

TARINOITA VIIKSIKISSOJEN SATUMAASTA, OSA 1

HARRASTUKSEN ALKUJUURET

Viiksikissojen satumaa

Pihapiirin hiljaisen uneliaan idyllin rikkoi autotallin perältä kuuluva kolina. Kuului tömähdys ja pari muksahdusta. Kotte K myllersi siellä omissa askareissaan. Hän etsi kuumeisesti hattuaan. Hänen hattunsa oli nimittäin hukunut. On tietenkin jokseenkin samantekevää onko hattua vai ei, jos ei ole kuraista, mutta kun on varustettu sellaisella luonteella, että haluaa aina esiintyä huoliteltuna, niin minkä sille voi. Sitä paitsi on melkoisen noloa, kun selvin päin hukkaa hattunsa kylille. Ilkeämieliset juorut alkavat kiertää, jos sellainen tieto leviää. Joten siellä hän nyt työnsi etupuskuriaan rengaspinon uumeniin ja yritti löytää rengasta josta ottaisi venttiilihatun. Yhdestä hänen renkaastaan sellainen oli hävinnyt.

”Mitä tuo tuolla koluaa?” ihmetteli Evelin ja venytteli jousipönttöjään. Hän kurottautui jousivarpaalleen nähdäkseen paremmin. Hän oli juuri ollut parhaimmassa unessaan. Hän näki unta hurjasta menosta mutkaisella tiellä näkymättömiin, ja vastaan oli juuri tullut komea Charleston, jota Evelin oli päättänyt tuttavuutta tehdäkseen vähän pukata kylkeen. Ja samalla hetkellä, kun Evelin ylsi lähikontaktiin charmantin Charlestonin kanssa, hän heräsikin Kotte K:n kolisteluun. Eveliniä harmitti. Hän ei ehtinyt saada selville edes Charlestonin kännykkänumeroa.

”Minun renkaiisiin et sitten ainakaan koske”, mörähti isä Camina vähän loitommalta. ”Sitä paitsi minä en ymmärrä mokomaa reuhaamista yhden venttiilihatun vuoksi. On se elämä minuunkin kolhansa jättänyt, enkä minä niistä sen kummemmin piittaa. Katso nyt kuinka vasen kylkenikin on lommoilla.” Kotte K ei viitsinyt ryhtyä kiehnäämään Caminan kylkiä. Hänen mielestään kolhut ja lommot olivat aivan eri asia kuin kadonnut hatu, ja hän jatkoi etsimistä piittaamatta Caminan mörähtelyistä sen kummemmin. Hän tiesi, että Caminan akku oli sen verran huono, ettei sen kanssa tehdä äkkilähtöjä, joten hän kyllä ehtisi pinkaista alta pois, jos Camina päättäisi rymistää itse paikalle.

”Koska syödään”, vinkui Hippula omasta nurkastaan. ”Minulla on jo nälkä, tankkini on melkein tyhjä!” ”Sinulla nyt on aina tankki tyhjä! Mitäs olet Acadianeksi ryhtynyt”, ilkkui Evelin. ”Onhan se selvää että tuollaisen kopan mukana raahaaminen kuluttaa.”

Iidu-muori katseli touhuja omasta mukavasta oleskelunurkastaan. Hän oli joukon äitimuori, ja oli vanhimpana valloittanut itselleen lokoisimman uuninpankon. Häntä ei enää innostanut ryntäillä pikkuasioiden perässä sinne tänne. Hän oli jo kyllin iäkäs ymmärtääkseen mikä kissanpäivissä on tärkeintä. Hänelle oli ystävällinen museotarkastaja jo kirjoittanut eläkepaperit, ja nyt hän vain makoili ja nautti jokaisesta

päivästä turhia hössöttämättä. ”Voi noita pikkuisia, aina ne vain jaksavat häärätä”, hän ihmetteli museokissan arvokkuudellaan. ”Puhumattakaan tuosta Beeäks-kissasta, joka ei paljon kotona viihdy. Sillä sitä vielä riittää intoa. Aina päivät poissa, missä lie luuraa?”

Niinpä. Jossakin metsän keskellä, kätköissä kallioiden, tuuheiden kuusten kainalossa, pikkuruisen lammen äärellä, niin kapean ja kuoppaisen metsätien päässä, ettei sinne ajamaan kykene, jos ei voi mahanalustaa hieman paikka paikoin kohotella, punaisen tuvan tallissa ja pihamaalla, asusteli viiksikissaperhe. He elivät keskenään hassunhauskoja kissanpäiviään alituinen pilke ajovalon kuupan kulmassa, kukin tyyllillään. Kauniina kesäpäivinä auringon kilo välkehti lammen pinnalla, ja huonompanakin päivänä vähintään sata grammaa.

Heidän elonsa oli rauhaisaa. Ainakin jos sitä vertaa kylänraitin pölyiseen pörinään. On tietenkin normaalia, että joskus jonkun perheenjäsenen kampiakseli hieman hurjistuu kun tekee mieli mennä lauantai-iltana vähän kylän muita kissoja tapaamaan. Joskus taas jonkun käämit palaa, mutta sellaista on yhteiselo. Siihen täytyy vain tottua. Joskus taas iskee lentsu ja panee pärskimään öljyt pihalle, tai tulee nuha, jolloin stefu vuotaa vaikka kuinka niistäisi ja niiskuttaisi. Tai vanhuus jäykistää jäseniä, kun säännöllinen liikunta unohtuu. Tai ei se unohtu, mutta kun tuo palvelija on laiska.

Niin, viiksikissayhdyskuntaamme on pesiytynyt myös kummajainen. Jonkunhan täytyy pitää huolta kissojen hyvinvoinnista ja hankkia niille syötävää ja vaihtaa öljyt. Sellaista vain on nurkissa siedettävä. Ja mikä pahinta, tuon palvelijan on oltava joku ihmisen kaltainen olio.

Tuo ihmisen kaltainen olio olen minä.

Mistä tässä nyt on kysymys?

Ei siitä ole kuin tovi, kun viiksikissaperheen palvelijaksi sijoituttuani tulin hyväksytyksi pikkuviiksikissojen hoitoyhdistyksen (= 2CV-kilta) jäseneksi. Tuolloin tavailin pikkuviiksikissojen (=2CV) hoito-oppaita (=Nyytinen) tuntien syvää kunnioitusta niiden kirjoittajien asiantuntemusta kohtaan. Varovasti näiden eposten lehtiä käännellen, tulisivathan ne olemaan pikkuviiksikissojen historiaa. Ja nyt minua on kohdannut käsittämätön kunnia. Minua, vähäistä viiksikissaperheen kaitsijaa ja oppipoikaa, pyydettiin itse kirjoittamaan tähän samaan julkaisuun.

Siispä ryhdyin toimeen. Silläkin uhalla, että lukija saa kärsiä seurauksista. Ja silläkin uhalla, että osaan kirjoittaa vain joko satuja tai sitten itsestäni. Ja koska kirjoituksillani tultaneen täyttämään tulevienkin Nyytisten palstatilaa, katson aiheelliseksi pitkästyttää lukijaa alkuselittelyillä, ja vaihdan viiksikissanäkökulman omakseni.

Minä harrastan Citroën-tuotteita niiden kaikissa olomuodoissa, mutta ilman 2CV:tä harrastukseni olisi tuskin koskaan puhjennut kukkaan eli levähtänyt pihalle lukuisten Kissojen muodossa. Se on omituinen harrastus, jota kaikki eivät ymmärrä ollenkaan.

Olen ajan mittaan ryhtynyt kirjaamaan sitikkaharrastukseeni liittyviä tapahtumia muistiin. Olen kirjoittanut niitä lähinnä itselleni päiväkirjamaiseksi muistiinpanoksi. Kirjoituksiani ei siis ole alunperin tarkoitettu julkaistaviksi laisinkaan. Olenkin niitä hieman muokannut tällaiseen tarkoitukseen sopivammiksi.

Tarinani perustuvat riipaisevalla tavalla elävään elämään. Minun omaan elämääni, ja viiksikissojen. Tapahtumia on aavistuksen verran väritetty värikkäillä kielikuvilla, ja omilla pienillä lisämausteilla, mutta kaikki minun kertomani perustuu tukevasti tositapahtumiin. Pikkuviiksikissojen juttuihin ei sen sijaan ole uskomista. ”Päiväkirjani” pursuaa elämän tragikomiikkaa kuin puhelintuottelu, ja itse asiassa käsittelee sätkäharrastusta nimenomaan elämän, ei niinkään tekniikan, näkökulmasta. Teknisiä neuvoja on turha kuvitella tarinoistani löytyvän. Tekniikka tulee esiin vain oman tumpulointini kautta, muuten jätän sen muiden reposteltavaksi. Jokaisen ihmisen elämässä tapahtuu paljon värikästä, kun vain näkee asiat oikealla tavalla ja pitää aistimet valppaina.

Mistä sitten 2CV-harrastuksessa pohjimmiltaan on kysymys?

Toiset meistä ostavat hyväkuntoisen kulkimen, nauttivat sillä ajamisesta ja rakastavat kuljintaan, mutta eivät liiemmin kiinnostu sen tekniikasta. Toiset taas haluavat oppia tietämään jokaisen nippelin olemassaolon, tarkoituksen ja toiminnan, ja purkavat kulkimen atomeiksi kootakseen sen jälleen, saaden itselleen sielunrauhan siitä että tietävät tarkkaan mikä se on. Jotkut tietenkin tekevät pura-ja-kokoa operaation käytännön pakosta, ja perustavat autotaliinsa pienimuotoisen autotehtaan ja rakentavat kelpo kulkimen jo kerran matkansa pään saavuttaneesta aiheesta. Kunnioittavin kumarrukseni näille autoharrastajien valiojoukoille, joihin en parhaalla tahdollanikaan voi itseäni lukea kuuluvan.. Ja kaikkia välimuotoja esiintyy. Kuka meistä on sitten kyllin oikeamielinen julistamaan, mikä on ”oikeaa” harrastamista? Minun mielestäni kaikki. Oleellista on mielenkiinto asiaan, ei mielenkiinnon ilmenemismuoto. Me ihmiset olemme erilaisia, ja hyvä niin.

Minä olen toistaiseksi ollut liian laiska ottamaan itselleni ensimmäistäkään projektikuljinta ja päinvastoin pyrkinyt ostamaan harrastuskalustoni siinä kunnossa ettei ainakaan välitöntä remonttitarvetta olisi, mutta ymmärrän hyvin molempia harrastajatyyppejä, ja väittäisin, että kaikenlaisia meitä tarvitaan.

Tarinoissani esiintyy muitakin todellisia ihmisiä. Ketään ei ole tarkoitus tuoda esiin pahantahtoissa mielessä enkä loukata ketään. Älkää siis hyvät ystävät ottako nokkiinne.

Aluksi toivotan teille kaikille siedettäviä lukuhetkiä.

Autoharrastus viriää

Aloitin alusta.

Muistan että heti niin pienenä natiiaisena kuin ensimmäinen aivosolu aloitti ajukopassani toimintansa, olin kiinnostunut autoista. (Harrastuksen myöhemmästä jalostuneisuudesta päätellen tämän aivosolun eläneen melko yksinäistä elämää.) Nelivuotiaana tunsin kaikki tiellä näkyvät automerkit. Oma harrastaminen oli tietenkin leikkiautoilla leikkimistä, eikä kohdistunut mihinkään erityiseen automerkkiin. Oli leikittävä niillä eväillä mitä sattui käsiinsä saamaan.

Sitten alkoi koulutie. Kansakoulun ensimmäisellä luokalla pojat ovat jo kovia autoasiantuntijoita. Näkökulma tosin vieläkin poikkesi kovasti aikuisen rationaalisesta ajattelutavasta. Aivan erilaiset asiat autoissa olivat tärkeitä. Katsottiin ikkunasta auton sisään ja pantiin merkille kuinka suuri lukema oli nopeusmittarin asteikon viimeisenä, ja kuviteltiin, että autolla oikeasti pääsee sitä vauhtia. Suuri lukema oman isän autossa sai aikaan kunnioitusta kaveripiirissä. Ihailtiin myös auton ulkoista loistoa ja kokoa. Vertailtiin minkälainen auto kenenkin isällä on. Siihen aikaan ei ollut vielä itsestään selvyyttä, että kaikissa perheissä oli autoa ollenkaan, elettiin 60-luvun loppupuolta.

Luokallamme oli muuan poika, nimeltään Esa. Hän oli pojista kookkaimpia, eikä häntä paljon kiusattu, vaikka rauhallinen olikin. Mutta hänen isällään oli Citroën 2CV. Aina kun autokeskustelua poikaporukassa käytiin ja kaikki kilvan ylpeilivät perheidensä autoilla, oli Esa hiljaa, kunnes kääntyi puhe viimein Esan isän räätäriin, hieman väheksyen, mutta niin aina vääjäämättä tapahtui. "Siinä on paremmat jouset kuin teidän kenenkään muun isän autossa", Esa aina puolustautui. Joka kerta autokeskustelu katkesi tähän väittämään. Vastaankaan ei voinut väittää, olimmehan kaikki nähneet räätäreitä liikenteessä. Mutta miltä se sellainen ihmejousitus mahtaa tuntua? Mitä kummaa se kätkee sisäänsä? Miksei missään muussa autossa ole samanlaista?

Tämä oli minun ensi kosketukseni Sätkään. Olisi väärin sanoa, että tässä oli se alkukipinä, mutta sytyke se oli, jotta kipinän olisi helpompi sytyttää se palava innostus, joka oli kytevä 30 vuotta ennen kuin tulisi roihahtamaan. Se jätti ajatuksen itämään, että tuollainen ihmejousitus täytyisi joskus saada kokea.

Paljon myöhemmin, opiskellessani pääkaupunkiseudulla 80-luvun alussa, oli eräällä opiskelukaverillani Citroën 2CV, jolla hän keväisin joskus ajoi opinahjoon. Emme olleet läheisiä ystäviä, joten katselin kuljinta etäältä kiinnostuneena, ja ajattelin, että tuollaisella olisi kiva ajella katto auki kesälomalla ympäri Eurooppaa. Kerran jopa pääsin kyytiin ja mainitsin ajatuksistani hänelle. Hän kaatoi lisää bensaa liekkeihin kertomalla, että juuri niin hän oli edelliskesänä tyttöystävänsä kanssa tehnyt. Mainittakoon, että olin siihen mennessä tehnyt useamman kesälomamatkan polkupyörällä, pisimmän matkan ulottuessa Tanskaan ja takaisin, kolme viikkoa ja hieman vajaa 2000 kilometriä. Toinen matkustusvaihtoehto minulle silloin oli julkiset kulkuneuvot, opiskelijalla ei ollut vielä varaa oikeaan autoon. Sätkä edusti aatteellisesti jotakin fillarin ja auton välimaastosta, sen kanssa ei olisi vielä ihan kokonaan antanut

periksi mukavuudenhalulle. Osa fillarointifiiliksestä olisi jäänyt jäljelle, läheisempi kosketus luontoon ja ympäristöön.

Mutta sätkä oli minulle silloin vielä liian kallis, saavuttamaton haave. Vähäiset rahat kuuluivat elämiseen.

Ensimmäiset omat autoni

Opiskeluajan lopulla sain ensimmäisen oman autoni. Se oli Skoda 120L, vuosimalli -84. Se ostettiin uutena, ja on ollut kautta aikojen toistaiseksi ainoa uutena ostettu auto, joka minulla on ollut. Merkkivalintaan vaikutti silloinen rahoituskuvio, eli vanhempani, jotka lupasivat maksaa auton hinnasta puolet, sillä ehdolla, että ostan uuden auton. Heillä oli erittäin suuri epäluulo kaikkea käytettyä kohtaan. Ja omat varani eivät riittäneet kovin kalliiseen auton puolikkaaseen. Vaihtoehtoja oli tasan kolme: Lada, Skoda ja Wartburg. Warren pudotin pois kaksitahtibensan takia, en halunnut tankata samasta mittarista kuin mopopojat. Lada puolestaan oli bensasyöppö, kun taas Skoda oli jopa voittanut taloudellisuusajoja, joten valinta oli helppo. Skodani maksoi silloin 27000 markkaa.

Skodalla ajelin ilman suurempia ongelmia viisi vuotta ja 91000 kilometriä, ja takatuuppari-Skodasta jäi mielikuva, että ainakin teknisesti se on paljon mainettaan parempi auto. Kaksi huonoa ominaisuutta siinä oli. Ajo-ominaisuudet olivat kuin olisi yrittänyt heittää vasaraa varsi edellä, heti kun vähänkin vilkaisi sivulleen niin jo se vänkäsi jompaan kumpaan ojaan. Lisäksi se oli meluisa. Meluresonanssi osui juuri pikatienopeuteen.

Melun kanssa yritin alkuvaiheessa elää perustelemalla itselleni, että on järjetöntä investoida 50000 markkaa parempaan autoon, kun korvatulpat saa kahdella markalla. Silloin olin poikamies, eikä ollut tarvetta saada selvää vieressä istujan puheesta. Mieleeni on jäänyt tapaus korvatulppa-ajalta, kun ajoin sellaiset korvissani, jottei tekninen melu häiritsisi, ja vastapainoksi huudatin halpoja stereoitani täysillä, jotta kuulisin musiikin korvatulppien läpi. Kesken rattoisimman skodailun uhkasi bensa loppua, ja kaarsin huoltamon pihaan bensamittarille ja tulín ulos autosta itsepalvelukseni itseäni. Kummastelin miksi huoltamon muut asiakkaat kääntyivät katsomaan minua, kunnes muistin täysillä huutavat stereot ja korvatulpat, ja käänsin volyyminuppia pohjoisen kautta lounaaseen. Minua varmaankin pidettiin kuurona, ja annoin heidän olla siinä uskossaan. Ventovieraille ei jaksaa ruveta selittämään.

Mutta sitten löysin Citroënin.

Asiaa auttoi äkillinen työmatkan venähtäminen 90 kilometriksi, ja arvelin, ettei viisi vuotta vanha Skoda sellaista kovin pitkään kestäisi. Autokuume nousi sietämättömiin mittoihin. Syntyi polttava halu vaihtaa autoa. Mutta päätin pitää järjen mukana. Autonvaihtokriteerini olivat selvät. Auton täytyy olla käytetty, koska uuteen ei ollut varaa, eikä muita rahoittajia tällä kertaa ilmaantunut. Sen pitäisi silti olla uudempaa vuosimallia kuin Skoda oli, eli alle viisi vuotta vanha. Myös ajokilometrejä täytyisi

mittarissa olla vähemmän. Kyytiin piti tuolloin sopia nelihenkinen lapsiperhe, matkatavaraa muutama kassi ja lastenvaunut, jotka täytyisi saada mukaan ilman suurempia sovitteluja. Lisäksi tietenkin auton piti olla riittävän mukava 90 kilometrin työmatkalla. Ja nämä kriteerit täyttävistä autoista pitäisi löytää se, jonka hinta/laatusuhde olisi paras. Rahaakaan ei ollut ylimäärin.

Arvannette oikein. Tämäkään auto ei vielä ollut Citroën 2CV.

Mutta merkki vaihtui oikeaan. Kattavien vertailujen jälkeen löytyi Citroën BX 14 RE vuosimallia -86, jolla oli ajettu 74000 kilometriä, hinta oli 59500 markkaa (vuosi oli 1989), ja joka oli takuuvaihdokkina myynnissä paikallisessa Citroënin merkkiliikkeessä. Auto oli täysin uuden veroisen siisti niin päältä kuin sisältäkin, punainen väriltään, ja minun silmissäni todellinen loistoauto. Lisäksi siihen sisältyi vuoden takuu. Tyrkytin Skodaani vaihdossa, ja myyjä katsoi sitä liikkeen ikkunan läpi, nyrpisti nenäänsä, ja tokaisi: "Ei ei ei, älä vaan jätä sitä tänne! Minä kyllä pudotan tuon BX:n hintaa sen verran kuin voisın tuosta hyvittää." Näin sitten tapahtuikin, ja minusta leipoutui BX:n ylpeä omistaja hintaan 57000 markkaa. Myöhemmin myin Skodani itse pois, ja sain siitä muistaakseni 3000 markkaa.

Tämä ensimmäinen BX on suhteessa ostoaikansa edelleen hienoin auto, mikä minulla koskaan on ollut. Se palveli minua pidempään kuin mikään muu auto sitä ennen tai sen jälkeen. Sen ostaminen aloitti minulla Citroën-aikakauden, jolle ei loppua ole näkyvissä.

Citroëniin päätyminen ei kuitenkaan johtunut pelkästään kylmistä taloudellisista arvoista. Olen aina kunnioittanut ihmisiä, jotka uskaltavat olla oma itsensä, ajatella omilla aivoillaan, pyristellä jopa vastavirtaan, olla piittaamatta muodista, jos tällainen käyttäytyminen on järkisyillä perusteltua. Citroën oli mielestäni viimeinen autovalmistaja, joka uskalsi olla erilainen kuin muut. Eikä erilaisuus ollut itsetarkoitus, vaan se oli oman johdonmukaisen ja järjellisillä syillä perustellun linjan noudattamista, välittämättä liikaa autolehtien kriittisestä suhtautumisesta erilaisuuteen. Sellaista ajattelua minäkin halusin omalta vähäiseltä osaltani kannattaa.

Sivuutamme tämän BX:n vaiheet tähän julkaisuun epäsopivina. Tyydyn toteamaan, että se palveli hyvin ja olin siihen tyytyväinen. Monen muun auton kanssa olisin luovuttanut aikaisemmin. Tälläkin hetkellä pihallani on BX, mutta se on jo järjestyksessään seitsemäs. Seuraavat BX-omistussuhteet ovat olleet huomattavasti ensimmäistä lyhyempiä. BX on kuitenkin ollut se minun elämäni Auto, ja yhden sellaisen haluaisin itselläni säilyttää.

Juniori, Imperial, ja muut amerikanautot

Yhden BX:n omistamista ja sen käyttämistä normaalina autonä en tietenkään pitänyt harrastuksena. Ei, minun oli ajettava sitä yhdeksän vuotta, ennen kuin citroënismi äkkiä kehittyi harrastuksen asteelle.

Yhdeksän vuotta myöhemmin opiskeluaika oli kaukana takana ja säännöllistä palkkaa nautittu jo toistakymmentä vuotta, ja asiat olivat toisin verrattuna opiskeluaikoihin. Silloin tajusin sen rahalla saatavissa olevan onnen olemassaolon, jota olin aina halunnut. Avuksi hulluuden kehittämisessä olivat työkaverit.

Osuipa työpaikallani olemaan kaksi samannimistä työkaveria. Kun näin sattuu, keksitään yleensä kutsumanimet, joilla heidät erottaa. Meidän tapauksessamme huonolla mielikuvituksella heidän nimikseen vakiintui Juniori ja Seniori, iän mukaan. Koska Seniori oli ollut talossa kauemmin, häntä kutsuttiin myös hänen oikealla nimellään, mutta Juniorista tuli pysyvästi vain Juniori. Hänen työpisteensä ulkopuolella, siinä missä kaikilla on oma nimikyltinsä, luki "Juniori", hän vastasi puhelimeen nimellä "Juniori", ja kaikki tiesivät kenen kanssa puhuvat, ja Juniorille osoitettu posti löysi tiensä hänen pöydälleen.

Juniori oli hankkinut harrastukseksi Imperialin (Chrysler) vuosimallia -64, joka oli viimeisen päälle amerikkalainen. Hienon hieno sinisävyllä värjätty, upottavine keinonahkasohvineen ja 30 cm paksuine ovineen. Kulutti polttoainetta ostohetkellä 32 litraa sadalla, ja pienten korjausten ja säätöjen jälkeen vain vähän yli 20 litraa, jos malttoi ajaa pintakaasulla. Hän sai minutkin kiinnostumaan jossain määrin amerikkalaisista autoista, etenkin 50-luvun lopun bensannieliöistä. Jopa siinä määrin, että ostin itsekin kokeeksi vanhan Oldsmobilen, tosin vuosimalli oli -79, mutta hintakin oli kohtuullinen.

Olen sellainen luonne, ettei auton ostaminen minulle nykyisin ole välttämättä kovin perinpohjaisen harkinnan tulos, vaan heräteosto. Auto voi tarttua näppeihin kuin suklaapatukka kaupan kassajonossa. Ja kun suhteellisen ehjä yksilö osui kohdalle, ajattelin että kokeillaan sitten.

Ajelin sillä sen verran kuin kukkaro kesti. Olihan se mukava, vei paljon bensaa ja vaati paljon tilaa, muttei saanut minua syytymään. Jo kahden kuukauden kokeilun jälkeen päätin luopua siitä.

Osto tapahtui elokuussa, joten myynti osui lokakuulle. Jenkkiauton myyminen syksyllä tuntui olevan kovasti hankalaa, sesonki kun on keväällä. Ilmoituksiin ei tullut soittoja, ja päätinkin itse ryhtyä aktiiviseksi. Luin ilmoituslehtiä kannesta kanteen ja soittelin kaikkiin ilmoituksiin, joissa oltiin valmis hyväksymään jotakin vaihdossa. Yksi tällainen ilmoitus johti minut kulkimen jäljille, josta oli tuleva ensimmäinen oma sätkäni.

Siitä kerronkin sitten seuraavassa tarinassa.