ni-

menomaan aiheuttaa pyöräilijälle kauhunsekainen olo, ja onnistuuhan se kyllä. Erikseen on sitten vielä se ryhmä yleensä jo hieman vanhempia autoilijoihin jotka "eivät nähneet" tai "eivät huomanneet" sitä nyttemmin kuollutta pyöräilijää joka ajoi liikennesääntöjen mukaisesti.

Kaipa tässä jo esimerkkejä tuli meille monille tutuista tilanteista. Reseptini on yksinkertaisuudessaan seuraavaa laatua: me moottoripyöräilijät olemme ja tulemme olemaan liikenteessä vähemmistö niin pyörien käyttöajan kuin lukumäärämmekin suhteen. Olemme samaten heikompi osapuoli aina kun ryhtyy tai mäiskähtää.

Turhia nöyristelemättä ottakaamme tämä tosiasia lähtökohdaksemme. Kyllä meidänkin on sinne liikenteeseen mukaan sovittava, sääntöjä noudattaen ja niiden noudattamista muiltakin edellyttään.

Mutta koska olemme se heikompi osapuoli niin ainakin Suomen liikenneoloissa on parempi katsoa kuin katua eli mieluiten väistää, joustaa ja jarruttaa kuin oikeuksistaan kiinni pitäen antaa onnettomuuden tapahtua. Ei se paljon ilahduta että oli oikeassa kun muuten homma meni vaikka kuinka pahasti.

Suomalaiset ovat pieneksi kansaksi jo tarpeeksi eripuraista porukkaa, joten en halua suorittaa mitään vihan- tai kaunankylvöä moottoripyöräilijöiden ja autoilijoiden kesken. Olen vaan sitä mieltä, että suomalainen autoilija — ja vallankin suomalainen miesautoilija — se on sellainen itsepäinen, oikeuksistaan uhmamielisesti kiinnipitävä mulikka että häntä on moottoripyöräilijän täysi syy varoa sananmukaisesti henkensä edestä.

Tehkääpä joskus vertailuja jossain länsi-eurooppalaisessa maassa ajaes-

1,10  
mk

**Moottoripyöräkerho 69 r.y.**

**Markku Ahonen**

**Tulikallionkatu 4 B 53**

**15170 LAHTI 17**

# WIMA:n kokoontuminen

28.7.—1.8.1980

Naisten kansainvälisen moottoripyöräliiton (WIMA) kokoontuminen järjestetään tänä kesänä Sveitsissä, Bumbachissa (Bernin kantonissa, lähellä Thunia). Järjestäjä on Regula Rütlimann, osoite Hardhof 14, 8064 Zürich. Majoittautuminen maalaistalossa maksaa 9 sFr/vrk sisältäen aamupalan. Maksu PC-tilille nr. 80-132462 Zürich tai kirjatussa kirjeessä frangeina suoraan järjestäjälle.

sanne — siellä konepyöräilijä on tasavertainen liikenteeseen osallistuja. Siellä voi yleensä luottaa siihen että autoilija myös ottaa pyöräilijät tasavertaisina huomioon.

En usko että meillä päästään tähän vielä muutamaankin miespolveen. Joten

on löydettävä elämisen muoto nykyisessäkin tilanteessa ja se tulee kai vain siitä että me joustamme. Jos jollain on parempia ehdotuksia kirjoittakoon lehtemme palstoille.

Pemaristi

## ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero: .....

Nimi: .....

Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite: .....

Postinumero: .....

Postitoimipaikka: .....

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle:

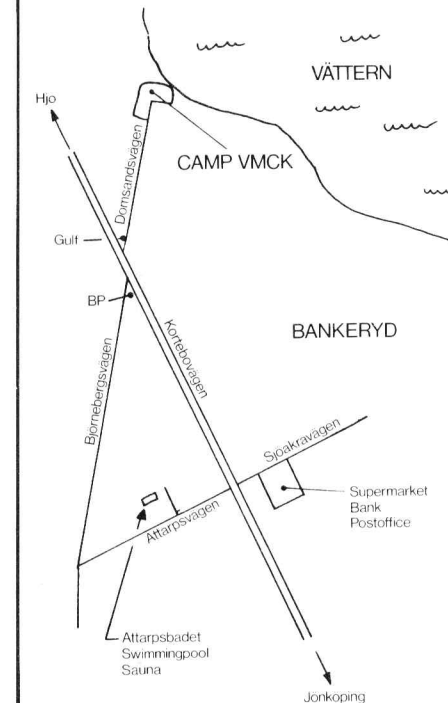
.....  
.....

## Tiesitkö

että Ruotsissa on moottoripyöräilijöille oma leirintäalue, jota hoitaa Vätterbygdens MC-Klubb kerhotalonsa välittömässä läheisyydessä. VMCK:n väkeä on paikalla 23.6.—14.9. joka päivä kello 18.00—21.00 välisenä aikana.

Leirintäalue on yksitahainen ts. käymälät, kaksi pesuhuonetta suihkulla, kylmä vesi sekä keitto- ja tiskauspaikka. Leirintäaluelta on suunn. 200 m uimarannalle. Kerhotalossa on levyautomaatti, pelejä, lehtiä, turistineuvontaa ym. Kerhotalon vieressä on VMCK:n pienoisolfrata ja ulkogrilli, makkaraa virvokkeita ym. pientä hyvää myydään kerhotalossa kohtuulliseen hintaan. Leirintämaksu on 5 SKr henk./vuorokausi.

Jos edellämainittu kiinnostaa sinua, olet erittäin tervetullut! Lisätietoja saat: Vätterbygdens MC-Klubb, Box 20, 55102 Jönköping 1, Sveden.



LEHDISTÖTIEDOTE

Lähes 20 000 liikennevahinkoa ilmoitettiin vakuutusyhtiölle liikennevakuutuksen perusteella vuoden kahden ensimmäisen kuukauden aikana. Vähennystä viime vuoteen verrattuna on yhdeksän prosenttia, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta.

Tammi-helmikuussa kuoli liikenteessä 69 ihmistä poliisin keräämien ennak-

kotietojen mukaan. Viime vuonna vastaava luku oli 75.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin tammi-helmikuun aikana runsaat 12 500, vastaavan luvun ollessa edellisvuonna vajaat 300 pienempi.

Autovahingoista oli 1 163 varkauksia ja 864 autopaloja. Viime vuonna vastaavat luvut olivat 1 029 ja 951.

# KONTIO 1980

Tämän vuoden Kontion kontrollipaikka on lapinhenkinen, ke-  
lopuinen Union-huoltoasema Ivalossa.

Kontrollipaikka on auki seuraavasti:

Perjantaista 4.7. klo 8.00—  
Lauantaihin 5.7. klo 19.00

Huoltoaseman kahvio ja polttoaineenjaku ovat avoinna myös  
ko. aikoina.

PS. kaikkien ralliin osallistujien tulee ajaa kontrollin kautta.

Kontiorallitoimikunta 1980

Uutinen Helsingin Sanomista 19.4.-80  
kertoo tietävänsä seuraavaa:

## Moottori- pyörien tuonti kielletään Grönlannissa

Tukholma (Erkki Pennanen) Moottoripyöristä on tullut sellainen riesa liikenteelle Grönlannissa, että viranomaiset ovat päättäneet kieltää kokonaan moottoripyörien tuonnin Grönlantiin ja niiden paikallisen valmistuksen.

Yhä useammat Grönlannin nykyvuoret ovat vaihtaneet kajakkinsa moottoripyöriin, joiden määrä on kasvanut räjähdysmäisesti viime vuosina.

Moottoripyörät ovat kuitenkin tuoneet aivan uusia ongelmia. Pärinäpojat

ovat alkaneet hallita asutuskeskuksia, joissa ei ole aikaisemmin totuttu edes tavallisen moottoriliikenteen meluun.

Grönlannissa on voimassa yleinen 40 kilometrin nopeusrajoitus. Moottoripyöräilijät eivät ole sitä kuitenkaan koskaan noudattaneet vaan tapaavat huristella vähintään kaksinkertaisella nopeudella.

Kun grönlantilaiseen nykyelämänmuotoon kuuluu lisäksi hyvin usein alkoholin nauttiminen, moottoripyörien aiheuttamat liikenneonnettomuudet ja muut häiriöt ovat lisääntyneet jyrkästi.

Eri keinoja kokeiltuaan viranomaiset ovat nähneet ainoaksi ratkaisuksi kieltää kokonaan moottoripyörien maahantuonnin ja valmistuksen. Päätös edellyttää omaa lakia jonka säätäminen on Tanskan kansankäräjien asia.

Grönlannin viranomaisten mukaan nykyisillä nopeusrajoituksilla moottoripyörille ei ole mitään tarvetta kuljetusvälineinä. Polkupyörät ja mopot ja autot korvaavat ne täysin.

# KERHON PYÖRÄMERKKI



Merkki on oheisen kuvan mukainen ja tehty tummasta messingistä sekä varustettu kahdella kiinnitysruuvilla 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 Pekka Voutilainen, Palovartiantie 6 A 5, 05100 Kouvola 10. Maksukorttiin on merkittävä tunnussana "Pyörämerkki", nimi (eli kaiverus) sekä liittymisvuotesi.

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

Kassanhoitaja Pekka Voutilainen



# Moottoripyörällä halki Afrikan

## Jatkoa...

Silmiä, suuria silmäpareja, pieniä silmäpareja, keltaisia silmiä ja punaisia silmiä näkyy kuten tavallista valokartioissa. Ne vetäytyvät hitaasti taaksepäin niin kauas, ettei valokeila jaksa enää valaista maastoa. Mutta silmät hehkuvat edelleenkin pelottavina tropiikin yössä. Kuvittelen mielelläni, että telttani lähistöllä on vilkkaita hyppykauriita, pieniä sakaaleja tai arkoja hyeenoja, mutta sitten kuvitelmani äkkiä vaihtuvat toisiksi, ja silloin tuntuvat leopardit, leijonat ja puhvelit olevan lähellä.

Polkaisen moottoripyörän käyntiin, silmät vetäytyvät vieläkin kauemmaksi. Pakkaan teltan nopeasti sivuvaunuun ja pian pompiskelen — vähän nolona — tieheni pitkin kurjaa tietä. Moottoripyörän käydessä tunnen joka tapauksessa itseni turvallisemmaksi useimpien villieläinten suhteen.

Idässä alkaa vaaleta, Kilimandsaro saa huipulleen kultaisen sädekehän. Pian tämän jälkeen aurinko nousee ja aloittaa vaelluksensa pohjoisen kautta länttä kohden. Mutta päivänvalo ei tee ajoa paljonkaan helpommaksi, sillä tien peittää tasainen pölykerros tuliperäistä tuhkaa, jonka alla kaikki suuret kivet ja syvät kuopat peittyvät näkymättömiin. Nyt kätkevät pilvet jälleen Kilimandsaron lumisen huipun suojaansa. Tällä kertaa minulla ei ole sen paremmin aikaa kuin varaakaan lähteä vuoristosafarille, mutta seuraavalla kerralla, kun tulen Afrikan, lupaan nousta tälle jättiläisvuorelle.

Matkanteko vaikeutuu  
Utelias sarvikuono

Äkkiä sivuvaunun pyörä saavuttaa kestävyytensä rajan; enemmän kuin puolet sen pinnoista katkeaa. Kaikki varapinnat on jo aikoja sitten käytetty ja siitä huolimatta puuttuu joka toinen pinta, mutta oikaisemalla vääntyneet ja asettamalla ne kulkemaan kohtisuoraan vannetta vasten — tai jos ne ovat liian lyhyet liittämällä kaksi yhteen — on tilanne jotenkuten pelastettavissa.

Istuessani maassa ja puuhaillessani pyörän kimpussa kuulen äkkiä rytinää takaani. Hypähdän pystyyn ja näen sarvikuonon ryntäävän kohti. Sekunnin murto-osassa sieppaan auringonvarjostimen, jonka olen avannut suojakseni tropiikin auringonpaahteelta. Heitän sen sarvikuonoa kohden, ja hirviön raastaessa sitä riekaleiksi pelastaudun ylös puuhun.

Nyt peto osoittaa kiinnostusta moottoripyörää kohtaan, ja peläten sen joutuvan tuhon omaksi unohdan kokonaan pelkoni, hyppään alas puusta ja alan huutaa ja huitoa. Se auttaa. Hirviö laukkaa minua kohden kuin tykillä ammuttuna, ja minä kipaisen yhtä nopeasti puuhun jälleen — kaikkea muuta kuin ylpeänä.

Sytyttämällä muutamia kuivia oksia ja heittelemällä niitä sarvikuonoa kohti yritän pelotella sen pois, mutta ilmeisesti se ärsyyntyy vain yhä enemmän.

Tunnin piirityksen jälkeen jättiläinen

lopulta poistuu paikalta, ja minä olen iloinen päästessäni jälleen lähtemään matkaan.

## HYVÄSTI AFRIKKA

Iltajuhla konsulin tamineissa. — Minusta tulee merimies — Quelimane.

Myöhään eräänä iltana saavun Mombasaan ja pystytän telttani pieneen kookospalmulehtoon, mutta yöllä nousee myrsky ja minun on muutettava pois palmujen lähetyviltä, sillä kookospähkinät alkavat putoilla alas.

Seuraavana päivänä tapaan Ruotsin konsulin, herra Bergmanin, joka on tanskalainen, ja pian asun vieraana herra ja rouva Bergmanin kodissa.

Pari päivää myöhemmin odotetaan ruotsalaista laivastovierailua. H.M.S. "Gotland" saapuu silloin Mombasaan. Tilaisuuden johdosta lähetetään lukuisia juhlakutsuja. Minulla ei ole itselläni ilta-pukua, mutta olen tottunut vastaavallisissa tilanteissa lainaamaan sellaisen lähimältä konsulilta, ja niin lainaa nytkin herra Bergman minulle ystävällisesti puvun.

Iltajuhlat, joihin on kutsuttu useita satoja vieraita, ovat ainutlaatuiset. Minut esitellään monille komeille arvonimille ja täydessä sotamaalauksessa oleville naisille, jotka koko käden sijasta ojentavat armollisesti pari sormeaan ja tarkastelevat tavattoman kiinnostuneina muiden läsnäolevien pukuja.

Neekeriboyt, jotka valkoisissa puvuisaan näyttävät entistäänkin mustemmilta, juoksentelevat ympäri tarjoilemassa suolamanteleita ja juomia, ja kun lopulta löydän jonkun mielenkiintoisen ihmisen, jonka kanssa saattaisi keskustella, ovatkin juhlat lopussa.

Mombasa on koko Kenian lomakaupunki. Useimmat valkoihoiset eivät viihdy pitempiä aikoja sisämaassa ja heidän on pakko saapua joka vuosi rannikolle, joten Mombasan rantahotellit Nyal Beachissa ovat aina täynnä. Tällä varjostavat palmut häikäisevänvalkoista koral-lihekkarantaa, ja Intian valtameri ko-

hisee valkoisin mainingein, vaihdellen kaikissa sinisen ja vihreän vivahteissa. Kun sukeltaa kirkkaaseen veteen, näkee ympärillään kokonaisen satumaailman tropiikin kaloja, punaisia, sinisiä ja vihreitä koralleja ja merivuokkoja ja muita mitä ihmeellisimmän värisiä ja muotoisia merieläimiä.

Minusta tulee merimies

Satamaan on nyt saapunut uudenikäinen höyrylaiva. Olen keskustellut radiopuhelimitse kapteenin kanssa, ja on mahdollista, että pääsen sen mukana Arabiaan. Tunnen itseni samalla kertaa sekä iloiseksi että surulliseksi. Iloiseksi, koska nyt muutaman kuukauden päästä saan jälleen nähdä kotimaani, ja surulliseksi, koska samalla ovat kysymyksessä jäähyväiset Afrikalle. En todellakaan osaa totuttautua ajatukseen, että Afrikan-retkeni päättyisivät tähän. Toivon että lähtöni merkitsee vain ajatusviivaa nyt päättyvän ja seuraavan retkeni välillä.

Äkkiä saan tietää, että eräs H/L Spican mies on joutunut sairaalaan, ja kiihruhdan laivaan. Kun Spica paria tuntia myöhemmin höyryää ulos Mombasasta, seuraan sitä matruusina. Ei edes kapteeni tiedä tarkoin, minne olemme menossa, mutta päämääräksi arvellaan Arabiaa. Ensin meidän on kuitenkin poikettava Quelimaneen, joka on Portugalin Itä-Afrikassa. Se merkitsee vaatimatonta parintuhannen mailin mutkaa matkalla Arabiaan.

Joudumme heti myrskyyn, ja minulla on aikamoinen urakka yrittäessäni selvittää samalla kertaa sekä työstäni että meritautista.

Quelimane

Parin päivän kuluttua meri rauhoittuu. Heikko, tumma viiva lännessä kasvaa vähitellen Portugalin Itä-Afrikan palmujen reunustamaksi rannikoksi.

Pari jokea laskee mereen sisämaasta, mutta me olemme epätietoisia siitä, kumpi meidän olisi niistä valittava päästäk-

semme Quelimaneen, sillä minkäänlaisia merimerkkejä ei ole näkyvissä. Spican merkkilyhty vilkuttaa, höyrypilli viheltää ja radiolennätin naputtaa, mutta koko rannikko on kuin kuollut. Ainoatakaan kanoottia ei näy jokien suilla, ja matruusit tähystelevät turhaan hula-hula-tyttöjä rannikolta. Vasta seuraavana päivänä saapuu vanha tuksuttava moottorivene tuoden likaisen portugalilaisen luotsin ja pari paljasjalkaista alkuasukasta, joilla on yllään tiukasti istuvat virkapuvut.

Luotsi kiipeää heiluvia köysitikkaita pitkin laivaan ketterästi kuin apina, ja Spica suuntaa kulkunsa mutaista jokea ylöspäin. Palmut voivat olla kauniitakin, mutta täällä ei silmä löydä muuta viihdykettä kuin hedelmättömän palmumetsikön autiolla rantakaistaleella. Pian muuttuu kasvusto harmaanvihreäksi mangroverämeeksi, missä kiemuraiset juuret kohoavat korkealle vedenpinnan yläpuolelle. Joen mutaista uomaa pitkin virtaa vuorovesi ylös ja alas kuuden tunnin väliajoin. Rannoilla on noin metrin paksuinen liejukerros.

Neekerien majoja, varastosuojia, valkoisia rakennuksia ja kirkko sukeltautuu näkyviin toiselta rannalta, ja me laskeemme ankkurin. Luotsi poistuu laivasta, ja tummaihoiset tullivirkamiehet loistavan valkoisessa puvuissaan saapuvat laivaan. Heidät ohjataan nauttimaan sopiva lukumäärä ryyppyjä, minkä jälkeen he horjahdellen alkavat kiertää tarkastamassa laivaa.

Maihin pääseville merimiehille ovat kaikki satamakaupungit melkein samantaisia; täällä ovat kuliseina kahisevat palmut ja harmaat sementtirakennukset. Seniorit ja bibit, neekeritytöt, saapuvat laivan tullessa pienelle laiturinpatkalle, jonka viereen laivaveneet soudetaan. Pinet totot, neekeripojat, parveilevat merimiesten ympärillä suositellen sisariaan, äitejään ja muita naisia, jotka istuvat kotona odottelemassa asiakkaita. Näiden tenavien ammattisanasto on hämmästyttävän laaja, ja tällä alalla he hallitsevat kaikki maailman kielet. Tuntuu suoras-

taan uskomattomalta kuulla näiden pikkupoikien, jotka tuskin osaavat raapustaa omaa nimeään, suositteluvan bibejä portugaliksi, espanjaksi, kreikaksi, ranskaksi, italiaksi tai englanniksi. Markkinatiedoituksissa sekoittuvat erilaiset latinalaiset lääkärisanaston käsitteet mitä mojovimpiin katukielen sanoihin ja antavat sangen hullunkurisissa muodoissa elävän kuvan runsaasta valikoimasta sekä kunkin henkilökohtaisesta väristä, erityistä eduista ja erikoisuuksista.

Quelimanessa oleva uima-allas on sangen luonteenomainen Portugalin Itä-Afrikan yhteiskuntajärjestykselle, joka ei piittaa turhista muodollisuuksista, vaan ennen kaikkea tähtää kaikkien mukavuuteen ja hauskuuteen.

Valkoiset ja mustat kaikkine eri väli-vahteineen saavat uida altaassa, missä veden lämpötila pysyttelee 28° C:ssa. Myöhään iltapäivällä, kun vaaratta voi antautua alttiiksi tropiikin auringonpaisteelle, on koko kaupunki kerääntynyt altaaseen tai sen ympärille: solakkajäseniset neekeripojat ja pyylevät, kähärä-tukkaiset sekarotuiset, Spican miehistö ja Quelimanen portugalilaisten asukkaiden nuorin polvi polskuttelee vedessä.

Altaan läheisessä baarissa pauhaa Lourenco Marquesin radio viimeistä amerikkalaista iskelmää, minkä jälkeen mainoskuuluttajan hunajainen ääni so-pertaa: — Käyttäessänne Benago-hajuvettä täyttyvät kiihkeimmät toiveenne!

Pitkin altaan reunoja, puolittain tuok-suvien kuusamien alla on pikkupöytiä, joihin tarjoillaan väkijuomia. Ja täällä varjossa ähkiä osa kaupungin valkoisia rouvia, joiden väritys ei kestä veden vaikutusta. Elostelijat keskustelevat puuta heinää ja heittävät pitkiä silmäyksiä altaan laidalla istuviin neitosiin.

Loma maissa loppuu, ja minun on palattava takaisin laivaan.

Vanhan, ruosteisen Spican maalaus uusitaan sinä aikana, jonka olemme ankkurissa Mocadisciossa. Yhdessä muiden matruusien kanssa liu'un laidan yli

köyttä pitkin ja alan kalkutella ruostetta laivan kyljestä kapealla laudalla keinu-en. Se on kovaa työtä. Silmiin räiskyy ruosteensiruja ja pauke koskee korviin. Joka neljännestunnin kuluttua kiipeämme ylös köysiä pitkin ja laskemme telineitä alemmaksi, sitten laskeudumme jälleen alas ja jatkamme vasaroimista. Lopetamme työn vähän vedenpinnan yläpuolella, ja tällöin sattuu suuri maininki parahiksi räiskäyttämään meidät läpimäriksi ja sieppaamaan jungmannin telineeltä me-reen. Hän pelkää kovasti ympärillä uis-kenteleviä pikkuhaikaloja, mutta nämä eivät tee hänelle mitään, ja kun hänet on ongittu vedestä ja hän on saanut uuden vasaran, työ jatkuu.

Kun koko laiva on kalkutettu puhtaaksi, se maalataan kellanpunaisella mönjävärillä. Alamme ylhäältä päin, ja siellä työ on varsin miellyttävää. Mutta heti kun olemme laskeneet telineitä vähän laspäin, havaitsemme mönjäämisen olevan pirullista puuhaa. Tuuli roiskuttaa juoksevaa väriä siveltimestä, ja muutama tunnin kuluttua olemme täynnä väriläiskiä kiireestä kantapähän saakka. Telineet heiluvat laivan liikkeiden mukaisesti. Toisinaan heilahdamme kauas laivan kyljestä ja olemme vähällä menettää tasapainomme, toisinaan taas paiskaudumme vastamaalattua kylkeä vasten niin että maalia tarttuu käsiimme, jalkoihimme ja olkapäihimme. Meillä on todellakin täysi työ selvitäksemme kaikesta, mutta vähän väliä pistää perämiehen punamussyinen pää esiin laivan laidan yli korkealla yläpuolemmamme ja käskää meitä kiirehtimään työtä — ilmeisesti on kulunut pitkä aika siitä, kun perämies itse viimeksi on maalannut laivan kylkiä.

Mitä alemmaksi telineet lasketaan, sitä vaikeampaa on kiivetä ylös köyttä pitkin siirtämään niitä, ja nyt on laivan kylki lisäksi maalattu. On yritettävä kiivetä ylös yksinomaan käsivoimin ja pysyteltävä jalkojen avulla ulompana, mutta sittenkin on kovin vaikea välttyä pyörähtämästä ympäri ja lyömästä selkäänsä punamaalia vasten.

Kaikesta huolimatta mielialamme on iloinen punaista laivankylkeä maalatesamme, ja me mönjänväriset matruusit näytämme varsin värikkäältä asuuri-nisistä merta vasten. Mutta kun vihdoin lopetamme noin metrin korkeudella vedenpinnasta, meillä on tuskin voimia kiivetä enää takaisin kannelle. Silloin kuuluu kokin huuto:

— Hei, pojat, tänään saatte pihviä ja paistettuja munia!

Silloin sylkäisemme ahavoituneisiin käsiimme ja kiipeämme ylös.

Kestää tuntikausia ennen kuin pahin väri on saatu pestyksi pois petrolilla ja tärpätillä. Hiuksia on mahdoton saada kuntoon, ja illallispöydässä olemme edelleenkin kaikki yhtä punatukkaisia.

Seuraavana päivänä on mönjä kuvunut, ja nyt maalataan laiva mustaksi. Musta maali on sakeata ja sitkeätä kuin terva. Se on raskaampaa sivellä ja tarttuu kirveltäen kiinni ihoon. Illalla on aivan mahdotonta saada itseään puhtaaksi. Kuljeskellessamme laivalla emme suures-tikaan eroa sitä lastaavista neekereistä.

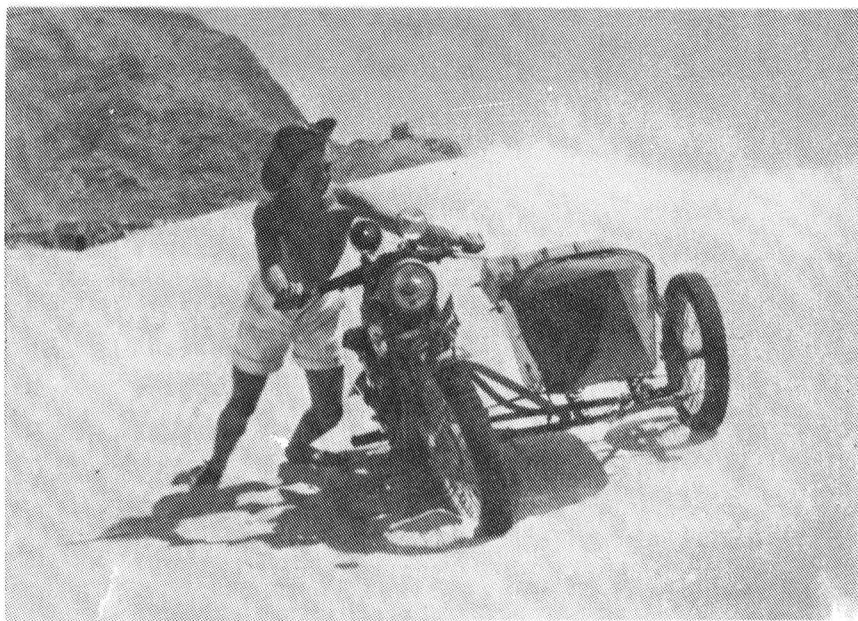
Nyt huhutaan, että matkaamme suuntautuu Arabiaan.

Lastaus on päättynyt, meidän on läh-dettävä jälleen matkalle.

Luotsi poistuu laivasta ja joen mutavesi vaihtuu valtameren suolaiseksi aallokiksi. Rannikon palmuviiva ohenee kaukaisuudessa vain heikosti siintäväksi, ja pian purjehdimme keskellä sinisintä sineä.

Jungmannin sininen silmä on alkanut parantua, ja kansimies on tullut taas täysin raittiiksi. Timperin möreä hyräily kuuluu yli koko laivan. Se tarttuu — itse kapteenikin komentosillallaan alkaa hyräillä, ja pian laulaa koko laiva. Me olemme jälleen merellä, ja siniset pyöriäiset hyppelivät laivan keulan ympärillä. Suuntamme on kohti pohjoista.

Nyt olemme olleet merellä kokonaisen viikon. Myrsky ja vastatuuli ovat hidas-taneet matkaa, ja pari pessimistiä laskee jopa, että sillä vauhdilla olemme Euroopassa vasta useiden kuukausien kuluttua



*Jälleen erämaa-ajoa, tällä kertaa Arabian hiekkaerämaassa; mutta nyt olen jo saanut hiekasta kyllikseni.*

— mikäli nyt silloin enää lainkaan olemme matkalla sinnepäin. Kukaan ei tiedä sitä varmasti, ja pahanilmanlinnut huhuilevat, että meidän pitäisi sitä ennen mennä vielä Australiaan noutamaan villalasti.

Kaikki kaipaavat taas maihin, mutta matka jatkuu vain hitaasti. Ruorivuorot ottavat lujille, sillä merivirrat ja tuuli heittelevät laivaa sinne tänne.

Kansivuorot ovat vielä pahempia. Tuuli vinkuu korvissa ja suolavesipärskeet tunkeutuvat kaikkialle ja kastelevat läpimäräksi.

#### XIV luku ARABIA

Missä on Mokalla? —

Jälleen erämaa-ajoa —

Minusta tulee jälleen matruusi

H/L SPICA kyntää tietään eteenpäin taistellen myrskyä ja merivirtoja vastaan

päällystön ja miehistön singotessa sille pahimpia merimieskirouksiaan ja herjauksiaan. Mutta se vain jatkaa matkaansa halki valtameren haalean veden yhtä verkkaisesti.

Merellä näkyy vesipatsas, valas kelluu vastaamme etuoikealla. Ruorimies haavautuu ja toteaa samalla, että kompassi näyttää 30°:een poikkeamaa annetusta suunnasta. Hän tarttuu ruorirattaaseen ja alkaa pyörittää sitä.

— Tuhat tulimmaista! karjaisee kapteeni, joka kiikarilla seuraa valasta, — tuo valashan ui sivuittain! — mutta sitten hän vilkaisee Spican vanaveteen ja nyt saa ruorimies kuulla kunniansa.

Valaskin näyttää ilmeisesti olevan vähän ajatuksissaan — sillä se lähestyy meitä jatkuvasti — tämä on käsittämätöntä, sillä Spica kolisee ja rämisee kuin jättiläismäinen naulalaatikko. Mutta äkkiä

valas huomaa meidät, kohottaa pyrstönsä ilmaan ja suuntaa matkansa kohti valtameren pohjaa tullakseen esille vasta sitten, kun jo olemme poistuneet. Arvatavasti kestää pitkän aikaa, ennen kuin sitä jälleen häiritään — näillä tienoin ei laivoja paljonkaan liiku.

Lähestymme rantaa ja kiikaroimme tarkoin Arabian kaikkea muuta kuin vieraanvaraista rannikkoa: suuret hiekka-aavikot ja karut, rosoiset vuoret ulottuvan aivan rantaan saakka, missä hyökyaallot murtuvat häikäisevän valkoiseksi kuohuksi mustaa laavarannikkoa vasten. Se on täysin hedelmätöntä — emme voi keksiä pientä heinätukkoakaan, ei edes piikkipensasta. Ei ainoatakaan kamelia, ei yhtään arabikylää — ainoakaan kotka ei leijaile vuorenhuippujen yllä, ja hietikon tiheitä uurroksia ei riko ainoakaan jälki.

Eräs tulivuori on aivan meren rannalla — se on vähän toispuolinen ja näyttää siltä kuin olisi kaatumaisillaan. Minä voin katsella kiikarilla aivan suoraan sen kraatteriin. Tulivuoren laava on merkillisen punaista lajia — näyttää melkein kuin vuoren huippu hehkuisi sulana, vaikka se on varmaankin ollut sammuneena jo satoja vuosia. Rannikko muuttuu yhä epätasaisemmaksi — vuoret ovat yhteenpuristuneina aivan kuin ne olisivat muodostuneet tuskallisissa kouristuksissa miljoonia vuosia takaperin. Silmiemme edessä ei ole kovinkaan miellyttävä luomisentulos. Tuuli kiihtyy myrskyksi ja harmaankeltainen hiekkapilvi lentää sen mukana merelle. Spica tanssii ”Bumps-a-Daisy” valtameren mustuvien vesimassojen keskellä. Aallot lyövät jyristen yli laivan kannen. Höyrylaiva tärisee kuin nyrkkeilijä, joka on saanut hyvän vasemman suoran palleansa, mutta ei halua ottaa täyttä lukua, koska on tottunut sellaiseen. Väliin sen keula sukeltaa veteen, niin että hyökyaallot lyövät yli kannen ja potkuri kohoaa vedenpinnan yläpuolelle piiskaten ilmaa vimmatusti suristen. Väliin laiva heittäytyy kyljelleen niin että pelkää sen

kaatuvan, ja kapyysista kuuluva kova kilinä kertoo Neptunuksen ryhtyneen järjestelemään keittiötä uudella tavalla. Suuri joukko lautasia paiskautuu lattialle kaikesta turvalaitteista huolimatta.

Matruusit heräävät kokuissaan kesken vapaavahtiaan. Valtavan iso laine lyö yli komentosillan, missä kapteeni tarrautuu kiinni toisella kädellään yrittäen toisella suunnata kiikaria.

— Tuhat tulimmaista, haljetkoon prammipurjeeni, jos koskaan olen kokenut mokomaa! hän mylvii.

Spicalla ei nyt tosin ole prammipurjetta, mutta hirmumyrsky vinkuu ja ulvoo köysistössä ja partuunoissa ja tempaisee pelastusveneeseen peitteen heittäen sen yli laidan. Sitteen tulee kokin ankkartarhan vuoro — hyökyaalto katkaisee sitä ympäröivän köysiverkon kuin se olisi ompelulankaa ja heittää koko hökötyksen kansikojun päälle, missä se murskautuu päreiksi — pari ankkaa menettää henkensä ja loput huuhtoutuvat peräkanalle, missä ankat, kanat ja batavianhanhet ovat yhdessä mylläkässä verkon ja puunpalasten seassa. Myrsky pitää parin silmänräpäyksen tauon, joka pidentää niiden elinikää muutamilla minuuteilla, kokki rientää epätoivoisena pelastamaan suojaattejaan, mutta matruusit, jotka jo kauan ovat katsoneet karsaasti ”elukoi-ta”, koska nämä likaavat laivan kannen, pysyttelevät piilossa kuivalla alueella. Kokki saa kiinni pitkäkaulaisesta afrikkalaisesta hanhesta — sitten pyyhkäisee uusi hyökyaalto jälleen yli kannen ja huuhtoo loput linnuista yli laidan. Kokin se heittää yli kansiluukun toiselle laidalle, mistä hyväsydäminen jungmanni hänet pelastaa. Hän pitelee vielä kiinni afrikkalaisensa kaulasta — liian lujasti, sillä hani on heittänyt henkensä.

Myrskyn ulvonta voittaa lintujen epätoivoisen rääkynän, pelästynyt kana ratsastaa vielä vaahtoavan aallon harjalla, mutta on vain muutama sekunnin kysymys ennen kuin koko kirjava eläintarha on saanut märän ja väkivaltaisen kuoleman.



Laivan maskotti, pieni apina, oleskelee tavallisesti kannella eikä sitä koskaan viellä sisälle, koska sillä on eräs epämiellyttävä tapa, se näet vähän väliä "vuotaa". Myrskyn vuoksi se kuitenkin on pistetty ripalaatikoon ja viety kapyysiin, missä se istuu ja katselee ympärilleen pelästynein silmin ja pidellen korviaan joka kerta, kun jokin porsliiniesine helähtää palasiksi.

Tuulen suojassa seisoo kapyysin ovela nuori, vaalea tanskalainen koettaen pitää varansa, ettei mikään dramaattinen tilanne jäisi häneltä näkemättä. Usein — valitettavasti aivan liian usein — hänen on pakko keskittää huomionsa sankoon, joka on hänen hätävaranaan nyt, kun on liian vaarallista juosta laivan partaalle uhraamaan vihastuneelle Neptunukselle.

Kapteeni seisoo edelleenkin kiikari silmillään ja tuijottaa maisemia, joita ei ole merkitty mihinkään maailman merikortteihin, ja karjuu:

— Missä se perhanan Mokalla oikein on?

Myrskysää asettuu vähitellen.

Joitakin pisteitä, joiden alla on neljä jalkaa, liikuu pitkin rantaa. Kun tulemme lähemmäksi, ne osoittautuvat karavaaniksi — täälläkin siis asuu ihmisiä.

Korkeiden vuorten juurelta tulee näkyviin harmaita rakennuksia, ja vuorenharjanteella niiden yläpuolella näkyy muutamien satojen metrien välein vanhoja vartiorneja; siellä on Mokalla!

Kaikesta päättäen täällä ei ole minikäänlaista satamaa. Meidän on ankkuroitava kaupungin edustalle. Moottori-ryöräni siirretään nostokurjen avulla isolle lautalle ja soudetaan maihin.

Talot sijaitsevat tiheässä ja sikin sokin toisinsa kiilautuneina aivan kuin laatikot satamalaiturilla. Ne ovat ahtauneet jyrkkien vuorten ja meren väliin. Muutamat talot ovat aivan kiinni vuorensiinä-mässä. Monet niistä ovat aivan uusia — silloin tällöin syöksyy nimittäin vuorilta alas muutamia suuria kalliionlohkareita vieden mukanaan 3—4 taloa ja epäluokuisen määrän ihmisiä ja aseja ennen

pysähtymistään, ja silloin on taas tilaa parille uudistalolle. Toisella puolella kaupunkia — merenpuolisella — seisovat talot paikoillaan, kunnes ne romahtavat kasaan kosteuden turmeltua muurauksen ja lahotettua puurakenteet tai kun niiden katolle on koottu liian paljon rojua, kuten joskus sattuu.

Kaupungin talot ulottuvat aivan veteen saakka — vain niukasti on jätetty tilaa parille kapealle, haisevalle kujalle. Mokalla on Arabian Venetsia.

Vartiotornit, jotka helminauhan tavoin seisovat vieri vieressä vuorenharjalla, ovat peräisin siltä ajalta, jolloin Mokallassa pidettiin orjia, ja joukko nekeriorjia on varmaankin aikojen kuluessa ammuttu niistä käsin. Pakolaiset, jotka yön pimeydessä ovat onnistuneet pujahdamaan tornien välistä, ovat joko joutuneet erämaabeduiinien vangeiksi ja heidän pahoinpideltäväkseen tai kuolleet erämaassa janoon, minkä jälkeen sakaalit ovat pitäneet huolta heidän jäännöksistään.

Nykyisin kulkevat orjat Mokallassa vapaina ja nauttivat jopa palkkaa. Joissakin naapurikaupungeissa on kyllä vielä orjia aivan entiseen tapaan.

Mokallassa on noin 40 000 asukasta, joista kuitenkin vain kaksi on valkoihoista. Toinen heistä on tuskin normaali ja toinenkin on hyvää vauhtia muuttumassa samanlaiseksi — mikä ei olekaan ihmeellistä, sillä täällä on useita totta seläinlaineja, jota luulisi valheeksi. Ajan pitkin kaupungin kujia. Se voi tapahtua vain kävelyvauhtia, sillä täällä on sellainen huuto ja meteli, että täysin äänin toittotta sähkösiireenikään ei saa ääntään kuuluvuuteen. Yhtenäisen jalankulkijain virta avautuu edessäni juuri niin paljon, että pääsen läpi, ja sulkeutuu heti moottori-ryörän takana jälleen. Tuossa tulee kuusi miestä raahaten perässään haita, ja tässä pikkuinen eukko kantaen piikkistä risukimppua selässään — polttopuu on täällä kallisarvoista tavaraa. Nuori arabi kantaa verkkoa, joka on täynnä kummallisia kaloja, ja äkkiä kohtaan villin miehen,

jonka tukka ulottuu hartioille saakka ja jolla on vyössään käyrä veitsi. Eräällä aukealla makaa joukko kameleja märeh-tien — ja täälläkin vilisee arabeja ja entisiä orjia. On käsittämätöntä, kuinka niin monta ihmistä voi tulla toimeen niin pienellä ja hedelmättömällä maakaistaleella, vaikka ottaisikin huomioon, että useimmat heistä näkevät nälkää. Kuolleisuusprosentti on melkein pelottavan suuri, mutta sitä vastoin lisääntyvät arabialaiset kuin rotat huolimatta epähygieenisistä oloista, joissa he elävät.

Mokallan asukkaat saavat pääasiallisen toimeentulonsa kalastuksesta ja puutarhanhoidosta, sillä erämaan hiekka on varsin hedelmällistä, kun sitä kastellaan ja hoidetaan. Mutta vesi muodostaa pulmakysymyksen näillä seuduilla, ja luulisin, että tavallisen arabialaisen on tyydyttävä likipitään neljännekseen siitä kalorimäärästä, jonka valkoihoisen tarvitsee eläkseen.

Mokallan nuorilla miehillä on tapana muuttaa Intiaan ja palvella vuosikautia intialaisten ruhtinaiden henkivartijoina. Se on hyvin vanha tapa, jota edelleenkin noudatetaan. He palaavat säännöllisesti takaisin kotikaupunkiinsa, missä he sen jälkeen kuuluvat siihen rahan aristokratiaan, jolla on mahdollisuus tuottaa silloin tällöin itselleen vähän viljaa.

Jälleen erämaa-ajoa

Olen jälleen erämaamatkalla! Arabian erämaa on melkein yhtä yksitoikkoinen kuin Saharakin, mutta täällä havaitsen huomattavasti enemmän kamelin-luurankoja, ja minun mielestäni se on hyvä merkki, sillä siitä päätellen täällä on sentään jonkinlaista liikennettä.

Uskollinen moottori-ryöräni kiidättää minut muutamassa tunnissa parinsadan kilometrin päähän sisämaahan erälle keitaalle. Keidas on, kuten useimmat tämän maan keitaat, kokelma kaatumaisillaan olevia, savella siveltyjä hökkeliteitä, muutamia puoliksi kuihtuneita, kahisevia palmuja ja pieniä, nopeasti pyöriviä hiek-

kapyörteitä, mutta kun on muutaman tunnin ajanut yksitoikkoisen harmaassa erämaassa, ilahduttaa kuihtuneinkin väri silmää ja kurjinkin arabi on sentään ihminen. Keitaan eräät osat eivät ole lainkaan hullumpia. Niissä on melkein aina palmupuutarhoja, missä taatelit riippuvat suurina terttuina ja missä keltaiset kutojalinnut rakentelevat taidokkaita pesiään.

Eräässä paikassa on syvä kaivo — kameli tai härkä liikkuu vaivalloisesti sadan askeleen matkaa edestakaisin käyttäen siten kaivon pumppulaitetta, jolla vettä saadaan nostetuksi puutarhaa varten. Sitkeän kamelin on helppo pysyä tahdissa, mutta jos vetojuhtana käytetään härkää, ei työ suju niinkään helposti, ja jotta se kävisi paremmin, annetaan sille ruohotukko joka kerta kun se saapuu kaivon luokse — sitten se taas astelee pois päin vetäen samalla vesisäkin ylös kaivosta. Jos työ ei suju tällä tavoin tarpeeksi nopeasti, ei työtä valvova arabi käytä piiskaa — ei, sen sijaan hän puree härkää hännästä, ja se auttaa aina heti!

Keskellä puutarhoja, vähän korkeammalla, hedelmättömällä paikalla sijaitsee itse kylä yhteenkasautuneena. Sen muodostavat tavallisesti savella siveltyt majat, jotka melkein nojaavat toisiinsa ja joissa on niin lukuisasti asukkaita, että suorastaan ihmetyttää, kuinka keidas pystyy elättämään heidät kaikki. Pieni osa asukkaista näyttää työskentelevän uutterasti, mutta suurin osa elää ilmeisesti kynimällä ja pettämällä toisiaan ja tulee hyvin toimeen tällä tavoin.

Arabialainen opas vierelläni jatkan ajoa eteenpäin.

Taaksemme jää kilometrien pituinen pölypilvi, ja hiekkakinokset, kiverämaa ja monet epätasaisuudet tiellä asettavat moottori-ryörän rungon kovalle koetuk-selle. Vähän väliä sivuutan beduiinien paimentolaismajoja. Pienet, alastomat lapset leikkivät niiden ulkopuolella, mutta kun lähestyn heitä elokuvakameroineni, he huutavat äitiään, ja kun muhamettilaisnaiset näkevät kamerani, on vähällä käydä hullusti. He nimittävät minua yel-

lahiksi ja muilla voimasanoilla ja hauk-  
kumanimillä, niin että minun on lähde-  
ttävä tieheni kiireen vilkkaan, ennen kuin he  
ryhtyvät suorastaan käymään röyhkeän  
vieraan kimppuun.

Jälleen korkeita erämaavuoria. Op-  
paani verhoutuu burnusiinsa. Silmäni,  
korvani, nenäni ja suuni ovat täynnä pö-  
lyä, ja moottoripyörä hyppii ja tanssii  
niin, että luulen sen hajoavan. Olen jäl-  
leen sellaisella mielettömällä matkalla,  
jota aina katu siellä ollessaan — mutta ei  
koskaan jälkeensä.

Nyt on yö — yö Arabian erämaassa,  
ja me juutumme kiinni. Arabioppaallani  
on ainoastaan yksi ajatus: nukkuminen.  
En saa isketyksi hänen kalloonsa, että jos  
yritämme irroittaa pyörän vasta aamulla,  
on hiekka silloin polttavan kuumaa ja  
vielä löysempää ja juoksevampaa kuin  
nyt yöllä. Sitä paitsi on suorastaan epäin-  
himillistä yrittää työntää pyörää aurin-  
gon paahtaessa. Arabi puistelee vain pää-  
tään ja nukkuu edelleen.

Ja sitten tulee päivä, hehkuvan kuuma  
päivä keskellä erämaata, ja pyörä istuu  
edelleenkin kiinni hiekassa. Olimme tur-  
haan yrittäneet kaivaa sitä esiin aamulla.

Jälleen yö — ja me olemme samassa ti-  
lanteessa. Koko illan olemme hyörineet  
ja häärineet, mutta moottoripyörä on  
vain vajonnut syvemmälle hiekkaan.  
Olen päästänyt renkaista ilman pois, jot-  
ta niillä olisi leveämpi kantopinta, mutta  
sekään ei auta.

Nyt olen jälleen liikkeellä. Aamulla  
kulki ohitse kamelikaravaani, ja tunnin  
kuluttua pääsin jälleen ajamaan — kame-  
lit ovat erämaiden Falck (tunnettu tans-  
kalainen pelastusyhtiö. Suom. huom.). Ja  
kaikista epätasaisuuksista, kivistä ja ki-  
venlohkareista huolimatta on moottori-  
pyörän kiidettävä täyttä vauhtia heti, kun  
lähestymme pettäviä hiekkakinoksia.  
Kaukaisuudessa sukeltautuu esiin muuta-  
mia palmunlatvoja laaksopaikasta. Kei-  
das keitaan vieressä, tuhansittain kaivoja.  
Keitaat ovat samanlaisia kuin nekin, jois-  
sa olemme jo käyneet: Eedenin puutarho-  
ja, kun niitä katselee kaukaa pitkän erä-

maatkan jälkeen, mutta vain likaisia  
ja pölyisiä paikkoja, kun lopulta saapuu  
niihin ja pysähtyy.

Mokallalla on oma sulttaaninsa, josta  
ei kuitenkaan puhuta läheskään niin pal-  
jon kuin hänen pojastaan, jonka intohi-  
mona kauniiden, kaikenväristen ja -  
rotuisten naisten keräilyn ohella ovat ih-  
meelliset rikkaudet. Lähinnä tätä intohi-  
moa saan kiittää siitä, että ylimalkaan  
tein tuttavuutta tämän ihmeellisen kylän  
kanssa, missä valkoisen miehen jalka  
harvoin on tallannut maata. H/L Spica  
poikkesi nimittäin Mokallaan yksin-  
omaan tuomaan kahta strutsia sulttaanin  
pojan eläintarhaan.

Mutta minun tutkimukseni Arabian  
erämaassa ovat tuottaneet kielteisen tu-  
loksen. Minulle on käynyt selväksi, että  
matkanteko kuluneella moottoripyöräl-  
läni on mahdotonta täällä, missä hiekka  
on vieläkin hienompaa kuin Saharassa.

Kun melkoisten rasiutusten ja monen  
epäonnen jälkeen saavun takaisin Mokal-  
laan, on Spica onneksi vielä siellä, sillä  
hirssin lastaus tapahtuu hitaasti.

Minusta tulee jälleen matruusi

Tuntia ennen laivan lähtöä olen jälleen  
värväytynyt siihen matruusiksi.

Ensimmäinen perämies, joka vastaa  
sitä, että laiva on kunnossa, alkaa muut-  
tua ankaraksi. Punaisen meren paahta-  
vasta kuumuudesta ja tropiikin auringon  
säälimättömästä säteilystä huolimatta  
meidän on kalkuteltava ruostetta ja maa-  
lattava aamusta iltaan.

Saavumme Suezin kanavalle; minä  
joudun ruoriin, ja Spicaa, jonka keula  
kyntää liian syvällä ja peräsimen toinen  
puoli on ylhäällä vedestä, ei ole lainkaan  
helppo ohjata pitkin tuota ”ränniä”.  
Minua ei lainkaan ihmetytä, että silloin  
tällöin sattuu joku laiva ajamaan poikit-  
tain kanavaan ja tukkii liikenteen ko-  
konaan joksikin ajaksi.

Eräällä kanava-asemalla vaihdamme  
luotsia. Hyvin suuri osa luotseista on  
skandinaaveja, sillä täällä, missä kysy-  
myksessä ovat suuret arvot, on totuttu



*Moottoripyörä herättää huomiota Mokallan arabinuorison keskuudessa. Huomatkaa paljaat kalliorinteet ja tiheään tungetut talot meren rannalla.*

luottamaan pohjoismaiseen kyvykkyy-  
teen ja vastuuntuntoon.

Minä purjehdin nyt viidettä kertaa Su-  
ezin kanavan läpi. Minulla on siis jo run-  
saasti kokemusta, ja kun saavumme Port  
Saidiin, missä kaikenlaisia kauppiaita  
saapuu laivaan, voin antaa vähemmän  
kokeneille matruuseille ja laivapojille hy-  
viä neuvoja; mutta on mahdotonta kuva-  
ta kaikkia niitä metkuja ja menetelmiä,  
joita täällä käytetään. Kansipoika ostaa  
upean suklaarasian kelmukääreineen ja  
punaisine silkkinauhoineen — siinä on  
varmaankin kokonainen kilo, arvelee  
hän. Ja niin siinä onkin, mutta sisällys ei  
suinkaan ole mitään herkkua, vaan puu-  
villaa ja kaikenlaista roskaa. Myyjä oli  
kuitenkin jo ehtinyt siirtyä turvaan toisiin  
laivoihin.

Jopa kokenutta kokkiakin, joka on  
kulkenut kanavan läpi monet kerrat, ve-

detään nenästä, sillä kun hän lähemmin  
tutkii puolikaslaatikollista konjakkia,  
jonka hän on ostanut, pullo osoittautu-  
vatkin teellä täytetyiksi.

Vaihdan itse vararannekelloni erään  
nuhruisen miehen kanssa, jolta vastineek-  
si saan sähköisen valotusmittarin. Well,  
pian selvisi, että valotusmittari oli epä-  
kunnossa, mutta minä lohduttauduin sil-  
lä, että kello, jonka annoin miehelle, kävi  
korkeintaan pari tuntia kerrallaan.

Kun olemme ulkona merellä, matkalla  
pitkän aallonmurtajan ohi, jolla Fer-  
dinand Lessepsin, 161 km:n pituisen  
kanavan luoja patsas seisoo, kohtaam-  
me valkoiseksi maalatun matkustajalai-  
van, jonka perässä liehuu Tanskan Dan-  
nebrog-lippu. Huomaan tuntevani laivan,  
se on O.K:n laivoja, tosiaankin, sehän on  
vanha Meonia, jolla olen kaksi kertaa  
purjehtinut Siamiin ollessani 16-vuotias.

Juuri silloin pääsin matkustuksen maakuun.

## KOHTI TANSKAA

Ranskan musta pörssi.

— Tanska näkyvissä

Lopultakin tulevat näkyviin valkoiset vuoret. Sivuumme St. d'Ifin ja saavumme Marseilleen rikkipommitettuun satamaan. Kun tuntee ranskalaisten työtehon, ei ihmettele, että jälleenrakentamista varten on laadittu 5-vuotissuunnitelma, joka mahdollisesti kestää 25 vuotta.

Laskiessani jälleen jalkani Euroopan maaperälle minun on melkein suu auki ihmeteltävä sitä, että yhtäaika näen niin paljon valkoihoisia ihmisiä. Haluan palavasti saada moottoripyöräni maihin ja päästä ajamaan kohti pohjoista vauhdilla, joka korvaisi kurjan Spican kuhnustelun. Mutta kello on 13 ja Ranskan tullin työaika on lopussa.

Seuraavana aamuna nostetaan moottoripyörä laivasta, ja se putoaa huolimattomuuden takia laiturille niin että jysähtää. Se on kuitenkin saanut pahempakin töyssyjä aikaisemmin ja kestää nytkin.

Hyvästit kelpo miehistölle, ystävilleni, miellyttävälle kapteenille ja tärkeälle ruotsalaiselle perämiehelle, joka alentuu ojentamaan minulle kätensä, koska sopimusaikani on lopussa enkä ole enää matruusi.

Kukaan tullivirkailijoista ei voi tullata moottoripyörää eikä mistään tullikonttoreista saada neuvoa asiaan. Tunnen olevani pakkotilanteessa ja sieppaan huomamatta erään leimasimen, menen kaupunkiin, ostan leimasintyynyn ja leimaan carnet'ini kaikkien taiteen sääntöjen mukaan. Mutta kun aion ajaa ulos veräjältä, temppuni huomataankin ja se on aiheuttamaisillaan räjähdysken. Minun on käännettävä takaisin. Toisella tulliveräjällä kohtaa minua sama epäonni. Mutta kun lopulta selitän asian ja valitan hätääni, minulta tiedustellaan, kuinka paljon maksaisin tullikamarille, ja sitten pääsen kärryille.

Minun on maksettava 25 Tanskan kruunua lahjuksia, ennen kuin saan oikean leiman ja pääsen ulos portista.

Bensiini on säännöstelty, ja niin hyvin ranskalaiset viranomaiset kuin matkatoimistot ja moottorikerhotkin kehoittavat minua kääntymään mustan pörssin puoleen, joka myy bensiiniä ilman kuponkeja — kolminkertaisesta hinnasta.

Kun vihaisena siitä, että minun olisi pakko turvautua näihin kohtuuttomiin hintoihin, käännyt poliisikonttorin puoleen, selittää poliisimestari minulle, että minä hyvin voin rauhoittaa omaatuntoani ostamalla dollareita (mustasta pörssistä) ja sen jälkeen ostamalla laillisia bensiinikuponkeja pankista, mutta että hänellä itsellään muuten sattumalta on erä mustaa bensiiniä, jonka hän suostuisi myymään minulle erittäin ”kohtuullisesta” hinnasta.

Seuraavana päivänä lähdän matkalle. Kirsikkapuiden vaaleanpunaiset kukat koristavat laaksoja, ja valkoisilla vuorenteillä on joukoittain keltaisia kukkia. Ikivanhat linnat todistavat vanhemmasta kulttuurista kuin Afrikassa tapaamani. Välttämättömän bensiinin mustan pörssin kauppa viivyttää uskomattomasti matkaani todistaen, että kulttuurilla on varjopuolensakin.

Kaikki ranskalaiset rahani menevät mustaan bensiiniin. Kun minulla ei ole varaa mennä asumaan hotelliin, pystytän telttani pieneen metsikköön Lyonin lähellä. On yöpakkasta ja minua paleltaa. Muistelen kuutamaisia tropiikin öitä ja nautin raakoja kaurahiutaleita ja vettä. Toivottavasti pian nautin viimeistä kertaa sellaista ylellisyyttä tällä matkalla. Täysikuu pilkistää puiden alostomien oksien välitse. Hyeena, ei, varmaankin se on koira, ulvoo jossakin kaukana. Villieläimiähän täällä ei voi olla, mutta tunnen itseni paljon yksinäisemmäksi kuin ollessani neekerien luona tai Afrikan erämaissa.

Kun saavun Lyoniin, minulla on melkein kaikenlaista rahaa, mutta pankit kieltäytyvät vaihtamasta sitä eikä Tanskan konsulaattikaan näe mitään mahdol-

lisuutta vaihtaa paria Englannin puntia.

Koko päivän ja illan yritän turhaan vaihtaa rahaa. Kello 22 tienoilla alkaa moottori yskähdellä, bensiini on loppumaisillaan. Poikkean lähimmälle bensiini-asemalle, vedän esiin kamerani ja saan säiliöni täyteen. Kun saavun Pariisiin, on asia yhtä hullulla tolalla, mutta rannekelollani hankin itselleni noita kallisarvoisia tippoja.

Allied Control Officassa (Liittoutuneiden valvontavirastossa), jossa pyydän lupaa ajaa Saksan halki, selittää koppava ranskalainen upseeri, että viisumin laatiminen vie 10 minuuttia, mutta kun sulke-misaikaan on vain 5 minuuttia, minun on mieluummin saavuttava seuraavana päivänä.

Selitän, että olen jo aikoja sitten sähköttänyt Tanskaan saapuvani määräpäivänä ja että minun olisi ajettava koko ilta ja yö.

Miksi sitten en tullut hiukan aikaisemmin?

Minun on selitettävä, että Ranskan musta pörssi on viivyttänyt minua jo kaksi vuorokautta; mutta sekään ei auta!

Avulias englannitar samassa toimistossa nousee ja sanoo kovalla äänellä, että englantilaiset eivät pelkää tehdä työtä viisi minuuttia yli määräajankin. Hän saattaa minut Englannin konsulin luokse, ja pian saan erikoisluvan ajaa Saksan kautta.

Matkatavarani hupenevat. Peite, kompassi, säilykkeet, pari tropiikkipaitaa, kaikki vaihdetaan vähitellen bensiiniin ja niin saan säiliöni ja varasäiliöni täytetyiksi.

Belgia, Hollanti, Saksa — yö, aamu, päivä — sadetta, rakeita, auringonpaistetta. Mutta matka jatkuu eteenpäin, keskeytymättä eteenpäin. Ajatuksissani olen jo kauan ollut Tanskassa. Pari ystävää on varmaankin Korsorissa vastassa ja toiset Kööpenhaminassa, ja sitten jatkan Vemmetoftiin, minne on ihanaa päästä.

Moottoripyörä kiittää täydellä kaasulla, mutta vauhti ei siitä huolimatta ole kovinkaan suuri.

Saksan yksitoikkisilla autostradoilla sattuu rengasrikkoja, ja minä saan paikat niitä puolen yötä; sormeni ovat puutuneet ja kylmästä kohmeesta. Eräs saksalainen pysäyttää vanhan kuorma-autonsa ja auttaa minua saaden palkkiokseen savukepaketin.

Tanska näkyvissä

Parissa tunnissa olen Tanskan rajalla. Sadekuuro pieksää vastakynnettyjä peltoja. Tunnen muutamien vesipisarojen lyövän kasvoihini ja näen niiden värjäävän asfaltin mustaksi.

Kuinka usein olinkaan kärsinyt kuumuutta ja kuivuutta, kuinka usein olinkaan joutunut sellaiseen kaatosateeseen, että minusta melkein oli tuntunut siltä kuin olisin ajanut vesiputouksen lävitse!

Mutta tällaisen pohjolan ilmaston sadekuuron tunnen hyvin. Se vaikuttaa virkistävästi. Pian pilkistää aurinko jälleen pilvien takaa ja taivas muuttuu selkeäksi ja siniseksi.

Ajan eteenpäin puolinukuksissa. Ajatuksissani olen yhä edelleen Afrikassa, mutta sivuuttaessani viimeisen mäennypylän Saksan alueella herään, sillä Etelä-Jyllannissa näen kaikkialla lippuja toisen toisensa vieressä. Dannebrog liehuu jokaisessa talossa. On kuningatar Ingridin syntymäpäivä ja koko maa on juhlapuvussaan. Milloinkaan en ole nähnyt Tanskaa kauniimpana kuin nyt.

Sivuvaunu on peitetty leijonantaljalla ja täynnä muistoesineitä, mutta tullitar-kastus sujuu sangen kivuttomasti. Afrikassa saattoi monta kertaa ajaa rajan yli kiertämällä tulliasemat. Niin Afrikassa — seikkailujen Afrikassa . . . minun on vaikea käsittää, että nyt olen jälleen palannut Tanskaan. Ajan kuin horroksessa, ja ajatuksissani olen edelleenkin tuolla mustien maanosassa.

Mahtava päällikkö kantotuolissa — ei, tarkoitan autokauppias Rasmussen Grästenista moottoripyörineen toivottaen minut tervetulleeksi. Rest housessa Åbenråssa minulle tarjotaan palapihviä — vai onko se puhvelinpaistia?



Yhä eteenpäin pohjoista kohden, aarniometsällä ja viidakolla pitkin tien varsin on sangen sivistynyt leima, ja ystävällisen näköiset alkuasukkaat liikkuvat rauhallisina ja viljelevät peltojaan.

Ylitän Vähän Beltin sillan. Ennen muinoin siitä soudettiin yli kanooteilla.

Matkalla Odensea kohti pysähdyn erään dukan luokse ostaakseni jotain, mutta täältä ei voi saada ainoatakaan banaania tyhjää säilykerasiaa vastaan.

Ison Beltin lautalla moottoripyörä heittää huomioita. Ihmiset lukevat kaupunkien nimiä, jotka on maalattu etupyörän lokasuojukseen: Alger — Kano — Stanleyville — ” oo, hän on ollut ulkomailla!” — Nairobi — Kapkaupunki.

Saavumme Mombasan satamaan, ja joukko mustia keihäineen ja kilpineen on vastassa — ja totta tosiaan, siellä on myös joukko kääpiöitä — ei, mitäs tämä nyt oikein onkaan, nehän ovat ystäviä ja tuttavie ja kaikki Korsorin koulujen lapset, jotka suorittavat ympärilläni jonkinlaista sotatnassia: n'goma, n'goma, iku apa n'geni bwana makuba — tanssikaa, lyökää rumpuja, tässä meillä on jälleen suuri valkoinen päällikkö.

Ketjut irroitetaan, minä ajan lautalta maalle, minut piiritetään ja hukutetaan kukkasiin. Tunnen lujan kädenpuristuksen ja toverillisen lyönnin olaleni, ja siinä on hyvä ystäväni Wolfram, jolle sanoin jäähyväiset Kapkaupungissa.

Olen vähällä hautautua kukkien alle. Isä, äiti ja sisar pääsevät vaivoin tunkeutumaan ihmisjoukon halki nähdäkseen, Jørgen tosiaankin tullut kotiin ehjin nahoin. Tällaista vastaanottoa en koskaan ole voinut kuvitellakaan, ja minä tunnen olevani iloinen ja kiitollinen siitä, että olen selvinnyt vaaroista ja vaikeuksista, ja kun johtaja Fisker pujottaa laakeriseppeleen kaulaani, taidan olla hiukan ylpeäkin siitä, että olen saanut matkani suoritetuksi.

Kumpuileva maasto ennen Slagelsea tuo mieleeni Tanganjikan.

Soróssä olen vähällä ajaa yhteen erään auton kanssa, joka on tulossa safarilta —

vai olisikohan se paikallinen teurastaja tai makkarakantekijä? Tartun lujemmin ohjaustankoon ja koetan pysyä todellisuudessa. Soró, Ringsted, Roskilde, Kapkaupunki, Nairobi, Hedehusene, Kööpenhamina.

Viktoria-, ei, vaan Damhus-järvellä odottaa minua valtavan suuri karavaani, ja suuren moottoripyöräseikkijoukon kärjessä ajan kohti Raatihuoneen toria. Paljon kukkasia.

Joukko lehtineekereitä ja heidän poppamiehiään ottaa minut salamahyökkäyksellä vangiksi, mutta kun opimme tuntemaan toisemme, havaitsen että heimo on sangen ystävällinen. Minut päästetään vapaaksi ja minulle sanotaan, että minun on mentävä radiotaloon. Kahdenkymmenen kuukauden ajan olen ollut yötä päivää jännityksessä; nyt annan muiden määrätä ja ajan sinne kuin hypnoosissa.

Rantatie Køgeen — vaalea erämaan hiekka ulottuu aivan veden rajaan saakka. Kaksi strutsia, juoksee henkensä edestä moottoripyörnä edellä. Ei sentään, varmaankin siinä on vain pari Køgen kanaa.

Härlev, Karise — korviasärkevä toivotus saa minut jarruttamaan voimakkaasti, kun jono norsuja nopeasti kulkee poikki tien. Ratavartijanainen nostaa puomin jälleen, ja minä voi ajaa edelleen.

Lopultakin saavun kotikraaliin. Naapurit ja läheiset heimopäällikköt ovat vastassa. Kunnianosoituksia.

Isä ottaa esille pulloja ja vahva zuluolut kiertää pöytää.

Seuraavana aamuna herään pää vähän raskaana. Äkkiä havaitsen makavan oikeassa sängyssä eikä teltassa ja makuusäkissä. Minulle selkenee vähitellen, että olen päässyt ehjin nahoin Tanskaan, ja nyt minulla on yksi ainoa ajatus aivoissani: värielokuva! Esityskone surisee ja minä elän uudelleen jännittävät hetket matkallani: erämaamatkan, viidakon, safarit, kauniit kasvit, ihmeelliset eläimet, ystävälliset ihmisyyöjät, kameleontit, jotka vaihtavat väriään, ja lopuksi



20 kuukauden ja 40 000 ajokilometrin jälkeen olen lopulta palannut kotiin leijonantailja sivuvaunussani.

näen itseni ratsastamassa kirahvilla. Elokuvasa minulla on lopultakin kumoamaton todiste siitä, ettei kaikki ole ollut vain mielikuvituksellista unta, vaan todellisuutta — seikkailuista rikas matka halki Afrikan.

lisuutta — seikkailuista rikas matka halki Afrikan.

LOPPU

Moottoripyöräkerho 69 r.y.  
kiittää kustannusosakeyhtiö  
Werner Söderströmiä  
joka kustansi matkakertomuksen.

# Taukoverryttelyä

Tänä kesänä Kontio-ralli on varsin kaukana. Monilla ajo-aikaa ei ole riittävästi ja pitää ajaa ”yhtä soittoa”. Riittävä määrä ajotaukoja on eräs turvallisuustekijäkin. Kerholaisillemme 1970-luvun alussa tehdyn ajoväsymyskyselyn mukaan useimmat katsovat tauon tarpeelliseksi 200—250 km välimatkoin, jotkut porhaltelevat jopa 300—400 km, vain tankkauksista huolehtien. Muutamalla voimisteluliikkeellä ajaja ja matkustaja voivat luoda vireyttä itseensä. Allaolevaa verryttelyä sopii kokeilla, jos kaksi tai useampia on matkassa. Tämä on sovellutus eräiden urheiluvalmentajien käyttämää pikarentouttamisesta esim. kovan hiihto- tai painonnostoharjoituksen jälkeen. Sitä on kokeillut myös muutamat motoristit ajopuutumuksen lievitykseen.

## Alkuliikkeet:

Ajotauolla ensin riisutaan kypärä ja käsineet, sekä avataan tarpeen mukaan ajohaalarin kiristääviä vetoketjuja. Ravistellaan rentona käsiä ja ”potkitaan” jaloilla rennosti. Pienen tauon jälkeen kohotaan muutama kerta varpailleen, venyttäen koko rumista varpaista niskaan saakka. Sitten ajokaverukset vuorotellen pusertelevat ajopuvun läpi hartiaisiin ja niskan aluetta. Ensin nousetaan selkärangan suuntaan molemmin käsin painellen hartioista ylös niskaan ja pääläelle ja sitten käsittelevä liike painuu niskan sivuja alas hartioille ja olkapäille. Noin parin minuutin käsittely ja sitten rentoa pään ja hartian ravistelua.

## Varsinainen rentouttaminen:

Asetutaan vastakkain kapeaan haara-asettoon. metrin päähän vastakkain toisistaan. Asetetaan vasemmat kädet vastakkain sormet lomittain ja rauhallisesti jännitetään käsiä siten, että ensi kerralla jännitys pysähtyy olkapään tasolle, toisella painalluksella jännite tuntuu hartioissa ja niskassa ja kolmannel-

la selästä kantapäihin saakka. Sitten ote irti, rentoutus ja ravistelu. Sama tehdään sitten oikealla kädellä, sekä siten molemmilla käsillä yhtäaikaan. Sitten toinen asettuu tasaiselle paikalle selälleen, maaten hetken suorana ja rentona. Sitten nostaa vasemman jalan ja kaaveri painaa sitä ensin niin, että jännite ulottuu reiteen saakka, sitten ristiselkään ja lopuksi niskaan saakka. Sama oikealla ja molemmilla jaloilla. Sitten seisaalla oleva ottaa vasemman jalan niskasta kiinni ja ravistelee koko raajaa, sitten oikeaa ja molempia.

## Täydennyskäsittely:

Jos tämä liikesarja ei riittävästi rentouta puutuneita takamuksia, asettuu käsiteltävä suulleen makaamaan tasaiselle alustalle. Toinen asettuu hajareisiin polvitaipeiden ylle, laskee molemmat kämmenet takamuslihaksille ja rauhallisesti tekee pyörittävää hierontaliikettä, että alueen lihaksien verenkierto nopeutuu ja puutumus lievenee. Jos hartian alueella on puutumusta, kevyt paineleva hieromaliike jatkuu selkärangan

## MYYTÄVÄNÄ

Myydään tarpeettomana: Nolan Integral kelt. n:o 56 100 mk. Koho MX housut 100 mk. Halvarsson MX housut 200 mk. Sinisalo crossi rintasuojia. HVA cross-paita. Triumph Trident kärjet 3 kpl, öljyn suod. 3 kpl, bensahana, tiivistesarja — Erill. Corgasyll kannen tiiviste. CZ 175 ccm m-59 etuhaarukka. 3 kpl Jawa pyöriä, metsäm. Jawa iskarit, Jawa satula Lepper merkinen satula, Jawan tankki. 2 kpl Ariel 350 tiivistesarja sopii vm -38-51. BMW ilman-suodin 10 mk. Boch puola 6 v uusi. Guzzin sylinteritiivisteet + taka kaatumaraudat. Jawan lampunkuoria. Nava Enduro takalokasuojia. 3 kpl uusia Barum sisärenk. 2,75x21 40 mk. Yamaha Enduro vilkut. Yamaha 125 sylinterit. Jawan työkalukotelo uusi. Jawan-CZ kärkiä. 8 pr BMW 250 uusia männän renkaita. Myös uusia pienempiä Jawa-CZ osia. Puh 951-16 579.

gan molempia sivuja ylös niskaan ja ruumiin sivuja alapäin.

Hierontasarjan voi tehdä tarpeen mukaan 2—3 kertaa.

Jos sadan kilometrin välimatkoin pitää tauon ja suorittaa niskan-hartian painelun ja käsien jännityksen ja ravistelun, se useassa tapauksessa riittää. Parin—kolmen minuutinkin tällainen verryttely voi mukavasti ehkäistä puutumista ja lisätä vireyttä.

Kokeilkaapa, ei maksu mitään eikä vie paljon aikaa. Yksin liikkeellä oleva voi jännittää käsiään ja jalkojaan puuta tai seinää vasten ja sitten ravistellen rentouttaa raajojaan, mutta niskan hierontaa ei itseltä onnistu niin hyvin tuloksin kuin toisen suorittamana.

Motoristien toveruuskin voi pelata tällä alalla: helpkaa sinä minua niin minä helppaan sinua.

Eero Mikkola

Myydään mustat Craven SIVULAU-KUT, lasikuituvahvisteiset. Kannatinrautoja ja kiinnikkeitä seuraa. Tied. iltaisin 939-461 231.

Myydään HONDA XL 250 -79 aj. 600 km. Lähemmin puh. 973-87 236.

*Kuten tunnettua, on ruotsalaisissa lehdissä kukoistanut viime aikoina oikea ”norjalaisviitsien” tulva. Pohjana on tuollainen naapurikansojen välinen naljailu ja se oletettu tosiseikka, että norjalaiset ovat muka hiukan yksinkertaisia. Ei oo perää, ei oo perää, sen todistakoon tämän tarjottimen viimeiseksi valittu viitsi. Siitä sitten vaan nauramaan, jos nämä puujalkavitset ketään hymyilyttävät! Lisääkin painetaan jos lukijat vaativat.*

*Käänsi ja tarjoili JP.*

Tiedätkö miksi tarvitaan aikamoinen miesjoukko kun Norjassa pitää esim. omakotitaloon vaihtaa rikkipalaneen hehkulampun tilalle uusi??

— No, kas kun yksi ukko pitää siitä lampusta kiinni ja loput kiertää taloa kulumista vääntäen ympäri.

## KULTTUURIA:

Oslon kaupunginkirjasto on kuulemma suljettu.

No mikä syynä?

Kirja on varastettu.

Norjalainen oli voittanut kansanpelimannikilpailuissa ja sai palkkioksi mennä musiikki-instrumentteja myyvään liikkeen valitsemaan itselleen kaksi haluaansa soittopeliä ja vielä aivan ilmaiseksi. Voittaja toljaili kauan liikkeesä, ja sanoi lopuksi: Ottaisin tuon punaisen torven tuolta seinältä ja tuon valkoisen haitarin tuosta seinänvierusta.

— Ei helkkarissa, parahti myyjä: palopruuttaani minä en ikinä anna, ja tuo lämpöpatteri on lujasti kiinni seinässä ja kuuluu kiinteistöön.