

Matka Laatokan ja Vienan Karjalaan 26.-30.7.2007

Sodissa luovutetun Karjalan monet paikannimet kuuluvat suomalaisen mytologiaan. Sellaiset nimet kuin Syväri, Sortavala, Petroskoi, Lotinanpelto, Ääninen ovat tuttuja, vaan eivät sijoitu kartalle mihinkään erityisesti. Ne ovat ”siellä jossakin”. Tämän retken savuverhona oli saattaa näitä paikkakuntia kartalle. Todellinen syy oli tietysti toinen.

Kovin tarkkoja suunnitelmia ei ollut, joskin jonkintasoinen karttiedustelu oli pakko tehdä ja hankkia viisumi. Heinäkuun 2007 kelit olivat varsin epävakaat ja alkuperäinen ajatus kiertää Ääninen hylättiin lähestyvän saderintaman takia. Niinpä reitti vei Laatokan pohjoispuolitse Äänisen länsirannalle ja sieltä Muurmanskin valtatieä Vienan Karjalaan (se Kainuun korkeudella oleva Karjala). Muurmanskin valtatielle ei ole juuri vaihtoehtoja pohjoiseen mennessä ja jos olisikin, ne olisivat melkoisella todennäköisyydellä sellaisia, ettei niitä koko matkaa viitsisi kulkea.

Oli käytettävissä vanha neuvostoaikainen yleisliittolainen, varsin karkea maantiekartta sekä Markus Lehtipuun ansiokas Karjala-opas, jossa on jonkin verran karttoja. Oli tarkoitus hankkia kartta rajan takaa, mutta se sitten eri syistä jäi. Kartan puute saattoi johtaa ongelmiin, mutta on kyseenalaista, olisivatko ne sittenkään merkittävästi auttaneet itse ongelmien ratkaisussa. Voi tietysti olla, että eräiltä suunnistusongelmilta olisi kokonaan vältytty, jos alunpitäen olisi ollut käytettävissä parempaa tietoa.

Matkaan lähtö oli alun alkaen kyseenalaista, sillä pyörän moottori vuosi öljyä kytkimeen. Tiivistämistä yritettiin kahteenkin otteeseen, mutta olisi tarvittu upouusi osa kampiakselin päähän eikä sitä aikataulun puitteissa ollut saatavilla. Kun pyörä oli pantu kasaan viimeisen kerran, sitä koeajettiin noin 10 km:n matkan. Tänä aikana kytkin luisti yli 120 km/h:n nopeuksissa melkoisesti. Tämä ei sinänsä tulisi haittaamaan Karjalan teillä. Epävarmuutta oli siitä, miten huonoksi kytkin tulisi menemään, sillä vuoto ei ainakaan vähenisi. Täysin poikkeuksellisesti mukaan pakattiin varaosia ja erikoistyökaluja (vanha, mutta toimiva kytkinlevy ja sen keskiöimisturna). Tilaa ne eivät juuri vieneet, mutta olivat jonkinlainen osoitus joko realismista tai pessimismistä.

Ensimmäinen matkapäivä, torstai 26.7.2007

Oli tarkoitus lähteä matkaan perjantaiamuna, mutta aikataulua aiennettiin torstai-iltapäivälle. Oltaisiin rajan pinnassa heti perjantaiamuna. Tämä osoittautui onnelliseksi sattumaksi, sillä Tohmajärven maatilamajoituksen isäntä kertoi perjantai-iltapäivän ja –illan olevan ongelmallisimmat ajat, kun Suomessa töissä käyvät venäläiset kansoittavat Niiralan raja-aseman kotimatallaan. Satojenkaan metrien jonot eivät ole tuntemattomia. Isäntä tarkasti tilanteen nettikameralla eikä jonoa aamulla ollut kahta autoa enempää.

Matka alkoi kahden aikoihin erinomaisessa kelissä. Mittariin oli kertynyt tuskin täyttä kilometriä, kun todettiin osan ajovarusteista puuttuvan ja oli palattava takaisin. Niiralaan mentiin itärajaa pitkin Vaalimaan kautta. Vaalimalta ei ollut tarkoituskaan mennä yli, vaan nähdä luonnossa idän rekkajono. Se ei ollut nyt erityisen pitkä, erinäisiä kilometrejä kuitenkin.

Kytkin hiukan luisteli, muttei hälyttävässä määrin. Vaikka pyörä vaikutti asennuksen jälkeen kuivalta, se teki alleen merkittävän lammikon aina pysähdyttäessä. Pannaan tarkkailuun! Öljyä on litra mukana, on ollut ennenkin, joten tämä ei ollut lisävarautumaa. Oli tiedossa, että öljyä ei tule

kokonaisuudessaan kovin runsaasti, vaan ajon aikana vuotanut öljy kertyy vaihteiston alle ja tulee sitten enemmän tai vähemmän kerralla esiin.

Majoitus rajan pinnassa

Niiralan majapaikan isäntä antoi rajamuodollisuuksia varten valmiit kaavakkeet ja opasti niiden täyttämässä. Kehtasi sittemmin veloittaa viitosen niistä ilman eri sopimista. Kävi ilmi, ettei heilläkään ollut erityistä tietoa rajantakaisista olosuhteista. Rajan yli mennään pikemminkin tankkaamaan kuin matkailemaan.

Aiemmin viikolla oli rajan pintaan Tohmajärvelle tien varteen ja jopa tielle ilmestynyt kokonainen asunnon kalustus pianoineen kaikkineen. Tavarointa ei ollut kipattu, vaan aseteltu maahan. Isäntä kertoi aika monen venäläisen naisen muuttaneen Suomeen ja epäili, että joku hylätty mies olisi käynyt tuomassa naisen tavarat Suomen puolelle. Lehdistä ilmeni myöhemmin, että kyse on Suomesta Venäjälle muuttava porukka, jonka tavarat olisivat päässeet Suomesta ulos, mutteivät Venäjälle sisään. Näitä tapauksia oli ollut ennenkin.

Toinen matkapäivä, perjantai 27.7.2007

Aamu alkoi eurojen metsästyksellä. Pidettiin selvänä, että Suomen puolelta rajan pinnasta löytyy pankkiautomaatti, vaan eipä löytynyt. Rahaa nostettiin luottokortilla paikallisessa kaupassa eikä provisiokaan paha ollut.

Rajalla

Rajan ylityksessä ei ollut mitään erityistä. Tulliselvityskaavake on täytettävä kolmena kappaleena, joista kaksi identtisinä menomatkaa ja yksi paluumatkaa varten. Kaavakkeen täyttö epäonnistui sikäli, että tiedot oli kirjoitettu viivan yläpuolelle, kun olisi pitänyt kirjoittaa ne alapuolelle. Puuttui vielä merkinnät RUS ja FIN, joita ei missään edes kysytty. Ne olisi pitänyt osata laittaa ilman muuta. Tullissa ja rajalla yleensäkin oli mukava tunnelma eikä tästä kaavakesokeudesta suurta ongelmaa tullut. Koko prosessi oli vajaan tunnin ohi ja tähän sisältyi sekä vakuutuksen että autositoumuksen hankinta. Kulkijoita on niin paljon, että rajan väki on kaiken jo nähnyt ja kokenut.

Rahaa vaihdettiin raja-aseman pikku kaupassa, kurssiero valtionpankkiin oli tosin mitätön. Valtionpankki ottaa tiettävästi komission, joten pelkkä kurssiero ei kerro kaikkea. Tankki täytettiin piri-pintaan, bensa oli koko matkan halvinta eikä tietysti otettu kalleinta, 95-oktaanista, vaan 92-oktaanista. Pyörästä ei tulisi ottamaan kovia tehoja, joten halvempi 55 c/litra maksava bensa välttäisi. 95-oktaaninen maksoi 3 c enemmän. Suomen puolella bensa maksoi noin 1,35 €/litra.

Oltiin siis Venäjällä, rahaa taskussa, bensa tankki täynnä ja keli mitä parhain! Sen verran oli kuitenkin rajalla ohjelmaa, että kartan hankkiminen unohtui.

Prääsään ja Petroskoihin varsin ripeästi

Tiestön oletettiin olevan huonoa, joten yöpymistä oli hahmoteltu jonnekin Prääsän tienoille Laatokan ja Äänisen välille. Alkumatkan tie Värtsilästä (Niirala) Sortavalan seuduille Laatokan rantamille ei ollut niin huonoa kuin oli pelätty, vaan voitiin ajella rajoitusnopeuksia (90/60) ja katsella ympärille, vaikkei kovin paljon katsottavaa ollutkaan. Poliiseistakin varoitettiin etukäteen. Sieni- ja marjakauppiaita oli tien varrella. Tie haaraantuu jo Laatokan melkein siintäessä länteen Sortavalaan ja kaakkoon kohti Aunusta. Oli tarkoitus mennä kaakkoon, mutta suunnistusvirheen takia ajauduttiin muutama kilometri Sortavalan suuntaan. Sortavalaankaan ei olisi ollut enää kuin viitisen kilometriä, mutta sinne ei menty.

Laatokka ei juuri ole läsnä, joskin Kirjavanlahden kohdalla tie kulkee aivan rannassa ja on joskus tunnettu ”Laatokan vuonomaisemana”. Läskelän voimalan kohta, Jäniskoski, on monipuolinen: on koski, voimala ja vanhaa jokivarren kylää, vieläpä patsaspuisto. Ainakin Puškin näkyy puistossa oleilevan. Sääli, että kaikki on niin kovin rähjäistä.

Salmin ja Aunuksen tieltä Laatokan kupeelta erkaannuttiin kohti Prääsää. Aivan yllättäen tie olikin upouutta erinomaista tietä, jonka ainoa puute oli tylsyys. Maasto on melko tasaista eikä tien varrella juuri asutukseen ollut. Tätä tietä kuitenkin ajeltiin, välillä kohtalaista ylinopeuttakin, Prääsään, jossa piti syömän. Oli ilmeistä, että Prääsään ei tarvitsisi ainakaan aikataulusyistä jäädä yöksi, vaan voitaisiin yhtä hyvin mennä Petroskoihin Äänisen rantaan.

Prääsä ei ole aivan mitätön kylä, joskin sen luonnehtiminen kaupungiksi olisi liioittelua. Karjalakirjan kartta ei ratkaisevasti auttanut suunnistamisessa: joko kartassa on virheitä tai sitten sitä ei ymmärretty. Koko asutus on muutaman kilometrin matkalla, joten harhailu ei ole vahingoksi. Kylältä löytyi linja-autoasemalta ruokala, jossa sai lähes ilmaiseksi lihaisaa keittoa. Tällainen hiukan pidempi tauko sopi oikein hyvin tässä vaiheessa päivää. Prääsästä oli tarkoitus hankkia kartta, mutta sekin jäi vaiheeseen eikä siellä kovin lupaavan näköistä karttaliikettäkään näkynyt.

Prääsän ja Petroskoin välillä tie heikkeni, mutta oli jatkuvasti aivan ajettavassa kunnossa eikä kuoppien väistely huomiokykyä täysin varastanut.

Petroskoi osoittautui suuremmaksi ja näyttävämmäksi kaupungiksi kuin oli odotettu. Suuria toreja ja isoja patsaita, Äänisen rantareitit hoidettuja. Majoitusta ei kaupungista kohtuuhinnalla löytynyt, joskaan kaikkia nurkkia ei pengottu. Oli vasta iltapäivän tunnit meneillään, joskin Suomen ajassa ja muutenkin lähes tunnin myöhässä (tätä ei tiedetty) olevan kellon mukaan. Oikea aika oli siis reilusti enemmän. Petroskoihin olisi hyvin voinut jäädä, mutta kun matkalla oltiin, ei lähtemisenkään pahalta tuntunut. Suunnitelma oli ajaa Muurmanskin valtatie pohjoiseen Kontupohjaan tai jopa Karhumäkeen ja yöpyä siellä. Karhumäkeen menee karkean kartan mukaan M18-tietä pienempikin tie, mutta sitä ei erityisesti alettu etsiä. Kartta jäi Petroskoistakin hankkimatta. Pohjoiseen menevä M18 on käytännössä ainoa reitti pohjoiseen eikä kartta ole kovin tarpeellinen, jos on vain yksi tie.

Kontupohja ja majoittuminen

Kontupohja on suurehko, yhden paperiteollisuuslaitoksen varassa oleva kaupunki Äänisen pohjoisosassa. Äänisen rannassa on erittäin kaunis ja merkittäväkin Kontupohjan kirkko ja näköetäisyydellä suuri hotelli, Kivatš. Hotellin nimi ei sanonut mitään, mutta seuraavana päivänä osoittautui, että pohjoisempana on Kivatš –koski. Hotelli oli lähinnä Kivat-sulle –tasoinen. Kolossaalinen neukkutyypinen hotelli, jonka respassa oli äärimmäisen tympääntynyt nuori naisihminen. Hän sai kerrotuksi, että huoneita on runsaasti vapaana, mutta että lämmintä vettä ei ole lainkaan. Huonetta näyttämään lähti perinteisen kerrospalvelijätädin näköinen nainen, joka oli

ystävällinen ja kertoi, että lämmintä vettä ei todellakaan ole koko kaupungissa: remontoidaan talven varalta. Tämän olisi voinut sietää, mutta jo hotellin käytävien kunto oli arveluttava. Huoneet olivat perin kolkossa kunnossa ja pinttyneen röökin haju tympeä tervehti huoneeseen tulijaa. Kadulla oli varoitettu jo jättämästä pyörää vartioimattomana yöksi ("ei missään tapauksessa"). Hetken haeskeltiin vaihtoehtoista majoitusta, mutta kun Kontupohja katsottiin jo tutustuksi kiertoajelun kautta, päädyttiin yrittämään Kontupohjan risteyksessä havaittua motellia. Niitä oli kaksikin. Toinen oli täynnä. Se oli siistin oloinen, mutta varsin luotaantyöntävässä paikassa tehtaan takapihalla. Toinen oli tien varressa ja selvästi rähjäisempi. Motellin sijainti ei tarjonnut mitään kiinnostavaa, mutta syöminen ja nukkuminen olisivat riittävä ohjelmanumero. Alkoi jo olla myöhä.

Motellin ruokintapiste oli erillään motellista ja siitä aiheutui kylttien sekaannus, kun motelli ei ollutkaan siinä talossa kuin sen valomainos. Huoneesta sopiminen oli hankalaa, sillä respan kolmen hengen porukka katsoi hyvin äänekkästä TV:tä intensiivisesti eikä puheesta oikein saanut selvää. Piti ottaa kolmen hengen huone, sillä sellaisessa on suihku ja WC omassa käytössä. WC piti omituista pumppaavaa ääntä täyttyessään eikä suihkutilan viemäri tietenkään vetänyt juuri lainkaan. Vessan ja huoneen välissä oli haitariovi, joka oli haljennut kolmeen osaan. Luulisi henkilökunnan tekevän jotain, mutta kovin innokasta ei väki työn perään ollut. Vuodevaatteet olivat puhtaat, mutta erittäin kuluneita.

Iltaruokailun ja –olusien jälkeen nukkumaan.

Kolmas matkapäivä, lauantai 28.7.2007

Sääennusteiden mukaan Äänisen pohjoispuolelle asti piti ulottua sadealue, joka ei kuitenkaan ole kovin syvä. Odotettavissa oli sadetta, joskaan ei koko päiväksi.

Poikkeuksellisen aikaista

Ajoneuvon kellon mukaan liikkeellä oltiin jo vähän seitsemän jälkeen, hyvin poikkeuksellista. Heti alkuun käytiin Kivatš –koskella. Paikka on hoidettu: on portaita, kioskeja, käymälä, kahviloita. Oltiin niin aikaisin liikkeellä, että toimintoja oltiin vasta availemassa eikä museokaan ollut auki. Tämähän sopi erinomaisesti, sillä tämä oli hyvä veruke tutustua pelkkään koskeen. Koskelle meni puiset portaat. Koski ei ole mitenkään erityisen sykähdyttävä, vaikkakin komea. Kivatšin tie poikkosi jokusen kilometrin M18-tieltä. Yllättäen metsästä ilmaantui pari moottoripyörää, olivat leiriytyneet metsässä. Pyöriä oli todellisuudessa kolme ja heidät tavattiin myöhemmin pariinkiin otteeseen tien varrella ja Vienan Kemissä.

Valtatien varrelle pysähdyttiin laittamaan lisää vaatetta ja kaatuminen opetti ilmi, että asfaltin ulkopuolella piennar on rantahiekan kaltaista tavaraa, josta katurengas ei saa juuri mitään pitoa. Kaatuminen tapahtui onneksi hyvin hiljaisessa vauhdissa. Kohdalla sattui olemaan asfalttikoneasema. Parakista tuli ulos mies juttelemaan. Hän pyysi koppiinsa, jossa hän piirtäisi kartan Segezhan kaupungista ja miten sieltä löytäisi kaupan, jossa varmaan olisi karttoja myytävänä. Miehellä oli evään syönti kesken, kopissa kamina ja halkoja. Mies kertoi olleensa paikalla jo pari päivää, mutta kukaan muu ei toistaiseksi ollut ilmaantunut. Niin perin juurin venäläistä!

Kalevalasta kajahtaa

Matkan varrella käytiin aamiaisella tienvarsikuppilassa. Kuppilassa oli eräässä pöydässä vaalea, keski-ikäinen nainen, häntä vanhempi ja häntä nuorempi mies. Nainen oli ilmeisesti seurailut ruokailua. Kun katseet kohtasivat, hän ilmaisi venäjäksi halunsa keskustella. Hän kertoi ihailevansa ja kadehtivansa vapaasti matkustelevia ihmisiä. Nuori mies puhui melko sujuvaa suomea ja kertoi heidän olevan Kalevalasta (Uhtua) ja matkalla Petroskoista takaisin. Vanhempi mies on hänen ”herransa”. Vanhempi mies oli joskus harrastanut motocrossia. Nainen ja nuorempi mies kovasti halusivat vierailun luokseen, vanhempi mies oli pidättyväisempi ja epäili, ettei käytössä olevalla kalustolla olisi asiaa niille teille. Juttu jatkui pitkään vielä ulkona, mutta puhelinnumero ja osoite jäi ottamatta talteen. Kalevalaan ei ollut tarkoitus mennä eikä sinne pelkän visiitin takia viitsisi vaivautua. Jälkiviisaasti voi ajatella, että yhteystiedot olisi voinut vaikka ottaa.

Segeža

Segežaan piti siis päästä karttaostoksille. Muina motiiveina olivat tietysti uteliaisuus sekä mahdollisuus poiketa muutamaksi kymmeneksi kilometriksi M18-tien rinnakkaistielle. Segeža näytti sisääntulostaan asti perinteiseltä neukkukaupungilta. Sisääntulon liikenneympyrässä oli sirppi ja vasara kunniapaikalla, ehkä hiukan haalistuneina. Kaupunki oli avarin ja ymmärtäväisin silmin katsottuna hirveä läävä. Falck kertoi myöhemmin jonkun kaverinsa olleen käymässä siellä maastobemarilla ja antaneen jokseenkin masentavan kuvauksen paitsi paikasta, myös tiestöstä. Karjalakirja antaa varsin negatiivisen kuvan sekkin.

Karttaa ei löytynyt eikä sen hakeminenkaan suuremmin innostanut. Kaupungilla ja sen laitamilla kierreltiin aikansa ja päätettiin jatkaa pohjoiseen M18-tien ja Uikujärven välistä tietä. Tien löytäminen oli hankalaa, kaikki halusivat neuvoa päätielle. Tie vie kahden sillan erottaman Maiguban kylän halki. Oikealta tuntuva tie löytyi lopultakin aika helposti. Kun Maigubassa kylässä varmisteltiin tievalintaa nuorelta neidolta, ei hän tuntunut olevan kovinkaan varma siitä, mihin tie johtaisi. Ongelmia ei tiestön suhteen ollut ja valinta oli oikea. Matkalla on hyvin kauniita järvipaikkoja, jotka silloilta katsottuina olivat mitä upeimpia. Poikkeama johti taas M18-tielle ja sen pikkuhiljaa puuduttaviin maisemiin. Onneksi vähän väliä oli joko tietöitä tai remontissa olevia rekkoja, niin oli jotain vaihtelua.

Vienan Kemi ja yritys päästä Solovetskille

Solovetskin luostarisaarille pääsee joko Belomorskista tai Kemistä. Kemistä matka kestää tunnin verran, Belomorskista useita. Ei ollut edelleenkään kovin myöhä, kun Kemissä jo oltiin. Majapaikkoja oli tiedossa joitakin, mutta niistäkin osa oli lopettanut toimintansa. Kun täysin viitoittamattomaan hotelliin löydettiin, enteili pihassa oleva Savonlinjan auto hyvää ja pahaa: toisaalta taso olisi kohtalainen, toisaalta olisi varmaan täyttä ja näin olikin. Käytiin katsomassa vaihtoehtoista majoitusta, jota ei enää ollut, vain pieni torikaupustelu paljasti paikan olevan tai olleen jotenkin vilkas. Paikalla olleesta turistibussista osattiin kertoa, että vain Kemin satamasta (Rabotšeozeršk) saattaisi löytyä vapaata majapaikkaa. Solovetskin matkalaiset yöpyvät siellä.

Sataman etäisyys Kemistä on toistakymmentä kilometriä ja vieläpä suuntaan, josta on tultava samaa tietä takaisin. Satamassa oli majoitusta, mutta täyteen buukattua. Kävi ilmi, että Solovetskille menee laiva aamukahdeksalta ja palaa iltakahdeksalta. Hotellin ystävällinen, vain venäjänkielinen respatyttö kertoi, että Solovetskille pääsee, jos saadaan 10 hengen ryhmä kasaan. Kuusi henkeä olisi tiedossa. Kun sataman administraattititi löytyi, hän kertoi, että laiva olisi juuri lähdössä ja köysiä

kohta irrotettaisiin. Yösijan hän kertoi kyllä järjestyvän saarelta. Majoituksen hinnasta ei ollut puhetta, laivamatka maksaisi edestakaisena 1600 ruplaa (n. 50 €). Oli lähdeittävä parissa minuutissa, jos halusi lähteä. Tämä ei onnistunut, sillä tuossa ajassa olisi pitänyt haalia kasaan sopiva tavaramäärä pakaaseista ja järjestää pyörälle turvallinen lepopaikka. Niinpä Solovetskin saaret jäivät tällä erää näkemättä.

Paanajärvelle eikä missään tapauksessa samaa tietä takaisin

Kemissä vaihtoehdot olivat niukat. Majoitusta ei saisi. Toisaalta ei edelleenkään ollut kovin myöhä ja illat Kainuun korkeudella ovat pitkään valoisat heinäkuun lopussakin. Paanajärvelle olisi ehkä parin tunnin matka ja sieltä saisi kotimajoitusta. Vielä ääri vaihtoehtoina olisivat Jyskyjärvi ja Kostamus.

Kemistä menee tie Vääräkosken (Krivoi Porog) ja Šomban kautta Kalevalaan. Paanajärvelle käännytään etelään Šombasta. Kemistä lähtevä tie on osin kestopäällystetty, osin hiekkatie. ”Osin” voisi tarkoittaa, että osa tiestä on asfalttia, osa teräväreunaisia kuoppia. Jos hiekka- tai savitie on kovapohjainen, on se parempi vaihtoehto kuin teräväreunaisia kuoppia kätkevä kestopäällyste. Paanajärvelle on päätieltä 18 kilometriä. Tie on hiekkatietä ja kunnoltaan sellaista, että tavallisella henkilöautolla sille ei pidä mennä eikä oikeastaan touring-moottoripyörälläkään. Matka ei katkea, mutta heikkoa tie on.

Tie päättyy Paanajärven laidalla salmen rantaan. Onneksi vierelle osui Lada, jonka esimerkin voimin ymmärrettiin odottaa kohta jo saapuvaa vaijerilossia. Lossia operoitiin vastarannalta. Lossille ajo ei ollut kovin vaativaa, mutta ajosuoritus on tehtävä kerralla ja päättäväisesti, neuvotellen ei lankkuja ja rakoja pitkin ajaessa hyvää seuraa. Vastarannan lossivahti kertoi äitinsä kyllä majoittavan. Tähän tarjoukseen ei tartuttu, vaan ajeltiin kylään jatkotutkimuksia varten.

Kylä oli kuin pala historiaa. Paanajärven kylä on pitänyt hukuttaa voimala-altaan alle ja siksikään sitä ei ole viranomaistoimin kehitetty. On vähän epäselvää, onko siihen oma-aloitteisuutta kylässä itsessään. Sähkö kylässä näkyi olevan ja juoppojen määrän osalta oli varmaan kehitystakin tapahtunut. Talot ja talousrakennukset olivat tiiviinä ryhminä ja halkoja talven varalta oli runsaasti. Kylän melko kaamea kauppa tarjosi peruselintarvikkeita. Onneksi mukana oli eväitä ja runsaasti juomavettä. Majoitusta ei alettu sen kummemmin kartoittaa, vaan matka jatkui kohti Jyskyjärveä. Mitään viitoituksia ei ollut ja tien löytäminen perustui pelkästään paikallisten asukkaiden neuvoihin. Ainakin vallinneen tilanteen näkökulmasta paluumatka samaa tietä olisi ollut viisaampaa kuin lähteä viitoittamattomille teille Vienan metsiin.

Metsässä eksyksissä

Tankissa oli bensaa, Kemissä täytetty eikä Jyskyjärvelle pitänyt olla kuin joitakin kymmeniä kilometrejä. Sää oli poutainen, joskin varsin tummia pilviä oli taivaalle kertynyt, myös symbolisesti.

Ennen pitkää tie osoittautui lähes mahdottomaksi ajaa. Tierumpujen välissä saattoi olla kymmenien senttien rako eikä niihin mitenkään saisi osua. Tienpohja oli monin paikoin äärimmäisen löysää rantahiekan kaltaista ainetta ja useammin kuin kerran pyörä oli täysin pois käsistä ja vain ihmeen kaupalla se pysyi pystyssä. Kaatuminen löysään hiekkaan ei sinänsä ole vaarallista, mutta aina voi jotain jäädä alle. Kytkimen luistelu esti tehokkaan keventämisen.

Risteyksiä oli joitakin ja (lähes) aina oli helppo valita päätien suunta. Varsin varhaisessa vaiheessa omaksuttiin käytännöksi pysäyttää vastaantulevat autot, niitäkin oli jokunen, ja kysyä, miten jatkaa. Selostuksista ei tahtonut selkoa saada eikä autossa olijoilla täyttä yksimielisyyttä tuntunut olevan. Epäilyttävien tapaus oli vastaan tullut taksi, joka kertoi tulevansa Vääräkosken kautta Kemistä. Tämä kuulosti mahdottomalta, eihän tarkoitus ollut mennä sinne päinäkään. Tämä kuitenkin toi ajatuksen, että on parempi kysyä, mistä vastaantulijat ovat tulossa kuin kysyä tietä. Neuvot voivat olla mitä sattuu, mutta tulosuunta on aina varma.

Alkoi sataa ja tien lukeminen alkoi käydä todella vaikeaksi. Sade syvensi pehmeän hiekan jo ennestään pahoja uria eikä niihin millään muotoa saanut osua. Ylös niistä ei pääsisi ajamalla eikä pyörää olisi kyennyt pitämään pystyssä. Märkä maa hävitti tiedon siitä, millainen pinta missäkin kohdassa on. Yhtä paha oli, ettei kuoppien syvyydestä enää ollut tietoa. Pahimmillaan oli pakko pysähtyä mittaamaan ja täyttämään kuoppaa. Kolmosvaihteen ylellisyydestä ei saanut nauttia tuntikausiin. Kytkin alkoi luistaa huolestuttavasti eikä luistavalla kytkimellä voinut satsata siihen, että saisi keulan kevennetyksi.

Kun laskelmien mukaan oli enää pari kilometriä Jyskyjärvelle, tuli takaa Lada Niva. Sen kuljettajapari tuntui tietävän asiansa ja kertoi tien todellakin vievän Vääräkoskelle eli paikkaan, jonka ohi oli Kemistä jo kerran ajettu. Jyskyjärvi oli vastakkaisella suunnalla, mutta käytännössä mahdoton löytää. Matkaa Vääräkoskelle olisi vielä 13 km. Tämä ei aluksi ollut miellyttävä tieto, mutta toisaalta oli, sillä tieto tuntui luotettavalta. Kun tätä kärsimystä oli ollut jo pitkälti toistasataa kilometriä, ei lisä olisi ylitsekäymätön, kunhan vain olisi varma tieto siitä, missä mennään ja mihin tullaan. Kaverusten tiedot pitivät täsmälleen kutinsa ja 13 km:n jälkeen oltiin ison tehtaan takapihalla ja ennenpitkää päätiellä. Kyseltiin kylistä majoitusta, mutta kuten arvata saattaa, ei sellaista löytynyt. Olisi pakko jatkaa joko taas Paanajärvelle tai Kalevalaan tai sitten palata Kemiin. Paanajärvi tuntui järjettömältä vaihtoehdolta, joskin se olisi lähimpänä. Toisaalta, nyt oli tiedossa, ettei Paanajärven tieltä bensaa saisi eikä sieltä löytäisi takaisin kuin samaa tietä, joten tässäkin suhteessa Kalevala oli houkuttelevampi. Kemistä ei yösijaa saisi, joten sekin oli poissuljettu vaihtoehto. Siispä kohti Kalevalaa. Matkaa arviolta 150 km, tarkkaa tietoa ei ollut. Tankissa olevan bensa määräästä ei siitäkään ollut tietoa. Pelkän kilometrimäärän perusteella se voisi riittää, mutta metsässä käytetystä bensamäärästä ei voinut esittää kuin arvioita eivätkä ne kovin lupaavia olleet. Iltakin oli jo varsin hämärä, paikallinen aika yli kymmenen. Sade oli onneksi loppunut jo pahimmilla osuuksilla. Ruokaakin oli laukuissa ja vettä puolisoitoista litraa. Kalevala näytti siis parhaalta vaihtoehdolta, mutta vain siksi, ettei sen olosuhteita tunnettu. Se alkoi näyttää toiveiden täyttymykseltä. Ilman yösijaa voisi pärjätä, joskin hyönteisten takia ei edes pyörävaatteissa voisi metsässä nukkua. Bensaa Kalevalasta tai jo ennen sitä olisi pakko löytyä.

Lisää vastoinkäymisiä

Oli jo ehtinyt unohtua, että Kemi-Kalevala-tie oli vain lyhyeltä matkalta asfalttietä ja pian se muuttuikin huonoksi, mutta äskeisiin koettelemuksiin verrattuna hyväksi hiekkatieksi. Seuraavalla asfalttiosuudella jäi parikin paha kuoppa väistämättä väsymyksen ja hämärän takia. Ei mennyt kauaa, kun pyörän perä alkoi tuntua epämääräiseltä ja rengas oli kuin olikin tyhjä. Lähtiessä piti varustautua isolla paikkaspraypullolla, vaan tuokin unohtui. Mukana oli kuitenkin polkupyörätasoinen pullo ja se riitti täyttämään renkaan kohtalaiselle tasolle. Matka pääsi jatkumaan, mutta jo muutaman kymmenen kilometrin kuluttua sama tuntu palasi. Oli pakko pysähtyä ennenkuin ulkorengas tuhoutuisi. Rengas oli kovin löysä ja kuuman kumin tuoksu oli ilmeinen. Kello oli jo lähellä puoltayötä paikallista aikaa. Kepa-nimisen kylän kohdalla oli kolme

nuorta miestä vanhan Mossen kimpussa. Pieni turvaetäisyys ja huutamalla selvitetiin, onko pojilla pumppua. Sellainen löytyi ja pojat pumppasivat renkaan. Rengas kyllä täyttyi, mutta venttiilin juuresta kuului ikävä suhina. Oli selvää, että tällä renkaalla ei yli sataa kilometriä ajettaisi tai ainakin rengas olisi pumpattava muutaman kilometrin välein.

Bisnesmiehiä

Pojilta kyseltiin, voisiko pumpun ostaa. Mitään suoraa vastausta ei saatu ja suhinoista kuului spekulatiota 3000 ruplasta (lähes 100 €). Paikalle tuli iltakävelyllä tyttö- tai naisystävänsä kanssa hiukan vanhempi, mutta alle kolmekymppinen kaveri. Hän toi selvästi julki, ettei pumppua halvalla myytäisi. Kun neuvottelut eivät johtaneet tulokseen, käskettiin riittävän selväsanaisesti porukan häipyä, jos kerran apua ei saataisi. Näin jäätiin yksin Vienan vaaleaan yöhön.

Oma apu, paras apu

Rengas oli pakko avata, ilman korjausta ei matka jatkuisi ainakaan omin voimin. Pyörän jalustan alle järjestyi kylän nuotiopaikalta pari tiiltä ja niin pyörä saatiin riittävän ylös, jotta pakoputken ja pyörän sai manöveroiduksi pois. Ukrainan matkoihin oli varauduttu muokkaamalla vanteet sellaisiksi, että niihin saattoi asentaa tubeless-venttiilin. Tällainen järjestely käy kumpaankin pyörään, joten pienellä osalla pystyy korvaamaan kaksi varasisäkumia (eri rengaskoot). Renkaan irrottamiseen ja asentamiseen ei kauaa mennyt. Piti vain saada lautoja niin, ettei pyörä osu maahan ja laakerit hiekotu. Samoin oli saatava pumppu. Paikalle osunut bussikuski osasi kertoa, että kohta paikalle tulee henkilöauto ja sieltä voisi pumppua kysellä. Auto oli iso maasturi ja siinä pariskunta ja kumivene. Veneen täyttämiseen oli iso jalkapumppu, joka meille mitä ystävällisimmin lahjoitettiin, vaikka ostettukin olisi.

Vielä tarvittiin jotain rasvaa vanteen ja renkaan väliin ja tupakansavua naamalle ja käsiin, jotta verta jäisi itsellekin eikä vain hyönteisille. Paikalla ollut naisväki hoiti tämänkin ansiokkaasti. Sisärenkaattoman ulkorengaan alkutäyttö voi olla hyvin ongelmallista, mutta kuin ihmeen kaupalla sinnikäs pumppaaminen sai renkaan nousemaan vanteelle. Nousu ei ollut täydellinen, mutta riittävä ajamiseen. Rengas vipotti selvästi, muttei vaarallisen tuntuisesti. Matka pääsi jatkumaan vajaan parin tunnin katkon jälkeen.

Näyttävä sisääntulo Kalevalaan

Pyörä oli taas kunnossa, kytkin tuntui pitävän riittävästi, kunhan tie ei röykyttänyt, ruokaa ja juomaakin oli. Pahin epävarmuustekijä oli polttoaine. Yhtäkkiä jostain laskeutui sakea sumu eikä yli kuuttakymppiä voinut senkään puolesta ajaa. Säästyisipä polttoainetta, kun vauhti kuitenkin olisi enemmän kuin matelua.

Pian tuli tiekyltti ”Kalevala 111”. Varatankilla on joskus ajettu 70 km kevyellä kuormalla eikä ole tiedossa, paljonko vielä olisi päässyt. Toisaalta on aivan varmaa, että 50 kilometriä menee ilman muuta eikä 60 tee tiukkaa sekään. Varatankkeja ei vielä ollut otettu käyttöön, joten toivoa oli.

Pikkuhiljaa rengas lakkasi vipottamasta, mitä ilmeisimmin se oli noussut paikoilleen. Tämä oli odotettavissakin. Lopulta matkamittarin mukaan Kalevalaan oli enää 70 km eikä varatankilla

edelleenkään oltu. Alkoi käydä ilmeiseksi, että päämäärä on saavutettavissa ilman polttoaineongelmia.

Varatankille mentiin, kun vielä muutama kymmenen kilometriä oli jäljellä. Niinpä Kalevalasta oli pakko saada bensaa, mutta niin olisi ollut joka tapauksessa. Kello oli lähellä puolta kahta ja Kalevalan piti jo olla kohdalla. Yhtäkkiä tien vieressä näkyi poliisipartio. Sen viereen ajettiin kyselemistä varten siltä varalta, ettei mikään järjestyisi. Tien piennar oli aivan yhtä pehmeää kuin M18-tiellä. Niinpä heitettiin näyttävästi kontalleen poliisiauton viereen, taisipa lonkkaan tulla kohtalainen kolhukin. Poliisit tulivat äkkiä autosta, mutta siinä vaiheessa pyöräkin oli jo pystyssä tai ainakin melkein. Poliisit kertoivat hotellin olevan auki ja bensaakin saisi.

Kalevalassa oli siisti ja järkihintainen hotelli Velt. Vasta vilkaisu peiliin kertoi, millainen näky respan tyttöä oli kohdannut. Naama turvoksissa hyönteisten ja sateen jäljiltä, tukka aivan sekaisin hiestä ja kypärän paineesta ja likaa joka paikassa. Hotellissa aina kaksi huonetta jakoi yhteiset saniteettitilat eikä toisessa huoneessa väkeä ollut. Pyörän saattoi jättää huoletta hotellin sisäänkäynnin eteen.

Ajopäivä oli jatkunut aamuseitsemästä yökahteen eikä unen saannissa ollut ongelmia. Hartioissa kyllä tuntui.

Neljäs matkapäivä, sunnuntai 29.7.2007

Kalevalassa oli mukava käveleskellä aamiaisen jälkeen. Univelkaa jäi reippaasti. Kohdalle osui parturiliike, jossa parista eurosta sai tukan siistiksi (70 ruplaa). Kalevalasta sai bensaa, muttei painetta renkaaseen. Rengasliike oli kiinni. Paine ei kuitenkaan kovin pahasti voinut olla pielessä. Jalkapumpun mittarin mukaan 2,4 eikä pumpulla sinne enempää kyllä saanutkaan. Olisi laitettu kevyt ylipaine renkaan nostamiseksi vanteelle. Renkaan tarkistus osoitti, että rengas on asettunut vanteelle. Sisärenkaassa oli sen verran pieni reikä, että sen olisi voinut vararenkaaksi paikatakin. Päädyttiin kuitenkin riskinoton kannalle. Jos rengas vielä menisi, paikattaisiin sisärengas sitten tavalla tai toisella. Sitäpaitsi ilman sisärenkastaa ajaminen vähentää tuntuvasti rengasvaurion riskiä.

Huono tiestö jatkuu aina vain

Kalevalasta tie Kostamukseen ja Suomeen vie Vuonnisen ja Vuokkiniemen kautta. Tämä 150 km:n matka jakaantuu kolmeen suunnilleen yhtäpitkään osaan. Henkisesti ei ollut varauduttu siihen, että Kalevalaan asti siedettävän hyväkuntoinen päällystetty tie muuttuisi taas hirveäksi röykkytieksi, joka on pääosin tukkirekkojen käytössä. Rekkäkäyttö kertoo, että pohja periaatteessa kestää, mutta myös sen, että tiellä on valtavasti moottoripyörän kannalta vaarallisia patteja. Kun tietä ei ilmeisesti jyrsitä, jäävät pyykkilaudat ikiajoiksi paikalleen. Henkilöauton pyykkilaudat eivät moottoripyörää haittaa pyöräkokojen eron takia, mutta rekkakokoiset pyykkilaudat vaatisivat sellaisia ajonopeuksia, että tien muun kunnon takia sellaiseen ole mahdollisuuksia. Yksikin väärin luettu kuoppa tai patti voisi katkaista matkanteon kerrasta. Tien reunat ovat niin pehmeät ja sateiden syömät, että reunamarginaalia ei käytännössä ole ja tie siten kapeampi kuin miltä se vaikuttaa.

Vuonninen on kaunis kylä, mutta matka jatkui Vuokkiniemeen, jossa oli tarkoitus yrittää ruokaila. Vuokkiniemellä puhuttiin selvää suomea. Kauppa oli kylän keskus ja sinne ehdittiin juuri ja juuri ennen sulkemista. Kaupalla norkoileva väki tuli juttelemaan ja jotenkin paljon hyväntahtoisemmin

kuin mihin oli totuttu. Miesväki spekuloi, kävisikö pyörään samat renkaat kuin heidän pyörissään on. Kaupassa oli kauniita votkapulloja ja tohkeissaan karkkia ostava pikkupoika.

Ruokapaikkaa ei Vuokkiniemeltä löytynyt, mikä ei toisaalta ollut ihme eikä toisaalta mitenkään merkittävä pettymyskään. Vuokkiniemellä on järven läheisyydessä suomalaisten 1990-luvun alussa kunnostama tsasouna. Kumma kyllä, se on edelleen ehjänä eikä sitä ole saatu poltetuksi. Olisiko väki sittenkin vähän kunnollisempaa?

Tie parani pikkuhiljaa etenkin leveytensä puolesta. Asfalttitielle päästiin vasta vähän ennen Kostamusta.

Lyhyt ajopäivä zombitunnelmissa

Lähtö Kalevalasta oli tapahtunut vasta puoliltapäivin ja Vuonnisen-Vuokkiniemen tie varsin hidas. Niinpä oli jo myöhäinen iltapäivä, kun saavuttiin Kostamukseen. Kostamus on siisti kaupunki ja keskustasta olisi saattanut majapaikkakin löytyä. Kaupunki ei kuitenkaan vaikuttanut kovin kiinnostavalta ja päätettiin katsastaa hiukan kaupungin ulkopuolella Suomen suuntaan oleva hotellimainen leirintäalue Fregat. Siellä voisi syödä ja pohtia tilannetta.

Ruokailun yhteydessä havaittiin, että kolikoiden yhteenlasku tuottaa huomattavia vaikeuksia ja aivot ovat varmaan väsyneemmät kuin tajuttiinkaan. Suomeen olisi vielä kymmeniä kilometrejä, välissä rajamuodollisuudet eikä välttämättä heti rajan takaa majapaikkaakaan löytyisi. Kun majoitus Fregatissa olisi varmasti halvempi kuin Suomessa, päädyttiin jäämään Kostamukseen. Huone oli siisti ja uni syvää. Hotellin tiskiltä sai herkullista juotavaakin. Kerrankin saniteettipuoli oli Venäjällä kunnossa.

Koko ajopäivänä kertyi vain 150 km, mutta siihenkin kului yli 5 tuntia pyörän päällä.

Viides matkapäivä, maanantai 30.7.2007

Loppumatkan piti oleman pelkkää köröttelyä kotiin, vaan kohtalo oli tämänkin määrännyt toisin.

Alkumatka ja raja oli ongelmaton eikä taivaalta todella pahan näköisistä pilvistä huolimatta tullut tavaraa alas. Reitti Vartiuksesta (Kuhmo) Espooseen voidaan rakentaa monella tavalla ilman merkittäviä kilometrieroja. Päädyttiin Pielisen itäpuoliseen vaihtoehtoon, jota ryödittäisiin Saimaan lossilla.

Matkanteko oli ongelmaton, kytinkin piti erinomaisesti. Suomalainen savitie oli lähes yhtä hyvä ajaa kuin asfaltti. Kovin ilahduttava asia savitie ei tietysti ollut, mutta mahdollisti muilta osin miellyttävän reitin.

Liperissä sai vielä lounaan jämiäkin, kanaa. Liperistä Heinävedelle menevältä tieltä voi kääntyä etelään joko Savonrannan kautta tai lossireittiä Enonkosken kautta. Piti kääntymän jälkimmäisestä, Enonkosken risteyksestä. Välittömästi Savonrannan risteyksen jälkeen oli rekka kaatunut niin, että perävaunun alla oli auto puristuksissa ja tuleen syttymäisillään. Auton luona olevat huusivat sammutinta, muttei sellaista mistään löytynyt. Paikalle oli jo kertynyt autoja ja väkeä oli riittävästi. Rekan kuski oli ryöminyt kaatuneesta nupista ja oli nokisuudestaan päätellen tehnyt kaikkensa

pelastaakseen väkeä autosta. Puhelimeen hän kertoi henkilöauton tulleen vastaan hänen kaistallaan. Tämä ei jäljistä ja lehtikirjoituksista päätellen tainnut pitää paikkaansa. Kuski oli shokkitilassa.

Auto syttyi ilmieliekkihin, paikalle nopeasti tulleelta VPK:ltä loppui vesi aika auton palamista voi estää. Takapenkillä ollut poika oli saatu pelastetuksi, mutta edessä istuneet vanhemmat jäivät autoon.

Pelastushelikopterin ilmapvirta kaatoi pyörän ja sitä nostaessa kuului selästä pamaus, kipuakin oli.

Loppumatkalla ei lisäyllätyksiä tullut, vettä alkoi tulla Koskenkylän kieppeillä ja pääkaupunkiseudulla sitä tuli jo runsaasti.

Jälkiviisautta

Vienan Karjalaan tuskin on enää moottoripyörällä asiaa. Tarvittaisiin toisen tyyppinen kalusto eikä ajaminen sittenkään nautittavaa olisi. Etäisyydet ovat turhan pitkät ja tankkausvälit harvat.

Vaikkei karttaa saatukaan hankituksi, tuli ainakin pään sisäiseen karttaan monta merkintää ja alueen maantiede hahmottui. On kyseenalaista, olisiko kartastakaan ratkaisevaa hyötyä ollut eksymisten välttämässä. Reitin suunnittelussa se olisi varmasti auttanut.

Kuulostaa omituiselta, että vaikka pyörän tiedettiin vuotavan kytkimeen, silti lähdettiin liikkeelle.

Etukäteen oli kyllä tutustuttu saatavilla olevaan aineistoon, mutta ehkä olisi voinut kiinnittää enemmän huomiota kaupunkien ja kylien asukasmääriin. Kun elintasokin on alhainen, olisi ollut pääteltävissä, että kovin korkeaa palvelutasoa ei pidä odottaa (eikä kyllä odotettukaan).

Asukasmääriä 90-luvun alussa:

Kaupunki	Asukasluku
Petroskoi	283000
Kalevala	5200
Vienan Kemi	17400
Kontupohja	36600
Kostamus	31500
Prääsä	4300
Segeža	35800