

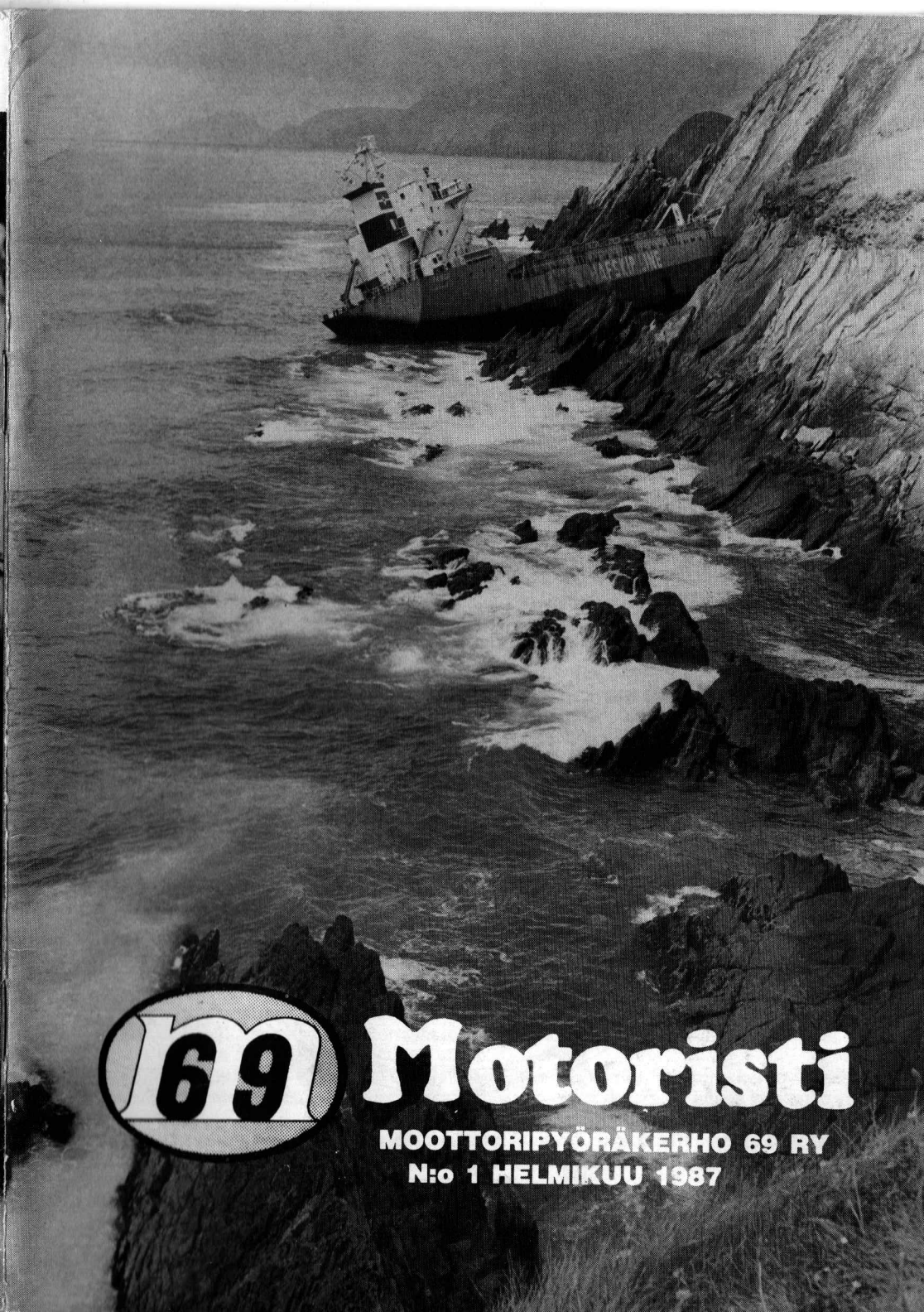
406 000 000 000251
HUUHTANEN REIJO

PALLASTUNTURINKJ 5B7
01280 VANTAA

JOUKKO-
JULKAISU



OFFSET - KOPPINEN OY



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 1 HELMIKUU 1987



VMPK:n TIEDOTUS

15.

Rompepäivät

11.4.1987 klo 10.00-15.00

Tule tutuiksi tulleille osto-, myynti- ja vaihtopäiville toteuttamaan haaveesi vihannestukkutorin kukkahalliin, Työpajakatu 2 Helsinki.

Sinulla on taas mahdollisuus päästä eroon ylimääräisistä moottoripyöristäsi ja -osista sekä ostaa uutta ja vanhaa tarpeeseesi.

Kahvio palvelee sinua koko päivän. VMPK:n jäsenet maksavat ovella 5 mk ja muut 10 mk.

Tervetuloa!



69 Motoristi
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 1 helmikuu 1987. 18. vuosikerta.
Ilmestyy: helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.
Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.
Jaetaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69 r.y.:n jäsenille.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.: hallitus

Puheenjohtaja
Urpo Vaahtera
Maratonkuja 6 A 1
01280 Vantaa
Puh. k. 90-302 391

Varapuheenjohtaja
Pekka Kuoppala
Yrttimaantie 19
00730 Helsinki
Puh. k. 90-365 107
klo 18.00—20.00

Kassanhoitaja
Veli-Matti Kaipainen
Jalavatie 5 A 6
00270 Helsinki
Puh. k. 90-412 492

Varajäsenet
Guy Wikström (NMR)
Virkatie 2
01510 Vantaa
Puh. k. 90-821 358

Jouko Mäenpää
Tuomikuja
63400 Alavus As.
Puh. k. 965-200 31

Timo Ylä-Mononen (EAK)
Ylimännynkatu 32 A
33580 Tampere
Puh. t. 931-345 66

Erkki Ahola
Koskelankatu 44
35800 Mänttä
Puh. k. 934-494 65

Kerhotavaramyynti
Hannu Impola
Kilorinne 10 A 11
02610 Espoo
Puh. työ 90-567 3133

Kerhoisäntä
Jouni Valkeajärvi
Satamatie 1
35700 Viipputa
Puh. k. 934-446 32

Sihteeri Jäsenasiat
Hanna Kinnunen
Koudantie 15 B
00760 Helsinki
Puh. k. 90-381 373

Päätoimittaja
Aki Oura
Viipurinkatu 7 C 30
00510 Helsinki

Toimitussihteeri
Annukka Kuoppala
Viipurinkatu 8 B 78
00510 Helsinki

Toimittajat
Eero Mikkola
36160 Siitama
Taavi Hiltunen
Keskustie 52 B 5
35300 Orivesi

Jussi Pursiainen
28680 Pori
Paarnoori
Maarit Seppälä
Orivedenkatu 8 C 57
33720 Tampere

Petri Lindgren
Ahmoon kylä
03620 Karkkila

Kerhon postisiirtotili
numero 426 781-0

HYVÄÄ JA TURVALLISTA VUOTTA 1987 MOTORISTIT!

Viime vuoden tilastot on julkaistu ja pahalta näyttää. Itsekukin tutkiskelkoon asenteitaan ja tehkoon parannusta, jos on tarvis. Liikenne on yhteispeliä, jossa meidän on oltava mukana niin älyllä kuin sydämellä.

Tämä vuoden ensimmäinen numero osoittaa yhteisömme elinvoimaa: juttua on kokonaista 40 sivua kuvineen. Sillä lailla. Kelpaa täällä toimittaa, kun on aktiivia joukkoa toisilleen viestimässä. Talvirallin tapahtumista toivomme monia juttuja ja hyviä tilannekuvia, sillä tapahtumahan on todella kertomisen väärä.

Kirjapainomme Offset Koppinen Oy täyttää 25 vuotta. Toimitus ja koko kerho toivottaa sydämellisesti onnea juhlapäivän johdosta ja toivoo menestyksestä jatkoa raskaalla yrittäjän tiellä.

Kannessa on muuten Reijo Relanderin juttuun kuuluva kuva Erään matkan pää, Dingle Bay, ja takakannessa taas Saukkosen Risto 50-luvun ruskeassa nahkapuvussa museopyörän ääressä Eeron kuvaamana Siitamassa.

Voikaa vahvasti ja toimikaa kerhon hyväksi kaikin tavoin,

toivottaa Aki

PUHEENJOHTAJAN PALSTA



Niin pal kamalast harmittaa

Totta on. Aivan kuin ei jo nyt oltaisi rakastutettu noita vakuutusyhtiöitä tarpeeksi. Ja sitten vielä tämä kaksikymmentä prossaa lisää. Niin pal kamalast harmittaa. Niin pal, etten tässä enempää viitsi mainita.

Olosuhteiden pakosta kirjoitan tätä juttua jo tammikuun alkuviikolla. Kyllä, aivan oikein muistit, silloin kun alkoivat ne tulipalopakkaset. Auto on jo pitänyt käyttää pariin kertaan sulamassa huoltamon lämpimissä, ja on sitten jouduttu taasen lainaamaan virtaa naapurin kaapelipummille, niin ettei sitten omakaan auto lähtenyt käymään seuraavalla startilla. Viime kesän sateisia ja kosteita kelejä valitelleet ovat nyt kuitenkin tyytyväisiä; on melko kuiva ajosää. Tämänkaltaisen kova keli pistää lujille monet motoristit, jotka jostakin ihmeen syystä viitsivät talvella ajella. Kyllä minullakin on vakaa aikomus osallistua kerhomme talvitapahtumaan. Muuhun talviajeluun ei mukavuudenhalu anna sijaa. Ensimmäisen Talvirallini jälkeen, jossa muuten en palellut, olen aina miettinyt mikä olisi se paras suojautumiskeino pakkasta ja muutenkin epämurkavia olosuhteita vastaan. En ole löytänyt ainakaan itselleni mitään tosi hyvää patenttiratkaisua. Aina on tietysti pistetty paljon vaatetta päälle

ja taskulämmittimiä poveen, mutta pikkuisen epämurkava olo on kuitenkin ollut. Visiiri huurussa sitä on ajettu ja paksusta vaatetuksesta tönkkönä liukkaita talvitaipaleita pitkin Eteläsuomen kolminumeroisia teitä. Tunnelma kokoontumisissa on kuitenkin ollut aina lämmin. Ei olla matkalla ainakaan kaikkeamme jäädytetty. Tuntuukin, että kaikki konstit on jo käytetty ja sitten siitä pikku palelemisestä ja nenän vuotamisesta pitää huolen se vastapaino, joka saavutetaan, kun ollaan piiskattu itseämme ja päästy perille. Lämmin hernesoppa sulattaa kropan, mutta mielen sulattaa se kaverijoukko, joka ottaa sinut vastaan tänäkin vuonna talvireissussa.

Kerhomme vaatimatonta olemassaoloa aiomme esilletuoda MP 87 näyttelyssä. Sinäkin löysit osastomme aivan pääsisäänkäynnin tuntumasta.

Koko näyttelystä en voi vielä mainita mitään muuta kuin, että näyttelleanoilmettä on yritetty muuttaa uusilla järjestelyillä sekä sen, että osastollamme yritetään esitellä 69:n toimintaa mahdollisimman monille kiinnostuneille.

Ole varovainen, kauppiaat yrittävät saada pääsi käännettyiksi uusien pyörämallien suuntaan. Sitten onkin jo helppo tehtävä taivutella sinut ostamaan uusi kulkine vanhan vähänkätetyn tilalle. Kannattaako? Sitä nyt sitten jokainen miettii itsessään. Nykyinen jeni ja D-markan kurssi huomioiden minulla ei ole mahdollisuuksia vielä hankkia uutta ajopeliä. Kylä sekin niin pal kamalast harmittaa.

Osku

SUOMALAISET SAAPASMAALLIT MOOTTORIPYÖRÄILYN AJOHISTORIASSA

Suomalainen mies on ulkotöissä, armeijassa ja paljolti liikenteessä tarvinnut viime aikoihin saakka pitkävirtista vankkaa jalkinetta. Tämä saapasjalkineiden historia kattaa monta perusmallia lapikkaasta turvasaappaaseen. Nyt kun armeijakin on luopumassa nahkasaappaasta, jäljelle jää vain kumisaa-pas ja erikoistarvitsijoille postimyynnissä toimitettavia nahkasaappaita, on syytä kirjata suomalaisen saappaan historia, erikoisesti moottoripyöräilyn jalkineena yli puolen vuosisadan aikana.

Lapikas

Suutarin käsinneuloma ja -naulaama lapikas on tuohivirsun ohella vahvimmin kansallishistoriallinen jalkineemme. Se tehtiin kasvisparkitusta värjäämättömästä nahasta. Terva- ja eläinrasvalla kunnolla hoidettuna sen käyttöaika oli vuosia. Lapikkaan hankala puoli oli nahkapohjan liukkaus, mutta kumikoron keksimisen jälkeen tämä haitta lieveni. Moottoripyöräilyn alkuaikoina 1920-30-luvuilla lapikas oli monien moottoripyöräilijöiden perusjalkine, etenkin talviajossa. Kääntövirtaisen lapikkaan etu oli se, että sen varren voi vetää polvien suojaksi. Kun 1950-luvun Jawa-kautena kymmeniätuhansia moottoripyöriä oli työmatkakäytössä, varsin monilla oli ”liukuvartisia” lapikkaita, jopa niin pitkillä varsilla, että ulottuivat reidenjuureen saakka. Kun alla oli yleisesti vahvat, flanellivuoriset nahkasaapashousut, talvimotoristin alapää oli varsin hyvin suojattu. Sitten lapikas katosi lähes 20 vuodeksi, palasi tehdasvalmisteisena kumipohjaisena varsin yleisenä talvikäyttöön 1970-luvulla. Moni motoristi käytti sitä ajojalkineena, joskin uusi lapikasmalli ei ollut niin vahva ja kestävä kuin kyläsuutarien käsityönä tekemät. Kun kansallisia arvoja nykyisin hyväksytään, lapi-

kas tuskin kokonaan poistuu suomalaisesta jalkinehistoriasta tulevaisuudessa.

Nahkasaapas

Musta nahkasaapas alkuhistorialtaan on ”herraskainen”, kansanmiehen käytössä se oli lähinnä matkajalkine ja pyhäpuvun jalkine. Tiet ja kadut olivat usein kuraiset ja virkamiestenkin käyttöjalkineena oli aikanaan saapas, puolikengillä ei pärjätty. Lapikkaan rinnalle työsaappaaksi nahkasaapas alkoi yleistyä viime vuosisadan vaihteessa. Mutta kun sitä ei saatu niin helposti vedenpitäväksi kuin lapikasta, siitä ei tullut yleisintä jalkinetta työkäyttöön ennenkuin 1920-30-lukujen vaihteessa. Silloin sitä ostettiin jo tehdasvalmisteisena enemmän kuin kyläsuutareilla teetetynä.

Moottoripyöräilijöille työsaapasmallinen nahkasaapas oli sopiva jalkine ja se ilmeisesti syrjäytti lapikasta jo 1920-30 luvuilla.

1950-luvulla alkaneella moottoripyöräilyn kasvukaudella nahkasaapas tietysti oli tärkeimpiä ajojalkineita. tavallisen työsaapasmallin ohella oli suosittu armeijan luja ja pitkään kestävä nahkasaapas. Kun useimpien motoristien ajopuku oli ruskeaa nahkaa, haluttiin myös saappaat ruskei-

na. Ruskean saappaan suosio kesti useita vuosia. Saappaissa oli nahka-pohjan päälle liimattu raakakumipohja, pitkät lähes polvitaiteeseen ulottuvat varret, joissa oli kahdella soljella kiristys. Moottoripyöräilyn yleisyys loi tälle saapasmallille hyvät markkinat, ja sama malli oli hevosmiesten suosiossa niin työajossa kuin ravitouhuis-sa. Nykyisinkin on motoristien käytös-sä ullakoilla säilyneitä vahvoja 1950-luvun nahkasaappaita, mutta monilla seuduilla ei enää ole suutareita, jotka voisivat niitä korjata. Myös jo kohta historiaan joutuvaa armeijan nahkasaappaita ovat jotkut onnistu-neet hankkimaan.

”Jatsarit”

Kansankielistä jatsarit-nimitystä voi käyttää työsaapasta kevyemmille nahkasaappaille, joilla on oma historiansa. Ne valmistetaan hyvälaatuisista

box-nahoista ja ne hoidetaan rasvojen asemasta kiillokkeilla. Niiden malli on sovellutettu upseerisaappaista ja ne alkuaikoina olivat miesten mustan juhlapuvunkin jalkineina kenkien asemasta. Kun 1920-luvulla alkoi nousu-kausi ja levisi muotitanssiksi jazz, kiiltävät, kovavartiset ja nahkavuoriset muotisaappaat saivat vakiintuvaksi nimekseen jatsarit. Ne sopivat nuoren miehen tyyliin, oli pukuna tumma juhlapuku tai puvun takki saapashousujen kera. Kun kuljettiin huvipaikoille hevosella tai polkupyörällä, saapas-jalkineet olivat tarpeelliset.

Suomalaisen miehen työkäyttösaa-pashistoria yhdessä kuvassa. Etua-lalla kääntövarsilapikkaat, rivissä va-semmalta: armeijanmalliset työsaap-paat, kumiteräsaappaat, kumisaap-paat, kumiset turvasaappaat, nahka-vartiset turvasaappaat.



Jatsarityylistä saapashistoriaa. Va-semmalla 2 paria jäykkävartista van-hempaa (myös upseeri) tyyliä. 1950-luvun huippulaadun ”formuvar-ret”; 2 paria 1970-80-luvun heikompi-laatuisia formuvarsia. Etualalla ravi-miehen käsityönä tehdyt laatusaap-paat.

Kuvat ja artikkelin aineisto Siitama-arkiston käyttövaatehistoriallisesta tutkimuksesta v:lta 1970-86.

1920-30-lukujen vaihteessa kova-vasi vaihtui pehmeäksi vahvasti poi-muttuvaksi nahkavarreksi ja saap-paan kärkeä leveni. 1935 jälkeen Mantereen kenkätehdas kehitti ns. formuvarren, josta tuli räjähdysmai-sesti muotisaapas lähes 25 vuodeksi. Osan ajasta oli muotia myös ruskeana. Varren pituus lyheni edellisistä malleista kymmenisen senttiä. For-

muvasi palasi hetkeksi muotiin 1980-luvulla, mutta entisestä hyvästä ja lujasta laadusta oli vain varjo jäljel-lä.

Moottoripyöräilyn historiassa for-muvarrella on oma osuutensa, eikä vähäinenkään. Kaikista saapasmal-leista se on ”jalkaystävällisin”: hyvä-lestinen, kevyt, kestävä. Kun katselee vanhoja valokuvia TT-(RR)-ajoista, useimpien mestariajajienkin ajojalki-neina ovat tehdasvalmisteiset formu-varsijatsarit. Kun eräessä kansainväli-nessä ajotapahtumassa 16 v. sitten ”koeajettiin” vertailumielessä erilai-sia saapasmalleja, suomalainen jatsari sai ylivoimaiset yhteispisteet, ohi monien mp-ajoon tehtyjen ajosaap-paiden. Monet olisivat halunneet tila-ta sellaiset, mutta suomalaiset tehtaat vastasivat lyhyesti ja tyyli: emme valmista niitä teille. Jatsari ei enää so-pinut jalkinemuodin imagoon 1970-luvulla lainkaan.

Kumiteräsaappaat

Aitosuomalaiseen jalkinekolmikkoon tuohivirsun ja lapikkaan ohella kuuluu kumiteräsaapas. Se "löydettiin" 1930-luvun alussa ja siitä tuli yleisin ulkotöiden jalkine lähes 30 vuodeksi. Kokokumisaapastakin oli saatavissa, mutta se koettiin kömpelöksi, ras-kaaksi ja hiostavaksi etenkin sellai- sessa ulkotyöelämässä, missä joutui päivän mittaan paljon kävelemään. Kumiteräsaapas löi itsensä läpi eten- kin metsätyövoiman ja maanviljelijöi- den jalkineena. Varsinahka oli alkuai- koina hyvää ja kestävä, kun sen ras-vasi se oli vedenpitävä. Samat varret voi käyttää kaksiin teriin. Parhaat var- ret saatiin vanhoista jatsareista tai hy- välaatuisista työnahkasaappaista. Ku- miteräsaapas alkoi syrjäytyä, kun ul- kotöissä tuli käyttöön koneita, eikä ol- lut paljon kävelemistä. Pikiparkittu varsinahka oli heikosti vedenpitävää, eikä kunnan rasvoja hoitoon ollut enää saatavissa. Etenkin nuoret mie- het tottuivat kokokumisaappaisiin, kun eivät keveimpiä jalkineita olleet kokeilleetkaan.

1950-luvulla moottoripyöräkautena kumiteräsaapas varmaan oli eniten käytetty ajojalkine ainakin niissä ta- pauksissa, missä ajoasu oli sama kuin päivän työasu. Nykyhetkelläkin lienee Suomessa joillakin kumiteriä ajokäytössä, mutta niiden etuja ei tun- neta kun ei niitä ole saatavissa ja ko- keiltavissa. Eräs englantilainen elin- kautinen motoristi, jolla on suomalais- set kumiterät, pitää niitä käyttökelpoi- simpina ajojalkineina maan sääolo- suhteissa suuren osan vuotta.

Kumisaappaat

Nykypolvesta tuntunee uskomatto- malta, että kokokumisaappaita Suo- messa on ollut saatavissa 1920-luvulta lähtien, mutta yleisjalki- ne siitä tuli 1960-luvun puolivälin paikkeilla. Silloin armeijakin vaihtoi kumiteräsaappaat kokokumisiin. Eräs silloin sotaväessä ollut kertoi, että kyl- lä maastossa tajusi kuinka paljon ras- kaampi ja kömpelömpi kokokumisaa- pas on kumiterään verrattuna. Kumi- saappaan "roolia" nykyhetkellä ei tar- vitse tämän enempää kuvata. Miltei jokaisella motoristilla ne on tarpeen vaatiessa käyttöön otettavaksi. Ylei- sessä ulkoilukäytössä kumisaapas on valta-asemassa, jos lenkkitoosu ei käy. Työelämässä kumisaapas on usein turvasaapasmallia, teräksisin vahvistein.

Saapasjalkineiden historiassa muuttumiseen on vaikuttanut työelä- män ja käyttötarpeen muutokset. Muotialalla pitkävirtainen saapas on muuntunut naisten muotijalkineeksi. Alkujaan vahvasti maskuliinisesta jal- kineesta on tullut feminiininen, joka suorastaan on "kielletty" miesten käytöstä kumisaapasta lukuunotta- matta. Markkinointi ilmeisesti on joh- tanut tähän muutokseen: mies pitäisi saappaita vuosikautia, nainen muut- taa joka vuosi kun malli ja väri vaih- tuu.

Siitaman Eero

MEIKÄLÄISEN KONTIO-86

Tässä kovien pakkasten keskellä sal- littaneen pieni muistelo viime kesän Kontiosta ja matkasta sinne.

Lähtö oli epävarmaa viimeiseen as- ti, koska keväällä virkamiehet päätti- vät mennä lakkoon. Uuden pyörän hankinta viivästyi lakon takia noin 1½ kuukautta, tyyppikatsastuspaperei- den vuoksi. Lopulta kitenkin asiat sel- visivät ja sain ruuvata rekisterikilven paikalleen 5.6.-86.

Valmistautuminen alkoi oikeastaan kahdella tasolla. Toisaalta pyörän mittariin oli kelattava mahdollisim- man nopeasti kilometrejä, ettei sisää- najoa tarvitsisi enää matkalla ajella. Sisäänajo edistyi ripeästi ja tavoite saavutettiin niin, että pystyin liikku- maan tiekohtaisia rajoituksia noudat- taen.

Toinen kohde oli sitten työmäärän lisääminen noin kaksi viikkoa ennen lähtöä. Saadakseni pidemmän vii- konlopun, koska kesälomamme alkoi viikkoa myöhemmin kuin normaalisti. Matkaa kertyisi kuitenkin niin paljon, ettei olisi mielekäästä ajaa sitä sama- na päivänä kokonaan. Korvaavia tun- teja tein niin paljon, että perjantai jäi kokonaan vapaaksi ja torstaina pää- sin liikkeelle kello 14.00 paikkeilla. Myös pakkaus tuli suoritettua ennak- koon, jottei sekään hidastaisi lähtöä.

Torstaina 3.7.-86 starttasin kello 14.00 kuten olin aikonutkin. Ajoreitin suunnittelin pienempiä teitä pitkin Salo-Somero-Riihimäki-Lahti-Heinola. Lahti-Heinola välillä jouduin tietenkin ruuhkaan, jossa sain seisoskella tie- työn vuoksi. Ilma oli kuitenkin kuin morsian, joten eipä siinä mitään. Mat- ka jatkui pikkuhiljaa ja Heinolan jäl- keen koukkasin taas pois 5 tieltä ja suunnistin valtatielle 59. Ruuhka lop-



Suomen kaunein kyläkauppa.

pui kertaheitolla ja sain ajella rauhalli- sesti. Joutsasta siirryin taas pienem- mälle tielle, joka suuntautui Kangas- niemen ja Pieksämäen kautta Suo- nenjoelle. Tätä väliä voisin suosittelaa rauhallisille motoristeille. Tiet ovat pinnoitettuja, tosin osin jonkun verran pintavaurioisia. Maisemat ovat kau- niita ja taatusti rauhallisia.

Ajelimme erään mersumiehen kanssa peräkkäin useita kymmeniä kilometrejä. Hän ajeli aivan tiekoh- taista, joten ei minulla ollut mitään syytä ohitukseen. Pidin myöskin riit- tävän turvallisuusvälin. Kyllä mersun omistajakin huomasi minut, koska lo- pulta poistuessaan edeltäni risteyk- sessä eri suuntaan hän katsoi sivul- leen pitkään ja hymyili. Vähän ennen Maanselkää aivan Pieksämäen kyl- jessä on Suomen kaunein kyläkaup- pa sekä hieno huoltoasema-ravintola yhdistelmä. Maisema mitä kaunein.



Kangasniemi.

Suonenjoelta suunnistin taas 5:lle ja Kuopion kautta Säyneiseen, jonne saavuin kello 23.00. Kotiväki oli painunut juuri pehkuihin, joten pystyitin teltan pihalle. En nimittäin hennonnut herättää heitä. Joskus aamuyöstä oli systeri herännyt ja katsonut ulos, myös äiti oli hereillä ja kysyi: "Mitä siellä on?", systeri vastasi: "Moottoripyörä". Äiti sanoi sen muistuttaneen rukoilijasirkkaa.

Perjantaina tapasin Velkin Juuassa, jonne olimme tehneet tärskyt kello 15.00. Ajoitus osui nappiin, hän oli tullut 3 minuuttia aikaisemmin. Siellä kävimme myös piip-ripasessa, koska

sen jälkeen ei olisi mahdollisuutta täydennyksiin. Siitä alkoi urakka ajaa Taivalkoskelle Kontioralliin. Matka sujui parina mukavasti. Ilmakin oli edelleen suosiollinen. Oli oikein mukava ajella kohti pohjoista Sotkamon ja Ämmänsaaren kautta. Ämmänsaaren jälkeen siirryimme taas pikkutielle no 897, joka johtaisi melko suoraan Taivalkoskelle. Ekan motoristin tavoitimme tällä pätkällä, muita ei ollut koko matkan aikana. Taivalkoskella oli kuitenkin täysi säpinä päällä, emme olleet ainoat paikalla olleet.

Reittiohjeet saatuamme ja nautittuamme sämpylät starttasimme viimeiselle osuudelle kohden Kylmäluoman leirintäaluetta. Valitsimme tietenkin vanhasta tottumuksesta enduromiesten polun, joka oli huonokuntoinen, varsinkin katupyörällä siellä ei voinut ajaa kuin 80 km/h. Tällä pätkällä sattui sitten reissun ainoa kömmähdys. kaveri näki poron, välkytti jarruvaloaan ja osoitti tuolla. Meikäläinen oletti, että hän ajaa hiljalleen eteenpäin, katsoin poroa, katsoessaani seuraavan kerran eteeni hän seisoi 3 m päässä edessäni. meikäläinen veti liinat kiinni ja sitten syleiltiin maata. Haaverina oli rikkoutunut vilkku, oten selvitiin pelkällä säikähdyksellä. Perille saavuimme 24.00, jonka jälkeen seurasi yksiöille paikan etsintä ja pystytys. Aamuyön tunteina vielä pieni kierros alueella ja sitten vetäydyimme yöpuulle. Aamulla herätessämme ilma oli muuttunut vetisteleväksi ja viileäksi. Ystäviä tapailtiin ja juttu luisti. Uteluihin, joissa kysyttiin pyörän merkkiä, vastatessani Guzzi, yleinen suhtautuminen oli suorastaan paheksuttavaa. Ainoastaan Ouran Aki suhtautui valintaani ymmärryksellä. Tunnettuahan oli se, että tutuista jokainen tiesi minun vaihtavan pyörää, muttei kukaan mihin. Il-tapäivällä saunottiin, ruokailtiin ja odotettiin illan ohjelman alkua.

Ohjelma oli monipuolinen palkintojen jakoineen ja huoltoaseman hoitajan puheineen. Kun tanssin sitten piti alkaa, esteri avasi hanat seljälleen ja jouduimme odottelemaan tunnin verran sateen taukoamista. Ihmeesti porukkaa ilmaantui tanssimaan, kun sää meikäläisenkin tansittua muutama kappale erään motoristin toimittajan kanssa. Aamupuolella yötä painuttiin taas pehkuihin olaksemme virkeitä takaisin kotia kohden ajellessamme. Järjestelyt pelasivat kaiken kaikkiaan moitteettomasti ja alue oli riittävän suuri, ettei ahtautta päässyt syntymään. Sunnuntaiaamu alkoi sateisena, joten lähdön tohinassa joutui jopa laittamaan sadeasun ylleen. Portilta saimme vielä

huolto-asemalta lahjoitetut muistopätkät ja niin keula käännettiin kohden etelää.

Aluksi ajelimme 5 tietä Kontiolahdelle, sieltä Sotkamon kautta Nurmekseen. Sen jälkeen suunnistimme kotipaikalleni, jossa vietimme pari päivää. Kuopion ja Varkauden kautta Juvalle josta Puumalaan, Ruokolahden ja Imatran kautta mansikan paimintaan Joutsenoon. taas vierähti kaksi päivää helteessä. Sitten olikin jo aika siirtyä kohti Saloa. Uusi pyöräni pelasi moitteettomasti ja kilometrejäkin kertyi 2000. Reissu oli kaikin puolin onnistunut.

Hanski

Näkymä Kangasniemi-Suonenjoki väliltä. Kaunista isänmaatamme.



SAARIVALTAKUNTAA VALLOITTAMASSA



Grotto Pub, South-Shields, 8.6.-82

Ihmislapsella on kautta aikojen ollut ihmeellisiä haaveita, toiveita ja päiväunia matkustamisesta. Joillekin savupirttien kasvateille on riittänyt se, että kerran pääsisi ulkomaille Uttiin tai kaukomaille Kaipiaisiin. Halu muihin maihin mustikkaan on vallannut myös mieliä ja matka on suuntautunut ulkomaille. Tänä massaturismin aikakautena on ollut havaittavissa junteja, jotka yleisestä mielipiteestä huolimatta eivät ole olleet taipuvaisia lähtemään salmoruuhkaretkille etelään.

Itse olin jo onnistunut käymään sekä Utissa että Kaipaisissa ja alkoi tuntua suussa ihmeellistä mustikan makua. Karttaa kädessä pyöriteltäessä maku tuntui voimakkaammalta Brit-

tein saarten kohdalla. Ei muuta kuin allakantekijäin asentoon ja mieltämään, mitä käytännön toimenpiteitä tällainen retki vaatisi. Kaksi asiaa vaikutti selvältä, — matkan kohde ja matkustusväline, moottoripyörä. Matkatoimiston esitteet vaikuttivat laihanolaisilta, joten suunta Kouvolan maakuntakirjastoon ja repimään hyllystä kirjoja, jotka sanoin ja kuvin kertoivat matkan mahdollisista kohteista. Ja löytyihän tuota, — oli kuvakirjoja ja matkakertomuksia repullinen, joita vähin erin kanniskelin kotiin, nojatuolimatkoja varten. Kesää kohti mentäessä alkoi tuntua siltä, että matkalle ei tarvitsisi lähteäkään, sillä niin oli nuppi turvoksissa saarivaltakuntatietoutta. Matkalla tosin havait-

eli suomipoika suuressa maailmassa

sin, ettei yhtään liikaa ollut tullut tietoa pönttöä, sillä kun tunsin asiat pääpiirteissään, saattoi keskittyä yksityiskohtiin. Kauas on yleensä pitkä matka ja joskus se jopa kestääkin kauan, etenkin, kun Suomesta lähtee lätköiden yli kaarnapursilla kuten Mikki. Suunniteltuun kuvioon kuului laivamatka Ruotsiin ja Göteborgista Newcastle upon Tyneen, Skotlannin rajamaille. Kaksi laivamatkaa per sivu tarvittaisiin joka tapauksessa ja tämä oli yksi vaihtoehto. Liput katsoin parhaimmaksi lunastaa jo Suomesta, koska näin jäi yksi show pois matkan varrelta, eikä tarvinnut raahata lippurahoja mukana pitkin matkaa, edes shekkeinä.

Matkaan

Tuli päivä, jolloin suoritettiin viimeiset tarkistukset, heitettiin Paxia poskeen ja paukautettiin paanalle. Olo oli kuin Vasco da Gamalla, mentiinhän kohti suurta ja tuntematonta. Vaan ensin hän sitä ajautettiin Helsinkiin, joka ei nyt niin suuri eikä tuntematonkaan ollut, hiljainen kylläkin. Eikä ihme, sillä olihan lauantiaiehtoo ja alkuasukkaat olivat lähteneet kai Savoona saunaan. Piiristystä sataman harmauteen toi skootteripariskunta, jonka kulkuneuvon perässä raahatui tölkkiä ja muuta rihkamaa, just married, you know! Tuntui mukavalta olla lomalla, Tukholmaan asti. Tilitilälämpömittari nimittäin näytti 13 astetta ja suoritin heti mielessäni inventaarion mukana olevista trikoista. Mitä teen, bermudashortseilla ja t-paidoilla ja missä ovat villapaita ja välihousut. Lämmittävä

voimistelua tuli lavan heiluttamisesta, sillä motoristeja oli näin sunnuntaina melkoisesti liikkeellä. Eräässä tienvarren tavernassa tuli eräs vanhempi herrasmies juttusille kertoen tulevan sa pyörällään jostain ikämiesmeetin-gistä. Hmmm... eipä taida vanhat sielläkään pysyä nuorten vauhdissa kokoontumisissa. Koska suurempaa kiirettä ei ollut, pomppasin Ödehögistä alas Vätterin rantatielle, joka on aina yhtä lumoava ja antaa sopivan katkoksen valtavyölyän apaattiseen tahkoamiseen. Jo tokkiinsa keskeisestä Ruotsista löytyy monia vaihtoehtoreittejä, jotka eivät matkaa välttämättä pidennä ja hidasta, — nyt riitti rantapätkä. Saapuminen Göteborgiin, ensin Götajoen rantaan, sitten mahtavan sillan yli joen toiselle puolen, lisäsi reissufiilistä ja saapuminen satamaan toi mieleen, että suomenkielen voisi kuukaudeksi unohtaa. Maailma on pieni, sen ovat monet havainneet, niin myös minä satamassa. Ei nimittäin kestänyt kauan, kun hahmotin erään motoristin rintapielessä tutunnäköisen merkin. Kun lähdin asiaa varmentamaan, niin lukihan siinä "MP-KERHO 69 R.Y.". Ja taas puhuttaisiin ensimmäistä kotimaista. Olivat nimittäin Vannisen Jari & Pirjo humpbakaupungista joutuneet myös reissuvietin valtaan ja odottelivat nyt vain Lennartia, vanhaa Kontion- ja Suomenkiertäjää moikkaamaan lähti-jöitä. Tulihan hän lopulta ja naamari oli minullekin tuttu, vaikka nimi ei ensin kertonutkaan mitään. Satamassa jututin paria ruotsalaista pyöräkuntaa, joista toinen aikoi Skotlanttiin ja toinen peräti Orkney-saarille. — Lyc-ka tili!

Kun laivamatka kestää vuorokauden, alkaa kippo kuin kippo tuntua tulta, jopa niin, että kuvittelee olleensa siellä aikaisemmin. Eikä ihme, sillä kyseinen purnukka oli vanha Wellamo, ei se uusi karinmurskaaja. Nyt vain vanhus ajeli Pohjanmerellä Tanskan lipun alla. Kun kannelta seuraili laivojen häipymistä horisonttiin, alkoi uskoa huhuihin maapallon pyöreydestä. Pohjanmereltä löytyy tarvittaessa jo kunnan aallokkoa, joka saattaa sekoittaa sisuskalut, jos ne ovat heikompaa tekoa tai olosuhteista johtuen tilapäisessä yliaktiivisessa vajaatoimintatilassa lähinnä takaikuvventtiileiden toiminnan suhteen. Kaiteeksi ei käynyt yhtään kalastajia, jotka troolareissaan olivat haalimassa hankkeitaan, sillä niin hurjan näköistä oli keikkuminen aallokossa.



Mennäänkö bussilla South-Shields'in rantatietä? 8.6.-82

Saarelle

Hohhoijaa-tunnelma oli päässyt hie- man yllättämään laivalla ja kun ran- tautuminen lähestyi, antoi kamojen keräily tervetullutta toimintaa. Sata- masta ei poistuttukaan vain hanskaa heilutellen, vaan täytettiin papereita, joissa udeltiin, että mistä tulet, miksi tulet, mihin menet, kauanko aiot vii- pyä jne. No, olihan jo korkea aika miettiä noitakin asioita, jos ne eivät aikaisemmin olisi tulleet mieleen.

Kello oli jo yli 7 pm paikallista aikaa ja oli aika etsiä yösiijaa eli yksinöpaik- kaa. Alustavia suunnitelmia oli tehty jo laivassa ja kirjallisuutta ja karttoja hyväksikäyttäen oli paikannettu sata- masta etelään leirintäalue. Joten vää- räkätisen liikenteen sekaan ja kohti etelää. Joenalitusten ym. vaiheiden



Näkymä Edinburgin linnasta kau- pungille. Etuvasemmalla linnan soti- laskoirien hautausmaa. 9.6.-82

kautta päästiin rantatielle, jonka piti johtaa leiriin. Eräälle parkkipaikalle sattui paikallinen motoristi, joka suos- tui opastamaan meidät perille ja heitti vielä viestin, että hyvä pub olisi aivan leirin alapuolella Pohjanmeren ran- nassa. Ilmoittautumiset kuntoon ja laavua pystyttämään. Pienet pyöräh- dykset 360 astetta kantapäillä ja tilan- teen toteaminen. Tämä Lizard- camping oli South-Shieldsin etelälai- dalla ja rinteessä, joka vietti Pohjanmereen- ja vietteli matkalaisia myös publiin. Jokainen, joka on kuul- lut puhuttavan Englannista, on kuul- lut myös pubista. Kysymys oli vain sii- tä mitä muuta pub oli kuin olutta. Al- kusoitto olisi tänään ja loppusointui- hin päästäisiin kuukauden päästä.

Grotto Pub

Grotto-nimellä lienee jotain tekemistä luolan kanssa, mutta tässä tapauk- sessa se ei ollut ainakaan negatiivis- ta. Pubin parkkipaikalta kurkistelim- me yli kaiteen mahtavaa rantanäky- mää, sillä kilometritolkulla riitti ranta- viivaa ja kymmeniä metrejä korkeata pystysuoraa seinämää. Suut nap- suen katsoimme alhaalla olutta nau- tiskelevia ja ihmettelimme, mistä sin- ne pääsee. Muutama asiakas näytti häipyvän kaivostornia muistuttavaan rakennelmaan aivan penkalla, joten perään vaan. Sieltä löytyi hissi, ja ra- hastava kerberos, tietysti. Pari killin- kiä kouraan ja alakertaan. Jo ensivai- kutelma oli mahtava, sillä kallioon

louhittu sokkelomainen sisälmys teki vaikutuksen matkahuollon baareihin tottuneeseen. Etikettien loistoa löytyi hyllystä ja hanasta valutettaviakin oli useampaa sorttia. Sutena ei kuitenkaan hyökätty lähteelle vaan kiihottettiin janoa äärimmilleen. Niinpä tutkitiin sokkeloita tarkemmin ja löytyipä portaat yläkertaan, josta löytyi kermaa. Ei senkummemmin paikkakunnan vaan mansikkakakun höysteenä. Siinä sitä.

Kermaleivosporukka katseli turisteja, kun naama virneessä päilyimme ympärillemme, kuin Korkeasaassa. Tuskinpa tv-sarjaa "Kahden kerroksen väkeä" oli kuvattu täällä, sillä kuivaksi ei sitä ainakaan silloin olisi voitu väittää. Jostakin syystä alakeralla oli enemmän vetovoimaa ja sieltä koukaten menimme rantaterassille. Oli laskuveden aika ja rantaa oli paljaana kenties satakunta metriä.

Joitakin levärokykiöitä ja puunran-koja oli muuten tasaisella rannalla, jossa koirantaluttajilla oli sileät tante-reet teppailla. Maakravun nenäkin haistoi sitä kuuluisaa meren tuoksua, joka ei kai vähiten johtunut rannalla muhivasta roinasta. Tunnelma pubis- sa oli rauhallinen eikä ollut havaitta- vissa suomalaista ahterit olalle- mentaliteettia alkomahoolin otossa. Oma pesusieni-intoilua rajoitti tarina Tahko Pihkalasta, joka vielä pirteänä vanhuksenakin käytti vesivekkaria. Lasillinen vettä illalla ja herätys kello kuusi, kaksi lasillista ja herätys viidel- tä. Kun häneltä kysyttiin, että kuinka herätys yli-ikämiehellä toimii, vastasi Tahko: — Nooh.... näin vanhemmiten se tuppaa pikkusen edistämään. Löy- tyipä kotimatkalle portaatin ylös penkalle, ettei tarvinnut välttämättä nousta konevoimalla.

Aamulla varhain kävin ikuistamassa kameran silmin vielä nämä erikoisen pubin maisemat. Vesi oli kohonnut ja huuhdelti terassin juurta. Kuvauskei-

kan jälkeen poistuin aamutoimille ja kun tulini takaisin, en ollut uskoa silmiäni. — Valtaisa sumu oli vallannut tienoot, eikä kunnolla telttaa erotta- nut, vaikka matkaa ei ollut muutamaa kymmentä metriä enempää. Ja äs- ken oli aurinko paistanut täydeltä te- räältä.

Olimme siis South-Shields nimisen kaupungin laitamilla ja vieressä oli paikallista unelma-arkkitehtuuria, pu- natiilisiä taloja, joiden seasta löysim- me ruokakaupan aamupalatarpeiden hankkimiseksi. Samalla retkellä saa- toimme tutustua brittipuutarhoihin, jotka osoittautuivat muutaman kym- menen neliön kokoisiksi, mutta olivat- han omia — tai ainakin pankin!

Hadrianuksen muurit

Kuuluisien pyöränrakentajien esi- isät, nuo "muinaiset roomalaiset" ammoisina aikoina, olivat onnistu- neet vähentämään kulkupelin pyö- rästä kulmia neljästä kolmeen. Oli ni- mittäin yksi töyssy vähemmän. Keisa- ri Hadrianus oli kuitenkin kuullut, että saarivaltakunnassa oli edistykselli- sempiä malleja "brittimotoristien hal- lussa". Ei muuta kuin sotajoukkojen kera alihankintaretkelle. Roomalaiset valloittivatkin vv. 43—80 jKr. koko Englannin, rakensivat teitä ja linnoitti- vat kaupunkeja. Skotit pihtasivat kui- tenkin pyöräsalaisuuksiaan siihen malliin, että Hadrianuksen oli raken- nettava muuri Newcastlen ja Carlis- len välille. Hurjat piktit pohjoisessa ja "mallivarkaita" hännäävät britit ete- lässä ansaitsevat vielä sen, että oli rakennettava Vallum, vallihauta, ete- läpuolelle suojamaan vartiomiesten selustaa. Hyvä oli siis yritys, mutta läskiksi meni. Jäihän kuitenkin jälki- polville ihmeteltävää. Itse muuri lui- kertelee pari metriä leveänä ja vaihte-

levan korkuisena läpi mantereen, mutta on itäpuolella näkyvissä vain paikoitellen. Syynä tienrakentajat, jotka v. 1745 tehdessään tietä, eivät paljon muinaismuistoista välittäneet, vaan tuhosivat osan tästä huikeasta rakennelmasta. Muurin lähistöltä löy- tyy luonnollisesti myös muinaisia lei- rejä museoineen, joissa saa hyvän käsityksen elämisestä 1900 vuotta sitten. Cilurnum ja Vindolanda voi- daan mainita nimeltä. Vindolandassa oli bussilasteittain koululaisia day- trip-matkoillaan tutustumassa kapp- leeseen vanhinta historiaa. Mitä muu- ten suomalaiset tekivät siihen ai- kaan? — Jyrsivät alaoksilla banaa- neitaan! Muurin sijainti on strategi- sesti oikeaoppinen eli kukkuloiden harjoilla, ja kun tie kulki melkoisen lä- hellä, oli hyvä seurailta ympäröivää vehmaan kumpuilevaa maisemaa. Tiet olivat poikkeuksetta hyväkuntoi- sia, mutta karkeahkoja ja kapeita. Ns. jätkänpolkua ei ollut ja pusikko saat- toi kasvaa tuuheana seinämänä tien sivussa. Kaarteissa se oli otettava huomioon, ettei tarvinnut roikottaa korvanlehteä lepikossa. Tien keskel- tä löytyi ihmeellisiä patteja ja myö- hemmin tutkiskeltuani löytyi patin si- sältö pari kiiluvaa silmää. Ei hassum- pi oivallus, sillä sumussa ja pimeässä nämä kiilut ovat oivallisia majakoita ja säästävät varmasti skalppeja. Koska minulla oli tarkkoja karttoja käytössä, vältimme tietoisesti suurempia teitä. Pikkutietkin olivat päällystettyjä ja niit- tä oli ilo lykätä. Sillat olivat tuottaa yl- lätyksiä, sillä niissä oli toista metriä korkeat paksut kivikaiteet ja rajoittivat näin kallistamista sillalle tultaessa. Kyseisiä siltoja löytyi juuri pikkutei- den varrelta. Joissakin risteyksissä oli viittaa kuin pelinjohtajan viuhkas- sa ja oli oikein pysähdyttävä luke- maan karttaa. Lopulta saavuimme maaseutukierrokselta valtatielle A7, joka vei meidät Edinburgiin.

Edinburgin herttuan jäljillä

Kaupunkiin saapuessamme Jartsit te- rävänä veikkona havaitsi i-opasteet ja niitä seuraten pääsimme turisti- infoon. Sieltä löytyi tietoa majapai- koista ja lähdimme kaupungin ulko- puolelle, Little Franceen. Siellä tapa- simme myös hesalaisen kaverin SR 500:lla ja häneltä sain monta hyvää matkavinkkiä. Hän oli nimittäin touko- kuun FIM:n jälkeen kierrellyt Rans- kassa ja Irlannissa, ennen tuloaan Skotlantiin. Omalla pyörällä ei kan- nattanut lähteä reilun kymmenen ki- lometrin matkaa kaupunkiin teke- mään, vaan mentiin bussilla. Ja teh- tiin tuttavuutta herra tarkastajan kanssa. Bussikuski kai tunsu meitä kohtaan sääliä ja antoi hieman hal- vennusta, mutta tarkastaja rokotti he- ti. Edinburg sijaitsee lahden rannalla, jonka läheisyyttä ei tosin kaupungilla huomaa. Kun raahautui observatorio- kukkulalle avautui näkymä lätäkölle- kin. Kaupunkinäkymä oli kuitenkin mielenkiintoisempi ja kukkulalta sai karttaa apunakäyttäen hyvän koko- naisvaikutelman tienoista. Kaupun- gin keskellä olevassa syvänteessä oli katettu rautatieasema ja itse ratak- in oli melko huomaamaton. Vanha kes- kusta oli muutaman kilometrin läpimi- taltaan ja piti sisällään mm. suuren puiston, tempelin ja tietysti linnan korkealla töyräällä.

Linnaan ei säntäilytkään miltä il- mansuunnalta tahansa, sillä sellaista pystyseinä oli tarjolla, että oli kiltisti etsittävä viralliset kulkureitit. Saariva- takuntahan on kivikasojen luvattu maa, mutta Edinburgin linna edustaa kyllä ehdotonta huippua. Linna-alue on kuin kaupunki kaupungissa, valta- vine kulkureitteineen, pyhäkköineen, museoineen jne. Jokaiselle aselajille löytyi oma museonsa ja luku sinänsä oli kruununkalleuksien säilytyspaik- ka. Ne oli kaikkien töllisteltävissä,



*Pussipillien kasausta Loch Ness'illä.
11.6.-82*

Pastoraali Chatsworth'ista. 13.6.-82



mutta ei valokuvattavissa ja hampai-
siin asti aseistetut velikullat pitivät
huolta siitä, että liiallinen mielenkiinto
kalleuksiin haihtui.

Linnasta oli hyvä näkyvyys kau-
pungille ja yleisilme oli nokinen, joh-
tuen kivihiilen käytöstä. Suomipoika
saattoi pälistellä täällä ilman, että
muut tuskin huomasivatkaan, sillä
sellainen rotujen sekamelska vallitsi
itse linnassakin, että yksi valkonaa-
ma sulautui joukkoon vaivatta. Päivä
tuntui vierähtävän ketterästi pelkäs-
tään linnassa. Pari päivää olin kuljes-
kellut Vannisten kera, mutta aamu-
päivällä he olivat nousseet taas pyö-
rän selkään ja pienen pohjoiskouk-
kauksen jälkeen suunnanneet ete-
lään. Linnakerroksen jälkeen sanda-
alit tuntuivat savuavan ja niitä oli
mentävä jäähdyttämään erääseen
keskustan publiin. Kadunkulmassa
seisoi paikallisen autoteollisuuden yl-
peys, Rolls Royce, ja siinä ympärillä
pyöriessä tuli vain mieleen, että kal-
lista on brittipojan kännynjälki, sillä
kovasti askeettiselta vaikutti kysei-
nen kulkuneuvo. Pubissa oli melko
hiljaista, kello oli hieman yli neljän.
Joitakin töistä tulevia kävi ottamassa
pakolliset, mutta sisään tuppasi myös
perheitä. Oli lepuuttavaa havaita,
kuinka luontevasti perheenisä saattoi
vaimonsa vierellä särpiä oluensa, las-
ten sillä aikaa leikkiessä pubin tiloi-
sa kaikessa rauhassa. Ilman perherii-
taa päästiin sitten taas siirtymään ka-
dun puolelle. Pakolliset kauppakier-
roksetkin piti tehdä turhuuden mark-
kinoilla ja eipä tämän kylän turistikyy-
dykset eronneet muista vastaavista.
Ainoat hankinnanarvoiset ostokset
olivat muutama rulla filmiä, sillä eten-
kin Kodakchromen hinta vaikutti koh-
tuulliselta. Filmin käytön strategiaani
nimittäin kuului, että ostin nimenom-
aan filmiä, jonka hintaan sisältyi ke-
hitys ja kun lähetin filmin kehitettä-
väksi, laitoin palautusosoitteeksi koti-

osoitteen, joten filmit odottivat minua
kotona, eivätkä hapantuneet laukus-
sa.

Vaatetta niskan ja kohti pohjoista

Sää oli muuttunut pilvisemmäksi ja
kun aurinkoisenaan päivänä ei
lämpötila juuri ylittänyt 20 astetta, nyt
oli tuskin 15 astetta. Jottei pelihousut
olisi vetäneet huurteeseen, oli nyittä-
vä verkkaritkin niskan. Liikenne vai-
kutti hiljaiselta, kun lähdin siirtymään
kohti Fourth Bridgea, joka johti yli pit-
kän lahden säästään kiertämiseltä.
Sinne ajellessa vasta tajusin kaupun-
gin laajuuden, sillä kaupungin liepei-
tä tuntui vain riittävän ja riittävän. Oi-
kominen tuntuu maksavan jokaises-
sa maailmankolkassa ja eri muodois-
saan. Nytkin oli kähmy kopissaan
taas rahanpyynnissä, mutta kun py-
sähdyn kaivelemaan killinkejä, hän
viittasi antamaan apinalle sokeria ja
eipä tarvinnut monasti kehotella.
Lahden toisella puolen, Kirkaldyssa
kävin pudottelemassa kortteja posti-
pönttöön ja sitten suunta tourist
route- merkein varustetulle tielle, joka
ajoittain kiipeili rinteillä antaen maini-
ot näkymät alas laaksoon. Täällä liik-
kuessa alkoi muovautua mieleen
maaisemien monimuotoisuus, sillä
näinkin pohjoisessa liikuttaessa oli
maisemassa ajoittain karuuttakin,
mutta seuraavassa hetkessä saattoi
löytää itsensä hyvinkin vehmaasta
ympäristöstä. Pitäessäni pientä väli-
palataukoa eräällä levähdyspaikalla,
pyrähti paikalle RT-Bemulla paris-
kunta, joka oli kotoisin Birminghamin
liepeeltä. He olivat tulossa Land's
Endistä, Cornwall'in niemimaan kär-
jestä ja menossa Skotlannin pohjois-
kärkeen ja aikoivat käyttää tähän sa-
haamiseen vain viikon. Eräänlainen
brittiläinen istumalihasten kestopesti.

Inverness'in jälkeen piti iskeä mietintämyssy sipuliin ja päättää, heittääkö pohjoisen kierros vaiko eikö? Ja otin suunnan kohti luodetta ja Hebridgea. Maisemassa tapahtui raju muutos. Mieleen alkoi tulla norjalaiset maisemat. Täällä ei ollut vuonoja, vaan järviä nimiltään Loch ... jotakin. Syntyvaltaan ne ovat vuonoa muistuttavia, mutta suosa on jäänyt umpeen ja niillä ei ole merellistä yhteyttä. Rannikolle saavuttuani katseeni tavoitti alhaalta rannasta pienehkön kylän ja en voinut olla hymähtämättä, sillä keskellä kylää ei ollut kirkko, vaan jalkapallokenttä. Mikä on pyhää kellekin! Rantapätkä oli maisemaltaan moni-ilmeistä, välillä valkoisia kallioita, sitten läpi mäntymetsän, viitta subtrooppiseen puutarhaan jne... Ajotunnit alkoivat tulla täyteen ja Poollessä oli aika pystyttää telta. Mereltä kävi aikamoinen tuuli ja ankkurit oli kiinnitettävä todella tukevasti tansereeseen. Ajatus karkasi hetkeksi Atlantille, sillä joidenkin kymmenien kilometrien päässä olivat Hebridit, jotka olivat innoittaneet Mendelsohnikin piirtämään muutaman nuotin paperille.

Sadepilvet alkoivat koleuden oheksa väijyä matkalaista, mutta vesi antoi vielä odottaa itseään. Erään Loch'in rannalla ajellessani näin silmäkulmassa vilauksen ja katsoessani tankkilaukkua, tajusin, että yksi kolmesta postikortista oli liihotellut tiehensä muovitaskusta. Liinat liki ja ympäri ja korttia etsimään. Navakka tuuli oli lennättänyt korttia ja lienee kääntänyt sen sellaiseen asentoon, ettei silmä sitä tavoittanut. Varsinainen yllätys koitti kotoisessa maassa, kun kuulin, että kyseinen kortti oli tullut perille, ruotsinkielisin terveisin varustettuna. Oli nimittäin joku ruotsalaispoppoo löytänyt kortin ja viskanut sen postiin, kun oli merkit ja kaikki. Yippeel!

Hirviötä hätyyttämässä

Läheltä Inverness'ia koukin pitkuliaan Loch Ness'in rantaan toiveena nähdä edes vilauksen kuuluisasta hirviöstä. Urguhartin linnan luota löysin parkkipaikan, johon juhta parkkiin ja tähtäilemään. Vanha viskisieppo kasaili juuri pussipilliään roskiksen päällä ja koska pelkäsin hänen vaihtavan pillin pulloon, pyysin häntä laitamaan tötteröt ojennukseen ja unohdettavan skottilaiset vielä hetkeksi. Valitelti kelin viileyttä, eikä ihme, sillä kunnan räkäpuikko valui kaverin nenästä, kun paiskin kuvia tästä turistipyödyksestä huulta purren. Näkyvyys alkoi heiketä, sillä kosteus alkoi tiivistyä tietäen rattoisaa loppupäivää. Tie Loch Nessiltä aina Loch Lomondille kulki kuniissa maisemassa, mutta sade vei aika tarkkaan suuremmat maisemanautiskelut. Sateen sekaan jäi muhkeita töyräitä, niiden joukossa Ben Nevis, korkein koko saarella. Tarbet'in kylässä sain tarpeeksi sateesta ja tähyilen B & B-merkkejä tien varresta. En odottanut löytäväni Brigitte Bardot'ia täältä, vaan bed and breakfast -majoitusta. Erästä rinteestä katse tavoitti tuoreen-, myös nättinäköisen talon ja kun ei kylän keskustaan mennessä löytynyt paremman tuntuista, suuntasin pihaan ja kyselemään majapaikan hintaa. Korvaus oli £6 eli hieman alle 50 Smk, enkä jäänyt itkemään, vaan heitin kamat sisälle.

Leirintäkorvaukset olivat olleet tähän mennessä £1—£2, joten nousua oli, mutta olipahan tasoakin. Emäntä loihdi iltateet ja kun sen jälkeen säntäsin vielä lämpimän suihkun alle, alkoi vähitellen luut lämmetä. Huone oli kuin "Tuhannen ja yhden yön tytön tärinöistä". Yleisväri vaaleansininen. Sängynpeitto hapsureunainen, lavuaari sininen kullatuin nupein, mutta lämmitys oli kytketty pois. Kylppä-



Italialaiset puutarhat, Glenngarriff, Irlanti. 25.6.-82

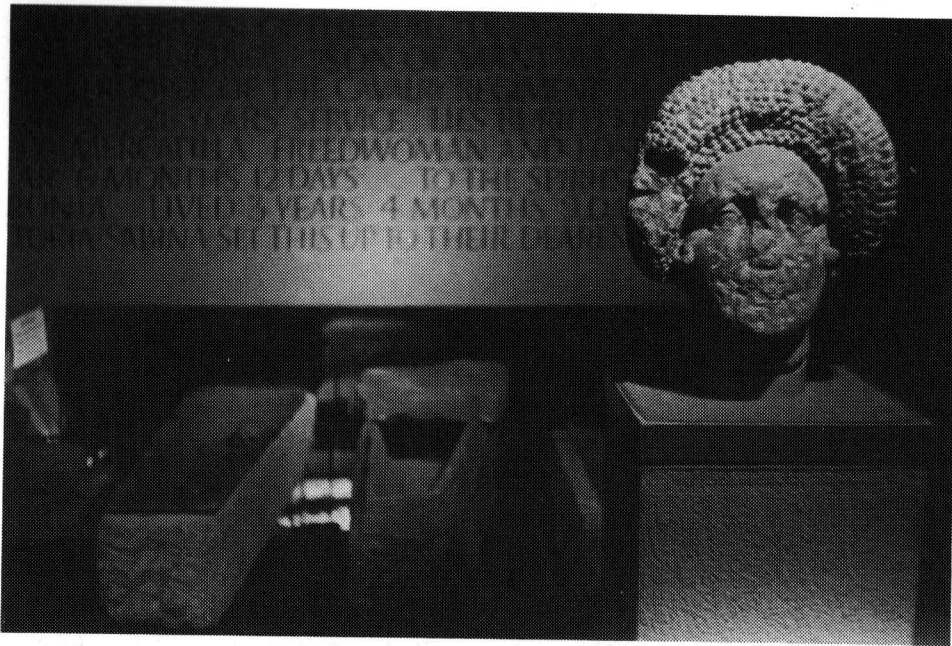
ri/wc oli käsittämättömän tyylikäs, sillä vaaleanpunainen oli värinä kaakeleissa, lavuaarissa, wc-pytyssä ja mattoissa. Ja tietysti kullattuja nuppeja. Sain kutsun rupattelemaan olohuoneen puolelle ja sieltäkin kuului samanlainen tyylikkyys kuin turistipuolelta. Isäntäpariskunta oli jo iäkkäämpää mallia ja heidän kanssaa oli helpo vaihtaa kuulumisia, sillä he puhuivat lähes kouluenglantia. Talvi saattaa muuten näillä leveysasteilla olla runsasluminen ja monasti joudutaan teitäkin sulkemaan, kun Pohjanmereltä pöhlää kunnan lumimyräkkä.

Lake District

Vaikka saarivaltakunnan ympärillä on vettä riittämiin, ei järviä ole kuiten-

kaan mainittavasti. Ja kun niitä josain on, saa 60 milj. ihmistä ryyristä rannoille. Tosin merenrantataso tarjoittaa järvenrantaryyristä, mutta sisävesien vähäisyys aiheuttaa sitten koomisiakin piirteitä. Siellä näkee nimittäin paatteja, jotka vaikuttavat hätävarjelen liioittelulta näinkin pienissä lätäköissä. Lake District eli järvialue on todella nimensä veroinen, sillä suppeahkolta alueelta löytyy muutama järvi ja kun lähiseudulla on kunnan töyräitäkin, vapaa-ajanviettomahdollisuuksia on monen makuun. Kun alue on lisäksi pyhitetty kansallispuistoksi, on kaikki edellytykset leppoisaan ajantappamiseen.

Keswickin eteläpuolelta löysin töyräältä kämppäriin, josta avautui upea näköala laaksoon ja sen takana ko-



Erään matkan pää, Dingle Bay, Irlanti. 26.6.-82

hoavalle, kilometriin nousevalle Skiddaw-vuorelle. Illalla lähdin "alas kaupunkiin" pienelle tutkimusmatkalle ja jo sinne mennessäni tienvarren idylliset ja siistit rakennukset lumosivat minut täysin. Kaupunki on melko pieni ja kierros ei kestänyt kauan, mutta liikerakennukset ja asunnot noudattivat samaa siistiä linjaa ja olivat ilo silmälle. Eipä ihme, jos kaupunki onkin melkoinen turistikeskus. Seuraavana aamuna tein varsinaisen kamerakierroksen ja onnistuin polttamaan rullallisen mv-filmiä tästä pienestä kaupungista. Kaupan oli kaikenlaista rihkamaakin, mutta ensi kerran sain tutustua oikein kunnon

kiipeily- ja retkeilyvälinevalikoimaan. Eli kaikenkaikkiaan mieleenpainuva paikka.

Kun käänsin keulan kohti etelää, riitti tätä kansallispuistoaluetta kymmeniä kilometrejä. Tiet olivat hyviä, eivät mitään puistokäytäviä ja maisema oli rehevää. Kanava-ajeluihin olisi ollut mahdollisuus laivoilla, mutta katsoin parhaimmaksi pysytellä maakrapuna. Windermere on merkittävä turistikaupunki samannimisen lätäkön rannalla ja siellä tuli ihmeteltyä säpinöitä sunnuntaiaamupäivällä. Museo oli valitettavasti kiinni, enkä malttanut jäädä odottamaan paria tuntia sen avautumista.

Vehreyttä jahtaamassa

Jos on Saksanmaalla omat teollisuusalueensa ja "hiilipottinsa", niin Manchesterin liepeillä tunsivat myös olevansa teollisuusalueelle. Kaupunkialuetta jatkuu silmäkantamattomiin, eikä kaupungin vaihtumista toiseksi huomaa muusta kuin uudesta kyltistä. Ruuhka-alueita näkyy. En tuntenut mitään vetoa lähteä pyörimään suurkaupunkeihin ja suuntasin Stockportin ja Sheffieldin välillä sijaitsevalle Peak District National Park'in alueelle. Maisema oli kumpuilevaa, tunturimaista. Töyräät kohoavat parhaimmillaan yli kuuteensataan metriin ja koska saarivaltakunnassa on harvoin tyynyä, oli riippuliitäjillä mitä mainioimmat tantereet. Laskeuduttuani erästä jyrkkää alamäkeä, ihmettelin väenpaljoutta töyrään juurella. Selvisihän syy. Speedwell Mine, vanha kaivos, jonka vedentäyttämiin käyttöön oli mahdollisuus tehdä kondooliretki. Siitä vain jonottamaan kuin pulaa Puolassa. Kondoolin nokassa oli lyhty, joka toimi ajovalona ja kapean käytävän sivulla oli joitakin pieniä lampuja tunnelman luojana. Voimakoneena olki sähkömoottoriperätuupari, joka kaikin puolin ympäristöystävällisenä kuljetti porukkaa kohti maanalaisista vesiputousta. Tunnelmaa oli ja tiettyä kolkkoutta, jota ei vähentänyt vallitseva viileys ja kosteus. Tämä kaivoskompleksi sijaitsee Castletonin ja Hopen välissä, josta löytyy myös Peak Cavern, pimeä luola ja pari muuta, joista Blue John Mine, neljä kilometriä pitkänä ja sinisiä ametistijuonteita seinällään, tarjoavat luolaihmisille vaihtoehtojaan. Mielestä välkkyi jo päästä tutustumaan rakennelmaan The Palace of the Peak. Tullessani Chatsworth'in kylään ihmettelin valtavia viheriöitä ja lammaslauvoja, — ja pysäköintikieltomerkkejä, jotka ohjasivat rahastaville py-

säköintipaikoille. Tietty. Okulaari hahmotti vihdoin tien, joka johti Chatsworth House'n pihaan ja pakko oli pysähtyä ihailemaan näkymää. Etualalla lipplatteli pieni joki ja sen takana, töyrään juurella, oli tämä 1700-luvun alussa rakennettu ranskalaistyylinen barokkilinna. Linnan takaa kohosivat portaat rinteelle ja ylhäällä taisi olla jonkinmoinen terassi, josta omistajat ovat saaneet ihailla tiluksiaan halki vuosisatojen. Harmittava takaisku oli sen sijaan, että paikka oli lyöty jo lukkoon ja jäi tutustumatta huonekalu-, kirja- ja taulukokoelmiin, jotka ovat kuulemma valtaisan. Ei syytä murheeseen ja kameralaukku olalle ja kedolle kuvailemaan. Kun palasin, pyörän ympärillä oli porukkaa kuin mehiläisiä. Luulin, että pyörälle oli käynyt jotain, mutta siinä vain ihmeteltiin vierasmaalaista kulkuneuvoa. Eräs isäntä päästi sitten suustaan puhetulvan ja kun minulla perukka laskeutui alustalleen, tajusin hänen puhuneen ranskaa. Minä suuresti ihmettelemään, että mitääh... Hän viitiilöi sitten kansallistunnusta SF ja selitti, että Ranskastahan sitä ollaan. Pidettiin pieni maantiedon oppitunti ja kaveri sanoi olleensa Ruotsin Lapissa, johon totesin, että vika Lapissa, yes. Selvisi sekin, että kyseinen linna ei ollut valtion, kaupungin eikä säätiön, niinkuin kuvittelin, vaan täysin yksityisomistuksessa.

Lähistöllä sijaitsee myös Haddon Hall, 1100-luvulta, mutta tältä päivältä alkoi kivikasakintiö olla täynnä, joten menoksi. Tavoitteena oli löytää lähistöltä leiripaikka, jotta olisin voinut seuraavana päivänä käydä tutustumassa linnan sisälmyksiin, mutta haaveeksi jäi.

Kohti konsonanttien sekamelskaa

Eräs kollegani aviomiehensä kera oli tullut myös saarivaltakuntaan ja

tiesin heidän olevan Etelä-walesissa kyseisen aviomiehen siskon luona. Tämä sisko oli ollut aviossa täällä jo parikymmentä vuotta ja koska olin saanut tervetuloivotuksen, aioin poiketa. Wales kielenä on erikoista ja tienviitoissa oli usein ensin walesilainen ja sitten englantilainen versio. Siinä sitä katse aluksi hapuili, ennenkuin oppi lennosta vilkaisemaan oikeaan kohtaan. Huimin walesilainen paikannimihirviö sisältää yli 50 kirjainta, joten on siinä kapakki-illan jälkeen muistelemista, missä asuu.

Kohteena oli Aberdare-niminen kaupunki Merhyr Tydfil'in lähellä ja piti löytää lehvistöstä sisäänkäynti Plas Newydd nimeä kantavalle rancille. Karjanpito oli perheelle puolitainen hobby, sillä isäntä itse omistaa hammasääkärikeskuksen ja on päivät pois kotoa. — Liekö illalla salaa harjoittelee isompien kallojen kanssa? Vaikka talosta löytyi kartano-Volvokin, pyöritteli isäntä työmatkat kireällä Minillä. Rakkaus tähän kulkuneuvon juontaa juurensa -60-luvulta, jolloin hän aktiivisesti ajoi rallia, käyden kolmasti Jyväskylän Suurajoissakin. Ralliharrastuksesta oli hyötyä minullekin, sillä hänellä oli Walesin alueelta erittäin tarkkoja rallikarttoja, josta löysi sellaisia koukeroita, että pois edestä lampaat ja paime- net. Aberdare toimi muutaman päivän ajan oivana tukikohtana päivämatkoilla. Koska kolleegapariskunta oli lähtenyt Lake Districtille, otin karttoja kainaloon ja jyräytin kohti pohjoista. Brecon Baconin kansallispuiston alueella pujottelin pieniä päällystettyjä kinttupolkuja lampaiden seassa milloin laaksoissa, milloin avarilla töyräillä, kunnes siirryin hieman suuremmille teille. Matkan varrelle osui myös Builth-Wells, jonka ympäristössä pari vuotta sitten oli Kuuden Päivän Ajo eli Sixi. Profiilia nimittäin löytyy, sillä maasto on kumpailevaa

laakson pohjalla liplattelevasta joesta aina yli kuudensadan metrin. Rhayder'ista kääntyin vasemmalle Elan Valleyhin, jonka varrelta useita toistaan komeampia patorakennelmia estämässä alhaalla virtaavan joen juoksua. Täällä törmäsin käsitteeseen reservoiir, joka tarkoitti tekoalasta, muttei niinkään voimatalousvaan juomavesimielessä. Tien varrella näkyi pätäkittäin vanhaa roomalaisten rakentamaa tietä, ettei kosketus historiaan olisi täysin unohtunut muutekin erikoisia maisemia ihmetellesä. Tien numero oli B 4518, joka tarkoitti käytännössä melkoisen kapeaa, mutta päällystettyä uraa. Toisinaan toinen korva lähes raapi kallioseinää ja toinen liihotteli tyhjän päällä. Rotkoon syöksynyt auto antoi muistutuksen kuolevaisuudesta ja rauhoitti menoa. Erään kinkaman päällä näin lammaislauman ja maastoauton ajouran ylös ja samalla niksatti mantsa-ajatus. Eikä muuta kuin usvaa putkeen ja suunta lampaiden sekaan. Ne ensin vähän hermostuivat oudosta kulkuneuvosta, mutta eivät tarvineet sentään nitroa. Ylhäältä näkee hyvin ja havaitsi maiseman yleisluonteen, pyöreitä kumpareita silmäkantamattomiin. Devil's Bridgen putouksilla tuli suoritettua päivän kuntojumppa, ensin alas laaksoon ja taas ylös "maanpinnalle". Jos oli putouksessa vettä, niin alkoi sitä olla ilmatilassakin, kun otin suunnan Aberystwyth-nimeä kantavaan kaupunkiin. Satamassa oli runsaasti huvipursia, jotka olivat huvittavan näköisiä seisossaan pohjamudassa, sillä laskuvesi oli vienyt kelluntaelementin alta pois. Lähtiessäni lounaaseen kohti Fishguardia, sade ja tuuli yltyivät. Tuuli heitteli ajoittain kuin Luoja kerjäläistä ja sai nojata sivutuuleen 45 asteen kulmassa. Koska Irlannin meri oli aivan vieressä, puhuri sai todelta vapaasti riepotella kulkijaa.

Rantatien leirintäalueilla ei näkynyt telttailijoita eikä ihme, sillä tällä kelillä poliisikoirakaan ei olisi viihtynyt askeettisessa majoituksessa. Kedoilla näkyi sitä vastoin tyypillisintä brittiläistä retkiyksiotä, kantti kertaa kantti asuntovaunua, joka oli asennettu kiinteäksi alueelle. Parhaimmissa oli huippuluokan keittäjiä, vaikka kulinariselta puolelta ajateltuna brittiläinen keittiö ei varsinaisia erikoisuuksia tarjoakaan. Rantapätkä riitti Gardiganissa, josta otin suunnan Carmartheniin ja sieltä "kotiin". Kyllä minua katsottiin kuin risaa viemäriä, kun sateessa ja tuiverruksessa saavuvin takaisin. Töllötintäkin tuli katseltua usein iltaisin, syynä jalkapallon MM-kisat ja toisaalta Falklandin kahakka. Näihin asioihin sai aivan toisenlaisen otteen, kun niitä seurasi maassa, jolle ne olivat erittäin läheisiä.

Seuraavana päivänä kelin salliessa ryhdistäydyin jälleen ja lähdin kääntymään St. David's katedraalilla, joka sijaitsee Walesin lounaiskärjessä. Vaikka retken rantamaisematkin oli komeita, teki tämä katedraali mieleenpainuvan vaikutuksen. Sitä on turha yrittää sanoin kuvailla, se on nähtävä. Oli ehditty viettää Suomipäivääkin, kun perjantaina päätin lähteä jatkamaan matkaa kohti pohjoista Walesia. Lohduttavia olivat talon suomalaisyntyisen emännän sanat, kun hän totesi, että hän on pitänyt miestä vähän höynähtäneenä, mutta on niitä näköjään muitakin. Vettä nimittäin satoi kuin aisaa, kun nyin Rukkaa niskaan. Isäntä nimittäin keräili myös vanhoja autoja, mutta minä itse tällä hetkellä ainoastaan sääliä katseita.

Nousin keskeistä Walesia ylös, osin tuttuakin reittiä. Sade harmitti, sillä yllätyksekseni Wales oli tarjonnut matkani muhkeimmat maisemat tähän mennessä, mutta nyt homma

oli mennä piirileikiksi. Oli iltpäivä, kun kaaroin kohti Barmouth'ia, Snowdonian alueella ja tapasin jälleen auringon. Valtavat tummat pilvet roikkuivat sisämaan vuorien yllä, mutta täällä rannikolla oli mieltä ylentävä keli. Oli kuulemma ollut koko päivän. Niin niillä toisilla. Barmouth vaikutti vihreältä lomakaupungilta. Oli sirkussyteemiä, pelihalleja ja keilailukenttiä, joiden laidoilla oli hupaisa istuskella ja katsella, kuinka eläkepapatkin juoksentelivat pallojen perässä. Silmää hivelevä yllätys oli karnevaali, jossa valittiin jonkinlainen kauneuskuningatar alueelle. Autot oli koristeltu viimeisen päälle ja perävaunuihin oli tehty suuritöisiä rakennelmia, joutsenia yms., jossa sitten kuningatar ja hoviväkensä löhöili. Oli marssirivistöä, jossa polvenkorkuisiakin oli tyylikkäästi puettuna mukana ja jokaisella oli oma musiikkinsa. Jos ei porukka omistanut omaa soittokuntaa, kulki ohjaaja vieressä kantaen kasettinauhuri, josta kuului marssimusaa. Siinä sitä suomipoika taas katsoi silmä pyöreänä maailman menoa ja toisten viitseliäisyyttä.

Ylöspäin yrittävän mieli

Sunnuntaipäivänä ei tarvinnut olla yksin liikenteessä, kun lähdin hakeutumaan kohti Snowdonia, Walesin korkeinta töyrästä. Näin pyhäpäivänä näkyi myös motoristiporukoita barboureissaan pakollisella sunnuntai-ajelulla. Snowdonin ympärille on kehitetty kaikenlaista turistipyydystä. Vuori on myös suosittu kiipeily- ja vaelluskohde ja sen lajin tallustajaa oli tienvierustat pullollaan. Maiseman kohotessa yli tuhanteen metriin, riittää siinäkin ihmettelemistä. Vuoret ovat vuosimalliltaan lisäksi nuorempaa, eli terävähuppuisia. Llandudno

oli pullollaan rantaleijonia ym. eläviä, enkä ollut löytää edes parkkipaikkaa. Tungos alkoikin riittää ja tulin takaisin Conwayhin, jonka linnan ympärillä aikani pyöriytyäni suuntasin Holyheadiin. Paatteja ei lähtenyt Irlantiin enää illalla ja niin oli etsittävä yöpuu tältä rannalta. Karttaan oli merkitty kämppäreitä, mutta ne osoittautuivat taas asuntovaunumökkikyliksi. Eräs viitta osoitti sitten erään mummon heinäpeltoon ja sinne vaan yöksi. Mummo oli ystävällinen, keittäen ilta-teet ja siinä rupateltiin Suomen kuumuisista aina maailmanpolitiikkaan. Talon kulmalla mukavuuksia edusti leirytyjiä varten paskio, jossa pieni rähjäinen lavuaari kera kylmän veden. Yleensäkin lämpimästä vedestä sai maksaa ylellisyyskorvausta. Tavallisin versio oli kolikkoautomaatti, johon rahat viskattuasi sait nauttia lämpimästä vedestä. Vaikeus alussa oli määritellä viruttelu aika ja muutama kerran kävi niin, että pelipanokset loppuivat loppusuoralla ja nis-kaan tärähti lähteenraikas vesi, juuri kun olin päässyt suihkuarjan huipukohtaan.

Vihreälle saarelle

Holyheadin satamassa kävin sitten lippushown, jota setvittiin kirjeitse vielä Suomestakin laivayhtiö Sealink'iin päin. Sain lipputoimistosta kännyyn nimittäin lipun kannan, enkä mitään maihinnoisu tai vastaavia tikettejä ja jopa kaveri, joka katsasti laivaanajavia, tuijotti lippua ja oli ulkona hommasta. Viitasi minut kuitenkin laivaan, mutta tapahtunut jäi kai-velemaan. Laiva oli melko rähjäinen, kuin kolmannen luokan kaljabaari kotosuomessa. Kovia oli kuitenkin pakettimatkatarkkajoukset: laivalippu Irlantiin ja litra väkeviä kaupantekijäisiksi.

Saarivaltakunnan ilmanala on keskivertoiseksi kosteahko, mutta itse muutamaa kokemusta lukuunottamatta, olin seikkaillut pari viikkoa yllättävän kuivin jaloin. Toiveikkaana siinä suhteessa olin menossa Dun Laoghaireen, Dubliinin lähelle, jonka saaren pitäisi olla saaren vähäsaate-simpia paikkoja. Läheltä Bray'ta löysin kämppäriin, jossa tapasin autoilevan lappeelaissyntyisen hesalaispa-riskunnan. Heidän kansaan tuli esiin laivamatkan lippujen hinnat ja mieltäni jäyti yhä enemmän ajatus siitä, että Holyheadin pojilla pyöri oma turisti-business. Sademääräkarta osoittautui jälleen tilastoksi, sillä Dublinissa tuli vettä vaakasuorassa tuulen kyydittämänä. Hyvin kesti halpa auto-maattivarjo tuiverruksen verrattuna yleisnäkömään, — roskiksesta töröttö nipiittain sateenvarjoja, mikä rieka-leina, mikä muuten vain mukavasti solmussa. Kastuihan sitä tällaisessa kelissä ja ei auttanut muuta kuin lähteä tupatöihin eli museoihin.

Trinity College, taidemuseo, kansallismuseo, kirjasto, — siinä paikkoja, joissa lämpimikseni tallustelin. Liekö pitää kiittää sadetta, mutta kierrokset olivat todella antoisia. Kaupungilta oli lopulta hankittava ne, mitkä lomalainen oli suuressa tyhmyydes-sään jättänyt kotiin, villapaidan ja sukut. Eipä olleet kalliita, 8.40 irlantilasta puntaa. Yleiskuvaksi tästä kaupungista jäi rähjäinen, eikä sitä juuri pelastaneet tyylikkääät uudisrakennukset.

Jätin Dubliinin sään ollessa yhä epävakaisen ja tavoitteena oli eteläisempi osa saarta. Ei kauankaan, kun alkoi tulla sakeaa tihkua, joka ei ymmärrä lähteä visiiristä pois. Se haittasi ajamista, mutta mentävä oli. Tiet olivat kapeita ja huonokuntoisia ja mielialaa ei nostanut se, että ennen reissua huollatetut Konit mäikivät pohjaan, että oli paikat pudota ham-

paista ja ketjuillakin alkoivat olla tunnit täysi. Alla oli nimittäin edelliskesäiset O-rengasketjut, joiden laskin kevyesti kestävän tämän reissun rasi-tukset, mutta Englannin puolella alkoi yllättäen kiristystarve lisääntyä aiheuttaen oman lisähuolensa matkustamiseen.

Corkin läheltä löysin kämppäriin Randonista, jossa mukavan tuntui-nen Bill-veikkonen piti heinäpeltoaan kesannolla harhaileville turisteille. Bill kertoi Irlannin oloista ja ongelmistakin, mainiten mm. liki 20 % vauhdilla laukkaavan inflaation, jota tunnuttiin pitävän melkoisena ongelmana moninaisine syineen ja vaikutuksineen. Randonin kylä oli pienehkö ja sen kiertämiseen ei kauankaan mennyt ja tv:n toivossa ajankuluksi änkesin Mick's Bar'iin. Eihän sieltä tv:tä löytynyt, mutta toimintaa kylläkin. Se oli varsinainen laitakylän kappi, johon jokunen isäntä oli saapunut tekemään vielä kertaalleen päivän työt tuoppin ääreen. Yksi veikko puhui englantiakin ja hänen kanssaan jutustelin jonkin verran. Toiset, enemmänkin alkuasukkaat, haastoi-vat iirin kieltä, josta ei ottanut selvää sikakaan vinkumatta. Mick itse oli seitsenkymppinen pubinpitäjä, joka naukkasi tuopista yhtä ahnaasti kuin asiakkaatkin ja notkui kuin ongenko-ho tiskin takana ja pelkäsin hänen pu-toavan kyydistä. Kymmenvuotias poika pölähti ovesta ja luulin ensin hänen olevan "mamman asialla" nou-tamassa isukkia kotiin, mutta hänellä olikin tyhjä litrainen pullo, johon hän sai uuden latingin ja siitä vaan kotiin uutta huutojuomaa.

Bill'iltä sain useitakin vinkkejä näkemisen ja kokemisenarvoisista koh-teista. Yksi oli Kinsale, etelärannikolla ja melkoisen lähellä, joten tein piene koukkauksen tähän espanjalais-vaikutteiseen kaupunkiin. Se oli saaren vanhimpia kaupunkeja ja sen kyl-

lä huomasi. Kadut olivat todellisia kujia, tehty mp:lle, sillä autoissa oli jo monessa paikassa taivutteleminen ja mutkissa autoilijat nojasivatkin räikkään törmäysten välttämiseksi. Infosta sai tietopakettia, josta sai valita mieleisensä kohteet.

Lounais-Irlannin utaremaisista niemiä kohti lähdin siirtymään lähempänä rannikkoa kulkevaa tietä. Maisema oli aikaisempien nummi- ja niitty-maisemien jälkeä karumpaa ja tie kiemurteli kapeana šikaanina milloin rinteellä, milloin laaksossa. Jossain paikoin rinteessä tie oli louhittu kalli-on läpi ja oli kuin olisi kulkenut perä-täisten neulansilmien kautta. Glengarriffissa ehdin vielä toiseksi viimeiseen lauttaan, jolla pääsin Garnish Island'iin ihmettelemään jonkun kylähullun taidonnäytettä, italialaisia puutarhoja. Ympäröivät saaret olivat karuja, mutta tälle saarelle oli loihdittu subtrooppista kasvillisuutta, jonka mahdollisti tasainen lämpö ja runsas sademäärä, 1850 mm. Rukka päällä sitä nytkin taaperrettiin, mutta onneksi sade ymmärsi pitää taukoa puolisen tuntia, jonka perästä tulisi päivän viimeinen lautta. Pelkät yrtit eivät olleet riittäneet koristeeksi, vaan ytimen muodosti pitkuliaan altaan päässä olevat pylväikkörakennelmat. Puutarha-alueen ulkopuolella kiersi saaren ympäri polku, jonka varrelta löytyi kotoinenkin tuttavuus, lumme. Kun pääsin takaisin purkkiin, kelasi vieläkin saaren näkymiä, sillä niin uskomattomilta ne vaikuttivat vertailleni niitä ympäröiviin saariin.

Lähellä Killarney'tä avautui vuonomainen maisemat ja kapea tie johti mutkitellen varsinaiseen viidakkoon. Viidakkoseikkailulta vaikutti menokin, kun jouduin kuorma-auton perään, joka vei tynnyreittäin janojuomaa jonnekin. Auto täytti täysin oman kaistansa ja hieman naapurinkin, pu-jotellessaan lehvistön seassa. Eikä

mitään mahdollisuuksia ohitukseen, mutta eihän tässä varsinainen kiire ollut.

Kaupungin infosta etsin sopivia vinkkejä tarkempaa seututurneeta varten ja kadulla sain ihmetellä hevosvankkureita, jotka odottivat rahakaita turisteja. Viitoitukset olivat heikkoja, pieniä ja monasti iirinkielisiä, että oli pysähdyttävä monasti tutkimaan, mihin sitä ollaan menossa ja mihin pitäisi. Jokunen kilometri kaupungista löytyi tyylikäs, White Bridge-niminen kämppäri, jossa teltassa istuen tuli vietettyä vähemmän railakasta juhannusaattoa. Kuvaillessani alueella tuli kolme kaveria juttusille. He olivat englantilaisia ja kertoivat oleensa Joensuussa suurella partioleirillä.

Eräs Bill'in suosittelemista retkistä koski utareniemistä ylintä, Dingleä. Paikallisille tuntui merkitsevän paljon se, että elokuva Ryan's Daughter -Ryanin tytär filmattiin juuri siellä. Maisema oli nummimaista muuttuen karummaksi, mitä lähemmäksi kärkeä mentiin.

Dinglen kylä oli vähäpätöinen kalastajakylä. Tienviitat muistuttivat taas pelinjohtajan viuhkasta, mutta pääsin kuitenkin niemenkärkeen, jossa saattoi hiljentyä loputtomalta näyttävän Atlantin rannalla. Mikäli kylteihin oli uskomista, seisoin Euroopan laidalla. Ei naurattanut yhtään seisokella rantatormalla ja katsella rantakallioihin murskaantunutta alusta. Maisemat olivat kokonaisuudessaan mahtavat. Kulkijoita oli yllättävän vähän ja tyytyväisenä palailin takaisin päin. Vaikka Suomessa oli juhannuspäivä, täällä oli tavallinen lauantai ja niin lähdin Tralee'sta etsimään ketjurasvaa. Siellä yritin pyöräliikkeen pihassa iskeä tarinaa paikallisten motoristinuorten kanssa, mutta he eivät puhuneet englantia, vaan jotain iirinselkamelskaa joten juttelu meni lie-

västi epämääräiseksi käsien levitte-lyksi. He olivat kiinnostuneita Craven Clipper purjeestani. Sikäli yllätys minulle, etteivät he sitä tunteneet, sillä onhan se brittitekele. Ennen Killarneyta vesikuuro tuli kruunaamaan vielä retken ja seuraavana aamuna sade taukosi siksi aikaa, että sain teltan kuivana kasaan. Vettä tuli lähtiesäni taas kuin saavista kaataen ja tankatessani kaupungilla, tuli vähän "kehuttua" irlantilaisista säästä, mutta salesmanni lohdutti sanomalla, että sade tehdään täällä. Jo on pojilla po-keria!

Kaupunkien ulkopuolella oli tienvarressa enemmän sääntönä kuin poikkeuksena, asuntovaunuja parkeerattuina siihen malliin, että ne toimivat pääasiallisena asuntona enemmän kuin tilapäisenä. Koiria juoksenteli "pihassa" ja pyykki roikkuivat pitkien aitojen. Hevospelejä liikkui runsaasti ja niitä sai hitautensa puolesta varoa, eikä voinut aina olla varma "puolikuurojen" hevosten liikkeitä.

Limerick'in lähistöllä kävin ihmettelemässä Shannonin lentokenttää, joka vuosia sitten oli yksi Euroopan vilkkaimmista kentistä, sillä se toimi pakollisena välilaskupaikkana Atlantin ylilennoilla. Kyllä liikennettä oli nytkin, mutta ei se mikään Atlanta ole. Katolisuus heijastui yhtäläillä täällä, kuten mannermaisessakin "katukuvassa", sillä Ave Marioihin ja krusifiksin kaltaisiin törmäsi usein tienvarsilla ja risteyksissä. Paras esitys oli pienessä kylässä lähellä Ennis'iä, jossa risteykseen oli rakennettu luolantapainen, jossa patsaat tukkivat maailman menoa.

Ennistymon'ista länteen, missä manner loppuu ja Atlanti alkaa, ovat Moher'in kalliot, kohoten pystysuorasti merestä. Meri vaahtoa yli 200 metriä alapuolella ja siellä lokitkin vaikuttivat pölypilkuilta. Kymmenen

kilometrin päässä sateenjälkeisessä usvassa hämmöttivät Aran'in saaret, kolmen saaren ryhmä, joka on kuulu mm. villapaidoistaan ja jossa elämän sanotaan pysähtyneen keskiajalle. Sinne on mahdollisuus mennä laivala tai lentokoneella, mutta itse säästin retken toiseen kertaan. Kallioilta etelään, Lahinch'ista löysin mukavan kämppärin, jossa oli turisteja Manner-Euroopan puoleltakin. Meri oli puolen kilometrin päässä ja efekti samanlainen kuin Barmouth'issa, — jatkuva kohina, kuin junia olisi kulkenut jatkuvana putkena. Kohina oli alkusoittoa, sillä yöllä tuuli ylti rajuksi ja kun vettä alkoi tulla mukana, oli naurussa pidättelemistä. Kun teltta kostui, tuplakatto alkoi löystyä ja tuuli painoi sen sisäteltaan kiinni. Kymmenen sekunnin pikakierros ja olin aivan märkä. Aamuyöstä oli pakko lähteä paineenalennuskierrokselle ja eräs saksalaistelulta huojui enää päätykkepien varassa, kaikki muut kiinnitysnaurat olivat irronneet ja tunnelma oli kuin hylätyssä lännenkylässä. Arvelin telttakunnan siirtyneen yöllä Volkkari-pakuun, sillä tuskin kovin nautinto olisi ollut keinahdella teltta-merkkisessä riippukiekussa.

Vitsit olivat vähissä heräillessäni aamuvarkaisella ja tiedossa oli teltan kääriminen mahdollisimman märkänä pakettiin. Kellon lähestyessä seitsemää tajusi sade lähteä muualle töihin ja huokaisin helpotuksesta.

Kuunmaisemia ja pillipiipareita

Epäilin raikkaan meri-ilman nousseen hiusrajaan suunnistaessani kohti Galway'ta. Meno nimittäin vaikutti hieman horjakalta huonokuntoisella päälysteellä. Sitten hiipi epäily silmiseeseen, — rengas puhki. Se vielä puuttui täällä Jumalan selän takana.

Pyörä keskituelle erään maatalon risteykseen ja repimään akselia irti. Akseli oli jumittunut senverran, että kun ei ollut sirppiä, vasaraa eikä lekaa mukana, alkoi tilanne näyttää huoletuttavalta. Sitten muistin hygienisen paikkaussysteemin, käteni jo sotkeutuneena, — paikkauspullo oli nimittäin sivulaukun pohjalla. Vanteella oli kolmen viikon ketjurasvat ja pölyt, ja nyt olin kaapinut sitä kittiä näppeihin. Siitä vaan ruohikkoon konttailemaan, ennenkuin uskalsi koskea sivulaukuihin, sillä yksi tuote merkittiin taas puutelistalle, — käsienpuhdistusaine. Pieni epäily mielessä lähdin jatkamaan matkaa, mutta Burren maassa huolet hetkeksi unohtuivat auringon pilkistellessä ja hohtavien kalkkikivikallioiden luodessa kuulua moonscape-tunnelmaa.

Ensi toimenä Galwayssa oli etsiä mp-liike sisärenkaan ja varaketjujen hankkimiseksi ja löytyihän se pienen kyselyn jälkeen. Oli sen verran myöhä, ettei myymälässä ollut kaveri voinut enää järjestää vitjoja ja piti jäädä kaupunkiin yöksi. Kaupunkihan on espanjalaisvaikutteinen varhaisista kauppayhteyksistä johtuen ja vanha kaupunki eritoten muistuttaa näistä ajoista. Keskustasta löytyy mm. Kennedyn aukiota sekä kerjäläistä, pummiä ja pultasaria. Liikuttavinta oli se, kun vähän toisella kymmenellä olevia tyttöjä oli anelemassa kulkijoilta rahaa. Tuskin he taskurahoja olivat keräämässä, sillä luulisin ihmisen ylpeyden pitävän huolta siitä, että turhan takia ei lapaa lähdetä kadulle ojentelemaan. Kun yhdelle heitti kilinkejä, tuli toinen jo anelemaan, mutta sitä on kai turhempaankin rahoja viskottu.

Pyöräliikkeessä olin kysellyt kaverilta kämppäriä, koska en ollut sellaisesta ainakaan käytössä olevasta kirjallisuudesta löytänyt. Eikä ollut. Kaveri osoitti rannalla olevaa valtavaa

kenttää ja sanoi, että kyllä tuonne voi teltan pystyttää. Muistaen edellisyön tuiverrukset ja poliisin mahdollisen suhtautumisen moiseen, katsoin parhaaksi yöpyä läheisessä guesthouse'ssa.

Aamulla änkesin takaisin pyöräpuotiin ja vitjoja lähdettiin pyydystämään takapihan verstaasta. Versta oli kuin suuri "miljoonaloota", pyörät ja muut tavarat sikinsokin ympäriinsä, öljyn lainehtiessa lattialla. Katto oli pudonnut sisään ja sitä oli tuettu parruilla. Hyllystä löytyi kuitenkin ketjua metritavarana ja kun sain vielä sisärenkaan varalle, katsoin parhaimmaksi poistua keskikaupungille. Kaupunkiin tullessani olin hyräillyt mielessäni laulua Galway'n pillipiiparista ja eräällä kadulla löysinkin musikantteja. Ei tosin mitään pillipiipareita, vaan kovan luokan katusoitajia, jotka viulu, kitara, saksofoni- kokoonpanolla jammailivat siihen tyyliin, että oli pakko pysähtyä kuuntelemaan pitemmäksi aikaa. Kun piruja manaten hankin tavaratalosta käsienvuotusainetta, enkä arvannut, kuinka nopeasti sitä taas tarvittaisiin.

Irlanninkierros oli lähestymässä loppuaan ja kääntyilin Wexfordin kaduilla tarkoituksena löytää reitti Ross-laren satamaan. Tienrakennustekniikka on Irlannissa yhtä korkeata luokkaa kuin Suomessakin, päätellen katuluukkujen sijainnista, viisi senttiä alle katutasen. Putosin tällaiseen ansaan ja kolme metriä ja takarengas tyhjä. Aavistelin hikisiä tuokioita aurinkoisessa säässä ja ajoin pyörän kadun varjoisalle puolelle. ÄhelleTTYni kaksi ja puoli tuntia renkaan kimpussa olin saanut useita hyviä kommentteja ohikulkijoilta ja aioin jo laittaa kypärän pääsymaksujen keräämistä varten. Oli se juhlaa, kun saattoi päättää urakan puhdistamalla kädet uudenuutukaisella puhdistusaineella, todeta renkaassa olevan pie-

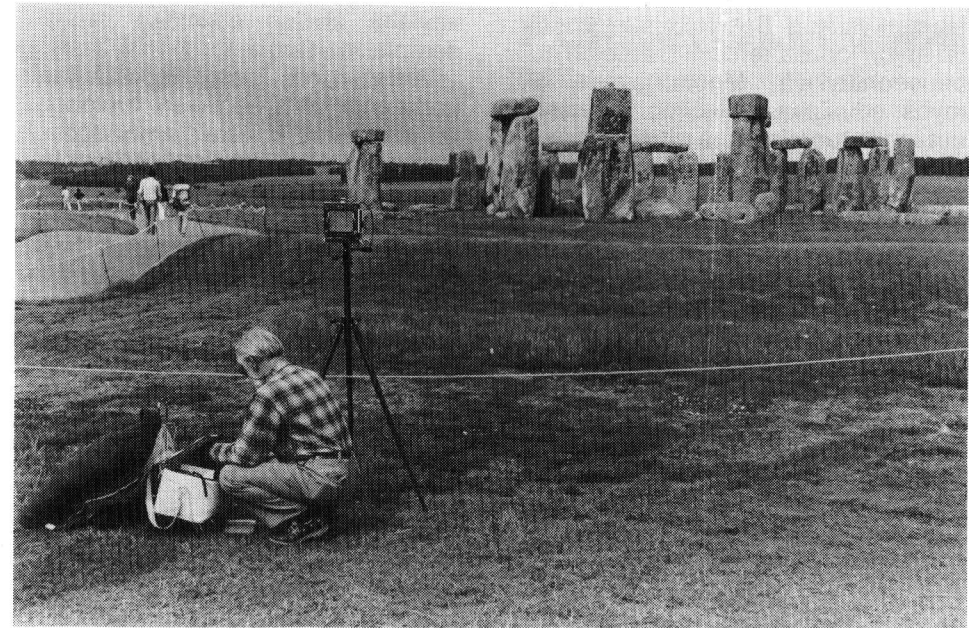
nen käsipumpun ansiosta puoli kiloa ilmaa ja viskata pieni naula, kaiken synty ja juuri, lepikkoon. Satamaan lähdin vielä katsomaan aikataulut, sillä ylitse en viitsinyt enää yötä vasten lähteä ja löysin sataman läheltä todella viihtyisän leirintäaluetta. Aamulla totesin teltan tuplakaton olleen huvitteluareenana, sillä etanat olivat lasketelleet slalomia kasteisella kanakaalla saaden aikaan hupaisat kuviot.

Juu, juu, juustoa ja tippukiviluolia

Bristolin eteläpuolella sijaitseva Cheddar ei kokonsa puolesta anna olettaa sen olevan suuren yleisön tietoisuudessa. Pieni paikkakuntakin saattaa suuressa maailmassa löytää jonkun kultajyvän, joka sen kuitenkin tuo kaikkien huulille.

Juustojen ystäville tämä piskuinen kylä on luonut omaa nimeään kantavan tuotteen ja päässyt näin ainakin herkuttelijoiden maailmankartalle. Kylän läheisyydessä kohoavat Mendip'in kukkulat, joiden lomaan on syntynyt mahtavia kanjoneita. Tie kulke pystysuorien seinämien juurella ja siellä ihmislapsi huomaa jälleen pienuutensa, vaikka kysymys ei olekaan kilometreistä. Alueelta löytyy myös tippukiviluolia, jossa silmää voi lepuuttaa luonnon taideteoksissa.

Bath'in kaupungin nimikin jo viittaa kylpyyn, mutten siellä sentään mihinkään saderyöppyyn joutunut. Nuo muinaiset velikullat sieltä saapamaasta tinanhimoissaan olivat ajautuneet myös tänne ja huomanneet kuuman lähteen. Eikä minkään turhan, sillä kyseinen lähde lykkää päivässä 2,7 miljoonaa litraa tasalämpöistä 49-asteista vettä. Sen ympärille rakennettiin useita altaita ja kuivailmasaunahuoneita, jotka toimivat lattialämmitysperialueella. Varsinainen



Stonehenge'n observatorio, Salisbury. 1.7.-82

yllätys-yllätys oli, kun seistessäni tiskin äärellä, toinen emännistä säntäsi kaapille ja iski kouraan suomenkielisen esitteen kyseisestä paikasta. Oli terävänä tyyppinä huomannut rintapielestäni 69:n merkin, jossa luki Suomi-Finland. Niin sitä pittää! Museossa sai kosketuksen esinestöön, altaisiin uhrilahjoiksi heitettyihin jalokiviin, patsaisiin jne. Ja kaivaukset jatkuvat...

Jos oli Bath'issa ihmettelemistä, niin enemmän ällikälle löi minut Salisburyn pohjoispuolella sijaitseva Stonehenge. Sen väitetään olleen jonkinlainen observatorio, kasattuna valtavista kivipaasista, pari pystyssä ja yksi päällä poikittain, jossa sopivasta raosta tihrutessaan näkisi esim. au-

ringon juhannuksena laskevan tietyn paaden tietystä kohdasta. Rakennelmassa on tänäkin päivänä vielä tutkijoilla salaisuuksia ja olettamuksia.

Ajoneuvohistorian namupaloja

Beaulieu, Southamptonin eteläpuolella, on omituinen paikka, sillä sieltä löytää ajoneuvomuseon ja luostari-museon vierekkäin.

Ajoneuvot ovat valtavassa hallissa kahdessa kerroksessa, ryhmiteltyinä käyttötarkoituksensa mukaan. On siivililaitteita, kansanmalleina ja urheiluversiona, sekä täysiverisiä kilpakooneita ja ennätyslennätyslaitteita. Nopeimmasta päästä oli edustettuna

Napier Railton Special, jolla joskus 50-luvun lopulla tehtiin autojen nopeusennätyksiä. Moottoripyöriä oli myös edustava valikoima vanhasta uuteen ja tuoreimpana museojoneuvona oli wankel-Suzuki, joka muutama tuhat kilometriä takanaan oli päässyt/joutunut hyllylle. Toinen toistaan mielenkiintoisempien laitteiden seasta nousi pelkistetyssä yksinkertaisuudessaan Sammy Millerin vanha trialratsu, joka täysin valkoisena saa sydämen sykkimään kiihkeämmin vieläkin sitä muisteltaessa ja siitä otettua kuvaa katsellessa. Millerhän on perustanut oman museon ja harmittelee kuulemma kovin sitä, että tämä "lumikki" on Beaulieuissa, eikä hänen museossaan.

Farewell, goodbye...

Junalakko sattui pahaksi onnekseni juuri silloin, kun olisi pitänyt lähteä tutkimaan pääkaupungin elämää. Jututtuani erästä kaveria Lontoon kierrosta silmälläpitäen, hän sanoi, että unohda koko juttu. Siellä on nimittäin valtava yksityisliikenteen ryyssi, että sieltä ei läpi selviä. Eli Lontoo koukaten mars, mars... Ja Oxfordissakin sain maistaa kunnon ruuhkaa, sillä parikymmentä kilometriä ennen kaupunkia alkoi valtaisa jonottaminen, eikä pokerini kestänyt jonottaa kaupunkiin, vaan poukkasin pää-

väylältä sivuun etsimään rauhallisempia maisemia.

Jotta en olisi jäänyt retkellä ilman korkeamman sivistyksen tuulahdusta, piti Oxford kuitata Cambridgessä. Löytyihän sieltä opinahjoa, temppeleitä, tomppelia ja kriketinpelaajaa, jotka laajalla kedolle taituroivat tämän pitkäkestoisen pelin parissa. Olin löytänyt hyvän parkkipaikan erästä pysäköintialosta ja kun olin päässyt sinne ilmaiseksi kupeita kaivelematta, tuntui homma oikein turistiystävälliseltä. Vaan rahastus tapahtuikin ulosmentäessä automaattipuomeilla, ja tietysti ei löytynyt sopivia kolikoita. Ei muuta kuin sadatellen pyörä paikalleen ja suunta läheiselle uimahallille rahanpilkontaan. Päivän äreyttä nosti vielä se, että en päässyt idylliselle Moon & Sixpence-kämpärille, — no mc:ss nääs! Felixstovesta löytyi kuitenkin hyvä leiripaikka kävelymatkan päässä keskustasta ja aika meni Beachilla teppaillessa ja kaupunkiin tutustuessa, kunnes astuin laivaan ja heitin hellät jäähyväiset saarivaltakunnalle. Oli jo heinäkuun alku ja toisella aivopuoliskolla soini pienen ajatuksen Kontiorallille, jota varten suuri joukko oli matkalla kohti Kuusamo. Itse keinahtelin loittonevaa saarta katsellessa muisteluihin kuu-kauden retkestä ja äkkiseltään tuntui se muikean mustikkainen maku.

Kenties sitä vielä joskus...

Reijo Relander



Perherallin taidepaussilla saivat kaikki perheenjäsenet ilmaista itseään myös visuaalisesti. Ilmeet paljastavat suorastaan hartaan keskittymisen, joka kertoo mielen virkistyksestä käden taitoja harrastettaessa.

PERHERALLI 1986

Kuusysin jo perinteeksi muodostunut motoristiperheiden heinäkuinen kokoontuminen pidettiin 25—27.7.1986 Mäntän Särkilahdessa. Tuo paikkahan on meistä monille tuttu jo viime Talvirallista. Tällä kertaa osanottajamäärä oli kuitenkin huomattavasti pienempi kuin silloin ja vanha sananlasku "kun väki vähenee niin pidot paranee" kävi toteen ainakin säätilan suhteen. Aurinko paistoi yhtä kirkaasti kuin monina muinakin viikonloppuina viime kesänä. Kylmä ei siis vaivannut ketään ja jos olisikin, olisi ainakin saunan kuumuus viimeistään karkoittanut vilunväreet.

Rallin junailijoina toimivat, jo suveneeristi emännän ja isännän osaa hoitaen, Mirja ja Jussi Salonen pienten apulaistensa Karin, Riston ja Eeron kanssa. Salosten katras on 16.12.-86 kasvanut jälleen, tällä kertaa työllä. Perherallikävijät varmaan yhtyvät onnitteluihin! Ensi vuodeksi järjestelyt siirtyvät tuonne Hämeenlinnan suuntaan:

ONNEA VAAN URAKALLE!

* * *

Tänä vuonna Perherallin osanottajamäärä oli huomattavastikin pienempi kuin aiempina kesinä. Olihan tuosta hyötyäkin: ruokaa - hyvää! - riitti santattavaksi useampaakin kertaan. En tiedä, olisiko kävijämäärän laskusta syytä huolestua, mutta koska säätkään ei voi syyttää, voisi asiaa ainakin vähän pohdiskella. Sama suuntaus oli tosin nähtävissä muissakin tapahtumissa kuin Perherallissa. Syitä on vaikea löytää ainakaan järjeste-

UUDET JUTUT 16.3. MENNESSÄ

lyistä, Kuusysin kokoontumisten junnailuthan ovat toimineet kautta linjojen moitteettomasti, niin pienissä kuin suurissakin tapahtumissa.

* * *

Olisikohan ehkä syytä helistää kulkusia itsekunkin omassa korvanjuuresa; olemmeko me kerholaiset tulleet passiivisemmiksi? vai odotammeko MP-69:n toiminnalta muuta kuin mitä se on tähän asti ollut? Kaikkien olisi kuitenkin hyvä muistaa, että muutoksia toimintaan, uusia tapahtumia ei saa aikaan istumalla sohvan nurkassa itsekseen mumisten. Saattakaa siis mielipiteenne muiden tietoon. Vain siten voimme varmistaa kerhon toiminnan pysyminen jäsenistöä tyydyttävillä raiteilla.

* * *

Niinpä, Perherallista piti kirjoittaa, mutta näin tässä taas kävi. Täytyy kai tunnustaa toimittajan saamattomuus tämän jutun suhteen. On niin vaikea muistella heinäkuuta 1986, kun ajan kohta on tammikuu 1987, ulkona saman verran - tai enemmän pakkasta kuin Perherallissa oli lämmintä ja nahkapuvun sisällä hikoilu tuntuu yhtä kaukaiselta kuin vadelmien syönti Särkilahden pusikoista tai puujaloilla kävely rallipaikan pihalla, missä on nyt arvattavasti ainakin puoli metriä lunta.

Toivottavasti Perherallin kävijät muistavat paikalla vallinneen tunnelman perinneeikkineen ja paidanmaalauksineen, ja muita voi vain kehottaa tutustumaan ohjelmaan tulevina vuosina.

Maarit

HUOMIO! HERÄTYS TALVIKARHUT! ONKO KERHOLAISIA KUULOLLA? APUA!

Nyt ollaan hätää kärsimässä, Etappia unohtamassa. Olisiko kukaan muistamassa?

Toukokuinen tapaaminen on nyt huolen aiheena. Vapaaehtoisia kaivataan, eläköön rohkeat ja soitelkoon isille!

Koska saamme uuden kerhomestarin? Ei nimittäin ole tietoa, missä TRIAL järjestetään. TIEDÄTKÖ SINÄ?

Kerhoisi
Jouni Valkeejärvi
Satamatie 1
35700 Vilppula
puh. 943-446 32

Oletko täydellinen?



Kaarreaajon harjoittelu on välttämättömyyttä jokaiselle, joka keväät.

Moottoripyöräonnettomuuksissa on kuollut viime vuosina 10—30 moottoripyörän kuljettajaa tai matkustajaa sekä vammautunut 400—550 vuodessa. Vaikka määrät ovat puolta pienempiä kuin mustina vuosina 1970-luvun alussa, olemme varmaan yhtä mieltä siitä, että tilastoja olisi vieläkin mahdollista kaunistaa huomattavasti. Etenkin, kun tiedetään moottoripyöräonnettomuuksien kasvaneen parin viime vuoden aikana pitkään jatkuneen suotuisan kehityksen jälkeen.

Voitaisiinko asialle tehdä jotain? Vai onko luotettava vain hyvään onneen ja siihen keskinkertaista parempaan ajotaitoon, jonka tutkimusten mukaan yli 90 % suomalaisista ajo-

kortin omistajista uskoo hallitsevansa. Syyllistymmekö me motoristit samaan kuin autoilijatkin: syytellään säätä, huonoja renkaiden, tien kuntoa, toista osapuolta -ylipäättänsä kaikkea mutua kuin itseämme. En toki tarkoita, että olisi tarkoituksenmukaista puukeutua säkkiin, ripotella tuhkaa hiuksiin ja laittaa kaulaan lappu jossa lukee: "Olen aasi!" (Vaikka se muutamille voisikin tehdä hyvää...)

Jospa kuitenkin vain myönnettäisiin, että vika varsin usein on omassa liikennetaidoissa ja -asenteissa. Siltä pohjalta voitaisiin sitten ruveta miettimään mahdollisia jatkotoimenpiteitä.

* * *

Aina ei kuitenkaan riitä omien asenteiden muuttaminen. Vaikka ajaisimme kuin Herran enkelit -t.s. yhtä lainkuuliaisesti, niin silti joskus joku tulee sieltä sivutieltä eteen, ajaa päin pu-naisia liikennevaloja tai lähtee ohittamaan vastaantulijaa lainkaan meistä välittämättä. En usko että ketään paljon lohduttaa tuomarin päätös syyttömyydestä, jos oikeuksistaan kiinnipitäneenä makaa parin metrin syvyydessä mullan alla. Jokaisen olisi myös hyvä muistaa, että me kaikki teemme virheitä liikenteessä. Jos annamme muille virheitä anteeksi välttämättä siten mahdollisen onnettomuuden ja maltamme vielä olla puimatta nyrkkiä tai näyttelemättä muita kansainvälisiä käsimerkkejä, voimme ehkä jossain toisessa tilanteessa itse erehtyessämme saada vastaavanlaisen kohtelun. Lisäksi tietysti kohtelias motoristi liikenteessä herättää muissa ihmisissä myönteisempiä asenteita kuin röyhkeä kaahailija. Ja vain kanssaihminen myönteisten asenteiden kautta voimme parantaa harrastuksemme arvostusta sekä myös motoristien arvostusta liikenteessä siten, että autoilijat tulevaisuudessa ottaisivat meidät huomioon tasaveroisina itsensä kanssa.

* * *

Entä voitaisiinko vapaaehtoisella koulutuksella parantaa mahdollisuuk-siamme välttää onnettomuuksia? Kyllä varmasti, jos suhtaudumme koulu-tukseen avoimin mielin ja omat puuteemme hyväksyen. Paraskin ajaja voi oppia paremmaksi, eikä tässä asiassa tule kattoa vastaan vaan aina on uusia asioita edessä. Ja eikö juuri tämä seikka ole omiaan lisäämään harrastuksemme mielekkyyttä? Olisihan ikävä jonakin päivänä huomata oppi-

neensa kaiken mahdollisen. Entä siten? Kyllä saattaisi ainakin allekirjoit-taaneelta moottoripyöräily loppua siihen.

* * *

Miten sitten voisimme kehittää itseämme moottoripyöräilijöinä? Keinoja on monia: Voi miettiä omia asenteita ja ehkä korjatakin niitä. Voi harjoitella jarruttamista ja pyörän käsitte-lyä hitaassa nopeudessa. Entä sitten nk. vastaohjaus? Valitettavan usein vaaratilanteissa unohtuu moottori-pyörän oikea ohjaustapa jopa koke-neeltakin kuljettajalta - ja taas lepikko raikuu. Ensi keväänä voi itse kukin vaikkapa niitä vaurioita väistellessä miettiä, mitä kaikkea tuohon väistö-liikkeeseen sisältyy ja miten se tehdään. Näin se ehkä tulisi vaaratilan-teissakin refleksinomaisena toimintona käyttöön.

K kaikkea edellämainittua ja muuta-kin voi - ja tulisi harjoitella myös itse-seen, mutta tehokkain tapa oppia on varmaankin lähteä ennakoivan ajon kurssille. Kouluttaja, joka seuraa ajo-suoritusta vierestä, huomaa yleensä virheet paremmin kuin ajaja, jonka täytyy keskittyä itse ajosuoritukseen eikä sen tarkkailuun.

Maarit

OSTETAAN

Honda CB 500 Four

osia tai varaosapyörä.

Timo Martikainen
80770 Kontiolahti as.
puh. 973-731 597

Jätä soittopyyntö, olen Intissä

KERHOLAISIAMME

Timo Myöhänen, 26, kasvanut Juan-koskella, kiertelee työ perässä eteläisessä Suomessa. Liittyi kerhoomme ensi Kontiossaan Piitterissä 1979. Ei kokenut mopokautta, ensi pyörä 19-vuotiaana T 500 Suzuki, josta alkoi isojen pyörien matkamotoristikau-si. Neljän vuoden matkamotoristikoke-musten jälkeen kiinnostus alkoi siirtyä monipuolisempaan suuntaan. 900 Honda vaihtui viisisataseen tahti-endoon ja muutaman välivaiheen kautta tämänhetkiseen Triumph 650 vm 1966. Rinnakkaispyöränä on Husqvarna 125. Monien kokeilujen ja kokemusten jälkeen brittimotorismissa täysin aitoa, positiivista mp-henkeä. Kehutaan toisten pyöriä eikä omaa. Pitkästä iästä huolimatta va-raosien saanti ei ole ongelma. Voite-luainekustannuksiltaan nykyisen öljynhintapolitiikan ansiosta eivät muodosta ongelmaa. Taloudellista on myös se, ettei tarvitse sijoittaa kahta tonnia karamellikuteisiin.

Tavalliset kokoontumisajat ovat monestakin syystä jääneet väliin. Kerhotapahtumistamme positiivisimpina poikkeuksina koen "pystymet-tän ja talvirallin". Pystymetsän koen ajokauden päätöksenä. Tapahtuman henki on ollut hyvä, karujen olosuh-teiden ja myöhäisen ajankohdan vuoksi. Mikäpä on mukavampaa koleassa syysilmassa kuin istuskella to-veripiirissä nuotiolla. Parin vuoden ai-kana "metsäläisyys" valitettavasti ta-pahtumasta on vähentynyt, johtuen osanottajista, jotka eivät tajua vaalia pystymettän perinteellistä henkeä. Mahdollisimman myöhäinen ajankoh-ta pystymettän aitouden säilyttämi-seksi on paikallaan.

Toinen hieno tapahtuma on Talvi-ralli, jonka tosin koin ensi kertaa vas-



ta 1986. Lähtö sinne oli haaste, mutta kokemus talven keskellä oli suorastaan loistava. Järjestäjien suunnatonta panosta ei voi muuta kuin ihaila. Ensikokemusten joukosta mainittakoon avannossa käynti, joka osoittautui miellyttäväksi. Tasapuolisuuden nimessä on hyvä, että ralli järjestetään joskus myös pohjoisempaan.

Sen minä vielä haluan sanoa, jotta elekee aina valittako joutavuuk-sista. Ajakee kun aikamiehet.

Siitaman Eero

TAVARATORI TARJOAA

T-PAIDAT 45 mk
S, M, L, XL, XXL
valk., pun.,
t-sin., musta
(pieni kerhologo)

COLLEGET 85 mk
S, M, L, XL, XXL
musta
(iso kerhologo)

KERHOTARRAT
ISOT 10 mk
PIENET 2 mk

KANGASMERKIT
15 mk

KERHOREPUT
80 mk
(kerhologo)

VYÖLAUKUT 35 mk
(ei kerhologia)
■▶ mansakuskeille
■▶ sporttipyöräilijät
(Rukka mahtuu
laukuun)
■▶ hiihtäjät

HIHAHEIJASTIMET
18 mk
(ei kerhologia)

TILAUKSET:

■▶ kortilla,
puhelimella:
-nimi, osoite, puh,
tuote, väri, koko
■▶ osoite, etuaukeamalla

Tilaa ja käytä
laadukkaita, koti-
maisia tuotteita.

Toivoopi:

Tilpehörskä



*Kolme morsianta sulhoineen
Siitamassa 9.8.86 Eeron kuvaamina.*

Kirjelähetys
Posti-
maksu
1,70

Moottoripyöräkerho 69 r.y.

**Hanna Kinnunen
Koudantie 15 B
00760 HELSINKI**



Viisikymmentäluvun vetoketjumallit
veteraanipyörineen. Eeron kuva.

ILMOITUS OSOITTEENMUUTOKSESTA

___ / ___ 19___ Alkaen

Jäsennumero: _____

Nimi: _____

Vanha osoite: _____

Uusi osoite: _____

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle:



MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.



Aika 7.12.1986

Paikka Tampere

Läsnä

Urpo Vaahtera
Guy Wikström
Raili Kinnunen
Jouni Valkeejärvi

Pöytäkirja

Hallituksen kokous

7.12.1986

Veli-Matti Kaipainen
Timo Ylä-Mononen
Anna-Liisa Kuoppala

- 1 Kokouksen avaus.
- 2 Todettiin kokous laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.
- 3 Puheenjohtajana toimi Urpo Vaahtera ja sihteerinä Raili Kinnunen.
- 4 Käsiteltiin edellinen kokouksen pöytäkirja.
- 5 Keskusteltiin MP-87 näyttelystä. Mietittiin alustavasti mahdollista ohjelmaa näyttelyyn.
- 6 Kouvolan kaupungin nuorisolautakunta järjestää PISARA-tapahtuman 16.5.1987 Kouvolassa. Päätettiin osallistua tapahtumaan, Kouvolan motoristit järjestävät asian.
- 7 Talviralli järjestelyt on kunnossa. Kontioralli -87 paikan sopimus on allekirjoitettu. Etappi-ajolle -87 ei ole vielä järjestäjää tiedossa.
- 8 Päätettiin, että Aki ja Timo yhteistyössä laativat kannanoton jälleen kohevien vakuutusmaksujen johdosta.
- 9 Kerhon Ennakoivan Ajon Kurssi pyritään järjestämään 23.—24.5.1987.
- 10 Matkakuluja korvattiin seuraavasti:
Veli-Matti Kaipainen 60 mk
Raili Kinnunen 110 mk
Jouni Valkeejärvi 61 mk
Kokouksen järjestelykuluja korvattiin Timo Ylä-Monoselle 140 mk.
- 11 Puheenjohtaja päätti kokouksen.

Urpo Vaahtera
puheenjohtaja

Raili Kinnunen
sihteeri



MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.



Aika	24.11.1986	Pöytäkirja
Paikka	Helsinki	Hallituksen kokous
Läsnä	Urpo Vaahtera	24.11.1986
	Raili Kinnunen	Veli-Matti Kaipainen
	Pekka Kuoppala	Guy Wikström
	Jouni Valkeejärvi	Aki Oura

1	Kokouksen avaus, puheenjohtajana toimi Urpo Vaahtera ja sihteerinä Raili Kinnunen.
2	Hallitus päätti, että osallistumme moottoripyöränäyttelyyn joka järjestetään 23.—25.1.1987 kongressikeskus Dipolissa Espoossa. Sihteeri hoitaa ilmoittautumisen näyttelyyn, ja vastuuhenkilönä tulee toimimaan Pekka Kuoppala.
3	Puheenjohtaja päätti kokouksen.

Urpo Vaahtera	Raili Kinnunen
puheenjohtaja	sihteeri

Sosiaali- ja terveysministeriö
Vakuutusosasto

Asia: Moottoripyörien vakuutusmaksujen korotus

Viitaten saamaamme lehdistötiedotteeseen toteamme seuraavaa:

Moottoripyörien liikennevakuutusmaksuja on päätetty korottaa 20 %. Pidämme korotusta kohtuuttomana, koska

1. Vahinkokehitys vuonna -86 on selvästi suotuisa, tammi-joulukuu -85 24 kuollutta ja tammi-lokakuu -86 18 kuollutta.
2. Yleisen hintatason nousu ei edellytä 20 %:n korotusta.
3. Vuotuinen maksutulojen kertymä verrattuna korvausmenoihin osoittaa huomattavaa pääomakertymää, esim. vuosi 1984 maksutulo 25081 kmk, korvausmeno 16510 kmk.
4. Jo korkeiden vakuutusmaksujen näin tuntuva korotus merkitsee moottoripyöräilijälle sellaista taloudellista räsitusta, että hän helposti tinkii turvallisuuteen liittyvistä ajovarusteista ja toimenpiteistä. — asiallinen ajoasu, kypärä, käsineet, saappaat, pyörän varusteet ja kunnossapito yleensä (esim renkaat).

Moottoripyöräkerho 69 ry on valtakunnallisena matkamoottoripyöräilyn erikoistuneena kerhona toteuttanut pitkäjänteistä liikenneturvallisuuskoulutusta.

MP 69 ry:llä on yli 20 ennakoivan ajon kouluttajaa, joiden johdolla vuosittain järjestetään säännöllisiä EAK-kursseja. Tämän koulutuksen tavoitteena on antaa asennekasvatusta ja opettaa oikeaa ja turvallista moottoripyöräilyä.

Mielestämme vakuutusmaksujen 20 %:n korotus tulee selvästi vähentämään liikenneturvallisuutta, koska näin jyrkkä pakollisten menojen lisääntyminen saa harrastajat tinkimään turvallisuuteen vaikuttavista investoinneista.

Turvallista moottoripyöräilyä edistävänä järjestönä toivomme, että esittämämme näkökohdat otettaisiin huomioon tulevaa vakuutusmaksukehitystä suunniteltaessa.

Liikenneturvallisuus terveisin

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 ry

Urpo Vaahtera
varapuh.joht.

Pekka Kuoppala
puh.joht.

MP 69 PYÖRÄMERKKI

OIKAISU: Joulukuun Motoristin ilmoituksessa kerhon posti-siirtotilinumero oli väärä.

OIKEA TILINUMERO: 426 781-0

Tilaa hieno pyörämerkki ja kiinnitä

S
I
N
N

- ★ katteeseen
- ★ sivulaukkuun
- ★ poskikoteloon

P
Y
Ö
R
Ä
Ä
S
I

EROTUT EDUKSESI

TILAUS: Maksa 80 mk kerhon tilille, saajaksi kasööri. Merkitse tunnus "pyörämerkki", liittymisvuotesi, ja nimesi (= kaiverrus)

MERKIN SÄÄNNÖT JOULUKUUN NUMEROSSA!