

MP 69 ry

PI 69

00691 HELSINKI



HUUHTANEN REIJO



# Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:0 4, ELOKUU 1994







## Enduropöräys

24 - 25.9.1994

Enduropöräys ajetaan viime vuotiseen malliin safarina Tampereelta Juupajoelle (Peltolaan). Lähtö Kesoil -huoltoasemalta Teiskontie 60 lauantaina 24.9. klo 11.00.

Reitti pääpiirteissään viimevuotinen. Sopii myös aloittelijoille, vauhti ja ryhmät kuskien mukaisesti. Möhköendurollakin pääsee reitin läpi.

Hinta 40,- sisältäen majoituksen ja saunan. Ei ennakkoilmoittautumista. Sisämajoitus 20 ensimmäiselle (makuupussi mukaan). Varusteet, varakanisterit yms. kulkevat huoltoauton kyydissä.

Lisätietoja kertoo Pekka Kulju puh. 931 - 3792947.

PS. Onhan äänenvaimentimet kunnossa!!



**Motoristi**

N:o 4, elokuu 1994. 25.vuosikerta.  
Ilmestyy: Helmi-, huhti-, kesä-, elo, loka- ja joulukuussa.

### Hallitus

#### Puheenjohtaja

Antti Kortesusuo  
Insinöörinkatu 74 B 35  
33720 TAMPERE  
Puh. k. 931 - 174 333  
Email kortesuso@ruuvi.me.tut.fi

#### Varapuheenjohtaja

Hannu Hoskari  
Heinätie 12 B 18  
01350 VANTAA  
Puh. k. 90 - 873 4269

#### Kerhoisäntä

Vesa Vieno  
Nikkarintie 4 C  
27510 EURA  
Puh. k. 938 - 8650 190  
t. 938 - 8650 501  
949 - 4341 90

#### Sihteeri

Markku Piispa  
Suunnistajankuja 6 D 59  
01280 VANTAA  
Puh. k. 90 - 392 2677

#### Kassanhoitaja

Raine Honkanen  
Fallkullantie 1 - 3 F 78  
00730 HELSINKI  
Puh. k. 90 - 3464 264  
t. 90 - 8308 270

#### Päätömittaja

Jarkko Järvinen  
Pehkusuonkatu 21 B 51  
33820 TAMPERE  
Puh. k. 931 - 186 812  
t. 931 - 3462 831  
Fax 931 - 3465 739

### Varajäsenet

#### Nuorisovastaava

Sanna Antila  
Iivantamäenkatu 13  
33700 TAMPERE  
Puh. k. 931 - 630 596

#### Koulutusvastaava

Toni Korppi  
Teekkarinkatu 13 C 46  
33720 TAMPERE  
Email k125366@cc.tut.fi  
Puh. k. 931 - 318 7721

#### NMR-vastaava

Bo Nyquist  
Kilpolantie 20  
00940 HELSINKI  
Puh. k. 90 - 304 883  
949 - 407 606

#### Aluetoimintavastaava

Jussi Vanha-Aho  
Risujoentie 92  
63400 ALAVUS AS.  
Puh. k. 965 - 5120 281  
t. 965 - 5120 130  
Fax. 965 - 5120 822

#### Jäsenmaksutili

SYP Tampere - Hervanta  
224318-12479

#### Postisiirtotili

800013-1427226

#### Suomen Retkeilymajajärjestö

Yrjönkatu 38 B  
00100 HELSINKI  
Puh. 90 - 6940 377

#### Tapiolan asioimisto

Nr 29E - 380869

### Toimihenkilöt

#### Jäsenkirjuri

Jutta Nyqvist  
Ohrakuja 1 A 6  
01370 VANTAA  
Puh. k. 90 - 873 3891  
t. 90 - 358 409

#### Varastonhoitaja

Jaana Korhonen  
Kurkimäentie 23 C 14  
00940 HELSINKI  
Puh. k. 90 - 349 9151

#### Kerhotavaramyynti

Arto Hallikainen  
Wiikintie 8 B 20  
02400 KIRKKONUMMI  
Puh. k. 90 - 296 3232  
t. 90 - 859 6525  
Fax 90 - 859 6524

#### Toimittajat

Aktiiviset motoristit

#### Piirroket

Pekka Kukkonen  
Tikkakoski

#### Painopaikka

Tekstitaso Oy & Offset  
Tampere

### Ilmoitushinnat:

Koko	4-väri	2-väri	Musta	
kokosivu	1500 mk	1000 mk	900 mk	Ilmoitushinta ei sisällä mahdollisia ylimääräisiä filmitöitä.
½-sivua	900 mk	550 mk	450 mk	
¼-sivua	500 mk	350 mk	300 mk	





## Konttiosta

Lama on ollut jo turhankin usein puheenaiheena, mutta nyt sen vaikutukset nähtiin Kontiossa: keli oli mitä parhain, mutta vain 1200 motoristia saapui ihailemaan Levi-tunturin rinteitä. Harvassa kokoontumisajosahan avautuu teltan oviaukosta näin komea Lapin maisema. Kiitos Reijalle vuoden kestäneestä organisointityöstä sekä muille Pirkanmaalaisille rallia edeltäneen viikon rakennustalkoista.

Kontiossa kuului mutinaa, että olipa kallis soppalautanen: 120 mk. No joo, se kymppin korotus viime vuodesta oli minun syytäni; en halunnut turhaa taloudellista riskiä, koska kerhon ylijäämäärärahat on tuhlatu jo viiden vuoden takaisessa juhlinnassa.

Tapahtuma oli kaukana pohjoisessa, joten sinne ei ollut odotettavissakaan niin paljoa ihmisiä kuin viime vuonna. Osallistumismaksuilla on kuitenkin katettava kävijämäärästä riippumatta kiinteät kulut kuten esim. alueen vuokra. Moni valittaja ei varmaankaan muistanut juoneensa synttärakahvia Kontrollissa. Ja ne, jotka käyttivät tuolihissia, eivät maksaneet siitä täyttä hintaa. Eikä ne huussitkaan aivan ilmaiseksi tulleet Lappiin... Kaikki on kallista, kun se järjestetään noin kaukana.

Mutta paikanpitäjän ruokahinnoista kerho ei ollut vastuussa - kyseinen ravintoloit-

sija oli valitettavasti niin ahne, ettei häntä saatu mitenkään pysymään kohtuudessa. Hyvänä esimerkkinä tästä ahneudesta oli aamupala, jonka neuvotteluissa oli sovittu maksavan 15 mk - nyt se olikin 20 mk! Toivottavasti kuitenkin kukaan ei kamalasti närkästynyt, sillä suurin osa rallikan-sasta tuntui tyytyväiseltä.

## Ajopuvuista teoriassa...

Historia toistaa itseään. Noin kymmenen vuotta takaperin suunniteltiin suomalaista ajovarustestandardia ja toimikunnassa oli kuus'ysin edustaja asiantuntijana. Standardi olisi määritelty, millainen ajopuvun tulee olla, jotta se antaa käyttäjälleen suojan onnettomuustilanteessa. Asian tiimoilta käytiin kirjoittelua myös Motoristin palstoilla. Monet olivat huolestuneita, että jos tulee standardi, tulee myös käyttöpakko. Koko juttu kaatui silloin erimielisyyksiin.

Nyt on CEN:in toimikunta suunnitellut eurooppalaista standardia, joka määritteli vaatimukset motoristin suojapuvulle. Ja jälleen on ollut vallalla sama pelko standardin muuttumisesta pakolliseksi.

EMA:n perustamisen myötä myös me olemme myös saaneet äänemme kuuluviin standarditoimikunnassa. EMA:n periaatteenahan on ollut (kuten myös uskoisin useimpien kuus'ysiläistenkin), että jos standardia tehdään, siitä pitää olla hyötyä meille motoristeille. Eikä se saa silti aiheuttaa meille käyttöpakkoa. Muuten se on tarpeeton standardi.

Alunperin standardissa piti olla vaatimukset ajopuvun iskusuojaukselle, kulumiskestävyydelle ja repeytymiskestävyydelle. Työn edetessä toimikunta ei kuitenkaan päässyt yksimielisyyteen kulumis- ja repeytymiskestävyyden mittaamistavoista - eri maiden yliopistojen professorit väittelivät näiden

hankalien asioiden mittaamisesta. Niinpä homma pitkittyi ja mutkistui.

Toimikunnalla oli kuitenkin aikataulunsa, jonka mukaan edetä, joten keväällä standardista olikin loppujen lopuksi tulossa vain iskusuojausstandardi. Näistä vaatimuksista toimikunta ei myöntänyt olevansa erimielinen - osa jäsenistä ei ymmärtänyt asiaa lainkaan ja osalta oli vain suut tukittu, jotta työryhmä viimeinkin saisi jotain aikaiseksi.

Tässä vaiheessa teimme mittauksia Rukan ja TTKK:n avustuksella, jotka osoittivat myös iskusuojauksen osalta standardin vaatimukset kyseenalaisiksi (= Saksalaisia puvunvalmistajia suosiviksi...). EMA:n puheenjohtaja esitti nämä tulokset toimikunnalle sanoen, että "koska viime kädessä me motoristit maksamme standardin aiheuttamat kulut ja sen lisäksi maksamme vielä huonoista tuotteista ja standardeista katkenneilla luillamme ja vuotavalla verellämme, emme voi hyväksyä tällaisia epämääräisyyksiä vain sen vuoksi, että CEN saa standardinsa".

Tällä hetkellä kaikkien motoristien pitäisi olla tyytyväisiä, sillä toimikunnan puheenjohtaja Dr. Hubert Koch on sanonut standardiehdotuksen menevän nurin.

## ... ja käytännössä

Kesäkuussa jouduin myös käytännön testeihin ajovarusteitteni kanssa. Ja totesin ne erittäin hyväksi. Nimittäin palatessani viime EMA-kokouksesta loikki peuranvasa iloisesti eteeni moottoritieellä Turussa. Vaikka ei niiden aamupäivällä pitäisi liikkua, sanoi poliisi. Ei siinä auttanut väistö-eikä esteenylitystaidot, vaan homma meni voltin teoksi.

Yllättävän pitkälle (n. 60 m) pyörä liukuu kyljellään moottoritienopeudesta muovisten katteiden ja sivulaukkujen varassa.

Mutta hyvä oli kuskinkin liu'uskella (n. 50 m) kevlartoppausten varassa - ei tullut asfaltti-ihottumaa! Vain pari mustelmaa ja aristavat lihakset olivat seuraavana aamuna muistona tapahtuneesta. Voi vain kauhulla kuvitella, minkä verran oma nahka olisi kärsinyt, jos olisin ollut huonossa ajopuvussa tai esim. farkuissa liikkeellä... Olisin saanut makoilla sairaalassa päiviä vakuutusyhtiön (= vakuutustenmaksajien!) laskuun.

## EU-politiikkaa

Ajopukustandardi on vain yksi asia, jota valmistellaan Euroopan tasolla ja johon on enää turha valittaa, kun suomalaiset viranomaiset sen esittelevät meille. Sehän kuuluu silloin jo neuvoteltuun EU/ETA-sopimukseen!

Ajokorttiuudistus on toinen esimerkki direktiiveistä, jotka EU on laatinut ja neuvottelijamme hyväksyneet. Sehän on hyväksytty tietämättä, että suurin osa moottoripyöräkannastamme on soveltumatonta näihin uusiin ajokorttiluokkiin.

## EU - kyllä vai ei?

— Kysymykseen täytyisi vähitellen olla jokaisella kansalaisella mielipide. Siksi kannattaa hieman miettiä, mitä EU tuo tullessaan meille motoristeille:

Aluksi luultiin, että autuus alkaa jo, kun kuulumme ETA-sopimuksen piiriin. Ei ole kuitenkaan tullut halpoja vakuutuksia suomalaisille motoristeille eikä muitakaan etuisuuksia.

Velvollisuuksia sen sijaan on tulossa. Edellä mainittujen ajokortti- ja ajopukuasioiden lisäksi EU (ja myös ETA) tuo mukanaan tyyppihyväksyntädirektiivin ja 100 hevosen voiman rajan.



Tyyppihyväksyntädirektiivi sisältää mm. sellaiset meluvaatimukset, että puolet tämän päivän pyöristä (jotka ovat jo nyt todella hiljaisia) täytyisi suunnitella uudestaan. Ja vaikka kukaan ei voi väittää, että moottori-pyörät aiheuttaisivat ympäristöongelmia, asetetaan myös niiden pakokaasupäästöille yhä tiukempia rajoja. Kaikki tämä lisää kustannuksia pyörän ostajalle ja käyttäjälle. Direktiiviin myös sisältyvä virityksen ja rakentelun kieltäminen voisi aiheuttaa yllättäviä ongelmia. Enää ei vaihdettaisikaan parempia iskareita ja jarrupaloja alkuperäisosien tilalle. Puhumattakaan muista muutoksista.

Jos taas sadan hepan raja hyväksytään, on sen jälkeen mahdollista hyväksyä myös alempia rajoja. Esimerkiksi Ranskassa ehdotetaan nyt jo 89 hevosvoiman rajaa.

## EU ja motoristit

EMA:ssa on pohdittu, että miksi EU on näin motoristivastainen. Motoristit eivät aikaisemmin ole osanneet hoitaa "lobbausta" eli keskustelua poliitikkojen kanssa. Moottori-pyöräilyllä ei ole myöskään kunniallisen harrastuksen mainetta; joidenkin EU-byro-kraattien mielestä olemme vain "paskaisia bikereita". Eivätkä tiedotusvälineet ole halunneet korjata tätä näkemystä. Moottori-pyöräilyä pidetään myös vaarallisimpana harrastuksena nyrkkeilyn jälkeen. Ja nyrkkeilyhän halutaan kieltää.

Kuunneltuani näitä juttuja kansainvälisiltä kollegoilta on alkanut tuntua, että me suomalaiset motoristit taidamme olla paljon yhteiskuntakelpoisemmassa maineessa kuin eurooppalaiset keskimäärin!

Tulevaisuudessa — riippumatta siitä kuulummeko EU:hun — suurin osa moottori-pyöräilyä koskevasta lainsäädännöstä tulee Europarlamentista. Jos haluamme vaikuttaa meitä koskeviin pykäliin, meidän tulee ak-

tiivisesti olla yhteydessä päättäjiin sekä täällä kotimaassamme että EU:ssa.

## Kuus'ysi ja Smoto

Kontiossa joukko Smoton aktiiveja, jotka ovat myös Kuus'ysin jäseniä, jätti vetoomuksen Kuus'ysin liittämistä Smotoon. Vetoomuksessa sanotaan, että jos hallitus ei tee liittymispäätöstä, asia on siirrettävä vuosikokoukselle.

Olen keskustellut asiasta sekä hallituksen että usean rivijäsenen kanssa. Ensimmäinen kysymys on aina ollut, että mitä hyötyä liittymisestä olisi meille. Nyt me olemme päättäjienkin kuuntelema johtava valtakunnallinen matkamotoristien järjestö, jolla on jo pitkät perinteet. Smotoon liittyttyämme olisimme vain yksi neljästäkymmenestä.

Monet ovat myös sanoneet, että Kuus'ysi on perustettu itsenäiseksi kerhoksi ja näin ollen tarjoamaan vaihtoehto suomalaisen motoristin asioiden ajamiseen. Olemme myös riippumattomia muiden järjestöjen mielipiteistä ja periaatteista. Tämä on ollut aikanaan jo pohdinnan alla, kun on mietitty Kuus'ysin ja Moottoriliiton välistä suhdetta. Silloin on päädytty yhteistyön tekemiseen.

Yhteistyötä olemme tehneet myös Smoton kanssa viimeaikoina mm. romutusmaksu- ja ajokorttiasiassa. Ja uskon, että asioiden hoidossa on ollut enemmän painoarvoa, kun me molemmat olemme olleet samaa mieltä.

Smoto on kuitenkin ajanut myös sellaisia asioita, joiden en katso kuuluvan Kuus'ysin toimintaperiaatteisiin. Silloin on mielestäni ollut parempi, että emme ole kuuluneet Smoton alaisuuteen ja näin joutuneet esittämään ko. asioita myös omina mielipiteinä.

Kuus'ysillä on siis ollut jo 25 vuotta oma itsenäinen linjansa enkä minä ainakaan halua olla muuttamassa tätä perinnettä turhan kevyillä perusteilla. Tehkäämme siis jatkosakin yhteistyötä.

Tässä hieman ajankohtaisia asioita — jutellaan lisää vuosikokouksessa. Tulkaa nyt ihmeessä sanomaan oma mielipiteenne kerhon tulevaisuudesta Alavudelle.

Antti

## NURKANVALTAUSTA?

*Tässä eräänä päivänä sain käsiini SMOTOINFON, jonka on allekirjoittanut SMOTO:n puheenjohtaja. Sanatarkka lausaus Infon kuudennesta pykälästä:*

### "SMOTO/MP-69

Yli puolen tusinaa MP-69:n jäsentä jätti Kontiossa kerhonsa hallitukselle vaatimuksen 69:n liittymisestä SMOTOon. Kerhon hallitus ei kuitenkaan uskaltanut tehdä niin radikaalia askelta ja asia tullaankin käsittelemään vuosi-kokouksessa, joka on syyskuussa Etelä- Pohjanmaalla.

Auttaaksemme MP-69:ää tässä päätöksessä pitäisikin kaikkien SMOTOlaisten, jotka ovat myös 69:n jäseniä mennä vuosikokoukseen. Voisitte ilmoittautua sitä ennen puhelimitse Keijolle, 916-83803 tai Jokkelle, 921-798060. Yhteyshenkilöt, asia on tärkeä, saattakaa se kaikkien jäsentenne tiedoksi."

Uskomatonta, näinkö toimii SMOTO? Kyseessä on selvä nurkanvaltausyritys. Kirjoituksesta ei kuitenkaan selviä mitä SMOTO:lla on meille annettavaa. Täytyy-

hän liittymisestä olla meille motoristeille jotain hyötyäkin eikä vain kuluja kerholle.

MP-69 on toiminut itsenäisenä kerhona jo neljännesvuosisadan ajan ja sillä on selkeät toimintalinjat ja tavoitteet. Jos SMOTO:on liittyminen kuitenkin joskus on ajankohtainen, siihen on oltava todellinen perusteltu tarve. Se ei saa perustua MP69:n jäsenyyden taakse piiloutuvien SMOTO:n hallituksen jäsenten vaatimukseen, kuten nyt on tapah-tumassa.

Ihmettelen, miksi motoristien keskuudessa jo arvostustakin saavuttanut SMOTO ryhtyy tällaiseen toimintaan? Vallanhimollakin pitäisi olla rajansa.

Kysynkin, miten SMOTO voi koskaan saavuttaa arvostettua asemaa kuusysiläisten keskuudessa, kun se käyttää jäsenhankinnassaan tällaisia keinoja? Arvostusta ja luot-tamusta ei myöskään lisää se, että puuhamiehinä hankkeessa toimivat SMOTO:n nykyinen ja entinen puheenjohtaja.

**Pertti Saarenheimo**  
kerhoisäntä 1980-86  
puh.joht. 1990-92



# Mennäänkö naimisiin?

Pitkästä aikaa on pöydälle nostettu ehdotus MP69:n liittämiseksi Suomen Motoristit r.y:n jäseneksi. Ehdotuksen tekijät ovat samoja SMOTO -veteraaneja ja hallituksen edustajia kuin aikaisemminkin. Onko siis vihdoin koittanut aika Kuus'ysin lopettaa yksinäinen vaelluksensa ilman turvallisen emon lämmitä syliä?

MP69:ä on moneen, moneen otteeseen kosittu erilaisten järjestöjen jäseniksi 25-vuotisen toimintatapaleen varrella. Toivorikkaina on ollut piskuisia nuorisjärjestöjä, liikenneturvallisuusorganisaatioita ja toki myös muita kaksipyöräalan järjestöjä. Varttuneempi jäsenkunta varmasti muistaa keskustelut Suomen Moottoriliiton jäsenyydestä, ja tietää miksi kielteinen päätös aikanaan tehtiin. Kaikkein kauneimman motoristien keskusjärjestön tittelistä on sittemmin väännetty kättä urakalla ja SMOTO on tasaisesti pommittanut Kuus'ysin hallitusta jäsenyysideoillaan. Ja miksi ei olisi, suuri jäsenmäärä on valtti mille tahansa järjestölle.

## 69:n hallitus on aina sanonut: "Ei"

On oikeastaan hyvä, että määräajoin toistuvilla jäsenyys ehdotuksillaan SMOTO on pakottanut omankin hallituksemme arvioimaan omaa ja 69:n toimintalinjaa. Toistaiseksi ei etsimälläkään ole kyetty löytämään riittävästi painoa vaakakuppiin SMOTO-jäsenyyden puolesta. Mutta sehän vain kannustanee tuota keskusjärjestöä vaikuttavampiin näyttöihin. Hyvä niin.

Ajateltaessa MP69:ä SMOTON:n jäsenenä tulee ensimmäiseksi mieleen, kuinka ihmeessä jäsenmäärältään samaa suuruusluokkaa olevan yhteenliittymän kannattaisi alistaa

itsensä vertaisensa osaksi? Kuinka jo ennestäänkin hajanainen jäsenkunta näkisi mielekkääksi maksaa jäsenmaksua järjestölle, jonka toiminta ei enää tulisi juurikaan näkymään omalla nimellään? Toki voisimme jatkossakin järjestää Kontiorallin, mutta se ei taida riittää. Tuskin motoristit tahtoisivat kustantaa päällekkäisten Kuus'ysin ja SMOTO:n hallitusten työtä. Emmekö jo ole oppineet, että liiasta byrokratiasta ei seuraa juuri muuta kuin suuri lasku. Nykyisellään näiden yhdistysten tavoitteissa ja käytännön otteissa on niin suuri ero, että sen ylläpitäminen voidaan kokea kannattavaksi.

Vireästi liikkelle pyörähtäneeseen kansainväliseen toimintaan jäsenyys toisi eteen todellisen mutkatien. 69 toteuttaa omia ajatuksiaan EMA:n piirissä ja SMOTO taas on hakenut EMA:n kollegan, FEM:n, jäsenyyttä. Nämä eurooppalaiset lyhenteet kätkevät taakseen järjestöt, jotka, perin samalla tavalla kuin SMOTO ja MP69 Suomessa, työskentelevät koko Euroopan mittakaavassa. Työtavoissa ja välillä -kaluissakin on eroja, mutta päämäärä on yhteinen. Liittyminen SMOTO:on aiheuttaisi ulkopoliittisen umpisolmun, jonka ratkaiseminen voisi olla ylitsepääsemätöntä.

Tietysti on muistettava, että toteutuessaan jäsenyys avaisi MP69:n ideoille ja periaatteille yhden kanavan lisää. Saisimme varmasti jäsenmääräämme vastaavan määrän paikkoja SMOTO:n hallituksessa ja voisimme lopettaa turhan kinastelun pätevimmästä motoristien edustajasta. Mikäpä sen mukavampaa.

## SMOTO:n kannattaa kosiskella

Parituhatta uutta jäsentä olisi SMOTO:lle kuin pennejä taivaasta. Taikauskusta katoai-

si kilpailu suurimman ja edustavimman tittelistä. Enää ei tarvitsisi mainostaa juuri Meidän olevan virallinen suomalaismotoristien äänitorvi. Kun vielä pidetään mielessä valtiolta saatavan avustuksen, silkan rahan, tulevan SMOTO:n jäsenmäärän huiiman kasvun myötä muutaman askeleen verran lähemmäksi todellisuutta, ei liene epäselvää mistä värväysinnokeus juontaa juurensa.

Suurinta ihmetystä omassa hallituksessamme on herättänyt SMOTO:n toimintatapa. Miksi SMOTO ei suoraan kerro mitä etuja 69:lle sen mielestä koituisi jäsenyydestä? Miksi SMOTO sisäisessä tiedotteessaan kehottaa omia jäseniään "avustamaan" MP69:ä päätöksenteossa, mutta ei tahdo Kuus'ysin jäsenjulkaisussa asettaa näkökantaansa puntaroitavaksi? Miksi SMOTO:n voimahahmot kovaäänisesti paheksuvat 69:n hallituksen jäseniä henkilöinä, pohtiessaan asiaa kaiken kansan parissa leirinuotioilla? Eikö ns. reilu peli olisi huomattavasti mukavampaa erityisesti tulevaisuutta ajatellen? SMOTO ei kuitenkaan voi olla vain muutaman tietyn motoristin oman toimeliaisuuden varaan rakentuvaa ajanvietettä. Sitä ei myöskään ole MP69, mikä lienee neljännesvuosisadan aikana tullut todistetuksi.

## Miksi emme pyrkisi yhdentymään?

Edellä esitetyn valossa on hyvin epätodennäköistä, että MP69:n jäsenistö katsoisi etujensa mukaiseksi liittyä osaksi Suomen Motoristit r.y:tä. Mielekkäämpää olisi hakea entistä enemmän yhteistyökohteita ja pyrkiä tulevaisuudessa yhdistämään voimavaroja paremminkin yhteensulautumisen kautta. Tällä tavoin kummankaan järjestön ei tarvitsisi kokea varpailleen tallatun Motoristien etujärjestötoiminta ei saa olla kenenkään yksityisen, ei Kuus'ysiläisen eikä SMOTO:laisen, oman oudon vallanhalun temmellyskenttä. Sitä varten on parempi ryhtyä vaikkapa kunnallispolitiikkaan. Palkkakin on sillä saralla tuntuvampi.

Toistaiseksi näyttää siltä, että tuon fuusion aika ei ole koittanut vuosikokoukseen mennessä. Ensin on katsottava miten Euroopan tasolla saadaan vastaava ongelma hoidettua pois päiväjärjestyksestä. Meidän kotimaisten aktiivien on sillä välin hoidettava omat yhdistyksemme sellaiseen kuntoon, että molemmilla puolilla voidaan kokea yhteisen pesän perustaminen haluttavaksi. Motoristi-lehden lukijoille on varmasti tähdellistä, että MP69 ei tule katoamaan yhdistysrekisteristä. Pakkoavioliitot ovat näillä nurkilla jo historiaa.

Toni Korppi



**moto  
osat**

**Muista: Kerhoetu!**

Käytetyt varaosat erikoishintaan jäsenkortin esittämällä.  
**Nyt myös katteiden korjaukset ja maalaukset.**  
Sammonkatu 64  
33540 TAMPERE  
Puh. (931) 557 444





*Kemijärven Jaskan matkakertomus jatkuu. Aiemmat osat on julkaistu Motoristin numeroissa 2 ja 3 / 94.*

## Kumia kuluttamassa keski-Euroopassa...

*Kaunista Alppimaisemaa Grossglocknerin rinteillä.*

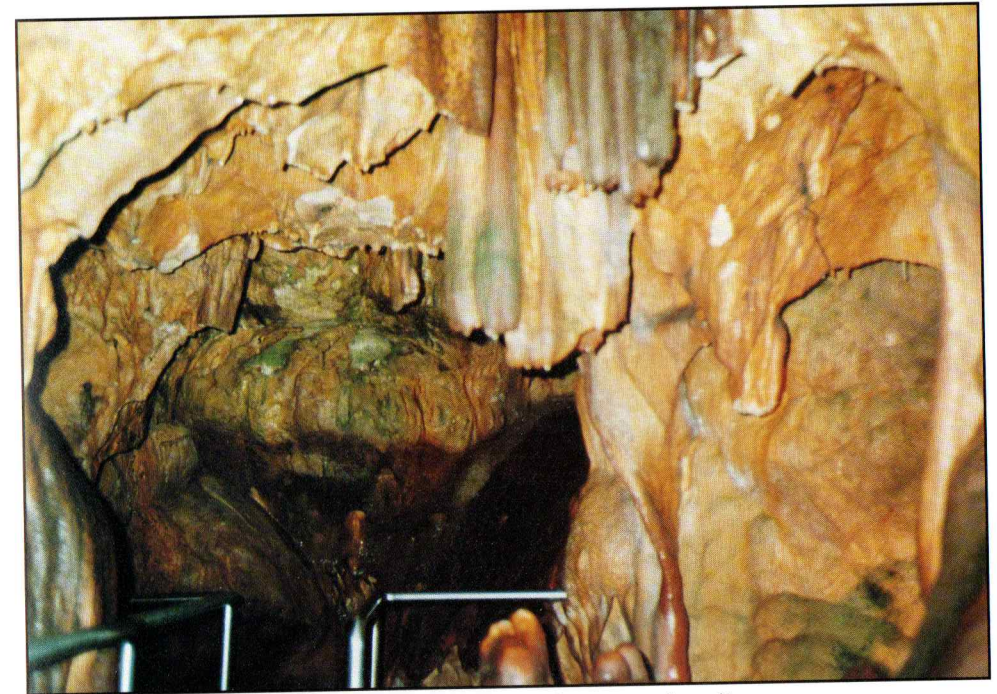
### ... Ja taas Itävallassa

Grazissa — Itävallan toiseksi suurimmassa ja Arnold "Terminator" Schwarzeneggerin syntymäkaupungissa — kokeilin ensimmäisen kerran nostaa Visalla pankkiautomaatista rahaa, ja hyvinhän se onnistui. Automaatti sylki kiltisti 500 shillinkiä (= noin 240,- Fmk) odottaviin hypypsiini. Sopivan pankkiautomaatin löytäminen vain oli hieman hakemisessa, kun kaikkiin ei Visa -kortti suinkaan käynyt.

Tuli myöhäisiltapäivä ja alkoi sopivan leirintäalueen etsintä. Olimme jälleen pikukuteilla ja campingien kylttejä oli aika harvassa. Pitkän etsinnän jälkeen löysimme lopulta Riederhofista erään tenniskeskuksen yhteydestä sellaisentapaisen. Nimenomaan -tapaisen, sillä pienellä kapealla ruohokaistaleella oli vain muutama teltta pys-

tyssä, sekä pari asuntoautoa. Eräältä sveitsiläiseltä nuoreltparilta (kummallakin oma moottoripyörä) sain kysytyä, missä on vastaanotto, kun sellaista ei ihan suoralta kädeltä näkynyt. No, se oli kuulemma viereisen hotellin aulassa. Siellä vinosti naureskeleva portieeri peri yöltä 204,- shillinkiä. Minusta rupesi tuntumaan, että paikalle olisi voinut tulla, olla yöstä ja häipyä aamulla vähin äänin. Epäilin nimittäin sveitsiläistenkin majoittuneen paikalle suurinpiirtein ilmaiseksi, koska he eivät tienneet edes yöpymisen hintaa sitä heiltä tiedustellessani. No, me rehelliset suomalaiset ainakin maksoimme. Muuten paikka oli maisemiltaan upea ja erittäin rauhallinen. Kun minkäänlaista valvontaa tai portteja ei ollut, niin aamulla lähdimme liikkeelle kenenkään oikeastaan edes sitä huomaamatta.

Eräs Sirpan käyntikohteeksi merkitty paikka oli Griffenin tippukiviluolat (Kla-



*Itävallan Griffenissä käytiin tippukiviluolilla (salaa otettu kuva!)*

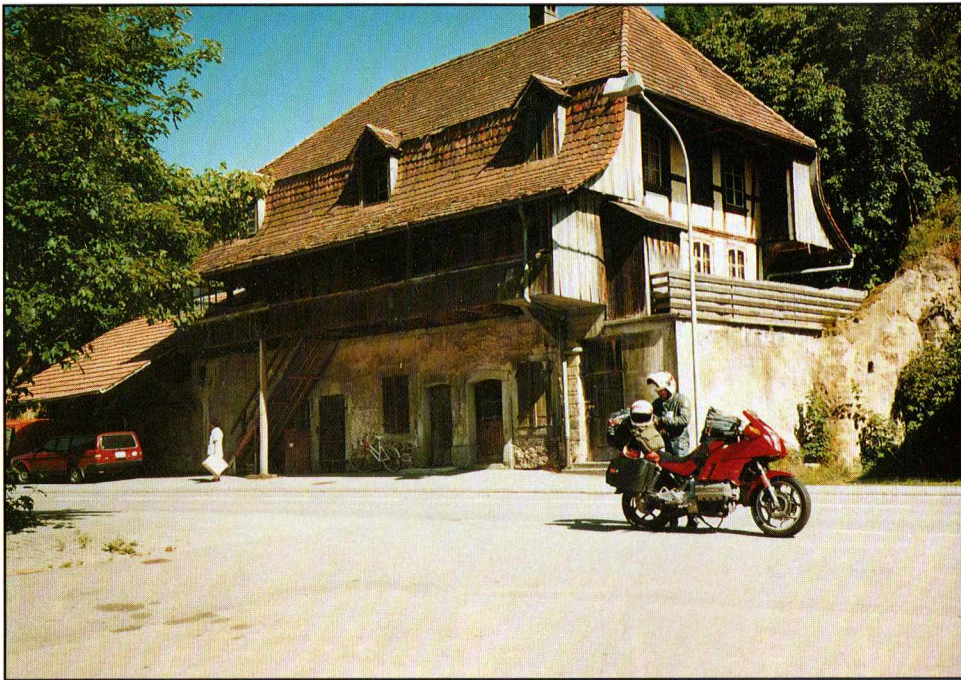
genfurtista hieman alaspäin). Ne löytyivätkin helposti ja yllättävästi keskeltä taajamaa kirkon vierestä. Selvällä opastuksella oli osuutta asiaan. Vieressä muuten näytti olevan myös paikallisen Harrikka -kerhon päämaja. Luoliin ei kuitenkaan päässyt tutustumaan yksin, vaan meidän piti odottaa seuraavaa opastettua kierrosta. Sen veti sitten nuori kaveri, joka laajasti kertoili saksaksi luolista ja sen entisistä asukkaista. Kierros ei ollut kovin pitkä, mutta mielenkiintoinen. Käytävät olivat välillä todella ahtaat. Filmta ei tietenkään saanut, mutta Sirpa otti salaa muutaman kuvan. Kierrokselta palatessa opas vielä kysyi meiltä, olimmeko saaneet mitään selostuksesta irti? "No joo — Ein Bischen", sanoin kohteliaasti (suomalais-saksalaisittain).

Matka jatkui. Vastaantulevat motoristit nostivat kättä kuin Suomessa konsanaan ja eräät vilauttelivat jopa valoja. Sitten ym-

märsin mitä se valojen vilkuttelu oikein oikein tarkoitti, kun poliisi pysäytti meidät ja ropsautti sadan shillingin sakot valoitta ajamisesta! Yleensä minä tietenkin ajan valot aina päällä — ihan automaattisesti, mutta nyt muistinkin räplänneeni valokattaisijaa jossain vaiheessa. Vastaantulevat motoristithan olivat yrittäneet kiinnittää huomiota valoitta ajamiseen ja minä kun olin ajatellut heidän vain moikkailevan. Ai, että harmitti. Vaikka eihän tuo sakko tehnyt kuin vähän alle viisikymppiä Suomen rahassa. Kumma muuten, kuinka kielitaito unohtuu tasan tarkkaan, kun joutuu poliisiin pysäyttämäksi.

Seuraava yö vietettiin sitten merkittävissä paikassa. Keutschach -nimisessä kylässä keskellä maaseutua oli mukavan näköinen kuusiaidalla ympäröity leirialue, nimeltään F.K.K. Camping Müllerhof. Ky- syin vastaanottomökissä olevalta nuorelta





*Kartanlukuharjoituksia Italian maaseudulla.*

pojalta josko olisi tilaa (vaikka sitä kyllä näytti olevan runsaasti). Kaveri vastasi, että tervetuloa vaan, ja samantien maksoin yhdeltä yöltä 125 shillinkiä (laskussa tosin luki 225,- Sch, joka ehkä oli se oikea hinta?). Sirpa hyppäsi portilla kyydistä ja minä lähdin kiertämään aluetta pyörällä löytääkseni hyvän telttapaikan. Pieni järvi oli lähellä ja muutama leiriläinen oli kävelemässä rantaan. Eihän siinä muuten mitään outoa olisi ollut, mutta sitten äkkäsin heidän paljaat takamuksensa! Ei hemmetti, hehän olivat ilkosillaan! Seuraavan teltan kohdalla seisokeli isoviiksinen mies — ja vain kengät jalassa. Silloin rupesi mielessäni muotoutumaan ajatus, että olimme sattuneet oikein kunnan nudistileirille. Palasin kiireesti Sirpan luo ja hän oli huomannut kauhuissaan saman asian. Vaan no, mikäs siinä, ollaan sitten vaihteeksi yksi yö tällaisellakin

leirialueella. Tilaahan tasaisella ruohomattolla kyllä riitti. Ihmettelimme vain helppoa sisäänpääsyä. Mitään salaperäisiä jäsenkortteja ym. vastaavia kun ei kysytty. Nauruksihan se meni, kun Sirpa sanoi minulla nyt olevan oivan tilaisuuden “mennä heiluttelemaan” aivan vapaasti — hah hah.

Sitten pystytellessämme telttaa, käveli siihen (pukeissa oleva) mies kyselemään, että sattuisinko tuntemaan Suomesta pyöräni merkkikerhon entistä puheenjohtajaa. Sanoin hyvinkin tuntevani. Kaveri, joka tietysti edusti samaa pyörämerkkiä, pyysy sanomaan terveisiä. Lupasin toimittaa.

Ilta oli jo aika viileä, mutta sitkeästi jaksivat eräät asukkaat olla pukeutuneina pelkkään... ööh, sanotaanko kellonremmiin! Vielä voisi lisätä, että nämä naturistit (eivät siis olletkaan nudisteja, vaikkei sitä päällepäin huomannut) olivat sellaista vanhem-

paa vuosikertaa. Myöhemmin iltapesulle mennessä herätti ihmetystä sellainen seikka, että tarvitseeko sitä olla niin naturisti, että vessat ja suihkutkin ovat yhteisiä? Niin se nimittäin vain oli. No, meiltä jäi kyllä tuon “luonnonmukaisen nahka-asun” käyttö kokeilematta, vaikka kerrankin olisi ollut tilaisuus... mutta kuten sanottu, ilta oli viileähkö, eikä sitä ihan äkikseltään oikein arvannut (ujostuttikin).

Aamulla poistuimme hyvässä järjestyksessä tuolta “poikkeavalta” leirialueelta ja otimme suunnaksi Grossglockner Hochalpenstrassen. Tuo Grossglockner itsesäänhän on Itävallan korkein vuorenhuippu (3.797 m). Säätila oli upea ja kurvailimmekin oikein sydämemme halusta pienillä, mutkaisilla teillä.

Heiligenblut on pieni kylä ja turistikeskus, jonne saavuimme iltapäivällä. Siellä oli hyvin hiljaista, vain muutama patikoija oli liikkeellä. Vuoren kupeessa näytti olevan maksullinen hissi, jolla ilmeisesti pääsi nopeasti vuorta ylös, ellei ihan huipulle asti. Heiligenblutista kuitenkin lähti tuo Hochalpenstrasse kohti yöilmoja. Vaikka tie oli melko leveä, oli se hyvin mutkikas ja jyrkkä-nousuinen (jyrkimmillään jopa 14 %) ja kuin moottoripyörälle tehty. Jollain urheilupyörällä olisi tietä ollut todella nautinnollista laskettaa menemään.

Sitten tuli totuuden hetki ja maksun paikka. Viimeiselle etapille olisi pitänyt maksaa vielä 250,- shillinkiä / henki. Olimme jo varsin korkealla, mutta sitten taisi iskeä nuukuus, kun päätimme palata takaisin samaa tietä. Olivathan maisemat jo tuoltakin korkeudelta melkoisen hienoja. Toisaalta, nyt ajateltuna, olisi ehkä sittenkin pitänyt raatsia maksaa vaadittu summa. Eipä silti, moni autokin siitä pyörähti takaisin, sillä äkkipäätä maksu tuntui aika kovalta. “Toisella kertaa sitten”, ajattelin kuitenkin.

Muistin äkkiä, että minähän täytän vuosisa juuri kyseisenä päivänä. Eipähän ollut hullumpi paikka tuo Hochalpenstrasse vietää sitä. Sen kunniaksi ostimme muutaman Sachertortun ja söimme ne tielevennyksellä mahtavien alppimaisemien avautessa eteemme.

Tämän jälkeen suuntasimme matkamme Itävallan naapurimaahan Italiaan. Se oli siitäkkin mukava matkakohde, että liiran kurssi oli edullinen, eli muuttunut vähiten markkaan nähden kaikista Euroopan valuutoista.

Ajettuamme jo Italian puolta, hieman keuhkoa tietä, ensimmäinen tunnetumpi paikka mikä tuli vastaan, oli Cortina d'Ampezzo, jossa pidettiin Olympialaisten talvikisat vuonna 1956. Saattoi hyvinkin kuvitella miltä siellä näyttäisi talvella lumisten vuorenhuipujen ympäröidessä sitä. Sitäpaitsi siellä oli erinomaisen kaunis kirkko ja kellotorni.

## “Saarille ja paaluille rakennettu kaupunki”

Seuraava paikka minkä Sirpa halusi nähdä, oli yksi Euroopan kuuluisimmista matkakohteista eli Venetsia. Minäkin halusin tarkistaa, oliko tuo omalaatuinen kaupunki muuttunut miksikään kymmenessä vuodessa.

Nostimme Visalla automaattista 150.000,- liiraa, joka lukuisista nolista huolimatta ei ollut kuin n. 570,- Fmk. Paha kyllä setelit olivat senverran isoja etteivät ne käyneetkään bensa-automaattiin. Oli nimittäin päivä vierähtänyt kuin huomaamatta melko myöhäiseen yöhön ajellessamme kohti päämääräämme. Huoltamot olivat jo kiinni. Vaan eipä hätää, oli jo senverran nälkäkin, että saatoimme mennä lähimpään avoinna olevaan pizzeriaan myöhäiselle illalliselle.





*Gondolijaelua Venetsiassa.*

Pizzat (15.500,- liiraa) maksettuani, oli taas sopivan suuria seteleitä käytössä. Polttoainetta tuli automaattista 10.000 liiran seteleillä. Taas päästiin huoletta eteenpäin.

Yöllä vartin yli kaksitoista olimme Camping Venezian suljetun portin takana. Tuli mieleen, että ei näin myöhällä kannata edes yrittää sisälle. Silloin portti aukesikin vanhan yövartijan avaamana! Hän toivotteli hyvin ystävällisesti meidät tervetulleiksi, niinkuin olisi ihan jokapäiväistä, että sisäänpyrkijöitä olisi pitkin yötä (ja saattoihan niin ollakin?). “No problem”, hän sanoi, ja kehoitti meitä pystyttämään telttamme minne vaan mahtuu. Hyvä juttu, yöpyminen jossain taivasalla ei olisi oikein kiinnostanutkaan, kun ympäristö oli sellaiseen liian urbaani.

Seuraavana päivänä kävimme tutustumassa omalla ajokilla, kuinka pitkälle on

mahdollista päästä. Matka tyssäsi päärautatieaseman luona olevalle pysäköintialueelle. Alue näytti kuitenkin sen verran levottomalta, etten mielelläni olisi jättänyt pyörää sinne. Teimme kuitenkin vielä kierroksen, ja taisimme ajaa sellaisillakin paikoilla minne ei varsinaisesti olisi ollut edes asiaa. Sitten palasimme leirillemme. Sieltä saikin ostaa bussilippuja (a´ 1.000 liiraa / suunta) ja bussit kulkivat puolen tunnin välein kahdeksan kilometrin päässä olevaan Venetsian keskustaan. Se osoittautuikin kätevimmäksi liikkumuodoksi. Pyörä ja varusteet saattoi huoletta jättää leirialueelle, olihan se vartioitu ja aidattu.

Tuikitärkeän kaupungin kartan oston jälkeen rupesimme todenteolla tutustumaan Venetsian kapeisiin kujiin, ja varsinkin kulta- ja hopeaesineitä myyviin kauppoihin. Niitä oli varmaan satoja ja Sirpa kävi ne kaikki läpi! Minä tietysti perässä, ettei oltaisi eksytty. Erikoisesti hopeasta oli valmistettu mitä moninaisempia esineitä. Varmaan melkein jokaisesta arkisestakin kappaleesta saattoi löytää hopeisen pienoismallin. Minä esim. olisin voinut ostaa hopeisen n. kymmenen senttiä pitkän Gold Wingin pienoismallin (sitä vanhempaa tonnista sarjaa). Sirpaa kiinnostivat tietysti enemmän rannerenkaat ja sormukset.

Venetsia näytti minusta entisenlaiselta, ehkä kuitenkin taas hieman rapistuneemalta, vajoaahan koko kaupunki pikkuhiljaa veteen. Entinen tunnelma oli toki tallella. Gondolit lipuivat yhä kanavissa ja vaporetit eli isommat moottorikäyttöiset taxiveneet kuljettivat turisteja, jotka kaikki näyttivät (taas) olevan japanilaisia.

Venetsia pää(vesi-)tie on kysymyksenkin mallinen Canal Grande, jonka varrella ovat vanhimpien ja hienoimpien palatsien julkisivut. Tuon kanavan poikki onkin vain muutama silta, ja kuuluisin niis-



*Gondolien kokoontumisajo.*

tä on myymälöiden reunustama Rialto. Istuskelimme ulkoterassilla lähellä tuota siltaa nauttien värikkäistä näkymistä sekä ravintolan edullisesta “turistimenusta” (joka oluineen ja jälkiruokineen maksoi 48.400,- liiraa). Loppupäivän vaeltelimme väsyksiin asti ympäri kaupunkia ihas-tellen siltoja, lukuisia kirkkoja ja julkisia rakennuksia. Illalla hyppäsimme bussiin ja hurautimme leirialueellemme Mestreen.

Eihän yhdessä päivässä ehtinyt nähdä paljoakaan, joten seuraavana aamuna löysimme itsemme jälleen Venetsian keskustasta. Kävelimme Pyhän Markuksen torilla, ihmettelimme miten makaronia voi olla vaikka minkäväristä (miltähän maistuisi esim. sininen makaroni?), ihailimme Muranon lasia ja kurkistimme jopa Liberia Vecciaan — kuuluu kirjastoon. Tietenkin näimme myös “Huokausten sil-

lan”. Sirpa osti matkamuistoksi “hirveen edullisesti” helmet ja rannekkeen.

Paikallisessa pankissa — Banca di Romassa — vaihdoin loput Itävallan shillingit liiroiksi. Turvatoimet vain olivat niin tiukat, että suurinpiirtein yksi asiakas kerrallaan pääsi piskuiseen pankkisaliin — mikä tietysti oli hidasta. Kun sitten koko Venetsiasta ei löytynyt sellaista pankkiautomaattia mihin Visa olisi käynyt, löysimme sellaisen rahanvaihtoautomaatin johon kävi jopa Suomen raha! Kaivelin lompakkoani ja laitoin siihen pari kotimaan satasta — ja katso, sieltä tuli iso nippu paikallisia seteleitä ja kuitti jossa oli selvää suomea. Viksu vehje! Taas oli käteistä, ja niinhän se hurauti toinenkin päivä tuossa ihmeellisessä, mutta pahoin kaupallistuneessa Venetsian kaupungissa. Viimeiseen linja-autoon ehdittiin iltahä-



määrissä niukin naukin. Sitä ennen ehdin kuitenkin huomata repaleisen julisteen, että Leningrad Cowboys tunnetaan sielläkin.

Aamulla olivat lähdön hetket käsillä. Leirialueen valvoja meinasi kuitenkin las-kuttaa meitä siitä ensimmäisestäkin yöstä, mutta Sirpa oli tiukkana, olimmehan tulleet puolenyön jälkeen ja yövartijakin oli ollut sitä mieltä, että siitä yöstä ei mene maksua. Myrtyneenä oli valvojan lopulta kirjoitettava lasku yhtä yötä pienemmälle summalle. Me olimme kyllä tyytyväisiä — varsinkin minä tomeraan kyytiläiseeni.

Tapamme mukaan isoja valtateitä välttelyn saavuimme sitten Italian kauneimpien kaupunkien joukkoon laskettavaan Veronaan. Oli siestan aika ja bensa vähissä. Sitäpaitsi oli valtavan lämmintä. Ei auttanut muu kuin jäädä erään huoltoaseman pihaan. Olisi siinä ollut rahalla toimiva automaattikin, mutta kun ei ollut sopivaa seteliä. Taas kun oli turhan “isoja” rahoja mukana. Sirpa meinasi kuumissaan jo val-lan hermostua, kunnes siihen tuli eräs motoristi tankkaamaan ja häneltä sain vaihdetua sopivan kokoisia setelirahoja. Matka pääsi taaspienen viivytyksen jälkeen jatku-maan. Kauppojen availlessa oviaan siestan jälkeen, ostimme evääksi jugurttia ja kääretorttua eräästä Supermercatista. Samantien söimme ne läheisellä ruohokentällä jonkun suurmiehen patsaan juurella. Viimeisillä käteisillä liiran kolikoilla sain vielä ostettua puolentoista litran kivennäisvesipullon, joka sidottiin pakkausten päälle ajoviiman jäähdyteltäväksi.

Saavuimme Italian suurimpiin järviin kuuluvan Lago di Comon rannalle. Kasvillisuus yltyi oikein subtrooppiseen rehevyyteen ajellessamme hiljalleen eteenpäin mutkaista, mutta erinomaisen kaunista rantatietä. Ihmisten suosituin harrastus näytti olevan kalastus, sillä rannat olivat täynnä pitkin vavoin varustettuja onkijoita.

Tuli tietenkin ilta ja pimeä. Järven takana olevat kylät alkoivat loistaa lukemattomina valopisteinä. Leirialueita ei sensijaan näkynyt! Oli kuitenkin hyvin lämmintä ja me ajoimme itsepintaisesti eteenpäin, kunnes sitten puolenyön tietämissä kurvasimme päätieltä hieman sivummalle maastoon. Ei siinä arvannut oikein teltaakaan ruveta pystyttämään. Pääsisi tarpeen vaatiessa nopeammin liikkeelle, nimittäin kun läheisestä kylästä kantautui epämääräistä mölinää. Kulkukissakin onnistui pelästyttämään Sirpan pahanpäiväisesti. Torkuimme siinä tivasalla jonnekkain neljän seutuville, kunnes taivas rupe si kirkastumaan.

Varhain ennen viittä jatkoimme reippaina (?) matkaa. Edellisenä päivänä näkemämme kaksi Ducatia suhahti ohitsemme. Taisivat kaverit viettää samanlaisen yön kuin me, kun olivat yhtä varhain liikkeellä. Moikkasimme tuttavallisesti kohtalotovereita. Mandello di Lariossa ohitimme kuulut Moto Guzzin tehta at.

## Alpeilla

Sirpa tahtoi nähdä kunnan Alpejea. Olihan niitä jo ollut, mutta kaikessa mahtavuudessaan ne löytyivät vasta Sveitsistä. Rajan sinne ylitimme niin pienessä paikassa, että siellä ei edes yritetty myydä pakolliseksi sanottua moottoritien käyttömaksumerkkiä. Sitäpaitsi olihan minulla vielä muutaman vuoden takainen merkkikin tuulilasissa Eh-käpä se hämäsi?

Mutkainen alppitie alkoi nousta ylemmäksi ja yleemmäksi. Mitä korkeammalle päästiin, sitä enemmän tihui vettä. Sitten eräässä paikassa oli suuri lehmälauma ylitämässä tietä. Piti tietenkin pysähtyä odottamaan. Olin vielä jonon ensimmäisenä, kun eräs isosarvinen lehmä pysähtyi ja alkoi tuijottaa meitä. Pyörän vinkuva äänikö vai



*Aletaan olla melko korkealla Sveitsin Alpeilla.*

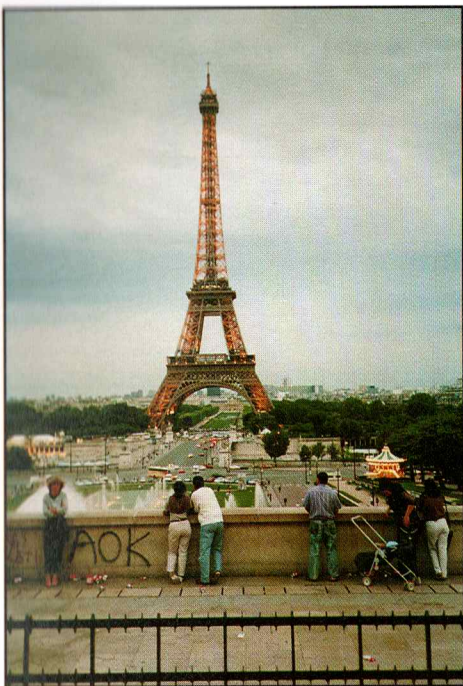
oranssi sadepukuko ärsytti kantturaa? Se alkoi uhkaavasti astella lähemmäksi. Paimenparka ei voinut sille mitään. Minä aloin jo peruuttaa varovasti, mutta takana oli tietenkin auto. Lehmä, vaiko oikein sonni näytti silmissäni jo varsin hurjalta. Ajattelin hädissäni jo kiihdyttää vauhdilla elikon ohi, mutta siltikin se olisi ehkä ehtinyt huitaista sarvillaan. Huh, huh, mitenkäs nuo alppilehmät noin vihaisia ovat? Lopulta uhkaavan tilanteen pelasti takana olevasta autosta noussut reipas rouva, joka pelottomasti käsiä läimäyttelemällä sai lehmän lopulta muiden perään. Huokaisin helpotuksesta — taidettiinpa selvitä.

Albula -nimisessä paikassa saavutimme vesisateessa 2.315 metrin korkeuden. Sveitsin armeija harjoitteli samanaikaisesti, sillä kalustoa ja miehistö oli runsaasti liikkeellä. Iloisesti sotamiehet heiluttivat käsiään hei-

tä ohitellessamme. Ylhäällä oli paikoin suuria lumikumpareita ja välillä tien yli virtasi niin paljon vettä, että piti ajaa hyvin varovasti kieli keskellä suuta eteenpäin. Oli vaihteeksi tosi kylmää, eivätkä märät hanskatkaan olleet järin mukavat. Sinnikkäästi kuitenkin ajettiin Alpejea ylös ja alas, välillä tunneleihin sukeltaen. Lopulta kävimme em. Albula Passiakin korkeammalla ja näimme oikeita alppijäätiköitäkin.

Innertkirchenistä löysimme hienon leirialueen sopivasti mahtavien vuorten välistä. Olimme laskeutuneet Alpeilta alas laaksoon ja ilma oli tietenkin heti lämmennyt. Aurinkokin paistoi taas. Levitimme ensitöiksemme märät kampeet läheiselle piikkilanka-aidalle kuivumaan. Ylhäällä olikin palellut melkoisesti, kun oli pitänyt ajaa visiiri auki, että olisi nähnyt edes jotain ja jääkylmä sade oli piiskannut kasvoja. Nyt





Eiffeltorni iltapäivän valaistuksessa.

olo alkoi taas tuntua ihmismäiseltä. Armeijan helikopteri lenteli muutaman kerran leirialueen yli kuin meitä tutkaillen. Sirpa ihastui joka tapauksessa Alpeihin ja yleensäkin Sveitsiin. Tämä yöpyminen maksoi 12,30 Sveitsin frangia.

Aamusella matka jatkui kuivin kamppein kahden järven välissä olevaan Interlakeniin, joka aikoinaan oli Sveitsin ensimmäinen suurempi matkailukohde. Hienoja purjeveneitä seilaili Thuner See -järvellä. Liittovaltion pääkaupungista, Bernistä, lähetettiin muutama postikortti. Sen kummemmin ei Berniin tutustuttu.

Lähellä Ranskan rajaa löysimme pienen käytöstä poistetun huoltoaseman, jonka pihalla oli myynnissä kolme entisöimätöntä Morris-merkkistä automobiilia. Ne olivat pieniä hauskan näköisiä kulkupelejä ja aika täydellisen näköisiä aihioita.

Sveitsin tullissa olin varma, että nyt ne kuitenkin ostattavat sen moottoritien käyttömaksumerkin, mutta eipä sentään! Kaiken varalta emme olleet ajaneet patkääkään sveitsiläistä moottoritietä.

## “Ranskan malliin”

Ranska on iso maa ja Pariisiin pitkä matka, mutta sinne oli päästävää, olihan se Sirpan käyntikohdeluettelon viimeisin tutustumiskohde. Kun edellinen yö oli nukkunut kunnolla leirialueella, oli seuraava yö taas “maastossa”.

Troyenista, Champagnen maakunnan pääkaupungista, löytyi bensaa-asema, josta sai rahalla bensiniä ennen seitsemää. Olimme siis taas oikein hyvissä ajoin liikkeellä! Sitten löysimme tien varrelta valtaisan herneviljelmän. Pellot jatkuivat silmäkantamattomiin. Sirpa keräsi heti muovikassillisen herneenpalkoja matkaevääksi. Niitä riittikin sitten koko loppumatkaksi.

Pariisi alkoi lähestyä. Sen huomasi jo liikenteenkin vilkastumisesta. Ehdotin Sirpalle, että se kaupungin kartta pitäisi ostaa jo tässä vaiheessa, mutta sain vastaukseksi, että “anna palaa vaan”. Sirpalta taisi jäädä huomioimatta Pariisin valtava koko. Liikenne kiihtyi kiihtymistään, ja lopulta ei voinut muuta kuin yrittää pysyä liikennevirrassa mukana jäämättä jalkoihin. Päädyimme ensin jonnekin keskustan seutuville ja siitä taas jonnekin syrjemmälle. Olimme totaalaisesti hukkaeilla. Sirpa alkoi nyt käsittää, että ilman karttaa ei tässä hullunmyllyssä selviä. Sen verran saatiin pysäköityä, että Sirpa sai aluksi ostettua matkamuitoksi muutaman pienen Eiffeltornin (joista yksi oli minulle “myöhästyneenä syntärilahjana”). Oli tuo pysäköintikin työn takana, kun jokaisessa pienessäkin rakosessa oli joko mopo, moottori- tai polkupyörä, ja yleensä usealla lukolla varmistettuna. Silti saattoi nähdä esim. polkupyörän eturenkaan olevan

tukevasti lukittuna lyhtypylvääseen, loppuosan ollessa teillä tietymättömillä!

Olin joskus ollut Pariisissa sillä ilmeisesti ainoalla (?) leirialueella, joka on keskustan tuntumassa. Nyt sinne olisi tietenkin pitänyt osata sujuvasti, mutta mitä vielä. Kartta piti kumminkin ostaa 60,- frangilla, sitten rupesi jotenkuten sujumaan. Ennen sitä kun olimme kysyneet tietä, oli meille vastattu, että emme olleet edes vielä Pariisissa! (Omasta mielestämme me kyllä olimme jo siellä).

Koko päivä meni kaaosmaisessa liikenteessä, ennenkuin kaivattu Camping Du Bois De Boulogne löytyi. Teltta saatiinkin sitten leväyttää sopivasti vesipisteen ja kaupan viereen. Lähellä oli myös leirytyneenä kaksi moottoripyörällä liikkuvaa tyttöä, sekä pariisilainen “Desperados” -harrikkakerho! Viimeksimainituilla taisi olla meneillään peräti joku kokoontuminen.

Hyvin nukutun yön jälkeen jätettiin seuraavana aamuna ajokki leirille, ja mentiin portin pielestä lähtevällä bussilla (4 10,- fr) metroasemalle ja sitten sillä (4 6,50 fr) keskustaan. Näkemistähän riitti ja mm. Louvren museossa käytiin kiireisesti katsomassa Mona Lisaa, josta Sirpa otti (omasta mielestään) matkan parhaan valokuvan (sikälikin kun ko. kohteen kuvaaminen oli kielletty)! Riemukaarta ihasteltiin, Champs-Elyseetä käveltiin, obeliskia ihmeteltiin ja tietenkin Eiffel -torni piti nähdä. Koska oli sunnuntai, oli sinne niin pitkät jonot, että tyydyimme katselemaan sitä vain maasta käsin. Tornissa käykin vuosittain kuulemma n. miljoona ihmistä! Illalla palatesamme väsyneinä leirillemme, tulivat myös Desperadot kauniisti parijonomuodostelmasa — mp -poliisien saattelemina.

Kuitenkin uusimpiin Pariisin nähtävyyksiin kuuluva Eurodisneyland oli vielä näkemättä. Sille varattiin vielä seuraava päivä. Olin kyllä maksanut jo kahdesta yöstä, mutta jatkoin leirivuorokautta vielä yhdellä. Samalla käynnillä Desperadot olivat myös toimistossa sel-

vittelemässä yöpymisotkujaa. Eräs suomalaisperhekin oli hakemassa leirielämälleen jatkoaikaa.

Istuessamme sitten maanantaiaamuna bussissa, lähtivät myös Desperadot kotimatalle. Nyt olivat poliisit jo valmiina portilla odottelemassa. Vähän kyllä ihmetytti, kun koko ajan ainakin leirialueella, nuo harrikkaveikot olivat käyttäytyneet täysin siististi ja hillitysti. No, ne Harley-Davidsonit olivat kieltämättä aika koväänisiä.

Infosta olimme saaneet selville, että Eurodisney:iin pääseen suoraan metrolla vaikka se ei ihan lähellä Pariisia olekaan. Matka olikin yllättävän pitkä, 32 kilometriä Pariisista itään. Kerran piti metroa vaihtaa nopeaan RER -junaan, mutta sillä 6,50 frangin kertalipulla mentiin perille asti.

## EuroDisneyssä

Saavuimme Marne-la Vallée-Chessyn RER -asemalle, joka olikin suoraan Eurodisneyn sisäänkäynnin edessä. Ostimme luottokortin näköisen pääsylipun joka maksoi 250,- frangia per henki (tai 80,- D-markkaa). Äkkiseltään se tuntui kalliilta, mutta sisäänpäästyä kaikkiin laitteisiin ja paikkoihin pääsi rajoituksetta.

Ensimmäinen havainto oli, että kaikki näytti hienolta ja uudelta, ja että koko ajan suuri joukko henkilökuntaa omissa uniformissaan siivoili ja keräili roskia maasta. Missään ei sitten näkynytäkään pienintäkään karkkipaperia tai tupakantumppia. Sitten tuli suorastaan valinnan vaikeus, mistä aloittaa. Ensimmäisenä avautui kuitenkin silmiemme eteen vuosisadan alun amerikkalainen pääkatu (Main Street USA). Ko. pääkadulta löytyi runsain mitoin vuosisadan alun viktriaanista charmia. Vanhantyyliset talot, kaasuvälöt, jopa postilaatikot toivat tuulahduksen menneiltä ajoilta, samoin kuin hevosen vetämät raitiovaunut





"Ameriikan raitilla" EuroDisneystä.



(“voi hevosparkaa”, sanoi Sirpa) ja kaksikerroksiset omnibussit.

Fantasiamaassa (Fantasyland) ajoimme karusellillä ja pyörivillä teekupeilla, seikkailimme Liisan ihmelabyrintissä ja Peter Panin lennon ja Pinocchion seikkailut ohjattuina kiertoaajeluina. Seikkailujen maassa (Adventureland) tutustuimme Robinson Crusoen puussa sijaitsevaan majaan. Puu oli muuten betonista tehty valtaisa rakennelma, ja jokainen lehtikin oli käsin tehty. Silti yllättävän aidon näköinen. Seikkailimme myös Karibian merirosvojen luolissa pienissä veneissä keikkuen. Merirosvot olivat mekaanisia nukkeja, mutta erittäin elävän näköisiä ja hurjasti liikkuvia. Seikkailijien saa-

*Tässä on todellakin Jaakko ja pavunvarsi! (EuroDisneystä)*



Robinsonin maja puussa (tai itseasiassa siellä oli useampiakin majoja ja rakennelmia).

relta löytyi mm. purjelaivan hylky ja pääkallo-luola.

Rajaseutumaa (Frontierland) oli reipasta villin lännen tunnelmaa ja järveä kiersimme oikealla siipirasaluksella. Rannalla näimme mm. valtavan dinosauruksen “kivettyneen” luurangon sekä toimivan kuuman lähteen (“Old Faithfull”) joka purskautteli komeita vesikaaria järveen. Kummituskartanossa pelkäsimme aaveita ja luurankoja. Oppaat säilyttelivät siellä Sirpaa oikein erityisen mielellään! Vaikka kyllä itseänikin vähän hätäkädytti, kun peilistä näki luurangon istuvan tuolinkarmilla ja kääntyä katsomaan, ei siellä mitään ollutkaan — “Iiiiik”. Elämäni hurjimmman vuoristorata-ajelun koin (keinotekoisil-

*Karibian merirosvojen kellareissa tavattu "luuranko". (Eurodisney)*







*Kuuma lähde purskahtelee rikinkatkuisia ryöppyjään EuroDisneyssä.*

la) Big Thunder -vuorilla. Vaunut olivat olevinaan vanhoja kaivoskärryjä jota pieni höyryveturi veti, ja rata olevinaan erittäin hutera ja kapea kaivosrata. Meno oli sellaista, etä fiilikset olivat täysin "Indiana Jones ja tuomion temppeli" -luokkaa. Sirpahan olisi tietenkin mennyt samantien uuden kierroksen! Välillä kierrettiin koko aluetta vanhalla höyryjunalla, ja mieleen jäi erikoisesti hieno Grand Canyon -diorama. Tutkimusmatkailijoiden maassa vierailimme aidon oloisissa basaareissa, jotka hajuineen ja kauppatavaroineen eivät varmaan paljoakaan poikenneet oikeasta. Myytävien tuotteiden juokossa oli myös kovasti Disney -kamaa.

Discoverylandissa ei eräänlaisessa tulevaisuuden maassa näimme kolmiulotteisen science-fiction elokuvan, jossa esiintyi itse Michael Jackson kapteeni E0:na. Koimme

myös hurjan avaruusmatkan eräänlaisessa simulaattorissa, joka lähtökiihdytyksineen kaikkineen tuntui uskomattoman todelliselta. Mietin vieläkin, miten saadaan aikaan tunne, etä oikein liimautuu selkänojaan "raketin noustessa avaruuteen". Ryhmämme keikkui kyllä turvavöissään monissa asennoissa siinä simulaattorihytissä.

Iltapäivällä moniin paikkoihin sai jo jonnotta melko pitkään ihmispaljouden takia, mutta päivä oli kulunut kuin siivillä. Emme muistaneet edes syödä mitään vaikka ravintoloita olikin enemmänkin tarpeeksi. Hinnat tuntuivat vaan melko kovilta — niin oheiskrääsässäkkin kuin ruuassa. Disneyn hahmoista tapasimme ilmielävän Mikin ja Hessun! Ja eikös vanha viittaniekka Zorrockin tullut meitä vastaan.

Koko päivä siis vierähti EuroDisneyn lumoissa, ja olisipa mennyt varman toinen-

kin päivä. Oli kuitenkin maanantai ja seuraavana maanantaina pitäisi olla jo töissä! Myöhään illalla poislähtiessämme ja ostesamamme RER -junalippua, maksoikin se takaisin Pariisiin 35 frangia / henki! Emme olleet sitä tienneet, vaan kulkeneet — kai hyvällä tuurilla — sillä yhdellä ja samalla kertalipulla (6,50 Fr) koko tulomatkan. Junanvaihdoissakin oli metron portti auennut sillä "väärällä" lipulla — merkkillistä. No, säästööhän se kaikki oli. Vihoviimeiseen leirialueelle menevään bussiin ehdittiin vain ankaran kilpajuoksun ansiosta. Viimeisenä ajatuksena ennen unten maille siirtymistä oli, etä onneksi Sirpa oli niin topakka, etä yleensä lähdimme koko EuroDisneylandiin. Olisi ollut todella harmi jos se olisi jäänyt näkemättä.

Viimeisimmät uutiset kertovat, ettei EuroDisneyllä menisi kovinkaan hyvin. Erään selityksen mukaan ranskalaiset eivät oikein osaa ostella kaikkea krääsää ja syödä ja nauttia ko. paikasta koko päivää kuten amerikkalaiset, mutta kuten sanottu, minunkin mielestäni hinnat olivat aika yläkanttiin.

Tiistaiamuna Sirpa sanoa pamautti, etä poislähtiessä ajetaan sitten Notre Damen kautta. Minä olin jo ehtinyt kuvitella, etä lähtisimme suorinta tietä ulos koko Pariisista. Keskustan ruuhkaliikenteessä ajo ei tuntunut ollenkaan hauskalta ajatukselta. Matkanjohtajan sana kuitenkin voitti! Sirpa lupasi luotsata meidät kartan avulla suorinta tietä Notre Dameen — ja eikös helkkari — niin tehnytkin.

Tuossa Ranskan pääkirkossa olin itse jo aikoinani käynyt, joten Sirpa lähti sinne yksikseen, minun jäädessäni vahtimaan pyörää ja suunnittelemaan reittiä kaupungista ulos. Sitten siihen tulla tupsahti yllättäen nuorehko suomalainen pariskunta, joka oli huomannut tutunnäköisen kansallisuustunnuksen. Hekin olivat motoristeja, mutta jät-

täneet ajokkinsa suosiolla parkitaloon, hurjaa liikennettä kauhistellen. Ihmettelimme yhdessä suomalaisten motoristien vähyyttä maailmalla, sillä hekään eivät olleet muita juuri tavanneet. Kai se oli sitä laman vaikutusta?

Sirpa saapui Notre Damesta ilmeisen tyytyväisenä — rullallisen kuvia otettuaan. Ilmeisesti kyttyräselkäkään ei ollut säilytellyt häntä. Niin no, toisaalta tuo kuulu kellonsoittaja oli vain Victor Hugon romaaninhenkilö. Vihdoin ja viimein olimme valmiita poistumaan lopullisesti Pariisin hulinnoista.

Pääsimmekin melko sujuvasti keskustasta pois, mutta sitten täytyi lähteä jatkaamaan matkaa maksullisella moottoritillä, vaikka olimme tehneet periaatepäätöksen ettei niitä käytettäisi. Tie veti kuitenkin hyvin, ja kun tunsimme olevamme kunnolla maaseudulla, siirryimme heti pienemmille teille. Eikä tuo moottoritien osuus sitten maksanutkaan kuin yksitoista frangia. Sirpa katsoi säikähdyksissään ensin hinnan 110 frangiksi ja ehti jo sujuvasti haukkua minut ennenkuin huomasi oikean summan.

Ostettuamme jo kaksi kiloa persikoita ja kilon aprikooseja eräästä pienestä kaupasta, oli vieläkin paikallista rahaa jäljellä. Loputkin Ranskan frangit piti saada tuhlattua pois ennenkuin koko maa loppuu. Le Cataussa — jo parinsadan kilometrin päässä pääkaupungista — löysimme sitten valtavan supermarketin (Supermarche ATAC), josta ostimme kahdellakin eri kauppareisulla melkoiset määrät matkaevästä. Osa syötiin heti parkkipaikalla. Ilmeisesti ranskalaiset einekset ovat suomalaisia halvempia, koska melko pienellä summalla tuntui saavan aivan määrättömästi ruokaa.

Belgian rajan lähestyessä huomasimme, etä jokunen frangi kilisi vieläkin taskun pohjalla. Ei muuta kuin niilläkin ostamaan leipää ja makkaraa. Muutama kilometri en-





*Amsterdamin kauniita taloja ja vesibussiarmada.*

nen rajaa täytyi suorittaa vielä uudelleen pakkausta, etteivät kaikki nyssäkät ja pussukat kovin herättäisi huomiota.

Tankkilaukustakin tuli niin korkea, ette mittareita pystynyt enää seuraamaan. Rupe- si vallan epäilyttämään, että pääsisimmekö edes rajan yli kaikkein elintarvikkeinemme. Turha pelko, rajanylitys oli taas pelkkä ystä- vällinen kädenheilautus!

## Kotia päin

Tuli pimeä, ja äkkiä Belgia tuntui olevan pelkkää moottoritietä ja rekka-autoja. Olimme jossain Brysselin seutuvilla, kun emme meinanneet millään löytää pois pääsyä. Moot- toriteitä meni sinne sun tänne, ja vieläpä useassa eri tasossa. Sattui sellainen hassu tapaus, että eräällä sillalla tunki nenaamme

maalin ja sitten leivän hajua — varmaan jostain allaolevista tehtaista. Ajettuamme taas moottoriteitä ylös ja alas — tulvehti taas maalinhaju ja sen jälkeen leivän tuoksu visiir- in alta. Olimme taas sillä samaisella sillal- la, vaikka meidän piti mielestämme olla jo vaikka missä! Taas ajoa, ja nyt alkoi leipä haista ensi ja sitten maali — olimme siis ajamassa ko. siltaa vaihteeksi vastakkaisesta suunnasta — raivostuttavaa. Kiersimme siis koko ajan jotain laajaa ympyrää. Tietenkin sitten jossain vaiheessa pääsimme siitä pois.

Kello oli jo yksitoista, kun bensa alkoi käydä vähiin. Olimme kuitenkin päässeet Waterlooohon, josta löytyi Shellin huoltoase- ma ja automaatti. Siinä ei kyllä mainittu Eurocardista mitään. Arvuuteltuamme het- ken, päätin ottaa riskin ja kokeilla korttiani. Hurraa — sepä kävi, ja taas oli bensaa tankki täynnä. Löytyihän se Hollantiin johtava tie-

kin lopulta, mutta Belgiasta jäi sillä kertaa mieleen pelkät moottoritiet ja monitasoliit- tymät, huonoista opasteista ja valtavasta rekkaliikenteestä puhumattakaan.

Edessä oli nähtävästi taas yö ilman telta- majoitusta. Ajelimme kuitenkin pikkuhil- jaa koko ajan eteenpäin. Kun eväistäkään ei ollut pulaa, söimme niitä vähemmäksi py- sähdellen ahkeraan. Näin kului yö, välillä torkahdellenkin (ei sentään sarvissa).

Aamulla ennen seitsemää olimme jo Amsterdamissa. Sateli vettä. Olikin pidellyt kauniita ja lämpimiä ilmoja monta moni- tuista päivää. Sateentihkusta huolimatta tah- toi Sirpa kuitenkin tutustua Amsterdamiin. Niin aloimme kierrellä viihtyisillä pikkuka- duilla ihaillen samalla idyllisiä kanavia ja kukkien väriloistoa. Parhaiten tietysti olisi kaupunkiin tutustunut matkaamalla veneel- lä sen läpi, mutta moottoripyöräkin mahtui hyvin kapeille sivukujille. Mieleen jäivät muutamat vanhat kerrostalot, jotka olivat vahvasti kallistumassa kanavaan, eli kerta- kaikkisesti vinossa. Tosin tämä Pohjolan Venetsia ei ollut sillätavalla rapistunut kuin se esikuvansa. Matkamuistoksi Sirpa osti, mitkämpäs muuta kuin — pienet puukengät. Minun puolestani piti ostaa vielä yksi filmirulla! Parikymmentä kotoa ostettua rullaa ei näinollen ihan riittänyt reissun loppuun asti.

Saksan puolelle ei juuri ollutkaan mat- kaa, ja hyvissä ajoin iltapäivällä aloimme etsiskellä sopivaa leiripaikkaa. Eipä niitä kovin tiheässä ollut. Sitten muutamia viitto- ja seurailtuamme ja neuvoja kysytyämme, tulimme erään omakotitalon eteen. Pihalla leikkivät lapset ryntäsivät heti sisälle, kai ilmoittamaan, että nyt tuli turisteja. Sisältä tullut kärtyisän oloinen vanha mies kysyi, että aikoisimmeko mahdollisesti jäädä yök- si. Minä siihen, että pitäisi nähdä se leiri- paikka ensin. Mentiin takapihalle ja suurten kuusten katveessa olikin jokunen teltan-

paikka ja muutama ränsistynyt asuntovaunu (ilman asukkaita). Paikka vaikutti niin rau- haisalta, että me päätimme jäädä, varsinkin kun hinta oli vain kaksitoista D-markkaa (ilman kuittia). Sitten ajoin pyörän talon taakse, autolla ei olisi mahtunutkaan! Vessat löytyivät, mutta keittomahdollisuuksia ei ol- luitkaan. Puuta polttava uuni kyllä löytyi eräästä rakennuksesta, mutta yritettyämme syyttää sitä, tulivat savut putkea pitkin suo- raan sisälle. Liettä ei oltukaan yhdistetty hormistoon. “Nicht gut”, joten tottuneesti laitoimme oman keittimemme suhisemaan.

Sitten ilmestyi toinenkin yöpyjä. Nuori kaveri polkupyörällä ja retkivarusteissa. Hän oli jo toista viikkoa kierrellyt Saksaa ja kertoi Alppien olevan aika raskaita poljettavia. Sen saattoi hyvin hyvinkin uskoa. Yöllä nukutti hyvin.

Seuraavana päivä toi taas sadetta jonkin- verran niskaan, mutta iltapäivällä olimme jo Puttgardenissa “Carl Carstens” -nimisellä lautalla menossa Tanskan Rödbyhyn. Sirpa oli hieman suutahtanut, kun painelin Ham- purin ohi pysähtymättä, mutta silloin ei ker- takaikkiaan tehnyt mieli kierrellä missään kaupungissa, vettä nimittäin tuli juuri silloin oikein kaatamalla. Oli muuten kätevää kun jo Puttgardenista saattoi ostaa lauttaliput myös välille Helsingör — Helsingborg (Ruot- si). Nämä kaksi lyhyttä lauttamatkaa mak- soivat yhteensä 56,- Dmk. Samaisilla lau- toilla meni myös useita saksalaisia Harrikoit- ta Tanskan puolelle.

Kööpenhaminan lähellä oleva hyvinva- rustettu Absalom Camping kelpasi meille yöpymispaikaksi. Ollessamme kuitenkin vie- lä kyseisen campingin vastaanotossa, halusi eräs amerikkalainen kaveri ehdottomasti kuvata meidät pyörinemme ja varusteinem- me. Hän selitti, että lähettäisi kuvan Ame- rikkaan eräälle ystävälleen, joka oli tulossa moottoripyörällä pohjoismaihin, että näin pitäisi pukeutua “arktisiin olosuhteisiin” ja





*Tästä tulee aina ajettua ohi: Husqvarnan jäättiläinen Ruotsissa.*



*Tanskassa tavattu iso tuoli — tai sitten Sirpa on kutistunut?*

ainakintuon verran tavaraa pitäisi olla mukana. Mehän olimme sadepukuinemme ja melkoisine pakkauksinemme oivia mannekiineja.

Tällä kertaa ruuanlaittomahdollisuudet pelasivat erinomaisesti. Keittokatoksessa olevat kaasuliedet näet pelasivat kolikoilla, mutta ne olivat sen verran rikutut, että kun kolikon laittoi sisään, se antoi kaasua, mutta kolikko putosi samantien pois laitteesta. Samaa kolikkoa saattoi siis käyttää jatkuvasti — ja pitää vielä lopuksi itsellään! Suuri japanilaisryhmä oli juuri saanut keitettystä valtavan kattilallisen riisiä tullessamme omine keittoksinemme sisään, silti keittolevyot olivat aika varattuina. Saimme kuitenkin tehtyä

itsellemme oikein juhlaillallisen viineineen kaikkineen. Yöpyminen Absalomilla maksoi meiltä sitten 84,- Tanskan kruunua.

Perjantaina, juhannusaattona otti Ruotsi meidät vastaan kauniin ja lämpimään sään vallitessa. Oli suorastaan pakko ostaa kahdellakymmenellä kruunulla puoli kiloa mansikoita tienvarressa olevilta pojilta — ja syödä samantien. Olivatkin reissun ensimmäiset tuoreet mansikat. Muuta evästä oli vielä runsain mitoin (mm. niitä Ranskan herneitä edelleen melkein täysi muovikassillinen!).

Samantien huitaisimme melkoisen päätän Ruotsia Tukholman kautta aina jonkin Hudiksvallin ja Sundsvallin välimaastoon. Lämmin invalidivessa tarjosi kohtuullisen torkkumispaikan muutamaksi tunniksi, yöllä kun satoi vettä. Täytyy taas todeta, että wc -kulttuuri on Ruotsissa paljon korkatasoisempaa kuin Suomessa. Tienvarren huussit ovat huippusiistettä, lämmitettyjä ja pesumahdollisuuksin (lämmin vesi!) varustettuja.

Seuraavalle juhannuspäivällekkin jäi vielä joltinenkin matka ajaa Haaparanan kautta Ouluun, mutta niin vain illalla oltiin puolinukuksissa ja kylmissään perillä. Suomessa kun oli hyytävän kylmää ja koleaa, eli tyypillinen juhannussää!

## Loppukommentit

Olimme käyneet yhdessätoista eri valtiossa ja ajaneet n. 9.000 kilometriä neljän lomaviikkomme aikana. Sääet olivat vaihdelleet lumisateesta hirvittävään helteeseen. Yhtään samanlaista päivää ei oikeastaan ollut. Ajopeli oli toiminut loistavasti. Sen kanssa ei ollut pienintäkään huolta, ja se takarengas kesti vielä loppukesänkin ajot. Toisaalta jatkuva tiivis

yhdessäolo koetteli välillä meidän matkaajien hermoja — mikä ei liene epätavallista muidenkaan reissaajien kohdalla.

Kierroksemme oli Sirpan mielestä kuitenkin melko raskas (vaikkakin antoisa), olihan se jatkuvaa etememistä paikasta toiseen ja varsinaista retkeilyä telttajoituksineen sun muineen — ja aika monta yötä ilman telttakaan. Hän kuitenkin näki kaikki suunnittelemansa kohteet. "Kriittikkopalaverissa" todettiin sekini, että ehkä me sittenkin pihistelimme liikaa, sillä samaan aikaan lähtenyt toinen motoristipariskunta oli käyttänyt kolmen viikon matkallaan n. 52 % enemmän rahaa kuin me! Meidän matkabudjettimme siis alittui siis huomattavasti - mikä ei välttämättä ollut mitenkään huono asia, yleensähan tahtoo käydä päinvastoin. Pidimme myös koko ajan tarkkaa kirjaa kaikista menoista, ja siksipä minä saatoinkin tässä kertomuksessa ilmoitella mm. yöpymisten hintoja eri maista (noin niinkuin vinkkinä muillekin). Sitäpaitsi muutaman vuoden kuluttua nuo hinnat tuntuvat kuitenkin naurettavan halvoilta. Että semmonen reissu!

**Muisteli Kemijärven Jaska**

**PS.** Yllättävän pian matkan jälkeen tuli Shelliltä bensalasku, jossa oli siististi kymmenen eri valtoin bensaostot rivissa. Kaikki paikallisena valuuttana ja sitten Suomen rahaksi muutettuna. Vieläpä täysin oikein! Kaikki litrat ja summat täsmäsivät prikulleen omiin kuitteihini. Voin näinollen suositella EuroShellin korttia muillekin luotettavana ja käteväenä maksuvälineenä (eikä tämä ollut maksettu mainos!)







## Koonnut Taina Piispa

# Kontiokarhut kautta aikojen

### Kontio -71

#### Pisin matka miehet:

- 1973 Juhani Vehnilä, Saudi-Arabia
- 1974 Juha Lujala
- 1975 Martti Toikka, Rymättylä
- 1976 Teuvo Aro, Lahti
- Seppo Rouhiainen, Lahti
- 1977 Pekka Parikka, Kotka
- 1978 Seppo Lonnakko, Kittilä
- 1979 Ismo Vairinen, Taivassalo
- 1980 Antero Aalto, Inkoo
- 1981 Timo Tuovinen, Rymättylä
- 1982 ?
- 1983 Aki Oura, Helsinki
- 1984 Pentti Aaltonen, Taivassalo
- 1987 Antero Nuutila, Korpoo
- 1988 Timo Katajamaa, Ivalo
- Arto Kumpula, Ivalo
- 1989 Johan Wikström, Maarianhamina
- 1990 Hannu Poutiainen, Hanko
- 1991 Veijo Klemetti, Karjaa
- 1992 Risto Liukkonen, Kirkkonummi
- 1993 Olli Vasala, Ivalo

#### Pisin matka naiset:

- 1974 Satu Savolainen, Riihimäki
- 1975 Eija Mikkola, Karkkila
- 1976 Ulla Vilppo
- 1977 Satu Savolainen, Riihimäki
- 1978 Mari Holm, Helsinki
- 1979 Senja Taponen
- 1980 Ina Wikström, Vantaa
- 1981 Merja Seppänen, Tammisaari
- 1982 ?
- 1983 Virva-Liisa Nyqvist, Helsinki
- 1984 Marja-Liisa Saukkola
- 1987 Marja Sorri, Helsinki
- 1989 Tiina Valolahti, Vihti
- 1990 Tarja Ingraues, Kotka
- 1991 Taina Soiniitty, Naantali
- 1992 Ritva Heino, Helsinki
- 1993 Satu Pakkanen, Rymättylä

#### Pienin pyörä:

- 1974 Tapani Sonninen, Helsinki (Yamaha 80 cc)
- 1975 Kari Harju, Jalasjärvi (Honda 100 cc)
- 1976 Kari Harju, Jalasjärvi (Honda 100 cc)
- 1978 Pekka Mononen, Jämsä
- 1979 Mikko Naskari (Honda 100 cc)
- 1980 Esko Alitalo, Vammala (Honda Dax ST 70)
- 1981 Kari Suur-Nuuja (Honda S 65 63 cc)
- 1982 ?

#### Pisin matka kevytmoottoripyörät, mies:

- 1984 Hannu Räisänen, Salo
- 1985 Sami Parikka, Vantaa (nuoret motoristit)
- Harri Koskinen, Somero (nuoret motoristit)
- 1986 Jukka Lahtinen, Lohja
- 1987 Kalevi Autto
- 1991 Jani Laurikainen, Helsinki
- 1992 Petri Ruutikainen, Raisio
- 1993 Janne Liukkonen, Hanko

#### Pisin matka kevytmoottoripyörät, nainen:

- 1983 Maarit Hernejärvi, Anjalankoski
- 1985 Sanna Lantta, Kuusankoski (nuoret motoristit)
- 1987 Katja Saletski, Maarianhamina
- 1988 Helinä Hakulinen, Pori
- 1989 Carita Hult, Kirkkonummi
- 1990 Sari Kivelä, Pohja
- 1992 Sanna Antila, Tampere

#### Pisin matka ulkomaalaiset mies:

- 1975 Jacob Bachman, Sveitsi
- 1976 Berdt Stobbe, (maasta ei tietoa)
- 1977 Gerd Laskowski, Hampuri, BRD
- Detlef Hoppe, Hampuri, BRD
- 1978 Meuli Mathias, Sveitsi
- Stalder Walter, Sveitsi
- 1979 Horst Ebel, Dusseldorf, BRD

- 1980 Oster Johannes, Sindelfingen, BRD
- 1981 Dominique F P Boeglin, Marseille, Ranska
- 1982 ?
- 1983 Adolf Söhnlein, Eichstätt, BRD
- 1984 Alberto Cottini, Napoli, Italia
- 1985 Gunther Höbing, Rarstefeld, BRD
- 1986 Robert Langseh, Bern, Sveitsi
- 1987 Uwe Lotman, BRD
- 1988 Lars Brockmöller, Hollanti
- 1989 Dieter Rammelmeyer, Basel, Sveitsi
- 1990 Karl Worlen, Sveitsi
- 1991 Manuel Ferreiro, Barcelona, Espanja
- 1992 Arnold Baltissen, Hollanti
- 1993 Peter Rhoscher, Rudesheim, D



Kontio -92

#### Pisin matka ulkomaalaiset nainen:

- 1980 Ingegerd Johansson, Grebbestad, Ruotsi
- 1986 Ursula Zumbach, Bern, Sveitsi
- 1989 Satu Niemi, Gislaved, Ruotsi
- 1990 Guiliana Rubessa, Italia
- 1991 Teija Salomäki, Väsbj, Ruotsi
- 1992 Vibeke Synnove, Hestnes, Norja
- 1993 Else Stensrud, Moen, Norja

#### Pisin matka sivuvaunut:

- 1976 Ahti Lindstedt
- 1978 Matti Vahtera, Salo
- 1979 Kari Salonen, Turku
- 1980 Harri Honkanen, Kangasala
- Fritz Beuger, Ludvigshaten, BRD
- 1981 Wilfried Heitfeld, Oelde, BRD
- 1983 Timo Tuovinen, Rymättylä
- 1984 Mikko Sani, Salpakangas
- 1989 Pekka Väätänen (ja Rosa -koira), Kerava
- 1990 Pekka Vuottilainen, Espoo
- 1993 Hannu Sonkki, Paimio

#### Vanhin osanottaja:

- 1974 Fritz Bahlo, Saksa (66 v)
- 1975 Leonard Zenjuga (64 v)
- 1976 Leo Zenjuga (66 v)
- 1977 Pentti Jokinen, Vammala
- 1978 Aarne Palander (53 v)
- 1979 Tauno Terävä (56 v)
- 1980 Aarne Palander (55 v)

- 1981 Väinö Notkonen (54 v)
- 1982 Yrjö Tuisku, Tampere
- 1984 Rauno Vilkkö, Kouvola (30.9.1931)
- 1985 Raimo Teitto, Kääpälä
- 1986 Terho Kallio, Jokioinen
- 1987 Ahti Niinen, Tampere (1934)
- 1988 Holger Lindholm, Sipoo
- 1989 Kai Tannjärvi (1928)
- 1990 Erik Ahonen, Tampere (1926)
- 1993 Aarre Kivivuori, Rauma (26.2.1924)

#### Nuorin osanottaja:

- 1974 Mikko Leivo, Nokia (7 v)
- 1975 Terhi Tikkanen (3 v)
- 1976 Anna-Maija Jääskä, Seinäjoki (7 kk)
- 1978 Sami Vahtera, Salo (1,5 v)
- 1990 Elma Ekblad, Helsinki (5 kk 2 pvä)
- 1992 Emil Ekblad, Tuusula (7 vko)
- 1993 Pekka Myrskyläinen, Nokia (20.3.93)

#### Vanhin pyörä:

- 1974 Olli Smeds (Harley Davidson vm 1928)
- 1975 Simo Nieminen, Hämeenlinna (Rudge vm -31)
- 1976 Simo Nieminen, Hämeenlinna (Rudge vm -39)
- 1977 Simo Nieminen, Hämeenlinna (Rudge vm -33)
- 1979 Henry Poutala (NSU 500 vm -39)
- 1980 Simo Nieminen, Hämeenlinna (Rudge Special 500 vm -31)
- 1981 Kapi Mutanen (BMW R 51/2 vm -50)
- 1984 Mauri Lahtinen (Rudge Whithworth vm -28)
- 1986 Harri Honkanen, Kangasala (sivuv. Zundapp KS 601 vm -52)
- 1987 Risto Heinonen, Vantaa (Sarolea 500 vm -28)
- 1989 Risto Heinonen, Vantaa (Sarolea 500 vm -28)
- 1990 Esko Mäkinen (BMW R 60 vm -60)
- 1993 Jouko Mäkisalo, Joensuu (Indian Chef 1000 cc vm -23)
- Pauli Vasarainen, Enonkoski, HD, vm -47



Kontio -91



#### Muut:

- 1985 Kunniakarhu:  
Eero Mikkola, Siitama  
1986 Pisin matka museokierros:  
Matti Finska, Vammala  
1988 Mr Kontio:  
Pertti Rahkonen  
Ms Kontio:  
Mia Lindgren  
1989 Sisukontio:  
Yrjö Tolonen, Vaala  
1990 Kontiopaikan omistaja:  
Tunturikeskus Kiilopää

- 1991 Pohjoisin osanottaja:  
Frode Selnes, Målselv, Norja  
Kent Tore Johnsen, Målselv, Norja  
Halvard Tyldum, Målselv, Norja  
Tyylikkään rakennettu mp:  
Pauli Vasarainen, Enonkoski  
(HD Panhead vm -48)  
**Erikoiskontio:**  
Mauno Tonttila, Villähde  
(25 Kontion kävijä)  
1992 **Taistelijan karhu:**  
Igor Ellison ja pojat, Eesti  
**Eteläisin osanottaja:**  
Jan Peter Kivela, Tammisaari



## Kontiokarhut 1994

Pisin matka ulkomaiset, mies: Wim Weldhuis, Haag, Hollanti  
Pisin matka ulkomaiset, nainen: Else Kristin Stensrud, Målselv, Norge  
Vanhin osallistuja: Seppo Toivola, Synt. 1934 (60 v.)

### Kotimaisen osallistujien lähestymiskilpailu:

Pisin matka, mies: Mauno Huhtanen, Imatra, 2208 km  
Pisin matka, nainen: Sari Naukkarinen, Savonlinna, 1948 km  
Pisin matka alle 125 cc, tytöt: Anni Kuva, Jyväskylä, 676 km  
Pisin matka alle 125 cc, pojat: Ei osallistujia  
Lisäksi palkittiin edellisen vuoden Kontion järjestäjä Taina Piispa

## Piällysmiehenä Kontiossa

Kello 22.00 heräilen hämärässä hämyssä jantonunteeseen sekä kuulen television Kymmen Uutisten juontajan tutun äänen. Silmäni taitaa olla vielä unihiekkää, sillä parhaalla tahdollakin pystyn erottamaan vain vaaleita, epämääräisiä varjoja liikkuvan valon editse. Nuori naisääni kysyy: "Millainen on olo?" Kakistelen jotain kurkustani ja päätänkin vain nyökätä äänen suuntaan. OK.

Pitkän tovin kuluttua näkökykykin rupeaa pikkuhiljaa palautumaan ja huomaan etusormesani loistavan punaisen ledin, jonka vastapäisen puusta pudonneen ja kätesnä katkaiseen pojan kanssa ristimme "ET:ksi", tuoksi avaruusolioksi. Suu tuntui kuivalta ja pyysin hoitajalta vähän juotavaa. Vähän sainkin, pari pisaraa suun kostukkeeksi, mutta miten hyvältä se vähäkin maistui.

Mieleen palautui ensiavun kaverin rento jutustelu, että pitäisi pitäisi poistaa tulehtunut umpisuoli. No, jos sillä tästä kivusta pääsee, niin siitä vaan, ajattelin. Aloin pikkuhiljaa samaistua Aladobixiin, jonka kipeää mahaa jokainen kylän asukas kävi painelemassa, ja kysymässä: "Onko kipeä tuosta, sattuuiko tähän?"

No, pienistä leikkauksista toipuu hämmästyttävän nopeasti, vaikka ensimmäisellä kävelyreissulla sairaalan käytävän lattia tuntui olevan täynnä monttuja. Toisena sairaalapäivänä jouduttiin sitten kohtalotovereiden kanssa suihkuun ja vitsailtiin, että jos saadaan itse housut jalkaamme, niin lähettävät kotiin.

## Päätoimittajan nurkka



Ja niin tekivät. Mutta kukas laittaa kengät jalkaan?

Viikon kuluttua oma erikoissairaanhoidantani rupesi hieroskelemaan nautinnollisesti käsiään. Oli aika poistaa tikit.

Neljä päivää Kontioon, mitenkähän möinen sujui. No, onneksi tarvittiin Kontioon vielä yksi huoltoauto. Lastautin auton täyteen, sillä lääkärin mukaan seuraavan kolmeen viikkoon raskain esine saisi painaa korkeintaan kilon. Mitäpä sitten tehdä Kontiossa aikansa kuluksi? Kevyttä toimistotyötä, palovartiontia mönkijän kyydissä — toivoen mahdollisimman tasaista reittiä, sekä kevyttä huussien siivousta ja taksikuskina oloa. Tyhjen pullojen keruu sujui myös, kunhan muisti vähän varoa, sekä kevyttä kyykkyyyn-ylös harjoittelua pullojen ja roskien keräilyä merkeissä. Toisaalta olihan kerrankin hyvä syy katsella sivusta, kun muut tekivät raskaimmat työt, lupasin kyllä puhkua ja puhaltaa heidänkin puolestaan.

Heinäkuun puolessavälissä haavaa tuskin huomasi, mitä nyt piti suuremmat ajovarusteet lainata, sillä nahkapuvun vyötärönkohta ei oikein kestänyt puristusta. Hmm, asialle pitäisi kai tehdä jotain.

Vuosikokouksessa tavataan, tule käyttämään äänioikeuttasi ja mahdollisuuttasi vaikuttaa Moottoripyöräkerho 69 ry tulevaisuuteen. Nyt on korkea aika olla aktiivinen ITSENÄISEN kerhon jäsen, kohta se voi olla jo myöhäistä!

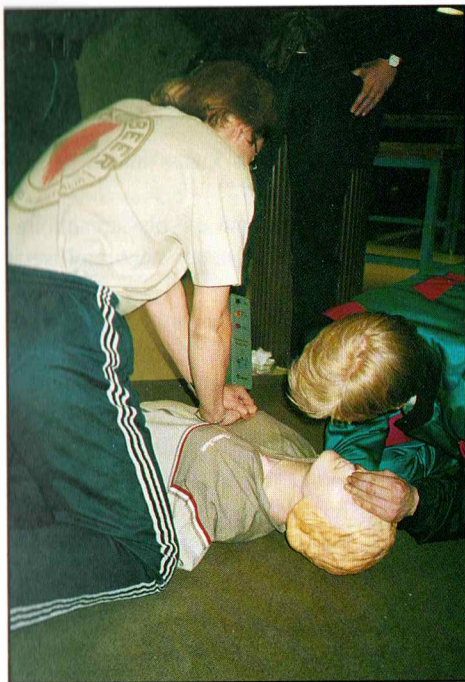
**Terveisin Jarkko**

*Aineisto seuraavaan lehteen*

*23.9. -94 mennessä.*

*Terveisin Jarkko*





teksti: Taina Piispa  
kuvat: Veli-Matti Kaipainen

## EAK vai EAK?.. ei kun EA-kurssi!

Elvytystä harjoiteltiin sekä yksin että pareina. Huvitusta herätti uudenaikainen vyötäröstä katkaistu "torso" Anne-nukke mittareineen (valomerkit näyttivät, milloin painallus oli tehty oikein).

HeMMot järjesti yhdessä ZOO MC:n, TFMK:n ja Helsingin kaupungin MP-koulun kanssa perinteisen motoristien ensiapukurssin huhtikuun loppupuolella. Mukana oli 35 ensiavusta kiinnostunutta kerholaista.

Kurssi sisälsi sekä teoriaa että käytännön harjoituksia. Lähtökohtana oli parantaa kurssilaisien toimintakykyä onnettomuuspaikalla. Koulutuksesta vastasivat Risto Vuorensola ja Matti Kaartinen. Risto antoi varsinaista ensiapukoulutusta ja Matti käsitteli moottoripyöronnettomuuksia lähinnä kuljettajan ja liikenteen kannalta. Käytännön harjoituksissa avustivat Ristoa Seija Uotila,

Jalan lastoittamisen lisäksi harjoiteltiin haavojen sitomista ja käden tukemista (kuvassa Tomille on juuri tehty käden kantoside).



Chrisse Vihervuori, Satu Willman, Minna Ilvonen ja Taina Piispa.

Ristolla oli käytössään mielenkiintoista opetusmateriaalia kalvoina, dioina ja videonauhoina. Heikkohermoinen olisi tosin saanut pahoinvointikohtauksen muutamista onnettomuuden uhreja esittäivistä kuvista. Hyvä kuitenkin nähdä esimerkkikuvia, jotka antavat onnettomuuksista todellisen kuvan. Opettava muistutus ihmisen vahingoittuvuudesta.

Käytännön harjoituksissa opeteltiin onnettomuuden uhrin tutkimista, kypärän poistoa tajuttomalta, kylkiasentoon asettamista, elvytystä sekä sitomista. Tärkeintä oli oppia muutamat perusasiat, joista on apua onnettomuuspaikalla. Sitomisessa käytettiin ainoastaan vaatteita ja luonnosta saatavaa materiaalia, sillä harvoin motoristeilla on mukanaan kunnollisia ensiapuvälineitä.

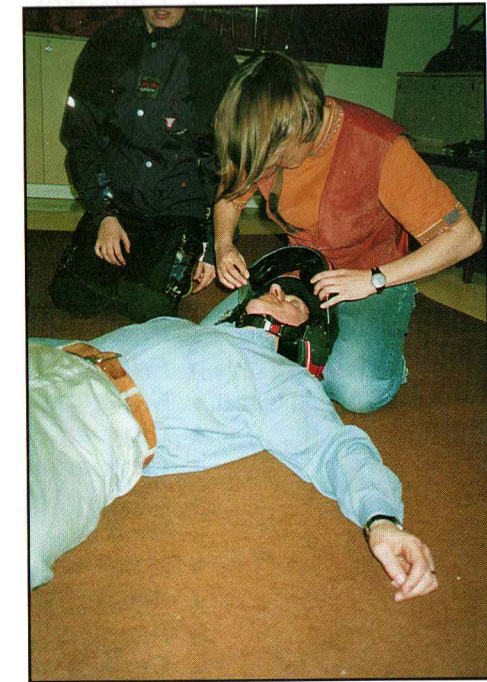
Loppupalaverissa käytiin vielä läpi epäselväksi jääneitä asioita. Kurssi oli ollut hyödyllinen ja antoisa, joten kevätperinnettä kannattanee jatkaa! Palaverin yhteydessä arvottiin osallistujien kesken kaksi motoristille sopivaa ensiapupakkausta sekä T-paita.

Ensiapupakkaukset lahjoitti Helsingin kaupungin MP-koulu, joka kustansi myös osan kahvitarjoilusta. Kiitos!

Potilaan ollessa tajuton on kypärä aina poistettava ja asetettava potilas kylkiasentoon. Tämä on tehtävä, vaikka selkärangassa olisikin murtumia. Kuvassa harjoitellaan BMW-kypärän poistoa (harjoitus tehtiin myös tavallisella integraalikipärällä). Tärkeintä olivat hitaat ja rauhalliset liikkeet, niskan tukeminen sekä sivuttaisliikkeiden ehdoton välttäminen. Yllättävää oli, ettei BMW-kypärän luukun aukaisu olekaan harjoittelematta helppo juttu.



Chrisse ja Satu näyttivät, kuinka jalka voidaan lastoittaa vaatteilla ja luonnonmateriaaleilla.







## MISTER MINIT®

**MP-69 r.y:n jäsenkortilla  
edulliset alennukset**

# -15%

- ★ *Jalkinekorjauksista*
- ★ *Avainvalmistuksista*
- ★ *Nahkatyöt - ompelukorjaukset*
- ★ *Nahanhoitotuotteet*

*Palvelupisteemme löytyvät johtavissa  
tavarataloissa kautta maan*

- |                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| ★ <i>CitySokos</i>    | <i>Helsinki</i>     |
| ★ <i>CitySokos</i>    | <i>Tapiola</i>      |
| ★ <i>CitySokos</i>    | <i>Tampere</i>      |
| ★ <i>Wiklund</i>      | <i>Turku</i>        |
| ★ <i>CitySokos</i>    | <i>Hämeenlinna</i>  |
| ★ <i>CitySokos</i>    | <i>Savonlinna</i>   |
| ★ <i>CitySokos</i>    | <i>Seinäjoki</i>    |
| ★ <i>CitySokos</i>    | <i>Oulu</i>         |
| ★ <i>CitySokos</i>    | <i>Lahti</i>        |
| ★ <i>CitySokos</i>    | <i>Lappeenranta</i> |
| ★ <i>CitySokos</i>    | <i>Jyväskylä</i>    |
| ★ <i>Prisma</i>       | <i>Malmintori</i>   |
| ★ <i>Prisma</i>       | <i>Piispanristi</i> |
| ★ <i>Prisma</i>       | <i>Oulu</i>         |
| ★ <i>Citymarket</i>   | <i>Itäkeskus</i>    |
| ★ <i>Citymarket</i>   | <i>Tampere</i>      |
| ★ <i>Citymarket</i>   | <i>Vaasa</i>        |
| ★ <i>Citymarket</i>   | <i>Joensuu</i>      |
| ★ <i>Maxi</i>         | <i>Helsinki</i>     |
| ★ <i>Maxi</i>         | <i>Espoo</i>        |
| ★ <i>Elanto</i>       | <i>Hakaniemi</i>    |
| ★ <i>Asematunneli</i> | <i>Helsinki</i>     |
| ★ <i>Carlson</i>      | <i>Kuopio</i>       |

## 10 ohjetta kypärästä

1. Älä osta käytettyä kypärää
2. Kokeile hyvin ennen ostoa
3. Älä tingi kypärän laadusta
4. Älä käytä leukakuppia
5. Pidä hihna aina kiinni!!!
6. Iskun jälkeen osta uusi kypärä
7. Älä maalaa tai kiinnitä tarroja
8. Pidä visiiri aina puhtaana
9. Suojele silmiäsi avokypärässä
10. Vaihtoväli on 3 - 5 vuotta

## KERHOETU ... MP69:n jäsenille

ALENNUS bensiinistä 8 p/l  
dieselistä 7 p/l

## ... SHELLISTÄ!



Alennukset ovat voimassa toistaiseksi ja ne otetaan huomioon ostohetkellä Shell-huoltamoilla (Suomessa) voimassa olevista myyntihinnoista luottokorttilaskutuksen yhteydessä.

Jos Sinulla ei vielä ole Euroshell-korttia, täytä hakemus huoltamalla, laita oikeaan yläkulmaan koodi 5031 ja liitä hakemuksen mukaan valokopio jäsenkortistasi.

Jos Sinulla on jo kortti, lähetä valokopio jäsenkortistasi sekä Euroshell-kortistasi Shelliin.

Lisätietoja: SHELL INFO CENTER, puh. 9800-2424.





## Häitä ja teitä

*Hanna ja Antti haluavat kiittää Mp-kuus' ysiläisiä häpäivän johdosta 11.6.-94.*

Puheenjohtajamme Antti on mennyt naimisiin motoristi Hanna os. Pohjalan kanssa. Onnea vaan, sitä tarvitaan. Häälahjaksi pariskunnalle ostin kymppituumaisen jakoavaimen ja Robert M. Pirsigin kirjan Zen ja moottoripyörän kunnossapito. Hanna on paitsi motoristi, myös kätilö, ja sellaisethan tarvitsevat isompia jakoavaimia. Lukaisin kirjan ennen häitä itsekkin. Olen sen joskus aikoja sitten lukenut, mutta uusinta kannatti.

Pirsig käy läpi monta asiaa. Länsimaisen filosofian historiaa, itämaisia uskontoja, oman päänsä ongelmia, suhdetta poikaansa. Ja moottoripyöräänsä. Itse asiassa kirja kuvaa Pirsigin suhdetta maailmaan, ihmisiin ja työntekoon nimenomaan moottoripyörän, kunnossapidon ja ajamisen kautta.

Tarkat kuvaukset huoltotoimista, säädöistä ja koneen tarkkailusta opettavat itämaista filosofiaa tuntemattomallekin tiettyä ajatte-

lutapaa. Koneeseen ei suhtauduta kuten elotomaan ja hengettömään olioona, vaan kuten ihmisen tekemään laitteeseen. Koska se on ihmisen tekemä, se sisältää henkeä yhtä paljon kuin esimerkiksi kuuluisa taideteos.

Suunnittelija ja valmistaja ovat tarkoittaneet koneen toimimaan tietyllä tavalla. Jos laite huolletaan ymmärryksellä ja sitä tarkkaillaan, voi matkantekokin jatkua rauhallisemmalla mielellä.

Pirsig arvioi tapaamiaan motoristeja ja moottoripyöriä huoltavia ihmisiä myös sillä perusteella, miten he suhtautuvat moottoripyörään tiivistyneeseen inhimillisyyteen. Hyvä mekaanikko ja motoristi ymmärtävät tämän puolen asiasta, vaikkeivät kenties ole sitä koskaan ajatelleetkaan, ainakaan näillä sanoilla.

Joillekin ihmisille kone ja tekniikka ovat jotain vierasta, omia, vieraita lakejaan noudattavaa. Heitä ei kiinnosta, miten moottori-

pyörä toimii, riittää kun se toimii, tarjoaa fiiliksiä. Toisille fiilikset eivät riitä. Heille asiaan liittyy ymmärrys, tieto siitä miksi ja miten asiat ja koneet toimivat, miksi ajamisesta saa hyviä fiiliksiä.

Pirsigin kirjasta on tullut pokkaripainos, hinta on alle kuusikymppiä. Minä pidin siitä, ja luulen että moni muukin filosofisemmin maailmaa katseleva voisi pitää. Tai motoristi.

\*\*\*

Pääsin muuten testaamaan Pirsigin ajatuksia neuvokkuudesta ja järjestelmällisyydestä heti käytännössä. Ajoin töistä Tampereelta mökille Pyhtäälle, viikonloppua viettämään. Ennen Lahden seutua alkoi jo sadella ja Korian kohdalla alkoivat Suzukin sähköt hiljaa vähetä. Ilmiö oli tuttu, niin oli käynyt joskus ennenkin ja kuivuminen oli korjannut tilanteen. Valot pois ja matka jatkui jotenkuten perille asti.

Mökin pihassa latasin akkua auton avulalla, mutta pyörän oma laturi ei suostunut toimimaan. Vikaakaan ei löytynyt, kuten ei ennenkään. Yö kului asiaa miettiessä, mutta tuumailu ei tilannetta auttanut sen enempää. Näytti, että edessä on autokyyti takaisin. Ainoa keksimäni syy ongelmiin oli, että minulle huomautettiin Antin häissä MP69 jäsenmaksuni olevan maksamatta. Kysyin uskallanko lähteä siitä huolimatta matkalle, ja lupa annettiin. Joten uskoin, että kyse on vain huomautuksesta.

Aamulla mökin vuokraajan saksalainen poikaystävä tuli ohimennen juttelemaan, ja

kävin hänen kanssaan vielä kerran ylimalkaisesti johdotuksia läpi. Selitin vielä, että joskus sähkövika voi olla tosi harmillinen, johdon eristeessä on niin pieni vaurio, ettei sitä helposti löydä. Vesi sensijaan sen kyllä löytää.

Heinz tökkäsi sormensa jännitteensäätäjään, ja minä kerroin mikä se on. Sitten hän sormeili säätäjän maajohtoa, joka irtosi. Kaapelikengän ja johdon väli oli syöpynt. Ensin niin, että kontakti katkeili sateella, sitten lopullisesti irtipoikki. Pikkuvika, joka oli helposti korjattu.

**Miten on sinun jäsenmaksusi laita?**

\*\*\*

Ajaminen on mukavaa. Autoa ohjataan, moottoripyörää ajetaan. Mutta tie pitää valita huolella. Mieluimmin sellainen, josta savolaiset sanovat, että tietä tuli tehtaalta liikaa, ja se piti laittaa mutkalle, kun muuten ei mahtunut.

Nämä uudet tiet, joista mutkat on yritetty karsia vähimpään, ovat tylsiä. Tietysti, jos vain pitää siirtyä paikasta toiseen. Minä ainakin haluan olla matkalla, en vain siirtyä. Enkä lakkaa ihmettelemästä sitä, miten kiire tarttuu. Muutaman sekunnin aikasäätön tai puhtaan kilpailun takia otetaan riskejä. Mikäs siinä muuten, kyllähän riskejä elämään mahtuu. Mutta kun muutkin saavat osansa riskeistä, eikä ainakaan minulta ole kysytty lupaa.

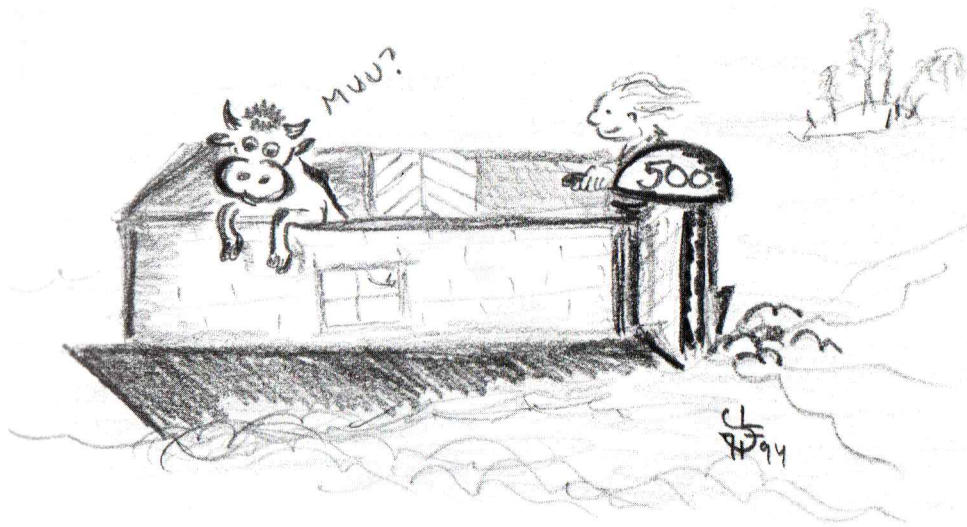
**Risto Kaivola**

\*\*\*

Kyläkaupanpihalla 4: "Mullakin oli silloin viiskytluvulla viissatanen Arieli." Missäs se nyt on? "Kun mää ostin sitten sen Mossen, niin mää vaihdoin sen Arielin viinapullolla pikkupojille mettäpyöräks. Oli se semmonen reumatismivehje."

**Lentoseppä**





## Lautta onkin navetta

— eli ne suomen hauskat sanat

*Suomalaisten mielestä Viron kielessä on hupaisia sanoja, mutta asia on myös päinvastoin.*

Kun suomalainen "kallistaa" moottori-pyörää, tarkoittaa se viroksi sen syleilemistä.

Jos jostain syystä olet eksynyt ajokaveritasi, älä vain erehdy Virossa sanomaan, että "hukkasit" hänet, koska se taas tarkoittaa teloittamista.

Virolainen virnuilee, kun suomalainen "karistaa" tupakkaa — se tarkoittaa täällä rankaisemista.

Hymyn saavat aikaan myös huudahdukset "kamala katku" tai "nyt mä keksin".

Katku on viroksi rutto, keksiminen yhdellä jalalla paikallaan hyppimistä.

Autolautta on viroksi praam. Jos kysyt saarelle menevää lauttaa, voi virolainen alkaa hihittämään kuvitellessaan sinun seilaavan navetalla merellä.

Hyvin yleinen virolaisten käyttämä sana on räiskaaminen — se tarkoittaa suomeksi tuhlaamista ja kuristaminen tarkoittaa suomeksi kurtaamista, joten ei syytä hirmuun.

Jos virolainen hotelli ehdottaa moottori-pyöräsi sijoittamista yöksi "panipaikkaan" — pidä pokkasi. Se tarkoittaa varastotilaa. HEAD RÄÄKIMIST!

**Kaija Rytönen**

# 69 SHOP

College .....	110
T-paita .....	55
Lippis .....	25
Matkapussi .....	45
Motoristi-kansio .....	30
Kangasmerkki .....	15
Iso tarra .....	5
Pieni tarra .....	3
Postikortti .....	3
Vuosilaatta (Kontio ja Talviralli) .....	10
Peruslaatta (Kontio ja Talviralli) .....	40
Pyörämerkki (etukäteismaksu) .....	110
Kerhopyyhe .....	65
Juhlaluoppi (etukäteismaksu) .....	180
Hopeamerkki .....	50
Pikeetakki .....	150
Solmio .....	30

**TULE, TUTUSTU, OSTA!**

**69 SHOP Mototrip**

**Lautamiehentie 1**

**02770 ESPOO**

**SOITA, KYSELE, TILAA!**

**Arto 90 - 859 6525 tai 296 3232**





Motoristi-Ultrajuoksijat oikealta, Risto, Juhani, Vuokko ja Erkka.

## Kontion kävijän välivuosi

**Heinäkuun ensimmäinen viikonloppu on perinteisesti pyhitetty Kontiolle, näin meidänkin.**

Oma Kontiorallini alkoi vuonna -72, jolloin kokoonnuttiin Simojärven rannalle. Kontrolli oli Ämmänsaassa. Se oli aikaa jolloin vielä pelättiin meneekö pyörä katsastuksesta läpi. Jälki-ilmoittautuminen oli myöskin vieras käsite, turha oli kontrolliin ajella, jos ei ollut maksua suorittanut. Ducati -350 oli pyörä, jolla eka Kontioreissuni tein.

Sitten seurasi neljän vuoden hiljaiseloa — tai päinvastoin. Kontiot jäivät kuitenkin

käymättä. Tuli vuosi -77, keväällä ostettiin veli-Timpan kanssa Honda 500 K.

Tulppio oli tuona kesänä paikka, jonka motoristit valtasivat. Monet muistelevat tuota vieläkin viimeisenä oikeana Kontiona. "Tahdon olla sulle hellä" soi taustalla kun tuomarineuvosto kokoontui kellojupakan tiimoilta. Monenlaista Kontioreissua tuli 17 vuoden aikana tehtyä. Mikähän mieheen meni, kun lupaava ura katkesi v. -94. "Miten niin lupaava?" (Kirjottajan huom.)

Syyt ja seuraukset löytyvät toisesta harastuksestani. Vajaat kymmenen vuotta on tullut hölkkäiltyä eri pituisia matkoja. Kesällä -88 juostiin vaimon kanssa ekat mara-

tonit. Niitä on kertynyt n. parikymmentä pernenä, siis enemmän kuin Kontioita.

Yrittiväthän ne minullekin urheiluliikkeessä juoksukengät myydä, vaan kun ne jalkaani laitoin niin heti muuttuivat hölkkäkengiksi, joten se vauhtipuolesta. Nopeutta kun on työläämpi lisätä, niin laiskana miehenä satsasin matkan pituuteen.

Vuodesta -73 on Hartolassa järjestetty vuosittain 100 km:n juoksu. Tänä vuonna tapahtuma sattui Kontion kanssa yhtä aikaa. Päätös oli kuitenkin tehty, ja se piti. Heinäkuun toinen päivä oltiin perhoset mahassa satasen lähtöviivalla. Jos viisas olisin, niin väistyisin, vaan kun tuli vaimokin houkuteltua mukaan. Myöhäistä oli pyristellä, kun kupillinen oli jo housuissa.

Startti pamahti ja 55 juoksijaa lähti matkaan, viisi kierrosta kahdenkymmenen lenkkiä "voi helkkari, olisinpa Kontiossa", ajattelin hiljaa piilossani. No, vauhtihan se tappaa — juoksuakin. Siispä hissukseen matkaan. Vaimon kanssa tasatahtia matka taittui Suomen suvessa. Maratoni juostu, aikaa kulunut 4½ tuntia, eikä juoksu ole vielä kunnolla alkanutkaan.

Matkaa oli takana noin 70 km, kun Vuokolla teki polvi tenän, irvistys oli hurja ja rumasanakin tuli sanottua. Varovasti ontu-

en kävelyyn ja siitä juoksuun, tuska on kova mutta ei ole muuta keinoa kuin juosta niin kauan, että jalka on turtana, eikä kipu tunnu enää niin pahalta. No, eihän tänne ole valittamaan lähdetty, rakot ja jalkavaivat parantamalla juoksun jälkeen. Lähdössä päätettiin, että sivuun ei hypätä. — No, eipä olisi kyllä jaksettukaan. 100 km on matka, jolla kipukynnys mitataan, loppumatkasta kun jalat eivät tahdo enää liikkua niin silloin mennään "korvien välillä".

Maaliin päästiin, tunne oli ennenkokematon ja mahtava. Rehellisesti voi sanoa: "Väsynyt mutta väsynyt".

Tilastoista löytyy ainakin neljä motoristia, jotka ovat juosseet Hartolan satasen.

- Juhani Kärkkäinen (isä), Haapajärvi, Yamaha 900
- Risto Kärkkäinen (poika), Haapajärvi, Yamaha 900
- Vuokko Niskanen, Sotkamo, CX -custom
- Eero Niskanen, Sotkamo, CX -matka

Hieman alle 400 juoksijaa on suorittaneet ultramatkan Hartolassa sen 23 vuotisen historian aikana. Porukasta löytyy 23 urhoollista naista, ja yksi aviopari (vaimon huom.)

Olikohan tässä hieman selittelyn makua. No, olkoon. Ensi kesänä sitten tavataan Kontiossa ... Tai Hartolassa?

Terveisin Erkka



**METZELER**

**RENGAS KULJETTAJILLE, JOIDEN VAATIMUSTASO ON KORKEALLA.**

15 % alennus MP69-jäsenille renkaista ja varusteista (varaosista sopimuksen mukaan).

**MOTOTRIP KY**

**Lautamiehentie 1  
02770 ESPOO  
Puh. 90 - 859 6525**



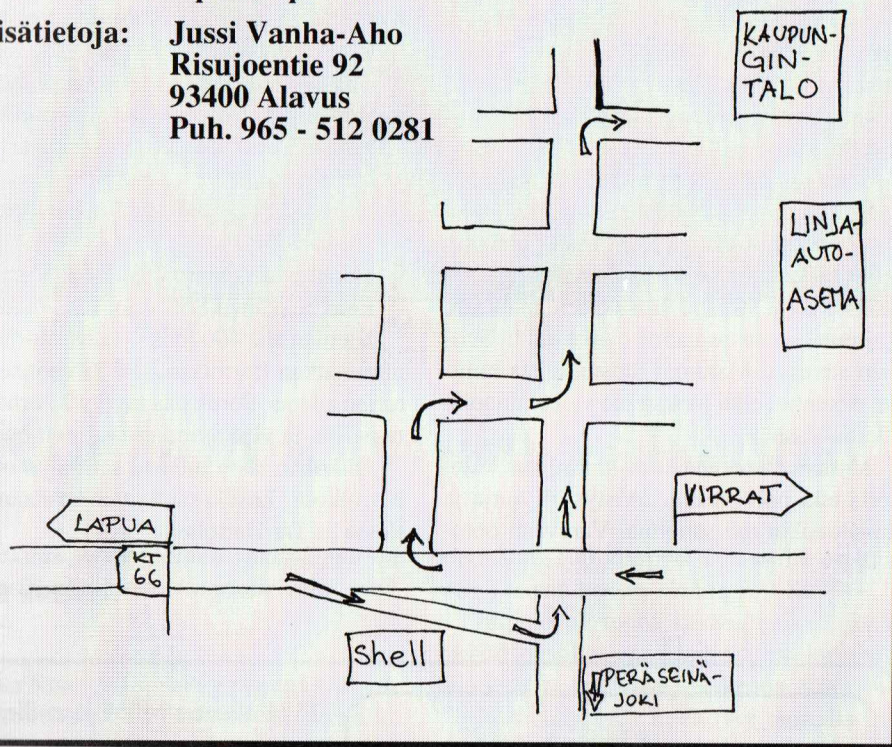
# VUOSIKOKOUS

**Paikka:** Alavuden Kaupungintalo

**Aika:** 11.9.-94 klo 12.00

**Muuta:** Jo lauantaina saapuville järjestetään majoitus, mahdollisuus mm. seurata silloin ajettavaa MotoCross -kilpailua.  
Opastus perille.

**Lisätietoja:** Jussi Vanha-Aho  
Risujointie 92  
93400 Alavus  
Puh. 965 - 512 0281



## MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y:N SÄÄNTÖMÄÄRÄINEN VUOSIKOKOUS

Alavudella sunnuntaina 11.9.1994 klo 12.00

### ESITYSLISTA

1. Kokouksen avaus
2. Kokouksenjärjestäytyminen
  - puheenjohtajan vaali
  - pöytäkirjan pitäjän vaali
  - kahden pöytäkirjan tarkastajan vaali
  - ääntenlaskijoiden vaali
3. Kokouksen päätösvaltaisuuden toteaminen
4. Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen
5. Hyväksytään toimintakertomus ja tilinpäätös 1993-94 sekä päätetään tilintarkastajien lausunnon perusteella tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle
6. Hallituksen varsinaisten jäsenten ja varajäsenten vaali
7. Tilintarkastajien ja heidän varamiestensä vaali
8. Päätetään jäsen- ja ainaisjäsenmaksun suuruudesta
9. Päätetään toimintasuunnitelmasta ja talousarviosta 1994-95
10. Päätetään jäsenmaksunsa maksamatta jättäneiden kerhosta erottamisesta
11. Keskustellaan vaatimuksesta liittyä Smotoon
12. Muut esille tulevat asiat
13. Ilmoitusasiat
14. Kokouksen päättäminen

Vastauksia tyhmiin kysymyksiin: "Pääseeks' tällä kovaa?" Joo. "Paljonko tää vie Bensaa?" Kaiken minkä antaa. "Kuinka pitkään nää nykypyörät kestää?" Niin kauan kun hajoo. "Eikö noin suuri pyörä ole hirveän raskas liikutella?" Onneks' siinä on moottori. "Ton hinnallahan sais autonkin!" Nii-in. "Onko tuo kalliskin?" Vain köyhille. "Mitä varten siinä on noi leveät renkaat?" Ilman niitä ei voi ajaa. "Eiks' se oo vaarallista kallistaa mutkassa?" Suoralla se on vielä vaarallisempaa! ???

Lentoseppä

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus



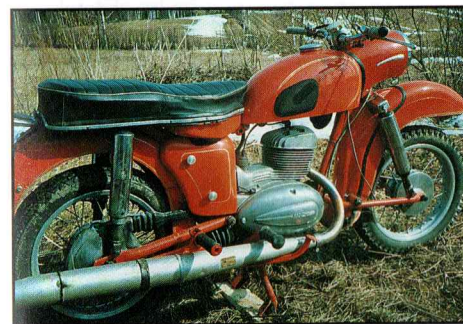


*Maastokin oli aidon kaltaista.*



*Itäpyöräralisssa kävi ja kuvasi  
Jussi Kotoneva.*

*Uusi kerho perustettu.*

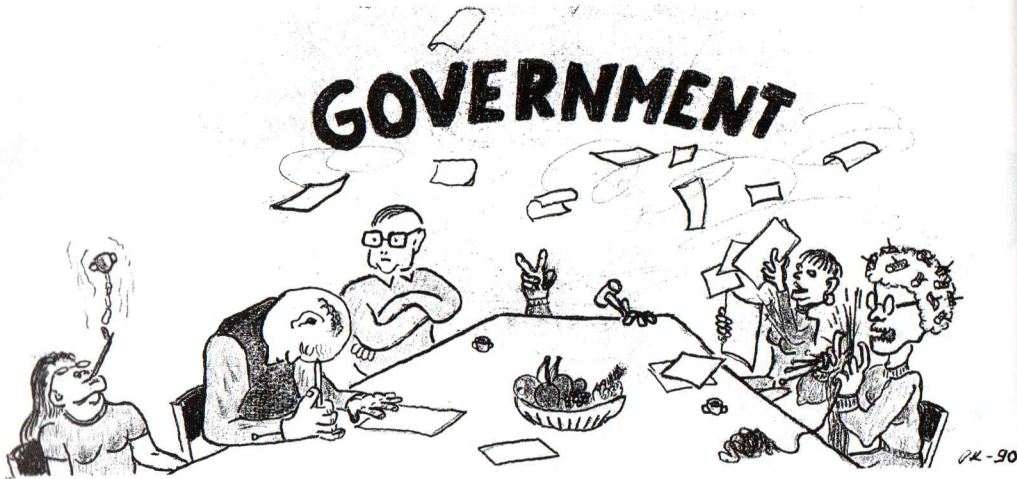


*Mz*



*Cezeta -skootteri*





### Hallituksen kokous 10.4.1994 Juupajoen Kunnantöimistössä.

Kaunis aurinkoinen sää saatteli kokouksen osallistujat Juupajoen uuden kunnanvirastorakennuksen suojiin.

Kokous sujui kaikenkaikkiaan mukavissa merkeissä leppoisasti keskustellen kuten nykyhallituksen tapoihin on alusta alkaen kuulunut.

Kokoksen kulku oli pääpiirteissään seuraava.

- Raine esitteli kerhon välitilinpäätöksen josta totesimme rahojen kuluneen ennakoitusti paitsi mp-lehden asiamestotoiminnan osalta. Asiamestotoiminta ei ole tuottanut kuin kuluja vaikka lehti ei ole ilmestynyt enää aikapäiviin.
- Tileillä on rahaa yhteensä noin 110.000 mk.
- Eestin Etappiajon päivämääräksi vahvistettiin 27 - 28 elokuuta mukaan pääsee noin 30 nopeinta ilmoittautujaa.
- Kontiorallin järjestelyt etenevät suunnitelmien mukaan, osallistujille on järjestetty kontrolliin pieni yllätys.
- K-18 rallin ilmoittelu tehdään alan lehtien välityksellä.
- Lisäksi jaetaan mainoksia autokouluihin, joista toivotaan tavoitettavan uusia piikkikuskeja.
- Motoristi Survival järjestetään normaaliin tapaan kaksitasoisena, lisäksi HeMMot jär-

jestävät yhdessä Nuorten liikennetoimintakeskuksen kanssa kurssin joka pidetään Nummelan lentokentällä.

- EMU kokoontui tällä kertaa Suomeen. Kokous pidettiin keskellä kotimaista talvimaisemaa. Osallistujat olivat tyytyväisiä järjestylihin, ja varmasti huomasivat Suomen poikkeavat olosuhteet keskeisemmän Euroopan olosuhteisiin nähden.

Kokousta käsitellään tarkemmin huhtikuun lehdessä, joten lukekaapa niin pysytte ajan tasalla.

- Turvapakustandardi tulee, halusimme tai emme. Standarditoimikunta on kuitenkin ollut hyvin riitaisa.
- Joten saattaa olla, että saamme odotella pitkäänkin standardin voimaantulemista (lue standardia ei tule).
- Liikenneministeriö on esitellyt ehdotuksensa uudesta ajokorttiasetuksesta. Kerhomme kouluttajat ovat laatineet lausunnon uudesta asetuksesta, sekä antaneet ehdotuksensa muutoksista jotka tulisi sisällyttää uuteen asetukseen.
- Kerhon lippujen tilanne päätettiin saattaa ajantasalle.
- Tilaamme uusia lippuja 4 kpl jolloin kokonaisuudeksi tulee 10 kpl.
- Matkakorvaukset:
 

Sanna	130 km.
Raine	400 km.
Toni	130 km.
- Puhetta johti Antti ja sihteerinä Pope.

## \$ € Myytävänä \$ €

**HONDA ST 1100 Pan Europa** vm.-91. Ajettu 33 th km, lisävarustein; stereot, lämpökahvat, varashälytint, vetokoukku, jne... Väri metallinhohtoharmaa. Mukana lisäksi peräkärri. Myynti, ei vaihtoa. Hinta 85 000 mk. Puh. 9400 - 622 511

**BMW K 100 LT** täysvarusteltu matkapyörä, jossa lähes kaikki BMW:n lisätarvikkeet; lämpökahvat, stereot, varashälytint, Gabelstabilator, säädettävä Öhlin's -takavaimennus, skuuppi jne... Väri 655 Stratoksenharmaa, vm -89 / lievä 90, ajettu 85 000 km, vain harvoin sateessa ja kuumassa auringonpaisteessa. Myytävänä peräkärrien kanssa tosioistajalle edulliseen 87 500 mk:n hintaan, ei vaihtoa. Puh. 949 - 836 069

**SIVUVAUNU**, kaunis, matala malli. Valmiit kiinnikkeet Yamaha FJ:hin.

Sopivasti (hintaa).

**NAISTEN NAHKAPUKU**, Jofama, tikkivuori, koko XS - S, väri siniharmaa.

Puh. 981 - 472 960 iltaisin tai viikonloppuisin.



## Pystymettä

# Merimasku 28-30.10.1994

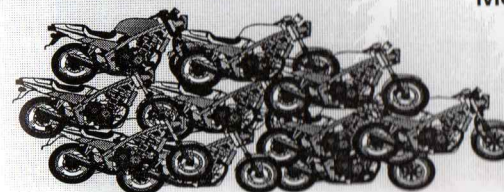
Perinteellinen survival viikonloppu .  
Opastus Merimasku / Rymättylä teiden risteyksestä

Poltettavaa löytyy , muusta ei voi olla varma.  
Telttapaikan ja sille vievän "tien" raivaamiseen tarvitaan saha , kirves ja kenttälapio . (Moottorisahan käyttö ehdottomasti kielletty ympäristöhaittojen takia )

Matkan varrella on kyläkauppa , josta löytyy evästä.

Lisätiedot : Veli-Matti Kaipainen , puh. 90-412492  
Jorma Koskinen , puh. 921-798060

HEMMOT / SMOTO Team



Ohjelma :

- yksin- ja kuorolaulua (esiintymispalkkioneuvottelut vielä kesken)
- arvontaa makuupaikoista kantojen seassa
- taitoajo- ja voimamieskilpailu endurotaipaleella , jota ratamestari ei itsekään ole päässyt läpi

Pääsymaksu :

- palveluihin nähden kohtuuton (tavanomainen )
- mahdolliset tulot käytetään lyhentämättöminä järjestäjien pakomatkakassan kartuttamiseen

