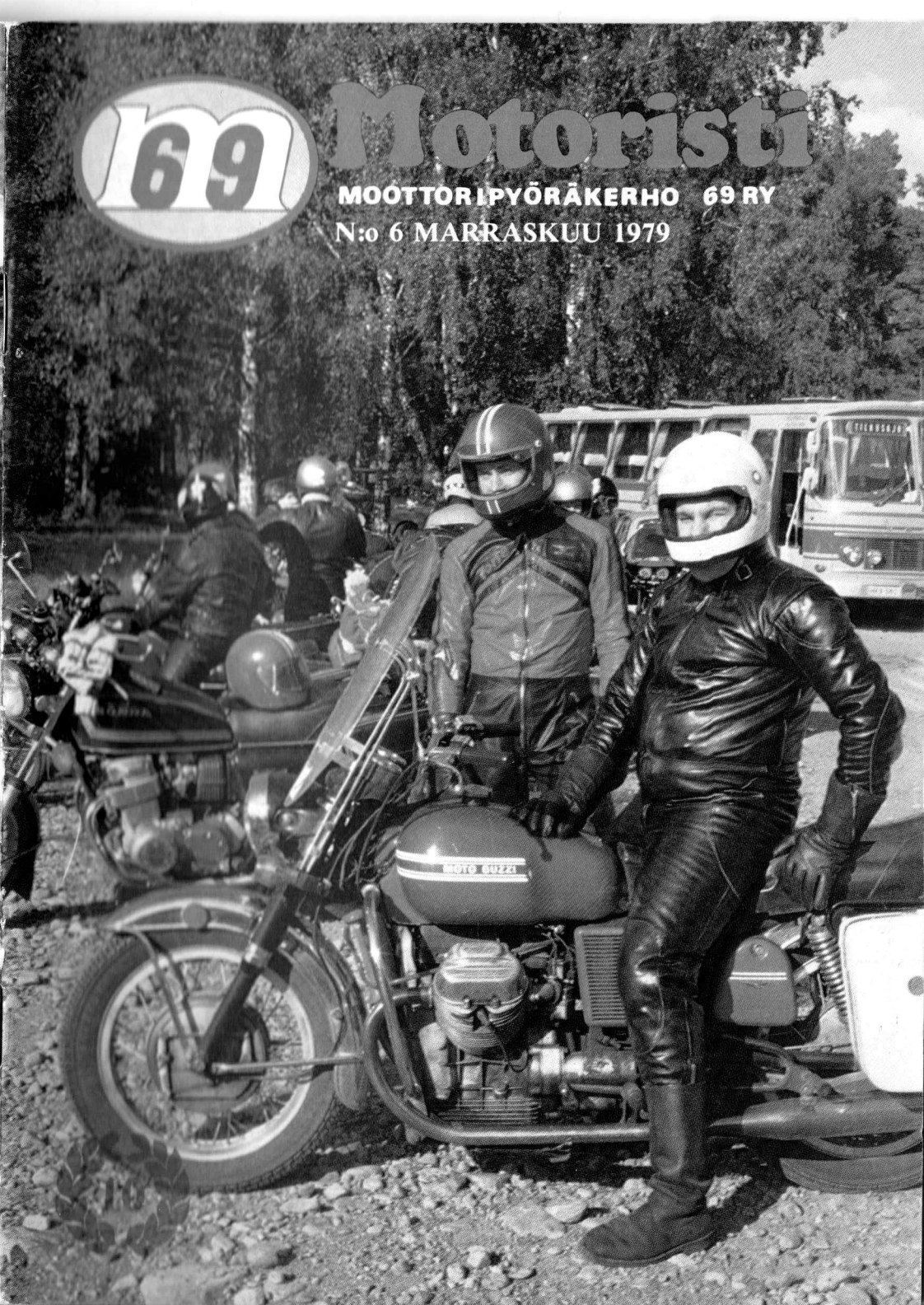




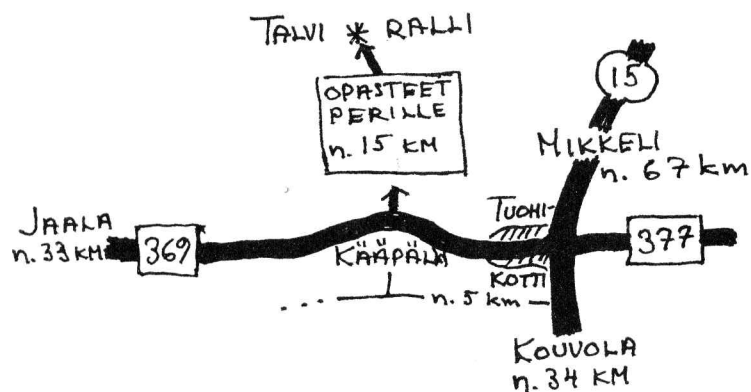
Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 6 MARRASKUU 1979



TALVI RALLI

Valkealassa helmikuun 2.-3. päivänä 1980



- ☆ Opasteet tieltä no 369 rallipaikalle.
- ☆ Ennakoilmoittautumiset ja 25,- tammikuun 15. päivään mennessä os. Ari Hyvönen, Kouvolan Seudun OP, tili n:o 575155-41319.
- ☆ Hintaan sisältyy: Lämmin ateria, tukeva aamupala, telttamajoitus lämpöineen, sauna, avanto, tarra ja ohjelmaa.
- ☆ Puffettia ei ole! Varaa omat lisukkeet.
- ☆ Vapaa-ehtoinen kisa pakkasta ja matkaa pelkäämättömille pisimmästä saapumismatkasta rallipaikalle. Kisa alkaa perjantaina 1.2.-80 klo 00.00 ja päättyy lauantaina 2.2.-80 klo 21.00. Mummola-kierrokset on pystyttävä näyttämään toteen huoltoasema-, baari- ym. kuitein, joista selviää päiväys ja paikkakunta. Matka mitataan linnuntietä jos tulee tulkintavaiveuksia todellisista kilometreistä.
- ☆ Talviralli 1980 on tarkoitettu moottoripyörillä paikalle saapuville, joten autoilevat alkoot vaivautuko.



69 Motoristi
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 6 marraskuu 1979. 10. vuosikerta ilmestyy: tammi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, syys- ja marraskuussa.

Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y. jaetaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69 r.y.:n jäsenille.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.:n hallitus

Puheenjohtaja

Simo Nokso
Kalliokoskenkatu 2 B 10
48600 Karhula

Varapuheenjohtaja

Lasse Numelin
Ruusulankatu 19 A 24
00250 Helsinki 25

Sihteeri Jäsenasiat

Markku Ahonen
Tulikallionkatu 4 B 53
15170 Lahti 17

Kassanhoitaja Merkit

Pekka Voutilainen
Palovartiantie 6 A 5
45100 Kouvola 10

Kerhon postisiirtotili
numero on 426 781-0

Varajäsenet

Antti Karttunen
Rukatunturintie 3 E 38
00970 Helsinki 97

Guy Wikström
Virkatie 2
05100 Vantaa 51

Mauno Tonttila
Lankila
15540 Villähde

Juha Naumanen
Näsintie 25 C 2
06100 Porvoo 10

Kerhoisäntä

Reijo Relander
Kyttärintie 26
45810 Pilkanmaa

Toimittajat

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

Eero Mikkola
36160 Siitama

Jussi Pursiainen
Päkinatie 9
28360 Pori 36

Porvoo 1979 - Oy Uusimaa

69

Tervehdys!

Kädessäni oleva 10-vuotisen toiminnan päättävä juhlanumero on useiden kerholaisten yhteistyön aikaansaannos. Vaikka numeroa on sivumäärältään laajennettu, olivat kerholaiset ilahduttavasti avustaneet siinä määrin, että tuli jo pientä runsauden pulaakin. Tästä kaikesta haluan lausua avustaneille jäsenille mitä lämpimämmät kiitokset.

Toivottavasti sama aktiivisuus jatkuu

ja kasvaa nyt alkavalla uudella vuosikymmenelläkin.

Haluan toivottaa kerholle Onnea ja Menestystä uudelle vuosikymmenelle ja jokaiselle kerholaiselle halua kantaa antinsa yhteiseen kekkoon, missä se tavoittaa jokaisen motoristin rikastuttaen hänen elämäänsä ja harrastusalaansa.

Oikein Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta toivottaa Sinulle Aimo

Puheenjohtajan palsta



Karhulassa juhlavuotena

MP-kerho 69 on toiminut nyt kymmenen vuotta. Näiden vuosien varrella on kerhon toiminta kehittynyt aatteellisesta ja viihteellisestä linjasta osallistuvaan ja kantaa ottavaan suuntaan, unohtamatta kuitenkaan aatteellista ja viihteellistä puolta. Mainitunlainen kehitys korostaa vastuun merkitystä erittäin voimakkaasti. Kerhon on pystyttävä toimimaan pitkäjänteisesti, määrätietoisesti ja kaikessa tuntien vastuunsa moottoripyöräilijöiden etujen puolustajina ja -ajajina.

Kerhon asema on vakiintumassa moottoripyöräilijöiden etujen ajajana, sillä kerho on mukana Liikenneministeriön lausuntokierroksella, jäsenenä Liikenneturvassa ja saa tietoja ja tiedotteita Vakuutusyhtiöiden Tiedotuskeskuksesta.

MP-kerho 69:n hallituksen edustajat pj ja varapj kävivät yhdessä Moottoriliiton edustajien kanssa viikolla 45 Eduskunnan Liikennevaliokunnan istunnossa selostamassa kantaansa uuden tieliikennelakiesityksen kohtiin, jotka koskevat moottoripyöräilijöitä. Näyttää siltä, että moottoripyöräilijöiden kanta mp:n paikasta ajokaistalla, sekä mp:n ohittaminen risteysalueella menevät läpi Liikennevaliokunnassa. Sitä vastoin koko tieliikennelain muutos saattaa kaatua Eduskunnassa eri puolueiden ristiriitaisiin näkemyksiin.

Kerho lisää yhteistoimintaa muiden pohjoismaiden valtakunnallisiin mp-kerhoihin NMR:n jäsenyyden myötä. Kotimaassa on tarkoitus lisätä tiedon vä-

10-vuotisjuhlakokoukseen osallistuneita motoristeja



litystä ja yhteistyötä MP 69:n ja Moottoriliiton kesken. Myös muiden kotimaisten kerhojen kesken on yhteistoiminnan muodostamisesta käyty neuvotteluja. Suomessa moottoripyöräilijöiden voima on vain yhteen hiileen puhaltamisessa. Silloin kun halutaan saada oma ääni kuuluviin.

Kuulemani mukaan ovat japanilaisten pyörien hinnat laskemassa varsin merkittävästi. Jenin kurssin muutoksista johtuen. Tästä seurannee suurten pyörien kaupan vilkastuminen. Ilmiö on varsin positiivinen, sillä tällöin ajokalusto nuortuu, mikä puolestaan parantaa turvallisuutta. Täytynee vain toivoa ettei mukaan tule kovin paljon uusia yltiöpäisiä pyörän ostajia, jotta onnettomuustilastoissa ei tapahtuisi mitään suuria muutoksia negatiiviseen suuntaan. Uusien pyöräilyn harrastajien mukaan saaminen on tietenkin tervetullutta.

Tänä päivänä moottoripyöräily on saamassa uutta ilmettä. Kinnostus vanhoihin pyöriin näyttää lisääntyneen varsin voimakkaasti. Yllättävän paljon on säilynyt parin kymmenen vuoden takaista kalustoa meidän päiviimme. Tällaisen vanhahkon kunnostetun kaluston liikkuminen liikenteessä on mielestäni erittäin hyvää PR:ää moottoripyöräilyn hyväksi. Toinen piirre on kasvava kiinnostus talvisenä enduropyöräilyyn. Kumpikin muoto tekee myös hyvää PR:ää pyöräilyn hyväksi. Enduropyörillä liikuttaessa olisi vain muistettava lain määräykset ja otettava huomioon maanomistajat. Tänä syksynä järjestetty Edurosafari tarjosi kuulemani mukaan sekä hyvää, että huonoa. Huonoista puolista räikein oli kaiketikin safarin rinnastaminen

Päijänne-ajon tapaiseen kilpailuun, ainakin jotkut osanottajat olivat kilpailuhengessä liikkeellä. Kilpailussa ei sinänsä ole mitään pahaa, mutta sen täytyy tapahtua muualla kuin yleisillä teillä, missä on myös muuta liikennettä mukana. Suuri moottoripyöräilijöiden joukko huomataan erittäin herkästi ja yleensä kaikki negatiivinen jää paremmin ihmisten mieleen. Moottoripyöräilijöillä ei ole varaa muuhun kuin positiiviseen näkyvillä oloon. Jatkossa voisi ajatella esim. enduroreitit viemistä jonkin hiekkakuoppa-alueen kautta, jossa voitaisiin järjestää halukkaille pienet kisat. Yleisillä teillä siirtymätaipaleita liikuttaessa olisi ajettava maltillisesti ja liikennesääntöjä noudattaen.

Kokonaisuutena voitaneen olla melko tyytyväisiä kuluneeseen pyöräilykauteen. Näyttää siltä, että aina useammat ihmiset liikenteessä "noteeraavat" moottoripyörän tasa-arvoisena liikennepelin osanottajana. On kaikei syytä pitää mielessä, että me emme voi aina vain vaatia, meidän on myös annettava. Tulevana ajokautena yritetään entistä pontevammin ottaa muu liikenne huomioon tiellä liikkuessamme. Tällä tavoin takaamme pyöräilyn tulevaisuuden.

Turvallista ja parempaa kymmenvuotiskautta pyöräilylle toivoen.

Simo Nokso

Porissa on 29.9.1979 vihitty Hannu Tammelin ja monivuotinen kihlattu takanamatkustaja ja itsekin motoristi Kaija (Kikka) Nurminen. Toimittaja toivottaa onnea.



**Moottoripyöräkerho
69 ry.**

Kokouspöytäkirja

1. §

Kokouksen avaus, paikalla Aimon mökillä olivat: Simo, Lasse, Reijo, Pekka, Aimo, Markku, Guy ja Juha.

2. §

Simo ja Lasse selvittivät käyntiään eduskunnan liikennevaliokunnan kokouksessa. Puheenaiheina siellä olivat mm. moottoripyörän paikka ajoradalla ja risteyksissä tapahtuva ohittaminen, mopoilijoiden kypäräpakko ja miten saataisiin jalankulkijat käyttämään enemmässä määrin heijastinta.

3. §

Keskustelimme siitä, mitä vastattaisiin MP-lehti/Antti Urrilan kyselyyn, jonka aiheena on tehdä MP-69:stä lehtiartikkeli 1/80 numeroon. Kerhomme aloittaisi uuden "On Any Sunday" sarjan MP-lehdessä.

4. §

Aimon ehdotuksesta uusitaan kerhon va-

Sihteerin osoite on muuttunut

Kerhon sihteerin uusi osoite on: Markku Ahonen, Tulikallionkatu 4 B 53. 15170 Lahti 17.



**Vakuutusyhtiöiden
tiedotuskeskus**

BULEVARDI 28 00120 HELSINKI 12 PUHELIN (00) 19 251

LEHDISTÖTIEDOTE

Yli 63 000 liikennevahinkoa ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella tammi–elokuun aikana. Kasvua edellisvuoteen verrattuna on 10 prosenttia, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta.

Tammi–elokuussa kuoli liikenteessä 374 ihmistä poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan. Viime vuonna vastaava luku oli 334.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin tammi–elokuun aikana liki 40 000 edellisvuoden vastaavan määrän ollessa n. 36 000. Autovahingoista oli varkausvahinkoja 4 981 ja autopalovahinkoja 3 438. Vuonna 1978 olivat vastaavat luvut 5 919 ja 2 789.

lokuvausvälineistöä mm. vaihtamalla laajakulmaobjektiivin käytännöllisempään ja tarkoituksiimme sopivampaan zoomobjektiivin. Olimme saaneet eräältä valokuvausliikkeeltä edullisen tarjouksen ja päättimme hyväksyä sen. Samalla keskustelimme mahdollisuudesta hankkia kerholle joko uusi tai käytetty hyväkuntoinen järjestelmäkameran runko.

5. §

Maksettiin matkakorvauksia seuraavasti: Simo 160,—, Reijo 60,—, Pekka 60,—, Markku 60,—, Guy 28,— ja Aimolle kahden kokouksen järjestelykustannuksia 160,—.

Sihteerinä toimi Markku

14-vuotiaat kunnostivat 1950-luvun pyöriä

Vajojen kätköissä pölyttyvät vanhemmat moottoripyörät ovat nykyisin ”kuumaa tavaraa”. Veteraanipyörät alkavat kiinnostaa yhä useampia ja yhä nuorempia. Aikaisemmin monasti sattui, että nuorukaiset saivat ajaa loppuun isän tai isonveljen Jawa-kauden pyörän pihamaalla kurvaillen. Ajo kiinnosti niin kauan kun pyörä jotenkin kävi, sitten romu sai olla romu. Mutta pyörien kunnostajakin löytyy ja varsin nuorista ikäluokista. Oriveden Karpinkulman 14-vuotiaat kaverukset ovat erinomainen esimerkki.

I C PLANETA 250 cc oli 1956 hankittu rautatieläisen matkapyöräksi asunon ja työpaikan välillä. Siinä tehtävässä se palveli 1964 saakka.

Se vaihtoi omistajaa, mutta uusi omistaja ei enää pitänyt sitä rekisterissä. Pyörän onni oli, että sitä jonkin verran käytettiin pihamaa-ajelussa joka vuosi. Kun Timo Vanninen sitten hankki sen peruskunnostettavaksi, moottori osoittautui melko hyväkuntoiseksi. Virtapuoli sensijaan tuotti melkoiset hommat. Maalaus ja satulan uusiminen myös. Timon suorittamaa kunnostusta seurasi ja tarpeen vaatiessa avusti isä Paavo, pitkäaikainen Jawakauden motoristi ja vanhempi veli Pertti. Jawakaveri Juhani Kantola oli usein mukana ja vastaavasti taas Vanniset olivat mukana Juhaniin Jawa kunnostettaessa.

JAWA Z 350 cc eli ”Jahvetti” oli hankittu v. 1957 Oriveden metsäkulmalla asuvan metsurin työmatkapyöräksi. Se-

kin oli rekisterissä vajaan 10 vuotta, mutta senkin jälkeen sillä joka vuosi jonkin verran pihamaalla kurvailtiin. Kun Juhani Kantola sitten hankki sen kunnostettavaksi, moottorin kunto osoittautui aika mukavaksi, mutta virtapuoli oli kokenut sellaista väkivaltaa, että siinä olikin hommia. Nyt on enää tehtävä satulan entisöiminen ja maalaus.

Kesäkuisena iltana pyörät pistettiin kuvaukseen. Kaverukset onnistuivat löytämään ullakoilta Jawa-kauden ajopukkiakin. Näin saatiin kuvat enemmän pyörien todelliseen käyttöaikaan takautuviksi.

Pojilla on ikää vasta 14 vuotta, vaikka jäntevää vartta on jo kasvanut miehen mittaan. Ajokorttia pitää vielä odottaa, eikä se varmasti ole helppoa, kun olisi menevä pyörä valmiina. Vannisen-Kantolan kaveruksilla on jo vuosia ollut harrastuksena mikroautoilu. Se jatkuu vieläkin ja IC:n moottori taas siirtyy mikroautoon.

Kuva ja haastattelu: Eero Mikkola J K. Tämän kesän Kontiorallissa kertoivat muutamat vanhojen pyörien ajajat, että ostajia on nyt tarjolla niin 1950-luvun pyörille kuin sen ajan ajokamppeille. ”Antiikki” on tälläkin alalla muo-dissa ja hinnoissa. Ne joista itsestään ei ole entistäjiksi, ovat halukkaat ostamaan rahalla. Olisipa rikas mies nyt sellainen, joka olisi ymmärtänyt varastoida ladollisen vanhaa pyöräromua ja aitallisen nahkakamppeita.

Vas. Kantola, oik. Vanninen

Kerhomme perustaminen ja ensimmäiset toimintavuodet

Moottorikerho 69 ry:n historiikin on kirjoittanut kerhon perustajajäsen ja ensimmäisenä puheenjohtajana toiminut Torolf Fagerholm:

Koko 1950-luvun aikana huononi moottoripyöräilijöitten maine – syyllä tai syyttä – silloisten ”pärinäpoikien” toimesta. 1960-luvun alussa aloittaessani moottoripyöräilyn, oli moottoripyöräilijöiden maine yleisön joukossa edelleen heikko. Ihmisten kielteinen suhtautuminen moottoripyöräilijöihin oli monasti täysin ymmärrettävää mm. moottoripyöräilijöitten hyökkäävästä käyttäytymisestä ja moottoripyöräilijöiden äänekkyydestä johtuen. Vuosikymmenen loppua kohti saapuivat maahamme ensimmäiset japanilaiset moottoripyörät, ja toivat tullessaan uuden moottoripyöräteknikan. Yleisö kiinnitti huomiota näiden moottoripyöräilijöiden hiljaiseen käyntiääneen. Tämä oli varmasti eräs tärkeä syy moottoripyöräilijöiden ja moottoripyöräilyn positiivisempaan kohteluun. Kaikenkaikkiaan oli 1960-luvun loppu otollista aikaa moottoripyöräkerhon perustamiselle.

Vuoden 1966 lokakuussa kokoontuivat muutamat parantumattomat motoristit Höytiäisen rannalle, nimittäin Aimo

Turunen, Seppo Kankola ja Kari Koskinen, pannen näin alulle nyt jo perinteisen Kontio-rallin, joka osaltaan vaikutti kerhomme syntyyn. Koska maassamme ei siihen aikaan ollut matkamotoristeja varten moottoripyöräkerhoja, oli minulla, kuten monella muullakin kiinnostusta järjestäytyä omaan kerhoon. Vuonna 1967 Kontio-ralli kokosi 38 osanottajaa ja vuonna 1968 kävijöitä oli jo 103 innokasta moottoripyöräilijää. Vuonna 1969 tulijoita Kontiorallissa oli jo noin 350 henkeä ja tällöin moottoripyöräkerhon perustaminen tuntui jo realistiselta.

Tuon vuoden Kontio-rallissa kerhon perustamisesta puhuttiin innokkaasti ja kerhon perustamistyöryhmä syntyi. Työryhmässä olivat jäseninä Aimo Turunen, Veli Laurinen, Orko Tallinen, Jari Väkiparta, Eero Parikka ja Mauno Tonttila itseni lisäksi.

Työryhmä laati kerholle säännöt ja kutsui kiinnostuneita moottoripyöräilijöitä sanomalehti-ilmoituksen välityksellä

saapumaan 16.11.1969 Nummenkylän kahvioon Lohjanharjulle perustamaan moottoripyöräkerhoa. Paikalle saapuikin 82 asiasta kiinnostunutta motoristia ja kerho syntyi.

Perustavassa kokouksessa herätti mm. kerhon nimi vilkasta keskustelua. Loppujen lopuksi päädyttiin nykyiseen nimeemme, jolla tahdottiin ilmaista aatteellinen sukulaisuus silloin kuuluisaan lontoolaiseen moottoripyöräkerhoon ”Club 59”.

Alkuvuosina toiminta oli lähes yksinomaan viihteellistä. Ensimmäisellä toimikaudella, joka siis käsitti loppuvuoden 1969, ainoa aktiviteetti oli pikkujoulujuhla, joka pidettiin 13.12.1969. Seuraavana vuonna oli hieman vilkkaampaa ja 10.5.1979 käytiin noin 50 hengen voimalla Parolan panssarimuseolla. Vuoden päätapahtuma oli Kontio-ralli 4–5.7.1970 jossa oli noin 700 osanottajaa. Saman vuoden syksyllä muutettiin kerhomme toimintakausi niin, että se käsittää ajan 1.8.–31.7. Näin saatiin vuosikokouksen luonnolliseksi pitoajaksi syksy, joka kaikinpuolin sopii paremmin kuin helmi–malliskuu.

Vuoden 1971 alussa koki kerho pienen kriisin, kun muutamat jäsenet vaativat ylimääräisen kokouksen pitämistä. Nämä jäsenet halusivat mm. selvennyksen hallituksen käsityksestä kerhon tavoitteista. Esitin kokouksessa 13.1.1971 päivätyn vastineen josta seuraava ote:

Kerhon sääntöjä tehdessäni olin hyvin tietoinen siitä, että kerholla ei varmasti ole mahdollisuuksia toteuttaa niitä ainakaan alkuvaiheessa kovinkaan täydellisesti. Minusta ei ollut – eikä ole nytäkään – tärkeintä se, että kerho järjestäisi mahdollisimman monta tilaisuutta, vaan

se, että meillä olisi kerho joka nimenaan on tarkoitettu tavallisia motoristeja varten, jotka eivät ole erityisemmin kiinnostuneita kilpailemisesta, toisin sanoen niin sanottuja retkeilypyöräilijöitä.

Mielestäni kerhon tärkein toimintamuoto on ainakin nyt, alkuvaiheessa, kerholehti – suurin osa kerhon jäsenistä hän asuvat maaseudulla, monilla paikkakunnilla on vain yksi ainoa jäsen. Minusta näitä yksinäisiä jäseniä pitäisi ajatella ensi kädessä, heillä ei ehkä ole mahdollisuutta olla yhteydessä muihin motoristeihin paitsi kerholehden välityksellä ja tietysti sellaisissa tilaisuuksissa kuin Kontioralli. Minusta näiden yksinäisten jäsenien palveleminen on tärkeämpää kuin helsinkiläisten moottoripyöräilyhääjien ”käännyttäminen”.

Tällä kaikella halusin siis tuoda esiin ajatukseni siitä millaiseksi suunnittelin kerhon: vaatimattomaksi motoristikerhoksi, joka yksinkertaisin välinein toisi suomalaisia moottoripyöräilijöitä lähemmäksi toisiaan.

En tietenkään vastusta toiminnan vilkastumista, päinvastoin. Vaikeus on vain ollut siinä, että ohjelmien toteuttajia ei ole löytynyt.

Ehdotankin, että jäsenet jotka haluavat lisää toimintaa tekevät suunnitelman jostain tai joistain kerhotapahtumista esittelevät sen/ne hallitukselle sekä ottavat toteuttamisen harteilleen asianomaisen tilaisuuksien toimikuntina.”

Vuoden 1971 maaliskuussa osallistui kerhomme ensimmäistä kertaa moottoripyöräilyttelyyn. Näyttelyssä oli esillä muutamia moottoripyöräilijöitä ja siellä jaettiin noin 1.300 kpl Motoristia. Kontioralliin osallistuvien lukumäärää haluttiin edel-

Kerhon hallitus ensimmäisen kymmenen toimintavuoden aikana

*	**	Puheenjohtaja	Sihtööri	Kerhoisäntä	Toimittaja	Kassanhoitaja	Varajäsenet
16.11.-69	10:—	Torolf Fagerholm	Mauno Tonttila	Aimo Turunen	Tapio Sunel	Eero Parikka	—
22.02.-70	10:—	Torolf Fagerholm	Mauno Tonttila	Aimo Turunen	Tapio Sunel	Eero Parikka	—
20.09.-70	15:—	Aimo Turunen	Mauno Tonttila	Tapio Kahila	R. Paakkanen	Torolf Fagerholm	Seppo Kankola
12.09.-71	15:—	Aimo Turunen	Mauno Tonttila	Orko Tallinen	J. Pulkkinen	J. Nokelainen	Orko Tallinen
25.09.-72	15:—	Aimo Turunen	Mauno Tonttila	Orko Tallinen	Eero Ohtonen	J.-A. Söderholm	Olavi Auto Kari Saarno Eero Parikka
07.10.-73	20:—	Orko Tallinen	Mauno Tonttila	Seppo Rämö	Aimo Turunen	J.-A. Söderholm	Tuomo Toppi Eero Parikka
22.09.-74	20:—	Orko Tallinen	Kari Ahola	Henrik Budich	Paula Vekama	J.-A. Söderholm	Seppo Kankola Teuvo Koponen Reino Hakala
21.09.-75	20:—	Orko Tallinen	Kari Ahola	Henrik Budich	Aimo Turunen	J.-A. Söderholm	Simo Nokso Teuvo Koponen
05.09.-76	20:—	Orko Tallinen	Mauno Tonttila	Henrik Budich	Aimo Turunen	Lasse Numelin	Simo Nokso Teuvo Koponen
04.09.-77	20:—	Simo Nokso	Mauno Tonttila	Esko Koskinen	Aimo Turunen	Lasse Numelin	Antti Karttunen Reijo Relander
10.09.-78	20:—	Simo Nokso	Mauno Tonttila	Reijo Relander	Aimo Turunen	Lasse Numelin	Antti Karttunen Antero Kallinen

* Vuosikokouspäivä. ** Jäsenmaksun määrä.

15–24-vuotiaat nuoret liikenteen riskiryhmä

Nuoret autonajat luottavat liiaksi ajotaitoonsa. Tämä on eräs tärkeimmistä syistä siihen, että 15–24-vuotiaat nuoret on liikenteessä suuri riskiryhmä, sanoo suomalainen liikenteentutkija Kari Lasonen tutkimuksessaan, jonka hän esitteli Tukholmassa pidetyssä ”Nuoret liikenteessä” symposiumissa.

Lasonen korostaa tutkimuksessaan kuitenkin olevan virhe pitää kaikkia samanlaisina. Todellinen riskiryhmä on vähemmistö, johon kuuluu etupäässä miespuolisia ajajia.

Riskiryhmään kuuluvat ajajat arvioivat oman ajokykynsä liian suureksi ja

lisäksi he suhtautuvat kielteisesti liikenteeseen ja liikenteen turvallisuuteen, sanoo Lasonen.

Lasosen tutkimuksen piiriin kuului melkein 6 000 nuorta, joiden perusteella saatiin selville tyypillisen riskiajajan ominaisuudet. Hän on 19–21-vuotias, naimaton mies, joka on saanut peruskoulutuksen ja joka pitää omaa ajokykyään erinomaisena.

Korkeat liikenneonnettomuusluvut 15–24-vuotiaiden keskuudessa on todettu myös Ruotsissa, Japanissa, Länsi-Saksassa, Yhdysvalloissa ja monissa muissa maissa.

lisen vuoden kokemusten jälkeen rajoittaa ja Kontio-ralli keräsi 526 osanottajaa. Ulkomaisia tulijoita oli Ruotsista, Tanskasta, Hollannista, Saksasta ja Englannista.

Näihin aikoihin aktiivinen osallistumiseni kerhon hoitoon loppuikin ja jäin vain jäsenenä seuraamaan kerhon toimintaa. Lähinnä kerholehdestä toimintaa vuosien aikana seurattessani olen pannut merkille ennen muuta sen, että kerho on aktiivisesti ollut mukana vaikuttamassa liikennepoliittisiin päätöksiin. Kerholta on haluttu saada mielipiteitä moottori-pyöräilijöitä kiinnostavissa asioissa. Se seikka että kerholta pyydetään tällaisia mielipiteitä on mielestäni kerhon suurin saavutus tähänastisen toiminnan aikana. Tämän ovat saaneet aikaiseksi lähinnä ne

kerhon toimihenkilöt, jotka ovat kantaneet vastuuta kerhon hoidosta viimeksi kuluneiden 6–7 vuoden aikana. Kerhon saavuttamaan asemaan on tärkeimpiä syitä varmasti ollut kerholehtemme, joka viime vuosina on ollut todella tasokas lehti. Toimintamuodoista Kontio-ralli saattaa olla jäsenille mielenkiintoisin, mutta suhteet ja vaikuttaminen maamme johtohenkilöihin on kerhon tärkeä toimintamuoto koska se vaikuttaa yhteisen harrastuksemme tuleviin toimintaedellytyksiin. Tässä kerholehdellä on tärkeä tehtävä.

Kerhomme nyt täyttäessä 10 vuotta haluan kiittää ja onnitella kerhoa sen entisiä ja nykyisiä jäseniä ja toimihenkilöitä, ja samalla esittää menestyksen toivokset kerhon tulevalle toiminnalle.

Torolf Fagerholm

Miksi kiinnostuin kerhon toiminnasta ja liityin jäseneksi?

Riitta Saukkonen, Voikkaa:

"Jo pienestä pitäen seurailin veljeni touhuja moottoripyöräilyn parissa, joten sanomatakin oli selvää, että jouduin kuvioihin mukaan. Esikuviani Pihtiputaalaiset naismotoriitit uranuurtajat Raila ja Tuula. Kontioralli 1969 oli virikkeenä moottoripyörän hankkimiseksi ja MP 69 r.y:n liittymiseksi.

*Näin sivusta seuranneen kannattajajäsenen mukaan toiminta on huomattavasti monipuolistunut. Naismotoristeja on saatu toimintaan mukaan sekä naisten kokoon-
tumisajo jokavuotiseksi tapahtumaksi. Kerholehti toimii hyvänä yhdyssiteenä jäsenis-
tön välillä matkakertomuksineen ja tiedotuksineen. Ilahduttavaa on todeta näin 10-
vuoden jälkeen henkilöt ovat pysyneet uskollisena harrastukselleen ja hyvä yhteishenki
on säilynyt. Herää kysymys miten on niiden aloittelevien nuorten matkamotoristien
laita? Onko kerho riittävästi selvittänyt tarkoitustaan ja toimintamuotoaan, miten he
pääsevät toimintaan mukaan riippuu heidän omasta aktiivisuudestaan sekä meistä it-
sestämme miten vastaanottavaisia olemme uusien mukaan saattamiseksi. Kerholehti
toimii yhdyssiteenä, mutta riittääkö se? Olisikohan siinä parantamisen varaa. Lähin-
nä tulee mieleen Risto Hannisen MP-lehden kirjoitus "Moottoripyöräilijät eivät tunne
toisiaan."*

MP 69 r.y:lle virkeitä toimintavuosia toivottaen. Riitta Saukkonen.



Hannu Bergroth Salosta jäsen numero yksi: "Moottoripyöräily niin kerhon kuin Kontionkin kohdalla on kokenut suuren muutoksen sekä sisäisesti että ulkoisesti. Mielestäni on oikein hyvä että kerho ottaa kantaa kaikkiin asioihin ja epäkohtiin, esim. Alkometrin hankinta ja käyttö tapahtumissa." Hannu on kiertänyt myös mp:llä maailman ympäri.



Pauli Semi Lappeenrannasta: "Olin Kontiossa Tulppiassa vuonna -77 jossa myös Kontion tähden liityin jäseneksi, koska siinä on omalaatuisempi menininki kuin muissa, samoin kerhon tapahtumat ovat vetäviä ja tapaan uusia kavereita ja ystäviä."



Kari Vartela Helsingistä: "Tuttujen kavereiden kautta pääsin Kontioon -79 ja siten kerhon jäseneksi koska olin kiinnostunut järjestäytymisestä. Täällä löytää merkkikavereita ja voin todeta, että pyöräily on hieno harrastus.."



Nils Enholm Vantaalta: "Mielestäni kerhoon liittyminen on vaikeahkoa. Koska kannatan järjestäytymistä päätin liittyä jäseneksi, päästäkseni osalliseksi kerhon riennoista ja voidakseni seurata kerhon tapahtumia henkilökohtaisesti."



Erkki Goman Vantaalta: "Kavereiden kautta innostuin osallistumaan Kontioon ja siten myös kerhon jäseneksi. Kontio on ohjelmaltaan mielestäni hyvä. Juhlakokousta seuraamaan osallistuin kiinnostuksen vuoksi."



Pepe ei aio esittää "pienien joutsenten tanssia Joutsenlammella", vaan haluaa puheenvuorota. Etualalla lahtelaisia. Myös pöydällä (lat. huom.).

Pipolakkitunnelmissa . . .

"Ensin käydään saunassa ja sitten syödään vasta ja sen jälkeen pannaan ruuan päälle maata", juolahtihe mieleen, kun päästiin Joutsenlammen tilaviin viekkoihin ja havaittiin korkeatasoinen varustelu aina astiastoja myöten.

On joskus mukavaa kesäisten kevyiden kenttäolosuhteiden jälkeen majoittua mukavasti tuvan puolelle ja siihen antoivat viihtyisät viekot tilaisuuden. Joutsan kauniille Joutsenlammelle oli Pertti Hollan kutsusta saapunut 54 innokasta.

Puitteet olivat mitä hienoimmat, alueella pinta-alaa kymmeniä hehtaareja, johon mahtui mökkejä, lenkkipolkuja ja rantaviivaa ties miten paljon. Talonkaan antimisiin ei tyytyväisyys tyrehtynyt, sillä seisovan pöydän turvokkeet soittivat kireällä mahanahalla vielä seuraavana päivänä talvista sävelmää "Tiu, tau, tilhi, joko sinä lensit juomahan taas . . . ?" Tarjoilukin nimittäin pelasi, eikä suun tarvinnut olla mallia "kuivan kesän orava", prosenteilla tai ilman.

Aterian jälkeen kerättiin P. Hollan toimesta rahaa SPR:n hyväksi "nälkää näkevien auttamiseksi". Mehän emme sitä näe kuin televisiosta. Pakollisten kuvioiden, ruokailun ja syksyisten ajojen jälkeen, voitiin heittäytyä vaikka muun yleisön sekaan, jota lauantaiehtoolla oli paikalla 500 henkeä. Ei siis mikään erakkoluola.

???? !!!

Aamupalan jälkeen käyskenneltäessä pitkin syksyisiä rantoja tuli mietittyä tapahtuman vastinetta rahalle ja myöntää täytyy, että monien arvokkaana pitämään hintaan sai täyden korvauksen. Telttamajoitus ja hernerokka ei paljon maksa, mutta voihan motoristikin pari kertaa vuodessa hemmotella itseään, – vai voiko?

Reijo Relander



Jouluista rekvisiittaa jäi hieman kaipaamaan, joten se tehtiin viekon saunan kiukaalle.

MATKAMOTORISMIN KYMMENEN VUOTTA

Väläyksiä – näkökohtia – puntarointia.

Pyynikin ajojen katsomo

oli 1960-luvun loppupuoliskolla armoton esimerkki harrastusmoottoripyöräilyn silloisesta tilasta ja arvostuksesta. Maailmannimet kilparadalla ajoivat silloin Pyynikillä. He vetivät katsomoon 25 000 kävijää ja Tampere koki siihenastisesti pahimmat autoruuhkansa. Mutta yleisön puolella moottoripyörä loisti poissaololaan. Joku yksinäinen susi tuli pyörällä, piilotti häpeillen pyöränsä Piispantalon rinteeseen ryteikköön. Moni tuli sopimattomissa kampeissa palellen, koska katsomoon ei sopinut mennä yllä mitään, mikä kavalsi moottoripyörällä ajajaksi. Nahkapusero oli täysin kriminalisoitu ja nahkahousut vielä suurempi kauhistus, eikä oikea ihminen vetänyt saappaitakaan jalkaansa.

Ensimmäinen oire muutoksesta näkyi syksyllä 1967. Sinä kesänähän muutamat motorismin elinkautiset ja tosiuskavaiset kokoontuivat ensimmäiseen Kontioralliin. Ehkä tämä harrastajamotorismin vastaveto aiheutti sen, että Pyynikin ajon katsomossa näkyi muutama motoristisuinen pikku ryhmä. Pyöriä Piispantanteella oli avoimesti joku määrä. Oli Helsingistä, Lahdesta ja Kymenlaaksosta.

Turkulaisia oli koko porukka, mutta he tyyliltään ja esiintymiseltään ilmensivät paremminkin jengiluontoisen motorismin uuden aallon tuloa. Esimerkin he olivat saaneet Ruotsin puolelta. Tampereen poliisi oli heistä hermostunut ja kun he 1970-luvun vaihteessa tulivat mahtavana jengiaaltona, heidät karkoitettiin kotimat-kalle ennen kisan loppua. Siihen aikaan oli jo syntynyt Tampereen Koronajengikin ja se kyllä erottui Pyynikin katsomossa.

Tutustuminen motorismin uuteen aaltoon

tapahtui Pyynikillä. Siinä helpotti Siitasta lähtöisin olevat, kilpamotorismia harrastavat Myllymäen veljekset. Heidän kotiinsa Pispalanrinteelle poikkesi muutamia uuden motorismissaallon avainhahmoja ja siellä jo keskusteltiin matkamotoristien järjestön tarpeellisuudesta siellä täällä olevien uskollisten yhdyssteeksi. Kannustin omalta osaltani heitä. Minulahan oli taustalla voimakkaat kokemukset Jawakauden nuorisotoiminnasta ja moottoripyörän osuudesta siihen niin kasvatus- kuin häiriövälineenäkin. Jopa lehdistö käytti minua jonkinlaisena asian-

tuntijana, koska pystyin tulemaan toimeen Jawapoikien kanssa. Olin myös kutsuttu Suomen ensimmäisiin jengityöseminaareihin, jotka järjesti Mannerheimliitto Helsingissä, Tampereen Yliopisto ja sosiaaliministeriö Oulussa. Sain vaikutettua siihen, että Hank Forss kutsuttiin Oulun luennoitsijaksi. Olin tutustunut Hankiin, joka Lempäälässä, Tampereella ja Oulussa veti moottoripyöräkiinnostukseen perustuvaa nuorisotoimintaa. Sittemmin hänestä tuli monivuotinen Ahveniston radan hoitaja. Omapärisen voimayksilö Hankin taustaan kuului mahtavan Helvetin Enkelit-joukkion johtajuus New Yorkissa. Siitä saatu kuuden vuoden kuristushuonetuomio ei mennyt hukkaan, koska sen aikana Hank suoritti yliopistollisen tutkinnon. Vankeuden jälkeen hän kiersi kilpa-ajajana maailman TT-radoilla ja perusti IRU:n, kilpa-ajajien ensimmäisen ajajayhdistyksen. Hank jos kukaan oli perillä moottoripyöräilyn ulottuvuuksista ja mahdollisuuksista hyvässä ja pahassa. Meillä oli erittäin kiinnostavia keskusteluja siitä. Kun samaan aikaan aukeni ruotsalaisen, satunnaisen matkamotoristittavan kautta yhteyksiä Keski-Euroopan motoristeihin, motorismin uuden tulemisen ilmeinen aalto alkoi kiinnostaa minua. Sosiaalisena asenneilmionä minua kiinnosti tutkia, miksi moottoripyörä ja sillä ajaminen voidaan niin perusteellisesti tuomita kuin se tehtiin 1960-luvun alkupuolella. Ja miten motorismi uudelleen voitaisiin hyväksyä kuin mikä tahansa erikoisharrastus, joka edellyttää asianmukaisia välineitä ja pukeutumista. Oli kerrassaan omalaatuinen tilanne, jos joku vielä autoon siirtymätön ajoi työpaikalle tai ammattioppilaitokseen moottoripyö-

rällä. Pyörä aiheutti pilkkaa, vielä enemmän jos ajoi musta nahkapusero yllä. Ja kypärän pito saattoi aiheuttaa suurimmat purkaukset: ”kuka kehtaa pitää tollasta pottaa päässään”. Juuri tämä affektinomainen kypärän vierominen aikaansai sen, että Suomessa 1970-luvullakin kypärän käytön edistyminen oli hidasta ja varttuneen iän mopedistit eivät siedä ajatustakaan kypärään siirtymisestä. Monissa maissa on mopedisteille jo kypäräpakko.

Mustat ja siniset enkelit.

Joku lause saattaa avata kokonaan uusia maailmoja ja ulottuvuuksia. Istuimme Hank Forssin asunnossa Oulussa iltakahvilla. Vajavaisella suomenkielellään Hank sanoi, puoliksi itsekseen filosofoiden, puoleksi minulle kertoen: ”Minä jos kukaan tiedän mikä on riivaaja ihmisessä. Riivaajana olen ajanut moottoripyörälläkin. Mutta sen minä tiedän, että syyllinen koskaan ei ole moottoripyörä.

Olen ollut todiste siitä, että moottoripyörää ajaa helvetin mustat enkelit. Myöhemmällä toiminnallani nuorison parissa olen koettanut todistaa, että moottoripyörällä voi ajaa myös taivaan siniset enkelit.” Hank näki ”lähetystehtävänsä” vaikeiden kaupunginosien nousevan motorismijengin ohjauksessa. Moottoripyörä on yksilön ja joukon kasvatustekijä. Minä muistin tässä yhteydessä hajallaan olevat motorismin yksinäiset ja pienryhmit. Se oli juuri siinä vaiheessa kun kuusysin perustaminen oli tapeetilla. Kannustin muutamia motoristittaviani viemään hanketta toteutuakseen. Annoin

ohjeita, miten yhdistyksen perustamista ja rekisteröintiä pitäisi hoitaa. En edes ajatellut mennä mukaan yhdistykseen siinä vaiheessa, minullahan ei ollut moottoripyörää ja molempien vanhempien sairastelu ja maatilatyöt sitoivat entistä enemmän kotinurkille. Vähensin muidenkin alojen harrastuksia. Mutta kun perustettu kuusysi tiedusteli, olisiko Tampereen seudulla tyhjää koulua motoristien retki-tapiksi, tein tiedusteluja kahdenkin koulun suhteen. Jouduin toteamaan kunnallisjohdon epäluulon motorismia kohtaan. Ei edes yhden kesän vuokraukseen menty, myynnistä puhumattakaan. Toisaalta saattoi olla kuusysille onni, ettei se sitonut toimintaansa tällaiseen kiinteään kohtaan. Tosin avaran koulun tontteineen olisi saanut 20 000 mk:lla, mutta kiinteistön hoito olisi aiheuttanut menoja, ja matkamotoristit ovat siksi liikkuvaa väkeä, että montaa kertaa vuodessa ei tämä sama kohde olisi kiinnostanut. Näin siinä vaiheessa matkamotorismin ja motoristien yhteyden kehittämisen ”sinisten enkelien” motorismin edistämisenä ja samalla moottoripyörän ja –pyöräilyn kunnian palauttamisena. Sain yhä uusia tuttavuuksia Suomesta ja ne lisääntyivät 1970-luvun alussa kun kuusysi kutsui jäsenekseen. Sukulaismotoristi Risto Eskolan kesämökillä pääsin tutustumaan uuden matkamotorismin avainhenkilöihin eri puolilta Suomea yhteisen kokoontumisen epävirallisissa merkeissä. Siinä vaiheessa alkoivat Siitamankin kokoontumiset, ensin Pyynikin ajojen viikonloppuina, sittemmin elokuun alun tapamisena. Kerholehti Motoristin avustaminen kirjoituksilla alkoi niihin aikoihin. Jouduin myös ottamaan kantaa motorismin puolesta muissa lehdissä. ”Sinisten

enkelien” motorismia jo hyväksyttiin, vaikka päätään nostava rämäkkä kortteli- ja jengimotorismi nostatti vastustusta toisaalla.

Hullun kasvun vuodet.

Paras todiste moottoripyörän uudesta tulemisesta oli viimeiset Pyynikin ajot syksyllä 1971. Piispanrinteen alaasan täytti 300 moottoripyörää. Ei ujostellen, vaan ylpeillen siellä kiilsivät uudet japanilaispyörät ja Bemut, välissä veteraanipyöriä, joilla uskallettiin ajaa muiden joukkoon. Katsomoköyden vieressä oli kokonaisia ryhmiä motoristeja uudemmissa nahkahaalareissa, kypärät kädessä roikkuen. Varhemman pyöräkauden elinkautiset uskaltautuivat jälleen mukaan Vauhti-Villepukuunkin pukeutuneena. Katsomossa erottui selvästi uusi matkamotorismilinja ja mahtavasti paisuva korttelimotorismi farkkuasuissaan ja rauta- ja tekstiililuissaan. Talouselämä hyväksyi moottoripyörän yhdeksi elintasovälineeksi, sitä markkinoitiin estoitta kiihtyvällä vauhdilla. Moni rikkaan papan poika istui heti viissatasen satulaan kortti-ikään tultuaan. Kuoleman musta enkeli korjasi helppoa satoa ja siitä pohjalta nostatettiin vastustusta moottoripyörää kohtaan, eikä ilman aihetta. Rallit kasvoivat jättimäisiksi kokoontumisiksi, joiden hallinta alkoi riistääntyä käsistä. Moottoripyörän kunnian palauttajat alkoivat hämmäntä joutuessaan tämän uuden tulvan pyyhkimiksi. Pyörätulvaan liittyi uuden alkoholilain sallima oluttulva. Oli Suomessa tilaisuus mikä tahansa, miltei uitiin oluessa, eikä ihme jos motoristin kohdalla viikonloppuun liittyi ajo tiettyyn kohteeseen ja rankka ryyp-



60-luvun henki oli menevää ja vaikeuksia kohdatessa aina konstit keksittiin, motoristin ei sopinut jäädä vaikeroimaan sattunutta tilannetta.

pääminen siellä. Alkuvaiheessa mikään muu ohjelma ei ollut hyväksyttyä eikä mahdollisuuttakaan siihen. Jotkut Kontio-rallin ja kuusysin ”uudisraivaajat” alkoivat jo pudistella päätään: tähänkö sitä ollaan jouduttu. Oli jo pelkoa siitä, että syntyy samanlainen vasta-aalto motorismia kohtaan kuin Jawa-kauden huipentuessa aikoinaan. Tosin liike-elämä silloin liittyi pyörien vastustajiin, koska silloin raivattiin tilaa autoistumiselle ja pyörästä luopuja tavallisesti osti auton. Nyt taltuttajaksi tuli 1973 energiakriisi ja sitä seuranneet lamavuodet. Lama pyyhkäisi pois pyöräilystä kevyttä pintavaahtoa ja rajoitti nuoren polven määrää motoristeina. Nuoren polven motoristiaines parani. Varttuneemmista rämäpäistä osa putosi pois alkoholisoitumisen vuoksi. Matkamotorismin alkoi

selkiintyä tietty uskollisten ja vakiintuneiden perusjoukko. Siihen alkoi liittyä niitä yksinäisiä pyörä-faneja, jotka vieroksuvat liittyä 1970-luvun alun hullunmyllyn aikoihin.

Järjestöaktiviteetin vaikeudet.

Matkamotorismin perusviettymys on vapauden tunne irtautua ja nähdä. Ei ihme, jos tässä joukossa on ongelmana järjestöaktiivisuus. Useimmat yksilönä tunnustavat, että on hyvä olla kerho joka järjestää tapauksia ja jonka asiat hoidetaan. Mutta sitoutuminen ja valjastautuminen näiden toimintojen vetäjäksi ei monia viehätä. Mennyt vuosikymmen on ollut oppimisen ja kypsytymisen aikaa: järjestöaktiivisuus ja osallistuminen tehtä-

vien hoitoon on voimistunut. On kypsyty näkemään, että jos halutaan viihtyä ja saada jotain, jonkun on se hoidettava. Kun ollaan vuorostaan valmiit hoitamaan joku tehtävä, saadaan toisella kertaa olla itse valmista nauttimassa. Kontio-rallin järjestelyissä tämän oppiminen vei vuosia. Aluksi saattoi pari-kolme joutua kantamaan koko jutun helteen. Kerran ajoi Rämön Seppo 10 000 km Euroopan kierroksen jälkeen Lappiin ja otti yksin vastaan koko Kontio-porukan. Viime vuosina on Kontio-ruljanssin painetta voitu jakaa jo kymmenien osalle, eikä luistajia juuri enää ole. Kerhon hallituksen toiminnalle taas ei ole eduksi liian nopea ja liian runsas vaihtuvuus. Monien tehtävien ja kontaktien hoito vaatii jatkuvuutta ja asiantuntemuksen kasvua. Kerhon johto onkin onnistuneesti pidetty niin, ettei suurilla äkkimuutoksilla ole aiheutettu sopeutumisvaikeuksia.

Mutta oikeus ja kohtuus on, että kun hallituksen jäsenyys merkitsee melkoista osallistumista ja omakohtaisia kulunkeja, ei näissä tehtävissä vasten tahtoaan pidetä ketään yli voimien. Tämä on kaikkien palkattomien organisaatioiden ongelma ja jos jäsenpohjaa on, siitä on löydettävä vaihtoa väsyneen tilalle. Kuusysin 1000 jäsenen pohja pitäisi olla riittävä. Kun matkamotoristit vielä edustavat yksilöinä keskimääräistä suurempaa energisuutta, resurssia on senkin puolesta.

Ohjelmapuolen kehitys.

Kuten aikaisemmin mainitsi, riitti yhdessä vaiheessa kohteeseen ajo ja kaljanjuonti ohjelman ulottuvuuksiksi. Muun ohjelman "sisäänajo" kokoontumisissa

kohtasi melkoisia vaikeuksia. Tiedän sen, kun itse olen ollut kokeilujen suorittajia. Vaikka Siitaman kokoontumisten parisaataa motoristia edustaa melko vakiintunutta ja valikoitunutta perusjoukkoa, ohjelman hyväksyminen oli aluksi vaikea asia. Kun vuosikymmenemme alkupuolella Hannu Bergroth esitti maailmanympärimatkastaan mitä erikoisimman dia-sarjan, ehkä kolmannes katsojista ei osannut sitä katsoa vaan häiritsi muidenkin keskittymistä. Samoihin aikoihin kehtiin motoristi-iltamaa erikoisine ohjelmineen. Sen seuraaminen onnistui aika hyvin, mutta talkoohengessä soittanut nuorisobändi ei saanut juuri ketään tanssilattialle ohjelman päättyessä. Ensi kokeilu poliisiin ja lehdistön tutustumiskäynnistä ja yhteispalaverista aiheutti sekä hämmennystä, että innostusta. Ei kerta-kaikkiaan oltu totuttu siihen, että motoristien kokoontumisessa voisi tapahtua jotain erilaista. Viime vuosina joukko on kipsynyt ja se jo odottaa ohjelmaa, niin Kontio-rallissa kuin muissakin tilaisuuksista. Niihin liitetyt motorismiin liittyvät opetustilanteetkin otetaan vastaan. Antti Urrila on asiantuntemuksella ja reippaalla tyylillään ollut tervetullut valistaja useissakin kuusysin ja sen paikallisten ryhmien tilaisuuksissa. Samoin Helsingin moottoriliittojen koulutusmiehet.

Laajentuva näkökenttä.

Pyöräilyn yleistymisen, halpa energia ja pitenevät kesälomat aukaisivat Euroopan suomalaisillekin motoristeille. Sadat heistä saivat matkakuumeen ja se on jatkunut vuodesta toiseen. Kustannustason nousu on nyt sitä leikannut. Varsinkin 1970 luvun alkupuolella menemisen ja

mielettömien päivämatkojen kiihko rajoittivat matkojen antia. Kuljettiin paljon, mutta ehdittiin nähdä vähän. Samaa vikaahan on kaikessa turismissa. Eräs vuosisatamme suurista Nobel-tieteilijöistä, joka johti maailmankuulua tutkimuslaitosta sanoi kerran: "kun maailma (länsimaiselle) tavalliselle ihmiselle avautui, hänen mielensä sulkeutui". Kulkeminen on syventymätöntä pintaliittoa, ehkä hyvää liike-elämälle, koska kulutetaan paljon palveluja. Minun kohdalleni sattuneet pintapuolisimmat matkamotoristit sattuivat olemaan ruotsalaisia. Uskallan sanoa sen, koska hollantilaiset tuttavani ovat todenneet samaa. Eräs heistä sanoi: "ruotsalainen ei tunnu pystyvän syventymään minkään katsomiseen, eikä keskusteluun ihmisten välillä." Toisaalta minua on hämmästyttänyt hollantilaisten ja englantilaisten motoristituttavieni asiantuntemus, millä he esittelevät omaa maataan. Pohjoismaissahan koulutus jo on niin yleisluntoista, ettei kasvava ihminen saa perustietoja edes omasta kotiseudustaan. Siksi hän helposti on sokea ja näkemäänsä tulkitsemaan pystymätön, kulki omasa tai vieraassa maassa. Viime vuosina ilmeisesti moni suomalainen matkamotoristi ulkomaankierroksillaan on avartunut ja kipsynyt.

Oman maan tuntemusta on kuusysin toimesta melkoisesti viime vuosina parannettu kohdeajeluilla. Ne on omaksuttu ja osanottajamäärä kasvaa. On katsottu teknisiä museoita, luonnonkohteita ja vietetty kirkkopyhiä merkittävässä kirkoissa. Valmistelua nämäkin vaativat, mutta vetäjiä on löytynyt. On syytä mainita ainakin Risto Eskolan, Pappa Teiton ja Pepe Hollan panos motoristien totuttamisessa kohdeajeluihin. Motoristit itse yksityisillä

lomamatkoillaan voivat syventää paikkojen tuntemustaan estottomasti menemällä erilaisiin kohteisiin. Näin he tekevät peärää omalle harrastukselleen tulla hyväksytyksi ja ymmärretyksi myös muissa piireissä. Nahkahaalari on aivan yhtä hyväksyttävä vierailuasua kuin muutkin turistivaatteet. Se alkaa jo olla hyväksytytkin. Ei enää todeta, kuten eräs suurilevikkinen lehti esitellessään Oriveden ultramodernia kirkkoluomusta 1960 luvun lopulla: "kirkkoa on käynyt katsomassa turisti- ja asiantuntijaryhmiä kymmenistä eri maista. Onpa siellä nähty moottoripyöräilijäkin nahkapuvussa ja kypärä päässä." Motoristi turistikohteessa silloin oli todella oudompi kuin eksoottisinkaan ulkolainen turisti.

Iso piiri ja pienet.

Kontio-ralli ja kuusysi alkoivat pienestä ydinryhmästä. Nyt se on kasvanut tuhannen kerhoksi ja Kontio-ralli jättikokoontumiseksi. Maan laajuus haittaa yhteyksien pitoa ja yleiset kokoukset tavalisesti on pidettävä alueella, missä suurin väestömäärä on kohtuullisen ajomatkan päässä. Ymmärrettävästi se rajoittaa pohjoissuomalaisen osallistumista. Sen sijaan Kontioralli mielellään sijoitetaan pohjoisiin tai itäisiin etäisyyksiin. Ison piirin kokoavana tapahtumana Kontio kokoa aateveljiä varsinaisen kuusysin ulkopuoleltakin. Toisaalta taas moottoripyöräilyn – muiden hoitamassa – kevätparaatissa kuusysiläisten panos on voimakas. Myös Touring Finlandian jäsenistössä kuusysiläisyys menee päällekkäin. Nämä kaikki ovat tiettyssä määrin käytännöllisiä sovellutuksia. Tosin suurissa ympyröissä etenkin uusi tulokas tun-

tee itsensä ulkopuoliseksi ja vieraaksi, ellei hänellä itsellään ole voimakasta pyrkimystä suorittaa "läpimurto".

Pienemmät tapahtumat siksi ovat tervulleita, samoin alueelliset kokoontumiset ja aivan paikalliset pienryhmät. Pirkanmaan Matkamotoristien perusryhmä on jo vuosia kokoontunut englantilaisyylisenä monday-group'ina. Monilla paikkakunnilla kuusysiläisten paikallinen kerhotoiminta tapahtuu sikäläisten kilpamotorismin perustuvien moottorikerhojen yhteydessä. Seinät siis osalta ovat avarat ja katto korkealla motorismiyhteyksissä. Kuusysin toisella vuosikymmenellä alueellisen, paikallisen, pienryhmä- ja erikoisharrasteiden kehittäminen voisi olla tärkeä tavoite. Siinä etenkin yritteliään uuden motoristipolven mukaan vetäminen. Hehän eniten tuntevat vieraantumista ja ikäluokkakuilun olemassaolon, koska muu elämänkenttä on heidät niin ohjelmoinut. Eihän 12–15, 16–18 ja sitä vanhempi nuoriso saa edes tanssia samassa paikassa. Kun motorismiveljeys murtaa kansallisuus-, koulutustaso- ja ammattiryhmien aitoja, ikäluokkakuilun ylittäminen on suorastaan harrastuksen elinehto pitkän päälle. Sitä ei ison eikä pienen piirin harrastuspyörinnässä saa unohtaa.

Tilinteko ja tilinavaus.

Vuusikymmenen taittuessa tällaisen monessa suhteessa ulkopuolisen katsaus olkoon virikkeenä omiin muistitakautumiin ja pohdiskeluihin. On ollut kiinnostavaa seurata kerhon kehitystä ja sen kautta tutustua niin monipuoliseen tove-

TAKSIKUSKIN KERTOMAA

Tulipa muuan norjalaisukko Tukholmassa käymään ja otti rautatieasemalta taksin hotelliin ajaakseen. Taksi oli Mercedes-Benz -niminen henkilöauto (norjaksi lillebil tai drosje) ja ukko uteli takapenkiltä, mikä tuo tuollainen kumma ympyrä-tähtimerkki tuossa auton nokalla on.

Kuski oli leukava jätkä ja alkoi vakavalla naamalla selittää: "Täällä Tukholman liikenteessä on niin kova kuri jalankulkijoille että esim. punaista valoa päin kävelevän tai muuten töppöilevän jalankulkijan saa ajaa ilman muuta yli, ja tuo tähtimerkki on tähtäinlaite jonka avulla ohjaten hyvin osuu autolla tällaiseen kulkijaan."

"Katotaas nyt, minä koitan pian näyttää miten se käy", jatkoi kuski matkustajan ihmetellessä näin armotonta ajotapaa. Kuski alkoi kaahata kuin vimmattu kohti erästä mummoparkaa joka pyöri ajotiellä kuin puolukka nahkahousuissa tietämättä minnekäpäin mennä. "Oi perhana, kun tuli huti, vaikka tarkkaan tähtäsinkin" valitteli kuski eukon ohitettuaan ja pienen väistöliikkeen tehtyään.

Matkustaja sen sijaan riemuitsi takapenkillä:

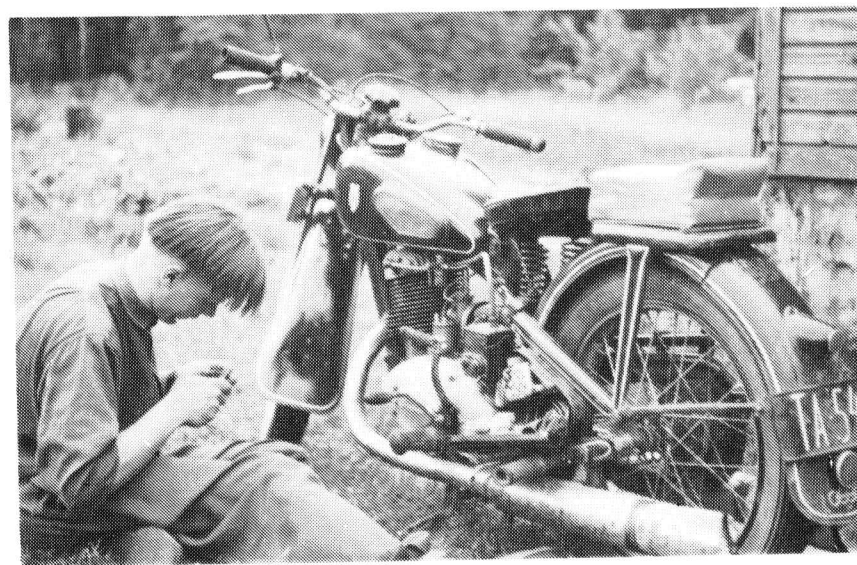
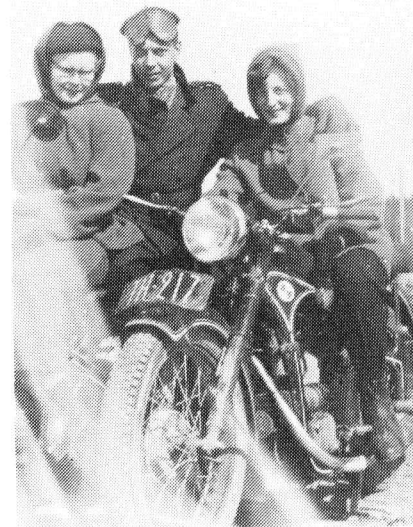
"Minä sain sen, minä sain sen, minä lämmäsin sen ämmän kumoon iskemällä sitä just oikeella hetkellä avatulla takavetäksellä."

rijoukkoon, mitä motorismi käsittää. Uuteen kymmeneen mennään vakiintuneina, mutta myös epävarmoina siitä, mitä energiakriisi ennenpitkää vaikuttaa. Uudessa tilinavauksessa harrastuksen kohteet ja määrä tulevat tarkemmin laske-
tuiksi.

Eero Mikkola

Muistoja -50-luvulta

Muistaakseni oli kesä jo paremmin syksyksi kääntymässä vuonna 1950 kun minussa alkoi yhä voimakkaammin herätä halu moottoripyörän ostoon. Uuden pyörän osto ei tuohon aikaan ollutkaan aivan helppoa. Silloin ei riittänyt vielä se, että oli rahaa pyörän käteisostoon. Työnantajan kirjallinen lausunto, että tarvitsi välttämättä moottoripyörää työajoihin, olisi ollut se paperi, jolla olisi päässyt jonotuslistan alkupäähän. Minulta tuo paperi puuttui, eikä ollut mitään mahdollisuutta sen saamiseksi, minullahan pyörä tulisi olemaan pelkästään harrastuskäytössä. Päätin kumminkin yrittää hankkia uutta pyörää, ja niinpä suunnitin askeleeni kohti Porin moottoripyö-



Kuva vuodelta -55. Pyörän lataus vähän reistasi, releen kärkien viilaus menossa.

räliikkeitä. Eihän noita silloin saatavilla olleita pyörämerkkejä järin monia ollutkaan. Oli itäsaksalainen BMW, tämä merkki myytiin myöhemmin EMW nimellä. Tämän pyörän hankintaan ei minulla tuntunut olevan mitään mahdollisuuksia. Liikkeestä kerrottiin pyörien menevän, se vähä mitä niitä tulikaan, melkein yksin omaan puutavarafirmojen kautta niiden palveluksessa oleville metsäyönjohtajille. Jawa oli seuraava merkki, mutta kysyntä oli niin suuri, että toimitusajaksi lupailtiin ehkä seuraavaa syksyä. Venäläinen IC merkinen pyörä oli ainoa, jonka toimitusajaksi luvattiin muutamaa kuukautta. Brittipyöriä ei ainakaan Porin puolella ollut saatavilla ollenkaan. Niinpä laitoin IC:stä tilauksen vetämään ja jätin vaaditun käsirahan sisäin. Puoli vuotta oli siinä odotellessa kulunut, eikä pyörää vain kuulunut. Kyssellessäni selitettiin milloin mikin syy viivästymiseen. Koitti viimein kevät ja tuli jo kesäkin eikä pyörää vain kuulunut. Sitten satuin saamaan tietooni erään, joka kauppasi käytettyä moottoripyöräänsä, oitis lähdinkin kaverini kanssa pyörää katsomaan. Pyörä oli 350 cm³ DKW merkinen ja -39 mallinen ja vielä melko siistissä kunnossa. Eihän pyörä ollut ehtinyt vielä kovin kauaa liikenteessä ollakaan, koska oli seissyt koko sodan ajan ja jonkin aikaa jälkeenkin bensiinipulan vuoksi. Hinnasta sovittuamme pyörä siirtyikin minun käyttööni ja palvelikin minua monet vuodet.

Tämä DKW malli sattui muuten olemaan juuri IC edeltäjä, runko, jousitus, moottori ja vaihteisto olivat samat. Ainoastaan lokasiipien muotoilu, laturi ja mittaristo olivat erilaiset. Kerrottiinkin, että Auto-Unionin DKW tehdas jäätyään so-

dan päätyttyä venäläisten vyöhykkeelle, oli koneistoinen siirretty Venäjälle missä venäläiset sitten jatkoivat moottoripyörien valmistusta IC merkkisenä.

Nyt oli siis viimein minun eräs suurimmista toiveistani, oman moottoripyörän saaminen, toteutunut. Pääsinhän nyt nauttimaan niistä liikunnallisista vapauksista ja ajamisen riemusta mitä moottoripyörä ajajalleen antoi. Muistan vielä hyvin mikä riemu sisimmässäni myllersi lähtiessäni moottoripyörälläni ensimmäiselle lomamatkalleni.

Muistan kuinka tuttavat varoittelivat, että eihän moottoripyörällä voi noin pitkiä matkoja ajaa. Nykyajan matkamotoristit varmaan hymyilisivät väheksyen, jos kuulisivat moista puhuttavan, hehän ajaisivat tuon matkan muutamassa tunnissa. No silloin olivat tietkin vähän toista kuin nykyisin, asfalttia ei juuri näkynyt kuin jossain kaupungin kaduilla. Lomani alettua suuntasin kulkuni maantielle, joka johdatti minua kohti Imatrea. Ajokortin olin saanut suoritettua juuri vähän aikaisemmin. Siinä yksinäisyydessä matkaa tehdessäni rupesi kait nopeuskin nousemaan, kaikki tuntui menevän hyvin. Mutta sitten eräässä kaarteessa havaitsinkin ajautuneeni liiaksi ulos ja jouduttuani tien laidalla olevaan pehmoiseen hiekkään, ei ajotaitoni enää riittänyt tilanteen hallitsemiseen ja seurauksena oli nurinmeno.

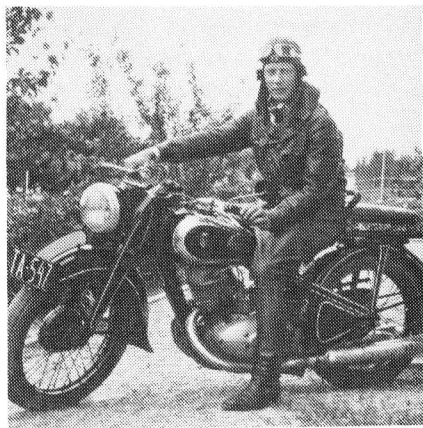
Onneksi ei siinä sentään pahemmin käynyt, ainoastaan ohjaustanko meni poikki ja itsevarmuuteni sai kolauksen. Ajelin siitä Toijalaan ehjällä tangonpuolikkaalla ja eräässä autokorjaamossa sain ohjaustangon hitsautettua kuntoon. Muuten silloinen pyörämatkani sujui

Lomamatkalla vuonna -53 itä- ja keski-Suomessa. Vähän tahtoo vieläkin harmittaa kun katselee näitä kuvia ja nykyisiä sivulaukuin ja tavaratelinein varustettuja moottoripyöriä. Miksei silloin ollut älyä rakentaa pyörään näitä tavarankuljetusta helpottavia välineitä, ettei olisi tarvinnut reppu selässä ajella. Vaan aika pienellä varustuksella tunnuttiin tuohon aikaan pärjättävän, teltaakaan ei ollut sillä yöt tavallisimmin vietettiin jossain ladossa.



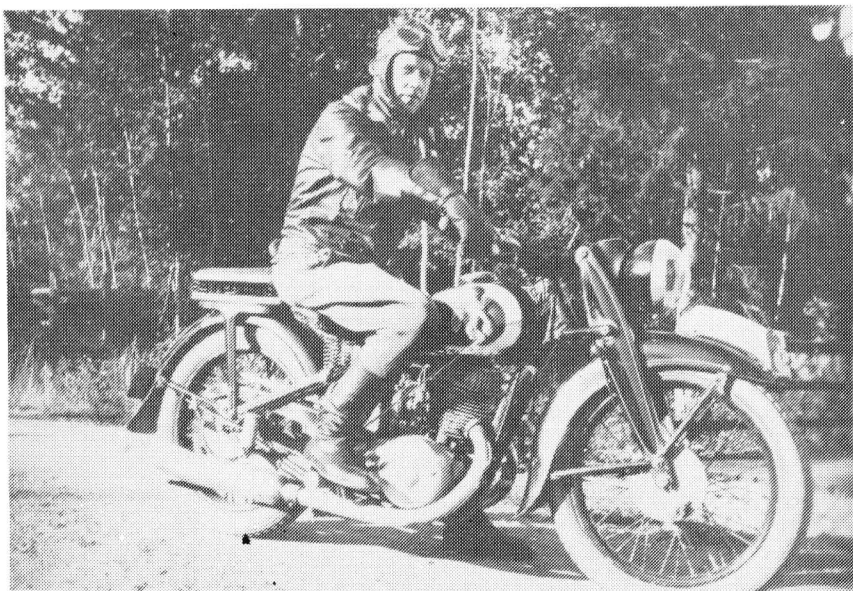
kommelluksitta ja viikon kuluttua palalin tyytyväisenä kotiin.

Kun sitten vuosi vaihtui vuodeksi 1952 oli myös moottoripyörien saanti helpottunut ratkaisevasti. Oli jopa Britti-pyöriä saatavana suoraan kaupan hyllyltä. Minullekin tuli nyt soitto Porin IC:tä myyvältä liikkeeltä, että tilaamani IC on tullut, vaikka tilaukseni oli peruutettu jo vuosi sitten. En kuitenkaan katsonut aiheelliseksi pyörän vaihtoa IC:hen enempiä kuin muuhunkaan merkkiin, ja niin jatkoin matkojani DKW:llä. Aikanaan sitten olosuhteet muuttuivat niin, että oli siirryttävä autokantaan. Mutta aina kun tuolla tiellä liikkua tapasi moottori-



pyöräilijöitä tuli mieleen nuo ajat menneet, jotka kyllä omalla kohdallani vielä palasivat.

Muisteli Vaari



Kuvat vuosilta 1951–53. Pyörä DKW merkinen vuosimallia -39. Moottori 2-tahtinen 350 cm³, tehoa siinä 19–20 hv, huippunopeus noin 110 km/h. Pyörä oli varustettu sekä käsi- että jalkavaihteella, vaihteita neljä.

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.

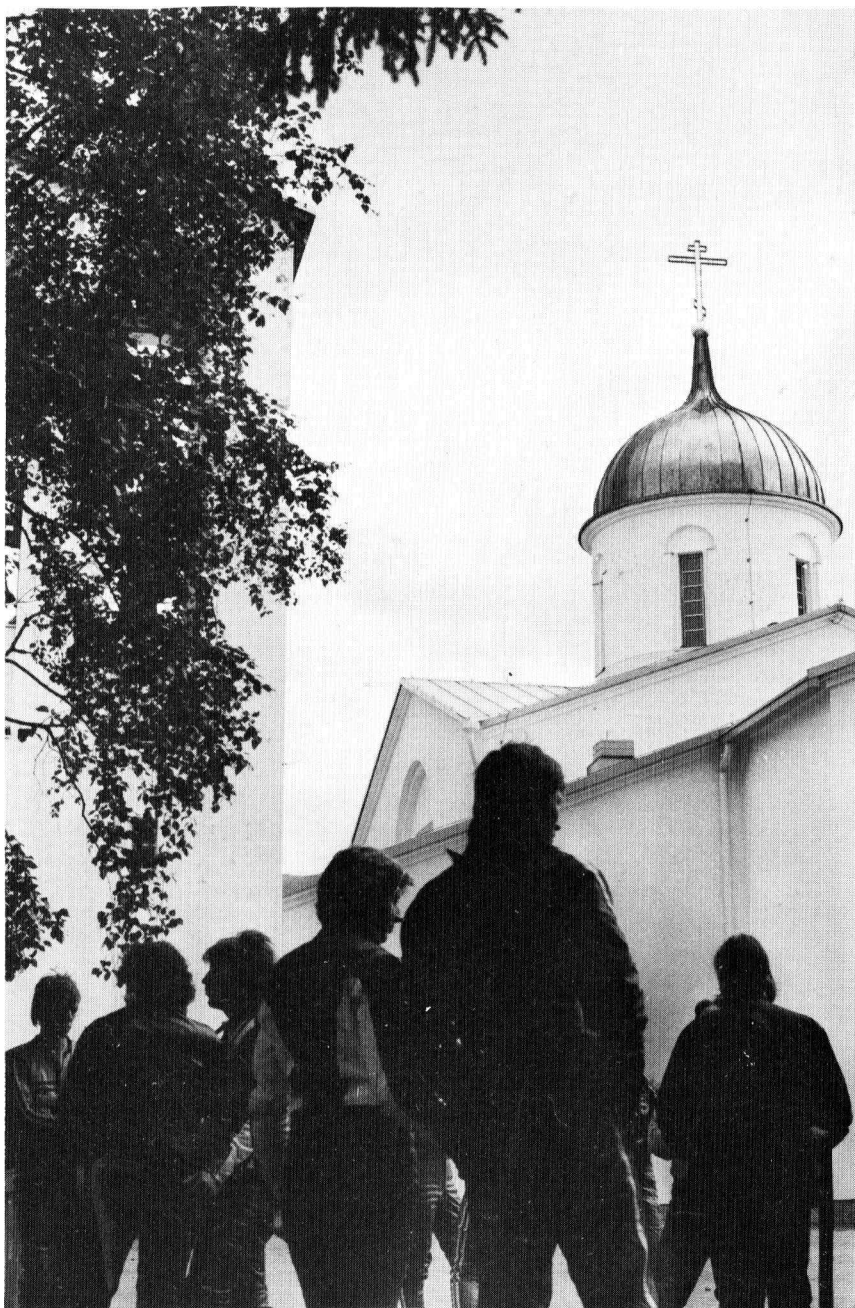
Merkin säännöt ovat seuraavat:

- ★ 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



**Motoristit sunnuntai-ajelulla
Valamon ja Lintulan luostarissa**

ORTODOKSISEEN KIRKKOON JA LUOSTARILAITOKSEEN TUTUSTUMASSA

Viime kesän ainoan varsinaisen sunnuntai-ajelun oli Juha Naumanen vetänyt luonnonkauniille Heinävedelle, tarkemmin sanottuna tutustumiskohteena olivat Valamon ja Lintulan luostarit.

Valamon kirkkomuseossa oleva harvinaisen arvokas ja runsas valamolainen esineistö on peräisin lähinnä 1700-luvulta ja sitä myöhemmältä ajalta. Tähän esineistöön kuudenkymmenen motoristin joukko tutustui oppaan välityksellä. Miessä häivähti ajatus, miten kävisi tämän rahassa mittaamattoman ja korvaamattoman esineistön vanhassa puurakennuksessa, jos esim. tuli pääsisi irti. Ortodoksinen kirkkomuseo ja Uuden Valamon kirkko muodostavat historian kannalta yhden, hyvin mielenkiintoisen kokonaisuuden. Museoon tutustumisen jälkeen osallistuttiin rukoushetkeen kirkossa.

Nautittiin kerhon tarjoamat kahvit luostarin suuressa ravintolassa. Täytynee todeta, että sitä kauniin orkesteriteoksen

”Luostarin puutarhassa” tunnelmaa oli kyllä kerta kaikkiaan mahdollon saavuttaa, sillä olihan pahin turistikausi heinäkuu menossa ja turistivirta valui kahtaalle ja joka paikka oli tungokseen saakka täynnä. Parhaat mahdollisuudet hiljenty-miseen luostarissa ovatkin varsinaisen matkailukauden ulkopuolella. Luostarissa on majoitustiloja 130 hengelle ympäri vuoden.

Luostarilaitoksen alkuvaiheet ulottuvat kirkon syntyvaiheisiin. Vainojen ja marttyyrien ajan päätyminen johti monessa tapauksessa maallistumiseen ja uskon laimenemiseen. Ne kristityt, jotka tahtoivat seurata Kristuksen kehotusta luopua maailmasta, lähtivät erämaiden yksinäisyyteen elääkseen rukouksessa ja paastossa. Niin olivat tehneet profeetat ja Johannes Kastaja. Kristus itse oli paastonnut erämaassa neljäkymmentä päivää.

Tunnetuin erakoista oli Antonios, ”munkkilaisuuden isä”, jonka luolaan

Egyptin erämaassa monet jumalanetsijät kokoontuivat. Pyhä Pakomios omaksui Antonioksen ajatukset ja perusti ensimmäiset egyptiläiset munkkiluostarit.

Luostarielämä on aina koettu kutsu-mukseksi. Sen kieltäytymistä ja kuuli-aisuutta edellyttävät vaatimukset pyrki-vät yksityisen ihmisen pyhitykseen, mut-ta eivät kuitenkaan ole itsetarkoitus. Se, joka elää luostarisääntöjen alaisena, seu-uraa Kristuksen tietä. Luostarissa on kes-keisenä asiana sen asukkaiden sekä koko ihmiskunnan pelastus.

Valamon luostarin historia liittyy lä-heisesti Karjalan historiaan. Luostarin syntyminen tapahtui 800 vuotta sitten.

Valamon luostari joutui evakkotaipa-leelle talvisodan aikana talvella 1940. Kuitenkin jo kesällä 1940 luostari sai it-selleen pysyvän asuinpaikan Heinäveden pitäjän Papinniimestä, josta se osti 300 hehtaarin suuruisen maatilan. Veljestö viljeli maata, hoiti karjaa ja kalasti kuten ennenkin. Kun uusia pyrkijöitä luostariin ei juuri ollut, laski munkkien lukumäärä nopeasti. Siksi maataloudesta jouduttiin luopumaan 1960-luvulla. Sen jälkeen luostarin talous on perustunut pääasiassa metsätaloudesta ja turistien palvelemise-ta saataviin tuloihin.

Valamon munkkiluostarista siirryttiin Lintulan nunnaluostariin. Jonne saavut-tua muutamat mukana olleet tyttömoto-ristit totesivat: ”Tulimme vähän katso-maan valmiiksi paikkoja, sillä sitten kun moottoripyörät laukeavat ja meidät pet-tävät, me vetäydymme loppuiäksemme tänne luostariin.”

Lintulan nunnaluostarin historiaa ja nykypäivää

Suomen ortodoksisten luostareiden joukossa Lintulan nunnaluostari on iäl-tään nuori. Sen historia ei yllä sataakaan vuotta taaksepäin. Salaneuvos Feodor Petrovits Neronov ja hänen puolisonsa Larissa Aleksejevna olivat viime vuosisa-dan loppukymmeninä ostaneet Karjalan kannaksella sijainneen Kivennavan pitäjän Lintulan kylästä suurehkon maatilan. Tälle paikalle Neronovit halusivat perus-taa naisyhdistyksen.

Virallisesti Lintulan Pyhän Kolmi-naisuuden naisyhdistys avattiin vuonna 1895 arkkiepiispa Antonin vihkiessä Ne-ronovien rakennuttaman kirkon. Vuonna 1905 yhdistys muutettiin arkkiepiispa Ser-gein toimesta yhteiselämää noudattavaksi naisluostariksi. Vallankumousta edeltä-vät vuodet olivat Lintulan luostarin elin-voimaisinta aikaa. Sisarien määrä nousi seitsemäänkymmeneen.

Marraskuun 11. päivänä 1939 luostari lähti evakkoon eikä koskaan enää palan-nut takaisin rakkaaseen Kivennavan Lin-tulaan. Vain yhden pienen Jumalanäidin ikonin ehti eräs sisarista ottaa kalliiksi muistoksi luostarin kirkosta. Sisarusten pakomatka johti Hämeeseen Kuhmalah-teen.

Vasta vuonna 1946 luostari lopullisesti muutti Heinäveden Palokkiin. Uuteen asuinpaikkaan tullessa sisaria oli nelisen-kymmentä. Uusi luostaritila käsittää maata 47 hehtaaria, josta viljeltyä 10 hehtaaria. Sisaret kävivät uutterasti kä-



Luostarin vanhaa osaa.

siksi heille tuttuun maa- ja karjanhoito-työhön. Yksinkertaisesti ja säästeliäästi eläen he saivat tilan vähitellen tuottavaksi ja kaikinpuoliseen hyvään kuntoon.

Kerätyillä varoilla rakennettiin verrat-tain pian sisarille uusi asuinrakennus. Se valmistui vuonna 1966 arkkitehti Vilho Suonmaan piirustusten mukaisesti mo-dernia tyyliisuuntaa edustavana. Vuonna 1973 valmistui asuntolan yhteyteen sa-man arkkitehdin piirtämä uusi kirkko. Kirkon ikonostaasin ikoni samoin kuin alttarin takaseinässä olevan suurikoisen Jumalanäiti ”Ennusmerkki”

ikonin on maalannut taiteilija Petros Sa-saki.

Tällä hetkellä luostaria johtaa igu-menia Antonina. Vakainaisia jäseniä luos-tarissa on 10 henkeä. Vihittyjä nunnia on seitsemän. Viitankantajannunia on kaksi. Heidän lisäksi luostarissa on tilapäisiä, luostarielämään tutustuvia neitosia.

Työvoiman vähetessä sisaret ovat jou-tuneet jossain määrin luopumaan maan-viljelyksestä. He harjoittavat kuitenkin edelleen puutarhanhoitoa, kasvirhavi-ljelystä sekä mehiläisenhoitoa. Vuodesta 1967 lähtien luostari on vastannut Suo-

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄN LAJIT, ALALAJIT JA RISTISIITOKSET

Vuosia sitten jolloin kerhomme oli vielä pieni ja Motoristin painos vähäinen, julkaistiin tämä juttu, josta nyt 10-vuotisjuhlanumeroon on toivottu uusinta. Tämä aineisto on ensi kertaa julkaistu vuosikymmeniä sitten jossain englantilaisessa pyöräfanien lehdessä. Aikojen kuluessa sitä on kehityksen mukaan muokattu ja sitä on käännetty muille kielille, sekä sovitettu julkaisumaan omiin olosuhteisiin. Tämä — nyt hiukan laajempi kuin viimekertainen aineisto — pohjautuu englantilaiseen ja hollantilaiseen lähdeaineistoon, ottaen huomioon motorismin suomalaiset piirteet.

men ort. kirkkokunnan kirkkokynttilöiden eli tuohusten valmistuksesta. Vuoden aikana muuttuu 5 000 kiloa Englannista tuotettua mehiläisvahaa sisarten työn tuloksena kirkkokynttilöiksi.

Palon lisätyötä tuovat kesäisin vierailivat matkailijat joita palvellaan viihtyisällä kahviolla, matkamuistomyymälällä jossa on myytävänä mm. sisarien valmistamia arvokkaita käsitöitä ja lisäksi on yövieraita varten 12 vuodepaikkaa.

Kirjoittaja sai aineiston hollantilaiselta motorismentuntijalta ja Suomenystävältä, insinööri Ad Overgaardilta.

”Jos lintu tietäisi. . .”

On väitetty, että jos lintu tarkkaan tietäisi miksi se laulaa ja miten se laulaa, se tuskin paljon laulelisi. Samoin taitaa olla motoristin ajoinnon laita. Jokainen tajuaa itsessään vahvoja viettymyksiä, jotka luovat motorismiin hohtoa ja takaavat sen jatkuvuutta. Jokainen tajuaa myös, että toisilla nämä viettymykset voivat painottaa aivan eri tavalla. Tieteen aikakautena kaikki asiat pyritään luokittelemaan ja erittelemään. Miksipä ei erittelyä sopisi tehdä motoristienkin suhteen ja lajitella heitä ryhmiin. Silti on syytä jo aluksi painottaa, että jokainen luokittelu on jossain määrin väkivaltainen ja varsin harva motoristi on puhtaana perustyyppinä sijoitettavissa johonkin karsinaan. Harvoissa motoristeissa hallitsee vain yksi piirre, monissa on kaksi—kolme vahvasti erotettavaa piirrettä ja muita heikompiina ja vivahteina. Älköön siis tätä luokittelua luettako liian vakavasti soveltaen, ei oman itsen eikä kaverien suhteen. Mutta jossain määrin käyttökelpoinen tämä luokittelu on. Muuten se ei olisi

elänyt vuosikymmeniä ja yhä uudestaan putkahtanut esiin. Näillä eväillä lähtekäämme nyt tutkimaan motorismin lajeja, alalajeja ja ristisiitoksia.

Tekniset motoristit:

Pyörän täydellinen tunteminen on heille tärkeintä. He viihtyvät jopa enemmän pyörää purkamassa, kokoamassa ja puhdistamassa kuin ajossa. Ajokin on vahvasti pyörän ominaisuuksien testaamista. Jotkut heistä erikoistuvat johonkin pyörämerkkiin ja tietävät siitä kaiken mahdollisen. Joidenkin kiinnostus kohdistuu kaikkien pyörien tekniikkaan ja historiaan. Vanhojen pyörien kunnostajissa on osa teknisesti suuntautuneita motoristeja, joille ”vanhuksen” eloonherättäminen on jännä haaste ja varaosien metsästyksessä suuri seikkailu. Kohdatessaan muita motoristeja, tekniset asiat ovat päällimmäisinä. Vähemmän teknisille nämä ”kaikentietävät” ovat hyviä ja nopeita tietolähteitä.

Rakentelijat:

ovat teknisten motoristien ala-laji. Heillä on intohimoinen tarve muutella yksityiskohtia vakiomalleissa ja saada näin yksilöllisempi ajopyörä. Vanhojen pyörien vaalijat ja ”henkiinherättäjät” sopivat varsin hyvin myös tähän ryhmään. Rakentelijoissa on myös keräilijöitä, joilla on intohimo saada museokokoelma. Siihen he käyttävät paljon aikaa ja varoja. Samalla he tekevät palveluksen tekniselle museoinnille, pelastaen tuohon tuomittua aineistoa. Chopperien rakentelijat — Suomessa lienee varsin harvinainen ryhmä — ovat erikoisuus, joita monet pitävät

moottoripyörän ja — pyöräilyn häpäisijöinä. Chopperistit ovat usein taiteilija-, tai sitten väkivaltaluonteita, jotkut selviävät showtyyppejä.

Ajoelämysmotoristit:

ilmeisesti he ovat ainakin matkamotoristimilinin hallitsevin laji. Heille pyörä on väline päästä irki arjesta, siirtyä nopeasti paikasta toiseen, nähdä maailmaa ja kohdata uutta. Retkeilymotoristienkin ajoelämystarve painottuu eri tavalla. On niitä joille tärkeintä on pitkät päivämatkat. Ainoat pysähdyspaikat ovat pakolliset pyörän ja omaan huoltoon tarvittavat. (Etenkin 1970-luvun alussa matkamotorismissa oli tätä piirrettä enemmän kuin nykyisin) Suuri osa matkamotoristeista etsii hitaammalla menolla elämyksiä. Heillä on aikaa tutustua kiintoisiin paikkoihin, pysähtyä ihailemaan komeaa maisemaa, ja yöpymispaikaltakin odotetaan muutakin kiinnostavaa kuin hyvä sänky tai teltanpaikka. Aidoimmat ajoelämysmatkamotoristit valitsevat mieluummin vanhoja ja kiinnostavampia teitä kuin nykyiset moottoritiet. Vanhoja mutkaisia paikallisteitä ajaessa on itse ajotahtuma vaihtelevampi ja vaativampi ja tienvarsilla on enemmän nähtävää.

Ajoelämysmotoristeissa on melkoinen määrä niitä, joille ajo on elämää silloin kun he pystyvät hallitsemaan pyörää vaikeissa olosuhteissa. Maastoajossa ajaja pistää itsensä, koneensa ja maaston täysivoimaiseen vuorovaikutukseen. Monet stressaavissa ammateissa toimivat ovat todenneet vaativan maastoajon hyväksi ”katkaisijaksi”. Erään suomalaisen tunnetun bändin pojat harrastavat maasto-

joa ja saavat sillä katkon stressiin ja syvän unen, ilman tukkihumalaa tai piikkiä käsivarteen, johon jotkut lankeavat kun muua katkaisukeinoa ei löydy.

Vauhtielämysmotoristi voi maantiellä ottaa vaarallisia riskejä, kun kaikki sen viettymyksen omaavat eivät voi tyydyttää tarvettaan kilpamotorismissa. Monet moottoripyöräilyn murhenäytelmät ovatkin johtuneet siitä, kun vauhti- ja kilpaviettymyksen ajoelämysmotoristi on tyydyttänyt perustarvettaan sopimattomassa paikassa ja tilanteessa. Vauhtielämysmotoristeissa on sekä tyyniä että rämäpäätyyppisiä. Eräillä vauhtimotoristeilla liittyy ajovauhtiin tiedostettu tai tiedostamaton kuolemanvietti. On jopa ”sankari-kuoleman” etsijöitä. Helvetin-enkelit ilmiössä jengi-ilmiön ohella tämä kuolemanvietti on usein esiintynyt. Vauhtirajoitukset eri maissa ovat pahasti ”sekoittaneet” motorismin ajoelämysviettymyksiä. Myös maastoajolle ei monin seuduin järjestä mahdollisuuksia. Monien ajoelämysmotoristien on sopeutettava ajoterveensa yhteiskunnan asettamiin normeihin. Vielä muutama vuosi sitten oli vapaampaa. Tavallinen matkamotoristi sitenkin on vielä melko vapaa toteuttamaan irtautumisen ja näkemisen viettymystään. Jos on vara pitää pyörää ja ostaa pensaa!

Toveruusmotoristit:

Heille motorismissa ovat tärkeintä toveruussuhteet. Pyörällä he ajavat kohtamaan toisia samanmielisiä, kun omalla seudullaan he harrastuksessaan voivat olla poikkeusihmisiä. Tulla hyväksytyksi on tärkeä inhimillinen tarve. Se toteutuu

toveruusmotorismissa, jossa koulutustaso ja muut yhteiskunnan normit jäävät epäolennaiseksi. Eri ikäkausienkin vuorovaikutus toveruusmotorismissa on merkittävä kokemus.

Jengiluontoinen nuortenmotorismi on laji toveruusmotorismia. Mutta sillä – etenkin korttelijengimotorismina – voi enemmän olla liittymäkohtia nuoruusiän luontaiseen jengiytymistarpeeseen kuin moottoripyörään. Jengi- ja lössiluontoinen motorismi on melkoisen laumahenkistä. Siinä yksilö voi erottua varsin vähän. Varttuneempi toveruusmotorismi hyväksyy paremmin erilaisuuden ja jopa pitää sitä viehättävänä. Väkivaltauunteinen jengimotorismi – Helvetin enkelit ym. – on eräällä tapaa myös sidottua toveruusmotorismia, jossa johtajuus sitoo porukan yhdeksi.

Univormumotoristit:

Ajopuku on monille motoristeille varsin voimallisesti tunnettu osa motorismia. Se on roolipuku, univormu. Jo pukeutuessaan hän tuntee voimallisen vaihdoksen. Elämys voi olla varsin raju silloin jos ei ole pitkään aikaan ajoasuun pukeutunut.

Jengimotorismissa ajoasun univormutietoisuus on varsin vahva, niin korttelijengien nuorukaisten kuin varttuneempien Helvetin enkelit joukkueen väkivaltatyyppisissä asuissa. Moottoripyöräilyn historiassa on kaksi vahvaa univormutyylisiä, paljon jäljiteltäviä asua. Niihin sisältyy paljon symboliarvostusta. Eniten jäljiteltä on ollut ns. Marlon Brando-tyyli, asu joka oli Brandolla filmissä *The Wild One*: koppalakki, musta nahkapusero rautakoristein, lujat siniset farkut ja



Marlon Brando motorismiunivormutyylin jälkeisiä suuntauksia edustaa tämä suuren lännen motoristipuku, joka Suomen rallipaikoilla vielä on varsin harvinainen.

sotilasmalliset vanhat saappaat. Tämän asun jäljitelmää näkee vielä motoristipiireissä eri puolilla maailmaa ja uudet ikäluokatkin sen omaksuvat. Laki monissa maissa vaatii koppelakin tilalle kypärän. Keski-Euroopassa kangasfarkut ovat osin vaihtuneet nahkafarkkuihin.

Toinen motorismin perusasua, joilla on jäljittelijöitä ja symboliarvostusta, on TT-ajajien musta, ruumiinmukainen nahkahaalari. 1960-luvulla se siirtyi matkaja harrastusmotoristienkin ajoasuksi. Sittemmin ruumiinmukainen omamittainen nahkapuku on yhä enemmän yleistynyt, mutta se on tullut myös värikkäämmäksi. Kuitenkin melkoinen osa motoristeja näkee enemmän motorismin tunnusta korruttoman mustassa ja pelkistetyssä nahkahaalarissa.

Nahka-asusteet kuuluvat motorismiin niin olennaisena ja univormuluonteisena, että motorismin ulkopuolisetkin näkevät siinä univormun ja eräissä maissa motoristeja voidaan kutsua nahkamiehiksi. Mutta toisaalta univormuluonteinen nahkapuku aiheuttaa torjuntaa ja siinä asussa ei pääse kaikkiin paikkoihin. Toisaalta tämä on lisännyt motoristien univormuja "nahkamiestietoisuutta", ja he voivat jopa uhmalla pitää asua, joka toisia ärsyttää. Varmin todiste nahkapuvun yhdistämisessä motorismin univormuksi, oli se vimma jolla nahkapukimet tuomittiin 1960-luvulla, kun moottoripyörä koki pannaanjulistuksen. Piti olla rohkeutta, jos meni lämpimässä nahkaperussa silloin jopa pilkille järvenjälle. Muut saatoivat kohta haukkua pärinäpojaksi.

Käytännön motoristit:

Jawakautena moni suomalainen metsätyönjohtaja ja moni muu ammattilainen oli käytännön motoristi: pyörä oli hänelle ennen autokautta välttämätön käyttökulkuneuvo. Nykyisin on Suomessa varsin harvoja motoristeja, joilla pyörä olisi vain työ- ja asiamatkoja varten. Tällaisilla on sitten mopo, ei moottoripyörä. Sensijaan Keski-Euroopassa ja etenkin Englannissa on paljon keskiikäisiä miehiä, jotka eivät osta autoa, vaan ajavat työmatkat moottoripyörällä. Monissa vanhoissa kaupungeissa parkkeerausilojen ahtaus suosii jatkuvaa työmatkamotorismia. Myös sivuvaunumotoristeja heissä on ja vapaa-aikoina sivuvaunu on perhekuljetuksessa. Ilmeisesti monilla työmatkamotoristeilla on myös teknistä ja ajoelämyskiinnostusta moottoripyöräilyssä mukana.

Kilpamotoristit

jakaantuvat moneen eri luokkaan ja he eivät kuulu tämän erittelyn piiriin. Varsin monissa motoristi yksilöissä uinuu mahdollisuuksia vaille jäänyt kilpaajoviettymys.

Yksinäiset sudet

On olemassa joitakin motoristeja, jotka harrastavat yksin, suorastaan torjuen kaikki kontaktit muiden kanssa. He ovat joko luonnostaan äärimmäisen sulkeutuneita yksilöitä tai sitten elämänohjelmat ovat tehneet heistä eristäytyviä. Monille heistä moottoripyörä on todellinen elämäntoveri, kiinnekohta joka tekee tämän mielekkääksi ja kestettäväksi.

Palvojat

Nuorukainen, mutta myös kypsän miehuuden motoristi usein tuntee palvonnanasteista ihailua pyöräänsä tai jotakin muuta pyörää kohtaan.

Se on jossain määrin aivan luonnollista. Muihinkin harrastusaloihin liittyy palvonnanluonteista ihastusta. Esimerkkinä vaikka musiikki ja luonnonharrastus. Jossain tapauksessa palvonta voi ylittää rajan, jossa se tulee hallitsevaksi. Moottoripyörän palvonnasta kuulu amerikkalainen ohjaaja Anger teli filmin "Scorpio rising". Itse filminä sitä pidetään yhtenä lyhytfilmin elokuvahistoriallisena mestarinäytteenä, ja se on kansainvälinen elokuvakerhojen näytenä. Filmissä motoristi huomaamattaan kehittyi pyöränsä palvojaksi. Lopputuloksena on, että hän rakentaa kellariinsa mustilla verhoitun alttarin, jossa äärimmäisen puhtas pyörä kiiltelee kohdevalojen loisteessa. "Alttaritauluna" on mustaa taustaa vasten kuoleman luurankomiehen viikatehahmo, palvoja kun tajuaa itsessään mahtavana ajoon liittyvän "sankarikuolematoiveen". Palvontaan liittyy yhä voimallisemmin rituaalit pyörän edessä. Kuin pappi valmistuu ja pukeutuu kirkon alttaripalvelukseen, tämä palvoja motoristi puhdistaa itsensä, kiilloittaa saappaansa ja nahkapukunsa ja nöyränä polvistuu pyörän edessä. Filmi ei ole tarkoitettu motorismin ivaksi — sen on todennet filmin nähneet motoristit. Se on inhimillinen esimerkki palvontasuhteen kehittymisestä koneaikakautenaamme.

Katsauksemme motorismin inhimillisistä ulottuvuuksista on lopussa. Tunsiko joku siinä itsensä tai (ja) toverinsa? Löytyy niitä yhden ominaisuuden koros-

MYYTÄVÄNÄ

Myyttävänä HONDA GOLD WIND, virheetön, ajettu 15.000 km. Vast. puh. 917-28 995 työ, 917-69 109 koti.

Honda 750 cc täydelliset VANTEET + Marvin 4-1 PUTKISTO. Puh. 915-149 673 tai 149 211.

MYYDÄÄN: Mustat CRAVEN — SILVULAKUT, lasikuituvahvisteiset. Kannatinrautoja ja kiinnikkeitä seuraa. Tiedustelut iltaisin puhelin 939-461 231.

Ojaniemi Alpo myy: HONDA GOLD WING -77 1000 cc. Hintaa 27 000 mk. Ajettu 15 000 km. Täysin virheetön kappale. Läh. puh. 917-28995 työ, puh. 917-69109 koti.

HONDA 750 m-74, aj. 40 000 km. Tosi siisti, RICKMAN KATE sopii Suzuki GS-750 talvihinnoin. Puh. ilt. 90-376012.

teisiä motoristeja Suomessakin. Useimmissa kuitenkin vaikuttavat monet piirteet samanaikaisesti. Ne voivat muuttua tilanteiden mukana ja motorismin jatkuessa nuoruuden ohi miehuuden vuosiin. Ilmeisesti rikkaimpana tuntee motorismin sellainen, joka hallitsee tekniikan, nauttii ajosta ja uuden näkemisestä ja on valmis toveruuteen. Samassa hahmossa voi yhdistyä tekniikka, ajoelämysmotoristi, toveruuden etsijä, "nahkamies", ja joskus hiven omille retkilleen pakenevaa yksinäistä suttakin.

Kaikki luokittelut ovat kaavamaisia. Aitona ja vaihtelevana sykkii motorismin moni-ilmeinen ja ulotteinen maailma ja mahdollisuus toteuttaa siinä itseään.

Aineiston kokosi ja nykytilanteeseen sovelsi

Eero Mikkola

Muistoja vuosien varrelta

Ihmisen mieli on sellainen, että on asioita joista mielellään puhutaan: ennen vanhaan hyvään aikaan. Tämä tapahtuma ei tosin ole kovin vanha (v:lta -73), mutta kuitenkin se tuntuu siinä mielessä hyvältä, koska silloin oli aikaa ja matkustelu suhteellisen halpaa. Oli myös toinen kesä, kun omistin moottoripyörän. Sekä ensimmäinen suunniteltu pitempi lomareissu, joten ehkä se näinollen on jäänyt mieleemme parhaimpana lomamatkana. Reisussa olimme noin kuukauden päivät ja reitti kierteli Etelä-Norjan tiestöä.

Loma-aikeemme tultua sukulaisten tietoon tapahtui tietenkin se ainakin kaikille motoristeille tuttu päivittely, muiden ihmisten taholta. Kuului jos jonkinlaista soperrusta; vai moottoripyörällä ja niin pitkäksi aikaa vieraaseen maahan. Mitä teette haaverin sattuessa? Eli yleensä huoli meidän toimeentulosta. Me lupasimme hoitaa tiedotuksen postikorteilla, joita sitten tuli lähetettyä innoissamme päivä ja kortti tahtia.

Tuli vihdoin se kesäkuun 20. päivä, jolloin starttasimme matkaan kohteena Naantalin lauttasatama. Mukana vaimo, upouusi Jammu 650, minä ja teltta ja hirveän paljon vaatetta. Olimme perillä jo neljä tuntia ennen lautan lähtöä. Toinenkin motoristi saapui samalle jonotuspai-kalle kaksitahtisellaan. Lähtiessämme ajamaan sisään laivan uumeniin tämä kaksitahtiveli kuunteli silmät hehkuen jy-

misevää nelitahtisen ääntä ja virkkoi, että kyllä tuo on oikea moottoripyörän ääni. Rinta siinä meinasi pullistella ajaessamme laivalle. Olihan alkamassa uusi mielenkiintoinen matka tuntemattomille teille jytisevällä Jammulla.

Laivalla ei uni tullut silmään. Olimme saaneet hyttipaikan autokannen alapuolelta, jossa kävi armoton tärinä. Kun se matka ei muutenkaan montaa tuntia kestä, niin tuli se väkisinmakaaminen mieleen. Mielessä ajatus, että pitää nukkua huomispäivän matkaa varten hyvin. Sen verran torkahdettiin, että kun herätys tuli, niin kellosta ei tiennyt mitään. Mihin päin sitä pitikään siirtää? Kaikki selvisi aikanaan ja olimme maissa Ruotsin maaperällä kellon osoittimien näyttäessä 6.15. Ilma oli aamuisen raikasta ja tiet vielä tyhjiä lähteissämme matkan tekoon Kapellskäristä kohti Tukholmaa. Siellä olimme parahiksi aamuruuhkan aikoihin. Eräässä suuressa risteyksessä havaitsimme tienopastuksen: Oslo 556, joka oli ensimmäisen päivän tavoite. Nopeus pyrittiin pitämään tarkoin merkkien mukaisena, koska oli hieman outoa, että joka tiellä oli jonkinlainen nopeusrajoitus. Ja olimmehan kuulleet niistä 200 kr ”pikavoitoista”, joita jotkut suomalaismotoristit olivat saaneet.

Väsytys alkoi painaa silmäluomia ja niinpä Norjan rajan ylitettyämme kävin-kin pitkäksi petäjän kupeelle vaimoni

valvoessa ja vahtiessa. Tunnin nokoset tekivät eetvarttia ja niinpä olin valmiina jatkamaan matkaa. Osloon saavuimme illalla ja koukkasimme ensimmäiselle leirialueelle, mikä opasteissa tuli vastaan. Oslossa vietimme kolme yötä. Siellä tustuimme mielenkiintoiseen Bygdöyn saareen, jossa olivat mm. Kon-Tiki-museo, Fram-naparetkilaiva, merenkulkumuseo ja kansanmuseo, jonne oli yli 150 erilaista rakennusta haalittu ympäri Norjaa.

Jatkaessamme matkaa Oslostä länteen päin olimme eräällä tunturin huipulla näkevinämme lunta. Sehän oli niin erikoista että kuva piti ottaa. Kuvassa ei tosin eroittanut lunta, ellei sitä tiennyt siellä olevan. Jossain lähellä Rjukania oli ensimmäisiä serpentiiniteitä ja siellä näimme myös enemmän lunta. Olihan lumi-

huippuisen Gaustan korkeuskin sitä luokkaa, ettei lumi sula hevin sen huipulta. Rjukanin laaksoon majoituimme pariksi yöksi. Ensimmäisenä iltana kävimme jalkaisin tutkailemassa ylös Gaustalle menevää tietä, koska se näytti niin hurjan näköiseltä alhaalta katsottuna. Ja olihan se hurja kävellessäkin, vaan kaikkeen tottuu sillä seuraavana päivänä ajoimme Jammulla saman tien ylös ja alas. Katse oli kuitenkin tiukasti suunnattava tien pintaan, ettei olisi tullut pahoja vatsanvääntöjä.

26. päivänä kesäkuuta lähdimme jatkamaan matkaa ja nousimme Hardangerviddan tunturiylängölle, jossa ensimmäisen kerran matkamme aikana ajoimme tunnelissa. Pituutta taisi olla yli kilometrin ja sisällä oli kylmää ja vetoista. Tullessamme ulos tunnelista silmäme



*Ollaan laskeut-
massa Geiranger
vuonon pohjuk-
kaan ja välillä
oli ihailtava mai-
semia pysähty-
mällä tien vie-
reen.*

sokaistuivat, koska ympärillämme oli hohtavaa hankea silmäkantamattomiin. Pakkohan siihen oli pysähtyä ja räpsästävä kuvia. Ilmakin oli viulennyt niin, että oli kaivettava lämpöpölvät esiin ja pantava rasvapukujen alle. Matka jatkui hiljalleen köröteltäessä ja ilmeet olivat iso O. Sekä kylmästä että lumen paljoudesta ja siitä pitkästä tunnelista, josta ei meinannut loppua tullakaan. Ajaessamme sisään tunneliin "hukkuivat" Jammun omat valot, koska siirtyminen hohtavasta valkoisuudesta mustaan ja märkään tapahtui nopeasti, eivätkä silmämme ehtineet heti tottua yksinomaan Jammun 45 W lampun tehoon. Vettäkin tippui katosta ja tien pinta tunnelissa oli rosoista. Vasta ulos tullessamme katsoimme merkistä tunnelin pituuden: 5, 6 km.

Samana päivänä saimme niskaamme myös matkan ensimmäisen sadekuuron. Siinä kiirehtiessämme pois sadekuuron alta ei tullut niin tarkasti katsottua missä ajaa, vaan sittenpäähän huomattiin hie-man myöhemmin. Pysähdyttyämme katsomaan mahtavaa Lätefoss-putousta huomasimme että saappaat ja pyörä olivat täynnä mustaa tarttuvaa. Ei se musta tarttunut sieltä pimeästä tunnelista, vaan matkan varrella olleesta tienpäällystys-työmaalta. Siinä jäi kyllä miltei koko putous katsomatta, kun ihmettelimme ja manailimme sitä sulaa pikeä, mikä oli tarttunut kaikkialle mihin nyt yleensä kaikki muukin roiske lentää. Seuraavassa leiripaikassa yritimme bensiinillä liottaa jostain kohdin pikeä. Olihan sitä ainakin vielä viisi vuotta myöhemminkin Jammun lokasuojissa ja muissa koloissa.

Eidfjordissa tapasimme kolme amsterdamilaista motoristia eräässä kaupassa ja yhtä matkaa lähdimme eteenpäin. Hei-

dän ajotyylinsä vain oli paljon repivämpiä ja niinpä he hävisivät miltei ensimmäisessä tienmutkassa silmäkantamattomiin. No muutaman kilometrin päässä alkoi tie nousta mutkitellen ylös vuoren kuvetta. Pari kolme mutkaa ajettuamme huomasimme samat kaverit tien varressa tupakilla ja tuisuttelivat itseään. Me ajattelimme, että ne on niitä tasankomaan poikia, mutta kun olimme ajaneet taas muutaman mutkan ylöspäin niin löysimme mekin itsemme tien vierestä haukko-massa henkeämme ja ihailemassa maisemia. Toisella puolella tietä sen puolimetrin betonikaiteen ulkopuolella oli putousta päätähuimaavasti ja alhaalla ryöppysi pieni joki, toisella puolen tietä taas oli jyrkkää vuorensinämää satoja metrejä ylöspäin. 29. päivänä kesäkuuta oli ensimmäinen lauttamatka edessä yli Hardangervuonon. Odotusta yli 2 tuntia ja matkaan 40 minuuttia. Onneksi meillä ei ollut kiirettä mihinkään.

Gudvangen oli seuraava yöpymispaikka, sekin oli syvässä laaksossa, josta oli vain yksi maantie pois. Toinenkin reitti oli, mutta se vei vettä pitkin. Kyllähän sen jyrkän mäen alas laski, mutta ylös tulo olikin jo vähän tarkempi juttu. Kävimme ensin lähtöpäivää edeltävänä päivänä ilman matkatavaroita kokeilemassa ylöspäin ajoa, sillä olihan mäki Norjan jyrkimpiä. Hyvin se meni kun oli 40 kiloa pois tavaraa. Sitten kun seuraavana päivänä lähdimme täyspakkaus päällä, niin jo ensimmäisten mutkien jälkeen tuntui, että etupyörä on liian kevyt. Se hypähteli niistä pienistä pompuista, joista tiehen oli kaivettu. Ne olivat poikkittaisia ojia, joita pitkin vesi sateella virtasi pois tieltä. Yritimme siirtää painomme miltei kokonaan tankin päälle ja kyllähän me pääsimme

Valtatiet olivat yllättävän kapeita jossain kohdin. Tästä alkoi se jyrkkä lasku alas näkyvälle tielle. Paikka oli lähellä Gudvangenia.



sen mäen ylös asti. Vaikeaksi ajon teki tien sorapäällyste, josta pyörä ei meinannut saada pitävää otetta.

Sitten myöhemmin samana päivänä ajoimme tosi talvisissa oloissa. Lunta oli niin paksulta tien varrella, että ei meinannut näkemäänsä todeksi uskoa. Kuvia oli otettava, sillä ei siellä käymätön voi sanoja todeksi tulkita. Olihan vielä heinäkuun ensimmäinen päivä. Talvisin ei näitä teitä aurata, joten kun ne keväällä aurataan, niin lunta saattaa olla metrikappalla jossain solissa. Illemmalla pysähdyimme erään vuohilauman luo ottaaksemme niistä kuvia. Nehän olivat niin seurankipeitä, että ympäröivät meidät heti ja alkoivat näykyä eturengasta sekä muovivaaroiden ympäriltä. Lisäksi ne alkoivat ulostella ja merkata meidän ym-

päristöä. Kiirehän meille pois tuli siitä paikasta eikä ehditty ottaa kuin yksi kuva. Pelästyivät vähän ja siirtyivät loitomalle, kun päräytin moottorin käymään. Myöhään illalla saavuimme Stryniin, jossa vietimme kolme yötä.

Tullessamme maksoimme etukäteen kolme yötä, koska emme tienneet mitä tulossa oli. Seuraavana aamuna heräsimme kovaan meteliin ja katsoessamme ulos teltan oviaukosta huomasimme, miten vesi oli noussut läheisessä joessa ja vallannut yhden teltan, jossa asukkien makuupussit olivat jo hieman kostuneet. Me nostimme omaa telttamme ylöspäin, josta se oli vielä kerran seuraavana päivänä nostettava alueen korkeimmalle paikalle. Ja niinpä viimeisenä yönä, jonka alueella vietimme, ei ollut muita yöpyjiä.

Alueen omistaja sanoi, että tulva johtui lämpöisestä ilmasta, joka sulatti lumia ylhäältä tuntureilta eikä hänen elinai- kanaan ollut vielä tällaista ollut. Ja hän oli jo vanha mies. Hän antoi meidän käyttää omia pesutilojaan ja WC:tä, koska leirialueen pesularakennus oli veden valtaama.

4. päivänä heinäkuuta saavuimme Ålesundiin, josta vuokrasimme huoneen kolmeksi yöksi. Sisämajoitukseen turvau- duimme sen vuoksi, että olimme kas- tuneet kovassa kaatosateessa, vaikka yl- lämme oli sadeasut. Ja sateen edelleen jatkuessa emme viitsineet pystyttää teltaa sateessa ja kun se huonevuokrakaan ei ollut mikään kallis. Eli keksimme hyviä syitä, ettei olisi niin huono omatunto, sillä olimmehan vähän suunnitelleet viettä koko loman telttamajoituksessa. Siellä Norjan länsirannikollahan on huomatta- van suuret sademäärät sekä näinollen myös suuri sadepäivien lukumäärä.

7. heinäkuuta poistuimme sateiselta rannikkoseudulta ja ajoimme kaikkein pisimmän päivämatkan Norjassa 325 km ja siihen hupeni koko päivä eli kaksitoista tuntia. Mutta olihan katsottavaakin. Trollstigvegen, Norjan kuuluisimpia ser- pentiiniteitä, jonka alkupäässä alhaalla oli merkki, että tienmutkaa on seuraavat kymmenen kilometriä. Eipä siinä maise- ma paljon muuttunut, kun kiemurreltiin samassa solan pohjukassa hiljalleen ylös- päin ja ylhäällä odottivat useat souvenir- putiikit. Myöhemmin illalla saavuimme yksitoikkaisen tunturitaipaleen jälkeen yllättäen Geirangervuonolle, joka siinteli syvällä alhaalla. Hissukseen moottorilla jarrutellen saavutimme meren pinnan ta- son, josta taas aloimme nousun hanaa kiertäen nelitahtisen moottorin jymistes-

sä ja täristessä voimaa uhkuen ylös, aina 1 500 m korkeuteen, Dalsnibban huipul- le, nähdäksemme taas lunta.

Illalla yhdeksän aikoihin saavuimme Jotunheimenin tunturiylängön juurelle pieneen Böverdalenin kylään, johon ma- joituimme teltaan alueen korkeimmalle kohdalle, sillä täälläkin oli tulvavedet uh- kana. Pariissa kohtaa tiellä oli vettä ja jal- katappeihin asti. Sateisia olivat ilmat ja niinpä odottelimme parempia säitä, että olisimme voineet lähteä tutustumimat- kalle Galdhöpiggenille, Norjan korkeim- malle tunturille. Vaan eivätpähän pilvet kaikonnet mihinkään ja niinpä päätim- me kolmantena päivänä, että maksamme tiemaksun ja ajamme ainakin niin ylös kuin Jammulla pääsee. Ajettava tie lop- pui 1 850 m korkeudessa olevalle Juvvas- hyttan tunturituvulle, missä korkeudessa oli niin sumupilven peittämää maisemaa, että ympärillä oli vain yksitoikkoinen harmaus. Aikamme siinä ihmetellessäm- me tuli sieltä sumusta mies, johon tutus- tuimme leirialueella ja sanoi, että ei näe mitään, turha kävellä ylemmäksi. Me harmittelimme huonoa tuuriamme. Yh- täkkiä sumu kaikkosi jonnekin, ja näim- me vilauksen vihreätä jäätä jostain ylem- pää. Saman tien olimme taas pelkässä ta- saisessa harmaudessa. Pettyneinä läh- dimme lasketelemaan alaspäin kohti lei- rialuetta, sillä meillä ei ollut enää montaa päivää aikaa viettää lomaa Norjassa.

Seuraavana päivänä ajoimme saman- laisessa sumussa tunturiylängöllä ja no- peus oli pidettävä korkeintaan 50 km/t, sillä näkyvyys oli miltei olematon. Erääl- lä tunturituvalla pysähtyessämme läm- mittelemään oli siihen pysähtynyt myös englantilaisia turisteja kuljettava turisti- bussi, josta eräs mies tuli ihaillemaan

Jammua ja sanoi: Gold, Gold, heilutellen käsiään ympäriinsä. Todellakin kun kat- soimme majan ulkoseinämittaria, näytti se ainoastaan 8 lämpöastetta. Vähitellen tie alkoi laskeutua. Oli selvää seurata tienvarsimerkeistä, jotka ilmoittivat aina, missä korkeudessa oltiin sadan metrin korkeuserolla. Yllättäen olimme taas me- ren pinnan tasalla Sognevuonon pohju- kassa, jossa ei ollut minkäänlaista su- mua, ja tiekin oli kuiva.

11. päivänä heinäkuuta saavuimme Mjösvangiin, josta etsimme sisämajoitus- ta, sillä olimme koko päivän ajaneet sa- teessa. Monien kyselyjen jälkeen löydet- tiin lasten Ratsastus- ja Tunturikoulu, josta järjestyi huone. Illalla aikoessamme kävelyretkelle yllätti sade jo alkuunsa, ja palasimme takaisin. Silloin paikan isäntä kutsui meidät kotiinsa ja esitteli kaikkea.

Silloin minua harmitti, kun en ymmär- tänyt yhtään miehen puheesta. Onneksi vaimo korjasi asian ja sai keskustelua syntymään.

Mitä lähemmäksi Ruotsin rajaa tultiin, sitä tasaisemmaksi ja kotoisemmaksi kävi maisemat. Hamarissa vielä vietimme pari yötä ja aloimme hiljalleen koota mie- liä kotiinpaluuta varten. Haikeana tote- simme, kuinka nopeasti lomakin vieräh- tää, mutta kuinka se voikaan tehdä rik- kaamman olon onnistuessaan.

Heinäkuun 16. päivänä suuntasimme Jammun keulan kohti Ruotsia ja Kapell- skärin lauttasatamaa. Illalla olimme taas kuusi tuntia ennen laivan lähtöä satamas- sa. Vihdoin viimein viiden odotustunnin jälkeen pääsimme ajamaan laivaan ja to- teamaan että nyt oli hytty ainakin parem- massa paikassa kuin menomatalla.

Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti

ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero:

Nimi:

Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite:

Postinumero:

Postitoimipaikka:

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle:

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

Naantalista koukkasimme sukuloimaan Uuteenkaupunkiin, jossa illalla saimme maistaa savusaunan löylyjä. Oli se vaan eetvarttia olla taas kotimaassa! Ja kun ei saunasta ollut tietoa koko kuukauden ajalla, niin täällä odotti vielä savusauna.

Seuraavana päivänä ajoimme ilman vähdystaukoja Inkeröisiin, jossa kotiporukat olivat vastassa ja uteliaina näkemään millaisessa kunnossa olisimme.

Valokuvia tuli kuusi kasetillista eli noin 120. Valikoimme niistä onnistuneet ja täydensimme ostetuilla postikorteilla ja kokosimme ne albumiin, johon otimme päiväkirjasta tekstiä. Ja saimme kokoon mukavan kuvakirjan, jota on kiva selata vielä vuosienkin jälkeen.

Kilometrejä ei kertynyt kuin n. 5 000 kuukauden aikana, mikä todistaa, että kiirettä ei ollut. Oli muutakin kuin ajoa,

HALUTAAN OSTAA

yksi kappale kunnostuskelpoinen moottoripyörä ajankulukuksi. Mieluiten Triumph tai Norton vuosilta 1950–1960. Muistakin merkeistä voidaan keskustella. Kuljetuskalustoa on, joten voidaan noudata vähän kauempaakin.

Tarjouksia vastaanotetaan ja keskusteluja käydään iltaisin jos soittelet Vammalaan puh. 932-1217 tai 932-1218.

mikä yleensä tuppaa olemaan pääasia motoristin lomassa.

Matkakohteena Etelä-Norja on suhteellisen lähellä, mutta kuitenkin siellä on niin paljon erilaista ja sykähdyttävää, että sinne haluaisi vielä toistekin mennä.

Ari Mänttari

Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti

1,10
mk

Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Markku Ahonen

Tulikallionkatu 4 B 53

15170 LAHTI 17

Lukijain vihjepalsta:

Näin hirvipeijaisten aikaan ja pikku- ja isonkin joulun jo ollessa aivan päällensä ja kyntelinpäivän uhkaavasti lähestyessä on varmaan paikallaan antaa muutama hyvää tarkoittava neuvo miten talvenkohmettama motoristi voipi rakentaa pikku paukut. Näiden vihjeiden tarkoituksena ei suinkaan ole juoppouden edistäminen vaan ainoastaan säilyttää ajajakunta hengissä yli pahimpien pakkas- ja depressiokausien hamaan tulevaan ajokauteen saakka.

SIDE – CAR (vajaalle 10 hengelle) Side-Car on vanhastaan suosittu sekoitelma motoristien keskuudessa. Tässä resepti hieman uudenaikaistettuna:

Moottoripyörän sivuvaunusta irroittaan siinä oleva tulensammutin. (Mitä se siinä talvella muutenkaan tekee)

Sammuttimesta päästetään noin yksi naula (452 g) hiilihappovaahtoa (CO₂) vanhaan o-hei-malliseen kypärään.

Joukkoon rutistetaan yhden limetin ja yhden mandoliinin mehut sekä lurahutetaan noin vajaa pullollinen yhden tähden jallua. Koristetaan kermavaahdolla ja suklaalastuilla. Nautitaan porukalla kypärän reunoista hartaasti ryystäen.

SCRAMBLE

oli ennenvanhaan kai moto-crossin nimitys. Se on myös suosittu juomasekoituksen nimi. Perusajatuksena on että vatkattujen kananmunien joukkoon tullaan etyylialkoholia, sokurija, kanelija, sitruunaa ynnä muuta moskaa. Siitä vaan yrittämään, sano **PLATI MEERI HIRVIÖHOMMIIN** Näin se syntyy:

250 gr halpaa punaviintä
250 gr tuoretta hirven verta
50 gr tomaattikehuppia

150 gr silkkaa pirtua (huom ei metanolia eikä pakkasnestettä)

25 gr rouhittua mustaa pippuria

Mikäli seos muodostuu liian sakeaksi eikä tule ulos sotilaspakista tai muusta maastoruokailuastiasta, on seosta lupa ohentaa tilkkasella kuumaa vettä.

Nautitaan heti kaadon päälle metsässä tai metsästysmajalla peijaisten alkupaukuna.

MERENKULKIJAN KAIPAUS

Tämä on yksinkertainen ja suosittu juoma jota on paljon käytetty tunnelmankohottajana muutoin helposti ah niin apeissa talvipurjehduksissa. Sopii myös motoristien talvibileisiin, kokeilkaapa:

500 gr kompassispriitä

500 gr mekaa valkoviiniä

kourallinen Ibizan merisuolaa
kaksi kourallista keskikarkeaa merijäärouhetta Hangon edustalta.

Sekoitetaan kansiharjan varrella vanhassa kummisaappaassa, nautitaan puheen tulevan kesän purjehduksista (ajomatkoista)

Näitä sekoituksia nauttiessanne muistanette Alkon hyvää tarkoittavat neuvot: kohtuus kaikessa – pullo päivässä sekä Rattijuoppo joutuu kiinni.

Ystävyydellä
Baarimikko



Kuvavälähdyksiä juhluvuoden tapahtumista



10-toimintavuoden hallitus kesäisessä kokouksessaan.

Toimintavuosi alkoi pikkujoulun vietolla.



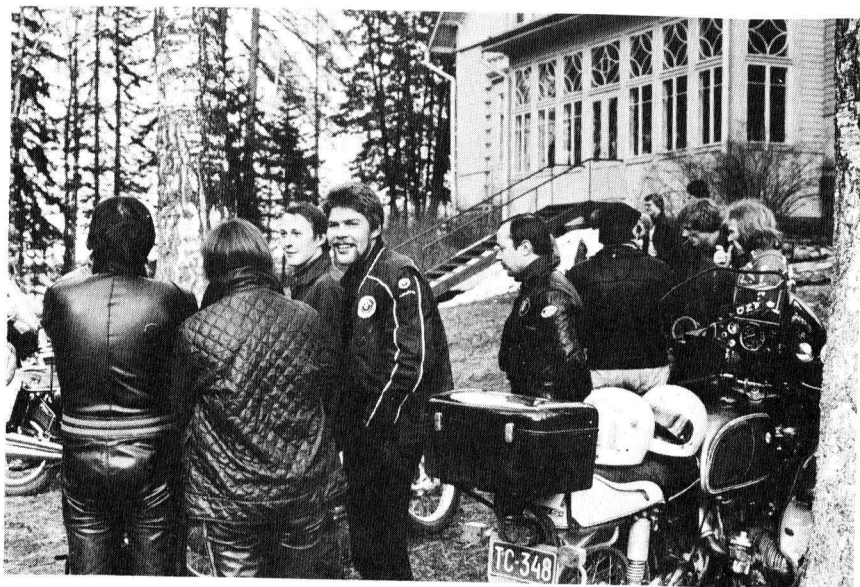
Liekö naisseura saanut "pyöreän pöydän ritarit" näin miettiääksi?



Maailman ankarimmissa olosuhteissa tapahtuvaan Talviralliin ajeltiin vuosisadan ennätyslumimyrskyssä.



Talvitapahtuman ohjelmaa seurattiin Loma-Kolilla.



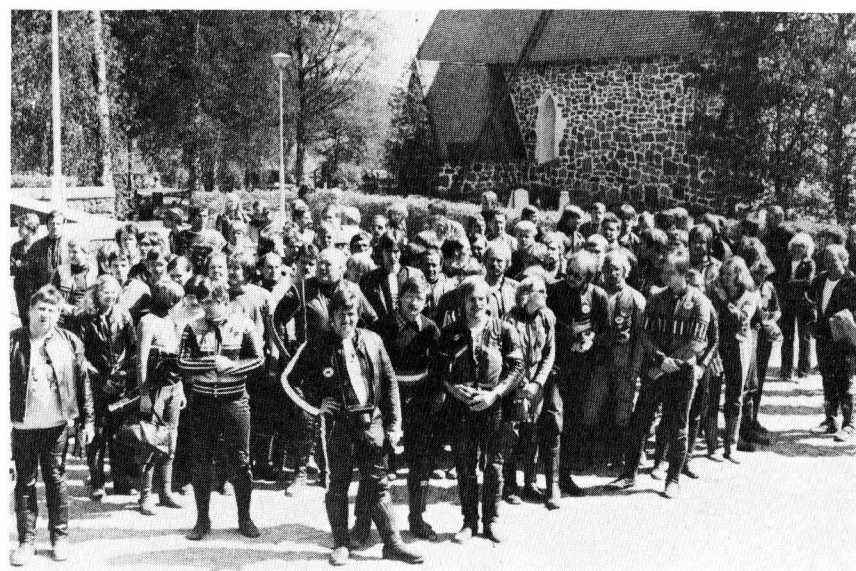
Perinteisesti ajokauden avaus tapahtui Kirjokiven saunailassa.



Moottoripyöräilijän koulutustilaisuus Kuusankoskella.



Uutena tulokkaana oli Etappi-ajelu, jota tullaan jatkamaan.



Kevätajelu ja Kirkkopyhä museotutustumisineen Hollolassa.



Sunnuntai-ajellulla tutustuttiin Valamon ja Lintulan luostereihin.



Ja sitten onkin aika kurkistaa kerhon päätapahtumaan Kontioon.





Kontiossa oli vauhdikas ja monipuolinen ohjelma.

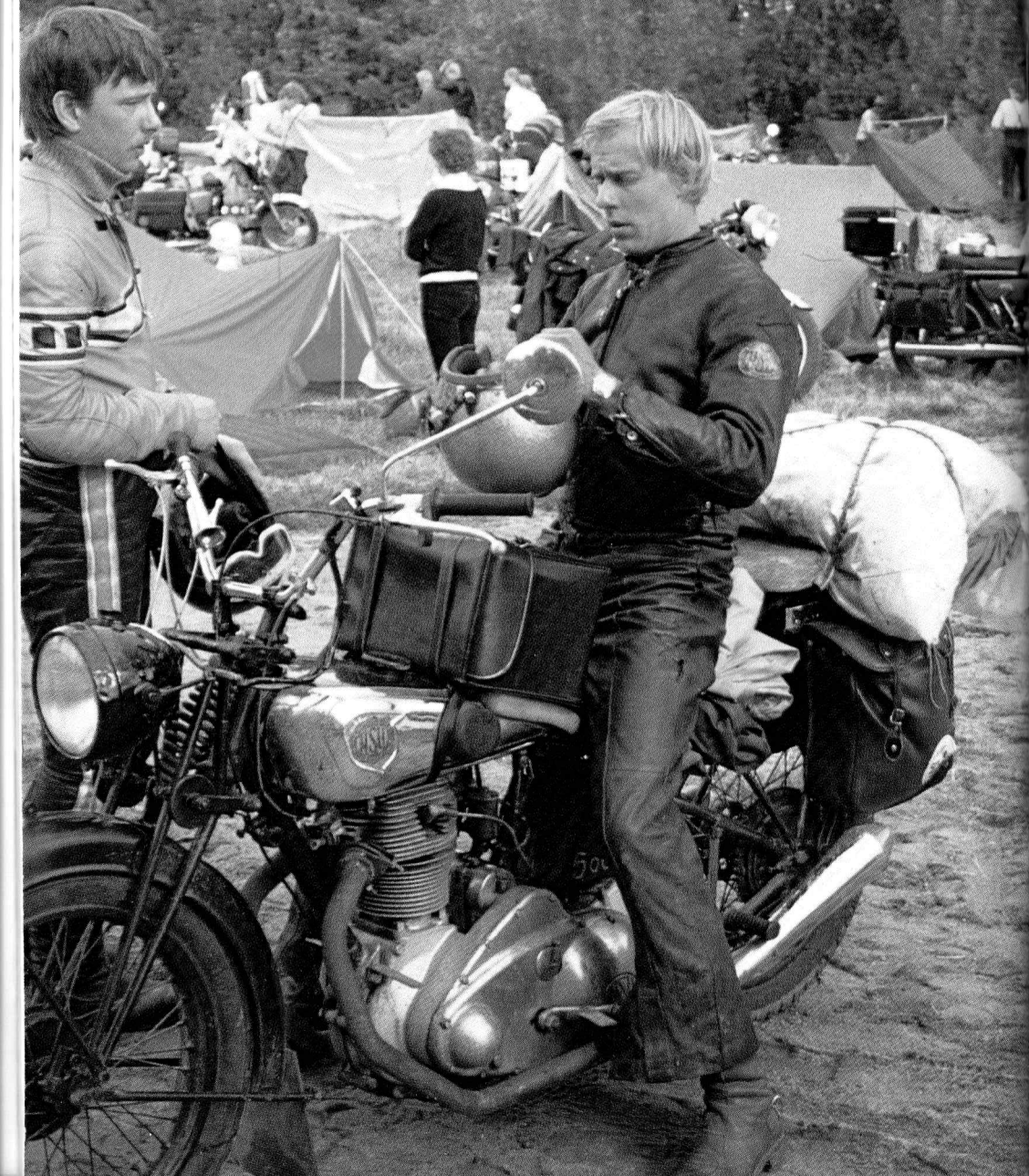


*Ja meillä
katsojilla
riitti lystiä
ohjelmaa
seuratessa*



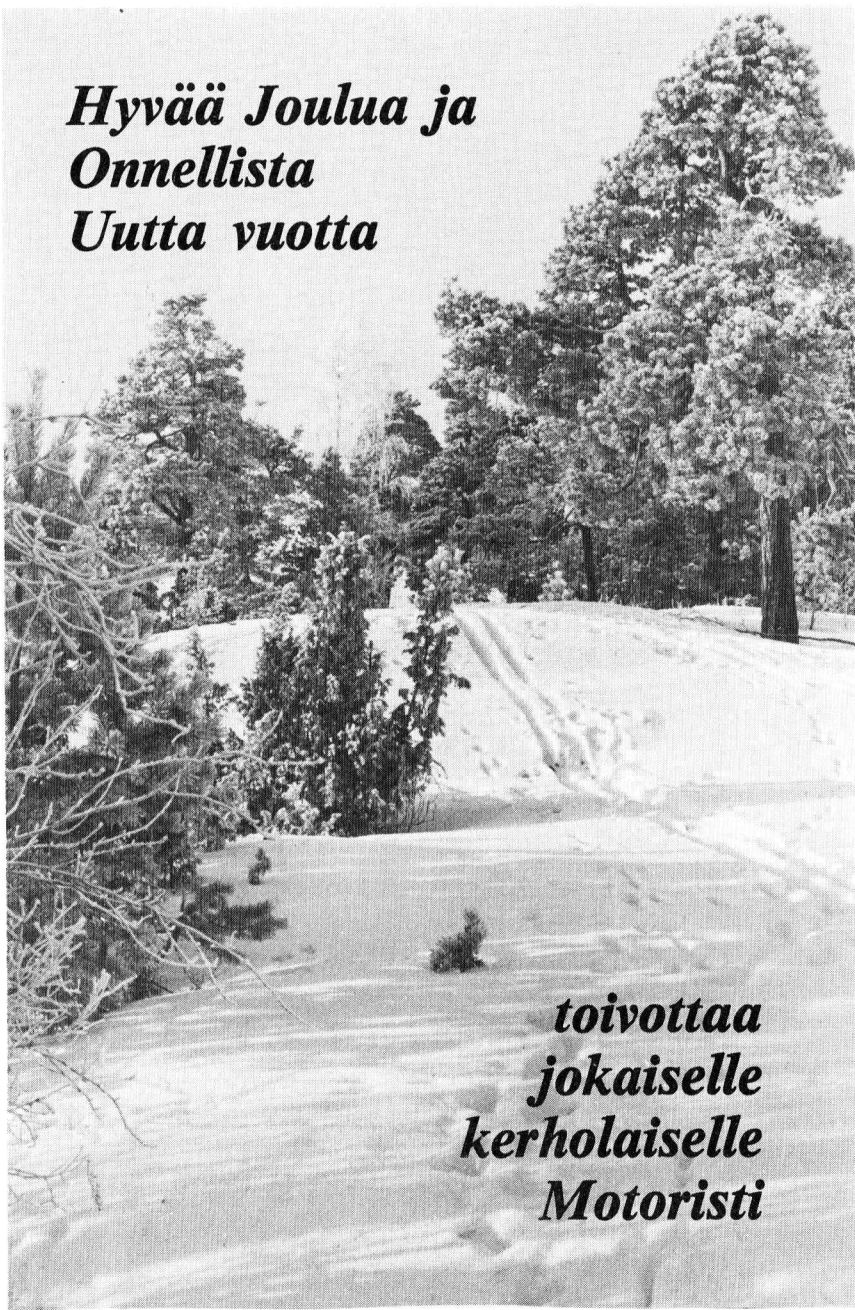
*Rallin nuorin
esiintyjä
estraadilla*

Vanhin pyörä NSU 500 cc 1939

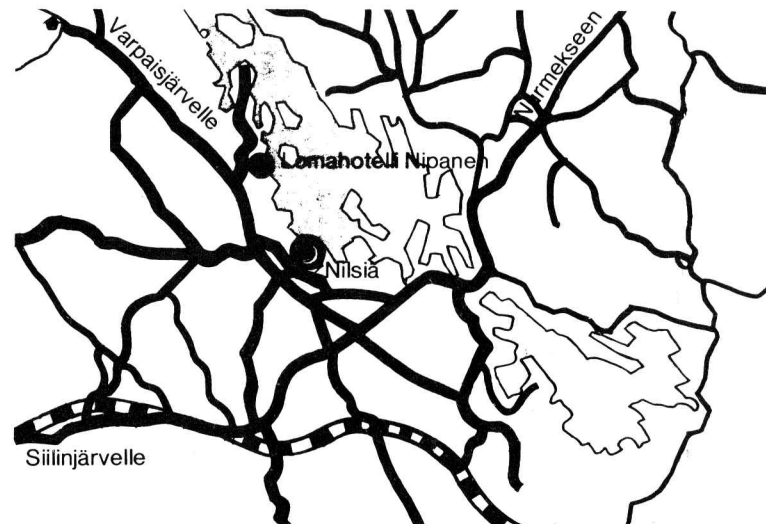


*Kontiossa
taasen
tavataan!*

**Hyvää Joulua ja
Onnellista
Uutta vuotta**



**toivottaa
jokaiselle
kerholaiselle
Motoristi**



TALVITAPAHTUMA

Vauhdikas viikonloppu vietetään Nilsissä 15.–16.3.-80. Paikana hotelli Nipanen. Voidaan pilkkiä, hiihtää – metsää ja mäkeä – ja pitää muutenkin hauskaa. Halukkaille laskettelun ohjausta!

Siis! aika 15.–16.3.-80.

Paikka: hotelli Nipanen, Nilsä. Hinta: 130 mk/henkilö, perjantaina saapuvat + 50 mk/henkilö. Sisältää: 2 ateraa + aamupalat. Majoitus: 2-hengen huoneissa.

Ilmoittautuminen: 8.2.80 mennessä pakollinen pankkiin: SYP tili n:o 224320-2997, Esa Myyryläinen. Tervetuloa (jo etukäteen)! Pirkanmaan matkamotoristit Esa Myyryläinen.

PS. Jälki-ilmoittautuminen omalla vastuulla!

Tilauslinja-auto Tampereelta ajaen Jyväskylän kautta ja ottaen matkan varrelta järjestetään jos riittävä määrä halukkaita ilmaantuu. Läh. Lasse Suhonen, puh. 931-633 866.