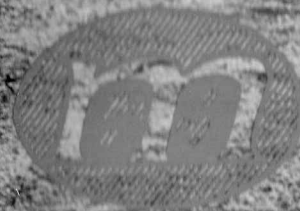
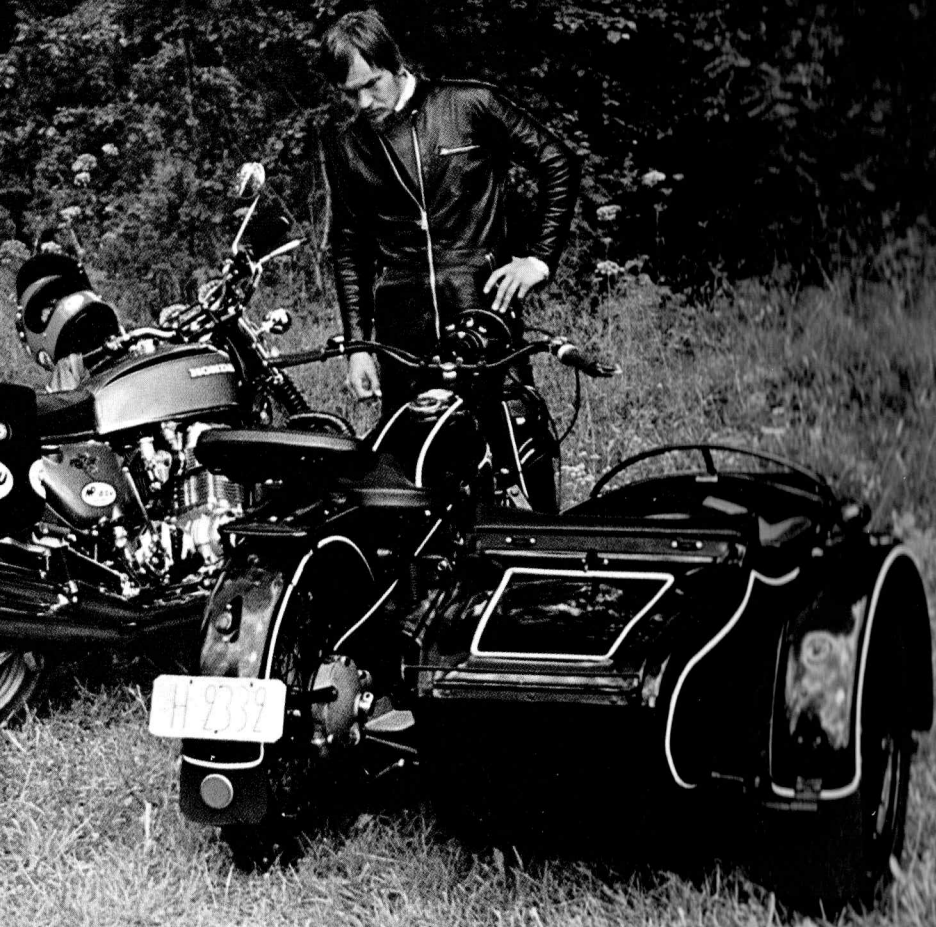


*Vauhkojen pyörten
rakentelijat
tuovat ralleihin
mielenkiintoista
nähtävää.*



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄLEIKKO 69 BY

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.:n hallitus

PuheenjohtajaSimo Nokso
Suomenkatu 2 B 7
45120 Kouvola 12**Sihteeri**Mauno Tonttila
Lankila
15540 Villähde**Kassanhoitaja**Lasse Numelin
Kenttätie 10 F 50
00720 Helsinki 72**Kerhon postisiirtotili**

numero on 426 781-0

KerhoisäntäEsko Koskinen
14240 Janakkala**Varajäsenet**Antti Karttunen
Rukatunturintie 3 E 38
00970 Helsinki 97Reijo Relander
Kyttärintie 26
45810 Pilkkanmaa**Toimittajat**Aimo Turunen
Tornipolku 11 A 28
06400 Porvoo 40
Puh. 915-145 588Eero Mikkola
36160 Siitama

Pertti Michelsson

Jaakko Panhelainen

Porvoo 1977 - Oy Uusimaa



Tervehdys!

Kuten varmasti huomaitkin, että Motoristi ilmestyi värikkäissä kansissa, halusimme näin tuoda väriä syksyn ankeaan harmauteen ja palata menneen kesän tapahtumiin.

Muutenkin näin vuoden ollessa loppuillaan on aina tapana tarkastella mennyttä aikaa ja todeta, että harrastusalamme kaikki näkymät ovat ilahduttavasti piristyneet: Uusia moottoripyöriä näkyi kokoontumisajoissa runsaasti johtuen kohtuullisena py-

syneestä hinta ja veropolitiikasta. Liikenneturvallisuus on kasvanut ja pyöräilijöiden liikennekäyttäytymisen sekä kokoontumisajojen taso on kohonnut astetta ylemmäksi. Kerhon toiminta, tapahtumat ja jäsenmäärä ovat olleet jälleen noususuunnassa. Kiitos mukavasta yhteistyöstä ja tervehdystä uudet jäsenet, kerhoon!

Oikein Hyvää Joulua ja vauhdikasta Uutta Vuotta!

Aimo

**MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.**

Hallituksen kokous 23.9. Mäntsälässä.

Paikalla olivat: puheenjohtaja Simo Nokso, toimittaja Aimo Turunen, kerhoisäntä Esko Koskinen, kassanhoitaja Lasse Numelin, sihteeri Mauno Tonttila, varajäsenet Antti Karttunen, Reijo Relander, kerhon ent. puheenjohtaja Orko Tallinen.

Kokouspöytäkirja:

1. Hallituksen jäsenten tehtävät jaettiin. Puheenjohtajan, kassanhoitajan ja sihteerin tehtävät jatkuvat entiseen tapaan, kerhoisännän tulee työskennellä yhteistyössä tilaisuuksien järjestäjien kanssa ja pitää yhteyttä näihin, sekä kehittää ja etsiä uusia toimintamuotoja. Varajäsenten tulee ottaa osaa hallituksen työhön, ja he toimisivat lähinnä kerhoisännän apuna.
2. Pohdittiin tilintarkastajien kertomuksen kohtaa "varojen suuntaamisesta kerhon toimintaan". Asia tulee esille seuraavassa kokouksessa.
3. Päätettiin, että Motoristiin n:o 6 laitetaan värikannet. Otetaan selville onko mahdollista ja kannattaako Motoristia postittaa joukkoristiteenä.
4. Harkittiin toimenpiteitä joilla kerholaisten tunnistaminen olisi helpompaa esim. pyörään kiinnitettävästä merkistä. Sekä toimenpiteistä joita ko. asia tulisi aiheuttamaan. Mm. hinta, myynti, sekä kontrollointi ja mahdollinen väärinkäyttö. Asiaa jatketaan seuraavassa kokouksessa.

5. Kontiorallin tilille päätettiin merkitä käyttövaroja 2 500 markkaa. Tilin hoitaja on Reijo Relander.
6. Päätettiin seuraavasta kokouksesta. Paikka on Janakkalassa lokakuun puolenvälin paikkeilla.
7. Lasse Numelin kiitti uuden hallituksen puolesta entistä pitkäaikaista puheenjohtajaa Orko Tallista.

Mäntsälä 23.9.1977

Mauno Tonttila

Hallituksen kokous Janakkalassa 21.10.1977.

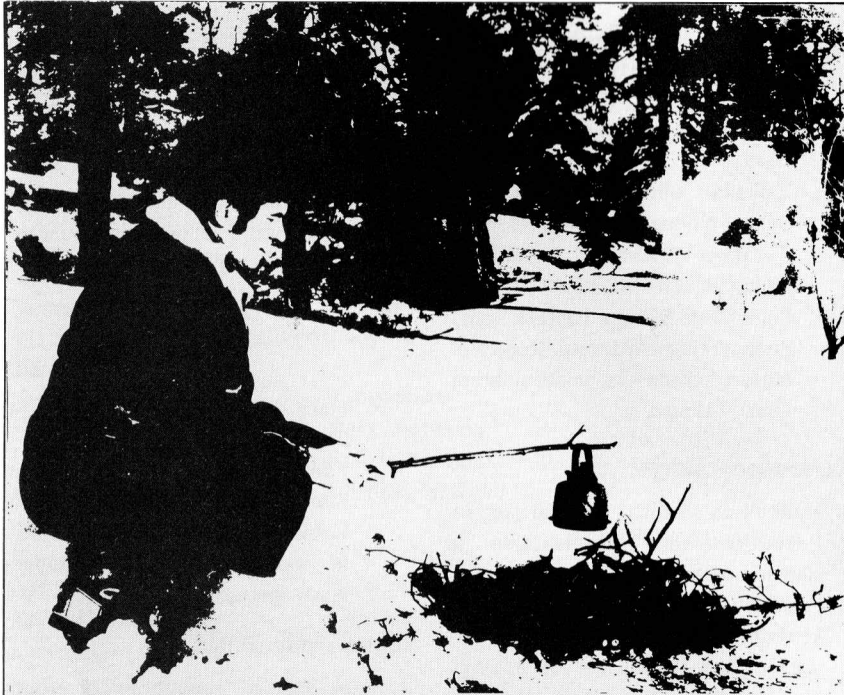
Paikalla olivat: puheenjohtaja Simo Nokso, kerhoisäntä Esko Koskinen, sihteeri Mauno Tonttila, varajäsenet Reijo Relander, Antti Karttunen.

Kokouspöytäkirja:

1. Keskusteltiin moottoripyöräveroesityksestä sekä mahdollisista toimista asian niin vaatiessa.
2. Jatkettiin keskustelua kerholaisten tunnistamisesta. Päätettiin ottaa selvää pyörään kiinnitettävän metallisen merkin sekä ajopukuun kiinnitettävän kangasmerkin hinnoista.
3. Tutkittiin mahdollisuuksia kerhon alueelliseen toimintaan. Päätettiin ottaa selvää minkälaisia mahdollisuuksia ko. asialle on. Sekä minkälaisessa muodossa toimintaa pitäisi toteuttaa.
4. Käsiteltiin kerhon rutiiniasiat.
5. Päätettiin seuraavasta kokouksesta, joka pidetään Nastolassa joulukuun alussa.

Janakkala 21.10.1977

Mauno Tonttila
sihteeri



TALVIRALLI VALKEALASSA

helmikuun 4-5 päivänä 1978 Pahkajärven alueella.

*Opastus Kouvolan ja Mikkelin väliseltä Tuohikotin tieltä.
Ennakoilmoittautumiset ja 20:— tammikuun 15 päivään mennessä os. Pentti Suutari 7 C 2. 46140 Vekaranjärvi.
Maksuun sisältyy: lämmin ateria, voileipäpöytä, telttamajoitus lämpöineen ja patjoineen sekä sauna.*

HUOMIOITA JA KOKEMUKSIA ENGLANNISSA

Englanti on nykyisessä talouskriisien maailmassa eräs edullisimmista loma-kohteista Suomen markan käyttäjille. Valtio on siellä vakauttanut pitkään raskaalla kädellä ja eräs keino on matkailijavirran houkuttelu edullisella hintatasolla. Oma kansa taas on tiukalla ulkomaan valuutan saannissa. Jos haluaa tavata englantilaisia motoristeja, heitä tapaa parhaiten omassa maassaan. Aputoimitajalla on ollut kosketusta ja yhteyksiä englantilaisiin jo 30 vuoden aikana, joihinkin motoristeihinkin 10 vuoden aikana. Nyt tuli lähdetyksi ensi kertaa paikan päälle sikäläiseen elämänmuotoon tutustumaan. Kun oli pari vuotta käyttämättä se valtion myöntämä 10 päivän maatalouslomakin ja englantilaiset ystävät lupasivat mahdollisuuden tutustua sikäläiseen maaseutuunkin. Matkaan lähdettiin kimpassa Hollan Pepen kanssa, hänelle kiireisenä liikemiehenä oli myös rästiintynyt käyttämätöntä kesälomaa.

Lontoon humussa

Sumua ei Lontoossa ollut, mutta suurkaupungin humua senkin edestä. 19 asenteen lämpötila tuntui kuin saunassa ololta Suomen kylmän syksyn jälkeen. Lontoon ”vääränpuoleinen” ja kaikentäyttävä liikenne tuntui aluksi sellaiselta kaaokselta,

että tuntui siltä ettei täältä hengissä Suomeen selviä. Moottoripyörät puikkelehtivat huikein koukkauksin ruuhkaliikenteen välissä. Jalankulkijat pyrähtivät vasten punaista valoa, kun pienikin mahdollisuus tuli. Taksit poimivat kyytiin mistä tahansa ja miten tahansa. Mutta pari päivää Lontoossa osoitti, että kaikki tämä oli johdonmukaista joustavaa liikennöimistä, rauhallisen englantilaisen luonteen fiksusti toteuttamana. Englantilaisen yksilöllisyyden tunnuslause: Live and let to live — elää ja antaa toistenkin elää, toteutuu liikenteessä tapaan: Go and let to go — mennä ja antaa toistenkin mennä.

Aikaakuluttavia pärinäpoikia tai jengejä ei Lontoon keskustasta tapaa, joisain laitaisissa ehkä. Lukuosat keskustan moottoripyörät liittyvät työmatkoihin ja niitä on paljon ja ne ovat todella hyväksytyt osa liikenteestä koska eivät vie paljon tilaa. Lukuisten toimistotalojen ja liikkeiden kohdalla on kadulla oma parkkikaista työntekijäin moottoripyörille. Katuun on maalilla vedetty vahvoihin kirjaimiin: Solo motor cycles only. Englantilaisista käytännöllisyyttä ja liikennerealisimia. Englantilaisista yksilöllisyyttä osoittaa se, että kunkin parkkipaikan jokainen pyörä on erilainen, vältetään hankkimasta sellaista joka toisella jo on. Onhan englantilaisen rivitalonkin jokaisen asun-

non ovi ja etupuutarha erilainen kuin naapurilla. Kun erilaisuus ja sekavuus kaikessa menee tietyn rajan yli, siitä syntyy omalaatuisen tasapainoinen kokonaisuus ja englantilaisen elämänmuodon tunnus.

Viikonlopuksi Liverpooliin ja maaseudulle

Pari päivää sujahti Lontoossa nopeasti. Minä tutkin linnoja, kirkkoja, museoita ja monumenttirakennuksia väsyksiin asti. Olin mukana linja-autoretkellä Windsorin linnaan Lontoon ulkopuolella. Liikemiehenä Pepe viihtyi Lontoon cityn kuuluilla kauppakaduilla. Viikonlopuksi ohjelmamme yhdistyi. Perjantai-illaksi matkustimme uljaalla 160 km vauhtisella pikajunalla Liverpooliin. Siellä samalla kadulla asuvat matkamotoristit Walter ja Keith ottivat meidät huomaansa. Lauan-taiaamupäivä kului Liverpoolin mahtavan keskustan monumenttirakennuksiin tutustumisessa. Sitten ajeltiin – autolla koska selostus kaikille sujui näin paremmin – Lancashiren ja Chesterin alueita maaseudulla ja päädyttiin pikkuseen kalaravintolaan meren rannalla. Olipa maistuvaa tuoretta kalaa.

Illaksi oli pubin yläkerta varattu motoristikerhon kuukausi-illanviettoa varten. Yli puolet 70 jäsenestä oli läsnä. Kuten pubien tyyliin kuuluu, kukaan ei istu vaan seisotaan, maistellaan olutta ja jutellaan. Sosiaaliseen kanssakäymiseen kuuluu, ettei eristäydytä eri ryhmiksi. Jutellaan mahdollisimman monen kanssa ja näin kontaktit säilyvät kaikkien kesken.

Vain diaesitysten ajaksi istuttiin viereisen kerhohuoneen tuoleille. Esitimme Pepen kanssa sarjat Suomen luontoa, sekä motorismiin liittyvää aineistoa mm. Kontiosta ja Festingistä. Saivat pojat joitain väläyksiä meikäläisistä meiningeistä. Suomen luonnon tasaisuutta ihmettelivät. Odottivat vuoristonäkymiä.

Ilta oli kertakaikkiaan fiksu kokemus. Sakki oli tyylikkään siistiä eikä kukaan ryypännyt sellaista määrää, että se olisi näkynyt päällepäin. Niiden jotka olivat tulleet pyörillä, oli vielä enemmän hillittävä itseään kuin kaupungin keskustasta yleisten kulkuneuvojen kautta tulleiden. Illan tarkoitus todella oli jutustelu ja suomalaisvieraiden kanssa olo, ei juhliminen. Makkara ei kuulunut illan ohjelmaan, vaan pikku voileivät oluen kera. Englantilaiseen tapaan tilaisuus loppui klo 23, pystyisivätpä suomalaisetkin tähän.

Illan kohtuullisuus takasi sen, että sunnuntai-aamuna klo yhdeksän olimme valmiit pitkälle maaseutukierrokselle, jonka kääntopiste tulisi olemaan kerhon kesärallipaikka North-Walesin vuoristossa. Nytkin lähdettiin autolla ja Keithin Norton Commando ja Walterin viisatasen Suzuki jätettiin talliin. Ajeltiin tuntikausia Walesin mutkikkaita teitä kuvankauniin maaseutumaiseman lumoissa. Välillä pysähdyttiin tuhatvuotisen perinteen omaaviin kyliin ja pikkukaupunkeihin. Paikannimet olivat wellsia, jopa 7 kirjaimen sanoja ilman vokaaleja. Vaikka päivä oli kaunis ja lämmin, ihmisiä ja autoja oli vähän liikkeellä. Moottoripyöriä vielä vähemmän eikä juuri koskaan kahta kerralla, ryhmistä puhumattakaan. Ajelijat olivat yleensä nuoria poikia japanilaispyörineen, sinisissä far-

kuissaan ja raskaissa nahkapuseroissaan.

Rallipaikka ja 1 000 lampaan muori

Olimme saapuneet Pohjois-Walesin kärkeen. Jo roomalaisten tekemä tie kierteli laakson pohjaa vuoren alareunaan uurrettuna. Oikealla oli rehevä laaksonpohja kirkkaine puroineen ja matalampi harjanne, jonka takana merenlahti. Vasemmalla nousi vuorenrinne melko tasaisena kilometrin korkeuteen. Katsoi mihin tahansa, kaikkialla oli lampaita, lampaita. Monen portin kautta ajoimme läpi lammaslaitumien ikivanhalle farmille, jota pitää sammuvan suvun viimeinen, 70-vuotias muori. Esi-isät saivat maan kuninkaalta sotilaallisen urheuden palkintona, 140 ha laaksoa johon liittyy pikkukuori, kilometri huikaisevan jylhää merenrantaa sekä valtava laidunoikeusala isolla vuorella. Tämä ala elättää 1 000 lammasta ja 15 lihanautaa vasikoineen. Pienen vuoren laella on uhkea tammimetsä ja sen reunassa on motoristikerhon kesärallin telta-paikka. Tyrmäävän kauniiden ja avariiden näkymien paikka. Tätä paikkaa muori antaa käyttää vain valittujen. Rehdit matkamotoristit ovat saavuttaneet tämän edun, kuten eräs partiopokajoukko ja uskonnollinen nuorisoryhmä. Motoristit ovat saaneet jopa muorin tiloihin varastoida kajakin, jolla he saavat kokeilla merellä liikkumista. Vain yhden viikonlopon motoristit viettävät täällä ja vain oman kerhon jäsenet saavat osallistua.

Pepelle ja minulle tutustuminen topakaan lammasmuoriin ja teetarjoilu ikivanhan, mustan takan ääressä oli kokemus, jollaista harvoin saa elämässään. Muori on wellsinkielinen, mutta puhuu toisena kielenä hyvää englantia ja hänen kanssaan oli helppo jutella. Tämä sukunsa viimeinen on todella voimaihminen ja persoonallisuus.

Pojat eivät päästäneet meitä palaamaan Lontooseen vielä pyhäiltana. Vietimme leppoisa koti-iltaa. Saimme siinä selväksi, että englantilaisten motoristien vähäinen kiinnostus kulkemiseen muualla Euroopassa johtuu eripuoleisesta liikenteestä. Samoinhan varsin harvat manner-Euroopan motoristit uskaltavat Englannin liikenteeseen. Hyvin kovat valuutatarajoitukset on toinen jarru matkailulle. Jos suomalainenkin motoristi saisi matkaansa Euroopankierrokselle 500 markkaa, ei sillä paljoa kuljettaisi ja juhlistaisi. Se rahamäärä minkä tavallinen matkamotoristi Englannissa vuosittain harrastukseensa käyttää, ilmeisesti on paljon pienempi kuin suomalaisella. Pyörät ja varusteet hankitaan harkiten ja käytetään pitkään. Varsin harvat hankkivat esim. nahkahaalarin. Nahkapusero-nahkafarkut yhdistelmä katsotaan käytökelpoisemmaksi. Ne ovat niin vahvaa nahkaa ja tekoa, että kestävät vähintään 10 vuotta paljoakaan muuttumatta. Mutta painoa niillä on 2–3 kertaa suomalaisen nahkapukuun verrattuna. Myös nahka- ja kumisaappaat ovat raskaita ja kömpelön näköisiä mutta lujia käytössä. Usean pukeutumistyyliin näkyi kuuluvan hyvin vahvat valkoiset villasukat, jotka ylittivät saapasvarren useita senttejä.



Englannissa löytyy tällaisia katuun maalattuja "pysäköinti kielletty alueita", joissa pysäköinti on sallittu vain moottoripyörille.

Motoristeja Lontoon pubissa

Lomaviikon viimeiseksi illaksi oli hotellien suomalaisille järjestetty yleinen pu-

bikierros Lontoossa. Kun tuloiltana jo olimme katsooneet 3 erityyppistä pubia, emme joukkoon liittyneet. Liverpoolin paikain ohjeiden mukaan ajoimme maanalaisella Earls Courtin alueelle.

Siellä on muutamia motoristien suosii-

mia pubeja, koska siellä on huomattavasti enemmän parkkeerausmahdollisuuksia kuin useimmissa muissa Lontoon osissa. Kiertelimme aluetta suuren näyttelyhallin tienoilla — siellä muuten oli vuoden suuri autonäyttely, joka illalla enää ei ollut auki. Erään vanhan pubin ulkopuolella sitten näkyi useita moottoripyöriä, isoja hyvinhoidettuja ja aina jollakin yksilöllisellä vempaleellä lisävarustettuna. Motoristeja paikallisen kantaväen ohella näytti olevan vajaa puolet asiakkaista. He olivat pikkuryhminä, mutta ryhmät hajosivat ja muuttuivat ja kosketusta juttelussa näytti olevan kantaasiakkaiden ja motoristien välillä yli ikä- ja säätyrajojen. Fiilis oli kuitenkin jotenkin kovempi ja tylmpi kuin Liverpoolin kerhoillansa. Oman sävynsä ehkä antoivat muutamat ilmeiset väkivaltatyytit, jotka ovat yhdistäneet motorismiin väkivaltasymboleja: rautaketjuja, nastoja ja piikkisiä rannerenkaita. Muutamat tyytit olivat suorastaan pelottavan näköisiä, mutta heidän käytöksensä ei sisällä pubissa mitenkään korostanut väkivaltaisuutta, ainoastaan pukuihin lisätty väkivaltarekvisiitta. Tosin ei hakaristejä näkynyt.

Alue on sitä Lontoota, josta turistia on varoitettu. Ankeantuntuista siellä olikin ja ankeutta lisäsi kerjäävät lapset. Epävarmuuden tajuavat myös siellä käyvät motoristit. Siitä antoi hyvän kuvan myöhäinen asiakas, joka juuri parkkeerasi isoa ja yksilöllistä Hondaansa, kun lähdimme kävelemään kohti maanalaisen asemaa. Noin 25 vuotias varsin siistinäköinen motoristi kuori päältäään tavanmukaisen barbourinsa, jolla kaikki Lontoon motoristit — myös työssäkävvät — suojaavat peruspukunsa sateelta ja saas-

Moottoripyörävero eduskunnassa

Eduskunta aloitti tiistaina marraskuun 8 päivänä vauhdilla lakiruuhan purkamisen jolloin hyväksyttiin laki auto- ja moottoripyöräveron määräytymisperusteista.

Moottoripyörävero on 20–70 prosenttia verotusarvosta moottorin iskutilavuudesta riippuen. Hallitus oli alunperin esittänyt moottoripyöräveron määrää vuoden 1978 alusta samaksi kuin se oli vuosina 1975 ja 1976 eli vero olisi vaihdellut moottorin iskutilasta riippuen 20 prosentista 120 prosenttiin. Eduskunnan valtiovarainvaliokunta pudotti veron enimmäismäärään 120 prosentista 70 prosenttiin.

teilta. Moneen kertaan hän tarkisti tavarasäiliöiden lukot. Sitten hän tarkasti keikellen. Lukitsi päälle murtohälyttimen ennenkuin meni sisään.

Ainoa "väkivalta" jonka kohteeksi me Lontoossa jouduimme oli paluumatkan ankeus. Lontoon lentokentän lennonjohdon viivytylakko kiusasi meitä siellä lähes neljä piinallisen pitkää ylimääräistä tuntia.

Kaikenkaikkiaan Englanninmatka oli monivivahteinen ja paljon antava elämys. Englantilaiset ovat reiluja ja vahvoja ihmisiä, ei ehkä moderneja, mutta juuri moderniin elämänmuotoonhan kylmät ihmissuhteet liittyvät. Jos on maassa maan tavalla, Englannissa viihtyy ja sinut hyväksytään. Terveiset Suomen motoristeille Liverpoolin motoristiryhmältä.

Eero Mikkola

Puheenjohtajan palsta

MOOTTORIPYÖRÄVERO

Lainaus 15.10.-77 HS:ssa olleesta artikkelista: Valiokunta alensi moottoripyöräveroa.

”Eduskunnan valtiovarainvaliokunta ehdottaa moottoripyöräveron alentamista huomattavasti alle hallituksen esityksen. Hallitus on lakiesityksessään korottanut moottoripyöräveroa tämän vuotisesta vuosien 1975–1976 korkealle tasolle.

Perjantaina antamassaan mietinnössä valiokunta esittää perittäväksi veroa seuraavasti: iskuilavuus enintään 130 cm³: 20 % verotusarvosta, 131–255: 30 %, 256–355: 40 %, 356–505: 50 %, 506–755: 50 %, 756 tai enemmän 70 %.

Hallituksen esitystä vastaa valiokunnan mietinnössä ainoastaan 130-kuutioisen moottoripyörän verotus. Suurimman alennuksen valiokunta sen sijaan esittää isommille pyörille. Kun hallitus perisi yli 756-kuutioisilta moottoripyöriltä 120 % verotusarvosta, valiokunta on pudottanut veron 70 prosenttiin. Valiokunnan esittämässä muodossa verotus on vuoden 1977 mukainen.

Lisäyksenä hallituksen esitykseen valtiovarainvaliokunta ehdottaa urheilutarkoitukseen suljetulla alueella käytettävien pyörien veroprosentiksi 20. Hallituksen mielestä urheilupyörien erikoisasema verotuksessa olisi pitänyt poistaa.”

Lakiesitys hyväksyttiin eduskunnan käsittelyssä valtiovarainvaliokunnan esittämässä muodossa. Kuten edellä esitety-

tä käy ilmi, on virkamieskunnassa henkilöitä, jotka yrittävät saada moottoripyöräilyn kitketyksi pois tästä valtakunnasta. Kuitenkin meidän pyöräilijöiden onneksi on päättävissä elimissä henkilöitä jotka suhtautuvat moottoripyöräilyyn asiallisesti, kuten valtiovarainvaliokunnan hallituksen esitystä huomattavasti moottoripyöräystävällisempi esitys osoittaa. Jotta tämä muutosesitys syntyi, vaati se taas kerran moottoripyöräjärjestöjen pikaista toimintaa asian korjaamiseksi, tietenkin moottoripyöräilyyn myönteisesti suhtautuvien poliitikkojen välityksellä.

Erittäin hyvänä esimerkkinä järkevästi ja asiallisesti moottoripyöräilyyn suhtautuvasta parlamentarikosta on anjalan-koskelainen kansanedustaja Olli Helminen. Itse hän ei ole ollut aktiivipyöräilijä, mutta tästä huolimatta hän on tehnyt erittäin suuriarvoista työtä moottoripyöräilyn jatkumiseksi, lähinnä pyrkimällä muokkaamaan muiden päätöksentekijöiden asenteita moottoripyöräilyä kohtaan jakamalla heille asiallista ja oikeaa tietoa moottoripyöräilystä. Hänen toimintansa ansiota on suurelta osin nykyinen melko inhimillinen moottoripyöräverotus, verrattuna korkean veron vuosiin.

Esitän omasta ja kaikkien moottoripyöräilijöiden puolesta kiitoksen Olli Helmiselle siitä merkittävästä työstä, jonka hän on harrastuksemme hyväksi tehnyt. Toivon, että tulevaisuudessa päättäjien joukossa myönteisesti moottoripyöräilyyn suhtautuvien määrä kasvaisi.

Osaltaan tähän myönteiseen asenteen muodostamiseen voimme me kaikki motoristit vaikuttaa oman käyttäytymisemme avulla niin liikenteessä kuin jalkautu-

Ko me konepyärill Espanjass käyti sadesuven 1977

Täsä taas yks kerholaine, meinaa se "Seitenpuolose Jiipee" siält Porist päi tup-paa juttelemaa ihmeellisist matkoistas ulkomaill.

Nii, kyllä maar siäll Espanjas moniki käyny o ja vallanki niill seivässeissuill joist on oikke levylaulujaki tehty. Ettei tämä jutu ny sempuolest tartte mikkää nii merkiline ol. Pistä ny kumminki jonku muistelukse paperill, konei tiär vaikk jos joku kerholaine tykkäis tämmöstäki lueskell syksyehto aikas kuluks ja paremma puuttees.

No mää ja mu kaverin Turuust mentti sitt taas kerra toukokuuss 1977 yhrell hollantilaisell rahtipaatil ja kahrell Honta ähvä-ykkösell tost Raumalt kohre Rouen'in kaupunkki Seine-joen varrell. Se hollantilainen kippo vei muuto 4 500 tonnii suomalaist paskapaperii fransmanneill, ni ettei siäll ainakkaa piänee aikaa kenenkää ittiäs . . . , no nii. Se merireissu kesti jämpit viis päivää, eikä oikottu Kiili kanaali kautt vaikk me oli kovi sitä lupaukse jälkke odottanu.

Se laiva (M/S Ringgracht) espanjalaine kokki -nimeltäs Jeesus ja sitt paljo muit nimei lisseeks — koitt lihotta meit niinko jottai jouluporsait vaa ja onnistus-

neenakin ollessamme. On syytä muistaa vanhaa sananpartta, joka sanoo, että paha kello kauas kuuluu.

Simo Nokso

ki kyllä aika hyvi. Aakalja makso muuto 60 pennii pottu ja iso viskileka hyvää jaappanilaist viksi makso 7 markkaa. Sikamaisii merihintoi, ei muutt voi sanno. Le Haavrest ruvettii sitt nousemaa myötäse nousuede ja vastase virra joukkoo Seine-jokkee ylös. Satama suuss makas monivuotisell pakkolomall iso matkustajalaiva La France.

Siäll Rouänkis mee Hondat sitt nostetii sunnuntai-aamul piene kraana kanssa möljäll ja kon passit ja muu paperisota oli saatu klaarattuu ni me ajeltii Saumuuri kaupunkii kohre. Siit virtaalee Luaare — joki läpitte, kaupunkitalo lisäksi o näkemise väärtti vanha linna jokitörmäll. No sitt me vaa painetii etelääkäsi ja tultii ehrotahro siihe Cognac'in kaupunkii Charente-nimisess maakunnas. Siäll on niit kuulusii paloviinafabriikei enämpiki. Nääs ko vaa siin kaupunkiss ja maakunnass saara tehr sitä ehtaa Ranska konjakkii. Kaikki muut pränryt ja vinjakit ja lumumpat o täytt vääryyt ja humpuukii eikä lainkaa juataviks kelpaavii, sanno ainaki cognaci kaupungi väki. Me käyti Ennessii fabriikis oikee visiitill, opastu oli hyvä ja ystävällismieline eikä puuttunu toise osapuole sisäisii asioihii. Postkortei ja piäne maistaispotunki saatii fölihi. Fabriiki puariss sai tehr erullissii ostoi, eikä kuulemma ollu mittää sekundaa lainkaa hyllyill. Määki osti niinko nuhalääkkees yhre pienemmänpuolise potu hee tuotettas, maksoi siit 19.— mk ja totesi sitt joskus jälkeepäi ett se sama satsi



Tässä on vuoristokiipeily jo hyvässä menössä. Kuvanottopaikka oli siinä 1500 metriä, ja tiäsola 2407 m. Andorra ja Ranska rajalla.

maksaa täällä lähempään pohjoisnappaa 56.— mk. Kyllä se on väärä.

Jottai paikallissii ruoakii, niinko sanotaan ny vaikk osterit mustekaloi ja paistetu etanii pruvattii kanss syär, eikä ne mittää valla kohjompii ollukkaa. Ja sittä valkoviini kiraffist päällä, ni hyvi pysys sisällä ja tuulensuojiss. Sittä ko viäl pisti vahvaa karvast kaffeet ja sitä aveccii ja sikaarisauhut päällä, ni kyll semmonenki vaa aterias kävi.

Kaunist ilmaa piisas sittä viäl hetke aikaa ja mee matka jatku kohre paskimaat, semmosii kyllii niinko Paijonne, Piarits ja Pyhä Sepastian ja nii erelles. Ko ne kylät oli klaarit ilma mittää pommiattentaateit ja ko kaveri oli purottanu prillis mootto-

ritiällä tuसानuuskaaks alko kova sare- ja ukkoskausi jota siit piisaski niinko nälkävuatt vaa ennevanhaa. Yht sitkeesti me kanssa painettii pitki Pyräneitte vuorte kylkee päi kaakkoo ja Parsseloonaa ja tultiinki sinn vihro viime.

Iso kylä se Parsseloonaa kyll onki, ne kehu sieällä oleva jottai 3,6 miljoonaa arakoonialaist ja kataluunialaist, viimeise lentokonelaskenna mukkaa tiätenki. Sareki, ihme kyll katkes niinko Strömmi kusi juur siks viikonlopuks ko me siällä oliti. Ilmat vähä jopa lämpeski, mutt ei sitäkä illo kauaa piisannu. Me asuttii iha keskustass jossai halvas pansionaatis La Balsis, käveltii katui ja puistoi läpitte ja käyttii satamas kattomas Kolumpuks

laivaa La Santa Mariaa, ko siällä kellus iha ehtanas tiätysti.

Härkätappeluksessa on kanss iha vältämätönt käyr, kuinkas muuto. Em mää vaa sittä ossaa sannoo, ett onk se tairrett, palettii, urheiluu vai teurastust ja eläinräökkäyst, taikk niit kaikkii yhtäaika. Kyll se toimitus vaa näytti oleva suurt kansajuhlaa ja huppii arvosaal yleesöli. Kuusi mustaa issoo sonnii saati henkilt vaja kahre tunni sisällä ilma isompii tyätaturmii. Väkkee oli areena lavot melkei piukas. Piljetit oli aikalaill tyyriit. Olut, jäätelöö ja kastanjii ja muut semmost myyttii näytännö aikana. Paso-toplee-torvimusiikkii oli taukoi aikana ko kentää kolattii taik kasteltii. Kaupunki köyhät saa kuulemma niist raaroist ilmast här-

jänpiffi ja vapaehtosii ottajii piisaa.

Isomman kokkoisist parsseloonalaisist mopeedeist saa täsä välis mainit ett Motojutsii ja Tukaateit näky aika paljo, ja Peeämmänweit samate, ei ny mittää vilisemällä kumminkaa. Mut ei hee omatekoset 400:n ja 500:n numeroiset Sanglasikkaa mittää valla kamala näkösi ollu. Hooneloseajovaloje käyttö päivisi o muute valla mahrottoma luannikas tapasaar hispanjalaiset kiinnostummaa ulkomaalaisist konepyärist. He valla tahtoo tull uls nahastas päästäks huamauttamaa sull, ett valu ova unhottunnu päällä ja ett paljo hyvii watei ja luumeneit mennee valla haaskoo. Puhumattakaa siit ett tämmöne valaistus hankkii valla sokast heijä mustat pikisilmäs. Käsimerkkei ja



Vuaroovesi heiluttellee ranskalaiste paatei ylös ja alas. Tämä kuva pitäs esittää piänt osteripyytäjii satama-allast alavede aikana siällä Bassin de Arcachonne'n kulmill. Siällä saati muuto maistaa oikee tuareit osterit ja — ilmatteeks.

mutt elleit niit kyll piisaa.

Ranskalaishuarai poja ja kermaanine herrarotu o sensijjaa jo tottunu siihe ett hullu ulkomaaelävä tahtoo kannattaa lampputehtailijoit, ja niiss maiss saa jo kyll rauhass antaa täytt ajovalaistust päivälläkki.

Siäll Parsseloonas oli muuto juur vaalipropakanta iha korkeimmillas, no ymmärtää se ko ensimmäise kerra 40 vua teese päästii vaaliurna ääre. Ei semmost värkkii ol sunkaa moni vanhempikaa ihmine siäll nähny! Pualeit oli viäl hiukka enämpi ko meill, 170 muistaaksen. Akiteeraajii ja huutoköörei oli puistoiss ja toreill ja monelaist "Vapaa Sanaa" taikk "Taurinkantajaa" jaettii kaikill ko vaa viitti ottaa. Siivoojat teki kolmee vuaroo, mutt karut oli silti paperii täynn. Metroasemill sama peli, ja lisäksi niiss haisi selvä paska muttei se junie kulkuu lainkkaa haitannu.

Hispanjalaiste ilmaennustukset ei vaa luvannu mittää parempaa ja mee lomast ja putjetoiruiset peseetoistaki oli jo aika pala kulunu, ni päätettii sitt yhress ett jätetää Kipralttarit ja Alkeerit toisee kertaa. Sitt lährettii päi Andorra ruhtinasmaat, mikä onki aika mäkist seutuu ja karruu, etenki tämmösell ko o piäne ikäs mererannall taikk viljasell tasankoll asunu. Se sarekausiki sitt taas alko siäll Andorras ja kyll sitä vett tuliki, nii, olko ny sanomatt niinko mist.

Me kiivettii sitt yli se Pyränäi vuoreniska ja siin solan taulus luki ett tiä kulke 2407 meetrii korkeell merepinnast räknätyn. Lunt oli tiäviaruiss valehtelematt kolme metrii vahvalt ja oikee talvine viima tunki nahkahaalari kauluksest sisäll, ja visiriklasi löi huuruu. Täytyy

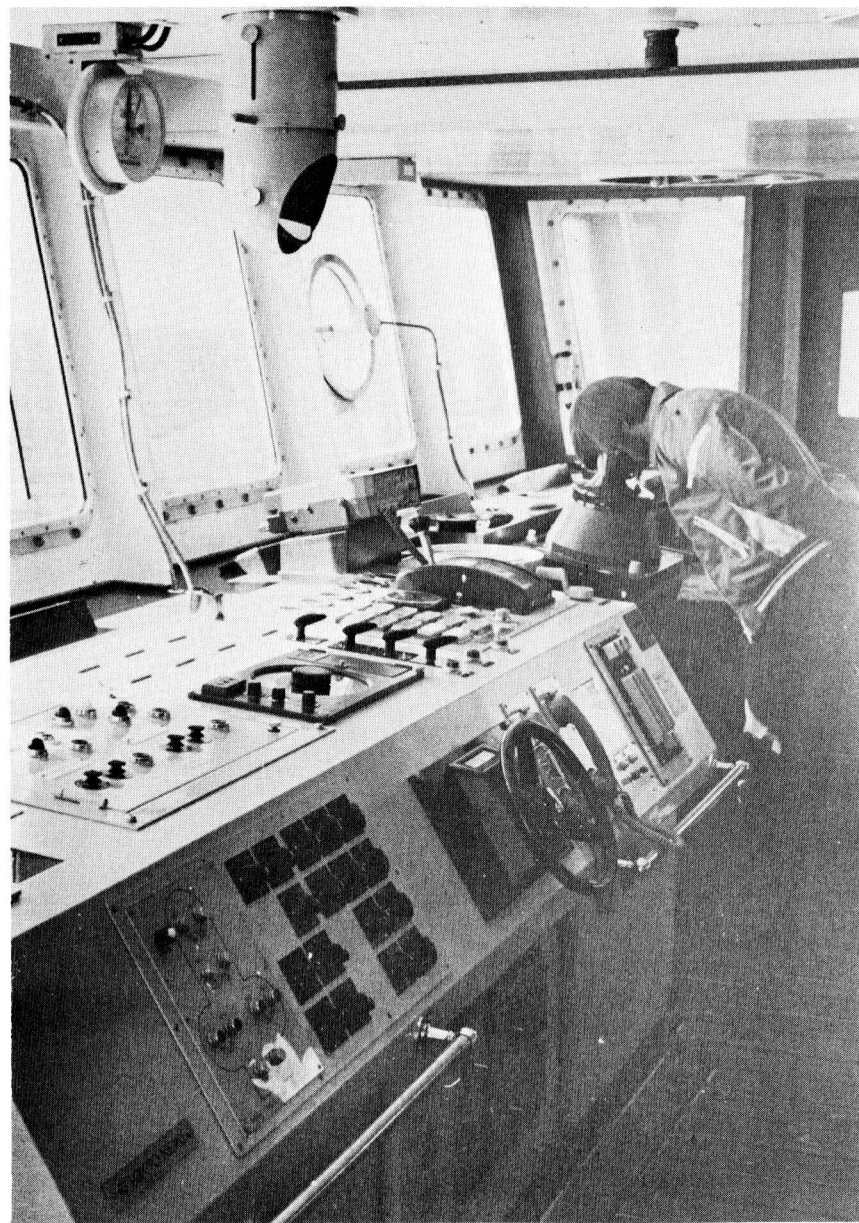
poikkeuksen mainit ett ihan siäll vuorenharjall ei satanu vett. Ilmaki oli jo see verra ohkast ettei mopojen koneetkaa vetäny iha täyrell onkall.

Seuraavaks sitt lasketeltii niinko mytmaat kaakkoisee Ranskamaaha ja tährättii semmosse vanhaa linnotuskaupunkii ko o Carcassonne nimeltäs. Ja kyll se nähtävyyys onki oikee isoll ännäll. Kolmi kertaiset linnoitusmuurit, tornei ja portteit vaikk kui paljo ja kaikke sisäll elävä kaupunki. Se nähtävyyre erest osattii sitt kanss kyll ulkomaalaist mopeedituristii nylkee niinko viarast sikkaa, nii ett pitäkää vaa visusti plompuukistanne kii jos sinn eksytte joskus.

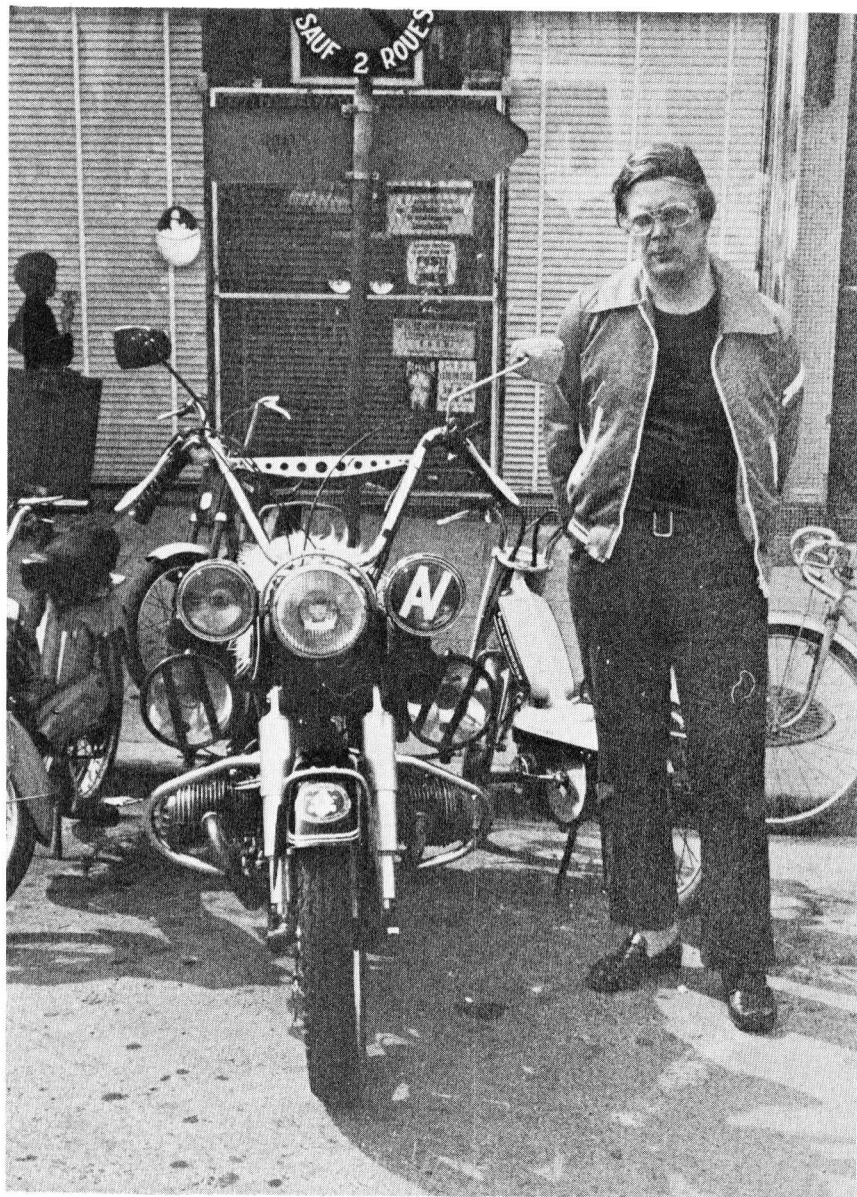
Tämä jälkee alettii vetelemmää kohti pohjoist moottoripyöräily luvattuu maat kohre. Toisin päivin sato oikee pirusti, toisin päivän vaa muuto paljo taikk sitt ukkosteli, niin ett kyll se oli aika vetist matkantekkoo. Oikee jo tuppas viluttaa koko reissu, ko joka helvati ehtoo sai kivatell nahkojans ja saappaitas ja tumpujas jossai lämpöpatteri pääl, jos ne kaikki oli eres haaleitakkaa. Pyörä pesuu ei kannattanu ajatellakkaa. Metzi kaupungissa koillisess Ranskass saatii yks ehtoo semmonen ukonilma ja kaatosade etten ol ikän ennen nähny. Viäl lisäksi sattu ynsiä ja kylmä hotelli, ni ett kyll konepyöräilijää joskus koitellaa.

Vieäl ko vereltii läpi Luksempuuri ja keskeise osa harrakansa maat ja oli niitte satteet kestetty niin saattii sitt kiinni semmone helleaallo tapane, ko kävi tääll Suomessaki. Kaikki saksalaiset tuttavakki osas oll lomall taikk jossai talonkruntivalutalkois, nii ett heistä päästii sivutte valla vaivattomasti.

Se mee loppumatka selostus Tanskaa läpitte ei sitt montaa rivvii tartteikka.



Merireissull Ranskaa kohre joutuu pärinäpoikaki ruarivuaroo välill.



Tämmöne "nuhapumppu"—BMW" ko oli niinko joku lampukokoilija täyttyny unelma, löytys Cognacin keskustast. Ja viäress oli Suzuki 750 GS jossa oli aloittelija (90 km/h) lätkä ahteriss.

F.I.M. -ralli 1977

F.I.M. -rallimatkamme laivaosuus alkoi Helsingin satamasta autolautta Finnjetillä. Laiva oli kooltaan tosi muhkea, kulkeminen ilman opaskilpien seuraamista oli lähes mahdotonta. Laivan seitsemästä eri kerroksesta löytyi jos jonkinlaista ajanvietettä. Väljää tilaa oli kaikkialla yllin kyllin lukuunottamatta hyttejä, joissa tilan käyttö oli "erittäin tehokasta", kuten helsinkiläinen asunnonvälittäjä sanoisi. Hytit olivat tosin sieltä halvimmasta päästä, C-luokasta. Nukkuminen hytissä sujui suhteellisen mukavasti, mutta seurustelupaikaksi ei siitä oikein

ollut. Vapaa-ajan ongelmia tuskin tällä laivalla pääsee syntymään, siksi nopeasti matka kyllä taittuu. Vajaan vuorokauden kuluttua olimme Travemündessä, mistä jatkoimme Hampuriin, jossa aioimme yöpyä. Vettä hiukan tihkutteli saapuesamme Hampurin leirialueelle, missä ystävälliset leirialueen pitäjät toivottivat meidät tervetulleiksi kaatamalla jokaiselle pahvimukillisen konjakkia. Illalla kävimme St. Paulissa tutustumassa Zillertalin laulu- ja olutkapakkaan. Isot olivat kyllä sen kuppilan mukit, lähinnä maljakon kokoiset. Tarjoamalla kahden litran

Kööpenhammis oltii viikonvaihtee verra, ja pilsnerii, pölsei, pornoelokuvii ja smörreproörei oli ohjelmass niinko kai tavallist o, kon kerra Kongens byyss ollaa. Ruatti maast ei ole sitäkä vähää sanottavaa, kovas helteess vaa painettii eeneljää pitki päi Tukkiholma laivarantaa. Jottei pikkuteit pitki koitettii välill ojustaa niinko vaihteeks vaa, ja lopuks jollai Puure lauttall ylitte.

Kaike kaikkias oltii kolme viikkoo ja yks päivä reisuss ja kilumeeterit tuli mull 4997 kappalett Porist Porrii, ja tiätysti sitt laivamatkoi pääll, mutt sillo ei nääks Honta mittarit pyäriny mihinkää päi. Näi jälkeepäi funteerate olis tiätysti saanu oll sitä aikakultaa enämpi ett olis niit niin sanotui nähtävyyksii (linnoi, viinafapriikei, uimarantoi ja vintoloi) ehtiny paremmi kattell, mutt hyvä ko näinki, tyytyväisii oltii. Erilaist paperirahhaa meni muuto siin tonni per viikko ja äijä vaikei

sitä nyt mittää hullu tavall koitettu levittääkkää, mutt men vaa. Elämine on nykyis kanss tyyrist joka maass, kualemisest puhumattaka.

Niinko kukatiäs jo tul sanottuuki, ni ilmat oli kyll kurjanpuoliset, kylmä ja satteist enimmältäs. "Rymättylän parpuuri" päällpistämine käy ny kyll niinko sotavä Jess vaa. Ja Honta pesus meni rohkee puolpäivää aikaa. Muut vikkaa ko se likasuus niiss ei sitt ollukkaa ja kettinkikiristelemit ja öljyvaihot oli ainoot tarpeelliset huoltohommat.

Lopuks mää toivota vaa luannikkait lomareissui kaikill kerholaisill jo ens suuveeki ajatelle. Pistäkää muuto mialuimmi semmone kumine sukeltajapuku — eikä mittää nahkavetimmii — päällemme ja meinaatte "aurinkoisess" Espanjassa käyr. Ja rahhaa lujasti föllii evvääks!

Kuutte raise

toivoo

Jiipee Porist

kolpakon jokaiselle orkesterin jäsenelle, pääsi johtamaan orkesteria tahtipuikon kanssa.

Aamulla lähdimme jatkamaan matkaa, tarkoituksenamme oli mennä Francoschamsiin katsomaan Belgian MM-kilpailujen RR-luokkaa, Noin viisikymmentä kilometriä ennen Kölniä kaverini pyörästä paloi venttiili ja kolmen sylinterin voimalla pääsimme läheiseen Bielefeldtin kaupunkiin. Vietimme läheisellä leirialueella viikonlopun, kunnes maanantai koitti. Pyörän piti valmistua jo iltapäivällä, mutta aika kului ja pankit olivat jo kiinni kaiken ollessa kunnossa. AIT-lehtiötä ei voinut näin ollen käyttää ja aikaa

ei ollut hukattavissa enää seuraavaan päivään. Laskussa tuntui olevan pientä "turistiextraa", sillä pakoventtiilin ja jakoketjun kumisen kiristimen vaihdosta voloitettiin 425 Saksan markkaa.

Pääsimme liikkeelle siinä iltaseitsemältä ja yhdentoista aikoihin tapahtui se mitä autobahnalla olisi syytä välttää: bensa loppui yhdestä pyörästä. Pienen hässäkän jälkeen matka kuitenkin jatkui läpi yön ja seuraavana päivänä olimme Pariisissa. Näimme Charles de Gaullen lentokentän ja se oli sitä luokkaa, että siellä olisi voinut pitää jumbojettien kiihdytyskilpailut. Pariisia suurempaa kaupunkia tuskin enää onkaan, siitä tulin



Suomalaiset motoristit suomalaisin tunnuksin ovat tehneet maatamme tunnetuksi Euroopan eri kolkilla.



Olavi ja Satu Autoio ovat levähtäneet ihastelemaan jylhää ja samalla niin kaunista näkymää.

ainakin minä vakuuttuneeksi. Samoin autojen pakokaasujen saastuttama ilma oli aivan omaa luokkaansa. Liikennekin oli varsinainen sirkus vuorokauden ympäri. Seisoessamme ruuhkassa Seinen alitavassa tunnelissa minulle tuli hapensaanti-vaikeuksia ja mieleeni juolahti, että miten tällaisessa kaasukammiossa osataankin tehdä maailman kysyimmät kajuvedet.

Seisoessamme lähellä keskustaa ja pyyhkiessämme hikeä, eräs ranskalainen pappi tuli selittämään meille, että Andorrassa on halpaa bensaa ja viskiä. Kerroimmekin olevamme menossa sinne ja hän toivotti meille hyvää matkaa.

Matkamme jatkui Pariisista valta-
maantietä pitkin etelä-Ranskaan, sillä
joutuimme maksamaan kaksikymmentä
frangia matkasta Belgian raja – Pariisi
matkan ollessa 150 kilometriä. Yövyim-
me noin kolmensadan kilometrin päähän
Pausta ja tapasimme leirialueella muuta-
mia muitakin pyörämiehiä, joilla oli sama
määränpää. Aamulla aikaisin ryhdyim-
me pakkaamaan tavaroita päästäksem-
me ajoissa perille. Keskipäivän aikoihin
alkoi päälle pakkaamaan tosi kiire, sillä
valtatie oli toivottoman kuoppaista ja hi-
dasta ajaa.

Ilmoittautuminen oli juuri päättynyt

saapuessamme Pauhun. Myöhästymisen takia emme päässeet mukaan pistelaskentaan, mutta onneksi Touring Finlandian voitto kerhojoukkueena oli varmistettu. Hotellivaraukseemme oli sattunut jokin kömmähdys, sillä hotelli olisi ollut Tarbesissa kolmenkymmenen kahdeksan kilometrin päässä Pausta. Suunnistimme hetken harkinnan jälkeen ralicampingille, jossa oli paljon muitakin suomalaisia.

Illan ohjelmassa oli ruokailu ja illanvietto isossa hallissa ilmoittautumispaikan läheisyydessä. Seuraavana aamuna ohjelmassa oli bussiajelu Biarriin ja pieni visiitti Pyreneitten vuoristoon. Illalla ruokailu oli taas järjestetty samassa hallissa ja sen jälkeen oli myöhemmin illalla baskien pallopeliesitys. Pelin nimeä en nyt muista, mutta kaksi joukkuetta lätki palloa seinään kourumaisilla mailloilla. Välillä toinen joukkue teki kunnarin ja katsojat laulaa hoilottivat sen kuniaksi.

Yöllä oli mahtava rankkasade ja aamulla leirialue muistutti järveä. Belgian juryn jäsenen oma-aloitteisen toiminnan ansiosta saimme majoittua ilmoittautumispaikan lähistöllä olevaan isoon halliin.

Päivän bussiajelu jäi monelta osanottajalta väliin majapaikan muuton vuoksi. Iltaan mennessä useimpien tavarat olivat jo kuivuneet siinä määrin, että tunnelma alkoi kohota illan palkintojen jatkotilaisuutta odoteltaessa.

Ohjelmassa oli ensin ruokailu ja sitten alkoi palkintojenjako. Alussa lahjoittivat eri maiden moottoriliitot toisilleen perinteiset palkinnot. Touring Finlandia voitti kerhojoukkueena ensimmäisen palkinnon ja näin tuli taas yksi merkittävä kiinnitys

Oikaisu

Viime numeron kannessa oli pieni lipusus, kuten fiksut lukijat sen ymmärsivätkin. Sehän piti olla numero 5 lokakuu 1977.

MYYNTIMIES

Pekka Ponteva oli saanut toimen kiinteistötoimistossa. Ensimmäinen maapalsta, jonka hän myi, olikin veden alla. Myyjä ryntäsi johtajan luo ja kertoi viihäisen asiakkaan tulevan pian tänne.

— Annanko minä hänelle rahat takaisin, mies kysyi johtajalta.

— Mitä varten rahat takaisin? Minkälainen myyntimies te oikein olette? Myykää hänelle moottorivene!

kyseessä olevaan Trophee Austria-kiertopalkintoon.

Yleisesti ottaen palkintoja tuli aika mukavasti suomalaisille. Ilta jatkui palkintojenjaon jälkeen vielä hetken yleisen humun ja juhlinnan merkeissä hallissa. Hallitilaisuuden päättyessä osa suomalaisista siirtyi vielä läheiseen yökerhoon ranskalaisten kanssa ja ilonpito jatkui pitkälle auyöhön.

Herättyämme aamulla oli aloitettava tavaroiden pakkaaminen. Ralli oli päätynyt ja porukka hajaantui pikku hiljaa, kuka Espanjaan härkätaisteluita katsomaan, kuka Ranskan Rivieran suuntaan. Me lähdimme pariksi päiväksi Andorraan ja sieltä edelleen Rivieralle, mistä matka jatkui kohti ensi vuoden F.I.M. -rallipaikkaa, pohjois-Italiaa. Torinosta paluumatka alkoi pikku hiljaa Euroopan halki kohti Suomea.

Teijo Autio

Sunnuntai-ajelu mäkitupalaisalueelle





Menneenä kesänä toteutettiin jo kerhon perustamisen aikaan Torolf Fagerholmin ehdottamia sunnuntai-ajeluja, jotka Englannissa ovat kovasti suosiossa. Ajelu oli yhtenä sunnuntaina aina joka kuukausi. Mikäli ajeluja tullaan ensi kesänä jatkamaan ei varmaankaan liene mitään esteitä sille, että jokin tai jotkut olisivat kaksipäiväisiä eri puolilla Suomea tapahtuvia. Joten lähettäkääpä kerholaiset vihjeitä ja tietoja ajelukohteista tulevaa kesää silmälläpitäen.

Talvi on aina moottoripyöräilyn hiljaisinta aikaa, jolloin on mukava muistella kesän tapahtumia. Joten on paikallaan että jokaisessa numerossa tulemme julkaisemaan kuvasarjan kesäisistä sunnuntai-ajeluista. Ensimmäiseksi matkaamme Porvoon lähettyvillä olevaan Ilolan Postimäkeen:

Nuorisoliitto osti alueen v. 1968. Ra-

kennukset olivat silloin hyvin ränsistyneet ja tarvittiin ripeitä otteita. Suurin osa töistä tehdään talkoovoimin. Jotta saataisiin rahaa kokoon esitetään seuranäytelmiä, järjestetään kotiseutupäiviä ja lauluiltoja, maalataan, siivotaan ja korjataan vapaaehtoisesti. Kaikki tämä työ ja kiinnostus, jotta jälkipolvelle jäisi Suomen parhaiten säilynyt mäkitupalaisalue.

Postimäki ei ole museo. Postimäen arvo on siinä, että se on säilytetty sellaisenaan siitä päivästä jolloin siellä vielä asuttiin. Ympäristö on aito.

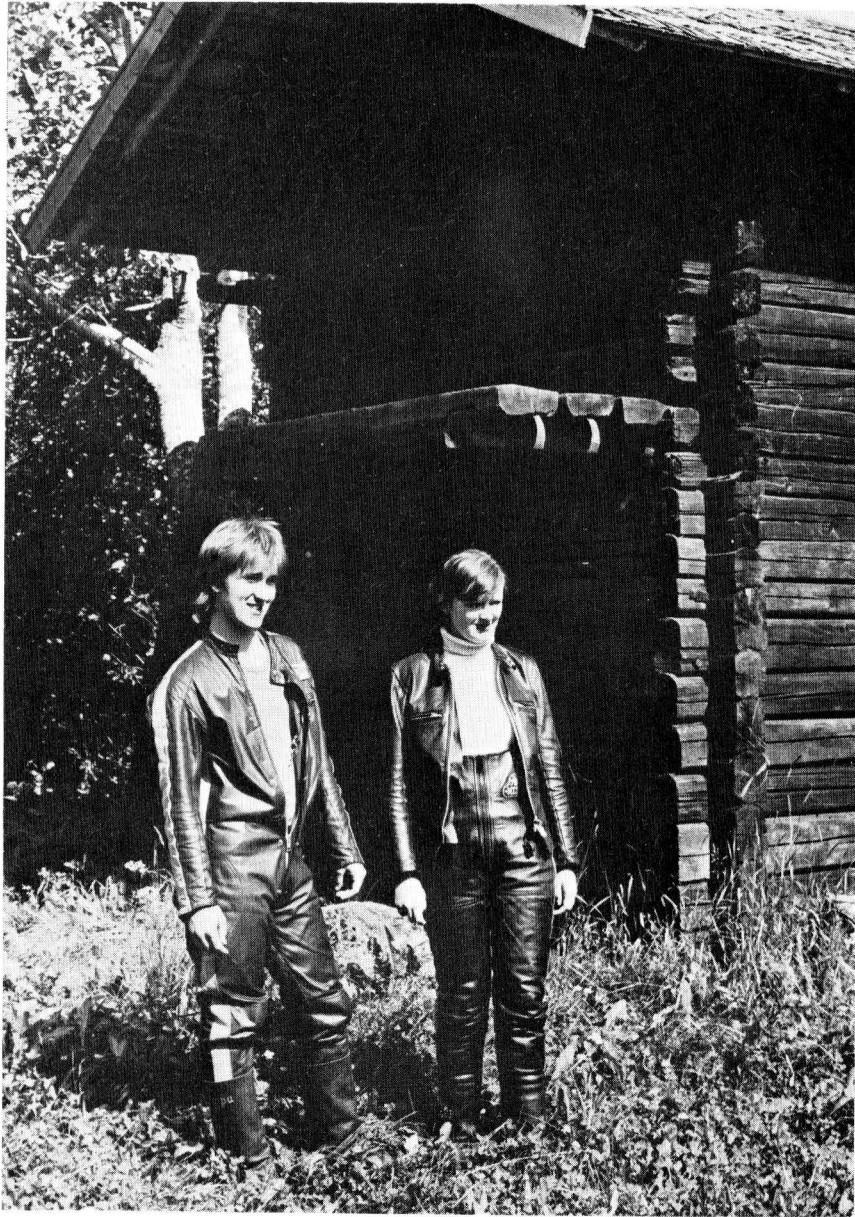
Postimäellä eli mäkitupalaisia, tilattomia käsityöläisiä. Täällä asui kylän suutari, seppä, räätäli jne. Alueella ei ole varsinaista taloudellista arvoa, siksi ihmiset saivat pystyttää tänne mökkinsä.

Ilolan läpi, Postimäen alapuolella kiemurtelee vanha kuninkaantie Turku–Vii-



"Kotimeijeri" eli separaattorilla kuorittiin kerma maidosta vanhojen työtapojen esittelyssä.





"Romanttista" Vanha aitta ja nuoripari. Alue tarjosi paljon idyllisiä näkymiä.



Tässä syntyi villalankaa lämpimien villasukkien kudonta-aineeksi.



Päivä oli kuin luotu tällaiselle sunnuntairetkelle, seurusteluun ja hyvän PR:n luomiseen.

puri. Ruotsin kuninkaat, Venäjän tsaarit, sotaherrat, sotilaat ja kirkon miehet, narrit ja uneksijat ovat kulkeneet tätä tietä. He ovat nähneet Postimäen ja mäen asukkaat ovat nähneet heidät.

Tuona aurinkoisena sunnuntaina oli Postimäellä yleisöä runsaasti seuraamassa kesäkauden päätökseksi järjestettyä vanhojen työ- ja toimintatapojen esitystä. Mukana olleet motoristit tutustuivat Postimäkeen ja tarjosivat runsaalle vierasjoukolle mainion tilaisuuden solmia kontakteja, poistaa ennakkoluuloja ja oikoa käsityksiä meitä moottoripyöräilijöitä rassittavasta painolastista. Ajelu oli hyvää PR:ää, tämä jos mikä oli omiaan lähentämään erilaisia ihmisiä ja harrastuksia. Kirjoittipa Etelä Suomen Sanomat otsikolla: "Postimäen käsityöläispäivä moto-

ristinuorten suosiossa" mm. seuraavaa:

"Joukottain motoristinuoria saapui Porvoon maalaiskunnan Ilolan kylään historialliselle mäkitupalaisalueelle sunnuntaina. Vanhalla Postimäellä vietettiin perinteellistä käsityöläispäivää. Tyylikkäisiin nahkahaalareihin sonnustautuneet nuoret, jotka karauttivat upeilla kromatuilla moottoripyörillään Postimäelle katselemaan käsityöntekijöitä, lampaankeritsemistä, verkonpunontaa ja montaa muuta vanhanajan tötaitoa.

Ruotsinkielisten Nuorisoseurojen Liiton Postimäkitoimikunnan puheenjohtaja Monica Lökfors totesi, että nuoriin moottoripyöräijengeihin on yleensä suhtaudutaan negatiivisesti. Tämä osoittaa kuitenkin vallan muuta.

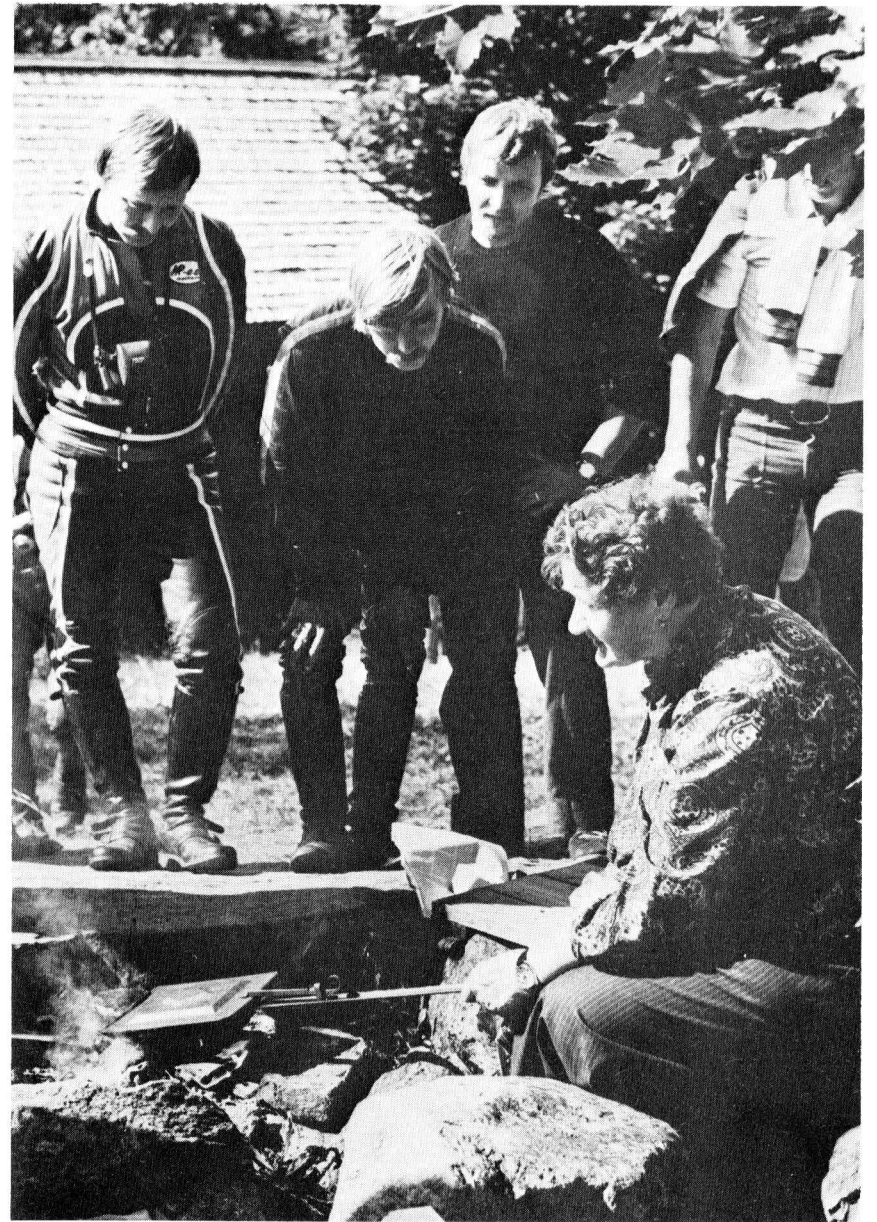
— He ovat kiinnostuneita jo melkein



Saimme seurata viljalyhteen sitomista ja verkon paunaamista.



"Kaus kuuluu varstojen pauke". Monelle oli tämäkin varmasti ennennäkemätön työtapa.



Liekö hyvä kahvin tuoksu houkuttellut pojat seuraamaan raakakahvin paahtamista nuotiolla.

38 Camping Rally F.I.C.C 12.–21.8.-77 Mol "Zilvermeer" Belgia Int. Tententreffen op 19.–21.8.-77 te Maasheess Hollanti

Suomen Ladun jäsenenä päätin osallistua tänä vuonna kansainvälisille Camping-Caravan leiripäiville, jotka pidettiin Belgiassa. Leirin virallinen nimi oli 38 Camping Rally F.I.C.C ja osallistumisoikeus ko. liittoon kuuluvilla järjestöillä ja niiden jäsenillä.

unohduksiin jääneestä vanhasta maaseutukulttuurista, katsokaapa vaikka tuotakin tyttöä, sanoi Monica Lökfors ja osoitti nuorta nahkapukuista pellavatuksista jolle vanha Albert Forsman neuvoi kädestä pitäen olkitöitä. Tytön selässä luki suurin kirjaimin Yamaha.

Valtakunnallinen Matkamotoristien Kerho MP-69:n nuoret motoristit olivat valinneet päivän kohteekseen historiallisen Iolan Postimäen ja toivat samalla yllättävän ja mieluisan piristykseen perinteelliselle käsityöläispäivälle.

Rannikon vanhempi ruotsinkielinen väestö on ottanut tavakseen käydä runsaslukuisesti Postimäellä, seuraamassa joko käsityöläispäiviä, teatteriesityksiä tai musiikkitapahtumia.

Paikoitusalueelle pysäköityjä moottoripyöriä ihasteltiin ja alussa myös suurta nuorisojoukkoa vieroksuttiin, mutta tunnelma vapautui hetkessä. Yhdessä katseltiin sepän takomista, juustonkeittäjää, kahvinpaahtajaa ja verkon paulaajaa ja muita taidokkaita ammatinharjoittajia."

Latulaiset ovat tuon kulkemisen järjestäneet yleensä yhteismatkoina busseilla, niin tänäkin vuonna. Koska en ole aikaisemmin matkailut Mp:n kanssa euroopassa, otin tuon leirin hiukan haastemielellä vastaan ja maksettua osallistumismaksun päätin lähteä matkaan pyörällä. Matkavälineenä oli aina luotettava MZ 250 TS vm-68.

Pienten seikkailujen jälkeen saavuinkin oikeaan paikkaan. Itse leirin tapahtumista voisi kirjoittaa monta liuskaa, sillä niin paljon kaikenlaista ohjelmaa ym. kansainvälisyyttä se sisälsi. Suomalaiset ja Tsekkiläiset olivat ainoat telttailijat, loput leirin osanottajista muodostui noin 2000:sta asuntovaunusta ja niiden asukkaista. Olin ainoa leirin osanottaja joka oli saapunut moottoripyörällä ja niinpä minun suurin työni olikin tehdä PR:ää "matkamotoristeista". Ainakin kaikki juttamani "Asuntovaunuilijat" hyväksyivät matkamotoristin tasavertaiseksi mat-

SOPIVIN LAATU

Asiakas saapuu hattukauppaan ja sanoo:

– Olen juuri hävinnyt erään vedon ja nyt haluaisin ostaa pehmean hatun.

– Tämä on pehmein mallimme.

Asiakas kokeili hattua miettiväisenä ja sanoi sitten:

– Hauaisin vieläkin pehmeämmän. Minun on näet syötävä se.

kakumppaniksi. (tietenkin luvattiin antaa autobahnalla, myös SF tunnuksin varustetut)

Ainoa hankaluus leirillä oli se ettei Mitzistä meinannut löytyä niin paljon pintaa, että olisi saanut kaikki tarvittavat lupalaput ja tarrat kiinni. Muuten ehdoton elämys.

Kotimatalla poikkesin Hollannin Maasheesissa, jossa M.C. Keizer Karel oli järjestänyt kv. kokoontumisajon. Sieltä vain kaikille MP-69 jäsenille terveisiä, jakelin siellä kerholehteämme jotka tuntuivat kiinnostavan kovasti hyvine kuvineen. Ikävä kyllä ei rallissa ollut toisia suomalaisia että olisi saanut kotimatalle

kavereita, sillä koti-ikävä alkoi jo painaa. Ralli oli kertakaikkiaan nappiin hoidettu, jopa momenttiavainkin löytyi kun piti vaihtaa kannentiiviste Mitziin. Tosin eräät saksalaiset Bemaristit epäilivät minun tulleen paikalle rekka-autolla, no huulet on huulia ja hyvät etenkin.

Matkaa kertyi mittariin tuolla reilulla kolmenviikon ajalla 4 562 km reitti oli Ruotsi–Tanska–Saksa–Hollanti–Belgia ja takaisin, etupäässä pikkuteitä, vain tutustumisajo Autobahnalla (josta Mitzi ei pitänyt) Sää oli aivan normaali motoristin sää eli aurinko paistoi melkein viitenä päivänä.

Kai Riipinen



Englantilainen retkivehje.

Eräs tulevaisuudenkuva

Mehän kaikki tiedämme, että maapallon energiavarat ovat rajalliset, ainakin mitä tulee ns. fossiilisiin polttoaineisiin, joihin öljykin kuuluu.

Niinpä ennenpitkää tulee eteen tilanne, jolloin öljynkulutusta ryhdytään rajusti supistamaan ja veikkaisinpä että moottoripyörät ovat siinä joukossa, jolta bensininsaanti ensimmäiseksi tullaan kieltämään.

Tietenkin on suuri joukko motoristeja, jotka lannistuvat tuosta tempusta niin, että siirtävät kapineensa museokäyttöön ja suosiolla unohtavat harrastuksensa, mutta varmasti jäljelle jää joitakin yltiöpäisiä motoristeja jotka eivät noin vain anna yhden energiakriisin häiritä harrastustaan. Jos nyt oletetaan, ettei tuolloin vielä ole ydinkäyttöisiä hondia tai vetymoottori- bemuja, on pojilla silti käytössään varsin käyttökelpoinen vaihtoehto.

Milläs vchkeillä sitä sota-aikana saatiin autot kulkemaan? Aivan oikein, häikäpönttöhän silloin tuprutteli automobiilissä, miksei siis tulevaisuuden moottoripyörässä?

Nyt tietenkin joku tekniikan ihmelapsi kaivaa esille taskulaskimia ynnä muita, todistaakseen että ei onnistu, mutta oletetaanpa nyt kuitenkin että idea toimisi.

Meillä on siis häikäpönttökäyttöisiä moottoripyöriä, kuvitellaanpa millaista tuo aika on:

Pyörissä on tietenkin perävaunu, muutenhan takanaistujan nahkapuku saat-taisi kärventyä pilkepolttimen kyljessä, ja onhan myös varapolttoainetta saatava

mukaan. Varmasti ainakin krauserin rihkamavapriikki kehittää edustavia häikäpönttökärryjä, saattaapa cravenkin ryhtyä moisia tehtailemaan.

(Jenkit ovat varmasti jo aavistaneet joutakin, siellähän on kovasti muotia laittaa perävaunu pyörään.)

Jospa jätetään varsinainen tekninen ratkaisu suunnitteluosastojen huoleksi ja keskitytään käytännön ongelmiin.

Halpaa ei häikäpönttökään käyttö varmasti ole, onhan koivuhalko jo tänä päivänä aika kallista, mutta voidaanhan ajatella että käytetään turvetta, sitähan meillä ainakin on, pysyy vaihtotasekin tasapainossa kun ei tarvitse ostaa kallista ulkomaista polttoainetta.

Mikä onkaan sen mukavampi näky kuin höyryäväselkäinen motoristi kuoka kädessä oman suopalstansa laidassa kuin Koskelan Jussi ikään. Varmasti moni motoristi hankkiikin oman turve-suon, jolta voi keväisin käydä nostamassa kesän polttoainetarpeen kuivamaan. Vähän varakkaampi saattaa hankkia useampiakin palstoja eri puolilta maata, näin on polttoaineensaanti turvattu myös pidemmällä retkillä.

Ajatelkaapas minkälaisessa erikoisajomassassa ovat maaseudulla asuvat motoristit joilla kenties on hieman omaa metsääkin, sieltä sopii kokoilla roskapuuta pilkkeiksi ja näin harrastus käy halvaksi.

Mutta voi sitä raukkaa, joka asuu Helsingin keskustassa ja haluaisi jatkaa kortteliajaja häikäpönttöpyörällään. Siinä ovat puistonpenkit vaarassa joutua pilkepönttöön, kaupungin olisikin syytä jo nyt

vaihtaa puistojen puupenkit muovisiin. Saattavatpa puistojen puutkin joutua epätoivoisten korttelimotoristien hyökäyksen kohteeksi.

Ja vaikka kaupunkilaismotoristi saisi hankittua polttoainetta, missäs sen varastoit? Monessakos kerrostaloasunnossa on puuliiteri?

Veikkaan että kaupunkilaismotoristit tulevat yhä enenevässä määrin muuttamaan maaseudulle, tai ainakin he alkavat antaa yhä enemmän arvoa sille maalais-serkulle, jolla on pikku maatalo jossain Pieksämäen takana.

Entäs sitten itse ajotapahtuma?

Käynnistys ei tietenkään käy aivan yhtä nopeasti kuin nyt, onhan pilkkeet tai turve saatava ensin syttymään ja voi sitä onnetonta, joka huomaa jossain korpi-mailla että pönttö on päässyt tupakka-tauon aikana sammumaan ja se viimeinenkin tulitikku on litimärkä. Silloin on otettava kivikauden ihmisen konstit käyttöön, kaksi kuivaa puukalikkaa lienee hyvä varata mukaan jo ennakolta. Tässä vaiheessa olisi hyvä jos motoristilla olisi jonkin verran kokemusta partio-toiminnasta, siellä kun on joskus koetettu kahta tikkua hankaamalla aikaansaada tulta.

Pakokaasut muodostanevat myös jonkinlaisen ongelman, miltähän näyttää kun viisisataapäinen motoristijoukko valmistautuu kotimatkaan jossakin kokoon-tumisajossa? Saattaa tulla mieleen Turun palo.

Entä miten suhtautuu naapuri turvekäyttöiseen pyörään, turpeesta näet syntyy melkoisesti hienojakoista nokea ja voipi olla, että osa siitä ajautuu naapurin vastapestyille lakanoille, rintsikoille ym. joita on narulla kuivumassa.

Entä millainen on tunnelma ruotsinlail-valla kun motoristijoukko valmistautuu ajamaan maihin?

Retkikeittimillä voidaan heittää vesilintua häikäpönttön tultua, lienee mahdollista konstruoida häikäpönttö/liesi — yhdistelmä, de luxe — malliin voitaisiin liittää myös leivinuuni.

Ja että mitä siellä tulikaan jollekulle mieleen? Ei kuule käy, se on ollut kiellettyä jo vuodesta 1866, kun Suomeen tuli laki uus . . . (Ajatus on kyllä sinänsä kiehtova . . .)

Koettakaahan kuvitella miltä näyttäisi Imatran ajojen lähtö pöntöt kylmänä: Siellä ihmepoika Sheene raapii raivoissaan hieman kastuneita tulitikkujaan, joku koettaa hakea käynnistysapua puhalluslampusta, onpa joukossa eräs kalevalainen joka koettaa vimmatusti tuluksia napsutellen saada ajokkinsa menopäälle. Nopeimmat pääsevät matkaan jo vartin kuluttua, hitaimmat joutuvat luovuttamaan liian kovan polttoaineen tahi muun tekosyyntä varjolla.

Millähän tavalla häikäpönttöpyörien kiihtyvyyttä mitataan, otetaankohan aika siitä kun kuski ryhtyy raapimaan tikkuja sytyttääkseen pilkkeet?

Vaikka pakokaasumäärät epäilemättä melkoisesti kasvavatkin, päästään kuitenkin pahimmista saasteista, ei ole pelkoa että tienvarsien viljelyksillä lyijypitoisuudet lisääntyisivät ainakaan motoristien ansiosta.

Kaikenkaikkiaan häikäpönttömotoristi on varsin ympäristöystävällinen olento, syntyihän sivutuotteena jonkin verran tuhkaakin, joka oli entisaikojen maanparannusaine.

Jos verrataan häntä tulevaisuuden atomikäyttöisellä pyörällä ajolevaan, on

Suojavyön käytöstä

Vetoomus suojavyön käytön kokemuksista on tuottanut tulosta. Julkaisemme näytteeksi ensimmäiseksi ehtineen Timo Niskasen kannanoton kokonaan. Myöhemmin sitten yhteenvedon useamman kokemuksista:

tämä konventionaalinen häkäpönttömotoristi yhteiskunnankin kannalta selvästi vaarattomampi. Atomipyörät näet kehittävät plutoniumia, ja ties vaikka joku häiriintynyt saisi päähänsä valmistaa hondastaan atomipommin ja ruveta uhkailemaan rauhallisia kansalaisia. Häkäpönttöpyörällä ei kovin kauheita terroritekoja tehdä, mitä nyt joku pyromaani saattaa muutaman heinäladon syyttää pöntöstä ottamallaan kekäleillä. Ja mikäli maan parlamentti käy keksimään uusia häkäpönttöveroja, voivat motoristit sopivalla tuulella kokoontua Arkadianmäen maisemiin ja sananmukaisesti vastustaa maan isännät toisiinsa aatoksiin.

Niinkuin varmasti olette jo huomanneet, ei tilanne tosiaankaan ole niin synkkä kuin miltä näyttää. Ja jos ei häkäpönttöteoria ota onnistuakseen, voidaan ryhtyä suunnittelemaan vaikkapa ns. suolikaasulla toimivaa moottoria. Vaikka onhan siinäkin omat ongelmansa, kuka sitä nyt viitsii syödä papusoppaa koko kesän.

Veitikka silmäkulmassa kirjoitti Pekka

”Kun pyysitte kirjoittelemaan kokemuksia suojavyöstä tartuin kynään, tässä sitä sitten tulisi. Ensinnäkin mainitsen hyvät puolet. Harrastan melko paljon maasto- ja rossiajtoa, tässä olen vyon todennut erittäin hyväksi. Kuoppiin ajtaessa rasitukset selässä eivät tunnu niin voimakkaana ja se estää selän nopean väsymisen, suojaa nurin ajaessa selän venähtämiseltä ja muilta iskuilta. Hyviä kokemuksia olen saanut myös matkajossa nahkapuvun alla pitäessäni tätä elastista suojavyötä. Varsinkin Tulppion reissulta sain siitä erinomaisen lääkkeen selän väsymykselle. Erikoisesti takana istujalle suosittelen vyötä, koska huonolla tiellä ajaessa iskut kohdistuvat kovemmin juuri takanaistujan selkään.

Ettei koko kirje menisi aivan kehuiksi, niin mainitsen tässä ne huonotkin puolet. Hakasilla tapahtuvan kiinnityksen olen todennut huonoksi, koska hakaset painavat vatsaa ja useasti käytettäessä hakaset taipuilevat ja vyö useasti aukeaa ”vauhdissa”. Tarranauhalla tapahtuva kiinnitys on paljon mieleisempi käyttäjälle. Teräs ja muovivahvikkeet saisivat mielestäni olla hiukkasen leveämpiä ja ennen kaikkea ne pitäisi neuloa paremmin, koska neuleet ratkeilevat niiden jouduttua jännitykselle. Tämä kaikki koskee vain elastisista vöistä saamista kokemuksista.

Lopuksi toivon vain että suojavyö tulisi kuulumaan jokaisen motoristin vakiovarusteisiin jotta vanhoillakaan päivillä ei tarvitsisi tuolilta nousta pyörän selkään huonon selän vuoksi.”

Terveisin Timo Niskanen, Tornio.



Nykyaikana ilmestyy romaneja, jotka on tehty päiväkirjan muotoon. Valtonen, Åkerman-Tudeer, Mirjam Heino – kaikki rakkaudesta ja tunteista. Miksikä ei myöskin kerran voisi kirjoittaa ”varaventiilin” palasia moottorihullun kädellä... Lukijat, jotka ovat perehtyneet moottorihullun muodossa tai toisessa, ymmärtävät epäilemättä tämän jutun paremmin kuin maallikot. Älköön moottorihullun ensipäivien kokemukset ketään pelottako. Vastukset ovat olemassa sitä varten, että ne voitetaisiin j.n.e.

Suomen Kuvalehdelle kirjoittanut vuonna 1926 Jaakko Riutta

Huhtikuun 17 päivänä.

Nyt se on tullut! Viikkokausien odotus on päättymässä. Tänään sen piti sitten tapahtua. Täsmälleen 11.30 a.p. Taiteilija-ystäväni oli luvannut tulla opettamaan minulle ajamisen jaloa taitoa. Rahat olivat plakkarissani. Jos onnistuisin oppimaan ohjauksen, niin pyörä

olisi minun. Mutta jännitys on suuri ja sydänala tuntuu niin omituiselta.

Soo – taiteilija-ystäväni on kuumeessa. Siihenkö se nyt raukesikin viikkokausia kestänyt toivoni. Olin nyreissäni koko maailmalle. Tietysti moottoripyörän ostos siirtyisi seuraavaan viikkoon.

Matkustan hänen luokseen. Hän on vuoteessa. Hän on unohtanut kuumeen kanssa painiessaan minun pyöräni. Mutta hänessä on moottorihullun vikaa. Hän nielaisee kiniinin ja toisenkin, pukee ylleen ja lähtee mukaan. Moottorihulluuskina on kuumetta, kaiketi vastamyrkkyä sille ”oikealle” kuumeelle.

– Kyllä se vetää erinomaisesti, hän huutaa moottorin päpätöksen lomasta minulle, kun istun moottoripyörän takapenkillä ja me viiletämme rauhallista sivukaupunkia kohden.

Sitten tulee selonteko: tuo hana lisää ilmaa, tuo hana kaasua. Tämä vedettävä ylös, kun vaihtaa. Vaihtaminen tapahtuu tästä. Tässä on jarru, tuo on kättä varten, tuo jalkaa varten. Pakoventtiili jarruttaa myöskin – ja ellei muu auta, nykäise tuo poikki – –.



Vavisten sielullisesta innostuksesta istun pyörän selkään ja painan kampia. Kerran, kaksi, kolmasti – toistakymmentä kertaa sain polkaista, sitten se lähti. Annoin sen hyristä aikansa, kunnes nykäisin vaihteen ykköseep ja lähdin varovaisesti liikkeelle. Vähän matkan perästä se pysähtyy. Aloin jälleen polkea. Tuli kuuma. Heitin palttoon yltäni. Tein työtä pitkän ajan. Nyt se lähti.



Ja oikeutetulla ylpeydellä tein kierroksen korttelin ympäri, palasin taiteilijajäseni luokse ja virkahdin:

– Nyt menet sinä taakse istumaan. Minä vien sinut takaisin.

Minä vien hänet määrättyyn paikkaan, eikä tapahtunut mitään onnettomuuksia. Se oli hauskin, mutta samalla jännittävin hetki elämässäni. Noustessani pyörältä ja antaessani hänelle ohjaajanpaikan, tunsin, miten polveni olivat heikot.

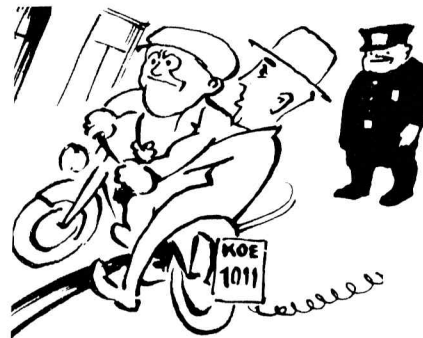
Hän meni uudelleen nukkumaan kuumettaan pois, sillä kiniini oli pakottanut hänet hiestymään. Minä ajoin halki katujen kotiin ja olin ylpeä kuin pikkupoika.

En muistanut sillä hetkellä, että kaduilla oli niihin aikoihin hyvin vähän liikennettä.

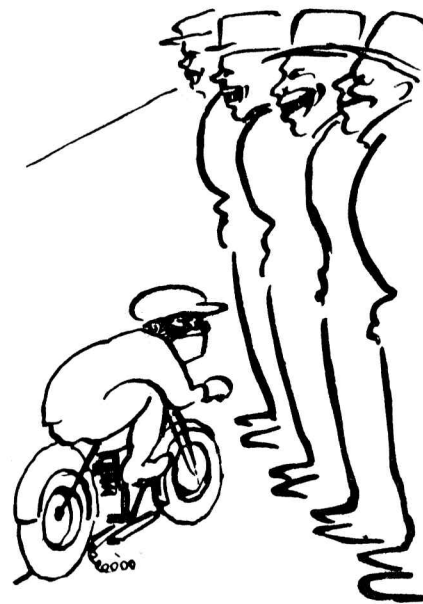
Huhtikuun 18 päivänä.

Hyvin ymmärrettävästi minä olin nyt kuumeessa. Moottorikuumeessa. Hyvin varhain aamulla – kaduilla oli vain poliiseja – lähdin ajamaan. Sitten hain taiteilijan kotoaan jälkiharjoituksia ja opetuksia antamaan.

Hän istui taakse, minä panin ”kokeneena ajajana” täyden höyryn päälle, kadun kulmassa tulee raitiovaunu pahlata suunnalta, hän huutaa korvaani jotakin, joka kuulostaa kuin ”nyt sinä ajat päin seiiniä” – ja samalla ollaan menossa kivimuurin seinää kohden. Se kasvaa hirtävällä nopeudella, minä häkellyn sikäli, etten tiedä, mitä tekisin – mutta viime tingassa löin kaikki hanat kiinni, mitä koneessa oli ja etupyörä vain vähän tärrähti seinään. Mutta puoli metriä sivulle – ja minä olisin löytänyt itseni ja pyörän – polkupyöräkaupasta! Nähtävästikin polkupyörät tahtoivat kostaa uskotto-



muuteni . . . Poliisi ymmärsi koenumeron ja pyörän ajajan naamataulun merkityksen. ”Pankaa kaasua lisää, hehehe, kyllä se menee.” – Mitä minä sanoin, se ei kuulu muille. Polkaisin koneen käymään, ajoin korttelin ympäri ja palasin samaa tietä – ja nyt meni kaikki hyvin!



Huhtikuun 19 päivänä.

Heräsin jalkojen – polvien – pakottaessa. Lähdimme pyörällä ulos. Kolmisen-

kymmentä turhaa polkaisemista. Lopulta kuin vahingossa moottori sytyttää. Kesellä katua hiljennän vauhtia raitiovaunun takia. Moottori pysähtyy tykänään. Seuraavalla kerralla hiljentäessäni se taas pysähtyy. – Päivällä hiki päässä polkiessani sitä käymään tulevat toverit irvistelemään vierelleni. ”Polkupyörä on sentään paras näistä ajovehkeistä”, leukailee yksi heistä. ”Ja jos minä moottorivehkeen ostan, niin ostan Fordin”, sanoo toinen. – Minulla ei ollut aikaa väittelemiseen. Olin väsynyt. Lopulta kone lähti taas – ja pysähtyi kesällä kauppatoria. Eihän se mitään – mutta se häpeä! Enkä minä ymmärrä koko konetta ollenkaan.

Huhtikuun 20 päivänä.

En ollut ajanut vielä viikkoakaan. Mutta mieleni teki kovin jo ajokorttia. Soitin siis tarkastajalle ja sydän vavahti, kun hän ilmoitti, että hän on heti valmis tarkastukseen. Ajoin sinne. Odottamassa on muitakin autoja ja moottoripyöriä. ”Odottakaa hetkinen, tulen aivan heti”, hän sanoo. Panin tupakaksi, jotta hermot pitäisivät paremmin. Lopulta hän tulee, menee yli kadun jonkun auton luokse. Huutaa sieltä sitten: ”Ajakaa ympäri ja menkää neidille antamaan tiedot. Tulen heti takaisin.” – Rukkinen sytytti oitis, mutta minä – ajoin katukäytävän laitaan. Suutuin ja kivahdin punaiseksi kiuksusta. Polkaisin uudelleen käyntiin ja ajoin lujimmalla vauhdilla mitä uskalsin käännöksen kadulla. Seisahtuessani määräpaikkaan, etsivät katseeni tarkastajaa. Hän oli mennyt sen siliän tien. Myöhemmin hän tuli – kirjoitti ja sanoi: ”Olen

nähty jo teidän ajavan.” Ironiaako vai totta?

Vähän myöhemmin seisahtui pyörä keskelle Bulevardia. Tutkin, haistelinkin ja koputtelin/ Missä vika? Juu – bensahana oli jäänyt kiinni . . .



Huhtikuun 24 päivänä.

Pyörän myyjä, tunnettu ajaja ja ammattimies, sanoo minulle: ”Olen kuullut teidän ajavan. Te ajatte vain kakkosella.” – ”Niin muutenhan se menee liian lujaa.” – ”Niin, mutta syö paljon enemmän bensiiniä. Nelonen on tehty sitä varten, että sillä ajetaan.” – Täytyyhän totella, mitä ammattimies sanoo: tästä keskustelusta alkaen ajan vain nelosella.

Huhtikuun 26 päivänä.

Sunnuntai. Ohjelma vaivaloinen. Olin suunnitellut suorittaa sen vain pyöräni avulla. Mutta ensin saan tehdä työtä viisitoista minuuttia, ennekuin se syttyy. Tunnin pysähdyksen jälkeen se on kuin kuollut. Silloin teen työtä kolme neljänestä – koko ajan hiki valuu virtanaan – ja sitten saan sen käyntiin ja myöhästyn

joka paikasta. Tuntia myöhemmin tästä se ei lähde käymään ollenkaan. Saan työntää sen kotiin. – Soitan siis myyjälle. ”Ostakaa pois hyvä moottoripyörä, saatte sen halvalla.” – ”Mikä nyt sitten on?” – ”Se ei kulje.” – onko bensiiniä? Onko öljyä?” – ”On, kaikki on kunnossa, mutta se ei käy.” – ”Tulen kello 6. Näytän teille, että se käy heti.” – Kello kuusi hän tuli ja moottori kävi heti. Hän on velho mies. En minä sitä nyt myykään.

Huhtikuun 30 päivänä.

Ensimmäinen 30 kilometrin ajo. Sairas mies pikkusormia myöten. Kaikki kipeänä, aivan kuin ruoskittuina. Polvet vapisevat ja horjuvat. Kaikki vaatteet liukaisia.

Toukokuun 2 päivänä.

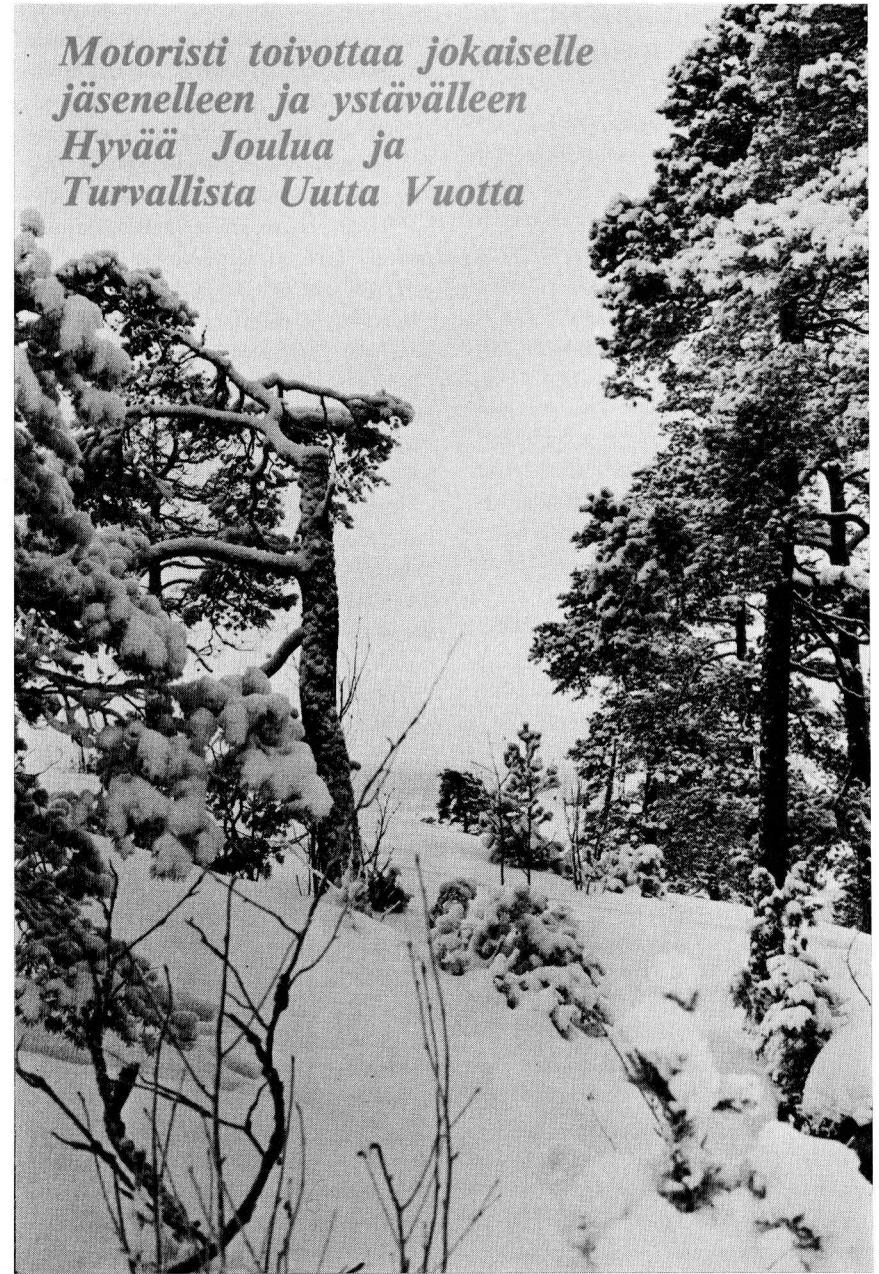
Jälleen maantiellä. Suunnilleen 30 kilometriä. Niistä 5 kilometriä kurjaa jääriiteistä, liejuista, lumista kylätietä. Väsynyt, kurja, hervoton.

Toukokuun 4 päivänä.

Poljen pihamaalla rukkiani käymään. Ei syty. Vieressä seisoo joitakin tuttuja ja tuntemattomia. Seuraavat hymy katseisaan puuhiani. Tehtyäni monta turhaa yritystä, virkahtaa vieras nuori mies:



Motoristi toivottaa jokaiselle jäsenelleen ja ystävälleen Hyvää Joulua ja Turvallista Uutta Vuotta



Mitä yhteistä on zenillä ja sillä ettet osaa avata pensa-tankin hanaa?

Kun aikuinen länsimainen — mies tai nainen — joutuu tukalaan emotionaaliseen tilanteeseen, hän käyttäytyy kuin lapsi — osaa vain itkeä sisäänpäin tai puristaa kättä nyrkkiin taskussa, onnellisimmassa tapauksessa. Pahinta on lisääntyvä väkivalta, jonka juuret ovat surkastuneessa tunne-elämässä tai sen epäkypsässä yhteydessä terveeseen järkeen.

Hälyttävintä on kuitenkin se, että olemme vähitellen ruvenneet pelkäämään itse luomaamme teknologiaa eikä suurin osa meistä osaa käyttää sitä kunnolla hyväkseen. Kuka osaa korjata autonsa tai pesukoneensa? Kuka ymmärtää enää mitään lasten kasvatuksesta.

Näitä kysymyksiä, tätä psyyken kahti-

”Jos se saa liikaa ilmaa?” — ”Ehkä”, vastaan mahdollisimman levollisena, työnnän pyörää vähän kauemmaksi ja huomaamatta vähennän ilmaa. Ja kas, se syytti heti. Uusi opetus — —.

Toukokuun 5 päivänä.

Poljen aamulla kovasti rukkiani. Ei lähde. Emäntä tulee viereen. ”Lähteekö se?” hän kysyy viattomasti. — ”Ei lähde”, kivahtan minä äreänä kuin siperialainen karhu. Polkaisen vimmatusti, vihapäissäni, säälimättä — housunpunttini halkeaa polveen saakka . . .

Se lähti heti, kun olin muuttanut pukua, mutta minä myöhästyin.

Päivällä katkesi muuan vaijeri. Korjaus maksoi kymppiä. Olin maksanut ensimmäisen korjauksen.

ajakautumista, teknologian vieroksuntaa jopa pelkoa, käsittelee Robert M. Pirsig kirjassaan ”Zenin taito ja moottoripyörän huolto”. Se oli niin sanotun vakavan kirjallisuuden ykkösiä viime vuonna anglosaksisessa maailmassa ja menestys jatkuu yhä. Siihen kannattaa tutustua.

Pirsigin kirjan johtoaihe on moottoripyöräily huvina. Kirja kuvaa retkeä 12-vuotiaan Chris-pojan ja erään ystäväpariskunnan kanssa siihen yliopistokaupunkiin, missä hän kerran opetti.

Erinomaisella jopa asiallisen runollisella tyylillä kuvatut matkan tapahtumat vaihtelevat Pirsigin muistelojen ja mietiskelyn kanssa.

Asteikko on fantastisen laaja. Se ulottuu moottoripyörän huollosta länsimaisen retoriikan ja filosofian historiaan, joka sinänsä voi palvella vaikka kertauskurssina teoreettisen filosofian laudaturtettiin valmistuvalle.

Kirjassa vaihtelevat ”vaikea” ja ”helpo” harvinaista muototajua osoittaen.

Pirsigin pääaiheita on länsimaisen ihmisen teknologiaa kohtaan tuntema pelko. Ystävillä on allaan uusi hieno BMW. Mutta he ovat täysin kyvyttömiä vääntämään edes yhtä löystynyttä mutteria ja melkein suuttuvat, kun Pirsig ehdottaa, että BMW:n ohjaustangon ”lappi” korjattaisiin tyhjän olutpurkin eloksoidulla alumiinilla, joka olisi ihanteellinen aine tarkoitukseen.

Tällaisia juuri me ihmiset olemme. Vempele voi olla kuinka hieno ja kallis tahansa; mutta se ei luovuta parastaan sille, joka vain käyttää sitä hyväkseen, vaan sille, joka todella ymmärtää miten ja miksi mikin osa ja kokonaisuus toimii.

Ihminen ei voi paeta joidenkin omaan

piiriin kuuluvien erikoisyksilöiden luomaa teknologiaa, vaikka kuinka haluaisi. Mutta kuka tahansa yksilö voi pienellä harjoituksella ja ennen kaikkea oikeaa menetelmää noudattaen oppia ymmärtämään teknologiaa, jopa rakastamaan sitä. Se on välttämätöntä, koska teknologia on tullut tänne jäädäkseen.

Pirsig koettaa sitä paitsi sovittaa yhteen teknologian eli kokeellisen luonnontieteen ajattelun humanismin ja filosofian kanssa.

Molemmissa ihmisen psyyken toimintamuodoissa tarvitaan luovaa oivallustahaa-elämystä. Pirsig antaa erinomaisia esimerkkejä luovasta oivalluksesta kumaltakin alalta.

Yksinkertaisin niistä on niin yksinkertainen, että se panee nauramaan. Pirsig jäi pyöräilynsä alkuaikoina jumiin rankasateeseen. Mikään ei auttanut. Hän tarkisti tulpat ja sytytyksen. Kaiken mahdollisen. Polttoainettakin tuntui hölskyvästä äänestä päätellen olevan riittävästi. Mutta käyntiin pyörä ei lähtenyt ennen kuin Pirsig oivalsi kääntää vipua, joka kytkee varatankin päälle!

Muutama rivi itse zenistä.

Zen on jotakin sanomattomasti paljon enemmän (ja tavallaan jokaisen ulottuvilla) kuin esimerkiksi Maharishi Mahesh Jogin ”transkendentiaalinen” mietiskely.

Zeniä voi olla kaikki mitä me teemme. Kaikkein nasevin määritys zenistä on, että meidän on tehtävä kokonaisina kaikki se, mihin ryhdymme.

Zen on yksinkertaista, mutta siten että, ”valaistuksen” saavuttaminen voi kestää vuosia olipa se zazen-istumista, jousella ammuntaa tai kukkien asettelua. Hankalimmaksi zenin harjoittamisen te-

MYYDÄÄN

Myytävänä hyväkuntoinen HONDA CB 350 Four 1974. Käytetty ainoastaan matka-ajossa. Ajettu 42 000 km. Hintapyyntö 5 500 mk. Satu Savolainen, Puhaltajank. 33. 11100 Riihimäki 10. Puh. 914—34 268.

Annetaan hyvään kotiin (kohtuullista korvausta vastaan) erittäin hyvätapainen ja -kuntoinen BMW R 60/5 m -71. Simo Nokso. Suomenkatu 2 B 7. 45120 Kouvola 12. Puh. työhön 951—44 281.

OSTETAAN

Nuorehko BMW R -75. Simo Nokso, Suomenkatu 2 B 7. 45120 Kouvola 12. Puh. työhön 951—44 281.

★

VASTAKOHTIA

— Olen varma, että parhaiten onnistuvat ne avioliitot, joissa puoliset ovat toistensa täydellisiä vastakohtia.

— Tietenkin, sehän on aivan selvää, myönsi Ville. — Juuri siksi minäkin yritän löytää tytön, jolla on paljon rahaa.

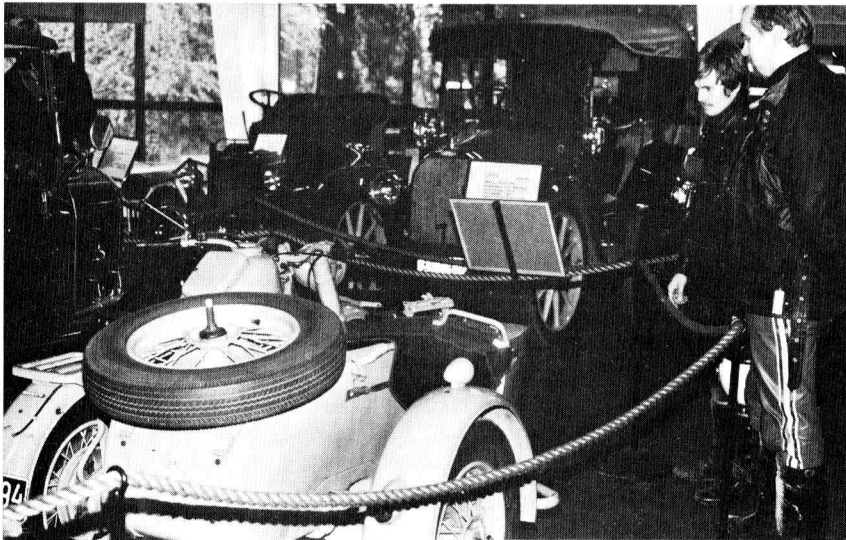
kee se, että siihen tarvitaan opettaja, joka hetkessä riistää (usein julmasti) oppilaan turhat luulot itsestään.

Zen on käytäntöä niin oppilasaikana kuin myöhemmin: miltä tuntuu, kun järki ja jäsenet eivät ole enää ”liimaiset”, vaan tuntee uivansa kuin kala kirkkaassa vedessä.

lyhennelmä Helsingin Sanomista 1976-01-03



Rollssit ja Cadillacit kiinnostivat Svartvikin automuseoon tutustumassa



Muutammat motoristit uhmasivat syksyn kylmyyttä ja sadetta, silti hymy oli herkässä.





Sunnuntai-ajelujen toinen ohjelmanumero on aina ollut pysäköintipaikalla tapaaminen ja kuulumisten vaihtaminen.



Automuseon kokoelmista löytyivät automerkit autohistorian menneiltä vuosikymmeniltä mukana myöskin Eläintarhanajojen kilpa-ajokkeja.