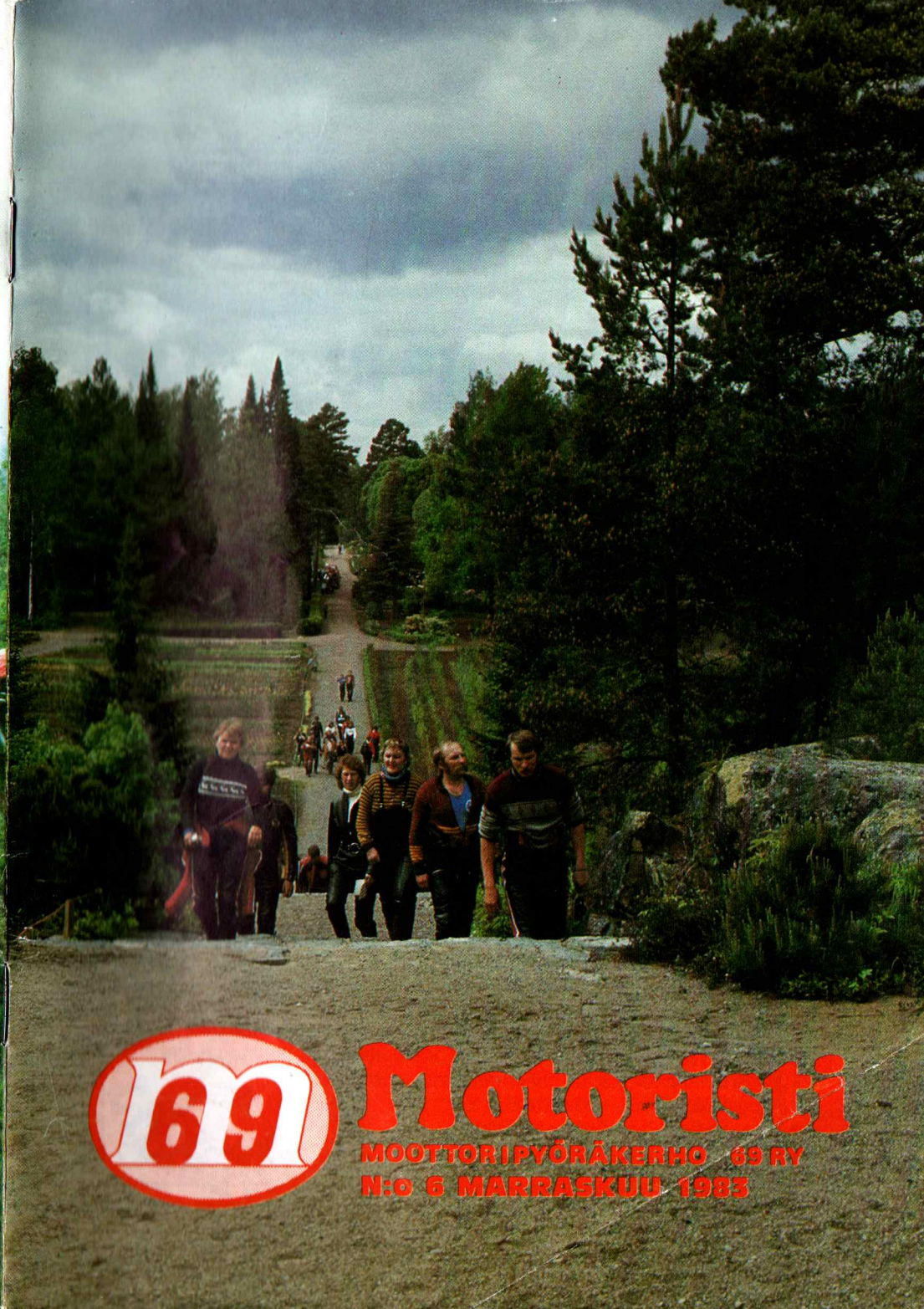


JOUKKO-  
JULKAISU



**Motoristi**

MOOTTORIPVÖRÄKERHO 69 RY  
N:o 6 MARRASKUU 1983

# Talviralli

## Talviralli -84

Kaikille pyöränsä levittäneille nyt tiedoksi saatettakoon: Nyt alkaa olla hoppu, sillä Talviralli on 11.-12.02.-84 paikassa, jonka kartan saat vain ja ainoastaan ennakoilmoitautumalla kerhon tilille: Postipankki KO 426 781-0. MP69 ry/Pekka Voutilainen  
Palovartijantie 6 A 5  
45100 Kouvola 10  
15.01.-84 mennessä summalla, joka on vaivaiset 50 mk percee.

Tämän huimaavan rahamäärän vastineeksi saat tullessasi kuumaa juotavaa yms. Lauantaina lämpimän ruuan ja sunnuntaina tukevan aamupalan lisäksi paukkuvan pakkasen ja suvikumeilla liikkuville lämpimän lähdön säästä riippumatta.

Jotta homma ei menisi pelkästään syömiseksi voit käydä välillä kuumassa saunassa tai kylmässä avannossa sekä seurata korkeatasoista ohjelmaa. Eikä tässä vielä kaikki, tule ja koe loput itse!

Majoitus vanhaan tapaan puolijoukkue-teltoissa. Läsnaolijoiden tyrmistykseksi olemme varanneet paikalle puhvetin, josta voi ostaa kaikkea mitä on tarjolla. Ne kerholaiset, jotka eivät ole tyydyttyjä näillä tiedoilla soittakoot tänne kaakonkulmille numeoon 952-13 650/Kaijus (työ) 952-24 550/Antsa tai Riku.



N:o 6 marraskuu 1983. 14. 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

Jaakko Laurila  
Lentäjätie 3 F 34  
03100 Nummela  
Puh. 90-673 371 työ

### Varapuheenjohtaja

Matti Lehto  
Satamakatu 8 C 26  
33200 Tampere 20

### Sihteeri

Jäsenasiat  
Markku Ahonen  
Tulikallionkatu 4 B 53  
15170 Lahti 17

### Kassanhoitaja

Merkit  
Pekka Voutilainen  
Palovartijantie 6 A 5  
45100 Kouvola 10  
Puh. 951-11104 ilt.

### Kerhoisäntä

Pertti Saarenheimo  
Ruskeamäki  
35100 Orivesi as.  
Puh. 935-57245 ilt.

### Varajäsenet

Guy Wikström (NMR)  
Virkatie 2  
01510 Vantaa 51

### Keijo Lumme (EAK)

Paronintie 1 B 14,  
31600 Jokioinen

Aki Oura  
Viipurink. 7 C 30  
00510 HKI 51

Jouni Valkeejärvi  
Satamatie 1  
35700 Vilppula

### Päätoimittaja

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

### Toimittajat

Eero Mikkola  
36160 Siitama

Taavi Hiltunen  
Keskustie 52 B 5  
35300 Orivesi

Jussi Pursiainen  
Paaroori  
28680 Pori 68

### Kerhon postisiirtotili

numero on KO 426 781-0

### Pankki:

SYP Kouvola Kauppatori  
Tili n:o 233221-323

Porvoo 1983 — Oy Uusimaa



## Motoristin

seuraava tammikuun numero ilmestyy tammikuun loppupuolella. Kyseiseen numeroon tarkoitettun aineiston tulee olla toimittajalla 05.1.1984 mennessä.



## PYSTYMETTÄ M/-83

Paikka: Kymi-yhtiön taaja istutuskuusikko Enonveden rannalla Mäntyharjun Ahveniston kylässä.

Järjestäjät ja toimihenkilöt: MP 69 ja Pekka ja Rauni Voutilainen Kouvolasta, Sirpa Kosonen ja Mikko Lehtinen Kuusankoskella.

Maksuttomat palvelut: 2 traktorikuormaa sekalaista jätepuurankaa + työvälineet niiden klapeiksi tekemiseksi, 3 riukua metsän siimeksessä, ei sääskiä.

Osanottajia: Kuusysin jäseniä ja muita motoristeja eri puoliskoilta Suomea. Perjantaiyönä 50, lauantaiyönä 189. Päiväkävijöitä 16.

Muuta: kokoontuminen ilman tarraa ja krääsän myyntiä.

Se oli Pystymettä mallia 1983.



*Ollaampa omavaraisesti, kun on katto pyörien päällä ja makuuvaunukin siinä samalla, ihmettelevät Pystymettän toiskertalaiset Robert Ullner, Sauli Virmanen, Jyrki Viherto ja Timo Kaunisaho. Pystymettä hyvä, talviralli haaste, tuumivat pojat.*

Ei auta hykata tyyliä, kun sen on löytänyt. Tämänkin vuoden Pystymettä jatkoi hyvin alkuperäistä ideaa. Järjestäjä Pekkakin totesi, että 99 % tajuusi kokoontumisen juonen. Eräs joka puhelimitse olisi halunnut varata mökin, ilmeisesti jäi pois. Pystymettähän tullaan tietynlaisen alkukantaisuuden merkeissä. Tietysti on mukavaa, kun luonto on niin armelias kuin se oli tänä vuonna ja kuutamo niin upea kuin sen kajo Enonveden pinnassa. Synkeässä viljelykuusikossakin sen säteet loivat turvallista hämärää, ettei kuiviin kuusenoksiin niin herkästi yöllä kävellyt. Mukavasti pikku puutteista ja epämu-kavuuksista erähenkinen motoristiporukka selvisi. Olivatpa muutamat kehi-

telleet kylmän ajan motorismatkoja varten erikoismukavuuksiakin, joista jo Pystymettässä nauttivat.

Pystymettäänkin soveltui hyvin puheenjohtajamme vuosikokouksessa julkituoma toteamus, että kerhomme perustapahtumat ovat vakiintuneet ja niissä on tasoa niin järjestelyiden hoitamisen kuin porukan käytöksenkin tasolla. On tietty kantajoukko ja uutta nuorta polvea mukana. On ilo katsella sitä intoa ja määrätietoisuutta kehittyä motorismissa, joka näissä uusissa tulokkaissa ilmenee. Ja juttu lentää ja keskusteluryhmiä syntyy paljon suuremmalla intensiivisyydellä kuin esimerkiksi liian massiiviseksi kasvaneessa Kontiorallissa. Näissä pienemmissä

kokoontumisissa ei arempikaan yksilö "huku" sillä tapaa massaan kuin isommissa.

Joillekin Pystymettä on ajokauden päätöskokemus. Varsin monille tulevan Talvirallin esikokeilu. Jotkut tulevat "yksinäisinä" susina Suomen syksyssä ajellen. Jotkut toveriryhminä, leirytympäristöineen suunnitelmallisesti jaettuna kuljetukseen. Jos on tuotavana puolijoukkueteltoa kaminoineen, siinä on omat järjestelynsä. Espoon motoristiryhmän telttakaminaan toi tomera nuorukainen satapiikkisensä matkassa.

Monille kerholaisillemme on uutta

tieto, että eteläisen Suomen Pystymettälle on tulossa pohjoinen vastine. Sitä jo keiltiin eräänlaisena ruskarallina Rovaniemen seudulla tänä syksynä. Siitä tulee juttua myös lehtemme. Kerhosi oli kokeilussa mukana ja hän kertoi:

— Pohjoisen pojat ovat jo vuosia pahoitelleet, että eteläinen Pystymettä on niin myöhään, että ajokelit pohjoisesta ovat varsin vaikeat osallistua. Laajassa maassamme siksi pohjoisessa pitäisi olla vastaava kokoontuminen, mutta kuukautta varhemmin. Etelästä tulevat voisivat, jos viikonloppuun järjestyy lisävapaata, kokea sen myös rus-

*Salolaisen Hannu Räsänen erikoismallinen ja verrattoman tarrakokoelman peittämä mopo oli eräs Pystymettän erikoisuuksia. Sillä on käyty mm Nord Kapissa ja aiotaan ajella ensi kesän FIMiin. Hannun erikoisuuksia on myös stereodiakuvaus.*





*Pystymetsän ensikertalaisia Enonveden ranta-kalliolla Sami Meri Lahdesta, Matti Ollikainen ja Jorma Aaltonen Forssasta.*

karetkenä. Asia on saanut myönteisen vastaanoton kerhon hallituksessa ja pohjoisen Pystymettä tai Ruskamettä on kerhon tapahtumakalenterissa ensi vuonna.

Eero

*'Ja laima on varma kun palautamme puolijoukkueittemme nuorisotoimistoon ehjänä ja puhtaana' sanoivat espoolaiset kaverit.*



## Mettään

Lokakuun toiseksi viimeinen viikonloppu, ja yksi kiintoisimmista kokoon-tumisajoista yllättää, jos ei ryhdy ajois-sa valmisteluihin. Pystymettä vaatii ni-mittäin vain kesäkaudella ajavalta meikäläiseltä lullukkamoottoripyöräilijäl-tä hyvin todennäköisesti suvisesta poikkeavien ajokamppeiden etsiskelyä – ehkä jopa erityisen pystymettä- ja talviajomoottoripyörän hankkimista. Tyköistuva nahkapuku ja 230-kiloinen aasialaismoottoripyörä eivät pahem-min hymyilyttä, jos pohjatuuli heittää lähtöä edeltävänä yönä jalan verran lunta ja pikkupakkasen päälle.

Jos on joskus ajellut talvisin, käynyt

talvikokouksissa, tms. ei vaikeuk-sia loppusyksyn ajokamppeiden haes-kelussa pitäisi olla. Ei ollut minulla-kaan. Rompetta olisi löytynyt kovem-piinkin keikkoihin, kuin mihin välittäi-sin lähteäkään. Viime lokakuun lem-peä sää ei edellyttänyt juurikaan kesäi-sestä poikkeavia vaatteita. Niinpä pilk-kihaalarit saivat jäädä kotiin.

Koska siis pystymettä näytti jo edeltäkin lähes kesäiseltä en noudat-tanut erään japanilaispyörädiilerin vaihtopyörävarastosta liukkaalle kelil-le erinomaisesti soveltuvaa syksypyö-rää, vaan päätin ajaa arkipyörälläni.

Menomatka sujui ihmeemmättä; oli



*Pystymetsän kuvaan kuuluu oleellisesti aina nuotio ja sen ympärillä tarinointi ja makkaran kärventäminen. Huomasimme suosituimman parfyymin olevan savun tuoksun.*

kesäkeli, ainakin melkein. Mitä nyt joku tohelo oli kaatanut kuusen tien poikki, eikä ollut ehtinyt korjata sitä pois ennen saapumistamme. Perille löytäminen tuotti pienen vaikeuden, koska emme olleet hankkineet tämän lehden ilmoituksessa suositeltua GT-karttaa.

Rouva Voutilainen toivotti kokoumismatkan portilla tervetulleeksi, eikä totutun tavan mukaisesti rahastanut, eikä kertonut illan ohjelmasta, peseytymistiloista, mökeistä eikä ravintolan aukioloajoista. Matkatoverini kanssa etsimme harvinaisen vaimeäänisille

teräsratsuillemme sopivat suonsilmäkkeet parkkipaikoiksi.

Mitään suuria ihmeitä ei tämänvuotinen Mettä varuste- eikä pyöräpuolella mukanaan tuonut. Ei-kesäisissä olosuhteissa tapahtuva mp-matkailu lie-nee kuitenkin selvästi jäämässä suhteellisen yleiseksi, koska yhä useammat yksityiset motoristit tai kerhot ovat hankkineet tarkoitukseen erinomaisia puolijoukkueteltoja. Samoin moni lienee tämän tapaisissa hommissa havainnut, että moottoripyörälläkin voi helposti kuljettaa muutakin kuin paria – kolme krauserintäyttää villavaatteita, makuupussia ja kahden hengen teltoa.

Harvassa kokoontumisessa käydään yhtä vilkasta keskustelua mitä moninaisimmista asioista kuin Mettässä. Mikä lie syy? Tämän kaltaiseen ralliin lähtijät ovat ainakin jossain määrin sukulaissieluja. Jotain on korvien välissä vinksallaan. Lisäksi väkeä ei ole – ainakaan vielä – liikaa. Tosin kyllähän jo parin sadan hengen joukossa on helppo jäädä oman tutun piirin sisään ja olla tutustumatta kehenkään muuhun.

Iltaohjelma oli mainio: sen sai itse järjestää. Maailmankuulujen moottoripyöräkokkien valmistama gulassikeitto ja pusta rosé palan painikkeena oli herkullista. Kiitoksia vain sinne Piz-

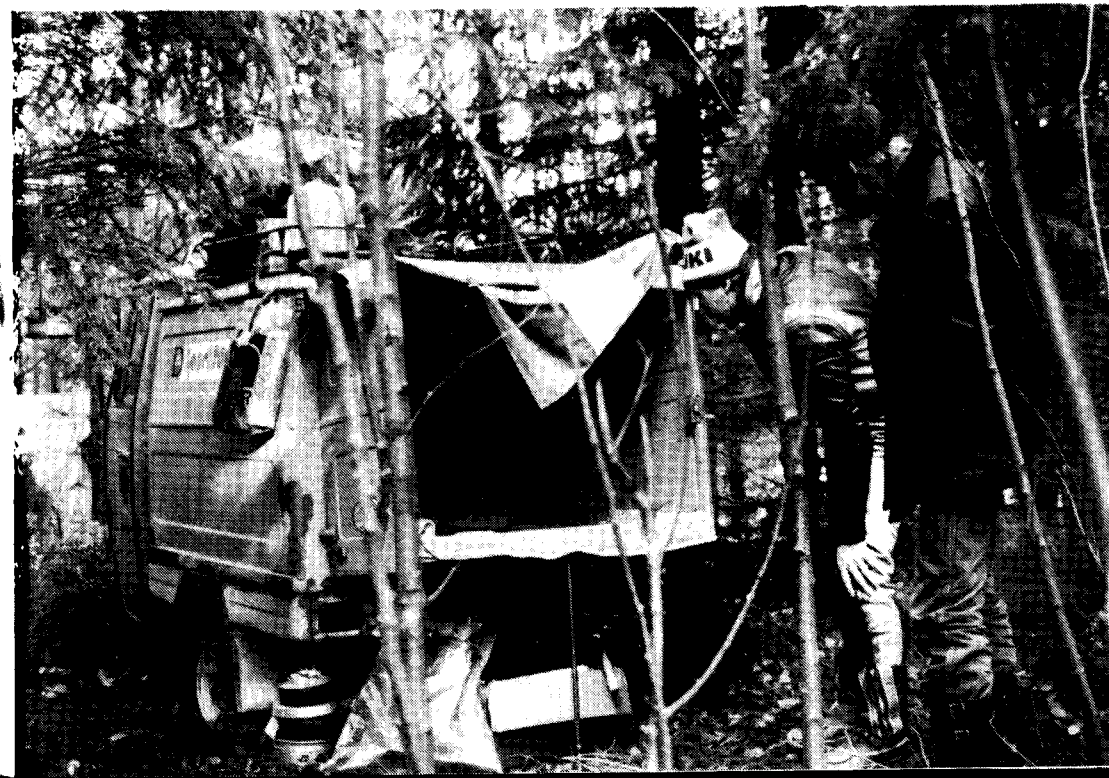
zeriawerk Zschopaulle. Muutenkin pelimannihenkisten seuralaisten kanssa tuntuu kokoontuminen kuin kokoontuminen tosi hyvältä. Pala metsää ja määrät polttopuut ovat täydelliset materiaaliset edellytykset onnistuneelle kokoontumiselle.

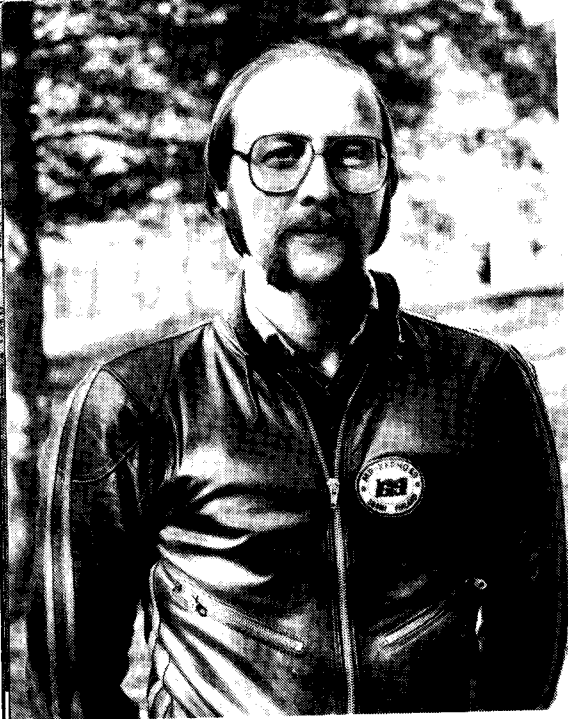
Henkisiä edellytyksiä vaaditaan hiukan enemmän. Jokainen miettiköön itse mitä ne mahtaisivat olla.

Sunnuntain pirteässä auringonpaisteessa saattoi todeta, ettei meidän harasteemme sentään aina ole otsa ryppysä jakkailua, vaikka murheellisten laulujen maassa asumme.

Le Grande

*Ennemäkematontä voitiin todeta kuusten kätköissä, lähempi tarkastelu varmisti, että kysymyksessä oli todella moottoripyöräasuntovaunu, makuutilat takana ja edessä ohjaamossa kahden istuttava penkki ja ohjaustanko.*





## Puheen- johtajan palsta

### Vleteristä veto loppu

Näin syksyllä ajokauden päätyttyä on olo vähän niin kuin vanhalla herätyskellolla: pärinä loppuu kun veto häviää. Tässä vaiheessa tuntuu tuo tuleva

kevät olevan aina niin kirotun kaukana, ja tästä syystä saattaisi olla asiallista, että kerhollamme olisi useampia erimuotoisia tapahtumia talven mitaan. Vai onkohan se niin, että me motoristit olemme kuin karhut, jotka viettävät talvensa koloonsa käpertyneenä kevättä odottaen mieluummin kuin tapaamme toisiamme tapahtumissa, jotka eivät välittömästi liity itse moottoripyöräilyyn? Tähän viittaavat ainakin ne muutamat aikaisempina talvina yrittetyt tapahtumat, jotka kärsivät väen vähyydestä siinä määrin, että nyt niitä ei edes yritetä järjestää. Toisaalta tämä voi olla ihan hyväkin tilanne: säilyy innostus ja mielenkiinto paremmin koko harrastusta kohtaan, kun välillä pidetään taukoa ja ladataan patteria. Ja toisaalta taas: keväällä pamautetaan pellit auki intoa puhkuen baanalle, kohelletaan kylmiltään ja päästään tilastoihin, kun kauden ympäri ajettaessa kertyisi sitä kullan arvoista kokemusta ja liikennesilmää. Toisen debet on toisen kredit sanoi kirjanpitiäjä.

Varma merkki talven selän taittumisesta on kuitenkin Talviralli. Se onkin näillä näkymillä ainoa talvinen tapahtumamme tulevana vuonna, sillä tulevassa MP-näyttelyssä emme tällä kertaa ole mukana. Perinteestä poiketen on Talvirallikin jouduttu siirtämään helmikuun toiseen viikonvaihteeseen,

koska kyseinen MP-näyttely on poikkeuksellisesti helmikuun ensimmäisessä viikonvaihteessa. Näyttelyyn emme katsooneet aiheelliseksi osallistua tällä kertaa, vaan keräämme uusia ideoita eli taas ladataan patteria.

Talvirallisissa toivottavasti olemmekin paikalla totuttuun tapaan runsain joukoin, mutta tehkoon jokainen itselleen selväksi jo tässä vaiheessa, että kukaan ei lähde matkaan kesärenkaila. Tosin huhukin kertoo, että tapahtumapaikka on sitten niin mukavassa paikassa, ettei sinne olekaan mitään asiaa kesäkumeilla.

Epäloogisuus on poikaa, joten hetkeksi ihan muihin tunnelmiin. Suomen moottoripyöräkanta on suhteellisen pieni, mutta sekin on rakenteeltaan hieman merkillinen. On pieniä ja isoja – satapiikkisiä ja tonnisia. Paljon on myös seiskapuoletsasia ja melkoisesti viissatasia. Mutta missä ovat muissa perinteisissä moottoripyörämaissa erittäin suosittu 250–350 -kuutioiset pyörät? Onhan se selvää, että pitkiä ulkomaanmatkoja ajava kaipaa isoa ja voimakasta pyörää, mutta täällä kotimaassa enimmäkseen ajeleva hoitelisi kaikki menonsa aivan yhtä hyvin tähän pienempään kokoluokkaan osuvalla pyörällä. Hankintahinta on – verostakin johtuen – huomattavastikin edullisempi, kulutus pienempi, vakuutusmaksut halvemmat, kevyt käsittelä ja sillä ajaa samat ajot. Kyseinen luokka on kuin tehty Suomen nopeusrajoitukseen ja kaupunkiajot sujuvat sillä usein isoa vaivattomammin. Itselläni on vähän sellainen tunne, että kun näemme tänä päivänä tähän kokoluokkaan kuuluvan pyörän liikenteessä, niin heti kympärän alla hitsaa, ja lyömme mielesämme kyseistä kuskia nuijalla päähän, koska pidämme tapausta selvänä

raggarina tai korttelin kiertäjänä. Ja taas on asenteissa vahvasti vikaa, sillä kuski on mitä todennäköisimmin harvinaisen taloudellisesti ajatteleva moottoripyöräilyä nauttiva henkilö, jolla on enemmän matkarahaa kuin monella 30.000–50.000 mk:n pyörän omistavalla. Suotavaa siis olisi, että tämänkin kokoluokan pyörät yleistyisivät teillämme.

Kuten kaikki tiedämme, on kokoon-tumisia, tapahtumia ja muita yhteenotoja järjestettäessä kaikenlainen taloudellinen, aineellinen ja henkinen tuki joltakin moottoripyöräilyyn myötämielisesti suhtautuvalta yritykseltä tai henkilöltä enemmän kuin tervetullutta.

Kerhollamme on tällaisia kontakteja sinne tänne, ja yksi näistä meitä merkittävästi tukeneista yhdyshenkilöistä on Heikki Agge. Heikkihän toimi Väliosalolla aina marraskuun alkupäiville asti, mutta toimii tällä hetkellä toisen MP-alan ammattilaisen eli Frank Nymanin teamissa. Hessu lähetti terveisiä ja kertoi, että kaikki entiset edut ovat siirtyneet lyhentämättöminä ja jotakin uuttakin lienee suunnitteilla. Kannattaa kannattaa kannattajaa.

## Kerholainen!

Kun osoitteesi muuttuu, ilmoita nimesi, vanha osoitteesi ja uusi osoitteesi kerhon sihteerille.

— Minä luulen, että kauppaneuvos Mähösellä ei mene oikein hyvin.

— Kuinka niin?

— No, kun minä kävin heillä viimeksi, soitti siellä kaksi ihmistä yhtä pinoa.



## MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.



### Hallituksen kokous 8.9.1983 Espoossa.

Läsnä: Jaakko Laurila Nummela, Pekka Voutilainen Kouvola matkakulut 88,-, Markku Ahonen Lahti 73,-, Jouni Valkeejärvi Vilppula, Matti Lehto Tampere 70,-, Pertti Saarenheimo Orivesi 106,-, Kari Hanski Tampere 120,-. Tilintarkastajat T. Fagerholm, P. Holla.

1. Hallitus ja tilintarkastajat keskustelivat yleisesti kerhon taloudesta, tilinpidosta sekä tulevan kauden tapahtumista sekä niiden rahoituksesta.

2. Kerhon hallitus sekä Vakuutusyhtiö Tapiola pitävät tulevan talven aikana yhteisen palaverin jossa muiden asioiden ohella käsitellään mahdollisuutta kerhoasioimiston aloittamisesta.

3. Päätettiin palkita vuosikokouksen yhteydessä ajettavassa kerhon trial mestaruuskilpailussa noin 12 vähiten kaatunutta. Ja palkinnot ovat näitä kerhotekstiilejä.

4. Kontio -83 porukalle 2000,- yhteisen illanvieton järjestelykuluihin.

5. Pj. Laurila luki kokousväelle kerhon toimintakertomuksen kaudelta 82-83, ja todettiin asiat oikein kerrotuiksi.

6. Päätettiin kokous.  
Puheenjohtaja Sihteeri  
Jaakko Laurila Pekka Voutilainen

### Hallituksen kokous

Salpakievarissa Hollolassa 6. 10. 1983 klo 18.00.

Läsnä: Jaakko Laurila Nummela matkakulut 73.00, Pekka Voutilainen Kouvola 45.00, Keijo Lumme Jokioinen 60.00, Antti Korjus Kotka 48.00, Olli Kaiharju Kotka, Markku Ahonen Lahti, Pertti Saarenheimo Orivesi 100.00, Matti Lehto Tampere, Jouni Valkeejärvi Vilppula 25.00.

Kokouksen puheenjohtaja J. Laurila ja sihteeri P. Voutilainen.

1. Pystymettä asia on hoidossa, kertoi Voutilainen ja kehotti läsnäolevia sekä kaikkia muita kerholaisia saapumaan paikalle sankoin joukoin. Paikan käyttö-oikeus on saatu Kymi Oy:ltä ja yhdysmiehenä toisessa päässä on ollut piiriteknikko Matti Karjala Heinolasta. Paikasta ei kerhon tarvitse maksaa vuokraa, jotenka tapahtuman kulut niiltä osin pienenevät. Tosin rahaa hieman kuluu, esim. polttopuihin, vaikkakin kaikki mikä voidaan tehdä tavan mukaan talkoilla.

2. Talviralli-84:stä kertoivat paikalle konepyörällä päräyttäneet Suur-Kotkan miehet seuraavaa; paikka on varattu, vuokra sovittu, polttopuut ostet-

tu, suurin osa majoitusteltoista varattu ja lopuistakin on melkoinen varmuus. Lauantai-illan ohjelmaa suunnitellaan ja tosi mielenkiintoista on luvassa, enpä tässä kerro enempiä, menkää katsomaan itse, mutta ennen lähtöä talvirenkaat pyörään, sen laki vaatii. TV:n aluetoimitus on osoittanut kiinnostusta Talviralli ohjelman tekemiseksi, toivottavasti hanke toteutuu ja tulos nähdään kuvaruuduissa, sepä olisi oivaa mainosta harrastuksellemme. Ruokahuolto pelaa paikanpäällä ja vanhaan malliin osallistujat saavat tulokahvin, lauantaian aterian sekä sunnuntaiamuuna tukevan aamupalan. Myös on tarkoitus saada paikalle kanttiini, josta kohtuuhintaan voi lunastaa ruumiinravintoa. Saunan olivat jotkut innokkaat löylmiehet polttaneet syksyllä, mutta uusi on valmis helmikuuhun mennessä. Järjestäjien kanssa sovittiin että kassööri taas tulee ja hoitaa merkkimyynnin ja sensellaisen niin säästyy siinä järjestelyvoimia muihin tehtäviin. Ilmoittautumismenettely toteutetaan viimevuotista, hyväksihavaittua tapaa noudattaen, eli osallistumismaksunsa maksaneelle postitetaan noin kahta viikkoa ennen Talvirallia henkilökohmainen ajo-ohje ja muut tiedot. Viime talvena tämä toimi erinomaisesti ja niin varmaan myös nyt.

3. Kokoukselle annettiin tiedoksi että Etappiajolle keväksi -84 on järjestäjät.

4. Oulusta kuuluu: pohjoisen saunailta on toukokuun toiseksi viimeisenä viikonloppuna ja paikka ilmeisesti sama kuin ennenkin.

5. Etelän saunahomma pyritään saamaan ajeluonteiseksi periaatteella lauaintaina Ahveniston ajelu sekä illalla sauna ja yöpyminen jollakin leirintäalueella ja sitten sunnuntaina Vehonie-

men museokäynti. Tämä kaikki sillä varauksella että kaikki palaset saadaan sovitettua yhteen samalla viikonloppule. Ja ajankohdaksi näyttäisi osuvan aivan toukokuun alku.

6. MP-84 näyttely ja siihen osallistuminen puhutti kokousta pitkään ja lopulta päätökseksi ja tuli että tämä näyttely jätetään väliin ja kypsytellään rauhassa hyvä ja mielenkiintoinen esiläolo keväällä -85.

7. Kerhon kirjanpito siirretään tiettyjen rutiinien osalta ATK:lle. Tämän työn hoitaa kassanhoitajan esitöiden jälkeen Tilitsto Jäppinen Kouvola.

8. Kasöörin esityksestä päätettiin tulevan jäsenmaksun eräpäivää siirtää hieman aikaisemmaksi eli 15:sta tammiukuuta 1984. Tästä on nyt etua niille muutamille kerholaisille jotka eivät millään meinaa ennättää maksaa jäsenmaksuaan ennen Kontiorallia joka, kuten muistetaan on jo heinäkuussa. Ja vahingosta viisastuneina palataan kunnan jäsenkortti systeemiin, tämä pankkikuitin kanta ei ole käytössä oikein kestä.

9. Keijo kertoi olevan vireillä ainakin kolme EA-kurssia joissa toisena osapuolena järjestelytoimissa toimii kansalaisopisto. Kouluttajat ovat kerhostamme. Ainakin Rovaniemi mainittiin yhtenä paikkana. Ihan omana miehiteenäni, vaikkei sitä tässä nyt kysytäkään, sanon teille hyvät ystävät ja kerholaiset, mikäli EA-koulutustilaisuus kotikonnuillenne tai kohtuu ajomatkan päähän järjestetään, niin menkää mukaan. Se on kivaa hommaa olla oppissa ja kyllä siinä aina senverran taito karttuu ettei aika hukkaan valu.

10. Kokous päätettiin.

J. Laurila  
Pekka Voutilainen





# Pohjoisen poikain pystymettä

Etelä-Suomessa jo traditioksi muodostunut kokoontuminen, innoitti joukon pohjois-suomalaisia motoristeja järjestämään vastaavanlaisen tapahtuman Koillis-Lapin ruskan värjäämiin maisemiin.

Ensimmäinen pohjois-suomalaisille motoristeille tarkoitettu "Pystymettä" on toteutettu tosiaan. 3.—4.9.1983 ke-

rääntyi 15 aktiivista motoristia Pyhätunturin tienoille, viettämään rattoisan viikonlopun luontoäidin syleilyssä. Infor-



maatiota oli levitetty suu-sanallisesti, joten mitään massaryntäystä ei päässyt syntymään. Mutta, määrähän ei korvaa laatua — sanotaan. Yksissä tuumin se todettiin ja julkituotiin. Kyseistä tapahtumaa on moni hautonut mielessään jo monena syksynä. Nyt haaveista tehtiin totta ja lopputulokseen oltiin enemmän kuin tyytyväisiä. Koska tämänvuotinen Pohjoisen Pystymettä oli ikäänkuin varaslähtö, onkin syytä vähän selvittää taustaa. Idea lähti tosimelessä liikkeelle Dipolin MP-näytelystä, jossa allekirjoittanut ja kamraatinsa Osmo Paitsola kiinnittivät huomionsa kerhomme mainioon osastoon. Koskapa paikalla oli myös kerhoisäntä Pertti Saarenheimo, olikin luonnollista, että aiheesta turistiin tuolloin vähän lähemminkin. Päätettiin, että pystymettä — ideaa on aiheellista kokeilla myös Pohjois-Suomessa. Kesälomien jälkeen asia otettiin punta-roitavaksi jo tosimelellä. Kemijärveläinen Jaakko Pöykkiö, sai tehtäväkseen etsiä sopivan kokoontumispaikan. Kun sopiva alue sitten löytyi, alettiin kiireesti levittää sanomaan ”viidakkorummulla”. Kaikki eivät varmaan ajaneet tietoa ajoissa, mutta lohdutukseksi heille kerrottakoon, että ensi vuonna tapahtumasta informoidaan virallisesti jo heinäkuun Motoristissa. Järjestelystä vastaa ensi vuonna Nissisen Kari Rovaniemeltä. Kokoontumispaikka pyritään löytämään Rovaniemi, Kuusamo, Kajaani, Oulu, Kemi -kehikon keskipisteestä, jotta kellenkään ei tulisi kohtuuttoman pitkää matkaa. Mutta se siitä, palataanpa tämän vuotisen tapahtuman tunnelmiin. Kun allekirjoittanut saapui ystävineen kokoontumispaikalle myöhään perjantai-iltana, oli puolijoukkueelta jo valmiiksi pystytettynä. Jaska oli pannut hihat heilumaan jo hyvissä ajoin. Malt-

tamattoman odottelun jälkeen oli ilmeisesti tuntenut toimittomuutta ja ryhtynyt majapaikan pystytykseen. Kaiken huipuksi oli polttopuitakin pilkottu jo aikamoinen läjä. No, sitenhän aikaa saa rattoisasti tapettua. Me painuimme pehkuihin lähes välittömästi, olihan päiväurakka jo aikamoinen — olihan jokainen tehnyt täyden työpäivän ennen lähtöään.

Aamun valjetessa taiteilimme pyörämme teltan välittömään läheisyyteen. Hyvin näkyi Gold Wing soveltuvan metsäiselle polullekin. Paitsolan Osku ajoi virhepisteittä tuon parin — kolmensadan metrin matkan Pystymettään. Eikä jäänyt allekirjoittanutkaan huonommaksi. Ikosen Karilla oli pieniä vaikeuksia, sillä viiden senttimetrin maavaralla ei juuri kiviä ja kantoja ylitetä. Marshallin putki kun vie tuiki tärkeän maavaran lähes tyystin. Mutta perille selvisi hankin pienen ähkimisen jälkeen. Retkuemme rupesi pottujen keittoon, odotellessa samalla muita tulijoita saapuvaksi. Puolen päivän jälkeen saapuikin Kymäläisen Seppo ”tuutillaan” joukon jatkoksi. Kyselimme muitakin Torniolaisia ja Tervolan poikia tulevaksi. Ei ollu kukaan uhkaillu varmasti tulevansa. Totesimme talonrakennuspuuha ja navettapäivästyksen riittävän päteviksi syiksi, emmekä nostaneet haloota. Niskasen ”perikuntaa” ja Kaiharjun Anttia vaimoineen odoteltiin nimittäin saapuviksi, mutta em. syistä he olivat estyneitä. Iltapäivälle pyrähti paikalle iloisesti hymyilevä ”kerhoisi” Saarenheimon Pertsas saattojoukkoineen ja toivotti hyvät huomenet. Nissisen Kari Rovaniemeltä ja Majamäen Jaska emäntineen olivat Pertsan seuraa tekeviä. Porukalla oli naamat messingillä, koska pa tutuiksi tultiin välittömästi. Kaikista oli selvästi aistittavissa oikea asen-

noituminen, koskapa kukaan ei pystytännyt omaa telttansa. Yhhteismajoitus antaa tietynlaista hohtoa tapahtumalle — se huomattiin. Pystymettä onkin tapahtumana erilainen, se vaikuttaa ihmiseen ilmeisesti karulla tavallaan positiivisesti ja ihmis-suhteiden luominen on helpompaa. Yleensähan kokoontumisajoissa puhutaan vain pyöristä ja vielä senkin jälkeen pyöristä. Tuttavat tunnetaan kalustosta, ei niinkään nimeltä. Ehkäpä luontoäidin läheisyys saa motoristin helpommin avautumaan ja kertomaan enemmän omasta itsestään ja elämästään. Huumorihan on myös mukana aina siellä, missä motoristit liikkuvat. Niin oli nykyin. Vitisiä väännettiin, vaikka varsinaista vääräreukaa ei kukaan esittänyt. Mitäpä sitä esittämään humoristia, ellei sellainen ole. Olkoon kukin vain oma itsensä, kyllä siitä hyvä tulee sitenkin. Paitsola Osku aloitti ”kaasunpäästökonsertin”, ja saikin välittömästi liikanimen — Pieru-Paitsola. Eipä moinen kaasuttelu liiemmästi häirinnyt naispuolisia osanottajakaan. Huumorilla suhtauduttiin, vaikka epäiltiinkin sitä, pystyykö teltassa kukaan nukkumaan kun yksi mätänee jatkuvasti. Hyvin tuntui uni maistuvan kaikille — ei kuulunut nurinoita. Allekirjoittanut nukahti luultavasti viimeisenä, koskapa tyytyväisenä kuluneen illan antiin oli filmi kelattava vielä alkuun ja muisteltava rattoisaa rupattelua iltanuotiolla. Vihdoin uni tuli ja vei onnellisen miehen mukanaan. Tulilla jutusteltaessa oli muuten mukava havaita, ettei kuppikuntia muodostunut. Siinäkin on yksi ”Pystymettä” positiivisia puolia. Tarinaa riitti tällaisessa porukassa luontojaan. Eikä moottoripyöräily ollut välttämättä puheenaiheena. Aiheita tuntui löytyvän muitakin.

Joukossa oli myös ns. maallikkojen

edustaja. Merja Pirilä oli lähtenyt ystäviensä mukaan ja kertoi olevansa ikionnellinen, ettei jäänyt kotiin. Monesti ystävät, jotka eivät motorismia aktiivisesti harrasta, jäävät kotikonnuille vaikka kuinka heitä mukaan houkuttelisi. Suomalaisen perusluonteeseen kuuluu ilmeisesti moinen. Usein kuulee kaverin sanovan: ”En mää viitti, siellä on outoja ihmisiä — en mää kehtaa tuppautua.” Merjan kaltaisia reiluja ihmisiä toivoisi näkevän kokoontumisissa useamminkin. Siten tapahtumaan saa kokonaan uutta ilmettä.

Ensimmäinen Pohjoisen Pystymettä tarjosi hieman ideaan kuulumatonta ylellisyyttäkin. Nimittäin läheisen kesäasuntona toimivan maatilän sauna oli joukkomme käytettävissä. Porukalla päätimme, että tarjousta ei ylenkatsota, koskapa Pöykiön Jaska oli hyväsydämmisesti saanut luvan saunan lainaamiseen. Sovittiin siis, että poikkeus vahvistakoon säännön. Saunominen hyväksytään seuraavissa kokoontumisissa ainoastaan silloin, jos joku rahtaa mukanaan teltasaunan. Joka tapauksessa puhdistautuminen päivän pölyistä teki hyvää, eikä se jäänyt kenenkään mieliin kaiken kruunaavaksi tapahtumaksi. Olipahan vain lisukkeena.

Kun aamu valkeni usvaisena ja vähän sataa tihuutteli, keiteltiin aamukahvit. Yhteisistä pannuista riitti kaikille, kukaan ei pitänyt herkkuja ominaan. Oli kuin kirjoittamaton sääntö, että kahvia sai kuka sitä halusi. Hyvähyvä. Päätettiin yksissä tuumin tutustua Pyhätunturiin, joka sijaisi n. 8 km:n päässä. Tie oli mukavasti liejuinen ja kulkuvälineet saivat kauniin kuorruksen moottoreihin. Kultakerolla siemaistiin jäähyväiskahvit ja lähetettiin postikorttien välityksellä terveisiä sieltä jostakin. Viimein oli aika

## Liikenneturva esittää:

# Viisi ministeriötä yhteistyöhön rattijuoppouden torjuntaan

Rattijuoppouden tehokas torjuminen edellyttää valtionhallinnon eri alojen koordinoituja ponnisteluja. Tätä varten tarvitaan viiden eri ministeriön yhtenäisiä toimenpiteitä.

Toimintaa valmistelemaan Liikenneturva esittää tänään liikenneministeri Matti Puhakalle jättämässään aloit-

lähteä paluumatkalle. Kemijärvellä hyvästeltiin järjestelyt ansiokkaasti hoitanut Jaakko Pöykiö ja suunnattiin nokat kohti Napapiiriä. Esterikin vastasi koputuksiin ja avasi silloin tällöin hanskansa. Eipä haitannut menoa, siihen mukauduttiin ikäänkuin se olisi ohjelmanumero. Rautaratsujen saatua polttoaineannoksensa, oli aika hyvästellä Pertsa, joka meni Nissisen Karin ruokittavaksi Rovaniemelle. Matka jatkui hernerokkasumussa Kemiin. Mutinoita huonosta näkyvyydestä ei kuitenkaan kuulunut, sillä olihan edesmennyt viikonloppu eräs kesän mieleenjälvimpiä kokemuksia. Sitä se oli ainakin allekirjoittaneelle.

Haikein mielin jään odottamaan ensi vuoden Pystymettä, joka on siellä jossakin.

Näin kertoili kokemuksistaan ensi kertaa "metsään mennyt"

Pekka Niemelin  
Oulu

P.S. Terveisiä vaan kaikille osallistujille — käykää mekin teillä.

teessa työryhmää, johon kuuluisivat liikenneministeriön, oikeusministeriön, opetusministeriön, sisäasiainministeriön ja sosiaali- ja terveysministeriön edustajat Liikenneturvan lisäksi.

Aloitteessa todetaan, että uuden liikennejuopumuslain (960/76) aikana rattijuopumus on muutaman vuoden vakiintuneen jakson jälkeen kääntynyt nousuun. Liikenneonnettomuuksissa, joissa on ollut rattijuoppo mukana, kuoli viime vuonna noin 70 ja loukkaantui noin 900 henkilöä.

Työtä liikennehaittiuden puolesta on tehty vuodesta toiseen, mutta yhtenäisen torjuntatyö on ollut puutteellista hallinnonhaarojen toimiessa omilla tahoillaan. Yhtenäisyyden sijasta meillä on esimerkkejä eri suuntiin vaikuttamisesta. Meillä on mm:

- epäyhtenäinen rangaistuskäytäntö,
- liikennekasvatus on lähes olematonta lukiossa ja toisen asteen oppilaitoksissa,

- meiltä puuttuvat sellaiset keinot ja päätökset, joiden avulla voitaisiin estää uusintarattijuoppoja kuljettamasta edelleen moottoriajoneuvoja, niin kuin mitään ei olisi tapahtunut.

Rattijuoppojen ryhmä tiedetään tutkimusten perusteella varsin epäyhtenäiseksi. Ryhmään kuuluu kuljettajia, joille alkoholin käyttö on muodostunut ongelmaksi. Heikin tuskin teho-

## LIKENTURVA

### TIELIIKENTEESSÄ KUOLLEET ENNAKKOTIETOJEN MUKAAN

### Syyskuun tieliikenteessä 54 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai syyskuun tieliikenteessä surmansa 54 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 50. Vuosien 1980-1982 syyskuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 48. Tammi-syyskuun aikana kuoli liikenneonnettomuuksissa yhteensä 426 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai surmansa 358 henkilöä.

Loukkaantuneita oli syyskuussa ennakkotietojen mukaan 854 viime vuoden luvun ollessa 977. Onnettomuuksia tuli poliisin tietoon 3061 kun vastaava luku viime vuonna oli 2973. Tammi-syyskuun aikana tuli poliisin tietoon 27054 onnettomuutta, joissa loukkaantui 7451 henkilöä. Vastaavana aikana viime vuonna onnettomuuksia oli 23091 ja niissä loukkaantuneita 7336.

Syyskuussa surmansa saaneista oli miehiä 35 ja naisia 19.

Syyskuun liikenneonnettomuuksissa surmansa saaneista oli autonkuljetta-

avat samat keinot kuin alkoholia sosiaalisella tavalla nauttineisiin.

Vain yhtenäisen alkoholi- ja liikennepolitiikan avulla on mahdollista vaikuttaa kuljettajien ja kaikkien muidenkin tienkäyttäjien alkoholin käyttöön, todetaan aloitteessa.

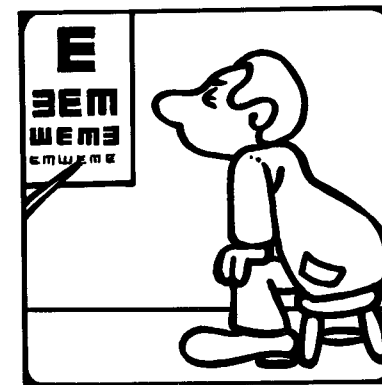
ja 14 ja matkustajia 14. Jalankulkijoita oli 12, pyöräilijöitä 9, mopoilijoita 3 ja 2 moottoripyöräilijää.

Kuolleista oli 25-49-vuotiaita 21 ja 65-vuotiaita tai vanhempia 18. Ikäryhmään 50-64-vuotiaat kuului kuolleista 5 ja ikäryhmään 15-24-vuotiaat 10. Ikäryhmässä 0-14-vuotiaat ei ollut yhtään kuollutta.

Eniten uhreja syyskuun liikenteessä oli Keski-Suomen läänissä, jossa sai surmansa 10 henkilöä.

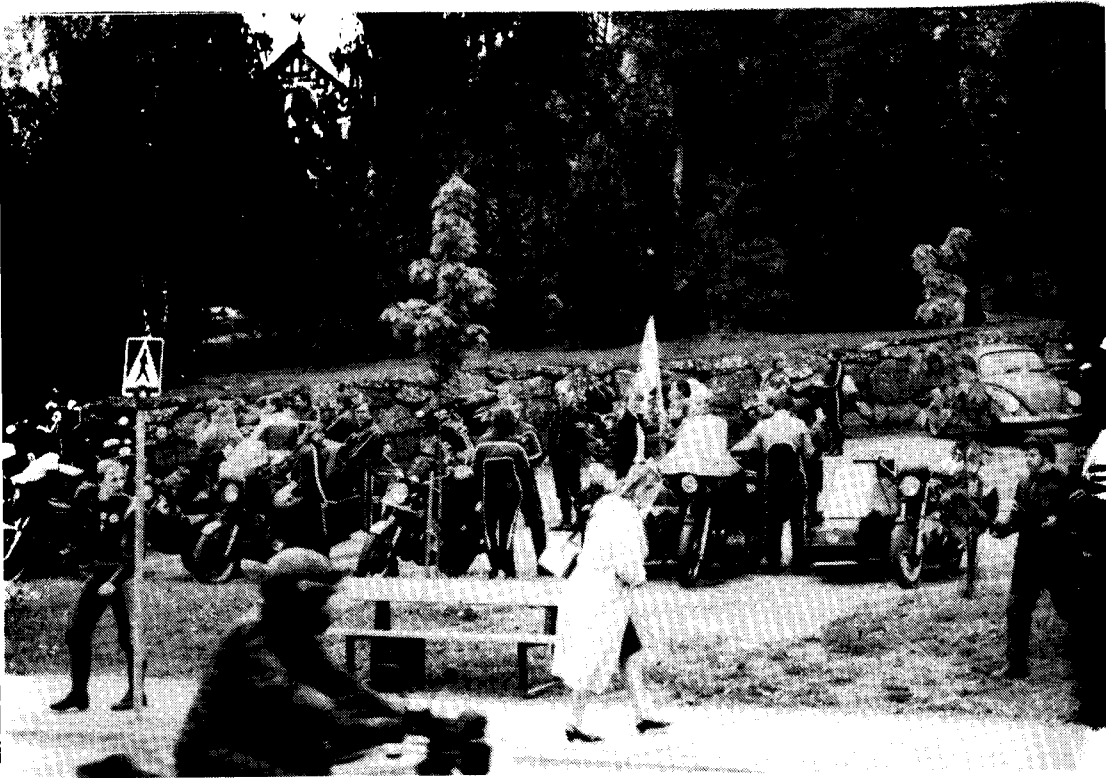
Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkoluku on jokseenkin lähellä lopullisia tilastolukuja. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolevat myöhemmin.

## ON OIKEIN



### pitää huolta näkökyvystään

POHJOISMAINEN LIKENNETURVALLISUUSVUOSI 1983



**Pyöräliikkeestä orjapaaden kalliolle:**

# Monipuolinen kirkkopyhä- viikonloppu

Onkohan mikään kerhomme historian viikonloppuajelu tarjonnut niin monipuolista ja -ulotteista antia kuin kirkkopyhäviikonloppu Kokemäenjokilaaksossa 28.-29.5. Sitä suosi hyvän kesän suurenmoinen sää ja kevään yltäkyläinen kukkaloisto. Nähtäviä kohteita oli muinaisuuden hämärästä nykYTEKNIikkaan. Ratkaisevaa kuitenkin oli motoristiperhe Vilkon suorittamat valmistelut ja paikallisten ihmisten myönteinen asenne motoristivierailuun. 60-päinen joukko kerholaisiamme tunsu todella jotain saaneensa ja kokeneensa.

## Aloitettiin pyöräliikkeestä

Nakkilan Pyörä ja Mopo on liike, joka motoristien piirissä tunnetaan Satakunnan ulkopuolellakin. Tämä pikku polkupyöräkorjaamosta sotien jälkeen merkittäväksi pyöräkaupaksi ja -korjaamoksi kehittynyt perheyrittys oli ensimmäinen kohteemme lauuantaina. Perheen naiset kaatoivat tulokahvit ja sen jälkeen useassa vaiheessa laajennettu toimitalo tarjosi paljon ja monipuolista nähtävää motoristeille. Nimestään huolimatta ei polkupyörät ja mopot ole hallitsevia artikkeleita, kyl-

lä isojen konepyörien osasto ja uuden-aikaisesti koneistettu mp-korjaamo hallitsevat suurempaa osaa tiloista. Parituntinen vierähti talossa nopeasti. Näin vielä jälkikäteen motoristien lämpimät kiitokset isäntäperheelle.

## Jarruttoman polkupyörän museoon

"Jo on ollut hullu mies" ihmetteli eräs nuori motoristi kierroksen aikana Emil Cederreutz -museossa Harjavallassa. Osa motoristeista jatkoi Nakkilasta matkaa Kokemäelle Harjavallan

*Nakkilan Pyörä ja Mopossa tulimme vakuuttuneiksi, että tänne korjattavaksi jätetty pyörä on taitavissa, osaavissa ja asiantuntevissa käsissä. Korjaamo oli hyvinkoneellistettu aina pyörän tasapainotuskoneesta rungon oikaisukoneeseen saakka.*



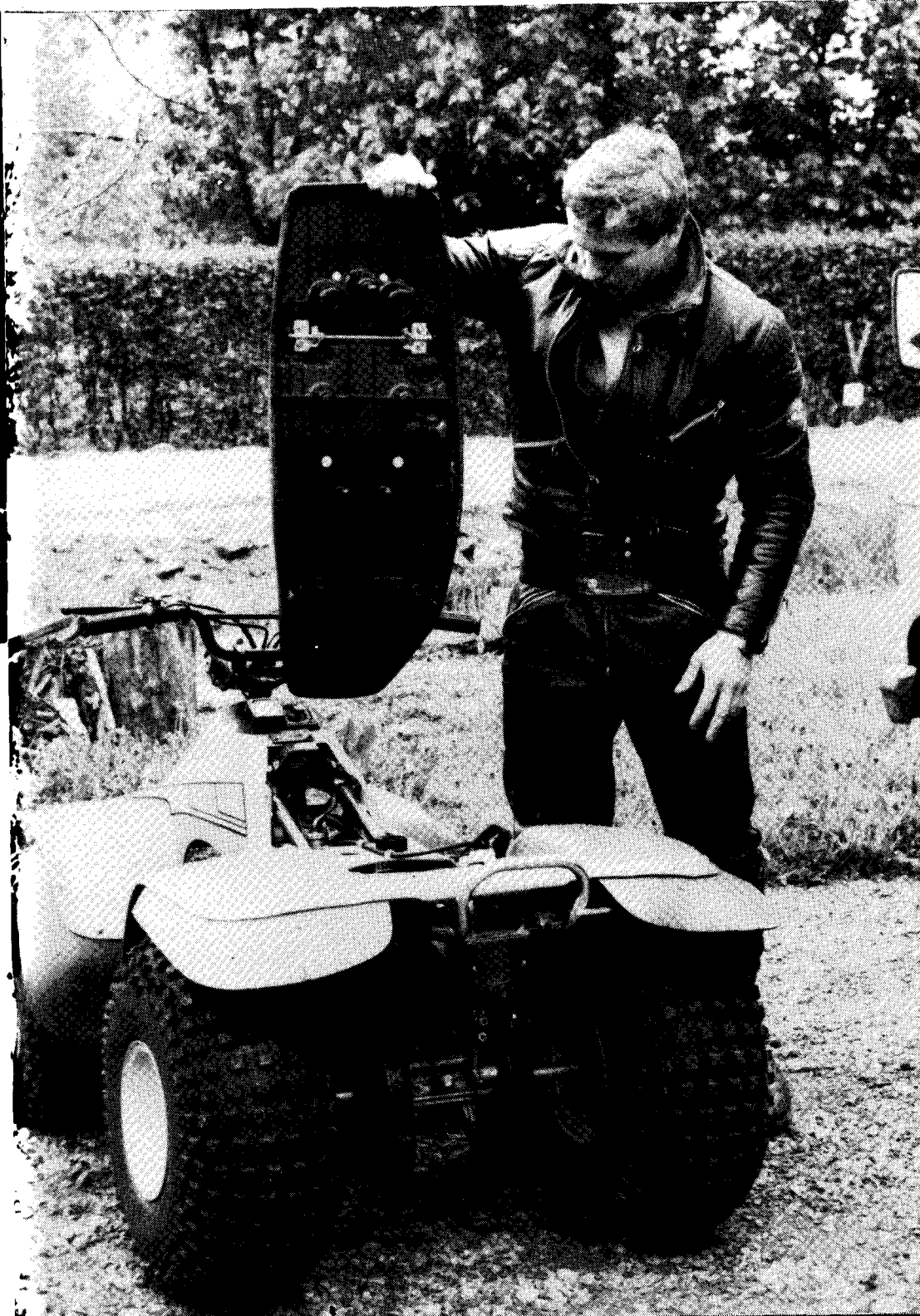


*Avaran liikehuoneiston jatkona toimii myös hyvin varustettu varaosien myynti. Liike markkinoi myös sivuvaunullisia moottoripyöriä jotka kootaan asiakkaan toivomusten mukaan.*

kautta. Etenkin kerhon hallituksen jäsenillä oli syytä vilkaista Cedercreutz-museota ja sen viereistä verrattoman hyvää campingaluetta ehkä jonkun tulevan tapahtuman kohteena ja majoituspaikkana. Itse museon ydin on aatelmies-taiteilijan perin omalaatuinen koti, valtava puurakennus jonka huoneet on täytetty mitä ihmeellisemmällä kalusteilla ja taideteoksilla ympäri maailmaa. Ensikertalaiselle se on miltei tyrmistyttävä elämys. Taiteilijan omat työt, tai oikeastaan kuulun kuvanveistäjän kipsiluonnokset ovat nähtävissä suuressa ateljeehallissa ja valimossa. Hän teki 600 veistosta ja erikoisesti hän osasi kuvata hevosen, koiran

ja miehisen voiman hahmoja. Yhdessä näyttelyhallissa on osa hänen 2000:sta silhuettileikkauksestaan, jossa hän oli myös mestari. Tämä poikamies-originaali puhui 9 kieltä ja kirjoitteli kuvanveistämisen ohella 14 kirjaa. Hänen ystäväpiiriinsä kuuluivat monet vuosisatamme alkupuolen kuuluisat Euroopan taiteilijat ja kaikkien alojen johtavat suomalaiset merkkihenkilöt. Mannerheim toivoi, että Emil olisi veistänyt ratsastajapatsaan, mutta hänen voimansa uupuivat ennen sitä mahdol-

*Mönkiäinen kiinnosti motoristeja, niin että istuimen allekin piti oikein kurkistaa.*





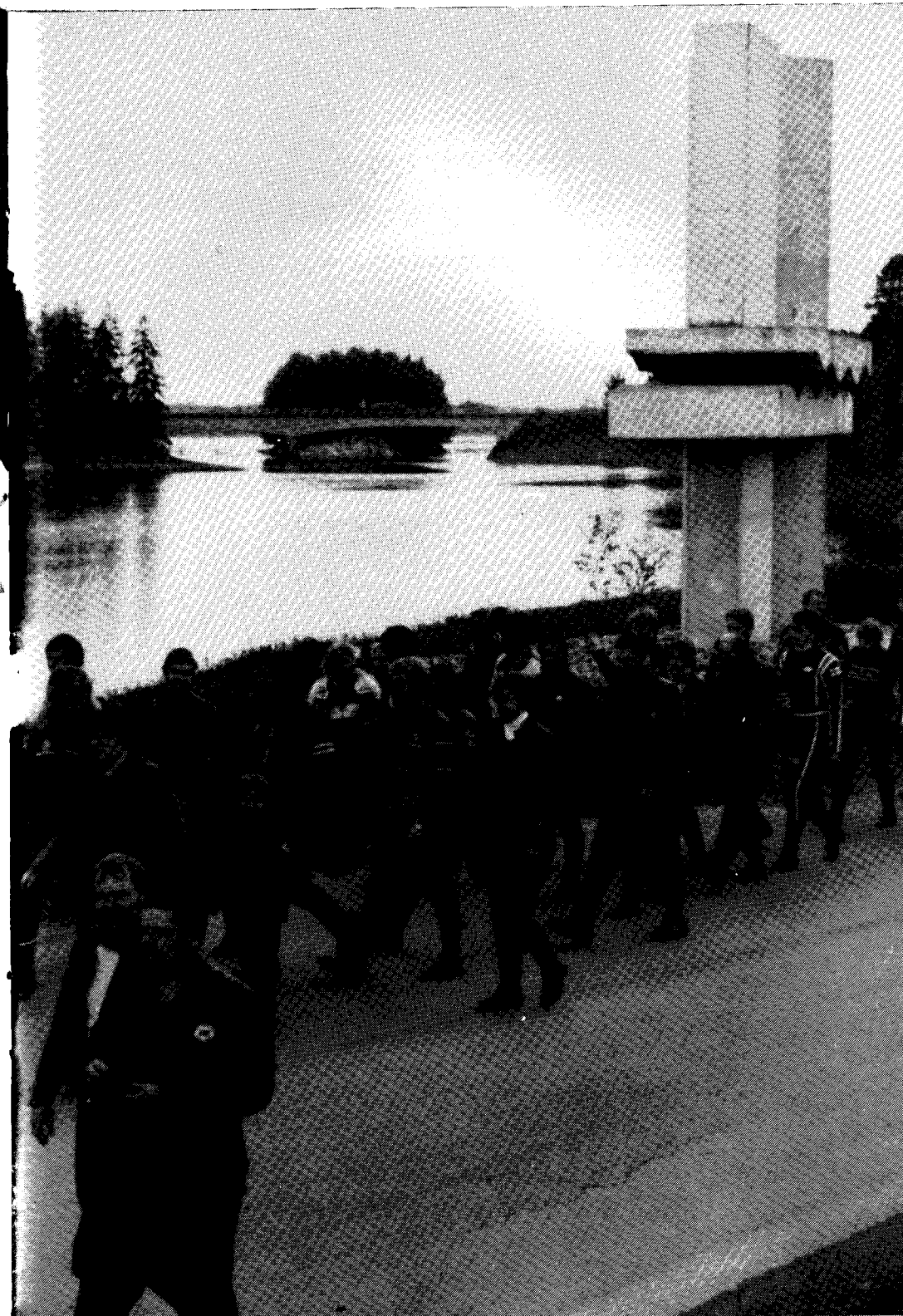
*Pienelle ryhmälle avautui harvinainen tilaisuus tutustua Kolsin voimalaitokseen varsin yksityiskohtaisesti sen ohjaamosta syvälle laitoksen uumeniin.*

lisuutta. Uljas luonnos on nähtävissä museossa.

3 isoa uutta hallia museosta on yhden miehen keräystyönä kokoamaa talonpoikaisesineistöä ja tekstiilejä. Niitä on tuhansia, mm. ryijykokoelma kilpailee pääasiassa jarruttomalla polkupyörällä ajellen ja sitä kuormittaen. Tämä jarruton pyörä on kunniapaikalla esinemuseon aulassa. Kun taiteilijalta kysyttiin, miksei pyörässä ole jarruja, hän sanoi: "elämässä pitää ehtiä". Tosin pahat kielet kuiskailivat, ettei Emil osannut käyttää jarruja. Siinä suhteessa hänellä oli äärimmäinen epäkäytännöllisyys, jota usein on jossain suhteessa taiteellisilla neroilla.

Tätä taiteilijakotimuseota sopii suositella motoristien poikkeamispaikaksi, siksi erikoista ja siksi paljon nähtävää se tarjoaa. Mutta kameraa sinne ei saa ottaa mukaan, jostain syystä kuvaus on kielletty. Heti aidan takana on erinomainen camping yöpymistä varten.

*Motoristit palaamassa vanhalle käräjäpaikalle tekemältään patikkamatkalta. Taustalla 'Koskenperkaajien muistomerkki'.*





## Voimalaitos, jota naiset rakensivat

Pikku ryhmällemme avautui poikkeuksellinen mahdollisuus nähdä suuri vesivoimalaitos myös sisäpuolelta. Isä Vilkkonen nuorukaisena oli siellä töissä, ja siinä vaiheessa vaimokin löytyi Kokemäeltä. Vanhan työsuhteen pohjalta tämä erikoistilaisuus sitten järjestyi, vaikkei retkeilijöitä näiden laitosten sisäpuolelle juuri päästetäkään. Varsinkin kun laitoksella oli menossa generaattorin huolto ja härtäisy, joka tehdään 15 v. väliajoin. Tämä Kolsin voimalaitoksen rakennustyö olisi keskeytynyt muuten sodan vuoksi, mutta naistyövoimalla ja osin vankityövoimalla sitä jatkettiin ja laitos valmistui suureen tarpeeseen 1940-luvulla. Olihan se kiintoisa kokemus nähdä tällainen laitos sisältäpäin ja kuulla sen historia. Nykyaika käyttää täydellä teholla vanhaa koneistoa. Mutta suuren ohjaamopöydän vieressä ei enää ole valvoja. Laitos kauko-ohjataan Harjavallasta. Nykyinen elektroniikkateknikan luoma ohjaamo on vaatekaapin kokoinen, entisen huoneenlaajuisen ohjaamopöydän asemasta. Eikä siellä "vaatekaapissakaan" se tärkein osa ollut häävinkään kokoinen. Omat vaikutuksensa tällä kehityksellä on: työvoimaa ei laitoksella tarvita. Enimmillään sitä oli käyttöhuoltopuolella 40 henkeä. Kaikessa ei tämä voima-asema ole aavelaitos. Sen asuinrakennuksia käytetään hyväksi ja ympäristöä hoide-

*'Ai miten on kaunista' huokaali vanhempi naishenkilö kirkon luona seurattessaan motoristien saapumista kirkkoon.*

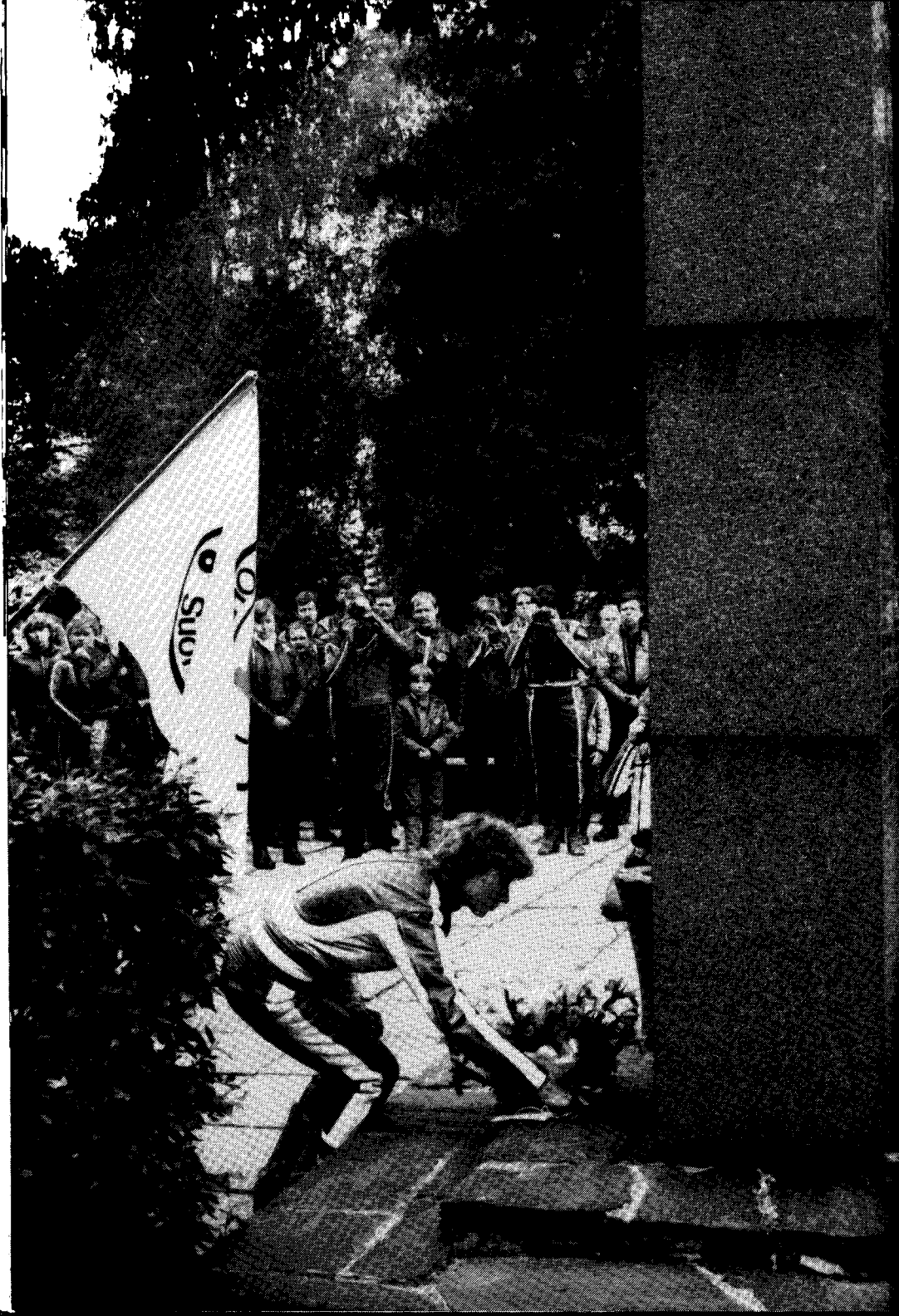
taan kuin parasta puistoa. Se kai on hiukan korvausta menetetyille luonnonkoskimaisemalle.

## Kokemäen campingilla

Saapuessamme illansuussa Pitkäjärven campingille Kokemäellä, pikku kierroksen jälkeen ihmettelimme, että onpas järjestynyt laaja ja käytännöllinen campingalue ihan keskustaaajaman läheisyyteen. Eteläisessä Suomessa kun ahtaus tahtoo vaivat majoittumisalueita. Joku tiesi että tämä alue joutuu kunnan haltuun edullisesti makeata (tai pikemminkin kosteata) elämää viettäneen isäntämiehen verorästeistä. Suuri ja hyvinvarustettu retkeilymaja oli motoristien käytössä varsin pientä korvausta vastaan. Monikaan ei pystytännyt telttaa, kun huoneita ja sänkyjäkin oli paljon. Tien toisella puolen oli naapurina suuri, hiukan ränsistynyt tanssilava, mutta tanssua ei sinä iltana ollut. Eikä hiukan kauempana olleelta naapurilta, hautausmaalta, haamut motoristien yörauhaa häirinneet. Kokemäki on erikoisesti sijoittanut neliöön campingin, tanssikeskuksen, urheilukeskuksen ja hautausmaan naapureiksi samalle hietakankaalle.

## Juhlavasti harmaakivikirkossa

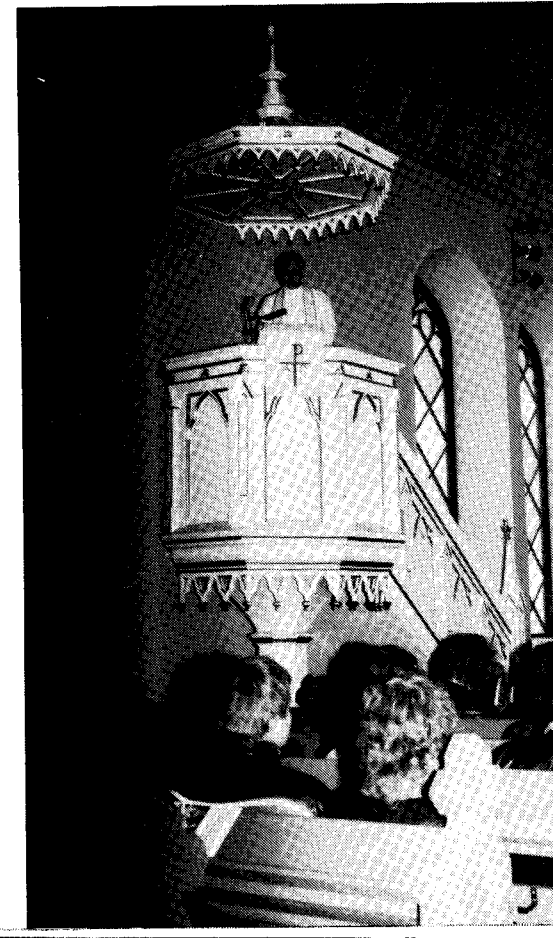
Lisää motoristeja saapui Kokemäelle yöpyneiden lisäksi. Kirkon parkkipaikka alkoi täyttyä pyöristä. Ja muu kirkkokansa ihmetteli. Historiallisen Kokemäen vanha kirkko ja hautausmaa on museoitu, nykyinen mahtava harmaakivikirkko on rakennettu ja laajennettu viime vuosisadalla. Kirkkopuistokin on mahtiseudun arvoinen ja viimeisen jälkeen huolella hoidettu.



Kirkkoon solui 60 motoristin lisäksi muutakin kirkkokansaa ehkä parisen sataa. Oli todella juhlava säväys, kun kirkkonmeno ei aloittanut urkujen soitto, vaan paikallinen torviyhtye puhalsi mahtavasti Beethovenin ylistyshymnin "Jumalan kunnia luonnossa". Kun torvimusiikin ohella vielä kuoro juhlisti kirkkonmoa, oli todella juhla-jumalanpalveluksen tuntua.

Rovasti saarnassaan huomioitsi motoristit ja pastorin loppuliturgiassa oli osana motoristin kiitosrukous luonnosta, teistä ja vapaudesta. Vaikuttavan kirkkonmenon jälkeen motoristit laskivat kukat sankarihaudalle ja miltei koko kirkkoväki tuli heidän mukanaan. Seurakunnan tarjoamat kirkkokahvit upeine voileipineen tarjottiin joen vas-

*Kauniin sinivalkoisen kukkalaitteen laskivat motoristit jälleen sankarivainajien muistomerkillle.*





tarannalla olevassa uudessa seurakuntakeskuksessa. Sinne tulivat isänniksi papit, seurakunnan naispuolinen lehtori ja kanttori ja siellä saimme kuulla tämän historiallisen seudun vaiheista. Seurakunnan toimihenkilöiden ja kirkkokokosien ystävällisyys ja mielenkiinto jäi meille motoristeille miellyttäväksi muistoksi ja siitä olemme kiitollisia. Ilmeisesti mekin osaltamme teimme vaikutuksen heihin, ettemme sentään mustia helvetin enkeleitä ole.

## Sukellus historiaan

Pyörät jätettiin seurakuntatalon parkkipaikalle ja teimme kävelen pikku kierroksen. Sivuutimme ensin mahtavan ja erikoisen betonisen rakennelman, jonka sanottiin olevan koskenperkaajien muistomerkki. Joenmutkassa kumpareella katselimme ja istuen kokeilimmekin muinaisia kärkeä-kiviä. Niiden rinki on samanlainen kuin muinaisten ihmisyhteisöjen vastaavilla paikoilla eri puolilla Eurooppaa Kreikasta Englantiin ja Islantiin. Ihan varmasti ei tiedetä istumajärjestystä, miten istui tuomari, syytetty ja lautamiehistö.

Sitten ajettiin pyörillä kilometrin verran toiseen joenmutkaan. Siellä taikauduttiin maamme kristillisen historian alkuvaiheeseen. Piispa Henrikin muinainen puinen saarnahuone on ollut vuosisadan suojattuna tiilisellä kappelilla. Se tietävästi on vanhin Suomen puurakennuksista ja todella ajan hampaat sen hirsistä näkyvästi ovat osansa ottaneet. Itse kappeli alkaa kallistua jokeen päin ja siitä alkaa pian tulla Pisan kaltevan tornin kaltainen. Piispa Henrikin surmaajan Lallin muistomerkkiä ei meille näytetty, eikä sitä

liene ainakaan Kokemäellä ole, jos sitten Köyliössä.

## 100.000 työpäivän puutarha

Eivät loppuneet yllätykset Kokemäellä vielä. Karimaan puutarhasta ei monikaan koskaan ollut kuullut. Se tosin oli 1930-luvulla kuuluisa retkeilykohde, edustaen alaansa kuten Mustila Elimäellä ja Hörtsänä Orivedellä. Nykyinen omistajasuku ei halua satsata turismiin, mutta turisteilla on vapaaehtoista pääsymaksua vastaan pääsy alueelle ja pieni opaslehtinen. Karimaan 16 ha puutarhahaike on myös poikamiesoriginaalin elämäntyö. Se on vähintään yhtä yllättävä kokemus kuin Gedercreutzin koti ja kokoelmat. Mutta työ on tehty suomalaiseseen maastoon ja luotu sinne puutarhurin unelma käytävineen, kiviportaineen, lamnikoineen ja satoine kasvilajeineen. Kukkivan kevään yletön väriiloisto suorastaan tulvi vastaan. Erikoisuutena mahtavat punakukkaiset omenapuut. Näitä koristeomenapuita kuten erikoista salavapajuakin oli puutarhasta levinnyt satojen kokemäkiläisten kotien pihamaille ja ne antavat seudulle oman erikoisleimansa. On laskettu että tämän puutarhahaikeen luomiseen on käytetty puolen vuosisadan aikana 100.000 ihmistyöpäivää. Konevoimaa ei niihin aikoihin ollut käytössä mm. kaivussa ja maamassojen siirrossa. 50 kiviportaana kalliointeen päällä on karu perustajan hautakivi. Verner Viitasaari siellä lepää viimeistä untaan kuten Tigerstedid Mustilan kummun huipulla (Siellähän motoristit kävivät ke-

*Tutustuttiin Pyhän Henrikin kappeliin.*





# Matkakertomus vailla vertaa

Jokaiselle meille motoristeille on selvää, että kokenut motoristi osaa ja tietää kaiken, mitä lomamatkaan liittyy. Mutta nuorempi motoristi, joka juuri on siirtynyt korttelikievari-kaudesta suurempaan pyörään ja suunnittelee ensimmäistä pitkää matkaa, se saattaa

väällä 1980). Jälkipolvilla on syytä kiitollisuuteen, että näitä "hulluja" unelmoitsijoita ja rakentajia meidänkin maassamme on ollut.

Puutarhasta ajoimme Kolsin voimalaitospatoa joki ylittäen Orjapaadenkalliolle. Sieltä loimme silmäyksen yli Kokemäen viljavien peltojen ja historiallisen maailman. Tarinan mukaan siihen aikaan kun meri vielä ulottui tänne saakka, kalliotörmässä oli satama, josta oli lastattu mm. orjia. Kallion päällä on muinaisaikojen hautoja, kivi-ryötkkiöitä. Jättäessämme näkemiintovotuksia kavereille, me kaikki tunsimme kiitollisuutta Vilkon perhettä ja paikallisia ihmisiä kohtaan, jotka kaiken tämän meille tarjosivat. Kokemäen seudulla on todella monipuolista nähtävää ja koettavaa. Kossilan pariskunnan sanoin sanottuna: Tämän koettuaan tietää omasta maastaan paljon enemmän kuin ennen.

Eero

*Iloinen monen ryhmän joukko motoristeja samoili keväisenkauniissa Karimaan puutarhassa.*

olla sittenkin dramaattinen kokemus. Siksi tämä Matkakertomus voi olla hyvinkin hyödyllinen sellaiselle, joka on valmistautumassa ensimmäiselle Pyörälomalle.

Yksi alkukesän kauniista, aurinkoisista lauantai-aamuista koitti. Oli aika lähteä liikkeelle. Minä ja Make. Tarkoituksenamme oli käydä tervehtimässä Martta-tätiäni, joka asuu Lohjalla. Ennenkuin starttasimme Maken kottoa, Tehtaankadulta, olimme tehneet tarkan matkasuunnitelman ja pakanneet kaiken valmiiksi. Olin tankannut pyöräni jo valmiiksi viime elokuussa, ennenkuin panin sen viime talven seisokkiin, nyt olimme varustautuneet ja ostaneet uudet hammasharjat. Muuten päädyimme Maken teoriaan siitä että paksu lompakko ja luottokortti on paras tapa pakata. Kaiken muun tarpeellisen sidomme kiinni muovipussiin pakkarille.

Kun viimeinen tarkastus oli ohi, alkoi matkanteko. Oli hieno katsella kun asfaltti lipui pyörien alla. Vähitellen tulimme Mannerheimintielle ja Vanhan Messuhallin kohdalle. Siinä pysähdyimme pienelle tauolle ennenkuin jatkoimme matkaamme kohti tuntemattomampia tienoita. Pian tulimmekin tulliasemalle, Töölön Tulliin, itse tulliasemaa oli vaikea löytää. Sen sijaan löysimme ison huoltoaseman jossa saimme vaihdetuksi rahaa. Make vaihtoi satasen viisikymppiseksi ja viideksi kympin seteliksi. Sitä vastoin emme saaneet ostetuksi mitään tax-free tuotteita.

Vähitellen tultuamme kaus mootto-

ritielle osuimme Kauniaisten Polar-Hotellin eteen. Koska olimme jo pitkän aikaa tunteneet itsemme nälkäisiksi, päätimme pysähtyä syömään. Maken pakkaus-teoria toimi, sen koimme kun söimme Chateau-Briand merkkisiä hampurilais-pihvejä, ranskan perunoita ja cocista. Oli erikoinen paikka, sillä pihviä ei tarjoitukaan sämpylän sisällä, niinkuin kotona co-innin hampurilaisbaarissa, vaan se piti syödä lautaselta veitsellä ja haarukalla.

Aterian jälkeen etsimme kartan ja teimme matkan jatkosuunnitelman. Koska matkaa oli vielä jäljellä useita kymmeniä kilometrejä päätimme nukua kunnolla ja jatkaa varhain huomisaamuna. Kuitenkin teimme selväksi että jatkamme matkaa E3-tietä, sillä se oli selvimmän näköinen reitti. Ilta-sella annoimme paikallisille asukkaille näytöksen oikeasta moottoripyöräilytyylistä paikallisilla pikkuteillä. Aamulla heräsimme hyvin nukutun yön jälkeen. Söimme tukevan aamiaisen ja päätimme jatkaa matkaa. Sitä ennen päätti Make voidella ketjun pyörässä. Hänen tapansa oli käyttää mustan ja rasvaisen sprayn tilalla partavahtoa, se ei nimittäin liannut takapyörää, vaan huuhtoutui pois helposti. Kun Make oli saanut ketjun voidelluksi, päätin minäkin tehdä sen. Mutta silloin huomasin, että pyörälleni oli tapahtunut vakava onnettomuus. Joku oli varastanut ketjun yön aikana. Ei vain ketjua vaan myös rattaan. Mistä nyt voisi saada BMW:n ketjun ja rattaan, loma-aikaan ja sunnuntaiaamuna? Mutta apu olikin lähellä. Muuan, ainakin 35-vuotias vanhempi herrasmies, joka oli aamukävelyllä sattui kohdalle. Hän kertoi nuorena ajelleen sa myös BMWllä. Hän kertoi silloinkin BMW:n kulkeneen ilman ketjua ja

ratasta. Me kokeilimme ja se toimi. Tämän konstin voivat muuten kaikki muut bemarkistit painaa mieleensä! Ihmettelimme mitä kaikkea vanhat motoristit osaavatkin ja tietävät.

Jatkoimme matkaamme kohti länttä. Vähän ennen kuin päätimme ajaa lepopaikalle pitämään taukoa tapahtui Se: Make ajoi kolarin. Hytтынensa kanssa. Se osui keskelle visiiriä ja sen täytyi kuolla välittömästi. Meidän oli pakko pysähtyä ihmettelemään. Jälki näytti aika kamalalta, veristä ja likaista. Tuo tapahtuma järkytti meitä, ja loppumatkan ajelimmekin sitten varovasti. Sitä ennen tauolla kuitenkin juttelimme tapahtuneesta aika kauan. Totesimme että Makella oli tuuria. Jos sen hytтынensä tilalla olisi ollut kotka, niin mitähän olisi voinut tapahtua!

Lopulta tulimme perille Lohjalle ja vähän aikaa harhailtuamme löysimmekin Martta-tädin luo.

Pitkän ja rasittavan matkan jälkeen olikin kiva saada pari kuppia kahvia ja muutama voileipä. Viivyimme Martta-tädin luona kokonaisen viikon ja lepäsime kunnolla pitkän ajomatkan jälkeen. Tutustuimme paikallisiin nähtävyyksiin, kuten aika vanhaan kirkkoon, paikallisiin asuntoalueisiin ja ostelimme tavarataloista matkamuistoja.

Sitten maanantaiaamuna otimme jäähyväiset tädistä ja suuntasimme matkan kohti Hesaa. Tädin oli varmasti pitänyt olla iloinen vierailustamme, sillä hän teki meille eväspalasia ja antoi mukaan eväsmakkaraakin, emme vain ennen kotona Hesassa ollut koskaan syönyt "mustin murkina" makkaraa, kaipa se on paikallinen erikoisherku.

Päätimme ajella kotiin toista kautta, pikku tietä Inkoon kautta. Matkan varrella tuntui kuin olisimme olleet yhtä

luonnon kanssa. Metsän tuoksut tunkivat kypäriin asti. Siellä tuoksui samalta kuin veskissä, jossa meillä on tapana käyttää "mänyntuoksu-ilmanraikastetta".

Vähän ennen Matinkylää Maken pyörä pysähtyi yllättäen. Mutta onneksi kohdalla oli talo ja sieltä saimme soitettua lähimmälle YHMYK-verkoston jäsenelle. Olimmehan mukana tuossa verkostossa, joka tarjoaa apua tosi hätään joutuneille motoristeille YHMYK (Yöpyminen, Hinaus, Majoitus, Ystävä, Keskikalja)-verkosto pelasi hyvin ja auttava motoristi saapuikin hetkessä paikalle mukanaan pari keskikaljaa. Hän näytti Makelle, miten pyörän bensatankki käännetään varatankille. Sitten hän kuitenkin kutsui meidät kotiinsa yöpymään, sillä alkoi jo olla aika myöhä. Meillä olikin rattoisa ilta, joimme ainakin yhden keskikaljan lisää ja juttelimme, sekä tutustuimme seudun toisiin motoristeihin. Aamulla emme tunteneet itseämme oikein ajokuntoisiksi illan jälkeen. Jatkoimme kotiin bussilla, ja pyörät lähetimme kotiin huolintaliikkeen autossa. Sitä ennen kuitenkin kirjoittelimme postikortin kavereille kotiseudulle.

Matka oli kaikin puolin onnistunut vastoinkäymisistä huolimatta. Nyt alan ymmärtää jotain siitä mistä kaverit kerho-illoissa puhuvat touring-matkoistaan. Kun mukana on kunnan varustus, sujuu matka hyvin.

Polttoaineen kulutuksesta en vielä osaa sanoa tarkkaa lukua (on vasta heinäkuun alku). Sen saan selville kun tankkaan seuraavan kerran noin kuukauden kuluttua, syksyllä. Ensi kesänä kuitenkin lähdän uudelle prätka-lomalle. Sen olen jo päättänyt. Silloin menen vielä pidemmälle, serkkuni luo Porvooseen.

Hei, Jore

## Oikaisu

Motoristin viime numerossa kerroimme otsikolla "Tylyä tilastoa" että Belgian promilleraja liikenteessä olisi 2 promillea. Asia ei kuitenkaan ole näin, sillä Liikenneturvasta otettiin yhteyttä ja kerrottiin, että heidän tietojen mukaan Belgian promilleraja liikenteessä on 0,8 promillea.

## Myytäväenä

Ruotsalainen uutta vastaava kaksiosainen sini-musta nahkapuku. Koko 38. Puh. 90-713 202/Pirjo.

**ON OIKEIN**



**käyttää  
hyväksytyä  
suojakypärää**

POHJOISMAINEN LIIKENNETURVALLISUUSVUOSI 1983



*Berliinin symboli Brandenburger Tor, joka sijaitsee Itä- ja Länsi-Berliinin välisellä raja-alueella keskellä kaupunkia. Kuva otettu itäpuolelta; tällä kohdalla muuri kulkee pylväikön länsipuolella.*

# Berliini

Berliini on maanosamme kummallisimpia kaupunkeja – tai kaksi kummallisinta kaupunkia. Siellä voi aistia suurvaltojen välisen jännityksen. Sen voi nähdä, kuulla ja tuntea. Mutta Berliinissä voi myös huvitella ruhtinaallisesti tai harrastaa korkeatasoista kulttuuria. Kaupunki on täynnä vastakohtia: lännessä Kudammin loisto ja vierastyöläiskorttelit, idässä ydinkeskustan pintakiilto sekä laitakaupungin rähjäisyys. Vuonna 1961 rakennettu

muuri, joka eristää Länsi-Berliinin täysin ympäröivästä DDR:stä, tekee Saksan entisen pääkaupungin entistä käsitämättömämmäksi.

## Jaettu pääkaupunki

Toisen maailmansodan jälkiselvittelyssä Berliini jaettiin neljän – silloisen – suurvallan kesken, vaikka venäläiset seudun valtasivatkin. Yhdysvaltojen,

Iso-Britannian ja Ranskan vyöhykkeistä muodostui muutaman sadan neliökilometrin laajuinen Länsi-Berliini ja Neuvostoliiton vyöhykkeestä Itä-Berliini. Kaupunki menetti pääkaupunkiuutensa, mutta myöhemmin itäosasta tehtiin yksipuolisesti Saksan Demokraattisen Tasavallan pääkaupunki, mitä länsi ei ole tähän päivään mennessä tunnustanut. Länsi-Berliini ei ole virallisesti Saksan Liittotasavallan osa, vaan sillä on oma hallinto, joka tosin käytännössä lähes kumileimasimen tavoin hyväksyy kaikki lait, jotka tulevat Länsi-Saksassa voimaan.

Itä-Berliinissä pitävät komentoa itäsaksalaiset ja neuvostoliittolaiset joukot, lännen puolella jenkit, englantilaiset ja ranskalaiset. Länsiberliiniläisten ei tarvitse suorittaa asepalvelusta.

DDR:n rajavartiojoukot rakensivat kesällä 1961 Berliinin muurin, jonka tarkoituksena oli – ja on – estää itäsaksalaisten joukkopako maasta. Länsi on tehnyt muurista nähtävyyden ja ehtymättömän propagandan lähteen; itä mieluiten vaikenee koko rakennelmasta. Nähtävyytenä muuri on vaikuttava. Länsi-Berliinissä, aivan Checkpoint Charlien vieressä, on muurimuseo, jossa kerrotaan tästä kaupungin erikoisuudesta ja varsinkin siitä, kuinka sen yli, ali tai läpi on tultu. Museon nimi on Haus am Checkpoint Charlie. pääsyliput ovat kohtuuhintaisia, mutta DDR:n asukkaat pääsevät sisään ilmaiseksi! Checkpoint Charlie on jenkien vyöhykkeellä sijaitseva ulkomaalaisille tarkoitettu rajanylityspiste Itä- ja Länsi-Berliinin välillä.

## Nähtävyyksiä

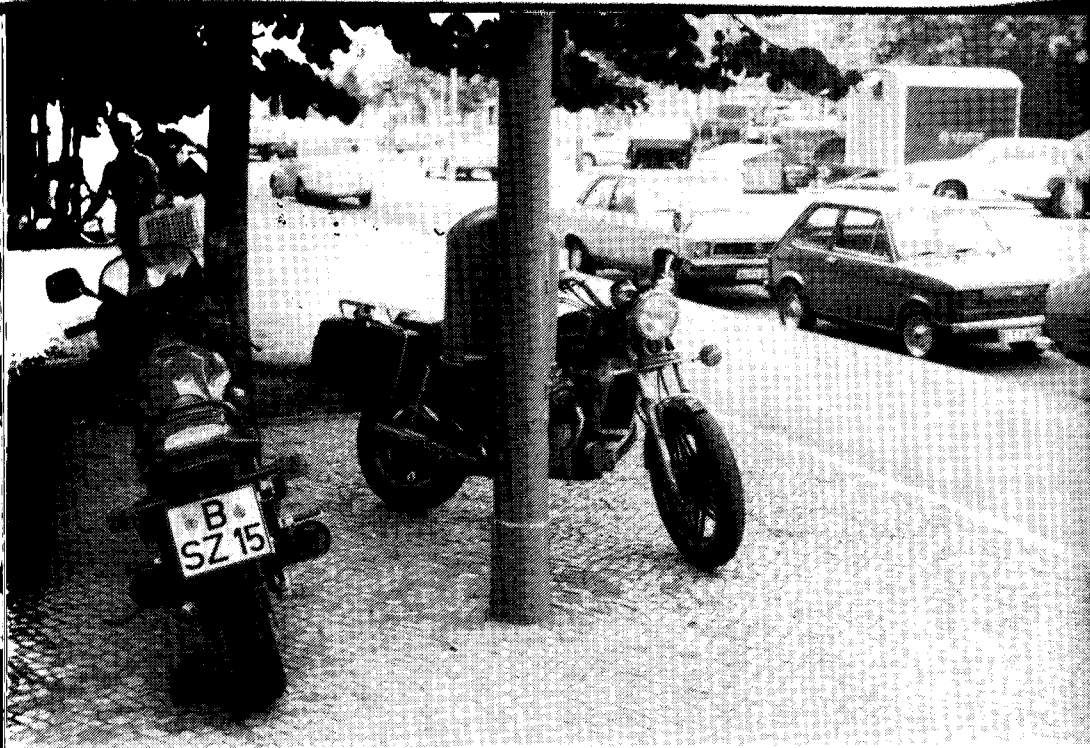
Berliini oli loistonsa aikoina yli kolmen miljoonan asukkaan huomattava

kansainvälinen metropoli, mistä syystä kumpikin nykyinen Berliini tarjoaa valtavasti nähtävää.

Länsiosassa tarjoavat taidenautinto- ja esimerkiksi Akademie der Künste, Museum Dahlem, jossa on kuvaama- ja kuvanveistotaiteita 1200–1700-luvuilta, Neue Nationalgalerie, Bellevuen ja Charlottenburgin linnat. Mielenkiintoisia rakennuksia ovat mm. Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche aivan ydinkeskustassa, Olympiastadion ja Tempelhofin lentoasema. Kurfürstendamm eli lyhyesti vain Kudamm on pääkatu, jonka varrella sijaitsevat matkailumainosten mukaan parhaat liikkeet, kahvilat ja kapakat. Tämän kadun varrella on moni meneitten aikojen suuri kulttuurihahmo oluttaan tai viiniään lipittänyt. Kieltämättä Kudamm kuppilat ja kaupat ovat hienoja ja hyviä, mutta niin ovat hinnatkin. Syrjäisempien katujen Kneipet ja Jazz-Kellerit ovat mielestäni mielenkiintoisempia.

Vuonna 1924 rakennettu radiomasto eli Funkturm on yksi kaupungin nähtävyyksistä. Torni on 150 metriä korkea; näköalaravintola sijaitsee 126 metrissä. Tornin juurella levittäytyy lähes 200 000 m<sup>2</sup>:n laajuinen messukeskus. Messukeskus tuntuu olevan jokaisen vähänkään itseään kunnioittavan saksalaiskaupungin vakiovaruste.

Valtiopäivätalo, joka poltettiin tunnetusti 1933, on nykyään Saksan poliittisen historian museo. Hyvin mielenkiintoinen paikka. Aivan talon vieressä seisoo Berliinin symboli: Brandenburger Tor. Pylväikkö on ei-kenenkään-maalla, mutta se ei suinkaan ole rajanylityspaikka. Brandenburger Torilta itään lähtee kuuluisa Unter den Linden; länteen katu jatkuu 17. kesäkuuta kadun nimisenä. Nimi juontaa



*Näin Länsi-Berliinissä, kuten muuallakin liittotasavallassa. Jalkakäytävälle pysäköinti on kielletty, mutta käytäntö on toinen, eikä kukaan viranomainen puutu asiaan.*

DDR:n vuoden 1953 kesäkuun 17:nen kansannoususta, jonka neuvostojoukot tukahduttivat myöhemmin tehokkaiksi koetuilla menetelmillä. Länsi-Berliinissä ja Liittotasavallassa 17. kesäkuuta on kansallinen juhlapäivä, idässä ei.

KaDeWe eli Kaufhaus des Westens eli Lännen Tavaratalo on nähtävyys sinänsä. Siihen verrattuna Stokka vaikuttaa kyläkaupalta. Varsinkin elintarvikeosasto on KaDeWessä sanalla sanoen uskomaton. Kaikkea on: mitä ei löydy, sitä hankitaan pikaisesti olipa toivelistalla vaikka tiikerinlihaa. Lie nee turha mainita, että pennejä ei em. puodissa kannata laskeskella.

Vanhan Berliinin ydinkeskusta on nykyisen itä-Berliinin alueella. TV:stä tuttu Alexanderplatz on yhä Itä-Berliinin keskeinen aukio, missä suosittu kohtauspaikka Weltzeituhr eli maailmankello seisoo. Aivan torin vieressä kurkottaa korkeuksiin 360-metrinen TV-torni, jonka pallomainen näköalatasanne ravintoloiheen sijaitsee reip- paassa 200 metrissä.

Kuusikymmentä metriä leveä ja 1,5 km pitkä Unter den Linden alkaa Brandenburger Torilta ja päättyy lähelle Alexanderplatzia. Kadun varrelta turisti löytää korkeatasoisia ruokailupaikkoja, joiden hinnat eivät kuitenkaan kenenkään taloutta kaada.

Spreessä uiva museosaari on antoisa kohde niille, jotka haluavat kiertää taidemuseoita. Siellä on mm. Alte Museum, Nationalgalerie, etuaasialainen Pergamon-museo sekä egyptiläinen Bode-museo.

Marx-Engels-Platzilla seisoo korskea uudehko Palast der Republik eli Tasavallan Palatsi, jossa kansanedustuslaitos kokoontuu. Rakennus on myös avoinna turisteille. Palatsin kahdesta ravintolasta saa hyviä ruokannoksia, maittavaa jäätelöä ja mainiota olutta. Eikä maksa taaskaan paljoa.

Itä-Berliinin eteläosan erään kaupunginosan nimi on Treptow. Trepto-

wer Parkissa on neuvostosotilaiden muistomerkki, joka vaikuttavuudessaan on puhutteleva. Lähistön viheralueilla itäberliiniläiset viettävät vapaa-aikaansa.

## Ruokallu

Mikäli aikomuksena ei ole syödä matkoilla kotoa mukaan otettua HK:n sinistä ja Kotikokki-hernekeittoa, suosittelemolempien Berliinien ruokapaikkoja.

Vaikka saksalainen keittiö ei makuhermoja juuri kutkuta, Länsi-Berliinin vierastyöläisten perustamien ulkomaalaisten ruokapaikkojen ruuat tekevät

*Korutonta kertomaa. Valtioapäivätalon vieressä muurin yli on moni yrittänyt, mutta useilta se ei ole onnistunut . . . Kuva lännen puolelta.*



sen kyllä. On turkkilaista, kreikkalaista, italialaista, ranskalaista, espanjalaista jne. jne. ravintolaa. Ja burgerkingeistä saa hampurilaisia, jos ei vatsa oudompia eväitä kestä. Hintataso vaihtelee DM 3,50 pizzoista äärettömiin ylöspäin.

Idän puolella voi rauhallisin mielin evästä hienoissa paikoissa. Ruoat ovat aivan passeleita, mutta hinnat aiota eurooppalaisia. Esimerkiksi porsaankyljys DDR-markkaa 7.-.

Berliiniläinen juomaerikoisuus on Berliner Weisse, jonka saa punaisena tai vihreänä. Kuuluu olutmerkki on Schultheiss, mutta baijerilaisperäinen Weizenbier, joka nautitaan sitruunaviipaleen kera, on myös hyvin suositua. Länsi-Berliinissä em. janojuomat maksavat kuppiloissa DM 2,60-4,50. Idässä puolen litran oluen saa vakiohintaan 1,04 DDR-markkaa.

Ruokapaikoissa saa murua rinnan alle yleensä koko päivän ja yleensä hyvin pitkälle yöhön; kaupunki on tunnettu siitä, että ravintoloilla ei ole sulkemisaikoja.

## Kuinka liikkua?

Kuten monissa suurkaungeissa, Berliinissäkin saattaa moottoripyörällä liikkuminen osoittautua vaivalloiseksi. Bussien ja metron käyttö on helppoa. Hinnat tosin jopa suomalaisen silmin ovat korkeahkot.

Itä- ja Länsi-Berliinin välillä liikennöi kahdenlaisia joukkokuljetusvälineitä: metro (U-Bahn) sekä kaupunkirautatie (S-Bahn). Itä-Berliinissä em. kulkuvälineistä voi nousta pois vain Friedrichstrassen asemalla, missä toimitetaan tullitarkastukset ynnä muut kotkotukset.

Länsi-Berliinistä Itä-Berliiniin mat-

kustavalla pitää olla mukana passi. Mukana ei pidä olla turhanaikaisia painotuotteita, ym. salakuljetustavaraa. Päivän viisumi, joka on voimassa klo 24:ään asti, maksaa DM 5,00. Lisäksi täytyy vaihtaa DM 25 suhteessa 1:1 DDR-markoiksi. Takaisinvaihtoa ei ole. Rahamäärällä elää kevyesti päivän, jos ei tee suuria hankintoja.

Berliinien välisen rajan yli pääsee ulkomaalainen myös Checkpoint Charliesta ajoneuvolla tai jalan.

## Miten Berliiniin pääsee?

Moottoripyöräilevä turisti pääsee Berliiniin vain matkailijoille ym. ei-DDR:läisille varattuja transit-teitä pitkin. Liittotasavallasta kaupunkiin johtaa kolme transit-reittiä: BRD/DDR-rajanylityspaikat suunnilla Hampuri, Hannover ja Nürnberg. Trelleborg - Sassnitz-lautalta pääsee transit-tietä, joka ei ole moottoritie, kuten muiden suuntien vastaavat pätkät. Puolan suunnasta tultaessa Puola/DDR-rajanylitys tapahtuu Frankfurt an der Oderissa. Myös suoraan etelään eli Tsekkoslovakiaan johtaa yksi turistiraitti Dresdenin kautta.

Transit-tien käytöstä joutuu pulittamaan yhdistetyn viisumi- eli tienkäytömaksun DM 5,00. Aikaa ajoon on joko 24 tai 48 h. Teiden varsilta saa Intertank-asemilta ostaa poltto- ja voiteluaineita huomattavasti edullisemmin kuin esim. Länsi-Saksassa. Maksu tapahtuu länsimarkoilla (DM). Myös Intershop-myymlät eli valuuttakaupat tarjoavat tuotteitaan edullisesti.

Transit-tieltä ei saa poiketa. Tahattoman harhautumisen kyseessä ollen Volkspolizei ohjaa yleensä viileän kohteliaasti eksyneen lampaan takaisin oi-

# Lisää japsipyöriä

Motoristin lukijana on pakko tarttua kynään tai sitten ei ole muuta vaihtoehtoa kuin tarttua puhelimeen ja ilmoittaa päätoimittaja Turuselle lehden peruutus.

## Mikäkö syynä?

Jatkuva migreeni lehden lukemisesta jossa yksipuolisesti kehuaan joitakin ennenvanhaan tehtyjä MOPOJA. Mitä niitä nyt olikaan BSA, Norton, Triumph, Solifer oliko enempiä, en muista. Täytyy muistaa aina, että tuotantomäärät ei vielä ratkaise mitään vaan pitää olla myös kysyntää. Ja kysyntään on ollut laadulla koska kauppaa on käyty — Japanista.

Asiasta toiseen...

Olinpa tässä taannoin syksyisessä laotojossa ja katselin pyhäamuista koitiinläähtöä.

Olipa siellä eräskin nostalgipyörä lähdössä kotiinpäin, jos vain olisi pääsyt. Hikisenä ja happivelkaisena yritti motopoika saada potkua aikaan, mutta tuloksena oli lähinnä takapotkuja. Poskipunotus vain lisääntyi kun tarjottiin ostettavaksi käteisellä ilman vaihtomahdollisuutta edullisia japsipyöriä, sähköstartilla tietenkin.

Ilmeisesti koneesta löytyi kuitenkin kitkaa koska moottori alkoi metelöimään. Epäilen kyllä, että kone kuumeeni jatkuvasta polkemisesta ja tapahtui ns. itsesytytys.

Ja apumies (-nainen) hyppäsi tyytyväisenä takapenkille kun ei tarvinnut taas työntää. Reppu selällä. Niin, muistaakseni oli reppu selässä. Ilmeisesti nostalgipyörän varusteisiin ei kuulu sivulaukut. Mietin vaan, onko tämä sitä oikeata moottoripyöräilyä kun hikisenä ajaa katteettomalla pyörällä syyskoleassa ilmassa tuulen painaessa taaksepäin ja apumiehen roikku-

kealle tielle. Mutta, jos 'erehtyminen' on ollut selvästi jotain muuta kuin vahinko, saattaa Vopo ehdottaa esimerkiksi DM 300.- sakkoo.

DDR:n poliisilla on myös mielenkiintoinen tapa pystytellä sakkorysiä autobahnoilleen. Normaali nopeusrajoitus maan moottoriteillä on 100 km/h, mutta joskus se saattaa yhtäkkiä olla tilapäisin kyltein osoitettuna 30 km/h. Tällaisen kyltin lähimaastossa on aina tutka.

## Merkillinen kaupunki

Berliini on kansainvälinen: siellä on asukkaita 148 eri maasta. Se on maailman kolmanneksi suurin turkkilainen kaupunki. Siirtolaisia on enemmän kuin muissa Länsi-Saksan kaungeissa.

Berliini on painajaismainen: kaupungissa tapahtuu eniten maailmassa itsemurhia. Kladowin leirintäalueella voit kuulla koko yön panssarivaunun möyrinää, konetuliaseiden rätinää ja rajakoirien raivokasta rähinää.

Berliini on lännen näyteikkuna itään ja idän näyteikkuna länteen. Se on niin merkillinen, että sitä kannattaa käydä itse katsomassa. TH

essa liepeissä kiinni ja yrittäen kumota repusta johtuvia luonnonvoimia.

SURULLISTA, ajattelin heitä kotiin lähtiessäni ja pakattuani tavarat tilaviin sivu- ja takalaukkuun. Istuessani mukavasti varustetun Japanilais-HON-DAN selkään kevyesti startista painaen ja kierroslukumittarista todeten moottorin käynnistyneen.

Luotettavalta taholta olen saanut kuulla, että kuutiot eivät lisääny äänen mukaan. Mutta täytyyhän jotain olla kun ei ole saanut Japanilaista pyörää. Sitäpaitsi, on usein sanottu motoristin olevan luonnonläheinen niin kumpikohan on luonnonläheisempää, 00 vai 100 desibeliä. Lohdutukseksi muille tiedotettakoon, että kaikilla ei ollut kyseisiä polkuvaikeuksia, alamäki vain oli lähempänä.

Niin, pyöräni on varustettu laukuilla ja katteella ja siitä huolimatta pidän itseäni moottoripyöräilijänä. Moottori on tehokas 1100-kuutiainen laatukone. En käytä sanaa ylitehokas koska piikkiselläkin pääsee yli sallittujen nopeusrajoitusten niin onko niissäkin jo silloin liikaa tehoa. Joillakin on kieroutunut asenne että suuret koneet edellyttävät rajuja kiihdytyksiä, suuria nopeuksia tai kerskumista venttiilien lukumäärällä. Ison koneen olen itse oivaltanut mukavan, tärinättömän, nopeusrajoituksia noudattavan matkan takeena.

Matkalla kotiin tuli mieleeni, että mitä digitaaliaika lienee tähän aikaan ja vain yksinkertainen vilkaisu alkupe-  
räisvarustukseen kuuluvaan kelloon ja saatoon rauhassa keskittyä tervehtimään vastaantulevaa motoristia, ilmeisesti nostalgiapyöräilijä joka vaivoin pystyi tervehtimään. Ilmeisesti villapaitojen lukumäärästä johtuen. Itsellä-

ni ei tietenkään ollut muuta kuin T-paita nahkapuvun alla.

Ajatuksesta toiseen...

Tässä tulikin jo vihjaus toiseen pur-naukseeni joka koskee kerhoistumis-ta. Vapaassa R.Y.:en maassa kun tun-tuu jokainen motoristi haluavansa pe-rustaa kerhon ajaakseen omaa asiaan-sa. Se ei vain saa tapahtua moottori-pyöräilijöiden kustannuksella. Meitä ei todellakaan tässä maassa ole niin monta että meillä on varaa hajota 3000:ksi eri kerhoksi. Puheet sallittu, mutta kerhot yhteisiä.

Forssan seudulta olen kuullut, että siellä ei kaverit morjesta toisilleen jos sattuvat olemaan liikkeellä eri ilman-suunnissa tehdyillä pyörillä. Itse olen ajatellut asian niin yksinkertaisesti että riittää kun ajaa kaksipyöräisellä tai sivuvaunuisella niin on motoristi ja tuttu. On vain pyöräily tulevaisuudessa vaikeaa kun ei voi morjesta ennen-kuiin näkee että vastaantulija ajaa samanlaisella moottoripyörällä. No, tämä sivuntäyte on tarkoitettu Joulukuun numeroon joten Joulurauhaa kaikille Kristityille ja Pakanamotoristeille toivoopi EeHoo

## Talviralli 11.-12.02.-84

Perinteiseltä paikaltaan helmikuun ensimmäiseltä viikonlopulta on talviralli moottoripyöränäyttelyn vuoksi siirretty helmikuun toiseen viikonlop-puun eli 11.-12.02.1984. Katso ilmoitusta sivulla 2.

# KAT

Kipinän sivuvaunun tekemiseen sain kun Tekniikan-Maailmassa oli artikke-li sivuvaunusta ja sen rakentamisesta joskus v. 1975. Siitä lähtien ajatus oli kytenyt mielessäni ja olin hiljalleen kypsyttellyt sitä.

Ensimmäiset suunnitelmat ja piirustukset vaunusta tein opiskeluaikana v. 1977-1978. Nähtyäni eräässä Amerik-

kalaisessa M-P-julkaisussa kuvan Vetterin tekemästä sivuvaunusta, päätin että omani tulisi olemaan sen kaltainen.

Tositomiin pääsimme syksyllä 1981. Sivarin valmistusteamimme käsitti minun itseni lisäksi Koson Enskan, joka hallitsi lasikuitu hommat sekä Tervolinin Jukan, joka puuhaili mukana joka-

*Tästä se kaikki alkoi.*



paikan taitajana. Jukalla oli myös lämmin autotalli, josta olisi tuleva tietävästi Suomen ensimmäinen sivuvaunu-tehdas, sillä tarkoituksena oli tehdä jokaiselle osakkaalle oma sivari.

Aluksi meitä hiukan hirvitti tehtävän vaikeus, sillä kukaan meistä ei ollut ennen ollut mukana moisessa projektissa, ja se ei edes sivunnut paljonkaan meidän leipätyötämme jotka ovat leipuri, paperityömies ja suunniteltuinsinööri.

Aloitimme homman mittailemalla kuinka pitkä, korkea, ja leveä vaunu tulisi olemaan. Tarkoituksena oli tehdä niin leveä vaunu että Jukan lapset

*Sivuvaunun muotoon muotoiltua uretaania.*

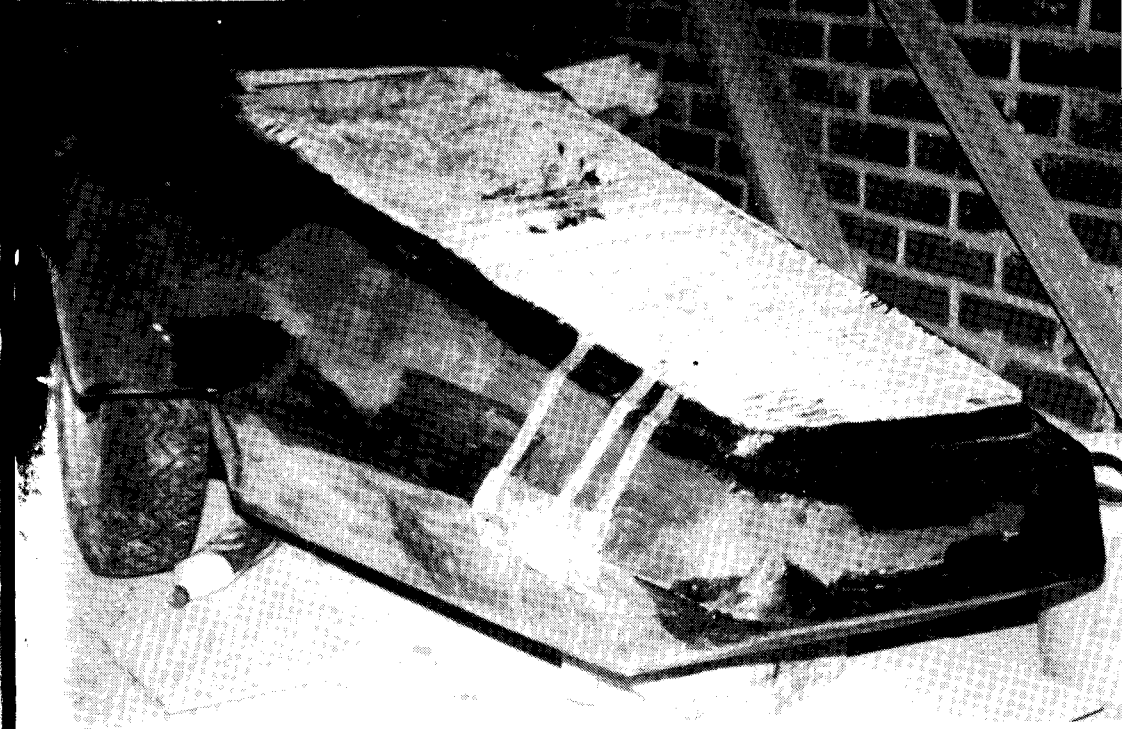
Jesse ja Jenni mahtuisivat rinnan itumaan. Saatuamme mitat ylös hahmotelin vaunun ääri viivoja paperille. Näiden piirustusten pohjalta aloimme valmistaa vaunun koppaa. Ensimmäinen tehtävä oli tehdä riittävän suuri laatikko, jonka vuorasimme muovilla.

Laatikkoon pullautimme uretaania josta oli tarkoitus muotoilla vaunun kopan aihio. Uretaani on kaksikomponenttista ainetta, jossa komponentit erillään ollessaan ovat nesteinä mutta yhteen laitettaessa aine alkaa kuohua ja se laajenee noin 20—30 kertaiseksi. Se on muuten samaa ainetta kun uusi rakennuseriste SPU-eriste. Uretaani on siitä hyvää ainetta, että sitä on helppo muotoilla jopa kädellä hiomalla ja se kestää sulamatta hartsia. Uretaania kului meiltä noin 35 kg ja siitä tuli n 2×1,5×1 m kokoinen suorakaide.

Uretaanimöhkälettä aloimme muotoilemaan sahalla, hiomapaperilla ja käsin. Noin parin viikon työstämisen jälkeen alkoi aihio saada haluamamme muodot, jotka olivat aikalailla erilaiset mitä olin aluksi hahmotellut. Muotoiluapua olivat antaneet myös useat paikkakunnan motoristit, jotka olivat tulleet katsomaan ja ihmettelemään urakkaamme.

Moni epäili tuleekohan tuosta koskaan sivuvaunua ja moni esitti epäilyksiä tulevan vunun ajo-ominaisuuksista yms. seikoista. Me jätimme epäilijät epäilemään ja jatkoimme työtä. Sivuvaunun kopan muotoisen uretaanikimpaleen päällystymme noin 5 mm paksuisella lasikuitukerroksella. Nyt oli sivuvaunun kopalla oikeat muodot, mutta sen pinta oli erittäin epätasainen. Tämä epätasaisuus oli hiottava pois. Hiointatyössä yritimme aluksi käyttää konetta mutta poltettuamme yhden hiomakoneen siirryimme käsihiointaan.

Tässä vaiheessa tuli projektiimme



*Hiointatyö loppuvaiheissaan.*

pieni hidaste, koska minun oli lähdettävä työmatkalle Malesiaan n 2.5 kk:n ajaksi. Tästä huolimatta Enska ja Jukka jatkoivat työskentelyä.

Hiotun kopan päältä oli tarkoitus ottaa lasikuitumuotti, jolla voisimme tehdä puuttuvat kaksi koppaa. Ennen muotin ottoa oli koppa hiottava ja paklattava huolella, sillä kaikki pinnat piti saada sileiksi, jotta ne eivät peilaisi valmiissa kappaleessa. Hioimme ensin kopan alaosan pinnat sileiksi ja sen jälkeen laminoimme sen lasikuidulla. Se tulisi olemaan muotin alaosa. Tämän jälkeen hioimme yläosan ja laminoimme sen. Kun olimme vielä laminoineet muotteihin jäykisteet alkoi projektimme tähän astisista vaiheista jännittävin eli lähtisivätkö muotipuoliskot pois valmiina kopan päältä. Kuten olimme olettaneet irtosi ensin muotin yläosa ja

noin 15 minuutin koputtelun jälkeen myös alaosa. Aloitushetkestä oli kulunut aikaa noin puoli vuotta.

Kun olimme saaneet muotin puoliskot pois kopan päältä kaivoimme uretaanin pois kopan sisältä apunamme lappio ja muita pienempiä työkaluja. Koppaa hiukan sisäpuolelta lasikuidulla vahvistettuamme veimme sen ja kannen tutun maalarin luokse maalattavaksi.

Seuraavaksi aloimme tehdä lullan runkoa, jonka teimme 40 × 40 × 3,2 RHS-putkesta. RHS-putken valitsimme valmistusmateriaaliksi, koska se on helppoa työstää ja on siistin näköistä sekä lujaa materiaalia. Rungon hitsauksessa meitä auttoi eräs motoristiystävä, sillä tunsimme kaikki olevame enemmän "heppareita" kuin hitsareita. Tässä vaiheessa alkoi meille tulla



oli vielä melko viimeistelemätön, joten alkukesän aikana suoritimme viimeistelytöitä. Ne tuntuivat vievän odotettua pitempään ja vielä viime Kontiossa vaunu oli hiukan viimeistä silausta vailla. Kesän aikana tuli tehtyä töitä vaunun parissa todella vähän aikaa, sillä jokaisella oli omaa tekemistä ja meno riittämiin.

Syksyllä pyöräilykauden loputtua aloitimme muottien hiontatyön. Muotit piti hioa ensin vesihiomaperillä ja tämän jälkeen kiillottaa pinta peiliksi Fareclalla. Kannen muotista saimme ensimmäisen valmiin kannen tammi-kuun alkuvuokoina. Toinen jännittävä

*Valmiit muottipuoliskot.*



*Muottiin laminoitiin myös jäykisteet.*

myös kova kiire, sillä olimme lyöneet vetoa siitä, että sivari liikkuu vappuna pyörän kupeella.

Teimme pitkiä iltoja töitä, jotta ehtisimme ajoissa valmiiksi. Hetken luulimme, että emme ehtisi ajoissa valmiiksi, koska kopan maalaus tuntui kestävän kauan. Vihdoin edellisenä iltana ennen vappua saimme kopan pois maalarilta ja lähes koko yön työskentelyämme saimme kun saimmekin työn valmiiksi ajoissa.

Vappuaattona emme olisi millään malttaneet aloittaa vapunjuhlintaa, sillä oli todella hienoa ajaa Kuusankosken katuja ihmisten ihmetellessä meitä ja uutta vaunuamme. Tuolloin vaunu

hetki oli helmikuun lopulla, jolloin olimme vihdoinkin saaneet hiottua ja kiillotettua myös kopan muotit ja pääsimme laminoimaan ensimmäistä koppaa.

Laminointityö on suhteellisen vaikeaa, sillä kopanpuoliskot pitää ensin laminoita erillään muotissaan ja sitten liittää muotit yhteen ja laminoita kopan puoliskot yhteen. Kun työ oli tehty alkoi muottien irrotus, joka onnistui hyvin.

Nyt pääsimme todella näkemään kuinka homman vaativin työ oli onnistunut. Muotin hionta ja kiillotustyö oli onnistunut hyvin, sillä valmiin kappaaleen pinta oli todella kiiltävä ja hyvä.

*KAT sivuvaunu valm. n:o 001.*

Olimme onnistuneet hyvin vaativassa tehtävässämme ja olimme todella tyytyväisiä kättemme jälkeen. Nykyisten suunnitelmien mukaan pitäisi ensi kesänä liikkua ainakin kolme KAT-sivaria Suomen teillä. Töitä on vielä paljon tehtävä, sillä vielä puuttuu yksi koppa sekä kaksi runkoa, jotta urakamme olisi valmis. Lisäksi on vielä vunuksen katsastus edessä, sillä 1.3.1983 annetun asetuksen mukaan sekin on nykyään pakollinen toimenpide. Uskomme kuitenkin, että siinä ei tule suurempia vaikeuksia, sillä sivarimme on sen verran jämerää tekoa, että se menee varmasti läpi katsastuksesta.



**Kirje lukijalle!**

## Hei – ottaaks sua päähän?

Tässä taas talvi makaa päällä kuin paatti kivellä tai lehmä suossa. Räntää pudottelee taivaasta. Maailmankirjat on niin sekaisin kuin olla voi – on Li-

Yhteenvetona voisi kertoa, että työntunteja on mennyt nyt n 1100 miestyöntuntia ja vielä on paljon tekemättä. Pelkästään hiontatyötä on ollut n 400 tuntia, joten se homma on todella tuttu.

Rungon tekoon kuluu aikaa n 200 tuntia, joka sisältää kiinnikkeet Enskan ja Jukan pyöriin sekä suunnittelemaan kuluneen ajan. Nyt alkaa olla jo rungostakin työkuvat valmiina, joten seuraavien teko onnistuu joutusamin.

Rahaa on mennyt noin yhden EML:n verran, jos työtunneille ei laskea mitään arvoa, mutta jos ne laskeetaan mukaan on rahaa mennyt moninkertaisesti tuo summa. Kaikkiaan on homma ollut erittäin mielenkiintoinen ja antava eikä ole tullut kaduttua kovin montaa kertaa, että siihen on tullut ryhdyttyä.

Jos joku muu aikoo aloittaa moisen operaation voimme kyllä antaa paljon hyviä neuvoja asian tiimoilta. Yhteyttä saa puhelimella:

Lasse Aaltonen puh. 951-491723

Jukka Tervolin puh. 951-48250

Ensio Koso puh. 951-45823.

panonia ja Grenadaa ja Puolaa ja Afganistaania ja euro-ohjuksia ja muita ohjuksia vallan riittämiin. Että jos maailmantilanteesta viitsis huolestua niin vatsan löisi heti rikki ja yöunen laita olisi tosi heikosti.

Mutta mitäs me mopoilijat! Antaa tulla vaan lunta tupaan ja jäitä porstuaan. Nyt kun jonkinlainen rauhantila pysyisi ohjuksista ja rauhanmarsseista huolimatta täällä vanhassa Euroopassa niin mikäpä tässä on oleskella. Kaikki nousee – verot kiristyy, maastoautot verolle, moottoripyörien hinnat nousee, postimerkit kallistuu – no hittojako me niistä. Kyllähän sen tietää kun paperilappusista rahaa tehdään, niin miten se arvonsa pitää tai paremminkin menettää. Ja me pisenmiehet pruukaamme sanoa että raha ja p-ka on samanlaista molemmat – jos ei niitä pistä leveäksi niin eipä ole hyötyä kummastakaan.

Siitä paperirahasta puheenollen niin kuuluu luotonsaanti taas vaihteeksi kiristyneen pankeissa. Mutta kun vähän säästelee tililleen malliksi ja sitten vetää ykköset päälleen ja menee asialliseen äänilajiin mankumaan loput tarvittavat vaihtovälirahat niin kyllähän ne yleensä irtoavat. Kuten joskus ennenkin olen sanonut, on tämä alkutalvi hyvää pyörän vaihtoaikaa. Mopokaupoista löytyy hyviä vaihdokkaita

**Kaikkien aikojen mp-matkakertomus**

## Muistoja Karpaateilta

**Kolmas ja ehdottomasti viimeinen jakso**

Lehtemme päätoimitteliija heitti kortilla Kontio-rallituksesta ja sanoi siinä muun ohessa että vain yksi ja vihonvii-meinen jatkelmia enää puuttuu niin

mitta on täysi. Saamanne pitää, lukijat! Ymmärsin niin että minun olisi hie-man lyhennettävä vuolaana virtaavaa kertoelmaani. Niinpä siis jätän enem-

tai menny kesältä jääneitä yksittäiskappaleita tai myös epäonistuneitten vähittäismaksukauppojen päätteeksi takaisin mopokauppoihin palautuneita kesänvanhoja ajokkeja. Joten katsastuskierros lähiseutujen alan liikkeisiin voi antaa aihetta vaihtokauppojen har-kintaan! Jos pyörän aikoo hankkia tosiaan vain ajamista varten niin väliäkö sen on olla aivan uusinta tulevan kevään mallia – taatusti taas 10–15 % tämän vuotisia kalliimpi? Kavereiden kokemuksia, lisävarusteita vaihtohintoihin ja varaosiakin saa paremmin jo oleviin tyypeihin kuin upouusiin ja aivan outoihin joita maassa on yhden sormen kädellä eikun . . . juu las-kettavat kappaleet.

No – tästä piti tulla sellainen myön-teishenkinen pakinanjorina jossa sa-nottaisiin että ei pidä vaipua epätoi-voon tai kovin syvään horrokseen-kaan. Joka aamu on nääs uusi ajokausi taas lähempänä – ja väliin mahtuu monenmoista talvirallia ja pystymättä tai muuta takkailtaa. Eli että kyllä nää

puhteet tässä kuluu puhdetöissä – kellenä minkinlaisissa! Sopii vaikka put-sailla moottoripyörä ihan putsplank kuntoon, vaihdella tiivisteet ja jarrupalat pitäväiksi ja katsella kaasuvaijerit ja sähkövarusteet kuntoon.

Ajokampeista, kintaista ja saappaista voi korjata tai korjautella viat ja vetokerjut ehjiksi. Ja jos uutta nahka-haalaria mieli niin mitanotolle vaan vaikkapa Rainerin puotiin Manseen. Lähemmä pari tuusaa eli neljä urkkia siihen taitaa upota, mutta kestäähän se sitten taas moniaita ajokausia, vallan-kin jos sitä haalariaan vähän viitsii hoi-della ja rasvilla sopivilla voitehilla.

Kaken maailman harrastettakin löytyy – on kuntoilua ja ulkoilua, sopii opiskella kieliä tai liimailla menny kesän valokuvia albumiinsa tai ihan mitä vaan sattuu miellyttämään. Kyllä tämä rospuuttoaikakin tavallaan mukavaa on kun sen vaan ottaa noin puolihuo-maamattomasti turhia murehtimatta. Näin ainakin aikoo talven viettää ja ot-taa  
Rantakylän äijä.

mät sepustukset Transsilvaaniasta, kertomuksen Georghiuun tyttären häistä — jotka kyllä vetelivät vertoa joillekin Härmän vastaaville kärhämille, samoin kertomuksen käynnistäni kreivi Draculan linnassa ja paljon muuta. Toitean vain että Harrikkani matka jatkui sivarivaunu pompotellen kohti Kreikkaa. Se oli siihen maailmanaikaan (siis alkukesästä 1937) vielä laillinen kuningaskunta jossa kylläkin vuoristoissa oli ainainen pikku kapina käynnissä milloin minkäkin aatteen puolesta tai sitä vastaan. Koetin kierrellä kuumimpia paikkoja, rauhaarakastava luonne kun pohjimmiltani olen. Saavuinpa aikanaani Atheenaan, jossa tuttaviani matto-kauppiaita oli minulle useitakin. Muuan Athanasios Mitsipoulos tarjosi vieraanvaraisen kotilonsa minulle majapaikaksi, samoin retsinää, ouzoa ynnä muuta virvoketta ihan sopivasti matkamiehen pölyisen kurkun huuhtomiseen. Katselimme pari päivää Olympos-vuoren raunioita sun muita kivi-raunioita, jotka eivät minua pahemmin hätkähdyttäneet, pikemminkin ihmettelin mikseivät korjaa ja raivaa pois mokomia räpäkivikasoja ja rakenna kunnon slummiä tilalle! No se kreekujen kivisestä maasta ja sitten vaan Harrikka laivaan ja suunta Konstantinopoliin eli siis Turkkiin.

Turkin maassa oli menossa vimmatu moternistoimiskamppailu, kun Kemal Atatürk hieman tuuletti valtakuntansa sisäänlämmähtänyttä ilmapiiriä — ja kyllä syytä olikin, sanon vaan. Mitään suurempia vaikeuksia ei minulla ollut paikallisten pyrokraattien kanssa, nääs kun selitin olevani likeistä sukulaiskansaa hieman pohjoisempaa vain kotoisin, niinkuin tosi olikin. Ostin pari kevyttä hyvälaatuista Izmir-mattoa telttaani varten ja aloin kaarrella Välimeren itärannan perukkaa

myötäillen etelään. Silloin ei paljon puhuttu Lipanoonista tai Israelista, olipahan vaan erilaisia sheikki — sun muita kalifi- ja kuppikuntia joissa kuskakin oli omat hömpötyksensä, maassa maan tavalla nääks. Jeerusaalemissa piti koukata joitakin suvun sivuhaaroja moikkaamassa ja naaman pesulla Jortaanissa. Sitruшетelmäpuut jo väänsivät satoa kovasti joten tuoremehua pääsi ihan yli meikämannen tarpeen. No se luvattu tai luvaton maa saa jäädä näin vähällä, tulihan siellä Jaffaa ja Haifaa sun muuta Itkumuuria nähtyä, en ollut ennen käynnytkään heissä.

Seuraava vesimatka oli Suuetsin gnaalin ylitys kamelikäyttöisellä siipirasaluksella, ja sitten huikeat tullimaksut Epyktin rahanahneelle tullille. Ki-roilin mielessäni hartaasti että olin hävittänyt ne monesti mainitut väärenneetyt wallankumousruupelit — nyt ne olisivat olleet käypää valuuttaa. Kirjoitin tullimaksuista katteettoman shekin wiipurilaisen Hotelli Susiteetshuusetin pyykinpesuluettelomakkeelle ja varmensen sen parilla liettualaisella postimerkillä ja nimikirjoituksellani, niin johan meni täydestä kuin väärä raha, mitä se kyllä olikin. Siitä ei sitten niin kumma hujaus ollutkaan Cairoon, ainoa harmittava takaisku oli polttoaineen lopahtaminen keskellä hietaaavaa. Pari petuunia tai mitä lie olleet — saunapyyhkeet tiukasti pollan ympärillä kumminkin — pelastivat tilanteen noutamalla alle puolen päivän puolenkymmentä gallonan pääläriä ihan käypää bentsiiniä. Epäilen kyllä että muutama juuri Amman-Cairo 1937 Grand Rallyn autokilpailuun osaanottava juutalaisautoilija kiroili nyrkit pystyssä varkaitten perään, mutta sehän on vain arveluani. Maksuksi annoin yhden kannakselaisen anoppi-

vainajani häälahjaksemme kutoman iloisenkirjavan riepumaton, joka oli aivan exoottinen niillä kulmin — ja minulle melko käymätön. No kah- eipä aikaakaan kun jo Cairen minareetit sun muut pyramiitit siintelivät horisontissa ja muessinien jollottavat huudot kantautuivat korviini illan samalla alkaessa hämärtyä. Erään tuttavani väitteen mukaan Cairen liikenteestä ei saa selvää josko se onpi vasen- vaiko oikeakätinen. En käynyt moista pikku-seikkaa miettimään vaan ajelin keskietietä ja kyselin vajavaisella arapiankielen taidollani osoitetta Hotelli Meditterreeneaniin. Löytyihän se kun paikallinen kamelitaksi vähän ajeli edelläni oppaana. Hotelli oli hyvä ja palvelu pelasi, ja meikämanne veteli unta pollaan kun luteitakin oli siksi vähän etteivät ne ainakaan iltayöstä haitanneet.

Ajattelin ottaa vähän kulturellimmin tämän kylän, ja teinkin useita kiivoja tutustumismatkoja sekä ympäristöön että paikalliseen n.s. yöelämään, mitä sillä sitten kukin ymmärtääkin. Cairo ei ollut siihen aikaan vielä turistien pilaama jos ei ole nytkään, kertoo lentoyhtiö Vinnarin opaskirjanen. No siinä saikin Harrikkani levätä hotlun kamelitallassa kun minä tein kameeliretkiä m.m. Kheopsin pyramiidille, Niilin katarakteille, erilaisten Ramseksien sun muiden faaraoiden kyliin ja kartanoihin. On ne vaan aika nähtävyyksiä, menkääs vaan nykymotoristit riisimopoillanne sinne ja räpsikää värikuvia Kokakolaa-kameroillanne kerholehteen niin hyvä on. Teinpä kolmen päivän jokiristeilykin Nili-joella jollain siipirastas-laivalla. Menoa hiukan haittasi eräs brittiläinen vilmipo-

Kirjelähetys

Posti-  
maksu  
1,30

**Moottoripyöräkerho 69 r.y.**

**Markku Ahonen  
Tulikallionkatu 4 B 53  
15170 LAHTI 17**

rukka joka filmasi kauheaa rikosdraamaa "Murha Niilillä" -tarjoten olematonta palkkiota vastaan minullekin jotain sivuosaa, josta älysin kieltäytyä. Olin nääs lukenut käsikirjoituksen edeltä käsin ja havainnut että e.m. sivuosan esittäjä syötetään rokoitileille ihan oikeesti, mikä ei sopinut suunnitelmieni, kun minun piti vielä ajaa Harrikkallani Apessiinijaan astikka, minkä sitten kyllä vielä teinkin.

Tämä riittääköön Epyktistä, vaan olisihan siitä maasta jutun juurta enemmänkin. Jatkoisin vaan alas- eli etelään-päin joitain paremmiksi arvelemiani tienpohjia noudatellen ja kolmen viikon sekoilun jälkeen aloin olla Addis-Abeban porteilla. Jonkinlainen sotienvälinen rauhantila vallitsi maassa jota hallitsi silloin niinkuin ennenkin vanha mukava Hailasen Lassie eli Juudan Jel-

lona. Maa oli köyhä ja kuiva kuten se on aina ollut ja on vastakin oleva, luullisin. Rahalla saa ja Harrikkalla pääsee, on kuitenkin ollut tunnuslauseeni ja on vastakin oleva, joten kyllä sielläkin reilu matkamotoristi tuli juttuun. Kuumasta ilmanalasta johtuen katsoin olevani myydä paikalliseen antikvariaattiin tarpeettomiksi käyneitä polaarililmastoon paremmin kuuluvia matkavarusteitani. Näin sainkin hyvää täydennystä matkakassaan, sillä seuraavaksi tilasin eka luokan hytin itselleni ja hyvän paikan uskolliselle Harrikkalleni Port Said'ista Lontooseen menevään loistohöyrylaivaan. Hietamaat alkoivat jo kyllästyttää minua ja ainainen kamelinkusen haju ärsyttää nenääni, joten mieluusti astuin Port Said'issa tähän loistolaivaan ja sivistyksen tai ainakin sivilisaation ilma- ja seurapiiriin.

## ILMOITUS OSOITTEENMUUTOKSESTA

Jäsennumero: \_\_\_\_\_

Nimi: \_\_\_\_\_

### Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite: \_\_\_\_\_

Postinumero: \_\_\_\_\_

Postitoimipaikka: \_\_\_\_\_

### Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

# Motopostia

## Sallaam!

Elekeehän ristityt elämöikö! Ensin työ ootta tavallisia ristittyjä, jotka haluu vuan ajoo konepyörillä. Vuan nyt työ alatta jo kiännyttee meitä. Toppailkeehan vähä. Ainut motoristin kiännytyks on kaasun kiännytyks.

Jos työ alatta retostoo uskon asijoilla, vuan perästä tullaan, ja lujjaa. Miltäs kuulostas körttimotoristit. Häh? Satumpa nimittäin olemaan Puavo Ruotsalaiselle vähä niinku sukuva, että perinteet velvottas. Puavo oliki semmosta reissuilevvo sorttija, eikä se korpirojukaan ollu ihan vierasta siinä huushollissa, mikäli on uskomista suvussa kulukevviin juttuihin. Siinäpä oikee esimotoristi ja terveet perraatteet. Ja kyllä sitä sanomookin löytys tieltä ja teltasta meikäläiseltäkkii.

Niin jotta pitääkeehän suut soukemalla, ettei seuroo turhia ristiriitoja ja hengenahistusta. Ajakee, jos ajatta, mutta jättäkee ne julistushommat pois. Ei myö olla mittään rippikoulukaita.

Puavo IV

## Lukijain lepperryksiä –

niminen palsta ilmestyy eräässä hupilehdessä nimeltä Pahkasika. Ehkä perustamme sellaisen tähän Motopostia-otsikot alle ikäänkuin alaosastoksi. Vaatimattomana alkuna saamme tarjoilla eräästä maaseutulehdestä reväistyn käikäleen vankkaa kypäräsano-maa.

Tähän päättyköön matkaselostukseni, tehkäpää perässä sekin reissu niin hyvä on!

R. J. Pääkköläinen

## Kypärän käyttöpakosta

Kun säädettiin mopoilijoillemme kypärän käyttöpakko, tapahtui samalla niin, että heistä tehtiin näkö- ja kuulorajoitteisia. Varsinkin iäkkäille mopoilijoille tämä merkitsee erityisen suurta ennenaikaisen kuoleman vaaraa siksi, että kun ko. aistit ovat jo muutenkin aikojen saatossa menettäneet osan parhaasta terävyydestään, niin lopuistakaan ei ole paljon sen jälkeen käytettävissä, kun kypärä kiristetään päähän.

Kun pääkään ei käänny niin kuin nuorempana, ei kypärältään näe juuri mitään puhumattakaan kuulemisesta. Sitä sitten kääntyillään takaa ja edestään tulevien autojen eteen ja törmäyksissä kypärän suojaava vaikutus on olematon. Jos se päättää vähän suojaakin, niin ei se auta, jos menee niska poikki, tai sitten katkeaa jostain muualta.

Nuoret ovat kypäräpakon tultua rustanneet mopojaensa rattaiston sellaiseksi, että ne ottavat 60–70 km/t nopeuksia, koska eihän sitä kehtaa ajaa neljääkymppiä kypärä päässä. Lisäksi nuorten suosimat kypärät ovat sellaisia, että ne suojaavat täysin käyttäjän henkilöllisyyden, pysyy tuntemattomana. Ei tarvitse enää huppuja eikä sukkahousuja päähän.

Koska kypäränkätötpakkoa ei kuitenkaan ilmeisesti kumota, ehdotan, että mopojen vakuutuskilvistä tehtäisiin auton rekisterikilven kokoiset, jotta tarpeen vaatiessa siitä voitaisiin mopon liikkuessakin nähdä vakuutustunus ja näin olisi mahdollista jäljittää ja tunnistaa mopoilija.

Turvallista matkaa

# Konttiosta Kirkkoniemeen

Ajatus Kirkkoniemeen menosta syntyi kevättalvella, kun Teijan kanssa ehdotimme Jusulle ja Outille yhteistä lomareissua joka alkaisi Kontiorallista.

Aikaisemmat ajelumme Lapissa olivat rajoittuneet lähinnä pääväyliin, joita valtaosa turisteista käyttää. Tällä kerralla halusimme tehdä tutkimusretken ”pintaa syvemmälle” ja käyttää vähemmän liikennöityjä sorateitä. Mukaan porukkaan saimme puhutuksi myös Ojansuun Pekan.

## Lemmenjoelle

Kittilästä käännyimme niisanotulle Pokan tielle, kohti Inaria. Saimme niskaamme lomaviikon ainoan sadekuuron. Sadetta kesti yhtä kauan kuin soratietäkin, eli noin 100 kilometriä. Tiellä oleva hieno hiekka muurautui märkänä joka paikkaan, ja pojat joutuivatkin välillä huoltamaan Tuuttien ketjuja.

Alkuperäinen ajatus oli yöpyä Lemmenjoen Kultalassa, jossa pari vuotta sitten vietimme Teijan kanssa muutama päivän. Paikka oli kuitenkin muuttunut: Jomppasen vanhaemännän kahvila oli suljettu ja viereen nousut tiilirakenteinen ravintola. Hintojakin oli ”tarkistettu”.

Pettymyshän se meille oli, joten päätimme jatkaa ajoa ja etsiä tienvarresta telttapaikan. Sopiva paikka löytyikin Menesjärven rannalta.

Olimme Kittilästä lähdettyämme ajaneet 180 kilometriä, ja tuon matkan aikana nähneet puolisentusinaa autoa. Ei ole Pokan tiellä ruuhkaa . . .

## Inarista koilliseen

Aamulla ajoimme Inarin kirkonkylään ja suoritimme siellä normaalit huoltohommat: kaupassa käyntiä, kahvia, tankkausta, rahanvaihtoa ja sitten matkaan.

En tiedä varmasti, onko Junnu Vainion laulu vaikuttanut asiaan, mutta totta se oli: kauhea kiire on Kaamasen tiellä, paljolti liikennepainetta . . .

Asuntoautoja ja -vaunuja, turistikusseja, suuri osa varustettu tunnuksella D, NL tai N. Suomalaisten autojen rekisterikirjaimet alkoivat enimmäkseen A, U tai H-kirjaimella.

Kun nämä turistijonot jatkoivat Kaamasesta Karigasniemelle tai Utsjoelle, me käännyimme kohti Sevetijärveä. Tie alkoi leveänä kestopäällysteenä, ja hetken aikaa olin jo varma että karttani valehtelee. Nopeasti tie kuitenkin kapeni ja päällyste päättyi. Sitten jouduimmekin jo välillä jopa pysähtymään, kun vastaan sattui tulemaan asuntovaunuyhdistelmä. Ajonopeutemme oli alle 70.

Karttaan on merkitty tälle taipaleelle sellaisia nimiä kuin Väylä, Partak-

*Paikallinen motoristi Ari Högman.*



ko, Suoijanperä, Supru ja Rautaperä. Ne eivät ole kuitenkaan kyliä, eivät edes pikku taajamia. Esimerkiksi Väylä on yhtäkuin silta ja venelaituri.

Ylitimme mäntyrajan, ja tie senkuin kapeni. Oli paikkoja, joissa näkyi selvät merkit kevättulvista. Miltähän tuntuisi asua tällaisen tien takana? Helsingin herrojen papereissa lukee, että tänne on tie joten asiassa ei pitäisi olla mitään epäselvää . . .

## Sevettijärven motoristi

Molemmipuolin Sevettijärven kylää on pieni matka öljysoraa. Pysähdyimme pienen kyläkaupan eteen ja tankkasimme pyörät. Tämän seudun asukkaat ovat helposti tunnistettavissa: pieniä tummia ihmisiä. Kolttia, joiden puhekieli on saame.

Kaupalta lähdettyämme ilmestyi peräämme moottoripyörä. Muutaman kilometrin jälkeen pysähdyimme ja aloin jututtamaan tuota uutta ystäväämme. Ari Högman oli nuoremiehen nimi, kertoi olevansa paikkakuntalaisia.

Ari on käynti Rovaniemen ammattikoulusta hakemassa sähköasentajan paperit ja sitten palannut kotiseudulle. Suurin ongelma on se, ettei työtä tahdo löytyä. Aika kuluu lähinnä TV:tä seurattaessa ja lukemalla, kesäisin myös piikkisen enduro-Suzukin selässä. Tärkein harrastus on kuitenkin paikallinen rock-yhtye, jossa Ari soittaa kitaraa.

Etelään lähtö taitaa olla edessä, tuumi poika. Vanhemmat veljetkin ovat jo lähteneet . . .

Ari kertoi, että on mukava seurata turistien liikkumista, varsinkin moottoripyörät kiinnostavat. Hän kertoi ohi-

kulkevista motoristeista suurimman osan olevan saksalaisia. Pahimpia ovat kuulemma norjalaiset autoilijat, jotka ajavat todella kovaa.

Juttutuokio, jonka Arin kanssa vietimme, toi jälleen esiin sen tosiseikan, että juuri moottoripyörä on sellainen kulkuväline, joka edesauttaa kontaktien luomista ja ihmisten välistä kanssakäyntiä. Ystävystyminen on tuolloin itsestään selvä asia!

## Rajakauppaa

Näätämö on rajakylä, joka muodostuu elintarvikeliikkeestä, huonekalu- myymälästä ja "monitoimitalosta" jossa on kahvila, postikonttori ja muutama vuokrattava huone.

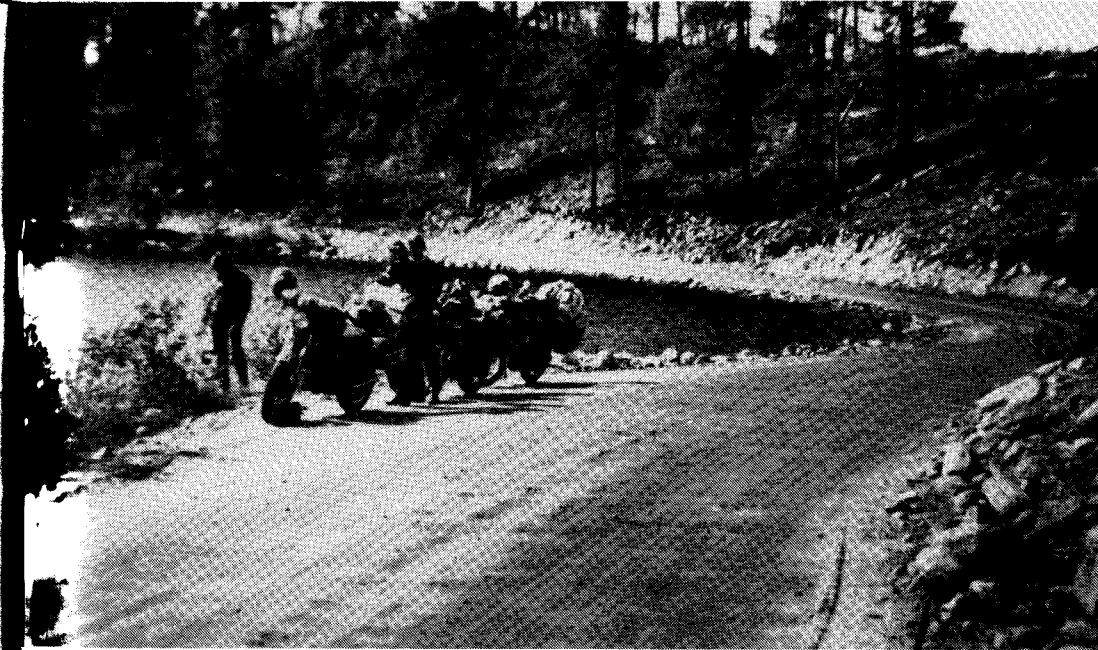
Näistä ainakin huonekaluhalli on suunniteltu lähinnä norjalaisia asiakkaita varten: suomalainen laatu on korkea ja hinnat edullisia. Eikä matkaa rajalle ole kuin vajaa kilometri . . .

Mikä sitten saa ihmisen ryhtymään yrittäjäksi tällaisiin olosuhteisiin? Rouva joka hoitaa "monitoimitaloa" kertoi Keskon etsineen rohkeaa yrittäjäpariskuntaa hoitamaan rajakylän liikkeitä.

– Kyllä täällä muuten on hyvä olla, mutta tuo tien kunto aiheuttaa sen, etteivät ihmiset uskalla tännepäin lähteä.

Rouva kertoi myös, että Valittujen Palojen matkailukirjassa kyseinen tie ilmoitetaan päättyväksi Sevettijärvelle. Rajanylitysmahdollisuudesta Näätämössä ei puhuta mitään. – Tekivät herrat yrittäjälle oikein karhunpalveluksen!

Meidän 5-henkinen ryhmämme voi kuitenkin varauksetta suositella kyseistä reittiä muillekin kuin motoristeille, niin mykistävän kauniita olivat maise-



*Lepotauko Sevettinkairan tiellä.*

mat ja niin ystävällistä saamamme kohtelu. Sevettijärvelle ja Näätämöön kannattaa kuitenkin ajaa jo parin seuraavan kesän aikana, sen jälkeen tie tulee kokonaan uusituksi ja "massamatkailu" saavuttaa nämäkin seudut.

## Kirkkoniemi

Rajanylityksen jälkeen tulimme Neidenin kylään, joka on eräs tunnetuimpia lohenpyyntipaikkoja. Nytkin näimme useita kalamiehiä perhojensa ja uistimiensa kanssa narraamassa kohti näätämönjoen yläjuoksua matkaavaa Jäämeren lohta.

Ajaessamme kohti Kirkkoniemeä kuvastui kaikesta tämän alueen sotilaallisesti tärkeä merkitys. Oli puomeja, muureja, linnakkeita ja tietysti myös valokuvaamisen kieltäviä kylttejä, joissa kuvan lisäksi teksti varmuuden vuoksi ainakin tusinalla eri kielellä . . .

Voimakas kalan haju (tässä tapauksessa nimenomaan haju, ei tuoksu) ilmoitti, että Kirkkoniemeen tullaan. Tie laskeutui melko jyrkästi, ja eteemme avautui kaunis maisema: Jäämeren vuono ja sen poukamassa tämä arktinen kaupunki.

Kirkkoniemi vastaa kooltaan suunnilleen Toijalaa tai Loimaata. Se on rakennettu kuitenkin huomattavasti värikkäämmiin, valmiita betonielementtejä ei tänne asti ole raahattu.

Olimme nyt nähneet sen, jota tulimme katsomaan. Jäljellä olisi kotimatka: Tana Bru, Utsjoki, Rovaniemi . . . ja viikonloppuna vanha kunnan Saaristoajo Rymättylässä. Turun saaristolla ja Sevettijärven kairalla on valtava ero, mutta yksi asia niitä molempia silti yhdistää: ihminen on ne asuttanut, vaikka olosuhteet ovatkin vaikeat. Onko luonnon kauneus sittekin mitattavissa oleva arvo . . . ?

Keijo Lumme



**T-PAIDAT 30,- mk/kpl.**

**Värit: keltainen, valkoinen, t. sininen, sininen, punainen.**

**Koot: S, M, L, XL, XXL.**

**COLLEGET 70,- mk/kpl.**

**Värit: musta, viininpunainen, luonnonvalkoinen.**

**Koot: S, M, L, XL, XXL.**

**MOTORISTI-VERKKARI 270,- mk/kpl.**

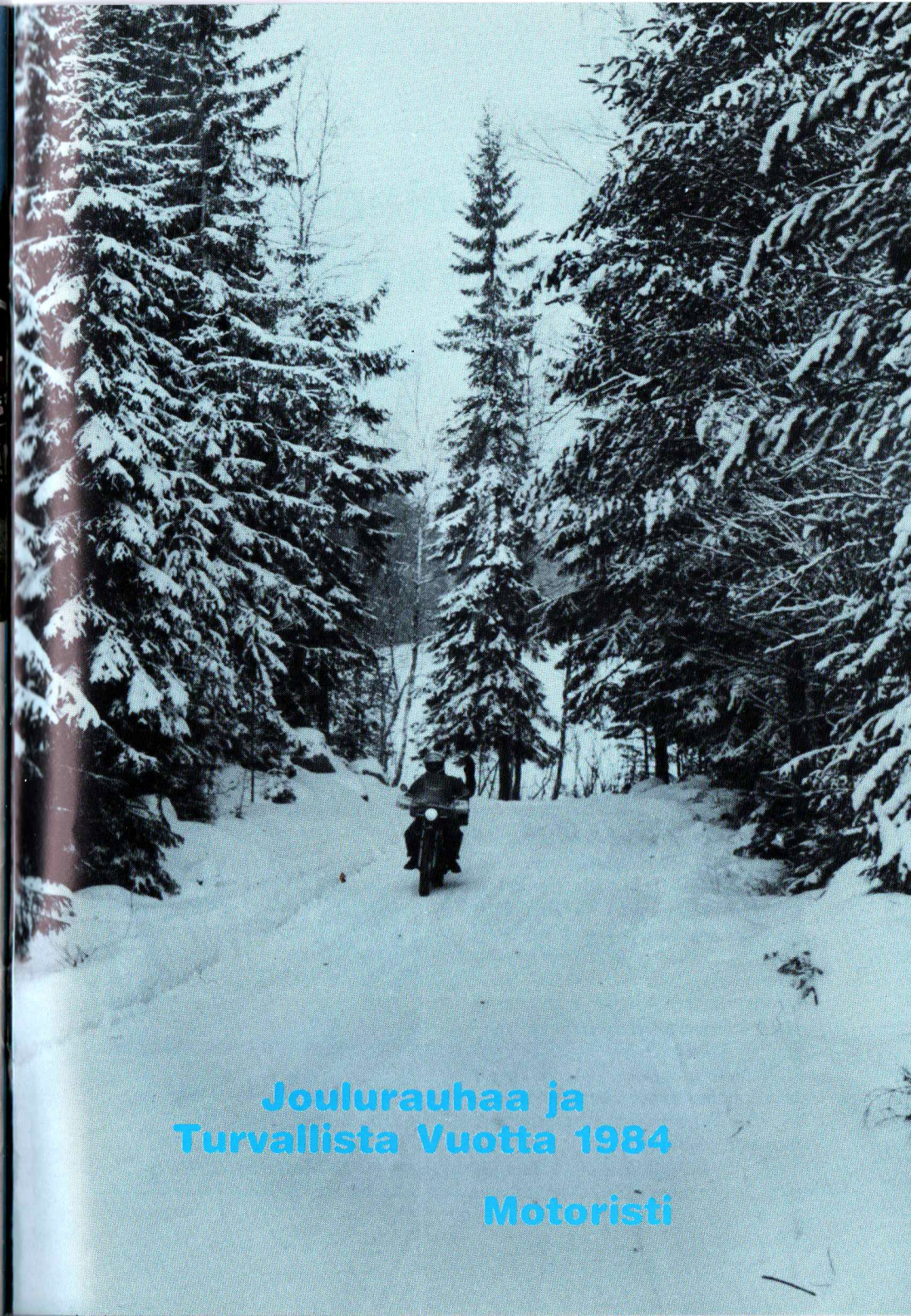
**Värit: tummansininen, vaal.sininen, valkoinen, punainen.**

**Koot: XS, S, M, L, XL, XXL.**

**Toimitusaika n. 6 viikkoa.**

**Tuotteet toimitetaan postiennakolla, joten hintaan lisätään postikulut.**

**Tilaukset kassanhoitajalle mieluummin postikortilla, josta ilmenee tilaajan - nimi ja osoite - tuote - koko ja väri.**



**Joulurauhaa ja  
Turvallista Vuotta 1984**

**Motoristi**

## Suomen Uutiset:

# Pentti Skön alentaisi moottoripyöräveroa

"Moottoripyöräveroa tulisi alentaa, esittää SMP:n kansanedustaja Pentti Skön jättämässään lakialoitteessa. Sen perusteluissa todetaan, että Suomessa moottoripyörät ovat selvästi kalliimpia kuin esimerkiksi Ruotsissa ja että kuutiotilavuuteen perustuva verolaki on vuosien saatossa vanhentunut ja ainakin osittain korjauksen tarpeessa.

Aloitteen mukaan yleinen moottoripyörien kehitys on johtanut siihen, että moottorien kuutiotilavuudet ovat nousseet viimeisten kymmenen vuoden aikana ratkaisevasti. Tämä kehitys on johtanut melko rajuun verotusasteen kiristymiseen.

Skön toteaa aloitteena perusteluissa aikaisemmin väitetyn, että isot pyörät ovat liikenteessä vaarallisia. Tutkimusten mukaan asia ei ole näin nykyisin. Samaan aikaan kuin uusien pyörien koneet ovat kuutiotilavuuksiltaan ja teholtaan kasvaneet, ovat moottoripyöräonnettomuudet vähentyneet merkittävästi, samoin on pienentynyt onnettomuksissa menehtyneiden lukumäärä.

Moottoripyöräilijöiden turvallisuuden parantumiseen ovat vaikuttaneet mm. ajokorttiasetuksen muutos, yleiset nopeusrajoitukset, kypärän käyttöpakko ja ajovalojen käyttö päivällä sekä eri moottoripyöräkerhojen vapaaehtoinen koulutustyö.

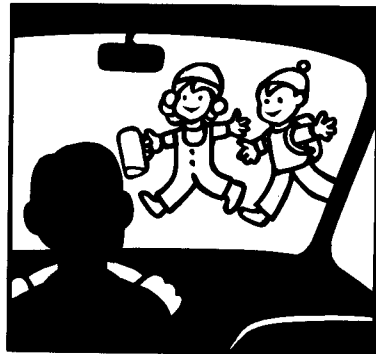
Skön pitää aloitteessaan kohtuuttomana, että esimerkiksi 750-kuutioisesta

moottoripyörästä joutuu korkeasta verotusasteesta johtuen maksamaan uutena 28 000–37 000 markkaa.

Skönin esityksen mukaan moottoripyöräveroa tulisi alentaa siten, että moottorin iskutilavuuden ollessa kuuti-osenttimetreinä enintään 130, vero olisi 10 prosenttia moottoripyörän verotusarvosta, tilavuuksissa 131–255 20 pros., 256–555 30 pros., 556–755 40 pros., 756–1000 50 pros. ja 1001 tai enemmän 60 pros."

Kirjoitus lainattu Suomen Maaseudun Puolueen julkaisemasta lehdestä Suomen Uutiset.

## ON OIKEIN



**pitää lasta  
silmällä**

POHJOISMAINEN LIIKENNE-  
TURVALLISUUSVUOSI 1983



## KERHON PYÖRÄMERKKI

Merkki on 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) kaiverretaan 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 70,-.

Merkin voit tilata maksamalla ko. summan kerhon postisiirtolille. Tilin numero on 426781-0 ja vastaanottaja on Moottorikerho 69 ry, c/o Pekka Vuotilainen, 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 odottelamaan merkkiäsi, ehkä kuukaudenkin, mutta se tulee varmasti.

Kassanhoitaja Pekka Vuotilainen