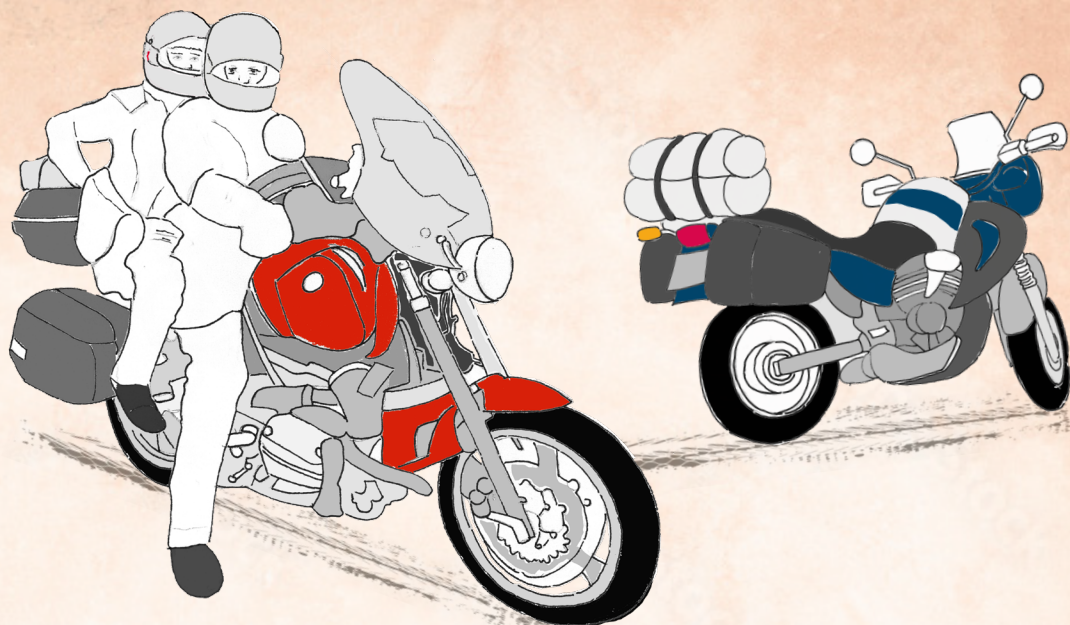
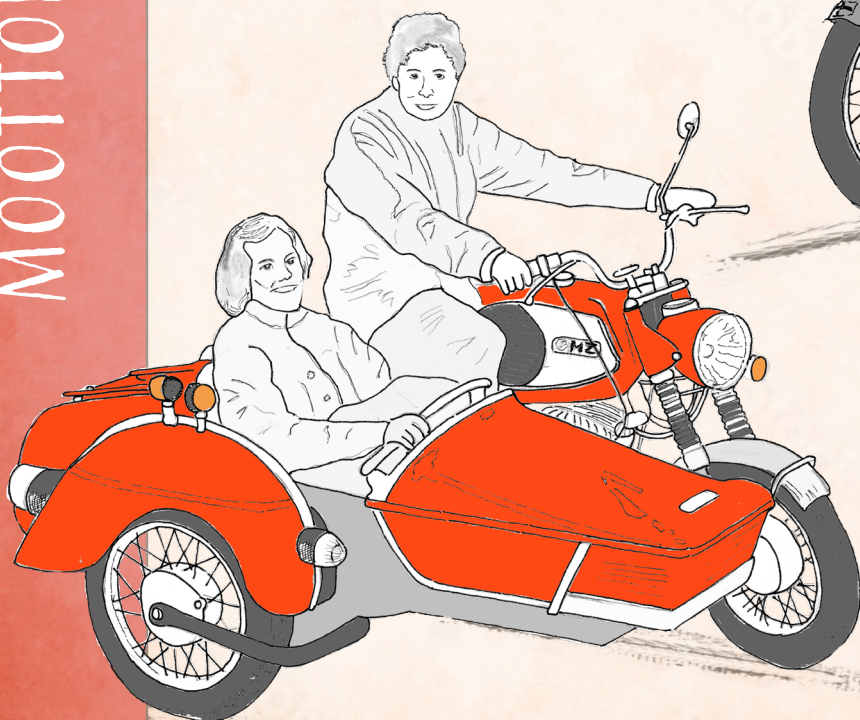
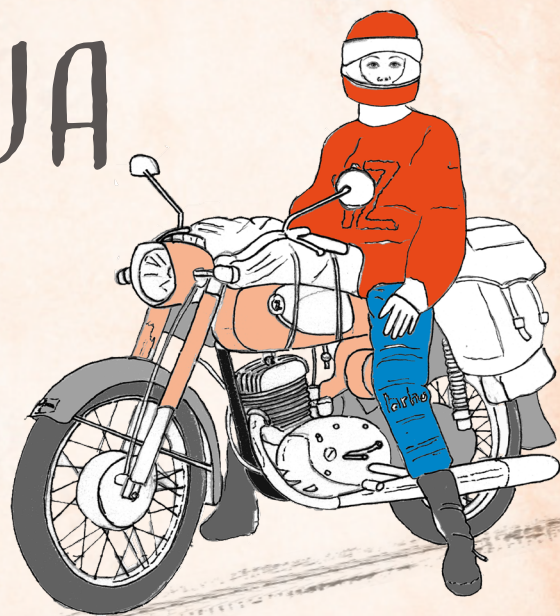


MOOTTORIPYÖRÄMATKOJA 1976-2026



MOOTTORIPYÖRÄ- PÄIVÄKIRJA



TIMO LEHTONEN

SISÄLTÖ

ENSIN OLI PELKO, JA SITTEEN OLI EDESSÄ LÄHTÖ

1. LÄHTÖ

Keskusteluja Kapteenin kanssa, osa I: Zen ja moottoripyörän kunnossapito

2. VIHDOIN EUROOPASSA, MOOTTORITIE ON KUITENKIN LIIAN KUUMA

Keskusteluja Kapteenin kanssa, osa II: Motorradwerk Zschopau ja MZ-brändin synty

3. MOOTTORIPYÖRÄTARINOITA

4. YLI VUORTEN JA LAAKSOJEN EVAN MAJATALOON

Keskusteluja Kapteenin kanssa, osa III: Lihapiirakka kahdella nakilla

5. RAUTAESIRIPUN TAAKSE

Keskusteluja Kapteenin kanssa, osa IV: Mitä tarkoittaa borkölt ja onko aamulla otettava?

6. TIE KUTSUU JATKAMAAN

Keskusteluja Kapteenin kanssa, osa V: Läheisten kuolema

7. KAPTEENI YLLÄTTÄÄ

8. ITALIA, RANSKA, ESPANJA – DOLOMIITEILTA PYRENEILLE

9. PYRENEIDEN VUORISTOSSA

Keskusteluja Kapteenin kanssa, osa VI: Rakkaus

- Matkakertomuksia 1/6: Etsikkomatalla Nordkappiin – pohjoisen niemen taikaa
- Matkakertomus 2/6: Ensimmäistä kertaa prätkällä Euroopassa
- Matkakertomuksia 3/6: Kihlajaismatka Italiaan – rakkautta, ystävyyttä ja konehuolia.
- Matkakertomuksia 4/6: Häämatkalla satujen saarille
- Matkakertomuksia 5/6: Kolmella Mitsillä Ruotsissa



ENSIN OLI PELKO, JA SITTEN OLI EDESSÄ LÄHTÖ

Olinko todellakin lähdössä ajamaan yksin moottoripyörällä Euroopan ympäri? Mieli vaihtuu monta kertaa päivässä. Välillä innostunut matkasta kovasti, välillä tunnen epätoivoista tuskaa. Hiihdän maaliskuussa Lievestuoreen kuivatun Lipeälammen ympäri. Tänä talvena lunta on ollut paljon ja hiihtämään pääsi jo marraskuussa. Latureitillä ei ole paljon mäkiä, silti rinnassa tuntuu ahdistusta.

Minulla on sydämen sähköjärjestelmässä häiriö – vasen kammio ei lähde heti hiihtolenkin alussa käyntiin, vaan viipyilee. Jokaisen urheilusuorituksen aikana koen pienimuotoisen ”sydänkohtauksen”. Toinen kammio yrittää käydä ylikerroksilla ja hoitaa molempien työt. Eihän siitä tahdo mitään tulla, on pysähdyttävä usein odottamaan, että laiskuri pääsisi mukaan rytmiin. Olen kuullut lääkäreiden kutsuvan tätä vaivaa sydämen haarakatkokseksi.

Lumi on keltaista, koska valotkin ovat. Outo tunne hiihtää keltaisella ladulla ja pimeässä keskellä hiljais-
ta iltametsää. Ajatukseni eivät vielä ehdi ulottua Un-
karia kauemmaksi. Millaista siellä on? Ketä tapaisin
ja miten asuisin? Mikä reitti olisi paras? Yksin en läh-
de ajamaan Via Balticaa pitkin, eikä vaimo varmaan
päästäisikään. Puolassa liikenne on lähes kaoottista
– tiet ovat kaksikaistaisia, mutta käytännössä kaisto-
jen keskellä on kolmas kaista. Tätä ajaa aina ohittava
auto suuntaan tai toiseen. Jos Via Balticalla sattuu
jotain, niin ainakaan Kasko ei ole siellä voimassa.
Varastetusta pyörästä ei saisi mitään korvausta. Tai-
dan silti olla pelkuri, mutta en tunnusta; parempi
mennä lautalla Saksaan ja satamasta suorinta tietä
Unkariin.

Mutta sulaako lumi ennen lähtöäni? Huhtikuun lo-
pulla meidän kotikatu voi olla vielä jäässä, tai sitten
tulee takatalvi. Miten saan silloin moottoripyörän
Helsinkiin?

Autolautalla on aikaa levätä ja kerätä itsensä kokoon.
Ja Saksassa päästän itseni irti ja ajan. Syksyllä ostin
käytetyn Bemarkin. Se on Mitsiin verrattuna järkäle,
oikea juna. Jo 70000 kilometriä mittarissa, mutta kyl-
lä se kestää. En enää voi perääntyä ja unohtaa koko
matkaani. Olen puhunut siitä koko kevään kaikille,
jotka tunnen. On pakko lähteä. Blogissani olen heh-
kuttanut suunnitelmaani, sadat ovat sen jo lukeneet.

– Let the world change you and you can change
the world!

Olen katsonut moneen kertaan Moottoripyöräpäi-
väkirja-elokuvan ja lukenut kirjan. Myös Easy Rider
elokuva on syöpinnyt alitajuntaan. Tämä on minun
matkani ja tällaista ei voi tehdä kuin kerran elämis-
sään. On heittäydettävä seikkailuun.

Ladulla ei ole ketään. Kukaan ei hiihdä takanani
eikä kilvoittele edessäni. Kotimatalla autossa kuun-
telen Rick Wakemania: Journey to the centre of the
earth. Huima matka tuokin!

Koko kevät menee valmistellessa. Valmennan kah-
ta tiimiä Tiimiakatemiolla, Madetta ja Manifanttia.
Treenejä on kaksi kertaa viikossa ja ne kestävät neljä
tuntia. Istun siis 16 tuntia viikossa dialogiymppyrässä

ja yritän pitää ajatukseni kasassa. Kirjoitan muisti-
kirjaani englanniksi, että oppisin kieltä paremmin.
Kielitestissä taitoni arvioitiin B2 tasoiseksi. Testin
teki tuttu mies, joka oli asiakas lähikaupassani. Hä-
nellä oli erittäin positiivinen asenne, ja se vaikutti ar-
viointiin. Välillä uskoin ja toivoin oppivani englantia
paremmin. Ulkolaisten vieraiden kanssa totuus tulee
kuitenkin esiin: etsin sanoja, lauseeni loppuvat kes-
ken ja nolottaa.

Ammattikorkean hallinnon kanssa teen töitä lujasti.
Matkaan lähteminen ei ole itsestään selvyys. Opetta-
javaihtoon kannustetaan, sillä ulkomailla työskentely
katsotaan tärkeäksi ja kansainvälisyys on yksi mittari,
jolla arvioidaan oppilaitoksen toimintaan. Opet-
tajat eivät kuitenkaan ole kovinkaan innostuneita
lähtemään matkaan. Minä olen innokas. Vaihtoni
olisi pitkä ja työskentelisin kahdessa eri oppilaitok-
sessa matkani aikana – Debrecenin ja Mondragonin
yliopistojen Tiimiakatemiassa. Mutta aion lähteä
matkaan moottoripyörällä. Kaikki muut opettajat
ovat aikaisemmin käyttäneet lentokonetta.

Lähtöluvan saaminen kestää kauan. Teen suunnit-
elmia ja Erasmus-tukihakemuksia. Poikkeuksellisen
kulkuvälineen käyttäminen aiheuttaa hallinnolle
harmaita hiuksia. Miten ajopäivät, ovatko ne työ-
aikaa vai vapaa-aikaa? Mistä päivistä maksetaan
päivärahaa, tuleeko kulkuneuvon käytöstä kilomet-
rikorvausta? Teen exel-taulukkoja, päiväohjelmia, las-
ken viime vuoden ylityötunteja ja laadin Travel-mat-
kustusohjelmaan matkasuunnitelmia. Maaliskuun
lopulla saan vihdoinkin luvan lähteä. Lupa hämmentää
ja arveluttaa. Onko siis lähdeä? Enää ei ole mi-
tään oikeaa syytä olla lähtemättä!

Bemarkini oli Keljonkankaalla Keski-Suomen Ko-
nepyöräseuran vuokraamassa isossa tallissa. Ajoin sen
sinne viime vuoden lokakuussa, kuukauden viimeise-
nä sunnuntaina. Synkkä päivä. Yritin sinä aamuna
käynnistää vaimoni Kawasakia, joka oli seissyt ulkona
käyttämättömänä koko syksyn. Se ei lähtenyt mil-
lään käyntiin. Akku meni tyhjäksi ja kytin kaapeil-
la auton akun avuksi.

– Lukuisten starttaussyritysten jälkeen bensaa on kertynyt kaasuttimiin ja ilmanputsariin. Jostain iskee pieni kipinä, joka sytyttää moottoripyörän ilmiliekkeihin. Yritän sammuttaa tulipaloa vedellä, mutta liekit vain kasvavat. Työnnän pyörän pois autokatoksesta ettei koko talo syty palamaan. Kawasaki kaa-tuu pihalle ja bensaa valuu tielle. Huudan poikaani avuksi, vaimoni on vieraiden kanssa kävelyttämässä koiraa. Saamme palon vihdoinkin sammutetuksi ja nostamme moottoripyörän keskiseisontatuelle. Se on kärsineen näköinen.

Kawasakin sijaan ajoin Bimarini Keljonkankaalle talvisäilytykseen. Moottoritie oli kuiva ja tuntui turvalliselta. Muutama kilometri ennen tallia sää kuitenkin muuttui äkisti – alkoi sataa lunta ja tienpinta jäättyi. Takarengas irtosi hetkeksi luisuun ja hiljensin vauhtia. Toinen luisu käänsi moottoripyörän 180 astetta ja menin perä edellä syvään ojaan. Makasin

selälläni ja ajattelin lopettavani tämän harrastuksen tähän. Kolmas kerta toden sanoo. Tämä ei siis ollut ensimmäinen kerta.

16-vuotiaana makasin pyöräni vieressä Tourulassa. Musta jää oli suistanut minut nurin ja hätäantynyt rouvashenkilö riensi paikalle:

– Kaaduitko?

– Kyllä siltä näyttää.

20-vuotiaana löysin itseni nurin menneen pyörän vierestä nelostieltä. Takarengas räjähti satasten vauhdissa ja laittoi Mitsini kyljelleen pientareelle. Silloinkin lopetin tämän harrastuksen ja työnsin pyörän metsään ja soitin isäni hakemaan. Saman asian edessä olin jälleen, nyt jo 53-vuotiaana. Kukaan ei pysähtynyt auttamaan tai kysymään vointiani. Sain vaivoin Bimarini nostettu pystyyn ja jatkoin äärettömän varovasti matkaani pyörätietä pitkin tallille.



**ILMOITUS ESTEELLISYYDESTÄ OSALLISTUA
KERTAUSHARJOITUKSIIN 3.-7.6.2011**

**Minulla ei ole mahdollisuutta osallistua ko. harjoituksiin.
Olen työmatkalla Euroopassa ajalla 23.4.-12.6.2011.**

1. LÄHTÖ

Huhtikuussa oli aika vaihtaa elämän sävyä. Kevät oli jo pitkällä ja valon lisääntyminen antoi energiaa ja iloa. Ennen lähtöä olisi vielä edessä moottoripyörän huolto, navigaattorin ja käsisuojiin asentaminen sekä armoton pakkaaminen. Lopetin negatiivisen ajattelun ja pelkäämisen, jotka olivat sävyttäneet matkavalmistelujani pitkän talven aikana.

Arja antoi minulle erityisen vapauden ajatella ja toimia täysin omalla tavallani. Yli 25 avioliittovuoden salaisuus on ollut se, että olemme suoneet toisillemme oikeuden olla ja elää itsenä. Minäkin olen saanut olla Timo Lehtonen, sellaisena kuin olen. Ei se tarkoita, että toista ei tarvitsisi huomioida tai kuunnella. Arjan johtama vapautusliike poisti tänä keväänä velvoitteet ryhtyä puutarhatöihin, taloremonttiin tai huolehtia poikien hyvinvoinnista. Ei tarvinnut miettiä yhteistä tekemistä tai matkoja sukulaisiin. Ei tarvinnut miettiä perheen raha-asioita tai suunnitella hankintoja. Sain keskittyä vain matkalle lähtöön. Matkasta tulisi hyvä, koska vapautusliike päästi minut pikku hiljaa irti vastuusta ja huolista, otti ne omille hartioilleen kokonaan. Että kunnioitan ja arvostan pohjalaisia naisia!

Perheelleni pääsiäisestä on tullut varsin mieluinen juhla. Lampaanpaisti marinoituu Presidenttikahvis-
sa, kukko munii pojille jotain jännää ja aikaa viettään suvun parissa. Pääsiäisenä on paljon pyhäpäiviä ja aikaa olla. Mietin kevään aikana sopivaa hetkeä lähteä matkalleni. Halusin viettää pääsiäisen kotona, mutta aikataulu tulisi olemaan niin tiukka, että lähtöpäiväksi valikoitui pääsiäislauantai 23. huhtikuuta. Pitkänä perjantaina söimme aikaistetun juhlapäivällisen, joka olisi samalla viimeinen ateria tällä kertaa Suomen kamaralla. Jännitin kovasti saisinko nukutua lähtöä edeltävänä yönä, mutta yllätykseni heräsin lauantaina varsin pirteänä ja hyvin levänneenä.

Moottoripyörän pakkaaminen oli haasteellinen toimi. Sivu-, perä- ja tankkilaukkuihin piti mahtua kaikki vaatteet ja tavarat, joita tarvitsin yli seitsemän viikon matkallani. Painoa kertyi paljon, ja moottoripyörä tavaroineen ylitti maagisen 300 kilon rajan. Aurinko paistoi ja edeltä pelkäämästäni takatalvesta ei ollut tietoaakaan.

Oli aika lähteä. Kuukausien suunnittelun ja valmistautumisen huipentuma oli edessä. Jäähyväiset vaimolle, pojille ja omalle kodille. Olin iloinen ja samalla haikkealla mielellä pukiessani ajohousut ja takin päälleni. Vielä kypärä päähän ja kankean hidas nouseminen moottoripyörän päälle. Se tuntui todellakin painavalta. Painoin starttinappia ja bokserikone lähti

nöyrästi käyntiin, sekin oli valmis yhteiseen seikkailuun. Kytkin sisään, ykkönen päälle ja olin liikkeellä. Nopea vilkaisu taakseni ja vilkutus – olin irti. Lähtö oli vain pieni hetki, mutta jäähyväisiä oli eletty jo monta viikkoa. Tätä hetkeä olin elänyt moneen kertaan, ajatellut miltä se tuntuisi minusta ja Arjasta. Miltä tuntuisi ajaa ulos kotipihasta ja kiihdyttää moottoripyörä matkavauhtiin Kanavuoren ABC:n jälkeen, tulla satamaan ja ajaa laivaan. Miltä tuntuu ja mitä se merkitsee? Lähtijälle kaikki on helpompaa, niille jotka jäävät päivät jatkuvat samoissa ympyröissä ja samalla rytmillä, mutta ilman yhtä. Se voi olla vaikeampaa.

Liikenne ei ole kovinkaan vilkasta. Vauhti tuntuu hienolta ja maantien pinta vilistää jalkojen alla vain 20 sentin päässä. Tuntuu tuuli ja korviin kantautuu hiljaisen moottorin tasainen jyrynä ja ilmapirtauksen suhina. En uskalla ajaa lujaa vaan annan matkan joutua verkkaisesti omaan tahtiin. Ei ole kiire, sillä laivan lähtöselvitys alkaa vasta kello 15. Pää on aivan tyhjä ajatuksista ja tunnen olevani irti ja omillani. Tässä on kaikki se, mitä minulla on. Mitään ei puutu, eikä mitään voi lisätäkään. Lahden jälkeen pyörä tuntuu saavan lisää matkahaluja. Vauhti kiihtyy sataan kolmeenkymmppiin ja maisemat virtaavat lujaa ympärilläni. Ajo tuntuu tukevalta, eikä voimakas vastatuuli tartu kulkijaan. Mäntsälässä tankkaan.

Ruoka ei maistu vieläkään. Päätän syödä laivalla. Navigaattori ohjaa suoraa Sompasaaren satamaan, jossa laiva odottaa. Konttorin edessä tapaan mukavan Harrikka-kuskin, joka on lähdössä myöskin Saksaan. Hän menee ostamaan lippuja, mutta ryntää pian takaisin huutaen:

– Laiva lähtee klo 15!

Minut kirjataan sisään klo 14.52 ja kaveri 14.55. Tyttö luukulla puhuu puhelimkeen:

–Täällä olisi nyt se moottoripyörä, jota on odotettu.

Kun pääsemme laivaan, luukut suljetaan välittömästi ja laiva lähtee. Yleensä lähtöselvitys suljetaan tuntia ennen laivan lähtöä, tällä kertaa niin ei tehty. Ehdin viime hetkellä laivaan. Taas oli yksi aihe olla onnellinen.



KESKUSTELUJA KAPTEENIN KANSSA, OSA I: ZEN JA MOOTTORIPYÖRÄN KUNNOSSAPITO

Laivalla on mahtava buffet-pöytä ja sitä herkuttelen hyvässä seurassa, joka koostuu yhdestä Harley-Davidson bikeristä ja kolmesta rekkakuskista matkalla Saksan eteläosiin. Kun palaan hyttiini, löydän Captain Finlandin lukemassa Robert M. Pirsigin kirjaa Zen ja moottoripyörän kunnossapito.

– En oikein tiedä, onko tuo sinulle sopivaa luetta-
vaa. Teksti menee korkealta ja kovaa.

Captain katsoo minua hieman loukkaantuneen näköisenä.

– Ehkä et ole oikea ihminen arvioimaan kirjoja,
jotka sopivat minunlaiselleni.

Näen, että hän on kaivellut muutenkin sivulaukku-
jen sisältöjä. Muistikirjaani on piirretty kummallisia
kuvioita ja myös Keijo Virtasen kirja Etelän teillä on
viskattu nurkkaan. Karhu jatkaa puhettaan:

– Luulet pystyväsi kirjoittamaan kirjan matkastasi
ilman elävää ja värikästä dialogia. Voin vain kuvi-
tella, millainen kirjan alku tulee olemaan: typerää
itsesääliä ja tarinaa siitä, kuinka voitat sankarillisesti
pelkosi lähteä, ja lähdettyäsi tunnet olevasi irti ja
vapaa. Kuvittelet olevasi joku Easy Rider sankari ja
haikaillet Ernesto Che Guevaran perään. Kirjoitat

hänen tapaansa moottoripyöräpäiväkirjaa.

En halua haastaa riitaa. Matkaan on kuitenkin
päästy varsin mukavissa merkeissä, enkä halua tehdä
sitä jatkossakaan yksin. Kysyn kirjaa edelleen kädes-
sään pitävältä karhulta:

– Mitä merkittävää olet löytänyt tuosta Pirsigin kir-
jasta? Olen lukenut siitä vasta 80 ensimmäistä sivua.

CF innostuu kysymyksestäni ja vetää syvään hen-
keä:

– Kun mietin sinun lähestymiskulmaa tähän mat-
kaan ja tapaasi kertoa siitä, havaitsen muutamia
kehityskohteita, karhu aloittaa asiantuntevasti. Tie-
dätkö, että Pirsig jakaa moottoripyöräilystä kertovat
kirjat kahteen tyyliin – toinen mukailee romanti-
stista katsomusta ja toinen näkemys avautuu klassisen
näkökulman kautta.

– Ja tuo tarkoittaa että..

– Klassinen näkemys noudattaa järkeä ja lakeja,
ja se on eurooppalaisessa kulttuurissa ennen kaikkea
miehinen näkemys. Lika, rasva ja huollossa tarvitta-
va sisäisen muodon hallinta tekevät sen romanttises-
sa mielessä niin luotaantyöntäväksi, että naiset kier-
tävät sen kaukaa.

– Ja mitä tuo romanttinen katsomus sitten tarkoittaa?

– Kirjan mukaan se on ennen kaikkea innostunut, mielikuvituksellinen, luova ja vaistonvarainen. Pohjoiseurooppalaisissa kulttuureissa tuo liitetään yleensä naisellisuuteen.

Minua alkaa kismittää Captainin tiukka analyysi tyylistäni kirjoittaa. Hänhän pitää sitä akkamaisena! Ihan kuin en ymmärtäisi mitään moottoripyörien tekniikasta, korjaamisesta ja huollosta, saatikka niiden ajamisen taidosta. Kokemuksia on kertynyt jo vuodesta 1972, ja kilometreinä se tarkoittaa lähes 200 000.

Karhu ei anna aikaa ajatella, vaan alkaa analysoida myös käyttäytymistäni:

– Ihmettelen sitä, kun lähdit kotipihasta, et edes halannut saatikka suudellut vaimoasi, et sulkenut

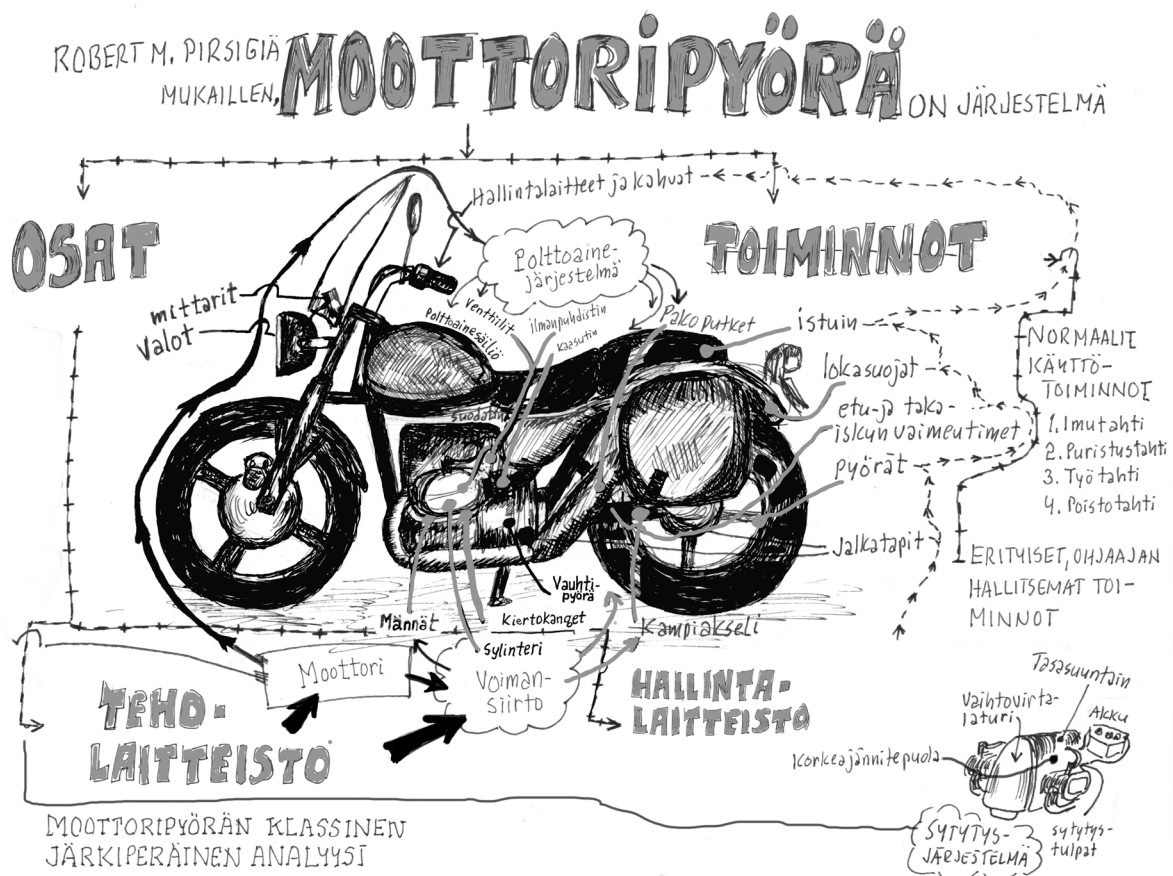
poikiasi halaukseen etkä lausunut kau-
niita sanoja. Mulkaisit vain pikaisesti
heidän suuntaansa ja lähdit. Onko
tuo sitten jotenkin sankarillista?
Luulin että rakastat heitä.

En osaa tuohon vastata.
Ehkä hyvästäni mukailivat
klassista tyyliä, olivat hyvin-
kin miesmäiset. Yritän vasta-
ta Kapteenin haasteeseen:

– Haikaillet kirjoituksii-
ni enemmän klassista tyyliä,
jämäkkyyttä ja yksityiskohtaisem-
paa kuvailevuutta. Tuo on minusta
ihan ok. Mutta miksi et sitten hyväksy
hyvästeissä samaa suoraviivaisuutta, korut-
muutta ja jopa epätunteellisuutta?

Kapteeni on hetken hiljaa ja tuntuu asettelevan
huolella sanojaan:

– En haluaisi kiistellä näistä asioista. Ajattelin vain,
että sinulle voi vielä tulla matkan aikana kotiväki
mieleen ja iskeä ikävä. Silloin on myöhäistä sanoa tai



Captain Finlandin laatima esitys Robert M. Pirsigin teoriasta,
jonka mukaan moottoripyörä on järjestelmä.

tehdä mitään. Ei millään pahalla, mutta voisit kyllä hieman muuttaa näkökulmiasi tämän kirjan suhteen. Ihan vain minun mielikseni.

Punnitsen CF:n sanoja tarkkaan. Hän on kieltämättä oikeassa. Kirjan alku on aika monotonista kerrontaa. Tarvitsen ehdottomasti tekstiin dialogi-
maisuutta ja puhuttua tekstiä.

– En voi väittää sinun olevan kokonaan väärässä. Mielipiteissäsi on paljonkin järkeä.

Kapteeni katsoo minua tyytyväisenä. Sanoma on mennyt perille ja hän uskoo tyylini muuttuvan seuraavilla sivuilla.

– No voisit kyllä ottaa oppia tuon Keijo Virtasen kirjoista. Hänen kerrontansa on elävää ja täynnä hienoa yksityiskohtaista kuvausta maisemista, tapahtumista ja ihmisistä. Sinähän tunnet miehen, vai mitä?

CF osuu taas herkkään paikkaan. Keijo on kirjoittanut ainakin neljä upeaa kirjaa moottoripyörämatkoistaan. Ja tunnenhan minä toki miehen. MZ-harrastaja täydellä sydämellään.

– Olet jälleen oikeassa, ja olen erittäin tyytyväinen, että olen saanut juuri sinut matkakumppanikseni. Kai tiedät, että nimesi tulee Easy Rider elokuvan Captain Amerikasta?

– Kyllä toki sen tiedän. Et vaan ole tutustunut elokuvan käsikirjoitukseen riittävällä tarkkuudella. Captain Amerikka on sen toisen kaverin Harley Davidsonin nimi, eikö vaan? Mutta ei se haittaa, Captain Finland on oikein sopiva nimi minunlaiselle matkarhulle.

Lopulta Kapteeni kääntää kylkeä ja pian hytin täyttää voimakas kuorsaus.

Teen vielä ennen nukkumaan menoa ”kotitehtävän”. Richard Bach on kirjoittanut kirjan Seuraa minua – elämänohjeita Sinulle Lokki Joonatanin tekijältä. Hän antaa alkusanoina kirjalleen käyttöohjeen: ajattele jotain kysymystä, sulje silmäsi, avaa kirja umpimähkään ja valitse joko vasen tai oikea puoli. Mieleeni nousee hyvin ajankohtainen kysymys, johon haluan heti vastauksen : Miksi teen tämän matkan? Avaan sivun arvaamattomalta paikalta ja luen:

– Yksilö on aina poikkeus. Kaikki eivät voi, mutta kuka tahansa voi. On helppo elää tapojen ja odotusten mukaisesti. Kun ryhtyy elämään vastoin odotuksia elämän hauskuus alkaa.

Olen hämmästynyt. Näinhän se on minun kohdallani. Laitan korvatulpat korviini ja painun nukkumaan minäkin.



2. VIHDOINKIN EUROOPASSA, MOOTTORI- TIE ON KUITENKIN LIIAN KUUMA

Laiva saapuu Travemundeen ensimmäisen pääsiäispäivän iltana kello 20.30. Olen sitonut pyöräni kansimiesten ohjeiden mukaan poikittain autokannelle. Pyöräni tukkii rekkojen ajotien. Sivulaukut kiinni, reppu takaboksiin ja tankkilaukku paikoilleen. Rasvaiset sidosliinat ovat lujassa ja kädet mustuvat. Vihainen rekkakuski tulee paikalle ja toteaa ärtyneenä:

– Olen minäkin ajanut moottoripyörällä ja matkustanut autolautalla, mutta koskaan ei pakkaaminen ole kestänyt noin kauan.

Niin – minkäs teen. Saan siirrettyä hiestä märkänä ajoneuvoni sivuun ja pakokaasuparaati voi alkaa. Ajan rekkojen perässä rampille ja satamaan. Olen varannut huoneen läheisestä hotellista. Vastaanotto on asiallisen viileä. Saan pyörän parkkiin hotellin taakse ja raahaan tavarani ylimpään kerrokseen pitkän käytävän viimeiseen huoneeseen. Menen suihkuun ja alakerran publiin oluelle. Uni tulee nopeasti.

Aamupala on varsin runsas. Sitä nauttimassa on perheitä ja pariskuntia. Kaikki puhuvat saksaa, jota ymmärrän jonkin verran. Keskustelu on varsin arkipäiväistä. Kannan taas tavarani pyörälleni, pakkaan ne paikoilleen ja olen valmis matkaan.

Kapteeni istuu paikalleen, laittaa ajolasit silmilleen ja nyökkää. Pyhäpäivän liikenne ei ole kovin vilkasta. Löydän helposti tien kohti Hampuria ja muutaman kymmenen kilometrin jälkeen navigaattori ohjaa minut pienemmälle paikallistielle.

Aurinko paistaa, mutta olen vielä levoton. Epämääräinen tunne valtaa mielen ja käynnyn levähdyspaikalle. Pyörässä näyttää kaikki olevan kunnossa, mutta ajatukset eivät vielä ole täällä, ne vaeltelevat levottomana jossain Suomessa ja kotona. Olenko todellakin yksin ja matkalla? Se tuntuu kummalliselta. Käynnistän koneen ja jatkan matkaa. Pian käynnyn vilkkaalle moottoritiele, joka johtaa Berliiniin. Ajonopeus nousee, sillä 100 kilometrin tuntinopeudella olen tientukkona tai joudun rekkakaistalle. On pakko syöksyä mukaan sirkukseen ja ajaa 130 kilometriä tunnissa. Ilmavirta pistää vastaan, kypärä heiluu puolelta toiselle ja lapaluissa tuntuu jännitettä.

Välillä vaihdan nopealle kaistalle ja nostan nopeuden 150 kilometriin tunnissa. Pelottaa. Tienpinta ei olekaan niin tasainen, vaan siinä on uria, jotka kei-
nuttavat.

Kymmeniä kilometrejä ennen Berliiniä liikenne ruuhkautuu ja lopulta pysähtyy. On ”stau”. Matalamme hyvin hitaasti eteenpäin. Kilometri kilometrin jälkeen aurinko tuntuu paistavan liian kuumasti. Käännyn liittymästä Dresdeniin ja matka alkaa joutua. En pysty keräämään ajatuksiani, koko energia menee elossa pysymiseen. Vilkku päälle, vilkaisu peiliin ja vasemmalle sivulle, kaistan vaihto ja kiihdytys autojonon ohi. Vilkku oikealle ja paluu omalle kaistalle. Ja taas uudelleen. Ajonautinto ei ole kummoinen. Tärkeintä ei tässä ole se, että on matkalla, vaan se, että pääsee illaksi perille.

Seuraavan yön tulisin viettämään Zschopausssa. Se on piskuinen kaupunki Etelä-Saksassa ja kaikkien MZ-moottoripyöräilijöiden pyhiinvaelluskohde. Olen haaveillut käyväni siellä joskus, ja kun se osuu tällä kertaa matkani varrelle, niin mikä estäisi pysähtymästä. Monen mutkan jälkeen kaartelen vihdoinkin Zschopaun kuuluja vuorenrinteitä alas laaksoon, jossa kylä sijaitsee. Kaunista.

Hotelli löytyy helposti, käyn tekemässä U-käännöksen ja kaarran ovelle. Pyörä sivuseisonnalle ja kypärä päästä. Ovi on kuitenkin kiinni ja mietin jo toista yöpymispaikkaa. Ehkä nettivaraus ei ole tullut perille, tai hotelli ei ole vielä avannut oviaan tälle kaudelle.

Tyhjästä ilmestyy samaiselle ovelle herra Fritz, esittelee soittokelloa, jota painamalla saa henkilökunnan paikalla aina tarpeen vaatiessa. Astumme yhdessä sisään ja hän menee vastaanottotiskin taakse. Buukkaan itseni sisään. Saan yhden hengen huoneen, joka on varsin viihtyisä. Isossa kylpyhuoneessa on myös amme. Päivällinen tarjoillaan siistissä ruokasalissa. Saan eteeni oluen ja wieninleikkeen, joka maistuu makoisalta. Minun lisäksi paikalla on vain kaksi asiakasta. Pitkä ajopäivä on takana ja raukaisee.

KESKUSTELUJA KAPTEENIN KANSSA, OSA II: MOTORRADWERK ZSCHOPAU JA MZ-BRÄNDI

Palaan hotellihuoneeseen, jossa Captain Finland maistelee laivalta ostamaani viskiä ja vaikuttaa aika rentoutuneelta. Hän kysyy sängyssä makoillen:

– Miltäs matka Saksan halki on tuntunut? Ajoimme tänään lähes 600 kilometriä, joka on mielestäni mainio saavutus.

Minua hieman ärsyttää Kapteenin teennäisesti rento tyyli ja maailmanmiehen elkeet. On vielä omin päin avannut viskipulloni lupaa kysymättä. En kuitenkaan osaa suuttua, jokainen tarpokoot omalla tavallaan. Vastaan sen enempää ajattelematta:

– Mitäs tuosta. Keli oli hyvä, mutta en oikein päässyt henkisesti mukaan moottoriteiden rytmiin. Ne ovat liian levottomia ja kiivasrytmisiä minun ajotyyllilleni. En oikeastaan muista päivän ajamisesta yhtään mitään, vain vauhdin ja jatkuvan ohittelun.

Kapteeni ottaa lasistaan maistiaiset ja yrittää peitellä mielestäni hupaisan näköistä irvistystä (karhu ei todellakaan ole tottunut väkeviin juomiin).

– Oletko lukenut Paolo Goelhon kirjan Pyhiinvaellus? karhu kysäisee. Siinähan Petrus-niminen opas kävelyttää Paolaa kuusi päivää ympyrää, 17 kilometrin matkaan menee siis lähes viikko. Kirjailija on innokas pääsemään perille. Hän ei huomaa, että muutamia paikkoja on ohitettu 4-5 kertaa peräkkäin, mutta hieman eri suunnista.

– Tarkoittaako tuo kohdallani sitä, että minun olisi pitänyt ajaa kuusi päivää ympyrää Berliinin kehätiellä ymmärtääkseni matkan tarkoituksen? kysyn pikais-
tuen.

Kapteeni katsoo minua arvioivan näköisenä:

– Ehkä se ei tarkoita kirjaimellisesti tuota. Suhtaudut matkaan kuitenkin lähinnä suorituksena. Sinun on päästävä kolmessa päivässä Debrezeniin, etkä näe mitään muuta kuin päämäärän. Sitä kohti kuljettaessa on erittäin tärkeää kiinnittää huomiota myös tiehen jota kulkee.



Olen itsekkin pettynyt ajokokemukseen. Pyöräkin on niin iso ja varmatoiminen, että se vaikuttaa lähes elävänä kuolleelta. Oikeassa seikkailussa koneet aina hajoavat, tai ovat ainakin jollain tavoin epäluotettavia.

– Tiedätkö miksi pysähdyimme täksi yöksi juuri Zschopauhun?

Karhu pudistaa päätään. Viski näyttää raukaisevan ja hänellä on silmät kiinni.

– Zschopau on se paikka, jossa valmistettiin kuuluisia kaksitahtisia MZ-moottoripyöriä. Toisen maailmansodan jälkeen tehtaot olivat raunioina, mutta innokkaat insinöörit rakensivat ne uudelleen, tiili kerrallaan. Neuvostoliitto isännöi näitä paikkoja, ja koko Itä-Saksa eli rautaesiripun takana lähes 50 vuotta. Siihen aikaan länsimaisella turistilla ei ollut mitään mahdollisuutta vierailla täällä. Nämä olivat kiellettyjä paikkoja ja MZ-tehtaan vieraaksi kutsuttiin vain harvat ja valitut.

– Käviköhän täällä silloin yhtään karhua? Mehän olemme varsin epäpoliittisia henkilöitä, ja vakoileminen ei oikein kuulu lempiharrastuksiimme.

Epäilen, että karhut eivät olleet silloin täällä mitään VIP-vieraita, mutta Kapteeni tuntuu olevan kuulolla, joten jatkan tarinaani:

– Noita MZ-pyöriä tuotiin Suomeenkin, ja ne olivat varsin suosittuja 50- ja 60-luvuilla. Sitten autot syrjäyttivät arkiset käyttöpyörät ja japanilaiset superpyörät valloittivat harrastepyörämarkkinat. Zschopauissa kuitenkin jatkettiin tuotantoa, itse ostin ensimmäisen Mitsini vuonna 1976. Siinä pyörässä oli luonnetta!

– Joten rakas Captain, siksi olemme nyt täällä

Finland mumisee jotain vastaukseksi ja aloittaa epämääräisen tuhinan. Vähitellen se kasvaa tasaiseksi kuorsaukseksi. Illan dialogi tuntuu päättyneen.



3. MOOTTORIPYÖRÄTARINOITA

Herään kahdeksalta ja vilkaisen ikkunasta ulos. Sataa aika rankasti ja eilisestä melko lämpimästä kesäsäästä ei ole tietoaakaan. Ruokasalissa on tarjolla aamiaista. Leikkeitä, juustoja, kananmunia, tuoreita sämpylöitä ja pöytään tarjoiltuna kahvia. Mukavaa. Syön mahdollisimman paljon, että pärjäisin tällä energiatankkauksella iltaan asti.

Taas on edessä tavaroiden pakkaaminen ja laukkujen asentaminen pyörään. Ajovarusteet päälle ja pian ajan mutkaisia katuja pitkin korkealle mäelle, jossa sijaitsee MZ-museo. Pyhiinvaellusmatkani yksi tavoite on tässä.

Näyttillä on muun muassa DKW- ja MZ-kalustoa aina 20-luvulta 90-luvulle. Jos moottoripyörä on järjestelmä, niin tuo järjestelmä saa tässä näytellyssä monia muotoja. Vanhat moottoripyörät ovat järjestelmien näkökulmasta varsin yksinkertaisia ja ymmärrettäviä. Teknisen ajattelun, mekaniikan sekä materiaalien kehityksen myötä ne monimutkaistui-
vat vuosikymmenten saatossa. Nykyisin niitä eivät osaa korjata kyläsepät, vaan siihen tarvitaan erikoiskoulutettuja moottoripyöräasentajia, joille nykyiset moottoripyörät aiheuttavat useimmiten myös paljon harmaita hiuksia. Erikoisia materiaaleja, erikoisia teknisiä ratkaisuja ja tietotekniikkaan perustuvia hallintalaitteistoja. Tulee mieleen Kapteenin piirros ja Pirsigin Zen-lähtöinen laatuajattelu. Järjestelmien kuvauksista tulisi todella monimutkaisia ajattelukarttoja.

Yritän selittää Kapteenille, kuinka näiden moottoripyörien maine syntyi:

– Juuri näillä laitteilla luotiin MZ-brändin hohto. Menestyksenkäs kilpailutoiminta siivitti merkin maailmankuuluisuuteen. Mitsin tehtaalla paloivat valot läpi yön, kun kilpailuosaston insinöörit paneutuivat kaksitahtimoottorin kehittämiseen yrittäen niukoilla taloudellisilla resursseilla tehdä ihmeitä – ja siinä he onnistuivat.

Puheeni muuttuu pikku hiljaa päätökseksi ja lainaan muutamia lauseita ”MZ-tarinoita” kirjasta

– Tiedätkö, että kun tämän moottoripyörätehtaan merkkijoukkue palasi kotiin Six Daysista Trophyn

ja Hopevaasin kanssa, heidän maskottielefanti seisoi portilla. Pihalla seisoivat odottamassa MZ-tehtaan työntekijät. Siellä oli oppipoikia, tekniikkoja, työtovereita suunnitteluosastolta, hallinnosta ja ruokalasta. Siellä olivat lapset esikouluista ja lastentarhoista.

Captain Finland ei ymmärrä, miksi maskotiksi oli valittu elefanti, karhu olisi ollut paljon parempi. Häntä kiehtoo kuitenkin tehtaassa silloin vallinnut voimakas yhteisöllisyys ja hyvä henki. En ota kantaa tuohon maskottiasiaan vaan pohdin edelleen merkin maineen perustaa:

– MZ edustaa brändinä jotain aivan muuta kuin muut moottoripyörämerkit edustavat. Sillä on kertomus kerrottavaan ajasta rautaesiripun takana. Täälläkin, silloisessa Itä-Saksassa, ihmiset halusivat tuntea vapauden, tuulen ja vauhdin. Moottoripyörä oli arkinen ajoneuvo, mutta ihmiset kaipasivat seikkailua ja matkoja maihin, joihin ei voinut päästä.

Kapteeni katselee museonpyöriä varsin kiinnostuneen näköisenä. Puheeni lisäävät entisestään hänen haluaan tutkia moottoripyörien syvintä olemusta. Tiedän hänen pohtivan Pirsigin käsitystä laadusta, joten tartun syöttiin ja jatkan:

– Laadussa ei ole kysymys tekniikoista tai työkaluista. Se on filosofia ja näkemys siitä, kuinka tuote valmistetaan alusta loppuun saakka. Laadun tekevät ihmiset. Heille tulee antaa vapaus paneutua työhönsä ja kokeilla erilaisia työtapoja.

Laadukkaiden moottoripyörien tekeminen näin edulliseen hintaan ei enää ole mahdollista.

MZ-moottoripyörät tehtiin lopulta lähes käsityönä, koska koneet olivat kuluneet ja tuotantotekniikka vanhaa. Mutta ihmisillä oli jäljellä kunniansa, tahto tehdä hyviä tuotteita. Siksi viimeinenkin laakeri sovitettiin pesäänsä huolella ja rakkaudella. Ja pyörät rakennettiin todelliseen tarpeeseen! Brändi on enemmän kuin logo tankin kyljessä. Se on lupaus asiakkaalle, merkki yrityksen edustamista arvoista. Yksinkertaisuus, kestävyys ja kohtuullinen suorituskyky – kaikki samassa paketissa.

Captain Finland tuijottaa minua pitkään sanomatta mitään. Piinaavan odotuksen jälkeen hän toteaa vakavana:

– Yksi tapa mitata brandin arvoa on laskea, kuinka moni on tatuoinut merkin ihoonsa. Harley-Davidson on tässä maailman johtaja. MZ-ajajat ovat ilmeisesti tatuoineet merkin taas mieleensä, se on ajatuksissa ja teoissa, matkalla maailman teillä. Se ei ole ulkokultainen vaan mielenmalli, osa elämää ja ajatuksia, tapa katsoa maailmaa uteliaan avoimin mielin, yhtenä osana aikaa.

– Nyt rakas karhu puhut syvällisiä ja viisaita asioita, sanon täysin yllättyneenä. Monet MZ-ajat, kuten minäkin, kokevat brändin sanoman tärkeänä osana elämänsä. Yli 100 mitsin omistajaa kuuluu Suomen MZ-ajajat kerhoon. Jäsenet saavat postitse oman kerholehden ja voivat osallistua vuotuisiin tapahtumiin: kesäkuussa viikkoa ennen juhannusta järjestetään Tapaamisajot ja syyskuun lopulla Myrskylähty-kokoontuminen. Tapaamisiin osallistuu kymmeniä ajajia eri puolilta Suomea. Yhteisen merkin ympärille on siis pystytty luomaan vuorovaikutusympäristöjä, joissa ajajat voivat kohdata samanhenkisiä ystäviään ja olla osa MZ-ideologiaa.

– Minäkin voisin liittyä tuohon huru-ukkojen porukkaan, ilmeisesti olisin ensimmäinen karhu siinä joukossa, Captain toteaa innostuneena.

– Niin olisit, mutta eikö mennä tuonne museon kahvilaan juomaan kupilliset ja syömään pullaa.

– Sopii! Olisikohan siellä tarjolla paikallista olutta. Tietysti ihan vain pienen lasillisen ottaisin.



4. YLI VUORTEN JA LAAKSOJEN EVAN MAJATALOON

Parin tunnin kierros museossa riittää. Lähden ajamaan eteenpäin ja kaupungista ulos johtavalta rampilta näen MZin vanhat tehtaat syvällä laaksossa. On pakko pysähtyä ottamaan valokuvia. Laakso on vain noin sadan metrin levyinen. Sinne on kätkeyty kokonainen tehdaslaitos: korkea punatiilinen savupiippu, tehdashallit ja pajarakennukset. Ne olivat toisen maailmansodan jälkeen raunioina. Insinöörit suuntasivat kuitenkin katseensa tulevaisuuteen ja ryhtyivät tuumasta toimeen:

”Kun kuljimme tehdassalien lävitse, hän näytti tänne ja tuonne, aivan kuin tyhjän hallin halki liukuise asennushihna, ja kuvaili minulle kaikissa väreissä säkenöiviä moottoripyöriä, joita hän halusi valmistaa, keveitä ja painavia, mustia, valkoisia, punaisia, keltaisia, vihreitä....” (Kirjasta: MZ tarinoita)

Nousen vuorille. Mäki on jyrkkä ja keskellä sitä, tien vieressä, on pieni idyllinen majatalo. Olisiko se ollut viimeöistä hotellia parempi? Tämä on kuuluisa Erzebirgen vuorijono, joka muodostaa 150 kilometrin pituisen rajan Saksan ja Tšekin välille. Se kohoaa yli 1000 metrin korkeuteen.

Vuoren rinteillä avautuvat laajat peltoaukeat ja maalaiskylät. Kuvittelen maisemaan joukon nuoria MZ-kuljettajia. He ajavat pieniä peltoteitä ylös ja alas, leikittelevät vesilätäköissä. Ohjaavat pyöränsä pienille kummuille, joista saavat ne lentämään. He hurjastelevat kylän raitilla huolestuneiden äitien katseiden alla.

Marienberg on ”bergstad”, vuorikaupunki, ja siellä on 14 000 asukasta. Tie, joka on numeroltaan 174, kiertää pienen kaupungin laajana kaarena, samalla tavalla kuin kehätie suurkaupungin.

Sade alkaa pienenä tihkuna ja yltyy pikku hiljaa, Tšekin rajan lähestyessä, lähes rankkasateeksi. Laitan huoltoasemalla sadesuojat ajosaappaiden päälle ja saderukkaset käteen. Onneksi kypärässäni on huurtumaton visiiri. Tie on vaativa ajettava. Se nousee koko ajan ylöspäin, mutkittelee vuorien välissä ja koettaa tavoittaa 1000 metrin korkeutta. Raja-asema on tien korkeimmalla kohdalla. Ajan sen läpi sankassa sumussa, eikä kukaan huomaa minua. Tšekin puolella matka on yhtä alamäkeä. Autoilijoita varoitetaan jarrujen kuumenemisestä, rekoille on asetettu erityinen nope-

usrajoitus. Vuorijono jää taakse ja tie jatkuu suorana ja tasaisena kohti Prahaa. Rekkaliikenne on vilkasta ja vilkastuu entisestään suurkaupungin lähestyessä. Pian ajan kuusikaistaista moottoritietä kohti itää. Se ohjaa liikenteen Prahan ohi. Navigaattori on aivan mahtava apuväline, se näyttää erinomaisesti liittymät, kaistojen määrät ja varoittaa ajoissa kaistanvaihdosta. Ja ohjeet tulevat lisäksi kypärään suomen kielellä.

Kävimme Prahassa ensimmäisen kerran Arjan kanssa vuonna 1983. Olimme kihlajaismatkalla. Kavereilta lainassa ollut CZ 125 kypsytetty kaupungin porteille. Siitä puhkesi takarengas ja hajosi puola. Onneksi varaosia sai ostaa keskustan tavarataloista. Sisään-pääsy niihin oli aika vaikeaa: ostoksille ei päässyt ellei ollut ostoskoria. Korien määrä oli rajallinen, joten asiakasmäärä pysyi aina vakiona, eikä ruuhkia syntynyt kassoille, vaan kauppojen ulkopuolelle.

Vain muutama vuosi ensiviisittimme jälkeen saavuimme Prahaan teltailemaan Leo-Matti-esikoi-semme (1v) kanssa. Tuossa reissussa ei ollut mitään järkeä! Koko kolmihenkinen perheemme asusti matkan aikana vanhempieni parhaat päivät nähneessä huvilateltassa, joka oli vuosimallia 1965.

Bemarin sarvista katsottunua kaupunki näyttää uudistuneen paljon. Upeat tunnelit halkovat vuoria ja tiet ovat tasaisia aina siihen asti, kun pääsen vanhalle Praha-Brno moottoritielle. Rankkasade jatkuu ja liikenteen määrä on aivan hirveä. Tien pinta on kuin

pyykkilautaa. Taas kiittelen sitä, että alla on raskas ja vakaa pitkän matkan kulkija, joka menee juuri sinne minne kuski haluaa. 100 kilometriä ennen Brnoa käännyn pikkuiselle kylätielle, jonka ajaminen on täyttä nautintoa. Aurinko alkaa paistaa ja navigaattori löytää loistavan 100 vuotta vanhan majatalon Hollabrunnista. Minut otetaan ystävällisesti vastaan ja saan pyörän lukitulle sisäpihalle yöksi.

Olen päivän matkasta melko uupunut. Huoneeni on pieni ja saan matkatavarani vaivoin levitettyä pitkin lattiaita ja pöytiä. Suihkun jälkeen menen alakertaan syömään. Wieninleike sopii varsin hyvin tähän tilanteeseen, olemmehan Itävallassa ja Wieniin on matkaa vain 50 kilometriä. Kaikesta huomaa, että majatalo on toiminut jo sata vuotta. Ravintolan asiakkaat ovat toisilleen vanhoja tuttuja, sisään kävelee niin vanhaa kuin nuortakin kyläläistä. Majatalon emäntä Eva Marie Riepl pelaa korttia yhdessä pöydässä ja palvelee asiakkaita siinä sivussa. Tämä yritys on perustettu vuonna 1908 ja Eva on emännöinyt yritystä miehensä kanssa vuodesta 2002. Remonttiakin on tehty, ja jossain ilmatilassa leijuu ”kostenloses wlan”, jota en saa koko iltana kiinni. Kaupungissa asuu 11 000 ihmistä, joten majatalon löytyy asiakaspotentiaalia aika mukavasti. Emäntä puhuu hieman englantia, joten kiittelen häntä vielä ystävällisestä palvelusta ja siitä, että nuhruisesta olomuodostani huolimatta löysin ”sijan majatalosta” ja ruokakin oli hyvää. Hän hymyilee ymmärtäväisesti.

KESKUSTELUJA KAPTEENIN KANSSA, OSA III: LIHAPIIRAKKA KAHDELLA NAKILLA

Piskuisessa hotellihuoneessa Captain Finland makaa yksin sängyllä. Silmät ovat kiinni, mutta minusta tuntuu, ettei hän nuku vielä. Päivän ajomatka on ollut rankka. Ennen kaikkea kova sade vei voimia. Avaan keskustelun:

– Tiedätkö, että ajopukuni ei välttämättä ole vedenpitävä. Erzebirgenin sateet menivät mahan kohdalta läpi ja pisarat tippuivat vuolaana virtana alushousuilleni. Ihan kuin olisi pissannut housuihinsa. Inhottava tunne.

Kapteeni avaa hitaasti silmänsä ja pohtii kyseessä olevaa ongelmaa:

– Coretex ei välttämättä takaa ajovaatteiden vedenpitävyyttä. Jos meinaat pitää veden ulkopuolella, on sinut suljettava tarkkaan ajotakin vetoketju ja sitä suojaavat liepeet. Jos olet tässä huolimaton, vesi löytää tiensä helposti sisään. Housuihin pissaaminen ei lämmitä kuin hetken, pian sinulla on entistä kylmempi.

Voi tuota reissukarhua! Hän on taas ottanut niin kutsutun asiallisen linjan. Hän lähestyy ongelmaa varsin analyttisestä näkökulmasta. Mutta ei se haittaa. Tämä on jo kolmas yöpyminen matkalla Unkariin. Huomenna olemme perillä Debrecenissä, ja se jännittää minua aika paljon. Millaisia ihmisiä siellä kohtaisin? Millainen on hotellini ja kuinka löydän sen? Millainen ohjelmani tulisi olemaan?

Captain Finland aavistaa jotenkin ajatukseni ja katsoo hajamielisenä ulos ikkunasta:

– Sinua tuntuu askarruttavan tämän matkan tar-
koitus. Epäroit koko kevään matkalle lähtöä, ja mitä
lähemmäksi lähdon hetki tuli, sitä epävarmemmaksi
tunsit itsesi. Kai muistat mitä Liher kirjoitti sähkö-
postissaan?

Totta kai muistin. Liher Billado on hyvä ystäväni
ja ymmärtää matkustamisesta aika paljon. Mies on
kiertänyt niin Amerikat kuin Intiatkin.

– Joo, Lihis kirjoitti ymmärtäneensä minulla olleen
jonkinlaisen kriisin muutamia viikkoja ennen mat-
kalle lähtöä. Hän halusi kuitenkin kannustaa minua
lähtemään. Hänen mielestään jokaisella on matkan
lähestyessä sekavia ajatuksia siitä, haluaako todella
lähteä ja tehdä tuon suunnitellun reissun. Mutta eihän
se ole halusta kiinni, tunne on yksinkertaisesti pelkoa!

Kapteeni naurahtaa, kun muistelee Lihis nimen his-
toriaa:

– Eikös sen Liherin pidempi lempinimi ollutkin
”Lihis kahdella nakilla”? Mies on Baskimaasta, mutta
osaa lausua tuon sujuvalla Suomen kielellä.

Näinhän se oli. Liher vietti lukuvuoden Suomes-
sa ja oppi siinä sivussa muutamia varsin keskeisiä
suomalaisia sanontoja. Mutta eipä lempinimi tuon
herkullisemmaksi voi tulla! Keskustelu Kapteenin
kanssa on rakentavaa. Jotenkin olo on nyt helpottu-
nut. Tiedän ettei minun tarvitse murehtia tulevia, on
vain syösyttävä sisään seikkailuun. Eihän tämä mi-
kään maailman ihmeellisin matka ole. Ennemminkin
matka itseän kuin jokin suuri löytöretki. Maailman
historia tuntee lukuisia suuria moottoripyöräilijöitä.
Yksi heistä on Miss Tereca Wallach. Hänen matkan-
sa suuntautui vuonna 1950 Yhdysvaltoihin ja Kana-
daan. Kunnioitettavat 30 000 km! Minun matkani
ovat tuohon verrattuna vaatimattomia. Avaan Kap-
teenille tuntemuksiani:

– On hienoa, että olet matkassa mukana. Yksin mat-
kustaminen on aika suuri haaste ja toisaalta mah-
dollisuus. Yksinolo tarkoittaa itse valittua ajankäyt-
töä ilman muiden ihmisten seuraa, ja se on tärkeää
palautumisen ja itsetuntemuksen kannalta. Se eroaa
yksinäisyydestä, joka on usein ulkopuolelta tulevaa ja
epämiellyttävää tunnetta, joka voi johtua esimerkik-
si elämänmuutoksista. Lähdin yksin matkaan kohti

Nordkappia vuonna 1980. Kymmenen päivää poh-
joisessa. Aurinko paistoi lähes koko ajan ja lämpötila
kohosi päivisin yli 20 asteen. Matka oli jonkinlainen
käännekohta nuoren miehen elämässäni. Palasin ko-
tiin ehjempänä. Seuraavana kesänä en enää matkan-
nut yksin – Arja oli löytynyt paikkansa takapenkiltä.
Tiedätkö mitään tuosta matkastani?

Kapteeni puistelee päätään ja sanoo hieman vä-
syneenä:

– En tiedä siitä mitään. Olet tehnyt sen yli 40 vuot-
ta sitten, en minä vielä silloin ollut kuvioissa.

– On jo myöhä, mutta voisin lukea sinulle runon,
jonka kirjoitin tuolla matkalla lähellä Kaunispäätä.

– Lue vain, yritän keskittyä ja pysyä hereillä.

Etsin runon muistikirjastani:

Pitkän pitkä tie takana
illan aurinko ja matkaa vielä.
Ilma viilenee ja ajatukset lämpiävät.
Päämäärä lähenee
vain sata kilometriä
ja sitten lepo.

Hiljainen on maantie
ei paljon vastaantulijoita
joku outo tulija tulossa
toinen menossa.

Matkalla kaukana kotoa
yksin tie vie eteenpäin
kohti tuntematonta seutua
ja ympärillä erämaa
taittuu laskevassa auringossa.

Pyöräystävä kulkee
ja minä ajan
tässä ystävät
hiljaa yhdessä miettien.

On hiljainen ajatusten juoksu
on rauha sydämessä
yksin mutta onnellinen
mielessä ystävät kaukana.

Perillä teltassa
hiljaa painuu silmät kiinni
ja kiitän tästä ajopäivästä.
Tule rauhallinen uni.

5. RAUTAESIRIPUN TAAKSE

Tiet ovat Keski-Euroopassa jotenkin kummallisia. Osa niistä on todella huonossa kunnossa – on syviä uria, paljon pintapaikkoja ja välillä syviä kuoppiaakin. Tietöitä on jatkuvasti, vaikka Wienin ohitus ei olekaan kovinkaan vaikeaa. Liikennettä on paljon, mutta opasteet kohti Unkaria ovat hyvät. Siis suunta Györiin.

Moottoritiellä tuulee ja joudun nojaamaan tuulen suuntaan, jotta pyörä menisi suoraa. Aurinko kuitenkin paistaa, ja taas tulee ajossa hiki ja ajovarusteet tuntuvat liioittelulta. Shortseissa ajo ei kuitenkaan innosta, eikä ajamisen lippalakki päässä tunnu kovinkaan turvalliselta. Olen paatunut. Moottoripyörällä ajo ei tunnu enää niin ihmeelliseltä kuin joskus ennen. Sitä on liikaa romantisoitu, kaunisteltu ja selitelty. Miltä se tuntuu? Ei tällä hetkellä mitään. Tasainen, rosainen ja mielikuvitukseton maisema ympärillä. Ajan koko ajan sataa ja kolmeakymppiä. En vieläkään ole tässä täysin mukana. Mieli ajaa koko ajan muutaman päivän jäljessä. Olen tehnyt matkaa liian helposti, liian nopeasti ja suorittamalla. Aikataulu on tiukka ja pakko-otteinen. 1500 kilometriä kolmessa päivässä on liikaa.

Eurooppa on yhdistynyt. Rajalla ei kukaan pysäytä, kysy kuulumisia, kansalaisuutta, äidin tyttönimeä, mukana olevan valuutan määrää, mistä on tulossa ja mihin on menossa. Ketään ei kiinnosta enää, vielä 80-luvulla nämä kaikki asiat piti selvittää perusteellisesti ja matkatavaroitakin tutkittiin. Muuten ei ollut tulemista Unkarin maaperälle. Vanhat rajatarkastuspisteet ovat kuitenkin paikallaan. Rähjäiset valvontakopit ja lukuisat ajoluiskat muistuttavat sitä, että ennen ei tästä menty heittämällä läpi. Sosialismi ja kapitalismi kohtasivat juuri täällä. Rautaesirippu oli alhaalla ja kiinni. Ja sitten yhtäkkiä muurit murtuivat ja rajat aukenivat. Se alkoi pienenä ”vuotona”: joukko ihmisiä pääsi läpi ja pian heitä oli satoja, tuhansia ja satoja tuhansia. Ihmisillä on nyt vapaus liikkua sinne minne tie ja halut vievät. Kaipaan silti rajamuodollisuuksia, pysähtymistä ja huomiota, kaipaen kysymyksiä ja ihmettelyä: ”ai sieltäkö asti olet tullut”? Nyt en ole tullut mistään, enkä ole matkalla mihinkään. Ajatus on vain minun päässäni, ja se tuntuu todelta.

Ensimmäinen kertani Unkarissa oli vuonna 1974. Juna saapui Budapestiin illalla, eikä meillä ollut yöpaikkaa. Outo mies tuleiluoksemme ja sanoi, että hän voi opastaa meidät leirintäalueelle. Menimme ensin metrolla. Puristin linkkuveistä taskussani. Jukkakin epäröi. Vaihdoimme paikallisjunaan ja kummallinen matka jatkui. Nousimme ja kävelemme sivukujia pitkin mies edellä ja me kiltisti perässä. Pian saavuimme leirintäalueen portille ja oppaamme neuvotteli meille sopivan hintaisen leirintämökin. Me luotimme silloin. Olimmehan veljeskansa ja olemme sitä edelleen.

Nyt ovat moottoritiet uusia. Pinta on tasainen ja mieli ja ajohalut kohoavat. Täällä olen mielenkiintoinen matkamies. Huoltoasemalla palvelee ja kysellään. Ihmiset hymyilevät ja vanha mies tulee ihaillemaan pyörääni – BMW, hieno peli, minulla oli kaksitahtinen Pannonia. Huono. Istun levähdyspaikan penkille ja mieli saapuu takaisin. Kapteeni hymyilee varjoa etsien. Ei ole enää minnekään kiire, sillä matkaa on jäljellä vain 250 kilometriä. Iltapäivä on vasta alullaan.

Navigaattori ohjaa minut suoraa hornankattilaan, Budapestin iltapäiväruuhkaan. Ihmisiä, autoja, raitiovaunuja, busseja ja moottoripyöriä. Ajan upeaa ketjusiltaa pitkin Budan puolelta Pestiin. Se on elämää täynnä. Parlamenttitalo näkyy ylväänä Tonavan rannalla. Elokuussa 1982 olimme seuraamassa joen rannalla Unkarin armeijan ”ohimarssia”. Ohitsemme kulki piskuisia sotaveneitä ja –aluksia. Kaiuttimet soittivat Tiputanssia ja yleisö nautti kylmiä juomia. Yhtäkkiä ilma oli täynnä laskuvarjohyppääjiä, he tekivät kuvioita, ”seisoivat” toistensa laskuvarjojen päällä ja pulahitivat lopulta veteen. Myös ilmavoimat tekivät ylilennon, koneita ei ollut kovinkaan paljon. Ajan myös kuuluisan Budapestin kauppahallin ohi, josta saa mainiota paprikajauhetta gulashkeiton tekoon. Liikenne alkaa taas vetää ja olen pian moottoritiellä ajamassa kohti Debreceniä.

On ilta. Aurinko paistaa vielä, ja ensimmäisen keran talven jälkeen tunnen, että lämpö hiipii sisään. Tie on loistava! Mittari näyttää 120, 130, 140.... muutama suolainen kyynel valuu poskelleni. Vasemmalla vaeltaa Egerin kaunis vuorijono, oikealla vilisee kuuluisa Pusta. Kapteeni Suomi tuntuu vaipuneen tunteiden valtaan ja tuumii:

– Tämä maa taitaa olla minun.

Ihmettelen väitettä:

– Voi hyvä Kapteeni, miten voit omistaa kokonaisen maan?

Hän vilkaisee minua ovelan näköisenä ajolasien takaa ja selittää:

– Ehkä omistan sen sydämessäni. Luulen myös, että täällä on paljon hunajaa. Sitä en kyllä vielä tiedä, mutta asia selvinnee vierailumme aikana.

Debrecen ja kadonneen hotellin metsästys

Debrecen on mielenkiintoinen paikka. Pitkä luoti-suora katu halkaisee kaupungin kahtia. Se on kilometrien mittainen Bösörményi Utca, jossa on vain kaksi loivaa mutkaa. Yliopiston laaja ja kaunis kampusalue on kadun varrella. Osa taloista on peräisin ajalta ennen toista maailmansotaa, osa sen jälkeen. Ne on helppo erottaa toisistaan, sillä käsitys kauniista on ollut niin erilainen noina kahtena aikakautena. Mutta hotellia on vaikea löytää. Soitan kotiin pyytääkseni

Arjaa tarkistamaan varaukseni, hotellinhan piti sijaita aivan kampuksen vieressä. Olen hukannut sekä majoitusliikkeen nimen että osoitteen Käyn kysymässä kahdesta eri paikasta onko heillä tarjota huonetta nimelläni, mutta minua ei löydy listoilta. Arja laittaa tekstiviestinä toivomani tiedot, jotka naputtelen navigaattoriin. Ilta alkaa pimetä, samalla epätoivoni kasvaa. Vieras maa ja kaupunki, vieraat kadut ja vieraat paikat.

Ajan navigaattorin ohjeiden mukaan. Tulen takaisin kampusalueen portille. Nainen ei anna minulle rauhaa vaan väittää, että hotelli on tämän portin kohdalla. Ajan puomin ohi sisään yliopiston alueelle, koska minulla on kännykässä jo hotellin nimikin – Fényház. Suuri oivallus etsintätyössä on terävä päätelmäni, että majoitus löytyy kampusalueen sisäältä, ei sen ulkopuolelta tai vierestä. Kysyn neuvoa kahdelta opiskelijalta – he eivät tiedä hotellista mitään, mutta tunnistavat pian paikan nimeltä Fényház (suomeksi valotalo tai paremminkin majakka). Ajan uuden hienon rakennuksen pihaan, ja ovesta löydän lapun. Siinä neuvotaan minulle avainten noutopaikka opiskelija-asuntolan vastaanotosta. Ennen puolta yötä olen jo lakanoiden välissä. Nälkäisenä mutta onnellisena.

Suunnitelmatalouden lapset

Kesä! Varjossa on +23 astetta ja aurinko paistaa. On vappuviikko, mutta Unkarissa ei sytytä tähän työväen ja opiskelijoiden juhlaan. Muistuttaako se liikaa menneestä neuvotoajasta ja työosuuskunnista, puolueesta ja salaisesta poliisista? Sen sijaan markkina-voimat ovat tehneet maihinnousun Unkariin. Kadun toisella puolella on SPAR-market ja Mc Donald's. Siellä on myös 15 kerroksista taloista koostuva kivierämaa, joka sykkii elämää. Nuoria on paljon ja ihmiset viihtyvät kaduilla.

Debrecen on suuri kaupunki keskellä laajaa pusta, joka alkaa heti kaupungin rajojen ulkopuolella. Liikenteessä on edelleen muutamia kaksitahtisia Tra-pantteja ja Wartburgeja, joista lähtee tuttua sinertävää savua. Se herättää minussa nostalgisia tunteita. Ennen täällä sai odottaa omaa autoa monta vuotta, nyt voi vain kävellä autoliikkeeseen ja valita itselleen sopivan mallin, jos on rahaa. Työläisen keskipalkka kipuaa kuitenkin vaivoin yli 1000 euron kuukaudessa

ja elintaso on vaatimaton. Kaupoissa on runsaasti tavaraa tarjolla. Keskustassa on suuri ostoskeskus, josta saa muotivaatteita, kännyköitä, tietokoneita, leluja ja monenlaista ruokaa. Kaupungin ulkolaidalla sijaitsevat suuret automarketit kuten kaikkialla Euroopassa.

Menen aamulla tutustumaan paikalliseen Tiimiakatemiaan, joka sijaitsee opiskelija-asuntolan ykköskerroksessa. Minut otetaan iloisena vastaan ja tulostani ollaan tietoisia. Kaikki tulevat kättelemään ja esittelevät itsensä. Tilat ovat mainiot, noin 50 neliötä kahdessa huoneessa – vanhoja sohvia, kirjoituspöytiä ja kirjahyllyjä. Isot ikkunat aukeavat sisäpihalle, joka on päällystetty betonilaatoilla. Naapurissa on 50-luvulla rakennettu hallintorakennus, jossa sijaitsee opiskelijaravintola. Sieltä saa muutamalla eurolla maittavan lounaan.

Tiimiakatemialla opiskelee 28 tiimiläistä kuudessa eri tiimissä. Kahdella tiimillä on suomenkieliset nimet: Nuoret ja Ammatti. Ne on otettu käyttöön siksi, että halutaan kunniottaa opinahjon suomalaisia juuria. Sieltähän tämä pedagoginen malli on rantautunut Unkariin. Pidämme ensimmäiset yhteiset treenit ja yritän esitellä toimintaamme varsin hapsuilevalla englannin kielellä. Kaikki ovat istuutuneet ympärilleni ja piirtelen faktoja fläppipaperille. Eniten joukkoa kiinnostaa meidän tiimiemme projektit ja talous. Kuinka paljon kertyy liikevaihtoa ja ketkä ovat asiakkaitamme. Treenien jälkeen kolme opiskelijatyttöä vie minut syömään. Ruokala on remontissa, siksi saamme etemme pikaruokaa: kylmää kirsikkakeittoa ja possupörkölttiä perunoiden kera. Ne maistuvat herkullisilta.

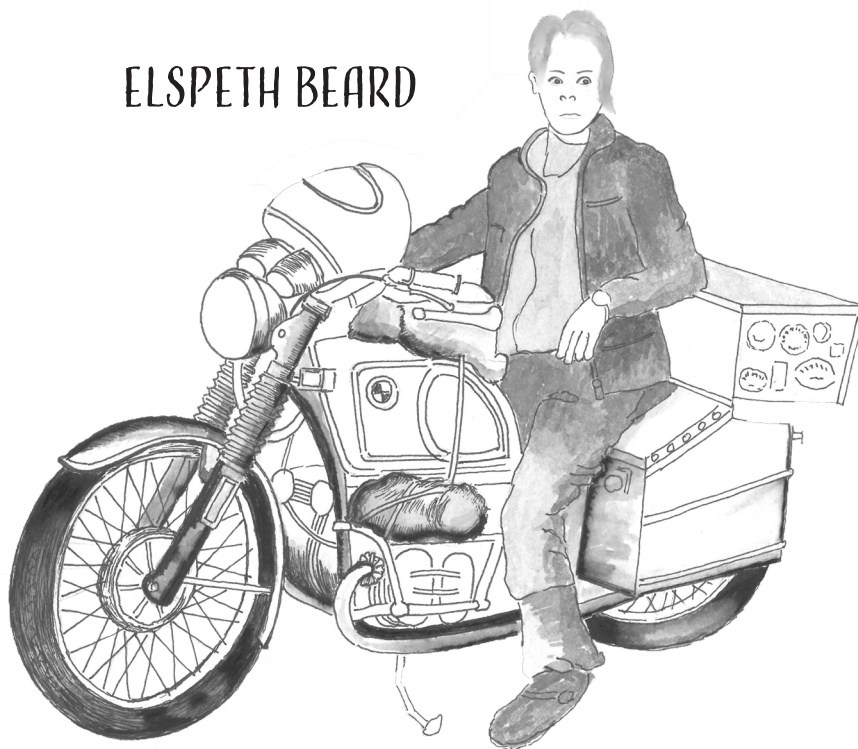
Tapaan Viktorian ja Ildikon, he ovat paikallisia valmentajakollegojani. Meillä ei ole paljon aikaa vaihtaa kuulumisia, sillä heillä on vain muutama päivä aikaa tehdä rahoitushakemusta ensi lukuvuotta varten. Saan kuulla, että huomenna perjantaina tiimiläiset järjestävät minulle jotain ohjelmaa, kaupunkiin tutustumista ja muutakin mukavaa. Valmentajat rientävät jatkamaan töitään ja itse lähdän ”kämpille” päivittämään blogiani. Ensivaikutelma Debreceenin Tiimiakatemiasta on varsin positiivinen.



Päivät lähtevät vierimään omaan tahtiin. Perjantaina kierrämme muutaman tiimiläisen kanssa yliopiston pääkampusaluetta, tutustumme suunnitelmatalouden aikaiseen betoniseen tekolampeen ja istumme terassilla kaupungin historiallisessa keskustassa. Illalla minulta kysytään hienovaraisesti, olenko kiinnostunut osallistumaan softball-sotaan lauantaina. Tietysti olen, pojillani on ollut lajissa käytettäviä aseita jo vuosia.

Pienellä porukalla ajamme kaupungin ulkopuolella sijaitsevalle lentokentälle. Sen laidalla on vanha venäläinen kasarmirakennus, josta entiset asukkaat ovat ottaneet matkaansa kaiken muun paitsi seinät, lattiat ja katon. Talo on kolmikerroksinen, portaat kerrosten välillä ovat ilman kaiteita ja turvavarustuksia, näin harha-askel voi johtaa 15 metrin suoraan pudotukseen kellarin betonilattialle. Meistä syntyy kaksi kuusihenkiä joukkuetta ja siten aloitamme. Minuun osuu usein ja vietän paljon aikaa ylimmän kerroksen ”kuolleiden” osastolla. Ikkunoista avautuu loistava näkymä lentokentän kiitoradalle, joka on ilmeisesti ollut venäläisten kannalta strategisesti tärkein vartioinnin kohde. Sotamme päättyttyä kaikki vaikuttavat terveiltä, elinvoimaisilta sekä nälkäisiltä.

ELSPETH BEARD



Kuten piirros kertoo, aika monet matkamotoristin minun lisäksi ovat valinneet ajokikseen BMW:n. Elspeth Beard syntyi vuonna 1959 ja aloitti moottoripyöräilyn teini-ikäisenä. Vuosina 1982–1984 hän kiersi maailman yksin, yli 56 000 km, vanhalla BMW R60/6 -moottoripyörällään. Matka oli poikkeuksellisen haastava: hän remontoi moottoripyöränsä useaan kertaan, matkusti sodan ja poliittisen levottomuuden alueiden halki ja koki useita onnettomuuksia.

Palattuaan hän ei saanut juuri lainkaan huomiota saavutukselleen, mutta myöhemmin hänen tarinansa nousi laajempaan julkisuuteen. Beard työskentelee arkkitehtina ja on restauroinut muun muassa vanhan vesitornin, josta tuli hänen kotinsa ja palkittu rakennusprojekti.

KESKUSTELUJA KAPTEENIN KANSSA, OSA IV: MITÄ TAR- KOITTA BÖRKÖLT JA ONKO AAMULLA OTETTAVA?

Illalla kerron Kapteenille intohimostani unkarilaista ruokakulttuuria kohtaan:

– Tiedätkö, että minua on aina kiehtonut unkarilainen ruokakulttuuri. Sianlääski, sipuli, paprika ja paprikajauhe antavat osaavalle kokille rajattomat mahdollisuudet luoda jotain herkkua. Näistä aineista syntyy tulin ja mausteinen lihakeitto gulash tai pörkölt, joka on mainio lihakastike nautittavaksi perunoiden, riisin tai makaronien kanssa. Täytetyt paprikat ovat hyvää ja kaunista herkkua. Niiden nimi on unkariksi töltölt paprikas. Se saa aina hymyn karkaamaan kasvoille. Alku- tai jälkiruokana kylmä kirsikkakeitto on makeaa ja kevyttä.

Kapteeni viimeistelee päivällä aloittamaansa akvarellia. Värit eivät täysin täsmää mallina olevan parvekemaiseman kanssa, ja varsinkin vihreän suhteen maalaus näyttää kaikkea muuta kuin onnistuneelta. Keskustelu unkarilaisesta ruuasta ei innosta, sillä sianliha ja silava herättävät karhussa vastenmielisiä tunteita. Päätän kuitenkin kertoa yhden hyvän jutun, joka saa mieleni aina iloiseksi:

– Minulla on unkarilainen keittokirja. Sen reseptejä olen kokeillut ahkerasti vuosien aikana. Ruokien valmistamiseen käytetään paljon lihaa ja siansilavaa, myös savustettuna. Mukana on myös kevyempiä ruokalajeja. Keveys tulee siitä, että silava korvataan aidolla voilla!

Captain Finland herää vähitellen dialogiin:

– Tykkäänkin enemmän voista, sen väri tuo mieleen utuisen kesäpäivän ja auringon, joka paistaa pilviharson läpi. Olen yrittänyt tuoda tähän akvarelliini samankaltaista tunnelmaa, aitoa ja raikasta voimaisuutta.

Tiedän hänen pilailevan kustannuksellani, mutta en anna sen loukata itseäni. Johdattelen keskustelua unkarilaiseen alkoholikulttuuriin, jonka tiedän innostavan kumppaniani. Jokaisella maalla on omat tapansa ja perinteensä.

– En tiedä, onko unkarilaisten tapa nauttia aamui-

sin viinapaikkoja kovinkaan terveellinen. Parác Palinka on tosi vahvaa luumuviinaa, mutta se tuntuu täällä maistuvan kaikille. Esimerkiksi siivoojarouvat saattavat kokoontua aamuisin lähiravintolaan lasin ääreen. Voimajuoma saa punan nousemaan heidän poskilleen. Vieraillessamme ystäväni Károly Kovácsin luona, törmäsimme myös tähän maan tapaan. Heräsimme aamulla oven koputukseen ja Károlyn 75-vuotias äiti marssi huoneeseemme kädessään kaksi suurta viinapulloa. Saimme valita aamuryypyksemme joko luumuista tai aprikooseista valmistettua väkijuomaa. Ne olivat aidosti kotipolttoisia! Valmistuksen ajaksi verhot kuulemma laitettiin aina visusti kiinni ja ulko-ovi lukittiin. Aprikoosiviina oli aromiltaan voimakasta ja herätti unisen miehen kertaheitolla.

Kapteeni kuuntelee tarinaa samalla kun viimeistelee ”taideteostaan” sängyllä maaten. Yllättäen hän alkaa kertoa omia tarinoitaan unkarilaisista paimeista ja heidän tavastaan tehdä ruokaa, inho sianlihaa kohtaan on tipotiessään:

– Olen lukenut, että ruuanlaiton perusfilosofia tuntuu tässä maassa kiteytyvän paimenten ja metsämiesten perinteisiin. Minusta on suunnattoman arvokasta, että perinteet kumpuavat luonnosta ja terveestä maalaiselämästä. Olen näiden asioiden ehdoton puolesta-puhuja.

Minua huvittaa Karhun lähes lähetyssaarnaajamainen tapa esittää ajatuksiaan. Toisaalta minua ilahduttaa se, että pystymme keskustelemaan mielenkiintoisista asioista aina vain sujuvammin. Kuuntelen innolla tarinan loppuun.

– Minun reseptini mukaan tarvitaan vain nuotio, iso rautapata ja repussa mukana kulkevat tarpeet: savustettua siansilavaa, possun selkää, sipuleita, muutama peruna, paprikoita ja mausteita.

Aluksi rautapata viritetään telineeseen nuotion päälle. Siinä sulatetaan aimo annos silavaa, jossa kuulotetaan sipulit. Sen jälkeen joukkoon lisätään sianliha ja kourallinen paprikajauhetta sekä suolaa, ehkä myös ripaus kuminaa. Sekoitetaan varovasti ruskistamatta liikaa. Sitten kaadetaan aineiden päälle vettä siinä määrin, että ne peittyvät. Keitos jätetään porisemaan omiin oloihinsa ja lähdetään jatkamaan töitä ja paimentamaan vaikka eläimiä.

Nuotiolle palataan parin tunnin kuluttua. Pataan lisätään kourallinen perunalohkoja ja siivuiksi leikattuja punaisia paprikoita, myös muutama tulinenkin. Annetaan kiehua maltillisesti. Puolen tunnin päästä huhuillaan kaikki lähitienoilla vaeltavat työmiehet ja muut kansalaiset syömään. Ei se sen vaikeampaa ole. Herkuttelun jälkeen otetaan pitkät ruokaperäiset ja nautitaan loput viinit. Eikä ruuan kanssa ole kielletty ottamasta sinun jo aikaisemmin mainitsemaa viinaryppyä.



6. TIE KUTSUU JATKAMAAN

RETKI PUSTALLE JA EGERIIN

Sunnuntai-aamuna pakkaan pyöräni lähtövalmiiksi. Keli on lämmin ja aurinkoinen. Löydän helposti tien ulos kaupungista ja ajan pustaa halkovaa tietä numero 33:a kohti Egeriä. Se on kuuluisa viineistään. Tie on suora ja liikennettä kohtuullisesti. Pusta aukeaa ympärilläni suunnattomana avaruutena. Se on kuin multainen meri, jonka toista laitaa ei voi erottaa. Vain mustaa multaa, keltavihreää peltoa, muutamia puita ja heinikkoa tien laidalla. Aikoinaan tämä on ollut melko autiota vain karjan laiduntamiseen soveltuvaa seutua.



Nautin ajamisesta, pyörä kiittää reilua satasta ja auton ohittaminen on helppoa, vastaantulijat näkee kilometrien päästä. Siellä täällä on ränsistyneitä maitiloja, hylättyjä navettoja ja sikaloita. Ajan yli siltojen ja pienten tekojärvien.

Hortobágyyn kylässä on suuret markkinat, jonne ihmiset ovat kokoontuneet viettämään yhteistä sunnuntaipäivää. Kylän ympärillä on suuri luonnonsuojelualue, ja koska Pusta on erikoinen aroseutu keskellä Eurooppaa, sitä kannattaa suojella. Tämä on ollut aikoinaan merenpohjaa, jonne Tonava on kasanut lietettä. Keinokastelun avulla maa on muokattu maanviljelylle sopivaksi ja täällä kasvatetaan suunnattomia määriä paprikoita, Unkarin kansallisherkkua.

Pian eteeni avautuu suuri järvi ja ihmettelyn, onko niitä muitakin kuin kuuluisa Balaton. Se on Tisza, Unkarin toiseksi suurin järvi, jonka keskiosa on pyhitetty eko-matkailun käyttöön. Ylitän Debrecen-Budapest moottoritien ja navigaattori ohjaa minut pienille paikallisteille. Kylät seuraavat toisiaan ja välillä maisemasta nousee uskomattoman suuria hotelleja ja lomakylä. Jotenkin ne eivät sovi maisemaan ja kulttuuriin. Alue on saksalaisten miehittämiä. Liikenteessä on isoja Bemareita ja Mersuja.

Eksyn. Tai en usko navigaattorin olevan enää ajan tasalla. Tie muuttuu kuoppaiseksi. Asfaltti on halkeillut. Täällä ei asu ketään. Pienet talot ovat asumattomia. Ihmiset ovat muuttaneet pois, koska elinmahdollisuudet ovat kadonneet. Maanviljely ei kannata ja itsensä työllistämismahdollisuudet ovat olemattomat. Ei ole teollisuutta. Polttoaineen merkkivalo syttyy yllättäen ja käskää etsimään huoltoaseman. Tie muuttuu lähes poluksi, josta kestopäällyste on hävinnyt tai kulunut pois. Matka etenee aina vain hitaammin. En uskalla ajaa kuin neljää kymppiä, tuossa nopeudessa pyörä tuntuu painavalta. Kierrän kuoppia ja kivikoita. Hiki nousee pintaan ja revin takkia toisella kädellä auki. Kädet ovat hanskojen sisällä likomärät. Vihdoin tulen risteykseen, jossa tienviitasta luen: Eger 25 km. Bensa riittää lähimmälle bensa-asemalle. Nälkäkin vaivaa, mutta päätän jatkaa matkaa. Pian olen taas maalaismaisemassa – tien molemmilla puolilla avautuvat rajattomat peltoaukeat. Ajan täysin suoraa tietä toistakymmentä kilometriä, sitten tulen ensimmäiseen liikenneympyrään, jonka liittymästä pääsen moottoritielle. Vielä 50 kilometriä ja olen takaisin Debrecenissä. Perinneruoka vaihtuu Big Macciin. Surulista.

Unkarissa uin lopulta tutuissa vesissä. Viikon oleskelun jälkeen osasin kulkea kaupungilla sinne eksymättä. Tiimiakatemian ihmiset alkoivat tulla tutuiksi ja olin saanut heistä uusia ystäviä. Pian alkoivat kuitenkin Kapteenin jalat käydä levottomiksi, hän valvoi öitään ja katseli parvekkeella tähtiä. Aavistin, että lähdön hetki koittaa pian. Tiimiläiset järjestivät viimeisenä iltana meille hienot läksiäisjuhlat, joissa ruoka valmistettiin samalla tavalla, jota Captain Finland suositteli: avotulella ja rautapadassa. Gulash oli tulista, rasvaista ja maistavaa.

Lauantaiaamuna paistoi jälleen aurinko. Lähdimme liikkeelle varhain, sillä illansuussa meidän piti olla lähes 600 kilometrin päässä Nagykanizsassa tuttuja tapaamassa. Ensimmäiseksi eksyin Debrecenin keskustaan. Vilkkaassa liikennevirrassa en ehtinyt tuijottaa navigaattoria herkeämättä ja monta oikeaa risteystä tuli ajettua ohi. Navigaattorinainen heräsi lopulta henkiin ja alkoi torua minua:

– Olet aivan väärällä puolella kaupunkia, ja jos jatkat vielä tovin tähän suuntaan, olet pian Romaniassa. Tee u-käännös niin pian kuin mahdollista, ja aja kohti länttä. Sieltä se oikea tie löytyy!

Ja löytyihän se. Pustan ylityksen jälkeen joudun Budapestin kehätiellä suunnattomaan ruuhkaan. Kaikki halusivat suurkaupunkiin ostoksille. Etenin viisi kilometriä kahdessa tunnissa, ja sitten sai riittä, käännyin eteen tulevasta liittymästä pienelle kylätielle. Laske-koon navigaattori uuden reitin! En kaivanut karttaa esiin, enkä tiennyt missä olin. Jälkeenpäin selvisi, että olin ajanmassa Csepelin-saarta pitkin etelään. Navigaattori oli aivan sekaisin. Pian kaikui kypärään tiedote:

– Saavut lautalle, aja lautalle.

Todellakin, saavuin Tonavan rantaan, jossa hinaajan työntämä lautta kuljetin matkustajia joen toiselle puolelle. Yllättävä, mutta ainutlaatuinen kokemus. Joen toisella puolella oli kuoppainen tie, joka kulki

”En pidä nopeasta ajosta, 140-150 km/h on aivan liikaa minulle!

kylästä toiseen. 30 kilometrin jälkeen löytyi vihdoinkin moottoritie, joka veisi minut Nagykanizsaan. Kello oli neljä, ja minulla olisi aikaa vain pari tuntia matkata viimeiset 140 kilometriä. Bemari antautui vauhtiin. En pidä nopeasta ajosta, 140-150 kilometriä tunnissa on aivan liikaa minulle. Vauhti tuntui kuitenkin kutkuttavalta, joten ajoin melkein koko matkan nopeinta kais-taa. Onneksi olin varannut huoneen hotellista etukäteen. Pian suihkuun ja vaatteiden vaihtoon. Jozsef Vincze tuli vaimoineen noutamaan minua kello 18. Oli ilo tavata tuttuja vuosikymmenten takaa. Menimme rakkaan ystävämme Károly Kovácsin haudalle ja sen jälkeen syömään heidän kotiinsa.



KESKUSTELUJA KAPTEENIN KANSSA, OSA V: LÄHEISTEN KUOLEMA

Ilta kului Vincen perheen kanssa jutustellessa ja menneitä muistellen. Hie-
man nautittiin viiniäkin. Perheen poika lähti viemään minua takaisin hotellille
ja ehdimme matkalla jutella jonkin verran hänen kokemuksistaan ulkomailla
asemisesta ja elämästä jonkinlaisessa kommuunissa Budapestissä. Ilmeisesti
kyseessä ei ollut mikään ihanne porukka, vaan heillä oli ollut jotain tekemistä
myös huumeiden kanssa, en kysynyt tarkemmin.

Hotellissa Kapteeni oli kaivanut kartat esiin ja suunnitteli ajoreittiä Baski-
maahan. Minuun iski voimallisesti väsymys ja surukin, ennen kaikkea ystävä-
ni Károly Kovácsin kohtalosta. Hänet olimme tavanneet ystäväni Jukan kanssa
Interrail-matkalla vuonna 1974 junassa matkalla Budapestistä Balatonille. Hän
kutsui meidät Nagykanizsaan tutustumaan kotiinsa ja vanhaan äitiin. Vierailu
oli alku pitkälle ystävyydelle. Se katkesi draagiseen onnettomuuteen marras-
kuussa 2005. Kalle, jonka lempinimen olimme hänelle antaneet, oli sunnuntai-
na kävelemässä kirkkoon tuuraamaan kanttoria. Oli sumuinen aamu. Kalle oli
lähtenyt ylittämään tietä. Ilmeisesti hänellä oli ollut kuulolaite kiinni, ja huo-
nosta näkyvyydestä johtuen hän ei havainnut lujaa vauhtia lähestyvää latvia-
laista rekkaa ja jäi sen alle.

– Vierailu sujui ilmeisesti hyvissä tunnelmissa, vaikka näytätkin varsin mur-
heelliselta. Painaako mieltäsi jokin asia? Kapteeni kysyy ja nostaa katseensa
pöydälle levitetystä Euroopan kartasta.

– Hyvin se sujui, oli mukava ilta ja viiniäkin tarjolla, mutta ajatuksiin jäi kai-
velemaan käynti Kallen haudalla ja hänen odottamaton kuolemansa, totean
surullisena.



Meidän piti Jukan kanssa tulla tänne Unkariin juh-
limaan hänen 80-vuotispäiväänsä, mutta kaksi
kuukautta ennen syntymäpäivää hän olikin
kuollut.

– Muistan tuon hyvin. Se järkytti minuakin ko-
vasti. En ole koskaan ollut sinut kuoleman kans-
sa, tiedät sen varmasti paremmin kuin kukaan
muu, karhu sanoo vakavailmeisenä.

Hän ei ole vielääkään toipunut vanhempien-
sa kuolemasta. Tiedän Kapteenin kantavan
sisällään surua. Hänen rakas äitinsä oli sai-
rastunut syöpään ja aluksi elettiin toiveik-
kaina. Ehkä hoidot auttaisivat ja sairaus
saataisiin hallintaan tai jopa selätettyä.
Äiti oli kohtalaisen hyvässä kunnossa. Cap-
tainin vanha isäkin oli toiveikas – pitkä ja

onnellinen liitto saisi ilmeisesti jatkua vielä vuosia. Vuoden päivät siinä onnessa elettiinkin, sitten saatiin järkyttävä tieto, tauti oli levinnyt vähän joka puolelle kehoa.

– Minä kun luulin, että isä kestäisi sen tiedon, tiedon siitä, että tauti kaikesta huolimatta oli voittamassa taistelun ja äitini olisi kuolemassa. Mutta ei hän kestänyt, vaan vaipui omiin ajatuksiinsa ja lähes sanatomuuteen. Sitten hän odottamatta, vain muutaman kuukauden kuluttua sairastui ja kuoli.

Kapteeni hiljentyi ja painaa päänsä alas. Kyynleet tippuvat yksi kerrallaan kartan päälle. Hän yrittää jatkaa, vaikka ääni sortuu tuon tuosta.

– Muistat varmaan, että isäni vietiin ensin puoliväkisin sairaalaan. Puhelimessa hän väitti kaiken olevan kunnossa. Sitten siskoni ilmoitti, että tule kiireesti sairaalaan, nyt on isällä viimeiset hetket, ei elä enää kauan. Ajoin aivan älytöntä vauhtia lasarettiin, siellä isä makasi sängyssä. En osaa selittää sitä rak-

kautta ja pyhyttä, mitä hänen katseessaan oli, kun hän näki minut. Isä oli tullut takaisin vielä meitä tervehtimään, varmasti ihan kuoleman rajalta...

Silmäni kostuvat kun ajattelen Karhua isänsä vuoteen äärellä hiljaisena ja nöyränä, kuolema edessään, taivaan portit avoinna. En kysele enempää, sillä tiedän, ettei ystäväni halua kertoa tämän tarinan loppua. Isä oli siirretty terveyskeskukseen saattohoitoon. Koska munuaiset eivät enää toimineet, hänelle ei annettu ruokaa eikä juomaa, vain rauhoittavia ja morfiinia. Sydän oli ollut vahva, siksi kului vielä monta päivää, ennen kuin isä kuihtui ja katosi pois. Puhumattomana ja tuskissaan.

– Tiedän, että isäsi oli sinulle todella tärkeä. Olen pahoillani, että siinä kävi niin kuin kävi. Teillä oli sanaton yhteys ja ymmärrän kun tuossa kuolevan katseessa koit jotain ainutlaatuisen kaunista ja syvää. Isäsi ihan varmasti rakasti sinua suuresti.

Kapteeni katsoo ikkunasta hotellin puutarhaan, eikä sano vielä mitään. Sitten hän kerää itsensä ja jatkaa:

– Äitini eli vielä puoli vuotta. Syöpä vei hänet hiljaa ja rauhallisesti kohti kuolemaa. Talutti hellästi mutta määrätietoisesti. Jouluyön valvoin hänen sänkynsä vierellä. Ei me puhuttu mitään, enkä uskaltanut pitää kädestä kiinni. Olin jostain lukenut, ettei kuolevasta saa pitää kiinni, vaan hänestä on päästettävä irti, hänellä on oikeus kuolla ja lähteä omalle matkalleen sinne jonnekin, josta me emme tiedä mitään.

– Ja kyllä äitisi tiesi, että olit siinä, ei hän ollut yksin.

Captain kertoi joulun olleen täynnä epätodellista surua ja luopumista. Kun kaikki sisarukset olivat kerääntyneet yöllä äidin sängyn ympärille, oli hän hengittänyt muutamana kerran syvään ja sitten ... henki oli kadonnut.

Menemme ulos hetkeksi. Seisomme lämpimässä kesäyössä vierekkäin sanomatta mitään. Tuuli heiluttaa puiden lehtiä ja taivas on avoin tähdille. Ajatukset ja tiet kohtaavat, olemme yhteisellä matkalla, aina vain enemmän yhtä. Captain Finlandin suu yltää hymyyn ja hän toteaa onnellisena:

– Kiitos näistä hetkistä. Olet auttanut minua etsimään tietä ja totuutta. Ja huomenna näet, että olen löytänyt jotain, mikä auttaa minua löytämään sisälläni piilevän motoristin.

”Äitini eli vielä puoli vuotta. Sitten syöpä vei hiljaa ja rauhallisesti kohti kuolemaa.”

7. KAPTEENI YLLÄTTÄÄ

Aamulla heräsin siihen, että Captain Finland käveli edestakaisin huoneessa täysissä ajovarusteissa ja näytti odottavan malttamattomana heräämistäni. Arvasin että maantie kutsui ja hän janosi uusia seikkailuja. Nousin varovasti istumaan. Pää oli vielä hieman sekaisin eilisen tapahtumista, pitkästä ja vauhdikkaasta ajomatkasta, viinistä ja syvällisistä keskusteluista Kapteenin kanssa. Pöydälle oli levitetty kartta ja ystäväni alkoi kertoa matkasuunnitelmistaan. Ajaisimme ensin Slovenian ja Mariborin kautta Itävaltaan ja yöpyisimme Klagenfurtissa. Matkaa kertyisi sellaiset 300 kilometriä. Olisimme perillä illan suussa, jos vain moottoripyörämme kestäisivät perille asti.

– Moottoripyörämme? ihmettelen.

Captain katsoi minua veikeän näköisenä ja pyysi seuraamaan. Menimme ulos ja hän johdatti minut laatoitettua polkua pitkin pienen, vanhan ja hieman ränsistyneen vajan ovelle ja avasi sen varovasti. Saranat narisivat ja seisoin ovensuussa hämmästyneenä...

– Ei voi olla totta, täällähän on vanha moottoripyörä, et kai aio...et kai todellakaan aio ajaa sillä, huudahdin.

Kapteeni heitti ihailevan katseen tallissa olevaan ”aarteeseen” ja vastasi innokkaasti:

– Todellakin aion, ja aion ajaa jopa Suomeen asti! Takapenkillä torkkuminen saa nyt loppua. On aika tarttua sarviin ja löytää sisälläni piilevä motoristi.

Tämä tästä reissusta vielä puuttui. Matka oli ollut muutenkin haasteita täynnä, ja nyt vielä tämäkin. Eihän Kapulla ollut edes korttia. Tuskin osasi polkupyörällä ajaa.

– Kun olit kyläreissullasi, menin hotellin baariin maistelemaan paikallista aprikoosiviinaa eli barackpá-linkaa. Paikan johtaja tuli juttusille ja kertoilin hänelle varsin yksityiskohtaisesti reissustamme. Mainitsin että sinä olet kuskina hieman epävarma ja ajosi on, tuhansista kilometreistä huolimatta, vielä varsin hapuilevaa. Eli sinun kyydissä oleminen ei ole kovinkaan miellyttävää.

Kapteeni jatkoi tarinaansa ja kertoi nauttineensa paikallista juomaa ”jonkin verran”. Isäntä oli jossain vaiheessa kysynyt, miksei Karhu itse aja moottoripyörällä. Hänellä olisi tuolla vajassa varsin hyvä ajopeli, jonka saisi muutamalla tuhannella forintilla. Ajatus oli heti iskenyt tulta, ja pyörää oli menty siltä istumalta katsomaan. Kone oli lähtenyt pienen säättämisen ja korjailun jälkeen hyvin käyntiin. Parivaljakko oli ajellut pitkin kyläteitä varsin pitkän lenkin.

– Lyötiin kaupat lukkoon. Pääsin itsekin kokeilemaan ja peli tuntui toimivan. Joten enkö tehnyt hyvät kaupat?

– Hyvät kaupat!? huudahdan.

En tiennyt miten tästä oikein selvittäisiin. Ryhdyin tutkimaan ostosta tarkemmin. Se oli ilmeisesti 125-kuutioinen Itä-Saksassa valmistettu MZ. Merkki oli hyvä, olinhan sen mainetta hehkuttanut aikaisemmin Zchopauassa, mutta kunto oli kyllä oli suuri kysymysmerkki. Pyörä oli pölyn ja lian peitossa, renkaissa aivan liian vähän ilmaa, ja ihmettelin, miten sillä oli pysytty pystyssä illan hurjasteluissa. Kaikki osat oli ilmeisesti paikallaan, eikä tällä ollut pahemmin kaaduttakaan.

– Eikö olisi parempi perua kaupat? Jatkaisit matkaa minun kyydissäni. Ei tästä tule mitään, jos yrität tällä romulla pysyä minun vauhdissani. Ja tuskin se kestää alppiteiden nousuja ja laskuja. Kone leikkaa varmasti kiinni!

Mutta Kapteeni pysyi päätöksessään. Kauppoja ei peruta ja matka tulee jatkumaan kahdella moottoripyörällä.

– Molemmilla omat, hän sanoo päättäväisenä.

Ehdotin, että teemme kokeen. Ajaisimme tämän päivän kahdella moottoripyörällä. Karhu osoittaisi ajotaitonsa ja hänen MZin toimivuuden. Jos pääsisimme perille Klagenfurtiin, arvioisimme tilanteen uudelleen, eli olisiko tässä mitään järkeä.

Kun pääsimme matkaan, totesin tilanteen olevan odotettua paremman. MZ oli lähtenyt kolmannella potkulla käyntiin ja Kapteeni saanut kaikki tavaransa mahtumaan hotellin varastosta löytyneisiin vanhoihin matkalaukkuihin, jotka hän oli sitonut kiinni pyöränsä alkuperäisiin sivutelineisiin. Lähdimme ajamaan vanhaa valtatietä numero seitsemää kohti Slovenian rajaa. 30 kilometrin ajon jälkeen Captainin kone alkoi nykiä ja lopulta sammui keskelle Letenyen kylää. Hän hyppäsi raivoissaan pyörän päältä, kiroidi ja sadatteli ja lopulta istui kadun varteen päätään pudistellen.

– Todella mainio paikka tauolle! huudahdin innoissani. Et voi uskoa, olemme yöpyneet tässä kylässä Arjan kanssa vuonna 1983. Ihan tuossa edessäsi olevassa puistossa oli silloin pieni leirintäalue. Olimme silloinkin tulossa Kallen luota ja matkalla Italiaan.

Ystäväni vilkaisi minuun murhaavasti ja huudahti kovaan ääneen:

– Etkö sinä hölmö tajua, että nyt tuo romu hajosi ja minun matkani oli tässä. Ja sinä alat muistelemaan murheeni keskellä kivikautisia reissujasi. Sinulla sitä empatiaa riittää!

En ollut huolissani Mitsistä (MZ). Vanhoissa moottoripyörissä oli aina pieniä ongelmia kun ne otetaan uudelleen ajoon. Tämän voisi varmasti vielä korjata.

– Kuule, työnnetään pyörä tuohon huoltoasemalle ja katsotaan mikä sitä vaivaa.

Onneksemme vain muutaman sadan metrin päässä oli MOL-huoltoasema. Nostimme pyörän keskiseisontatuelle ja ensimmäisenä irrotin bensaletkun kaasuttimesta. Letkusta ei tullut bensaa, vaikka käänsin hanan varatankille. Veivasin vipua edes takaisin, mutta mitään ei tullut. Tankissa oli kuitenkin polttoainetta, joten siirryin etsimään seuraavaa mahdollista vikaa.

– Tiedätkö, että näissä vanhoissa vehkeissä tahtoo tankki ruostua sisältäpäin. Irtoileva ruoste ja lika tukkivat hanan, eikä bensa pääse virtaamaan.

Tässä työssä ei työkaluja tarvittu. Ruuvasin sormillani hanan sakkakupin auki ja olin oikeassa: se oli täynnä outoa möhnää ja metallimoskaa, joka haisi pahalle. Puhdistin kupin ja puhalsin suodattimen puhtaaksi. Laitoin osat takaisin paikalleen ja totesin tyytyväisenä:



”Captainin kone alkoi nykiä ja lopulta sammui.



– Kuulehan, nyt pannaan tankkiin tuoretta bensaa ja laitetaan pari desiä synteettistä kaksitahtiöljyä perään. Kokeillaan sitten lähteekö käyntiin.

Kapteeni katsoi touhuani epäluuloisena ja kysyi öljyn lisäämisestä, että ei kai sellaista tankkiin panna? Moottoriinhan sitä yleensä laitetaan. Koitin selittää, että näissä koneissa pitää sekoittaa öljyä bensiinin joukkoon, että voitelu pelaisi, eikä kone leikkaisi kiinni. Nelitahtimoottorit ovat sitten aivan eri asia.

Tankkauksen jälkeen kehotin Karhua käynnistämään koneen siten, että ensin polkaisee kolme kertaa virtaa kytkemättä. Sitten virta päälle ja reipas polkaisu. Hän teki kuten opastin, ja moottori lähti paukahaen käyntiin. Sinertävä savu leijui ilmassa ja meidät täytti riemumiel.

Matka eteni nyt vauhdilla. Ylitimme rajan pysähtymättä ja saavuimme Sloveniaan. Tiet olivat hyvässä kunnossa, kohtalaisen suoria ja yllätyksettömiä. Captain Finland oli iloisella mielellä, heilutti kättään aika ajoin tervehdykseksi ja makasi välillä tankin päällä aivan kuin entisaikojen TT-ajajat. Matkanopeutemme oli 90–110 km/h. Pidin sitä ihmeenä, sillä tavallisesti noilla piikin Mitsillä ajetaan sellaista 70–80 km/h. Ilmeisesti konetta oli hieman viritetty, asennettu isompi, 150 kuutiainen sylinteri ja mäntä sekä isompi kaasutin. Ja olisiko siinä käytetty myös vähän viilaa sylinterin aukkojen hiomiseen ja laajentamiseen.

Ohitimme Mariborin ja lähdimme ajamaan pientä tietä suoraa kohti länttä. Tietysti alkoi sataa ja olin vähän huolissani, miten Kapteenin ajokampeet pitivät vettä. Hänelle kun oli tärkeintä vaatteiden ulkonäkö, ei käytännöllisyys. Nahkaliivillä ja pitkähihaisella T-paidalla sekä ajofarkuilla ei siinä kelissä pärjäisi. Ajoin edelle ja pysäytin Captainin. Kehotin häntä laittamaan sadetakin ja housut päälleen, ja niin hän tekikin. Jalassa oli vanhat armeijan nahkasaappaat, jotka hän sanoi rasvanneensa sateenpitäviksi. MZ lähti ensimmäisellä potkulla käyntiin ja tyytyväinen hymy karahti kuskin huulille. Lähdin edellä, koska minulla oli Garminin hyvä navigaattori ja Karhulla vain paperikarttalehti tankkilaukun päällä muovitasussa, ja sekin näytti vuotaneen. Kartta oli aika epä-määräisen näköinen.

Yllättäen saavuimme pieneen Vicin kylään. Kesellä kapeaa kylätietä oli avoinna olevat puomit ja niiden jälkeen iso kyltti, jossa meidät toivotettiin tervetulleiksi Itävaltaan. Pitkään ajettuaani vilkaisin taustapeiliin, enkä nähnyt Mitsiä! Ihmettelin, mihin Karhu oli jäänyt, oliko moottoripyörä tehnyt taas tämän? Käännyin takaisin ja palasin kylään. Näin MZin pysäköitynä rajapuomin viereen. Ajoin Bemarin

sen rinnalle ja laitoin sivujalalle. Hetken odoteltuani Captain tuli ulos rajavartijan kopista kahvikuppi kädessään ja tervehti minua iloisena.

– Mitä hemskuttilaista sinä tänne olet pysähtynyt? kysyn vihaisena.

– Hello my friend, Karhu huudahtaa ”maailman-nallen” elkein. Näin miehen seisovan tuossa puomilla ja ajattelin stopata tervehtimään. Siinä aikamme juteltuamme hän pyysi kahville, kun kelikin on sateinen. Hän ajatteli lämpimän juoman olevan tarpeen.

Rajavartija heilutti minulle kättään ja näytti iloiselta. Hän oli kertonut, että pian tie muuttuisi varsin mutkaiseksi kun ylittäisimme Karavankkien 120 kilometriä pitkän vuorijonon, jonka korkein huippu yltää 2236 metriin, tiekin nousisi yli 1000 metrin korkeuteen. Ja tietysti nousun jälkeen tulisi pitkä lasku, jossa olisi syytä varoa jarrujen kuumenemista. Varsinkin 2-tahtikoneissa moottorijarrutus on olematonta.

Klagenfurtiin oli matkaa vielä 200 kilometriä, joten hyppäsimme satulaan ja heilautimme hyvästit rajavartijalle. Hän pyöritti päätään, kun Kapteeni kaasutti konetta rajusti ja survoi vaihteita sisään vähän välittämättä vaihteiston ratteiden rusahtelusta. Tie alkoi todellakin nousta vuorille, ja meidän molempien oli laitettava pientä vaihdetta silmään. Onneksi ylämäki hillitsi Karhun menoa, mutta kun pääsimme vuoren päälle ja alamäki alkoi, kiihtyi hänen vauhtinsa holtittomaksi. Hän ajoi aivan liian lujaa mutkiin ja jarrutti liian myöhään. Kurvit tahtoivat mennä pitkiksi. Monta kertaa MZ ajautui tien pientareelle ja oli joutua

ojaan. Mutta virheistä oppii. Vähitellen hän ymmärsi jarruttaa ennen mutkaa, kallistaa reippaasti ja vasta kaarteen sisällä lisätä sopivasti kaasua.

Kun tie tasottui ja saavuimme Klagenfurtin tasangolle, huokaisin helpotuksesta. Loppumatkan saisimme ajaa kauniissa maisemassa, jossa suuria peltoaukeita reunustivat kaksi suurta vuoristoa, Karavankit ja Alpit. Tasangolla oli myös Itävallan tunnetuin alppijärvi Wörthersee, jonka vesi on poikkeuksellisen kirkasta ja lämmintä (kesäisin usein 24-27 astetta). Perille saavuttuamme meitä odotti yllätys: hotellin ovi oli kiinni ja siihen oli kiinnitetty lappu, jossa kehoitettiin soittamaan siinä mainittuun numeroon. Saimme ohjeet hakea avain lukollisesti lokerosta, menisimme sisään omia aikojamme. Kun avasin huoneemme oven, kohtasi meitä surullinen näky – se oli siivoamatta. Pöydällä makasi tyhjiä kaljapulloja, sängyissä oli likaiset lakanat. Kapteeni alkoi sadatella ja kävi kuumana. Nipistin varovasti hänen kuonoaan ja sanoin, että tästä kyllä selvittää. Hän paineli ulos ja meni kadun yli baariin. Näin ikkunasta, kun hän tuli pian ison tuopin kanssa istumaan terassille. Huomatessaan minut hän vinkkasi tulemaan oluelle. Sitten hän näytti lompakkoaan. Luin hänen huuliltaan:

MINÄ MAKSAN.



”Hän ajoi aivan liian lujaa mutkiin, ja jarrutti liian myöhään.”

Klagenfurtista lähtö sujuu yllättävän hyvin. Tarkastan BMW:n öljyt, ja ihmettelen kovasti, kun sitä ei ole kulunut. Olemme ajaneet Suomesta lähdettyämme yli 2500 kilometriä, ja mittatikun mukaan öljyä on hukkunut vain muutama tippa. Ensimmäistä kertaa elämässä allani on moottoripyörä, jota ei tarvitse pahemmin huoltaa tai korjata. Kardaanimeto poistaa huolet rattaista ja ketjuista, joita pitää aika ajoin puhdistaa ja rasvata. Toisaalta reissusta puuttuu nyt jännitystä, joka on värittänyt matkantekoani lähes 40 vuotta.

Herään ajatuksistani kun Kapteeni potkaisee voimalla moottoripyöränsä nk. tulille. Edessä on jännittävä ajopäivä. Pääteitä vältellen aiomme lähteä seikkailemaan vuoristoteille. Reittimme tulisi kulkemaan kuuluisan Passo Pordoi vuoristosolan kautta Bolzanoon. Tie nousisi korkeimmillaan 2239 metriä merenpinnan yläpuolella.

Kapteeni asettelee ajolasit silmilleen, laittaa ykkösen silmään ja liikuttaa kättään kaksi kertaa ylös alas lähdön merkiksi. Lähdän ajamaan perässä. MZ haukkaa maantietä reippaasti. Aluksi Kapteenin pyörä savuttaa kohtalaisen paljon, mutta moottorin lämmittyä ei pakokaasuja synny merkittävästi, koska polttoaine palaa paremmin kuumassa koneessa.

Pian käännymme tieltä S49 tielle S51 kohti Arabbaa. Nousua riittää, sillä kylä sijaitsee 1600 metrin korkeudessa. Tien reunassa kohoaa tasaisin väliajoin hotelleja ja loma-asuntoja. Ohitamme Lago di Dobbiaco järven, jota saksaa puhuvat kutsuvat nimellä Toblacher See. Kun saavumme Arabban kylään olisi edessä legendaarisimmat Giro d'Italia polkupyöräkilpailun nousut. Hieman yli yhdeksän kilometrin matkalla on kokonaisuus 637 metriä ja maksimijyrkkyys on 10 prosenttia. Pysähdymme hetkeksi kylän keskustaan.

En uskalla kertoa Captain Finlandille niitä kaikkia teknisiä ongelmia, joita olemme vaimoni kanssa kokenut ajaessamme MZ-moottoripyörillä. Muistelen ja listaan mielessäni mielenkiintoisimmat:

- * Kahdesta Mitsistä on hajonnut kiertokangen laakeri noin 50 tuhannen kilometrin ajon jälkeen. Niitä ei voi vaihtaa, vaan moottoriin on asennettava uusi kampiakseli. Kiertokangen laakerin vaihto ja varsinkin kampiakselin tasapainottaminen vaihdon jälkeen on vaikeaa.

- * Kaksi kertaa mäntään on tullut reikä. Ensimmäisellä kerralla sytytysketki oli väärin säädetty, toisen kerran kaasutin meni tukkoon ja kone sai liian laihaa seosta.

- * Monet kerrat oikkuileva ja viallinen sytytyspuola on aiheuttanut harmaita hiuksia. Vika ei korjautunut kuin puolaa vaihtamalla.

- * Useita kertoja kampiakselin stefat ovat vioittuneet, ja bensaa on päässyt vaihdelaatikkoonsa ja sotkeutunut öljyn joukkoon. Lopulta yli äyräiden täytynyt vaihdelaatikko on sylkenyt bensa-öljyseoksen taivaan tuuliin ja ajajan saappaille.

- * Kerran ovat ensiövedon rattaat kuluneet sivuvaunun käytössä niin hampaattomiksi, että veto on hävinnyt täysin. Kone käy upeasti, vaihteet menevät hyvin silmään, mut-

ta moottoripyörä pysyy paikallaan eikä liiku mihinkään suuntaan.

- * Olen joutunut turvautumaan myös diplomi-insinöörin apuun. Matkalla erääseen kokoontumisajoon MZ alkoi pätkiä ja ajo muuttui todella nykiväksi. Kun vihdoinkin pääsin perille, Veikko Luomi ryhtyi tutkimaan vikaa. Aika pian se löytyikin: sytytysjärjestelmässä tärkeää tehtävää hoitava kondensaattori oli vioittunut. Koska meillä ei ollut uutta mukana, Veikko teki sellaisen itse!

- * Lataussäädin oli aikoinaan oikein murheen kryyni. Vanhetessaan sen kärjet hapettuivat ja kuluivat siihen malliin, että akulle tuleva latausteho heikkeni merkittävästi tai sitä ei ollut ollenkaan. Koska laturin alkuperäinen tehokin riitti juuri ja juuri valojen pitämiseksi ajon aikana päällä, alkoi akku hyytymään, samoin MZ. Säätimen korjaaminen kannatti ohjekirjankin mukaan jättää merkkihuollon tehtäväksi. Itse korjaten sai akun kiehumään tai lopullisesti kuolemaan.

- * Olen myös kokeillut, millaista hommaa on ketjujen etsiminen maantienojasta. Yhdellä mökkireissulla ajoin reipasta vauhtia pitkää ylämäkeä kun yhtäkkiä veto hävisi ja katkenneet ketjut lensivät ulos ketjusuojista. Onneksi oli varaketjuiliitin mukana.

– Nyt alkavat varsinaiset serpentiinin, mutkia tulee riittämään. Niitä on vajaan kymmenen kilometrin matkalla 61, ylöspäin ajaessa 33 ja alaspäin mennessä 28. Kai osaat ottaa kurvit varovasti ja oikealla tavalla? kysyn huolissani.

Karhu katsoo minua loukkaantuneen näköisenä ja vastaa:

– Älä epäile, minulla on homma hanskassa!

Matka jatkuu, mutta Mitsin vauhti näyttää jyrkissä nousuissa hyytyvän. Ehkä korkea ilmanala heikentää kaksitahtikoneen suorituskykyä. Mutkat seuraavat toinen toisiaan, pahimmat kääntyvät lähes 180 astetta ja huomaan Kapteenilla olevan vaikeuksia valita ajolinjansa. Yhdessä kurvissa hän leikkaa aivan sisäkaarteiden puolelta ja kääntösäde on todella tiukka. Kakkosvaihde on liian suuri tien jyrkkyyteen nähden ja MZin kone sammuu! Kapteenin jalat eivät yltä maahan tien kaltevuuden takia ja hän kupsahtaa kyljelleen. Kuuluu voimakas rysähdys, kun moottoripyörä iskeytyy tiehen. Sitten ei kuulu oikeastaan mitään. Vain Bemarin hiljainen puksutus, kun se käy tyhjäkäyntiä. Nostan sen keskiseisonnalle ja ryntään katsomaan Captain Finlandia. Hän makaa selällään ja silmät tuijottavat taivaalle. Näyttää olevan hengissä. Jonkin aikaa vedämme rauhassa ilmaa keuhkoihimme ja sitten Kapteeni rikkoo hiljaisuuden:

– Taisin kaatua...

Niinpä. Nurin on menty, vaikka homman piti olla hanskassa. Mutta nyt ei ole oikea hetki moittia. Ensin Kapteeni nostaa hieman päätään ja katsoo huolestuneena moottoripyöräänsä, sitten nousee istumaan ja lopulta pääsee omille jaloilleen ja kävelee Mitsin luo. Nostamme se varovasti ylös ja laitamme sivujalalle.

– Tässä taisi olla minun ajoni, ei hommasta taida tulla yhtään mitään, Kapteeni sanoo itku kurkussa ja itseensä pettyneenä.

Tarkastelen pyörää. Eipä siinä suuria vaurioita ole. Koitan käynnistää ja kolmannella potkulla kone herää taas henkiin. Kapteeni menee istumaan tien kaiteelle. Pää painuu alas. Kuonoon on tullut pari veristä naarmua ja hän pitelee oikeaa kättään surkean näköisenä. Menen viereen istumaan.

– Ei tässä kauhean pahasti käynyt, Mitsissä on jarrukahva vähän vääntynyt, peili säröillä ja jalkatapin pää ruvella.

– Onko sinulla kovasti kipuja? kysyn varovasti.

Captain vastaa hiljaisella ja nöyrällä äänellä:

– Tassu on vähän kipeä ja kuonoon sattuu. Mahaakin vääntää, kun tämä kävi niin äkkiä ja säikähdin kovasti. Olin kuin unessa, en voinut uskoa, että kaatuisin, mutta niin vain menin nurin.

Sanon, että tämä vähän niin kuin kuuluu harrastuksen luonteeseen, välillä mennään nurin ja jos-



Passo-Pordoi on sola Dolomiiteillä. Tuosta Savoian hotellin edestä ajoimme Kapteenin kanssa hyvässä kelissä. Olimme silloin tien korkeimmassa kohdassa, 2 239 metriä merenpinnan yläpuolella.

kus törmäilläänkin. Vahinkoja sattuu, mutta niistä on vain otettava opikseen. Kerron surullisen tarinan siitä, kuinka annoin kaverini kokeilla vastarakennettua sivuvaunupyörääni. Itse istuin vaunun kyytiin ja lähdettiin ajamaan. Päästiin suoralle tielle ja vauhtia nousi noin 60 km/h. Ajettiin keskellä ajorataa, ja koska tie oli kupera, yhdistelmä alkoi kääntyä vasemmalle kohti ojaa. Pilotti ei osannut tehdä vastaohjausta eli kääntää tangosta oikealle, joten syösimme jarruttamatta ja täyttä vauhtia syvän ojan yli metsään. Ensimmäisenä maahan osui sivuvaunu ja minä lensin päistikkään jorpakkoon, kaveri pyöri ojaan ja koko yhdistelmä jäi makaamaan kyljelleen.

– Sitten tuli hiljaisuus ja juuri sama ajatus kuin sinulla – tämä ei voi olla totta! Minulla oli naama ruvella ja moottoripyörä surkean näköinen.

Olin ollut onnellinen saatuaani sen juuri sinä päivänä valmiiksi, ja siksi olin lähtenyt sitä kaverilleni näyttämään. Nyt en tiennyt, saisinko kapistusta enää kuntoon. Henkiset vammat olivat suuremmat kuin fyysiset. Mutta niin vaan siitä toivuttiin. Tuttavan autokorjaamolla sivuvaunua oiottiin ja laitettiin ajokuntoon, ja hyvä siitä tuli.

– Vaikka, ei se sivuvaunun koppa ihan suorassa ollut. Edestä kun katsoi niin ihan vinossa se killitti. Kun sitten 20 vuotta myöhemmin purin koko laitteen, sain kaikki näkyvät ja piilevät vauriot korjattua.

Kapteenilla on vielä kyyneleet silmissä, mutta hänestä alkaa silti naurattaa.

– Killitti vinossa niin kuin...heh...Kapteenin nokka Dolomiiteilla!

– Just niin, ja nyt nokka kohti vuoria ja kaasua kurviin. Minä tarjoan espressot hotellin baarissa.

Illalla huomaa Captain Finlandin kirjoittavan pitkää aikaa jotain muistikirjaansa. Hiivin vaivihkaa

hänen selkensä taakse ja näen hyvin tekstin:

”Haluatko tietää, ovatko vuoristotiet vaativia ja täytyykö sinulla olla jotain erityisosaamista selvittääksesi pyöräsi kanssa siellä? Kyllä ne ovat vaativia, ja sinulla on oltava ennen kaikkea malttia ja rauhallisuutta. Mitsin painopiste on kiitettävän alhaalla ja täydellä reissukuormallakin se tuntuu pysyvän hyvin käsissä serpentiiniteillä. Jarruta ajoissa, aja mutkaan varovasti sisään ja kaasuta itsesi ylös kallistuksesta. Oikea tilannenopeus on tärkeää. Sain kaksi kertaa takarenkaan lukkoon ja otteen irtoamaan asfaltista, kun jarrutin liian myöhään. Myös kallistaminen on monelle aika uusi kokemus. Pyörää pitää todellakin uskaltaa kallistaa ja reilusti. Täytyy myös luottaa, että renkaissa on pitoa.”

Jopas on Karhu ottanut opikseen. En tiedä, missä tuon julkaisee, mutta vaikuttaahan se kirjoitettuina hienolta. Aika lyhyt tie hänellä näyttää olevan kisällistä mestariksi. Eikä tämä ole illan ainoa yllätys. Karhu on ilmeisesti ostanut Zschopausta matkalukemiseksi kirjan ”MZ kertomuksia” ja ryhtyy tavaamaan siitä minulle huomista ohjelmaansa:

– Minä ajan MZillä. Joka iltapäivä, tuskin ehdittyäni työstä kotiin, istun pyörän selkään, kumarrun askaroimaan sen kanssa, alta ja päältä, ulkoa ja sisältä, puhdistusrievulla ja pesusienellä, vesiletkulla ja kuivauskankaalla, herätän joka kohdan henkiin, kirsitan pultit ja mutterit, ruiskautan öljyä, ettei mikään ruostu, kokeilen valot ja äänimerkin, ja sitten asetan kypärän päähäni, polkaisen käynnistintä, heilautan itseni satulaan, annan moottorin ulvahtaa, kierrän koeajolenkin - ja alan alusta, pesusieni, kuivauskangas, ruuvimeisseli.

Kummallinen ajopäivä Dolomiiteilla. Lähes 400 kilometriä mutkateitä, jyrkkiä nousuja ja laskuja.



”Killitti vinossa kuin
Kapteenin nokka
Dolomiiteilla



Kovalla työllä pääsimme perille. Kun laskeu-
duimme vuorilta Como-järven rantatielle, al-
koi lähes päättymätön tunnelien ketju. Jär-
vi vilahti välillä hetkeksi näkymään, ja sitten
edessä oli taas tunneli. Kapteenin Mitsissä on
huonot valot niin edessä kuin takanakin, sik-
si antauduimme jälleen vaaralliseen kiusauk-
seen. Ajoin Bemarilla edellä ja Captain seurasi
perässä vain muutaman metrin päässä taka-
renkaastani. Näin saimme syökyä tunnelien
pimeyteen useimmiten yli 100 kilometrin tun-
tinopeudella. Onneksi ajoradat ovat niissä kak-
sikaistaiset, pystyimme sujauttamaan rekkojen
ja linja-autojen ohi heittämällä. Tuntuu hyväl-
tä tämä matkanteko. Bensa-asemalla kaveri tuli
auttamaan tankkaamisessa, ja huomattu-
aan, että olemme Suomesta, kertoi ihanan muiston:
hänellä oli ollut kauan sitten suomalainen tyt-
töstävä jostain Tampereelta. Sanoin tietävä-
ni kaupungin. Hän jäi bensamittarin viereen
muistelemaan kun jatkoimme matkaamme.
Taitaa olla siellä vieläkin.

Olemme tehneet matkaa reilut 1500 kilo-
metriä, ja saman verran olisi vielä edessä. Vain
muutaman sadan kilometrin päässä on Rove-
reto, jossa osallistuimme Arjan kanssa Citta
di Rovereto-ralliin elokuussa 1983. Olimme
ostaneet samalla reissulla kihlat Budapestis-
tä, ja niitä juhliittiin vielä Italiassakin. Kerroin
tarinaa matkastani Kapteenille, mutta ei hän
jaksanut sitä kuunnella loppuun asti, vaan nu-
kahti kesken kaiken. Siksi aion antaa hänelle
luettavaksi matkastamme kertovan jutun kun
palaamme kotiin.

Katso Youtube video: Matkalla Dolo-
miittien serpentiiniteillä, paikoin yli
2300 metrin korkeudella. 33 mutkaa
alaspäin mennessä! Kesto 1:54 min.



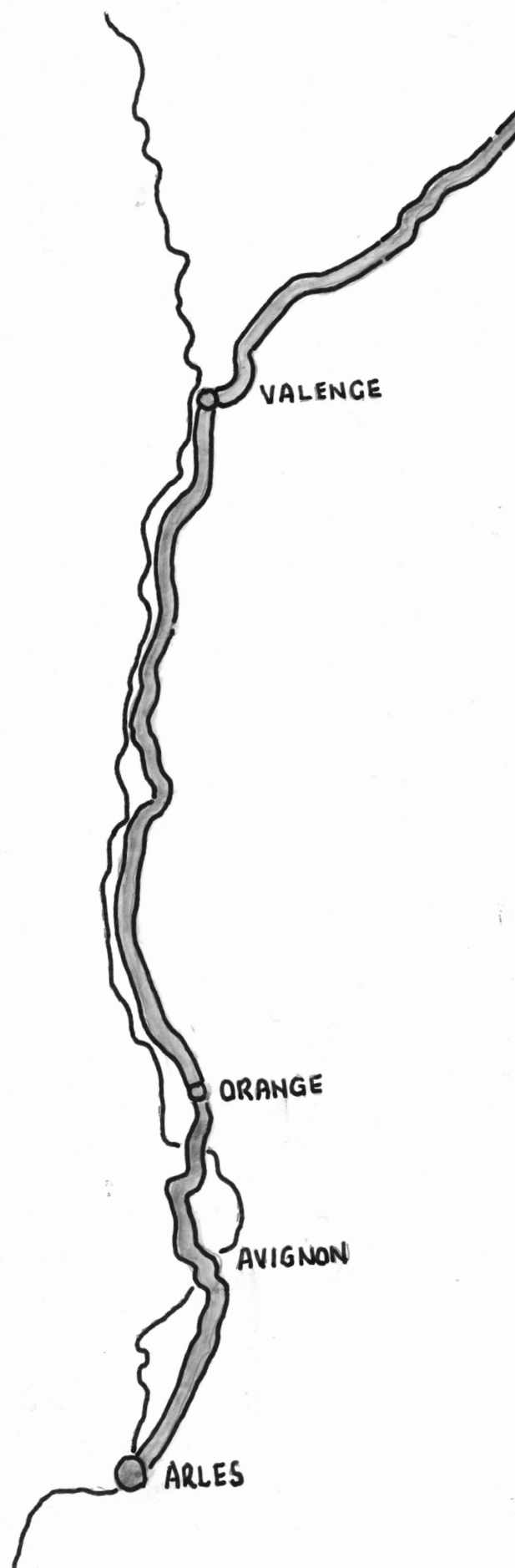
Komo-järvellä 27.6.

Hyvä kotiväki!

Täällä ollaan, ei kuitenkaan mato-on-gella, Como-järvellä Pohjois-Italiassa. Ilma on kuin linnun maito, hyväilee turkkia ranta-ravintolan terassilla, jossa ystävällinen intian-englantia puhuva tarjoilija suosittelee pastaa Hemingwayn tapaan. Siinä on pekonia ja tilaan sen heti. Hän varoittelee, että se on aika mausteinen, ja jos pitää mausteisesta ruuasta, niin tämä on hyvä valinta. Minulle riittää, että siinä on pekonia, muulla ei ole väliä. Professorin näköinen mies taistelee tuolla aukiolla laukkujensa kanssa, paperikassi on vähällä revetä ja vaara vaanii, että opiskelijoiden tentti-vastaukset leviäisivät pitkin kivetystä kaiken kansan nähtäväksi. Captain Finland on siis ensimmäisellä matkallaan Euroopan ympäri. Ehkä seuraavana maailman ympäri - rakastan eniten tuota ajatusta.

Olen käynyt tällä reissulla korkealla, navigaattorin korkeusmittari nousi parhaimmillaan 2320 metriin. Teras-silta näkyy valaistu iso tähti vuoren huipulla. Arvoista lähtee se voima, joka vie kaikkea hyvää eteenpäin. Näen siellä silmissäni valaistun hunajapurkin, arvo sekin. Se on uskoa paremmasta maailmasta, onnesta, ilosta ja riemastuttavista keksinnöistä unohtamatta oppimisen vallankumousta ja jatkuvaa kasvamista parempaan karhuuteen. Kuukin tai-vaalla.....sen pinta näyttää hunajaiselta. On pakko kysyä tarjoilijalta, mitä mausteita siihen pastaan oli oikein laitettu??

Terveisin Kapteeni





8. ITALIASTA RANSKAAN – GRENOBLESTA ARLESIIN

Päivät kuluvat Italian autostraadoilla. Ne ovat suorja ja laskevat aina alamäkeä. Tie-maksuissa menen aivan sekaisin. Ensimmäisellä maksuportilla maksan vain 2,60 euroa, toisella ei vitonen riitä ja kolmannella, 150 kilometrin ajon jälkeen, rahastajamies polttaa minuun täysin päreensä. En ymmärrä yhtään, mitä tietoja hän minulta kaipaa, tai paremminkin vaatii. Olemme sentään ikätovereita, hänelläkin harmaa tukka, kyllä pitäisi tietää, ettei aina leikkaa tämä maailman logiikka. Itse rakentelen omat sääntöni: jos maksuaseman puomin voi jotenkin ohittaa maksamatta, niin ohitan. Puolikkaita ohitettavia puomeja löytyy yllättävän paljon.

Mitä lähemmäksi Grenoblea tullaan, sitä hiljaisemmiksi tiet muuttuvat. Yllätän itseni makaamasta tankin päällä kuin pikkupoika. Tuskin se nopeutta paljon nostaa, kysymys on enemmänkin filiksestä. Moottoripyöräily on voimakkaasti tunnelaji, järjen kanssa sillä on erittäin vähän tekemistä. Mittari nousee...180....pyörä vapisee ja hakee tietä. Captain Finland jää kauaksi taakse. Tiedän hänen huutavan suureen ääneen:

– Hiljennä nyt PÖLKKYPÄÄ!

Nostan pääni katteen takaa ja lasken nopeutta: 120...100...60...30...0.

Kapteeni laittaa Mitsin keskiseisonalle ja tulee vihasena luokseni.

– Pölkypää, etkö koskaan opi, että vauhti tappaa!

– Mutta kun minulla ei koskaan ole ollut konepyörää, joka kulkisi lujaa, puolustelen.

– Myy tämä pois, ei se sovi tyyliisi, olet liian vanha tällaiseen.

Mietin sanojani ja sitten totean:

– Mutta edes kerran elämässäni, haluan tuntea vauhdin ja tuulen, kuinka se pistää vastaan konevoimalle. Ponsi on, tiedätkö kapteeni, sellainen voima, joka tappaa tuulen.



Kapteenille on tullut sitten talvi keskelle kesää

Kun pääsemme vihdoin perille Grenobleen, Karhu ei tietenkään ole tyytyväinen laitakaupungin hotelliin. Selitän, että tämä on joskus ollut hieno paikka, jonne ovat kokoontuneet maailman parhaat hiihtäjät sekä mäkihyppääjät. Tässä kaupungissa on pidetty joskus talviolympialaiset. Kapteeni ei piittaa talvesta, se on nukkumista varten. Sanon lähteväni syömään, mutta kapteeni nostaa peiton korville eikä liiku. Väittää talven tulleen tänä vuonna jo toukokuussa.

Kun tulen takaisin pizzalta, kapteeni on noussut jo istumaan ja lukee Como-järven rantateillä pidetyistä moottoripyörävauhtikilpailuista "Ciscuito Del Lario". Rata oli 36,5 km pitkä ja siinä oli 300 kurvia.

– Ajattele, 30-luvulla siellä on ollut jopa 80000 katsojaa!

https://youtu.be/GBKRXVDGxyU?si=nQF9yt-RYG_ccoYiI

Karhu ei enää mökötä, vaan innostuu vanhoista hyvistä ajoista. Hän kertoo isänsä olleen kerran katso-massa Jyväskylän Harjun Ajoja. Siellä oli ajettu lujaa, ja hiekkatiepätkällä pöly oli noussut korkealle. Joku aja-ja oli kisan tiimellyksessä kaatunutkin, mutta noussut heti pystyyn, oikonut ohjaustangon ja jatkanut matkaa.

– Siinä sen näet, ei se kaatuminen ole niin vaaral-ista, mutta törmäminen on.

Kapteeni väitti törmänneensä luvattomalla hunajanhakureissullaan lauta-aitaan ja halkaisseensa alahuulensa. Huulessa on vieläkin arpi.

Kerron olleeni pizzeriassa, jota piti kaksi jo "hie-man" varttuneempaa leidiä. Kun sanoin olevani Suomesta, laitettiin Pizza des Appesiin erikoisen paljon päällystettyä, mm. pähkinöitä.

– Oliko siinä hunajaakin, kysyy Captain Finland

Sanon sen olleen kyllä hieman makeaa, joten ehkä siinä oli lusikallinen.

Tiedän kapteenin leppyneen. Nopeuskokeiluja on kuitenkin syytä välttää, jos en aio ajaa loppumatkaa yksin!

Rhône-joen laaksoa pitkin koti etelää

Kevät on täällä pitkällä, tai tämä taitaa olla jo Etelä-Eurooppalaisittain kesä. Lähdemme ajamaan aurinkoisessa kelissä moottoritietä A49 kohti länttä. 70 kilometrin pyrähdysten jälkeen olemme jo Valen-cessa. Alpit jäävät taaksemme ja sukellamme Rhône-laakson syleilyyn.

Kahvitaulla kerron Kapteenille, että lähdemme seuraamaan jokea kohti etelää ja se virtaa koko ajan melko lähellä tietä. Joki saa alkunsa Sveitsin Alpeilta ja ulottuu aina Välimerelle saakka. Kapteenia kiinnostaa lähinnä vain se, voisiko joesta saada lohia. Hän selvästi innostuu, kun mainitsen laakson olevan maailmankuulua viinialuetta, ja täältä ovat kotoisin muun muassa Côtes du Rhône – viinit.





– Ihan oikeasti, nämä kuuluisat Rhône'n viinit! Captain huudahtaa. Nehän ovat varsin runsaita ja moniulotteisia ja sopivat upeasti nautittaviksi pata-ruokien kanssa. Nyt on kesä, mutta minun on silti sanottava, että maistettuani talvella E. Guigal Côtes-du-Rhône Rougea, niin mikäpä voisi paremmin lämmittää pakkasiltoja kuin tämä viini. Ja vinkkinä sinulle ensi joulun varalle, se sopii mainiosti kinkun pariaksi.

Nyökytän päätäni hänen puheensa rytmissä. Ihmettelen Kapteenin viinituntemusta. Alan tottua siihen, että hänestä löytyy koko ajan yllättäviä piirteitä.

Easy Riders matkalla kohti Arlesia

Yritän siis hillitä Kapteenin flowtilaa ja päästä jatkamaan matkaa. Viimein hän herää todellisuuteen, laittaa kypärän päähänsä ja nyökkää lähdön merkiksi. Pääsemme hyvälle moottoritielle ja eteenpäin vievään vauhtiin. Captain Finland ajaa perässäni vain vajaan viiden metrin päässä. Nostan nopeutta ja navigaattorin tarkka arvio on, että etenemme lähes sataa kymmentä. Silti joukko Harrikoita lyöttäytyy rinnalle, ja nähdessään Karhun makaavan tankkinsa päällä ilmanvastuksen minimoimiseksi aivan kuin paraskin

TT-ajaja, kiinnostuvat kulkijasta ja pysyttelevät tovin matkassamme. Isojen koneitten jytinä tuntuu korvissa ja mahassakin. Meidät on hyväksytty ”enkeliporukkaan”. Kaverit näyttävät hurjilta avokypärissään, jotka peittävät vain osaksi pitkiä tukkia ja partoja. Kuskeja hymyilyttää pieni kaksikkomme. Jokainen näyttää peukaloa ja heiluttaa hyvästiksi. Sitten he katoavat vauhdilla horisontin taa...

Käännymme lopulta tielle N7 (Route nationale 7), joka on yksi Ranskan tunnetuimmista ja historiallisimmista teistä. Sitä kutsutaan usein nimellä Route des Vacances eli lomatie, koska se toimi ennen moottoritien rakentamista pääväylänä Pariisista Välimerelle. Sitä on jopa verrattu Amerikan Route 66:een. Ajamme vehreän kesäisessä maisemassa tien poukkoilla kylien, peltojen ja vuorien keskellä. Onneksi ei ole kiire, sillä päivämatkamme on vain vajaat 300 kilometriä. Reitillemme tulee Montélimar, joka on kuuluisa nougatistaan, jota valmistetaan manteleista. Ensimmäiset mantelipuut istutettiin tänne jo 1600-luvun lopulla. Niiden tuoksu tuntuu nenässä, tai ehkä vain kuvittelen niin. Orangessa siirrymme jälleen isolle tielle ja illansuussa olemme Arlesissa.

Vincent van Goghin korva

Vaatimaton hotelli on vanhan kaupungin laidalla. Tämä herättää kapteenissa epäilyksen: miksi tulimme tähän vanhaan, rupuseen kylään. Päätän avata syyn jollain mielenkiintoisella tavalla.

– Lähdemmekö pienelle kävelyille? Sen aikana ymmärrät varmaan paremmin, miksi olemme täällä.

Captain on hieman vastahakoinen, mutta vaihtaa ajoasunsa kesävaatteisiin yllättävän nopeasti. Nousemme ylämäkeen vievää keskiaikaista katuja, jota reunustavat pienet putiikit ja kahvilat. Kapteeni puuskuttaa ja pyyhkii hikeä kuonoltaan. Kunto ei ole parhaimmillaan. Tulemme aukiolle, jonka keskellä on kuuluisa Arlesin amfiteatteri, Arènes d'Arles. Kapteeni katsoo rapistunutta areenaa ja ihmettelee, mitä täällä oikein hommattiin.

– Kuule, tämä oli sellainen roomalaisten viihdekeskus, jossa järjestettiin gladiaattoritaisteluja, eläinoteluja, julkisia teloituksia ja juhlanäytöksiä.

– Eläinoteluja! Karhu parkaisee. Ei kai täällä sentään minun lajitovereitani ollut?

– Valitettavasti, sanon pahoitellen. Täällä taistelivat eläimet keskenään, tai välillä ihmiset härkiä, karhuja, villisikoja tai susia vastaan. Joskus areenalle raahattiin jopa leijonia ja leopardeja! Mutta tämä on 2000 vuotta vanha teatteri, ei täällä enää taistele kukaan.

Captain Finland on järkyttynyt, eikä löydä tunteilleen sanoja. Kävelee vain hiljaa kohti viereistä sivukatua pää painuksissa ja mumisee mennessään:

– Tapattivat täällä karhuja, meitä viattomia. Ja laittoivat tappelemaan toistemme kanssa...

Olen selvästi valinnut väärän nähtävyyden ja johdattelen kierroksemme vähän matkan päässä sijaitsevalle patsaalle. Sen jalustassa lukee Vincent van Gogh.

Karhu katsoo kummissaan kiveen upotettua ukon päätä. Selitän hänelle, että kyseessä on kuuluisa taiteilija, joka asui ja maalasi tässä kaupungissa vuosina 1888-1889. Mutta hänen mielensä järkkyy, ja lopulta hän leikkasi toisen korvansa irti ja joutui mielisairaalaan. Olen itsekin jotenkin surullinen Vincentin kohtalosta. Maalauksensa saivat arvostusta vasta hänen kuolemansa jälkeen, elämänsä aikana ei tainnut ainuttakaan taulua mennä kaupaksi. Captainin sisäinen taiteilija tuntuu heräilevän ja hän kyselee, millaisia maalauksia tämä Vincent on tehnyt. Kerron hänen olevan kuuluisa ennen kaikkea auringonkukkateoksistaan. Niissä värit loistavat ja ne ovat täynnä energiaa. Siksi tuntuu kummalta, että juuri ne maalannut vaipui mielen synkkyyteen. Ajatuksissamme lähdemme kävelemään takaisin hotellille, mutta eksymme keskiaikaisen vanhan kaupungin kapeille kaduille ja huomaamme pyörivämme ympyrää. Ohitamme useasti saman paikan. Maison Volver hotellimme on jossain kaupungin laidalla. Palaamme usein Kapteenin kauhuksi Amfiteatterille ja valitsemme alaspäin viettäviä katuja umpimähkään. Välillä olemme Rhone-joen rannalla, välillä lampsimme kaupungin ohi kulkevaa isoa bulevardia. Karhu käy kuumana. Häneltä alkaa kunto pettää, mutta onneksemme, kuin sattumalta, edessä aukeava kapea katu näyttää tutulta ja löydämme hotellimme.



KESKUSTELUJA KAPTEENIN KANSSA, OSA VI:

EPÄTOIVOISET ELÄMÄNJAKSOT

Mutustelemme päivällistä hotellin baarissa. Olemme tyytyväisiä, kun onnistuimme palaamaan tänne runsaan tunnin harhailun jälkeen. Captain Finland innostuu keskustelemaan Vincent van Goghin elämästä ja sen traagisuudesta. Juttelemme siitä, että hän haaveili perustavansa kaupunkiin taiteilijayhteisön. Mutta ainoastaan Paul Gauguin saapui Arlesiin ja asui Vincentin kanssa niin sanotussa Keltaisessa talossa muutamia kuukausia loppuvuonna 1888.

Totean kliseisesti, että elämä on täynnä pettymyksiä. Karhu tarttuu heti sanoihini ja tivaa, olenko minä koskaan pettynyt johonkin asiaan tai vaipunut epätoivoon. Olinhan minä:

– Näen vieläkin unta kahdesta elämäni varrella eteen tulleesta epätoivon hetkestä, tai itse asiassa epätoivoisista elämän jaksoista. Ne ovat vaivanneet minua vuosikausia, eikä niistä varmaan koskaan pääse yli.

– Huomaan, ettet kuitenkaan ole leikannut korvaasi irti, Kapteeni toteaa terävästi.

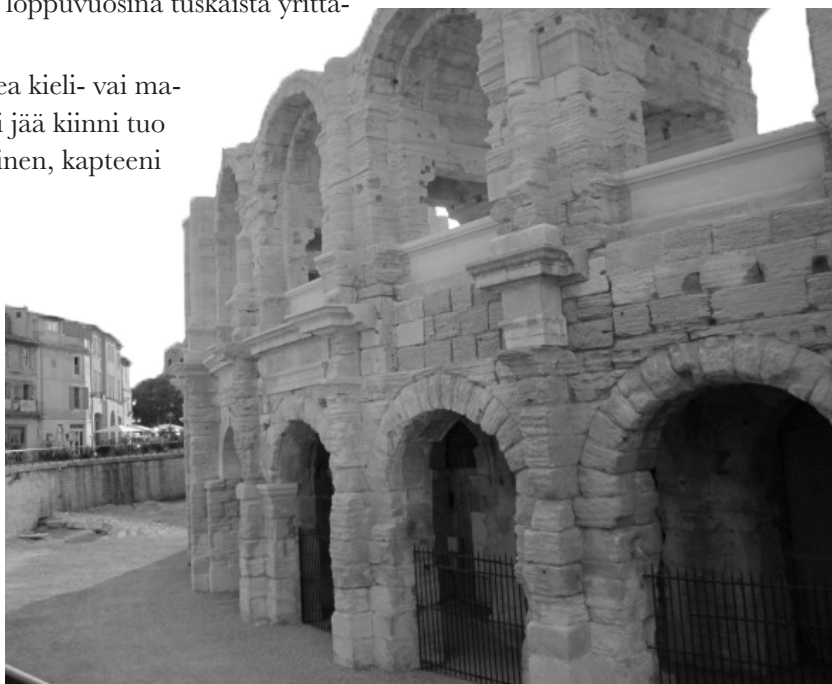
– En niin, ei siihen kuitenkaan ole ollut tarvetta eikä rohkeuttakaan.

Kapteeni katsoo minua kysyvästi ja odottaa, että alan kertoa.

– En oikein tiedä, tästä on vähän noloa kertoa, mutta näen usein unta siitä, että yritän epätoivoisesti selvittää opinnoistani. Tiedätkö, että minulta meni kahdeksan vuotta, ennen kuin valmistuin maisteriksi. Se oli pitkä ja kivinen tie. Ilmeisesti yksi opintoja viivästyttänyt syy oli, että missasin lukion ihan täysin. Tein kaikkea muuta kuin läksyjäni. Sain silloin ensimmäisen moottoripyöräni, perustin bändin ja tyttöystävääkin etsin. Olin täysin epätoivoinen, pääsisinkö ylioppilaaksi. Kun sitten sain rimaa hipoen valkolakin, olivat paperini varmasti sen lukion historian huonoimmat. Oli kauheaa huomata, että olin ollut vuosia jossain oppimisen pesukoneessa, enkä ollut oppinut mitään. Epätoivo ja huoli tulevaisuudesta painoivat päälle. Oli ikävää jäädä ulkopuoliseksi.

Captain Finland tuijottaa minua ja nyökyttelee myötätuntoisesti päätään. Kovalla työllä ja onnella pääsin sisään kauppakorkeakouluun. Opiskelu oli minulle toisaalta täynnä riemua, mutta loppuvuosina tuskaista yrittämistä.

– Oliko sinulla surkea kieli- vai matikkapää? Niistä se kai jää kiinni tuo opinnoissa menestyminen, kapteeni toteaa.



– Lähinnä epätoivoinen kielissä, olinhan jäänyt luokalleni viimeisenä lukiovuonna lyhyestäsaksata. Englannin kokeessa olin pisteen päässä reputtamisesta. Kielissä olin siis täysin onneton.

Viimeiset opiskeluvuodet olivat tuskaista yrittämistä. Unet opintojen keskeneräisyydestä, vuosien epätoivosta ja valtavasta määrästä kursseja, joita olisi vielä jäljellä, eivät jätä vielääkään rauhaan. Alitajunta kiihtyy esiin menneen elämän epämääräisyyttä.

– Ehkä kurkotin liian korkealle noissa opinnoissani, vaikka hyvät paperit lopulta sain. Olen kutsunut tuota opiskeluaikaani vaimonhakumatkaksi, joka onnistui toisaalta yli kaiken. Tapasin Arjan, ja kun valmistuimme lähes yhtä aikaa, oli meille syntynyt jo esikoisemme Leo-Matti ja Oliver teki tuloaan. Tällä oli siis onnellinen loppu, mutta edessä oli vielä yksi epätoivoinen elämänjakso.

Olin haaveillut jo pienenä poikana, että jatkaisin isäni kauppaa. Vähitellen ajauduin tielle, jonka päässä häämötti kauppiaan ammatti. Minusta tulisi onnellinen kolmannen polven puotipuku. Isoisä-Kustaaalla oli 1930-luvulla kyläkauppa Ähtärin Mäkikylässä. Syksyllä 1939 tuli eteen kuitenkin konkurssi, ja perhe muutti Jyväskylään. Kauppakoulun käytyään Matti-isäni toimi aluksi myymälänhoitajana eri puolella Keski-Suomea. Kustaan toiveiden mukaisesti, ja myös hänen avustuksellaan, isäni avasi oman lähikaupan Jyväskylään Tellervonkadulle vuonna 1955.

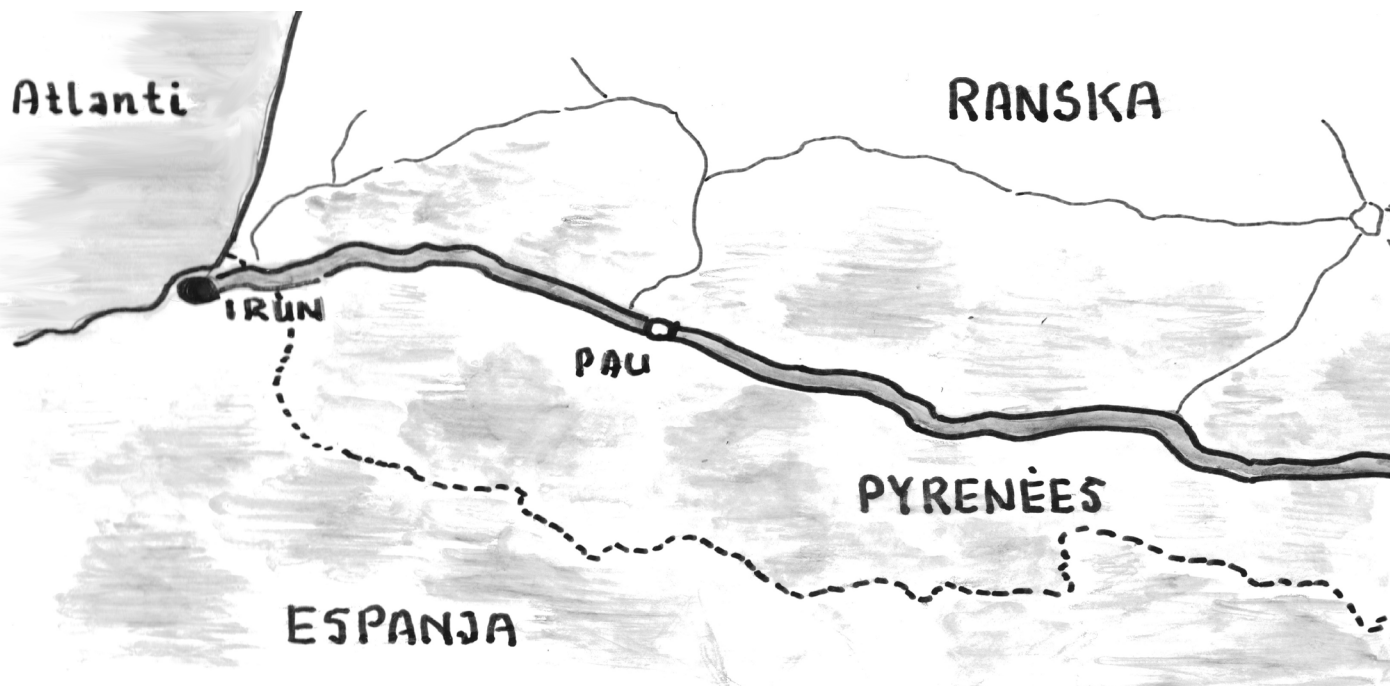
– Siitä alkoi vuosikymmenten pituinen, varsin menestyksenkäs kaupanpito. Me lapset kasvoimme kaupan takahuoneessa ja tiskin takana sellaiseen elämäntapaan. Oli varsin luonnollista, että ryhdyin kauppiaaksi tammikuussa 1990.

– Voi hurjaa! Karhu rääkäisee. Sait syödä ilmaiseksi niin paljon karkkeja kuin halusit. Ja muitakin herkkuja – pullaa, munkkipossuja ja juoda limsaakin mielin määrin.

– Niin, olihan tuo mahdollista, mutta pian kauppiaan pitkät työpäivät ja rahahuolet alkoivat painaa mieltä matalaksi.

Pari vuotta meni hyvin alkuinnostuksen vallassa, sitten Suomi painui varsin nopeasti syvään lamaan. Kustannukset nousivat, korotkin olivat välillä yli 20 prosenttia. Myynti ei kasvanut ja rahasta oli koko ajan pulaa. Laskujen eräpäivät paukkuivat ja piti neuvotella tavarantoimittajien kanssa maksuaikaa ja luottoa. Kaupunkiin perustettiin nopeaan tahtiin uusia automarketteja, kun kaupparakentaminen vapautui. Lähi-kaupat jäivät jalkoihin.

– Olin väsynyt ja huolissani. Meille syntyi vielä kolmas poika, Ilkka, ja olisi ollut ihan välttämätöntä antaa aikaa perheelle. Mutta lähdin töihin aamulla ennen kahdeksaa ja tulin kotiin ilta seitsemältä, kuutena päivänä viikossa. Lisäksi tein yötä myöten vielä paperitöitäkin. Hukkasin suuren osan poikiemme lapsuudesta, ja he menettivät osan isästään. Sitä ei voi



millään korvata. Onneksi minulla ja pojilla oli vahva ja rakastava Arja, joka teki kaikkensa perheen hyväksi. Siksi poikamme saivat elää onnellisen lapsuuden, jossa isä oli kuitenkin paljon poissa.

Tiedän myös Matti-isäni kantaneen suurta huolta minusta ja kaupasta. Hän auttoi minua lähes päivittäin. Tuli aamuisin kaupalle ja puuhasi kaikenlaista. Välillä hän tuurasi lyhyitä lomiam ja harvoja vapaapäiviä. Mutta mikään ei auttanut. Isot velat huolestuttivat. Ei niitä saanut lyhennettyä yhtään, vain korot pystyin maksamaan. On suuri ihme, etten palanut loppuun, sillä jostain ihmeestä meiltä kaikilta löytyi aina ripaus elämäniloa ja jaksamista. Mutta uniin tämä elämänkriisi tulee edelleen, aika ajoin. Niissä koen itseni ulkopuoliseksi ja voimattomaksi. Monesti isäni tekee unikuvissa töitä kaupassa surullisena, väsyneenä ja puhumattomana. Itse en pysty tekemään mitään. Olen jossain ulkopuolella, osattomana ja jätän kaupan muiden harteille.

– Viisitoista vuotta maksoin kaupanpidosta jäljelle jääneitä lainoja, ja se tuntui epäoikeudenmukaiselta. Niissä oli isäni ja äitini asunto vakuutena, eikä heitä voinut taivasallekaan jättää.

– Joten siinä oli oikeastaan kaikki elämäni pettymykset ja toivottomuuden hetket. Ei niitä montaa ole ollut, onneksi, mutta uniin ne tulevat edelleen, sen verran ovat koville ottaneet. Vincent van Gogh on sanonut: “Elämä on vain pitkää kamppailua valon ja

pimeyden välillä.” Onneksi se ei pidä minun kohdallani paikkaansa.

– Entä sinulla rakas Kapteeni, onko elämässäsi ollut haasteita? kysyn vuorostani.

Hän katsoo minua hetken vakavissaan ja sitten kasvoille nousee tuttu virnistys:

– Onhan minulla yksi suuri haaste, ja sekin tahtoo tulla uniin.

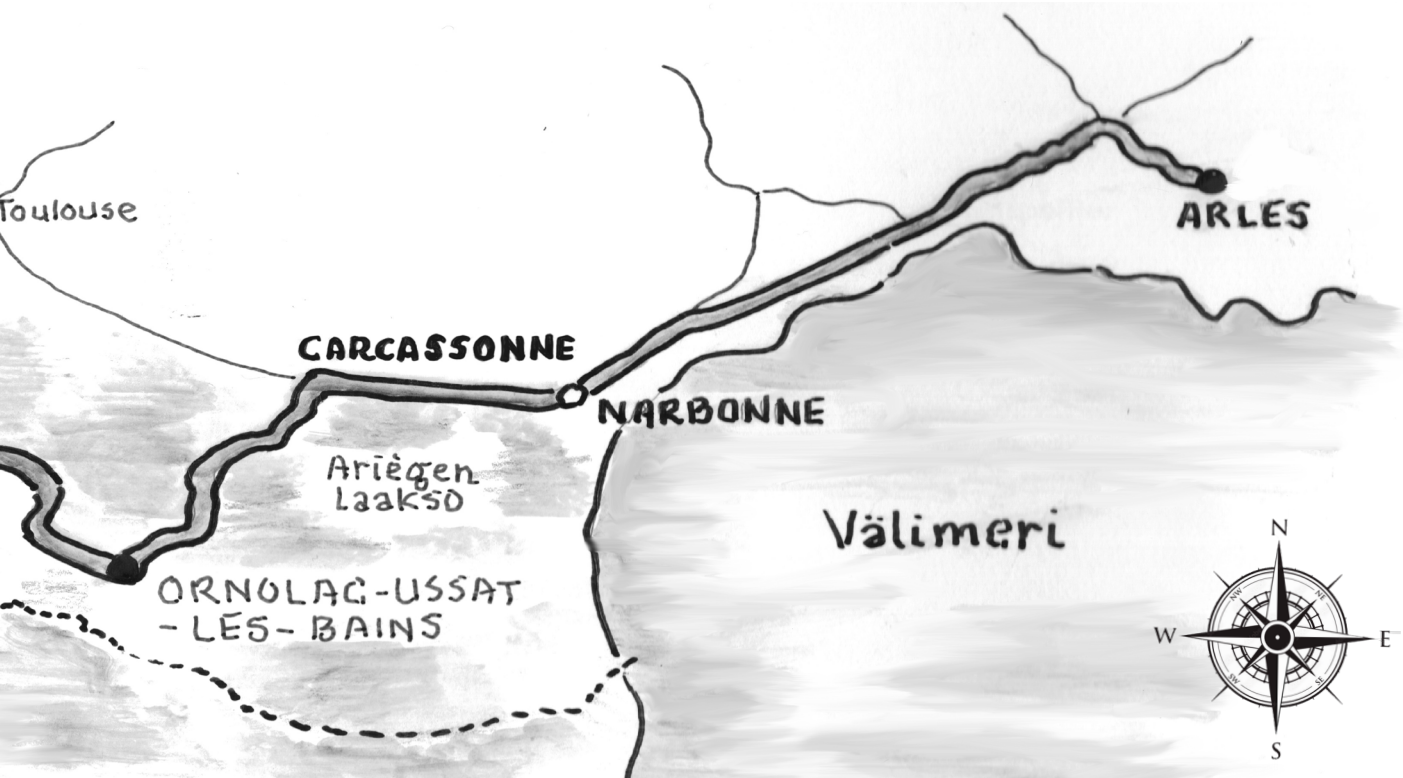
– Kerro, kehotan uteliaana.

– No se, että miten kestan sinun juttujasi kotiin asti!

Nauramme sutkautukselle niin hervottoman äänekäästi, että baarin muut, lähinnä taiteellisen ja boheemin näköiset, arvatenkin Vincent van Goghin ihailijat, katsovat meitä lähes murhaavasti. Emme me heistä välitä ja Karhu toteaa ironisesti:

– Leikatko korvansa, jos meidän naurusta mielensä pahoittavat.

– Niin, mitä olisi elämä ilman rohkeutta yrittää jotain uutta ja mikä pelottaa eniten, kerron Vincentin tokaisseen.



9. PYRENEIDEN VUORISTOSSA

Oli perjantai ja 13. päivä. Eilisen keskustelumme jälkeen heräilin varsin rauhallisesti. Mietin ensin, missä olin ja sitten missä Captain, hänen sänkynsä oli tyhjä. Vilkaisin ulos ikkunasta, ja siellähän matkakaverini oli hotellin sisäpihalla kyykyssä moottoripyöränsä vieressä ja näytti säättävän jotain. Pian hän palasi huoneeseen ja alkoi selittää:

– Katsoin tulppaa, ja se oli väriltään kuin Saharan hiekka. Kone on käynyt aika kuivana ja kuumana. Hyvä kun ei ole leikannut kiinni, tai olisihan ollut mahdollista, että mäntään olisi tullut reikä.

– No, miten aiot konetta säätää? kysyn huolestuneena.

– KG (katsoin googlesta) ja avasin kaasuttimen. Tein niin kuin neuvottiin, nostin luistimen neulaa yhden pykälän. Nyt kone saa vähän enemmän bensaa suhteessa ilmaan.

Nyt ymmärrän, miksi Kapteenin MZ kulki niin lujaa. Se otti ohuella seoksella reilusti kierroksia, ja varsinkin tasainen moottoritie sopi tälle säädölle tosi hyvin. Mutta riskin rajoilla on ajettu. Onneksi kone ei hajonnut.

Pääsimme matkaan, vaikka Kapteenilla oli vaikeuksia saada MZ käyntiin. Kaasutin oli ollut irti pyörästä, ja meni hetki ja kymmenen polkaisua ennen kuin se täyttyi polttoaineella. Sitten se lähti...

Mentiin hyvää vauhtia kohti länttä. Navigaattorissa minulla oli asetuksena ”lyhin reitti”, ja se toi päivän ohjelmaan hieman jännitystä. Alkumatkan moottoritie oli tylsä, mutta Narbonnesta suuntasimme suoraa kohti Atlantin valtamerä ja tunnelma muuttui pikkuhiljaa iloisemmaksi. Carcassonnesta lähdimme kohti etelää ja Pyreneitten vuoristoa, joka on yli 400 kilometriä pitkä vuorijono. Se ulottuu Biskajalahdelta Välimerelle ja muodostaa luontaisen rajan Ranskan ja Espanjan välille. Saisimme tehdä matkaa sen huomassa seuraavat kolme päivää.

Tiet pienenivät ja navigaattori ohjasi meitä ihmeellisille reiteille. Limouxissa ajoimme yhden maalaistalon pihaan ja ihmettelimme, minne tie katosi. Tark-

kanäköisenä Captain Finland huomasi pellon laitaa kulkevan pienen polun, jota lähti seuraamaan. Polku jatkui pienenä metsätienä ja päätyi lopulta isolle kadulle. Ilmeisesti tämä oli navigaattorimme valitsema lyhin reitti ja kylätie oli aikaisemmin kulkenut tätä hyllättyä ”tietä” pitkin.

Olimme samoilla reiteillä, joita sadat Ranskan Ympäriajoihin osallistuneet kilpapyöräilijät olivat hiki hatussa tahkonneet lähes joka vuosi. Tie kulki upeissa maisemissa! Nousimme mutkaista reittiä kohti ylänköä, joka sijaitsi yli kilometrin korkeudessa. Syöksyimme vauhdilla läpi pilviverhon. Pian eteemme aukeni laaja ylänkö ja suora tie, jota reunustivat maalaistalot, pellot ja tiheät metsät. Aika unenomainen tunnelma, maailma, jossa ei ollut muita värejä kuin harmaa ja tumman vihreä. Kuten ystävämme Keijo Virtanen olisi sanonut, ajoimme todellakin maisemassa!

Sitten käännyimme pienen pienelle D20 tielle, joka alkoi laskeutua Ariègen laaksoon. Paljon mutkia ja kyllä, joiden läpi ajoimme varoen kotieläimiä ja kyläläisiä. Lopulta majoituimme Ornolac-Ussat-les-Bainsiin, joka on pieni, historiallinen kylä. Se on tunnettu lämpimistä mineraalilähteistä ja rentouttavista hoidoista. Hotellimme Résidence Thermale du Parcin asiakkaat olivat mielestämme enimmäkseen kuntoutettavia ja liikuntarajoitteisia. Hotellihuoneemmekin oli esteetön isoine ovineen ja kylpyhuoneineen. Se oli erityisesti suunniteltu ihmisille, jotka tulevat kylpylähoitoihin, mutta meille vain yhden yön lepopaikka.

Suihkun ja lyhyiden unien jälkeen Kapteeni oli valmis lähtemään paikalliselle grillille. Se sijaitsi vanhasa ja vaatimattomassa rakennuksessa vuoren rinteellä. Ystävällinen tarjoilija toi ruokalistan, ja Karhu ryhtyi katselemaan sitä asiantuntevan näköisenä.

– No, mikä maistuisi sinusta parhaalta, löytyykö sieltä mitään sopivaa syötävää? kysyn naurua pidätellen, sillä lista on laadittu ranskan kielellä.

– Tuota, minä mietin vielä hetken, kyllä täällä on muutama hyvä vaihtoehto.

Tarjoilija tuli tiedustelemaan tilausta. Captain kysyi, haluaisinko tilata itse, vai tilaako hän meille molemmille samanlaiset ruuat. Minulle sopi, että hän hoitaa asian.

– We like to have, for Entrees, two Assiette de charcuterie, for main course two Magret de canard entire. For dessert two Fondant Moelleux chocolat. And of course one bottle of local red wine.

Katsoin Kapteenia hämmentyneenä ja kysyin:

– Tiesitkö yhtään, mitä tilasit? Ruokalistahan oli ranskaksi, etkä ilmeisesti osaa kieltä.

– En osakaan, mutta uskon tilanneeni hyvät sapuskat, nimet olivat niin herkullisia!

– Mutta pitikö tilata kokonainen pullo viiniä, huomenna pitäisi ajaa vielä pitkä matka, ja reitti kulkee kapeilla vuoristoteillä.

Captain ei vastannut, vaan kaatoi molempien lasiin reilun annoksen tarjoilijan tuomaa viiniä ja hymyili iloisesti.

Meille tuotiin alkuruuat, ja ne näyttivät herkullisilta: erilaisia makkaroita, ilmakuivattua kinkkua, maksapateeta, hienoksi leikattuja lihasiivuja, pikkeloityjä kurkkuja sekä leipää. Ei hassumpaa, hyvä valinta. Odotin jännittyneenä pääruokaa. Pian edessämme oli isot lautaset, joilla komeili kokonainen paistettu ankanrinta viinikastikkeessa, ranskanperunoita ja vähän vihanneksiakin.

En ollut aikaisemmin syönyt ankkaa, joten tämä maistui hieman erikoiselta. Välillä jouduin ottamaan pitkän kulauksen viiniä. Jälkiruuaksi saimme ihanan pehmeää suklaakakkua kermavaahdon kera.

Joimme viinin viimeistä tippaa myöten ja maksoimme ruuat. Oli aika lähteä unten maille.



KESKUSTELUJA KAPTEENIN KANSSA, OSA V: RAKKAUS

Teemme vielä pienen kävelyretken kylässä ja istahdamme lopulta hotellin vieressä sijaitsevan puiston penkille. Herkullinen illallinen kutkuttelee vielä vatsassa ja viinin kuiva ja hienoisen hapan jälkimaku tuntuu kielellä.

– Tiedätkö Kapteeni, että matkamme Iruniin alkaa olla lopussa. Huomenna olemme jo tämän matkan päätepisteessä. Siellä vietämme kolme viikkoa töitä tehden ja vieraillen eri paikkakuntien Tiimiakatemoissa. Sitten alkaa 3000 kilometrin matka kohti Suomea. Vaimoni Arja liittyy tässä vaiheessa seurueeseemme.

– Tekisikö hän matkaa minun vai sinun kyydissä? Captain Finland kysyy uteliaana.

– Taitaa olla niin, että BMW on paras vaihtoehto. Siinä on voimaa ja isosti tilaa.

Kapteeni tuntuu tyytyvän osaansa, mutta alkaa kysellä lisää:

– Miten on mahdollista, että Arja on niin innostunut moottoripyöristä? Eihän tämä ole mikään naisten juttu. Ja olen kuullut, että hän ajaa itsekin.

– Ajaa toki, ja on ajanut varmaan kymmeniä tuhansia kilometrejä. Ensin kaksipuolikkaalla Mitsillä, sitten Suzuki DR kuussatasella, BMW Fundorolla, Kawasaki ER ja KLE viissatasilla ja Honda Transalpilla. Kaiken näköisillä ja kokoisilla moottoripyörillä, ilman suuria ongelmia.

– Rohkea nainen! huudahtaa Kapteeni. Ilmanko hän ymmärtää, miksi teen näitä moottoripyörämatkoja ja rakastat ajaa kaksipyöräisillä. Olen lukenut alan lehdistä kertomuksia yhteisistä matkoistanne ympäri Pohjoismaita ja Eurooppaa. Nyt olet pitkästä aikaa matkalla yksin, tai itse asiassa minun kanssani. Eikö sinulla ole ikävä häntä näiden viikkojen jälkeen?

Tietysti on kova ikävä, enkä yritä sitä peitellä.

– Hän on paras mahdollinen reissukaveri. Heti seurustelumme alkumetreillä tuntui, että elämästä hänen kanssaan voisi tulla suuri seikkailu. Yhdessä olimme enemmän ja rohkeampia. Kun hankin Arjalle ensimmäisen Euroopan reissumme jälkeen oman moottoripyörän, hän tarttui ohjaksiin pelkäämättä ja vailla ennakkoluuloja. Siitä lähtien olimme mielestäni tasavertaisia kumppaneita niin matkoilla kuin yhteisessä arjessa.

Captain alkaa kiuseitella minua, että kyseessä taitaa olla jonkinlainen rakkaustarina.

– Rakkaus on kummallinen asia, jotenkin se vain syttyi meidän välille, sanon hiljaisella äänellä. Vasta toisena opiskeluvuotena ”näin” hänet, vaikka olin nähnyt varmaan joka päivä. Silmät ovat sielun peili, ja vain yksi hetken viipyilevä katse avaa sinulle toisesta uuden tason, yhteisen salaisuuden ja tiedostamattoman.

– Yhteisen salaisuuden ja tiedostamattoman, mitä ihmettä nyt tuolla tarkoitat!? Kapteeni huudahtaa vähän liiankin äänekkäästi.

Rauhoittelen kaveria ja kerron kyseessä olevan yksinkertaisesti rakastumisen. Alat nähdä toisen aivan eri näkökulmasta, aivan kuin heräisit unesta uuteen todellisuuteen:

– On äärettömän vaikea avata keski-ikäisen miehen tunnemaailmaa. Rakastumisen miehinen näkökulma on ulospäin rujo, vaikka se todellisuudessa onkin äärettömän herkkä ja kaunis. Tuon yhteisen salaisen tason selittäminen on lähes mahdotonta. Jos sen avaa, suoltaa suustaan typeriä kliseisiä lauseita ja lausahduksia. Eikä se ole sen arvoista, vaan arvokkaampaa. Mutta siellä se on se rakkaus, vähän niin kuin kukkalaatikossa, jossa rakkauden kukat kukkivat.

Kapteeni naurahtaa ja väittää vihdoinkin ymmärtävänsä, mistä puhun. Hänkin haluaisi rakastua prätkätyttöön ja tehdä reissuja pitkin Eurooppaa ja pitemmällekin, vaikka Afrikkaan tai Amerikkaan. Kerron, kuinka tärkeää on ollut, että vaikka me olemme Arjan kanssa ihmisinä varsin erilaisia, olemme kuitenkin samaan aikaan yhtä ja yhdessä. Me hengitämme samaa ilmaa.

– Vaikka ajatte omilla moottoripyörillä ja omalla tyyllillä, olette silti samalla matkalla, samoilla teillä ja samoissa maisemissa, Captain sanoo kuin jatkaen ajatelmaani.

– Juuri niin! Se on se juttu. Ja sisältyyhän siihen rakkauteen myös vastustamatonta fyysistä vetovoimaa ja intohimoa, joka lämmittää ja hellii. Kyllä sekin on tärkeää.

Kapteeni etsii ajatuksia ja ajatuksilleen sanoitusta. Sanon, että on tärkeää muistaa, että jos toinen uhraa

elämästään kymmeniä vuosia jakamalla arken-
sa sinun kanssasi, olet vastuussa siitä, että nuo
vuodet ovat mahdollisimman arvokkaita ja hy-
vähenkisiä. Et voi pilata rakkaasi elämää olem-
ma tylsä, itsekäs tai välinpitämätön.

– Just niin, sanoi Kapteeni. Ja kyllä rakkau-
den kukkalaatikkoa pitää kastella ja lannoittaa,
kuivuneita kukintoja nyppiä pois ja antaa tilaa
uusille. Joten voisin neuvoa sinua, että aika ajoin
Arjalle pitäisi ostaa uusi moottoripyörä!

– No voi perkales, olet vihdoinkin ymmärtä-
nyt rakkauden ytimen, huokaisen helpottunee-
na.



10. LOPULTA PERILLÄ

Aamulla sataa, taas kerran. Hyppäämme hieman
haikein mielin pyöriemme päälle. Minä painan start-
tinappia. Kapteeni on potkaissut koneen käyntiin ja
laittanut ajolasit silmilleen. Nyt hän istuu määrätie-
toisen näköisenä satulassa. Illalla olisimme perillä,
joten tämän matkaosuuden tapahtumat muuttuisivat
muistoiksi, jotka säilyisivät mielessä tai katoisivat
lopullisesti. Olemme matkanneet ”syvissä vesissä”,
yhteiset kokemuksemme eivät voi olla vaikuttamat-
ta elämäämme. Mieleemme ovat kilometrien varrella
puhdistuneet, ajatuksemme kirkastuneet, jopa kur-
kottaneet uuteen suuntaan.

Pyreneiden vuoristotiet ovat kiehtovia. Eteen tu-
leva maisema vaihtuu koko ajan. Tässä kelissä tun-
tuu kuin seuraisi mustavalkoista vanhaa elokuvaa
1930-luvulta. Mutkitteleva tie kulkee tuuhean met-
sän läpi, kurkottelee välillä vuorten huippuja ja pa-
laa sitten alas halkaisemaan pienien kylien raitteja.
Seuraan kapteenin ajamista tyytyväisenä. MZ taipuu
kurveihin tyylikkäästi, kiihtyy suorilla täyteen nopeu-
teen, syöksyy sitten serpentüineihin ennakkoluuttomas-

ti, jopa hieman aggressiivisesti. Näen Kapteenin naut-
tivan ajamisesta. Hän nostaa kättään lähes jokaiselle
vastaantulijalle, ”ampuu” laiturilla käyskenteleviä
lehmiä ja nousee välillä jalkatappien varaan ajamaan
Mitsiä seisaalta.

Loppumatkan kuljemme moottoritietä A64, jota
kutsutaan myös La Pyrénéeksi. Suunta on suoraa kohti
lanttä. Pyreneiden vuoristo seuraa matkaamme ava-
ten kulkijalle kauniita maisemia. Ohitamme Tarbe-
sin ja Paun. Lopulta ylitämme Ranskan ja Espanjan
välisen Bidasoa-rajajoen. Raja-asema on viikonlop-
puisin ja kesäisin ruuhkainen, nyt ajamme sen läpi
pysähtymättä. Moottoritie A64 muuttuu Baskimaan
AP kahdeksaksi.

Edessä ovat viimeiset kilometrit. Pian Irunin kadut
avautuvat mielenkiintoisina eteemme. Löydämme hel-
posti majapaikkamme emännän. Saamme avaimet
vuokra-asuntoomme ja könyämme sisälle. Kaptee-
ni tiputtaa tavaransa makuuhuoneen lattialle, eikä
jaksakaan sanoa mitään, vaan kaatuu selälleen sänkyyn.

Pian hän on täysin unessa, kuorsaa niin kuin karhu talviunilla.

Alkaa kolmen viikon työrupeama Baskimaassa. Vierailen työtehtävissä eri puolilla aluetta. Irunissa tutustun paikallisen Tiimiakatemian porukkaan. Vietän aikaa heidän treeneissä ja palaverissa. Koulutan myös suomalaisia ja kansainvälisiä Tiimimestariryhmiä, jotka haluavat syventyä tiimioppimisen saloihin. Tutustun uusiin mielenkiintoisiin ihmisiin, sekä tapaan vanhoja tuttuja.

Kapteenilla alkaa aika käydä pitkäksi, koska hän ei pysty eikä haluakaan osallistua viralliseen ohjelmaani. Ei ole yllätys, että eräänä aamuna herään yksin asunnossani. Pöydällä on kauniilla käsialalla kirjoitettu lappu, jossa Karhu kertoo lähteneensä jatamaan matkaa:

”Lähden ajamaan kohti Suomea. Aion kuitenkin vierailla Pariisissa tapaamassa vanhoja tuttujani, kiipeän myös Eiffelin torniin. Sitten kurvaan Sveitsin alppiteiden kautta Itävaltaan. Seuraavaksi on vuorossa Praha. Suunnitelmana on viettää kaupungissa riemukas ilta sotamies Sweikin kapakassa, ehkä tempaisen pienoiset kannitkin. Toivuttuani siitä jatkan Via Baltikaa pitkin Tallinnaan, sitten vihdoin laulalla Suomeen.”

Lopuksi Kapteeni heittäytyy tunteelliseksi ja kiittää yhteisestä matkastamme:

”Kiitan Sinua vilpittömästi yhteisestä matkastamme. Päivät tuntuivat aluksi vain raadollisilta siirtymiltä paikasta A paikkaan B. Kilometrien myötä löysimme sille syvällisemmän merkityksen. Suorittamisen tilalle tuli olemisen rikkaus ja Zen mieli. Ajoimme hetkessä, emmekä muistelleet menneitä tai murehtineet tulevia. Etenimme avoimin mielin ja uteliaina. Iltaiset dialogimme olivat syvällisiä, mutta emme tarkertuneet niiden herättämiin tunteisiin, vaan koimme niiden vapauttavan meidät tuskallisista ajatuksista ja muistoista.”

Kirjeen lopussa Kapteeni toteaa helpottuneena:

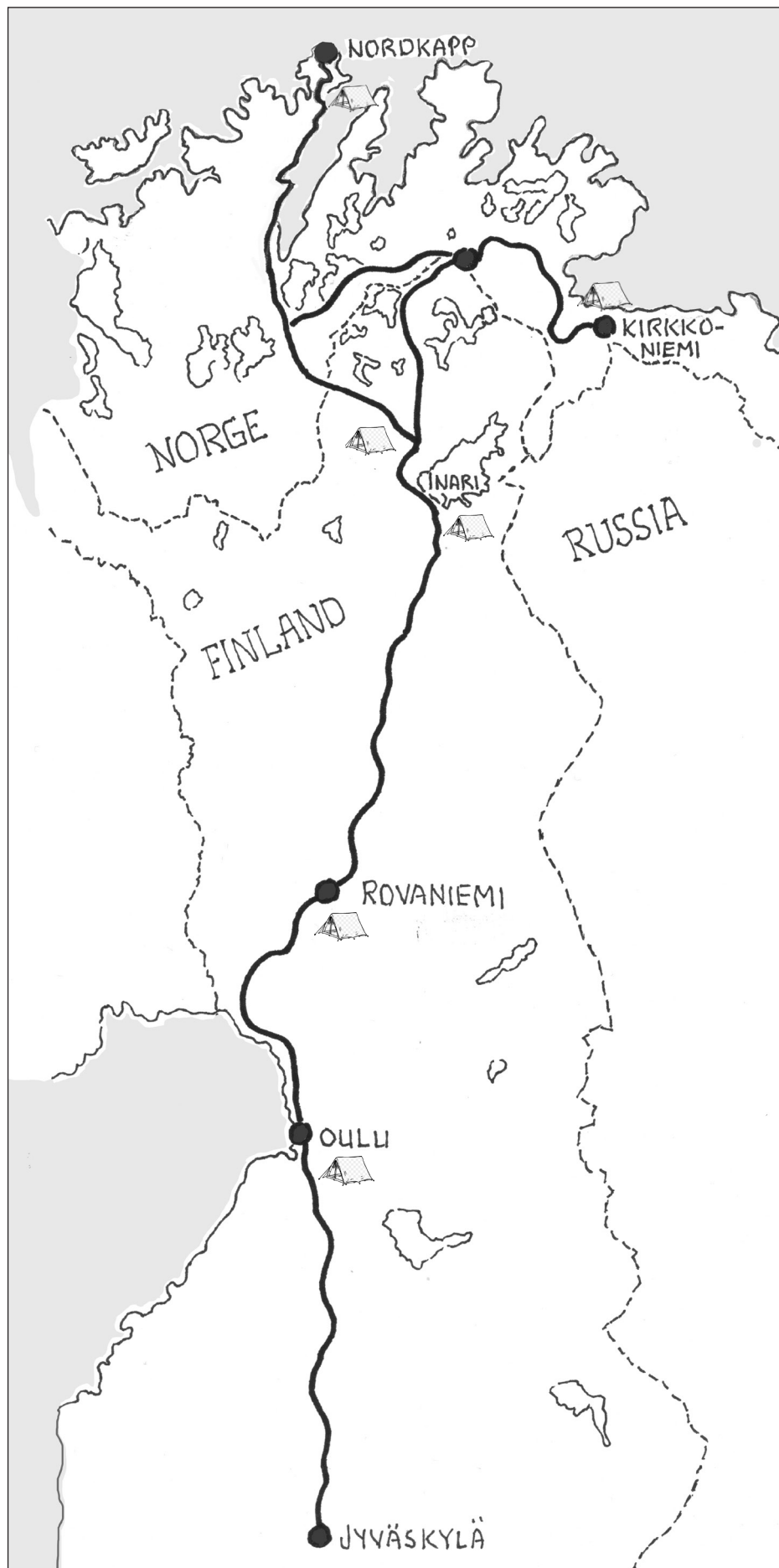
”Yhteisen matkamme jälkeen mieleni on rauhallinen kuin tyyni järvi. Lähden kotimatalle ajatukset kirkkaina, lisäksi koen onnellisuutta muistellessani seikkailuamme. Toivotan koko sydämestäni Arjalle ja Sinulle hyvää kotimatkaa. Kerrothan Hänelle parhaat terveiseni!

Rakkaudella

Captain Finland

Ps. Jos MZ ei kestä kotiin asti, poimikaa minut matkaanne jostain kylästä (kapakasta?). Ilmoitan tarvittaessa sijaintini koordinaatit.”





MATKAKERTOMUKSIA 1/6:

ETSIKKOMATKALLA NORDKAPPIIN

– POHJOISEN NIEMEN TAIKAA

Matkalla ollaan taas kerran, mietin kun kömmin unisena juuri ostetusta Iglu vaelusteltasta ulos. MZ kiilteli aamuauringossa. Se palveli minua jo viidettä kesää. En ollut katunut päivääkään sitä, että vaihdoin vanhan PV-Volvoni karuun itäpyörään. Olin varustanut sen muun muassa isolla tuulisuojalla ja vain kolmipuolikkaaseen Hondaan sopivalla tavaratelineellä.

Olin lähtenyt edellisenä päivänä Jyväskylästä ja leiriytynyt Oulun Nallikariin. Heti alkumatkasta oli tullut ongelmia. MZ oli alkanut nykiä ja kolista oudosti, mutta ”kol-kutellen” pääsin kuitenkin perille. Illan hämärässä ryhdyin tutkimaan moottoria, ja melkein heti vika löytyi. Sylinterin kansi oli jostain syystä löystynyt ja aiheuttanut ylimääräistä meteliä. Kiristäminen ei vienyt kuin hetken, löysin ihan näppituntumalla oikean momentin, siinä ei momenttiavainta tarvittu.

Pari seuraavaa päivää ajoin lähestulkoon neulapohjoiseen. Rovaniemen Campin-gillä vietetyn yön jälkeen suuntasin kohti Ivaloa. Matkalla poikkesin Tankavaaran Kultamuseolla ja Kaunispäällä.



Vaihdoin merta edessä

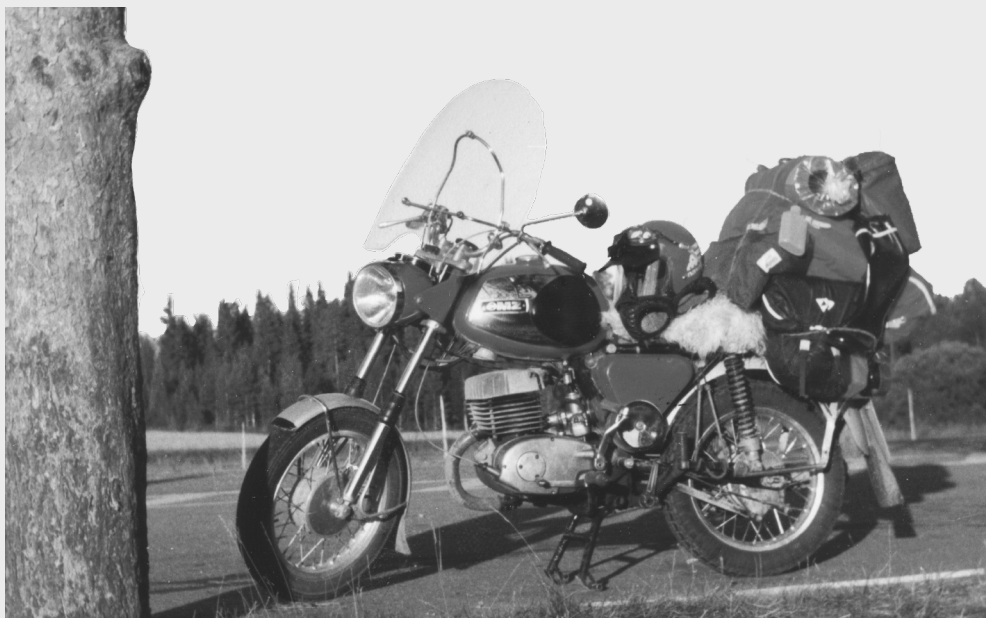
Vaihdoin Ivalon pankissa markkoja Norjan kruunuihin. Päivän ajosuunnitelma oli vielä avoin ja lähdin ajamaan ilman selkeää päämäärää. Lopulta syntyi ajatus ajaa Kirkkoniemelle Sevettijärven kautta. Reitti veisi minut keskelle aitoa Lapin luontoa. Inarissa kysyin bensa-asemalla Sevettijärven tien kuntoa. Myyjä sanoi sen olevan ainakin autolla ihan ajettavassa kunnossa, mutta vielä tietyön alla. Päätin ainakin käydä kokeilemassa.

Tien alun infotaulussa kerrottiin varsin asiallisesti, että tiedossa olisi varsin heikkokuntoinen kulkuväylä. Suuri pölypilvi seurasi kulkuani ja alku tuntui haasteelliselta, sillä renkaat lipeivät mukulakivien alla, kuopat seuraavat toisiaan ja välillä olin juuttua pehmeään hiekkaan. Pysähdyin miettimään tilannettani. Tällä kuormalla, kahdella 16 tuuman katurenkaalla ja hiekkatiekokemuksella ei kannataisi lähteä yli 100 kilometrin pituisella lähes lähes asuttamattomalle taipaleelle. Oli siis käännäyttävä takaisin...Pian oli tasainen asfaltti renkaiden alla ja olo tuntui huojentuneelta.

Pian ajoin upeissa maisemissa kohti Utsjokea, jonka ruokabaarissa poroisännät keskustelivat kiivaasti lohijoen kuivuudesta. Paikallinen nuoriso hieman hymyili itäpöyrälleni. Eihän tuo ole mikään ihme, olivathan he tottuneet koko kesän jatkuneeseen turistivirtaan, jonka mukana kulkevat todelliset motoristit ajoivat vähintään neljä kertaa isommilla prätkillä pillit kiiltäen ja tanner tömisten, pohjoisen oloja uhmaten ja itseään rääkäten sietokyvyn rajoille satojen kilometrien päivätaipaleilla. Mitsit ovat tietysti heidän mielestään ihan mopoja, mutta minun mielestäni ihan mukavia ja matkakelpoisia. Hymyillen lähdin ajamaan kohti Norjan rajaa.

Rajalla en kohdannut vastarintaa. Olin Norjassa, öljylautojen, Naton ja huonosti ruotsia puhuvien maassa. Pian sain kosketuksen Jäämereen, joka välkehti ympäril-

”Täällä olin yksin, ympärillä tunturit ja merta, silmäkantamattomiin.”



läni sinisenä ja raikkaana kuin deodoranttimainos. Kirkkoniemi oli edelleen mielessäni ja kuluvan illan päämäärä. Sen saavuttamiseksi olisi tehtävä työtä, sillä sinne pääsi vain hiekkatietä, joka oli huonossa kunnossa, vaikka karttani kertoi sen olevan asfalttia.

20 kilometriä ennen Kirkkoniemeä tie muuttui leveäksi asfaltiksi. Kaupungista en löytänyt sopivan hintaista hotellia, joten palasin aikaisemmin ohi ajamalleni NAF-leirintäalueelle. Olin tyytyväinen maa-
tessani lämpimässä makuupussissa sateen ropistessa teltan kattoon. Lähes 400 kilometriä – rankka taival oli palkinnut voittajansa hyvällä yönellä.

Kirkenes – Kirkkoniemi

Kirjallisuus väittää Kirkkoniemen olevan yhtä kaukana idässä kuin Istanbul ja yhtä kaukana pohjoisessa kuin Keski-Grönlanti. Heräsin kuitenkin mukavaan eikä niinkään eksoottiseen norjalaisaamuun hyvällä mielellä ja aioin pitää lepopäivän.

Kaupungin asukasluku oli noin 5000. Viime sotien aikana se hävitettiin täysin ja se oli voimakkaimmin pommitettuja kohteita Euroopassa, ilmeisesti Norjan suurimpien rautamalmiesiintymien takia. Kirkenes tuntui myös ystävälliseltä paikalta. Nuoriso oli samantilaista kuin missä tahansa maassa. Oli amerikanrautoja, isoja prätkiä, farkkuja ja Coca-Colaa. Neuvostoliiton rajan läheisyys ei tuntunut ahdistavalta, vaikka raja kulki vain parin kymmenen kilometrin päässä.

Kohti Nordkappia

Leirin purkaminen kävi rutiinilla ja jokainen tavara tiesi paikkansa monimutkaisessa pakkausjärjestelmässä. Nyt suuntasin länteen ja se tiesi paluuta jo tutulle hiekkatielle. MZ rimpui tieurissa ja kuopat testasivat ylikuormatun pyöräni jousitusta. Karu ja kaunis luonto sekä rauha palkitsivat etenemisen vaivat. Pysähdyin tauolle lähelle risteystä, josta kääntyi tie Sevettijärvelle. Sen toista päätä kävin kokeilemassa, mutta totesin liian huonokuntoiseksi. Vieläkin harmitti.

Pian olin ajamassa upealla Tenon sillalla jota kutsutaan myös nimellä Tana Bru (valmistunut 1948). Sen alla virtaa Tenojoki, pohjoisen Lapin valtavirta ja entinen kulkuväylä. Joesta on pyydetty maailman suurin vavalla saatu lohi, 36 kilon painoinen!

Matka alkoi sujua omalla painollaan, kilometrit unohtuivat, jäivät taakse toinen toisensa perään. Maiseman avaruus ja yksin ajavan tunteet. Kypärän sisällä hiljaisuus, kaksitahtikoneen tasainen käynti ei ole ääni vaan kuin vaiennut rukous, joka vie illaksi perille. Täällä olit yksin, edessä autiota tunturia ja merta silmäkantamattomiin. Vain tuuli halusi ilmaista olemassaolonsa pakottaen minut luovimaan. Nämä kilometrit antavat aikaa ajatella.

Päivä oli pitkä. Ajoin hiljaa seitsemää-kahdeksääkymppiä. Kuutostie jatkui ja jatkui. Illansuussa oikealla avautui Porsanginvuono ja tie alkoi seuraila sen rantoja. Yhtäkkiä edessäni ajoi Ruotsin rekkareissa oleva



1300-kuutiainen Kawasaki. Pian se jäi taakseni. Mitsin tankki alkoi kolista tyhjiyttään ja olin onnellinen päästyäni varatankilla Lakselviin (Lemmijoki). Kylillä oli hiljaista, bensa-asema oli sentään auki. Ilta oli vielä nuori. Vaikka pilvet roikkuivat alhaalla ne eivät kanta-neet vettä. Olin valmis jatkamaan matkaa Tavoitteeni oli edelleen Nordkapp, tuo maailman pohjoisin ajo-neuvolla saavutettava niemenkärki.

Ilta vaati sitkeyttä. Ajatus leiriytyä autiolle tuntureille ei kiehtonut, ja lähin leirintäalue oli kohteeni lähellä Magerøyan saarella. Matkaa oli jäljellä 100 kilometriä, mutta yllättävän nopeasti matka joutui illan hämärissä. Saavuin satamaan juuri ennen laivan lähtöä.

Pohjoisella niemellä

Laiva rantautui Magerøyan-saarelle. Reissuväsy-myksestä huolimatta lähdin ajamaan ylös vuorille ja Nordkappiin. Kolmenkymmenen kilometrin matka kulki pitkin kapeaa soratietä, jota reunustivat syvät rotkot. Olin vihdoinkin perillä vähän ennen puolta yötä. Tätä paikkaa on vaikea kuvailla. Seisot kallion kielekkeellä, joka kurkottaa yli 300 metrin korkeuteen Jäämerestä. Karu ja jylhä paikka. Oli valoisa pohjoinen yö, vaikka aurinko oli mennyt hetkeksi horisontin taakse. Se paistaa täällä tauotta aina toukokuun puolivälistä heinäkuun loppuun. Katselin aavaa ja lopu-tonta merta, samalla kuuntelin sivukorvalla iloisten saksalaisturistien ilakointia ja onnea, kun he olivat saa-vuttaneet päämääränsä.

Pikku hiljaa alkoi väsymys voittaa ja loppureissun adrenaliinit oli käytetty. Potkaisin Mitsin käyntiin ja yön viileydessä se kulki kuin sukkasillaan, vapaasti

pudottaen alas vuorilta. Etsin aamuyöstä telttapaiikka leirintäalueelta. Oli alkanut tuulla, ja pystyttäminen ei ollut helppoa. Jouduin laittamaan kiviä telttatappien päälle, ettei se lähtisi lentoon! Teltta rytisi ja heilui, liepeet pitivät kovaa meteliä hakatessaan levottomasti maahan. Oli vaikea saada nukuttua, mutta kun laitoin kypärän päähän, huomasin sen olevan mainio kuulos-uojain. Vaivuin syvään uneen...

Aamulla ilma oli taas kaunis ja tyyni. Öinen myrsky oli kuitenkin jättänyt jälkensä: kaikki kamppeni oli-vat tomun peitossa, kun tuuli oli pöllytellyt multaa ja hiekkaa pitkin telttaa. Meni aikaa ennen kuin sain kaiken puhdistettua ja pakattua pyörän päälle. Kävin keskustassa tankkaamassa ja vaihtamassa rahaa. Sitten ajoin vielä Nordkappiin jättämään jäähyväiset. Päivän valossa kaikki näytti erilaiselta. Paikalla oli vähän ihmi-siä ja sain rauhassa hiljentyä maiseman syliin.

Kotiin

Edessä kummitteli kova ajomatka kotiin. Hyppäsin aluksi lauttaan ja jätin Magerøyan saaren taakseni. Samaan kyytiin oli päässyt kymmenkunta BMW-moot-toripyörää ja yksi rouva viisisatasella Laverdalla.

Ajelin päivän aikana Lakselvin kautta Suomen Kari-gasniemelle. Yöksi pääsin ensimmäisen ja viimeisen kerran sisämajoitukseen Kaamasessa. Seuraavana päivänä Mitsin nopeusmittari lepäsi vakaasti lähellä satasta, koska olin päättänyt ajaa saman tien Ouluun. Nallikarin leirintäalueelle pääsin telttaani pystyttä-mään vielä iltamyöhään.

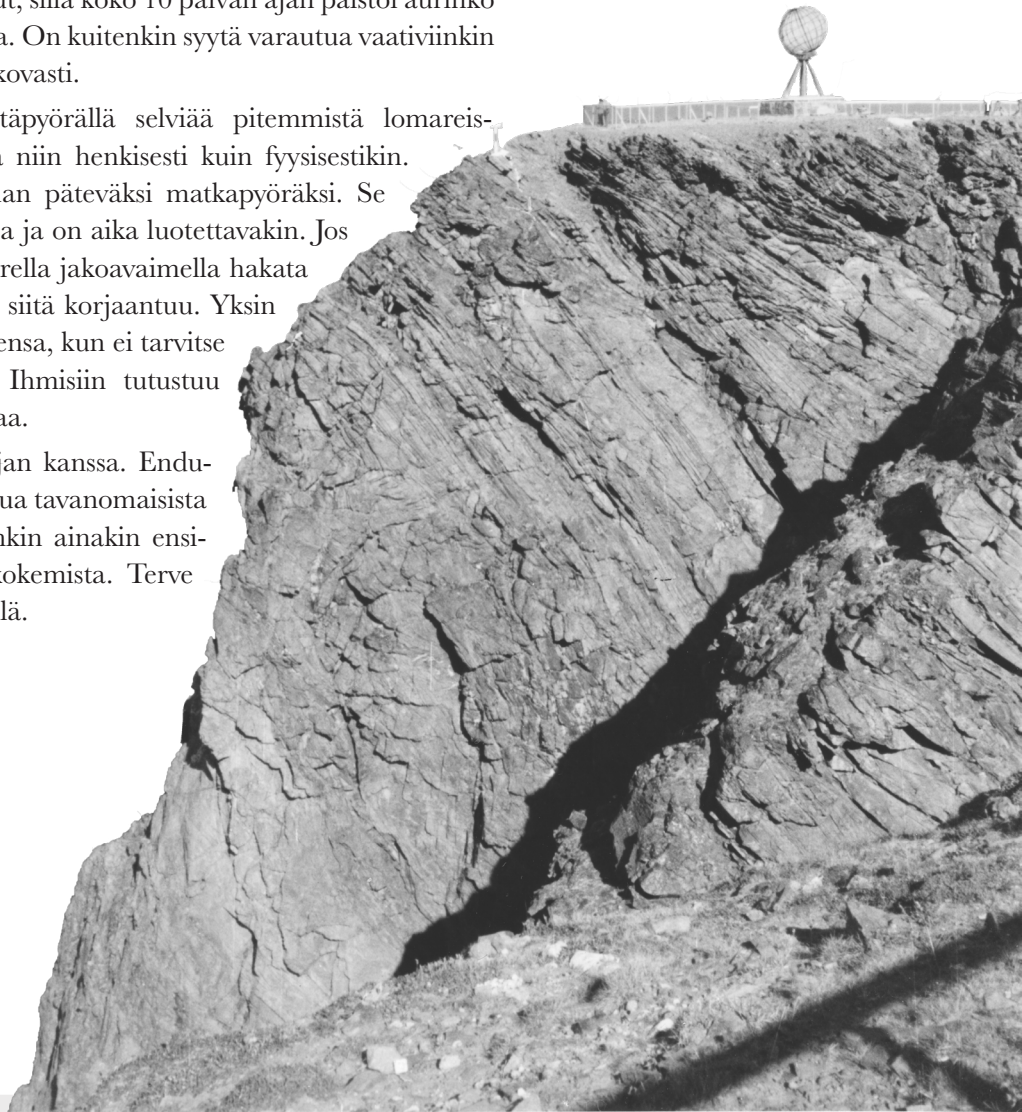


Kun pääsin vihdoinkin kotiin, sairastuin heti flunssaan, joten vietin kolme päivää sängyssä maaten ja hehkuttaen mielessäni loistavasti onnistunutta seikkailuani.

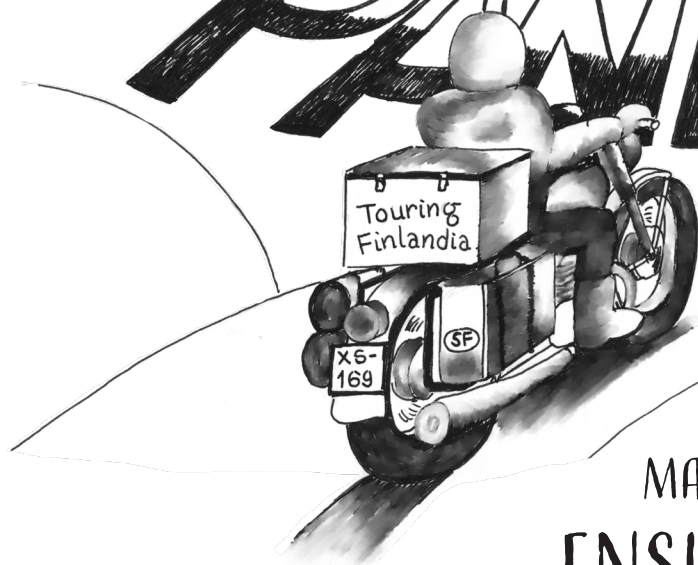
Mutta mitkä olivat tämän reissun opetukset? Olin varautunut kylmiin ilmoi-
hin ja vesisateeseen. Ei olisi tarvinnut, sillä koko 10 päivän ajan paistoi aurinko
ja lämpötila pyöri 20 asteen vaiheilla. On kuitenkin syytä varautua vaativiinkin
olosuhteisiin, kelit voivat vaihdella kovasti.

Miten sitten pienikuutioisella itäpyörällä selviää pitemmistä lomareis-
suista? Voihan se olla haasteellista niin henkisesti kuin fyysisestikin.
250 kuutiainen MZ osoittautui ihan päteväksi matkapyöräksi. Se
jaksaa vääntää ja kantaa kuormansa ja on aika luotettavakin. Jos
jotain ongelmia ilmaantuu, voi suurella jakoavaimella hakata
kevyesti moottorin poskia. Kyllä se siitä korjaantuu. Yksin
matkaamisessa on omat hyvät puolensa, kun ei tarvitse
huolehtia muusta kuin itsestään. Ihmisiin tutustuu
näin helpommin. Jännitystäkin piisaa.

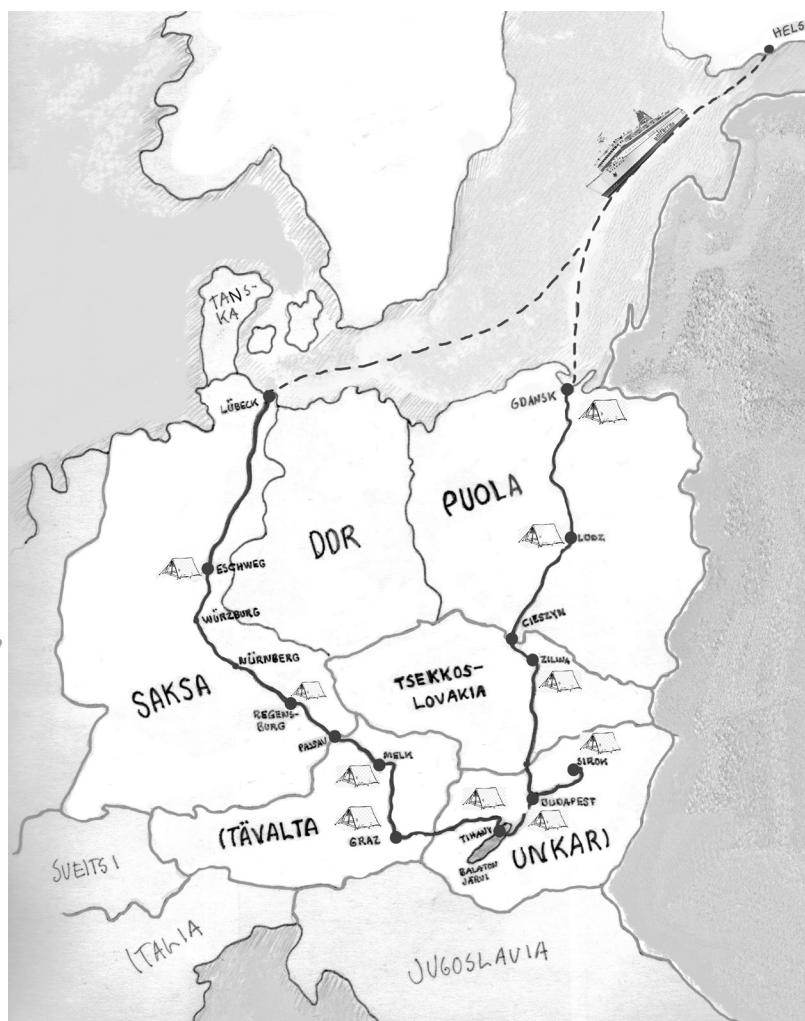
Pohjoiseen kannattaa mennän ajan kanssa. Endu-
ropyörä soisi mahdollisuuden irtautua tavanomaisista
turistireiteistä, jotka tarjoavat kuitenkin ainakin ensi-
kertalaiselle paljon näkemistä ja kokemista. Terve
menoa siis Lappiin pelillä kuin pelillä.



PAMNONIA



MATKAKERTOMUKSIA 2/6: ENSIMMÄISTÄ KERTAA PRÄTKÄLLÄ EUROOPASSA



Tämä olisi ensimmäinen yhteinen moottoripyörämatkamme Arjan kanssa. Ottaisimme vastaan aikamoisen haasteen, sillä olimme seurustelleet vasta muutaman kuukauden, ja matka sisälsi paljon muitakin arvaamattomuuksia:

1) Minun MZ oli vähän ennen matkaa alkanut lykätä bensen sekaista öljyä vaihdelaatikosta, 2) kaksi ihmistä ja heidän tavaransa piti saada mahtumaan yhteen pieneen, tehottomaan moottoripyörään ja siihen alkeellisesti asennettuun valtavaan muoviseen perälaatikkoon ja isoon tankkilaukkuun, 3) alkumatka tehtäisiin laivalla Puolaan, jonne oli vuoden vaihteessa julistettu sotatila, 4) ja se jatkuisi itä-blogin alueella Tsekkoslovakian läpi Unkariin

Takaisin ajettaisiin Länsi-Saksan kautta, sillä Itä-Saksa tuntui vielä liian pelottavalta. Budjetti ei riittäisi hotellimajoitukseen, vaan olisi tyydyttävä telttaan, makuupusseihin ja ohuen ohuisiin retkipatjoihin. Mutta matkaan lähdettiin murheita vaan ei rakkautta vailla. Ja hyvinhän se meni – tämä oli ensimmäinen vaan ei viimeinen yhteinen matkamme. Niitä tulisi riittämään.

– Jaaha, rähjäpyöräilijät ratsastavat jälleen, ajattelivat Puolan tullimiehet nähdessään meidän ajavan ulos autolautta Silesian uumenista. Totuuden nimessä on sanottava, että joukossa oli myös niin kutsuttuja oikeita matkamotoristeja, mutta he eivät olleet matkalla viidenteen kansainväliseen Pannonia-ralliin, joka pidettäisiin Unkarissa 20.-22.8.1981.

– Mut myö käytiin, ja vaikka aluksi vähän ujosteltiin, niin Pannoniassa oli tosi hauskaa, sanoi ystävämme Matti Hakuli.



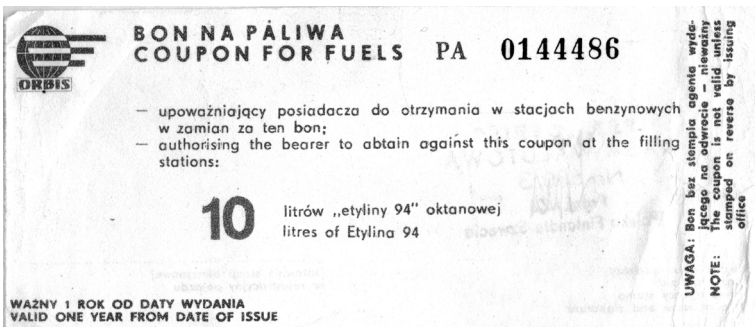
Ilta oli kaunis ja lämmin, joten osa joukosta katosi kohti etelää. Me lähdimme etsimään Gdanskista leirintäaluetta. Ja löytyihän sellainen. Vastaanotossa virkailija selasi ja leimasi suuren määrän meitä koskevia asiapapereita, olihan Puolassa voimassa kenraali Wojciech Jaruzelskin 13.12.1981 julistama sotatila, ja kansalaisia ja matkailijoista tarkkailtiin aikaisempaa enemmän. Pääsimme kuitenkin pystyttämään teltan ja nukkumaan.

Aamulla aloitimme matkan kohti Tsekkoslovakiaa. Saimme käyttää vain edeltä määrättyjä transit teitä. Tiedotusvälineiden luoma kauhukuva Puolan poliittisesta tilasta alkoi tuntua vähän ylimitotetulta. Vaikka Jaruzels-

kin tavoitteena oli nujertaa Solidaarisuus-liike, kylät ja kaupungit vaikuttivat rauhallisilta, eikä maanteillä liikkunut armeijan autoja saatika panssarivaunuja. Kommunistijohtajien yöunia ei enää häirinnyt edes Solidaarisuus-johtaja Lech Wałęsa, joka oli laitettu vankilaan.



Mitsin tankki kolisi tyhjyyttään, taisi olla jo varatankilla, ja laivalta ostamillamme bensakupongeilla oli käyttöä. Asemilla oli pitkät jonot ja Trabanttien nokkapellit olivat ylhäällä, koska tankit sijaitsivat moottoritolassa ja bensamittarina toimi öljyn mittatikun kaltainen tanko. Se kertoi nesteen määrän puolen litran tarkkuudella.



Oli sateinen päivä, välillä kovia ukkoskuurojakin. Meidän ajovarusteet olivat kohtalaisen alkeelliset: minulla Barbour-puvun naitonversio lämpövuorilla ja Arjalla nahkatakki ja Rukan oranssi sadehaalari.

Łódziin pääseminen ennen pimeän tuloa hieman huolestutti. Kokonaismatkaa kertyisi reilusti yli 300 kilometriä, ja tämä oli reissumme ensimmäinen päivä.

Harmaa ja sateinen kaupunki oli suuri ja leirintäalueen opasteet pienet. Isoja katuja ja liikennettäkin. Muutama harhaan ajo ja sitten löytyy pienen pieni sisäpiha ja sieltä paikka teltalle. Pimeys laskeutuu ja sade ropisee kankaiseen kattoon. Kaukana ollaan kotoa, keskellä Puolaa ja kaupungissa ulkonaliikumiskielto. Ennen nukahtamista ajattelen, mihin olen Arjan oikein sotkenut, omaan vai

meidän seikkailuumme. Miten oikein pääsemme Unkariin ja sieltä vielä takaisin kotiin?

Aamulla heräsimme ja teimme aamiaisen alkeellisella Primus kaasukeittimellä ja alumiinikattilalla. Aurinko lämmitti ja tavaroiden pakkaaminen sujui hyvin. Edellisen päivän uskomattomat peltolakeudet ja maalaistiet vaihtuivat moottoritien tylsyydeksi. Mutta päivä sisälsi myös suuria hetkiä, nautimme muun muassa eräässä tienvarsiravintolassa lounashetken sisäfileen, herkkusienien, lammasteikon ja kieron tarjoilijan seurassa.

Tämän tilaisuuden teki suureksi kieltämättä herkullinen ruoka, mutta myös se riivatun suuri lasku, jonka tarjoilijavintio kehtasi pöydällemme väärin päin ujuttaa. 500 slotia! ja siinä oli ainakin puolet liikaa maan hintatasoon nähden. No eipä tarvinnut heitellä loppuja slotteja pitkin oja, joka on yleisin keino välttää valuutan salakuljetussyytteiltä, slotteja kun ei saa viedä maasta pois.

Oli jo alkuiltä, kun saavuimme ylhäällä Tatra-vuorilla sijaitsevalle raja-asemalle. Jo kaukaa huomasimme jonossa näkyi jotain outoa. Lähemmäksi päästyämme näimme kolmepuolikkaan RD Yamahan Suomen rekkareissa. Jo samassa laivassa Puolaan rantauneet Taavi Hiltunen tyttöystäväineen olivat siirty-mässä Tšekin puolelle rajaa.

Pian olimme uudessa maassa ja vaihtaneet paikallista valuuttaa matkan varrelle sattuneessa hotellissa ”viralliseen kurssiin”. Olimme keskellä Tatravuoristoa, ja tiet olivat upeaa serpentiiniä, vaikka meidän Barum-renkaiden alla liukkaat. Pysyttiin kuitenkin hyvin

Yamahan perässä, vaikka nousujakin oli riittävästi. Pian laskeutui tielle pimeys, ja Mitsin valot tietäen emme nähneet oikeastaan mitään, mutta ajettiin Taavin perävaloa seuraten. Leirintäaluetta emme löytäneet, mutta teltat saimme pystyttää erään hotellin pihaan Žilinassa.

Aamulla ihmettelimme, minne olimme illan pimeydessä eksyneet. Ympärillämme avautuu upea Tatravuoristo ja kelikin oli jo siedettävä. Pakkaaminen sujui ongelmitta: iso kalalaitikko täyteen tarvikkeita, satulan peräosaan teltta, laatikon päälle makuupussit, ohuet makuualustat ja kattila. Tankin päällä lepäämään superkorkea tankkilaukku. Sivutelineitä saatika sivulaukkuja ei vielä ole. Saan upean mäki- startin, mutta Taavilla on Yamahan kanssa vaikeuksia, sillä se lähtee käymään vain yhdellä pytyllä. Tähän ei auta mikään muu kuin armoton ravistaminen. Jopa auttaa: RD herää pörisemään kahdella pytyllä.

Tšekkoslovakia muistutti jollain tavalla 1950-luvun lapsuutemme Suomea. Ajoimme maisemassa, joka vaikutti hieman takaperoiselta tai paremminkin vanhanaikaiselta. Tiet kiemurtelivat vuorten kupeita, laskeutuivat laaksoihin ja halikoivat peltoaukeita. Kolhoosien viljelyksillä ahkeroivat traktorit eivät olleet uusia Valmetteja, vaan Zbrojov-valimon ja asetehtaan kehittämiä Zetoreita, jotka olivat Suomessa 50-luvulla kolmanneksi suosituin traktorimerkki.

Oli mukava ajaa porukassa. Matkanteko oli siksi joutuisaa ja parinsadan kilometrin Tšekkoslovakian läpiajo päättyi Šahy rajaylityspaikalle jo puolilta päivin. Hyvä niin, sillä rajamuodollisuuksiin oli syytä varata aikaa. Meiltä kyseltiin kaikenlaista, äidin tyttönimeäkin ja tavaroitakin tutkittiin noin pintapuolisesti. Olimme kuitenkin Unkarin veljeskansaa, ja meitä kohdeltiin ystävinä.

Tie vietti reippaasti alaspäin kohti Budapestia, ja MZ keräsi kuormasta huolimatta mukavasti vauhtia. Taavia seuraten päädyimme Romain Camping-alueen portille. Täällä olimme kaverini kanssa majoittuneet taivasalla Interrail-matkalamme vuonna 1974, nyt oli mukana teltta ja tyttöystävä. Se oli luksusta!

Romai oli tuohon aikaan varsin suosittu leirintäalue suomalaisten motoristien keskuudessa. Siksi sinne olivat löytäneet tiensä myös Lappeenrannasta matkaan lähteneet Jouni Liukkonen ja Jussi Laverda 750 SF:llä, jota aloimme myöhemmin kutsua Sepelimylyksi sen rouhean käynnin takia. Jounista tuli meille niin hyvä ystävä, että hän toimi kihlajaistemme ”bestmanina” Budapestissa elokuussa 1983.

14.-15.8. Helsingin – Gdańsk (P)
16.8. Gdańsk – Łódź
17.8. Łódź – Žilina (Ch)
18.8. Žilina – Budapest (HU)
19.8. Kaupunkipäivä
20.8. Budapest – Sirok
21.-22.8. Pannonia Ralli
23.8. Sirok – Budapest
24.8. Budapest – Tihany (Balaton)

25.8. Vapaapäivä
26.8. Tihany – Graz (A)
27.8. Graz - Melk
28.8. Melk – Regensburg (D)
29.8. Regensburg - Eshweg
30.8. Eshweg – Lübeck
31.8. Lübeck – Travemünde
1.-2.9. Finjetillä Suomeen



Oli mukava ajaa porukassa. Matkanteko oli siksi joutuisaa ja parinsadan kilometrin pituinen Tšekkoslovakian läpiajo päättyi Šahy rajaylityspaikalle jo puolilta päivin. Hyvä niin, sillä rajamuodollisuuksiin oli syytä varata aikaa. Meiltä kyseltiin kaikenlaista, äidin tyttönimeä ja tavaroitakin tutkittiin noin pintapuolisesti. Olimme kuitenkin Unkarin veljeskansaa, ja meitä kohdeltiin ystävinä.



Leirintäalue oli tupaten täynnä, koska muutaman päivän päästä, 20. elokuuta, juhlittaisiin Unkarin valtion perustamista ja Pyhän Tapanin päivää. Suihkukoneita lennelti taivaalla harjoittelemassa lehtonäytöksen ohjelmaa. Saimme telttamme viritettävä kahden auton väliin, vaikka päädyn maakiilat eivät millään tahtoneet upota ohikulkevaan tiehen. Onneksi kukaan yöllinen kulkija ei tallonut varpaitamme tohjoksi ja ”seinän” takana naapurin teltassa oli hiljaista.



Jounilla taisi olla neljäs kerta Budapestissä. Hänestä saimme hyvän kaupunkioppaan, jonka perässä kulkien saimme tutustua kuuluisan ja makean Tokai-viinin mukaa nimettyyn pystybaariin. Hän vei meidät myös lounastamaan kuuluisaan, vuonna 1903 perustettuun Apostolak-ravintolaan ja ostatutti kaikilla matkaevääksi kolmion muotoiseen peltipurkkiin pakattua Hammia eli keittokinkkua. Päivä Unkarin pääkaupungissa antoi meille mainion mahdollisuuden tutustua toisiimme ja tietyllä tavalla tiimiytyä ”Suomen joukkueeksi” ennen osallistumista Pannoniaan. Vuosien myötä meistä tulikin toisillemme elinikäisiä ystäviä.

Seuraavana aamuna pilvetön taivas lupaili hellesäätä ja olimme silti valmiita starttaamaan koneemme ja suuntaamaan matkamme kohti Sirokin pientä kylää, joka sijaitsi Mátravuoriston kupeessa lähellä Egerin viinialuetta. Kukapa meistä ei olisi maistanut voimakasta Egri Bikavér-nimistä punaviiniä, jota kutsutaan myös ”Häränvereksi”. Rallipaikalle olisi teoriassa ollut helppo löytää, mutta tuohon aikaan käytössämme ei ollut navigaattoreita ja suunnistaa piti paperikarttojen avulla, joten tutustuimme alueen laajaan pikkutieverkostoon hieman syvällisemmin. Illansuussa olimme kuitenkin perillä:

5. PANNÓNIA Nemzetközi Motoros Találkozó voisi meidän puolestamme alkaa!

Taavi Hiltunen muistelee Motoristin numerossa 1/1982 saapumista rallipaikalle seuraavasti:

”Pannonian portilla vallitsi suuren urheilujuhlan tuntua. Kuuli unkaria, tsekkiä, saksaa, italiaa, englantia ja ties mitä kieltä. Motoristien kalusto näytti sisältävän kaikkea viisikymppisen Simsonin ja 1340-kuutioisen Harley’n väliltä. Yllätys! Yllätys! Osallistumismaksun suoritettuaan sai tiskin takaa kaksi muovikassillista tavaraa.

Kassi n:o 1: kaksi pulloa limsaa, sämpylöitä, paprika, maksamakkarapurkki, salamipötkö ja sulatejuustoa, gulassi- ja paprikatahnatuubit.

Kassi n:o 2: Pannoniatarra,-juliste,-viiri, -metallilaatta ja rallin oma mp-aiheinen postikortti, jossa rallin oma postileima, Egerin matkailumainos, ruokaohjeita...

Pyörät sai ajaa purkamista (siis matkatavaroiden) varten leiripaikalle, mutta sen jälkeen se piti viedä parkkipaikalle, joka oli todella vartioitu: kukin sai kaulaansa alumiinisen lätkän, johon oli stanssattu numero ja pyörään kiinnitettiin tarra, jossa oli sama numero. Alueelta ei päässyt ajamaan pois, elleivät numerot täsmänneet.

Telttapaiikkoja etsiessämme vastaamme tuli iloisesti rupatteleva suomalainen. Saimme pian tietää, että hän oli Matti Hakuli Kouvolasta, joka ajoi vanhalla 900-kuutioisella Bemarilla. Esitellessään meille suunnittelemaansa telttaleiripaikkaamme Matti totesi:

– Tulittehan työ sentään. Jörgen Mandell veikkaili, että tänne tulis ainakin kolmattakymmentä finnorsakkipyörää, mutta onhan meitä nyt sentään neljä rähjäistä moottoripyörää ja seittemän immeistä.

Teltat pystyy ja olusille. Pannonia-ralli oli niitä harvoja Itä-Blogin kokoontumisia, joihin esimerkiksi itäsaksalaiset, tsekkiläiset, puolalaiset ja unkarilaiset pystyivät osallistumaan. Rautaesiripun länsipuolelle lähetettiin tai päästettiin vain muutamia puolueen hyväksymiä edustajia muun muassa Kansainvälisen FIM moottoriliiton tapahtumiin. Siksi olimme nyt osallistumassa näiden maiden mahtavimpaan ja tärkeimpään ralliin, jota myös Unkarin valtio tuki rahallisesti. Oli selvää, että illan virallisessa ohjelmassa oli muun muassa upeita kansantansseja. Valitettavasti kesken esityksen alkoi rankkasade, ja

se piti lopettaa. Myös suomalaiset kiirehtivät teltoille – hakemaan sadevarusteitaan. Alkoi illan toinen ”kansantanssiesitys”, josta me huolehdimme. Olimme tottuneet sateeseen, sillä vettä oli tullut Suomessa koko kesän!

Rallin järjestäjä-organisaationa toimi Budai Motor Klub, joka tuntui paneutuneen tehtäväänsä suurella pieteetillä. Alueella oli kaksi elintarvikekioskia, paremman puoleinen ravintola valkotakkisin tarjoilijoin sekä suomalaista grillikioskia vastaava ulkoilmabaari A-oikeuksin. Taavi muistelee paikalle ilmestyneen pankin, postitoimiston, vihannesmyymälän ja jopa suuren suihkuteltan, jossa oli aamuin illoin tunnin vuorot sekä miehille että naisille. Esiintymislavalta kaikunut diskomusiikki ja viralliset kuulutukset herättivät rallikansan aamukahdeksalta, ja meno jatkui puolille öin. Kansainvälinen osallistujajoukko ei käyttänyt öitään räyhäämiseen, vaan meni kiltisti nukkumaan ohjelman päätyttyä. Aamulla oltiin virkeinä osallistumassa päivän ohjelmaan ja yhdessäoloon.

Lauantai-iltana oli palkintojen jako, ja niinpä vaan saimme lähettää kaksi naisedustajaamme vuoron perään hakemaan pyttyjä. Edustimme Touring Finlandia-moottorikerhoa, ja kerhon maine ja tunnettuus kasvoivat nyt myös Itä-Blogin alueella. Palkintoja juhlittiin pieteetillä, sillä aamulla olisi pakattava teltat ja kampeet ja lähdettävä jatkamaan matkaa.

Matilla oli edessä pitkä matka Puolan halki Gdankiin ja laivalle. Lähes 1000 kilometrin matkasta pitäisi selvittää reilussa vuorokaudessa. Hänen reittinsä kulki kyllä upeiden maisemien kautta: Košice, Zakopane, Krakova ja vihdoinkin Gdansk, joten Tatravuoriston maisemissa hän saisi kurvailla pitkät matkat. Muu



Kaikki suomalaiset olivat matkassa vähän vanhemmalla kalustolla, jota myös tarpeen mukaan korjattiin. Kuvassa Taavi yrittää paikata vuotavaa bensatankkia, ja siinä onnistuukin ainakin väliaikaisesti. Jouni Laverdamiehenä tietää, mitä koneiden säätäminen käytännössä tarkoittaa. Meidän MZ valutti bensaa vaihdelaatikkoon rikkonaisten kampiakselin stefojen kautta. Vasta Saksassa laatikko sylki ylimääräisen öljy-bensa-seoksen ulos.

porukka lähti tavoittelemaan Balatonia ja Tihanya. Siellä muutaman päivän lepäilyämme ja vaihdettuamme Mitsiin uuden Budapestistä ostetun sylinterikannen, alkoi ”long way up” kohti Travemundea.

Itävaltaan päästyämme MZ sylki vaihdelaatikosta ulos sinne stefojen kautta eksyneet ylimääräiset bensat ja niiden kanssa sekoittuneet öljyt. Poikkesimme matkan varrelle sattuneelle huoltoasemalle, jonka huoltohallissa vaihdoimme askiin uudet öljyt. Koneessa oli myös käyntihäiriöitä: se sammui aina säännöllisin väliajoin, ja kulku tyssäsi siihen paikkaan. Aikamme odoteltuamme moottori käynnistyi jälleen ja matka jatkui. Aika monen pysähdyksen jälkeen alkoi syykin selvitä. Liikutin sattumalta tankkilaukkua, ja silloin bensakorkista kuului syvä huokausta ja tankki veti ilmaa sisäänsä. Laukun pohjalle laitettu vanha sylinterinkansi peitti painollaan korkin ilmareiän ja tankkiin syntyi tyhjiö. Bensa ei virrannut kaasuttimeen!

Konehuolet saatiin ratkaistua, ja reissu eteni kohti kotia tasaiseen tahtiin. Olimme matkassa taas kahdestaan. Se oli vaihteeksi varsin leppoisaa. Ihastelimme joka ilta saksalaisten leirintäalueiden tasoa. Oli mukava pystyttää teltta hyvin hoidetulle nurmikolle, asioida luksustason vessoissa ja suihkuissa sekä nauttia terassilla vaikka oluet. Olimme toki viihtyneet varsin hyvin rautaesiripun itäpuolella, mutta lännessä olimme kuin kotonamme, vaikka moottoriteistä emme pitäneet. Joskus niitä oli pakko ajaa, ja yhdellä pätkällä olimme kaatua, kun osuimme tien pinnassa oleviin sadeuriin. Ne saivat täyteen lastatun moottoripyörämme kiemurtelemaan hallitsemattomasti. Kadonnut ohjaustuntuma palautui vasta uratieosuuden loputtua.

Laivasatamassa oli syytä huokaista syvään: olimme selviytyneet varsin haasteellisesta matkasta kohti tuntematon ja sen ylikin. Vaatimattomilla varusteilla ja pienellä moottoripyörällä pystyi siis tekemään pitkiäkin matkoja, jos vain oli tarpeeksi hullu, ja varsinkin tässä tapauksessa, kun matkassa oli kaksi pätkähullua!





Odottamassa lautta, jolla pääsisimme Tonavan yli. Olemme matkalla Vacin Pannoniarallista Budapest Motorklubin järjestämälle ystävyysviikolle. Kuvassa Arja, Timo, Liukkosen Jouni ja Hakulin Matti. Ajoneuvoina CZ, MZ, BMW ja Motoguzzi. Kuvassa myös ainoa ”japsipyörä”, Taavi Hiltusen Yamaha XS 650. Taavi ilmeisesti ostamassa virvokkeita.

MATKAKERTOMUKSIA 3/6: KIHLAJAISMATKA ITALIAA

–RAKKAUTTNA, YSTÄVYYTTÄ JA KONEHUOLIA

Katkelmia makoisasta moottoripyörämatkasta pitkin Mannereurooppaa. Suurimaksi osaksi Itäblogissa, mutta välillä myös läntisissä maissa. Meillä oli tälle matkalle yhteisen elämämme ja tulevaisuuden kannalta merkittävä missio – mennä kihloihin.

– Tämä on todellista matkapyöräilyä, sanoo Veikko Luomi pienissä shortseissa, kuluneessa t-paidassa ja entisissä juhkakengissään. Kaikessa huomaa, että mies on lähdössä lomalle.

– Tästä vaan polkaisen kerran ilman virtaa, ja sitten sähköt päälle, rauhallinen potku ja menoksi. Muista nyt, että tässä ei ole erillistä käynnistyspoljinta, vaan vaihdepoljin käännetään näin kätevästi starttaamista varten, opastaa Jörgen Mandel Arjaa CZ moottoripyörän hienouksissa.

Olemme Helsingin Eteläsatamassa Pomeria laivan partaalla. Pian alkaa matka Puolaan ja Eurooppaan. Arjan piti alunperin lähteä matkaan toisella MZ moottoripyörälämme, mutta aivan lähdön kynnyksellä siitä hajosi kiertokangen laakeri. Koska aikaa vaurion korjaamiseen ei ollut, käännyimme hädissämme ystäviemme puoleen ja kyselimme lainapyörää. Veikko kertoi heti, että heillä olisi tarjolla ylimääräinen CZ 125. Se oli ostettu keskisuomalaisesta maalaistalosta vuotta aikaisemmin ja oli maksanut 500 markkaa.



Arja tauolla jossain Dolomiiteilla. Olemme Italiassa Gardajärven koillispuolella matkalla Gitta di Rovereto-ralliin. CZ Sportin kulku alkoi hiipua kovien nousujen jälkeen. Synnä oli männänrenkaan lukitustapin irtoaminen kesken ajon.

Mukavaa menoa laivalla

– Kokeile tätä Full Lightia, siinä on aromit tallella, ehdottaa Veikko pilke silmäkulmassa.

Tilaamme kokeeksi tuota puolalaista pilsneriä ja makoiselta se maistuu. Pomerania on Silesian sisarus, ne muistuttavat toisiaan viimeistä piirtoa myöten, joten baarin ”eksyminen” ei ollut vaikeaa. Löydämme heti riemukkaan reissumielen ja päivä ja pari yötä kuluvat vauhdikkaasti. Laiva poikkeaa myös Gotlantiin. Seuraamme sataman vilskettä kannella nauttien itse keitettyä grappa-ekspressoja. Se on aika tuhtia tavaraa, toteaa myös Rajakankaan Timppa, joka oli hakenut ekspresson keitinvedet baarista!

Myös matkan viimeinen aamiainen on meidän mieleen. Saavumme Gdanskiin ja näemme laivan kiinnittyvän laituriin suoraa pöydästämmme.

– Vielä tässä ehtii vielä muutaman kananmunan syödä, tokaisen innoissani.

Viipyilevä aamiainen kuitenkin kostautuu, sillä autokannella ei ole ketään, vain yksinäiset pyörämme odottavat omistajiaan. Kaikki muut ovat tullijonossa ennen meitä.

Sotatilan loppu

– Keine kupong, nur dollar, aloitan kaupanteon.

Bensaa ei aluksi tunnu heruvan, myyjät jahkailevat ja pyörittävät sormiaan. Hermostuttaa kun homma ei etene ja olemme vähän laittomilla teillä. Muu porukka odottaa levottomina pyörillään. Kymmenen minuutin kuluttua olemme kuitenkin tien päällä tankit täynnä.

Saavumme illaksi Łódziin, Puolan kolmanneksi suurimpaan kaupunkiin Varsovan ja Krakovan jälkeen. Leirintäalueen löytäminen on yhtä vaikeaa kuin ennenkin. Tässä kaupungissa ei auta kuin ajaa niin kauan eteenpäin kun se tulee väkisin eteen.

– Drei motoräder, vier personen und zwei zält, ilmoitamme kokoonpanomme koon ja kaluston vastaanotossa.

Tilaa löytyy, mutta alue kunto on mennyt parissa vuodessa vain alaspäin. Kukaan ei näytä ajattelevan, että paikkoja voisi korjata, maalailta tai edes vähän siivota. Aamulla huomaamme yllättäen, että ihmisten ilmeet ovat viime käyntimme jälkeen muuttuneet synkistä iloisiksi. Kuulemme että 13.12.1981 julistettu sotatila on kumottu!

Matkaamme kohti Zakopanea ja poikkeamme välillä Auschwitzissä. Vierailu tekee meidän surulliseksi, jota vielä syventää tummat pilvet ja sade. Puolassa sataa aina.

Seuraava leirintäalue on liejuinen, märkä ja löyhkää märäntyneelle maalle. Meitä seurataan ja ihmetellään sitä, miksi te tänne olette tulleet, eikö matkaliselle muka löytyisi hienompia paikkoja. Olemme toista mieltä. Puola on jännittävä ja monelle tavalla ennen kokematon paikka, jossa kannattaisi viipyä kauemminkin.

Tatruvuoisto on uljas näky. Metsät ovat näillä seuduilla vielä reheviä ja terveitä. Teiden nousut ovat jyrkkiä ja Setsi savuttaa reilusti. Kirstin ja Sepin MZ vaatii jo kakkosta pesään ja joukon vanhimman MZ TS 250:n moottorista kuuluu outoa kilinää.



Puolassa oli sotatila päättynyt ja maa palaamassa normaaliin arkeen. Mekin pyrimme pääsemään matkarutiineihin kiinni Łódzissa. Arja pakkaamassa Setsiin matkatavaroita ja leiritarvikkeita

”Eihän tänään ajeta enää pitkään”, kysyy Arja ja on sairaan näköinen. Tyttö ei ole terve, tuskin jaksaa nousta tauolta pyörän päälle ja potkaista sen käyntiin.

”Ei ajeta, seuraavalle kämppärille mennään”, lohduttelen vaikka en tiedä, kuinka paljon matkaa on vielä jäljellä.

Leirintäalueita on melko harvassa ja ne ovat yleensä täynnä. Yritämme tietenkin vuokrata mökkiä, mutta ne kaikki on varattu jo kauan etukäteen. Siis teltailemme ja odotamme Arjan voimien paluuta ja tervehtymistä yhden päivän ja kaksi yötä. Sateet ovat jääneet Puolaan.

Unkarilaiset, veljemme

Unkariin olemme aina saapuneet iloisin mielin. Maa on täynnä suomalaisille ystävällistä väkeä, joka suuressa määrin muistuttaa kotimaamme kansaa. Ylitämme rajan Sahyssä. Tuttuun tapaan kuulemme kaikki tullimiesten osaamat suomenkielen sanat.

Päivä on todella hieno ja aurinkoinen. Lähdemme ajamaan kohti Vác-nimistä kaupunkia, jossa osallistumme kuudenteen Pannonia-ralliin. Vietämme neljä ratkiriemukasta päivää parinkymmenen suomalaisen ja kahden tuhannen muun osanottajan seurassa. Ohjelmaa riittää. Tutustumme muun muassa historialliseen Visegrádin kylään, jossa ovat asuneet Unkarin kuninkaalliset.

Budai Motorklubin jäsenet haluavat varata seuraavan viikkomme omalle Suomi-Unkari ystävyystapahtumalle. Meidän käyttöömmme annettiin kuusihuoneinen talo rehevällä luonnonsuojelualueella. Tapahtumasta tulee ainutlaatuinen kokemus. Viisi päivää samoilemme auringossa, loikoilemme kylpylöiden kuumissa rikkivesialtaissa, tutustumme Budapestin nähtävyyksiin ja syömme unkarilaisia kansallisherkkuja. Koko viikon kruunaa minun ja Arjan kihlajaiset, joita juhlietaan koko porukan voimin ja laatikollisella punaista kuohuviiniä!

Perjantaina, 19. elokuuta pääsemme vihdoinkin jatkamaan matkaamme. Päädymme Balaton-järven eteläpäähän Nagykanizsaan. Siellä ystävämme Károly Kovács kestittää meitä koko viikonlopun. Hän kävi kesällä Suomessa kyläilemässä ja nuortui saunassamme sanonsa mukaan kymmeniä vuosia. Károlyn 85-vuotias äiti on Unkarin paras kokki. Saamme nauttia kaksi päivää hänen kevyestä, herkullisesta ja terveellisestä kotiruuastaan. Haikein mielin jätämme heille hyvät sunnuntaina iltapäivällä ja jatkamme matkaamme Letenyeen.



Olimme matkassa Kirstin ja Sepon kanssa. Heilläkin oli alla MZ TS 250, joka näytti kulkevan varsin mukavasti kaksi päällä. Myös Arja pysyi hyvin matkassa CZ 125 Sportilla. Tytöt hakemassa välipalaa lähikaupasta.

Mukava tapaaminen Etelä-Unkarissa

Kylässä siviilipukuinen miliisi kysyy passejamme. Olemme ainoat länsituristit näillä main. Kaikki tietävät ketä olemme ja mistä tulemme. Miliisi on todella ystävällinen, ja tietysti lisää turvallisuuden tunnettamme. Asentelen CZiin uuden takakumin ja MZiin Budapestistä ostetut aidot sivutavaratelineet.

”Voisitko käydä kaupassa ennen kuin menee kiinni”, vastakihlattuni pyytää ystävällisesti. Ehdin puitiikkiin juuri ja juuri ennen sulkemista, ostan tavarat ja astun ulos. Mitä näenkään – BMW, Moto-Guzzi ja Yamaha! Masa, Jouni ja Taavi ovat meistä tietämättä eksyneet samaan kylään. Arjakin yllätty kun parhaat kaverimme saapuvat leiriin. Pian istumme ”paikallissessa” jakamassa kokemuksiamme Unkarista.

Jugoslavian runsas eliökunta

Jugoslavian Bled-järvelle on matkaa Letenyestä parisaataa kilometriä. Kaihdamme moottoriteitä kuten olemme tehneet koko reissun ajan. Ajelemme kauniissa maalaismaisemassa ja välillä poikkeamme Motoarestiin syömään. Tauolla tienpientareella maatessamme innokas muurahainen puree minua oikean silmän alle niin, että se melkein turpoaa kiinni.

”Tämä on sitä suunnitelmatalouden kurjuutta”, valittelen tuskissani. Mutta lisää yllätyksiä on tulossa. Bledin leirintäalueella etsimme telttapaikkaa. Juuri kun olemme pysäyttäneet pyörämme kiinnittyy katseeni alas nurmikkoon. Sanon Arjalle hiljaa:

”Ole ihan rauhallisesti, pyöräsi alla on käärme!”

Meistä välittämättä matelija kiemurtelee lähimpään ojaan. Bled-järvi on kaunis. Sen vesi on kristallin kirkasta; rannalta voi nähdä puolimetristen kalojen uivan puhtaassa elementissään.

Italialainen sekamelska

”Ei täältä löydä yhtään aukinaista pizzeriää”, huudahdan ärtyneenä. Nälkä on hirveä, mutta ruokaa ei saa mistään. Olemme juuri tulleet Krajska Goran kautta Italiaan. Sataa, eti oikeastaan on satanut jo vuorokauden.

Pohjois-Italian vuoristotiet ovat vaativia. Ylikuormattu vanha MZ on kauhea ajettava serpentiinellä. Runko notkuu, keula hakee ja jarrut ovat heikot. CZ on parempi, sen päällä ehtii ihailla jylhää vuoristoa, kauniita laaksoja ja vanhoja kyliä. Jyrkissä nousuissa sen nopeus laskee alle neljänsäksikymmen, alamäkeen mennään jo paljon lujempaa.

Arja leirissämme Bled-järvellä. Varusteitamme mm. Caravan vaellusteltta, venäläinen bensakeitin, espressokeitin, kattiloita, lautasia, mukeja, lusikoita, säilyketölkkejä ja virvoitusjuomia.



Bellunon jälkeen CZin kulku kuitenkin hidastuu. ”Kuule, ei tää nyt kulje ollenkaan, alamäkeenkin vain kuuttakymppiä. Välillä se innostuu menemään yhdeksäkymmentä, silloin en löysää yhtään oli siten kylä tai kaupunki.” Siinä Arjan tiivistetty ajostrategia loppupäivälle.

Tulee ilta ja näin etelässä sen kanssa laskeutuu myös pimeys. Kova sade vielä haastaa matkan tekoamme. Kituutteleimme Trentoon. Etsimme kuumeisesti Stadion Kommunalea, minkä pitäisi sijaita aivan kaupungin läheisyydessä. Siellä pitäisi olla Citta di Rovereto- rallin telttailualue. Pitkällisen etsiskelyn jälkeen paikka löytyy, mutta täysin pimeänä ja autiona.

”Tämän on pakko olla väärä stadion, vaikka Touringkalenteri muuta väittääkin.”

Arja näyttää todella väsyneeltä ja tiedän mitä teemme seuraavaksi:

”Nyt mennään hotelliin yöksi ja jatketaan etsintöjä huomenna.”

Moto Clup Pippo Zanninin vieraanvaraisuus

Hyvin levätyn yön jälkeen matkaamme Rovereetoon ja ilmottaudumme ralliin. Sen yhtenä teemana on tutustuminen paikkakuntaan ja lähiympäristöön omilla moottoripyörillä. Päivamatkojen pituudet vaihtelevat 50 ja 100 kilometrin välillä. Ruokailu tapahtuu jossain sopivassa kuppilassa matkan varrella. Ajaminen ei kiinnosta kovinkaan paljon suomalaisia, jotka ovat ajaneet Suomesta Italiaan. Silti lähдемme mukaan vuoristoteille ja maisemat ovat upeat. Ajamme kapeita serpentiiniteitä pitkin korkeille näköalapaikoilla. Isännät pitävät reipasta vauhtia, tiet tuntuvat olevan tuttuja.

Moto Club Pippo Zaninin porukka pistävät paras-taan lauantai-illan päätösjuhliissa. Ruokaa ja juomaa on tarjolla yllin kyllin, sillä valmisteluita on tehty pitkän vuotta. Myös sunnuntain valtava palkintopöytä saa härmän pojat ja tytöt miettelääksi, sillä meillä tulee mieleen vaatimattomat Kontiorallin kontioveistokset.

Kuvassa Suomen edustusjoukkue Citta de Rovereto-rallissa. Palkintojakin saatiin, yksi niistä on varastoituna meidän mökin puuseessa.



Olemme italialaisralliin kovin tyytyväisiä, silti maanantaiaamuna tuntuu siltä, että olemme tarpeeksi nähneet uusia maita ja kulttuureita. Käännämme etupyörämme kohti pohjoista ja kotia. Itävallan kautta, vähän Saksanmaata koluten eksymme jälleen Tsekkoslovakiaan, jossa kohtaamme matkan ensimmäiset, todelliset vastoinkäymiset.

Tuskaiset 23 kilometria Prahaan

”Nyt tämä romu ei enää lähde käyntiin.” Näen Arjan kasvoilla epätoivoisen ja väsyneen ilmeen.

”Anna mäkin koitan.” Potkiminen on turhaa, työntäminen on turhaa, CZ on yksinkertaisesti kuollut.

Katson taas kerran katkojan kärjet, ne ovat ihan OK, vaikkakin hyvin kuluneet. Ei pitäisi vaikuttaa käyntiin. Virtaa on akussa riittävästi ja johdot ovat kiinni ja paikallaan.

”Se on oltava puola, on ihan pakko.” Irroitan kuumeisesti tankin. Arjankin kasvoille ilmestyy toiveikas ilme. Kaivamme varapuolan esiin. Asentelen sen paikoilleen ja tankin takaisin kiinnikkeisiinsä. Potkaisen käynnistyspoljinta muutaman kerran, mutta pyörä on vieläkin kuollut. Viimeinen toivonkipinä on poissa. Onko CZ 125 Sportin kohtalona jäädä matojen ruuaksi tsekkiläiseen maantiejoaan. Siellä sen ruoste raiskaisi ja se kokisi lohduttoman kohtalon.

”Koitetaan nyt vielä kerran työntää.” Laitan kakkosen pesään ja lähdemme juoksemme moottoritien pientareella. Lasken kytkimen.

Kone sanoo: höm...höm...höm...hömhöm...hömhömhöm...PAM...PAMPAM...PAMPAMPAM

”Se käy, se käy!!” Hihkumme innoissamme.

Lähdemme jatkamaan matkaamme, Prahaan on enää lyhyt matka. Tuumin, että ompa epätasainen tienpinta, kun MZin hakee hakemistaan oikeaa kulkusuuntaa. Kohta takapää heiluu puolelta toiselle. Tiedän hyvin mistä se johtuu. Yritän varovas-



ti hiljentää vauhtia ja ohjata tien sivuun. Olen vähälä kaatua, mutta onnistun pysähtymään. Surullisena katson täysin veltoa, kasaanpainunutta takarengastani. Arjakin pysähtyy, ja vähitellen leviävät suomme hymyyn, pian nauramme täyttä päätä.

”Tämä ei voi olla totta!”

Renkaan korjaamiseen kuluu viisi paikkaa. Prhassa huomaan, ettei minulla ole enää takajarrua. Seuraavana aamuna huomaan leirintäalueella, että rengas on taas tyhjä. Onneksi saamme ostettua uuden sisärenkaan tavaratalosta.

Kaipuu kotiin ja lieden ääreen

Matka jatkuu halki DDR:n. Autobaanalla on vähän liikennettä. Neljä viikkoa matkassa ja se on vienyt lopulta kaikki voimat. Tienvarren ravintolassa syömme mainion ja halvan lounaan. Nukumme päiväunet puiston penkeillä. Hieman virkistyneinä jaksamme vielä nousta pyöriemme päälle. Tuuli on kova ja sivuvastainen. Arjan on pakko ajaa imussa, jotta pääsisimme kunnolla etenemään. Joskus nopeus nousee jopa 90 km/h.

DDR:n tullissa miehet hymyilevät ilkkurisesti:

”Ein MZ...ein CZ.”

Enää ei ei jaksu tuokaan vitsi naurattaa.

MITROPA
MITTELEUROPAISCHE SCHLAF-
WAGEN- U. SPEISEWAGEN-AG.

Datum: 2.9.83
Strecke u. Zug-Nr.:
Obk.:
Schaffner:
Fahrbetrieb:

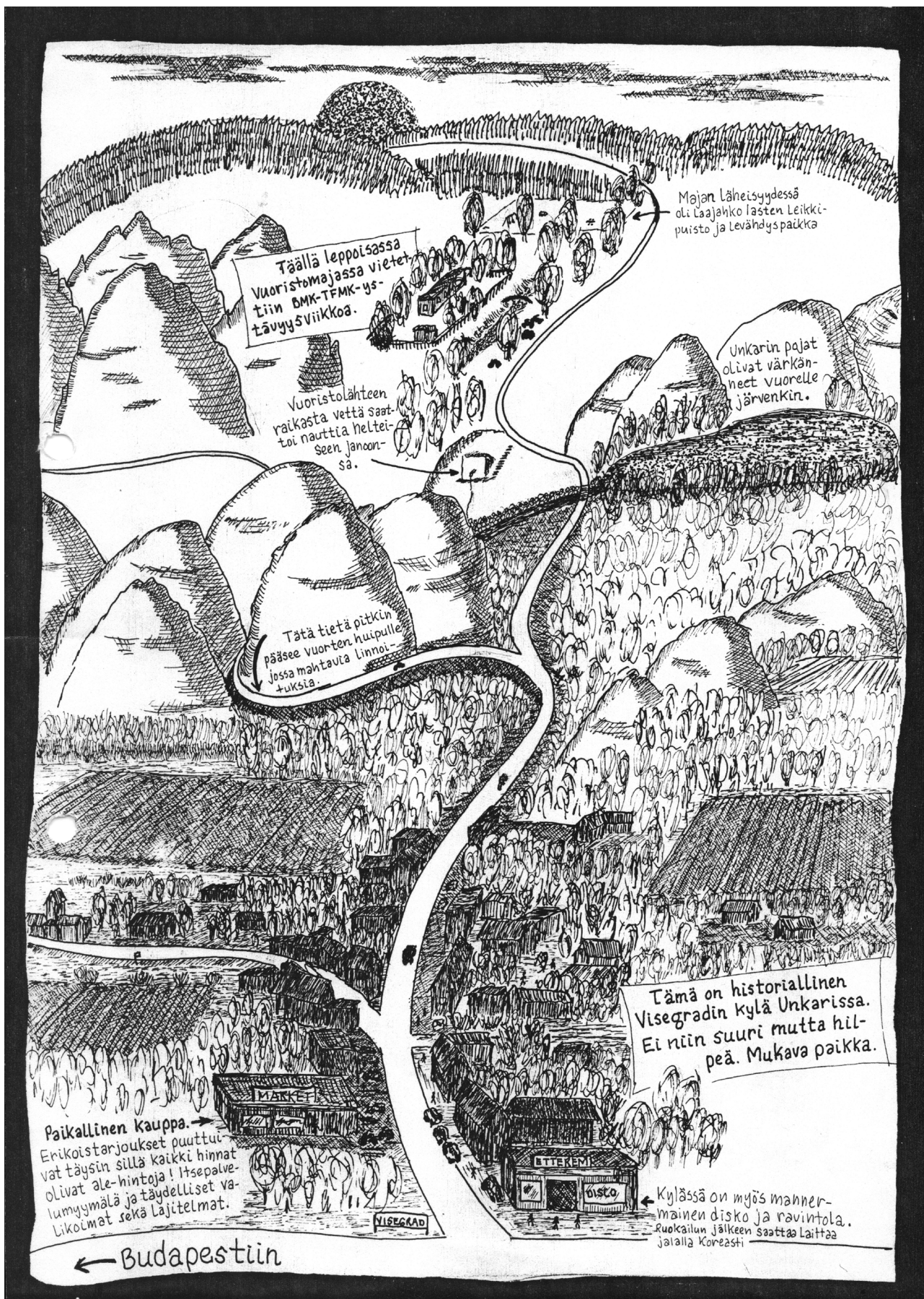
DM der Deutschen Bundesbank

Frühstück	
Mittagessen (Gedeck)	
Abendessen (Gedeck)	
Kaffee	
Gebäck	
Bier	
Mineralwasser	
Apfelsaft	
Brot oder Brötchen	

est.-Nr. Mit. 18/1053 Ag 310/3632/80 III/14/13 VIII

Platz-Nr.: DM insgesamt:





Tämä piirrokseni kuvaa Unkarilaista Visegradin kylää, jossa saimme nauttia Budain Motorklubin vieraanvaraisuudesta lähes viikon. Siellä järjestettiin myös meidän kihlajaisjuhlat.

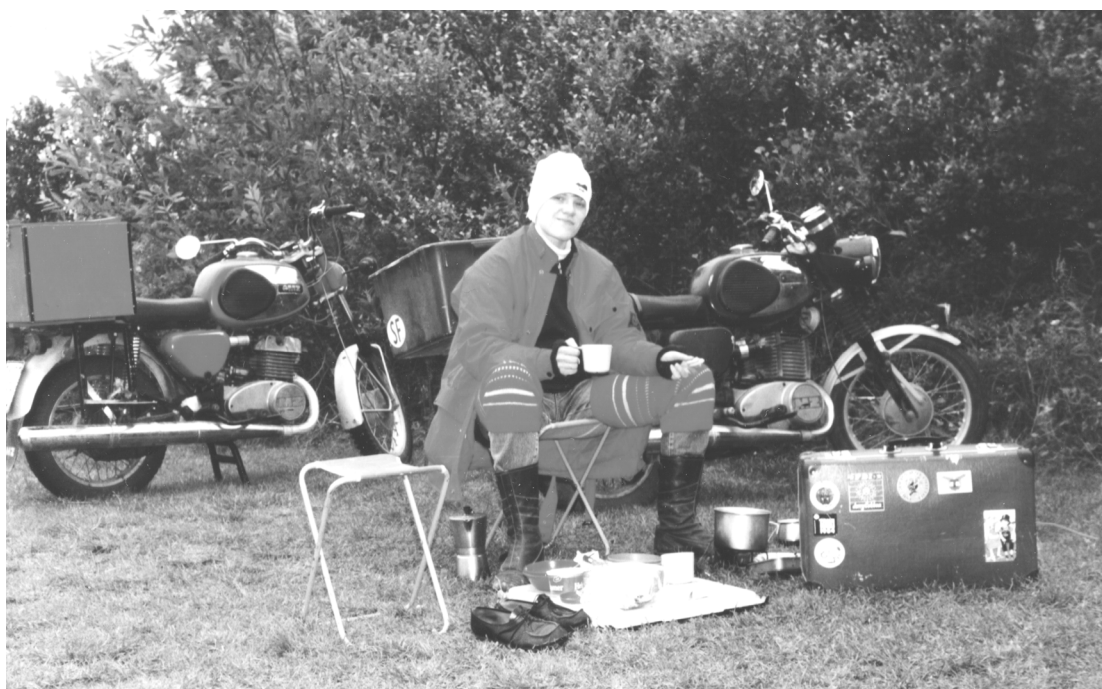
HÄÄMATKALLA SATUJEN SAARILLE

Lofootit muodostuvat saariryhmästä, joka sijaitse Norjan rannikolla Atlantin valtameren syleilyssä Ensimmäiset uudisasukkaat saapuivat uhmaamaan karuja luonnonolosuhteita jo 6000 vuotta sitten. Vaikka Lofootit ovatkin Napapiirin pohjoispuolella tuo ohitse virtaava Golf-virta mukanaan melko leudon Ilmaston ja suuret kalaparvet.

Emme lähteneet Lofooteille kuitenkaan kalastamaan. Menimme sinne häämatkalle. Päivämme saarilla olivat kiintoisat: teimme retkiä kalastajakyliin, ajelimme pitkin kuoppaisia sivuteitä ja seurailimme ihmisten elämää pienissä kaupungeissa. Kovin meillä oli mukavaa ja suosittelemme muillekin motoristeille matkaa noille kallioisille saarille.

Lofootit muodostuvat saariryhmästä, joka sijaitse Norjan rannikolla Atlantin valtameren syleilyssä Ensimmäiset uudisasukkaat saapuivat uhmaamaan karuja luonnonolosuhteita jo 6000 vuotta sitten. Vaikka Lofootit ovatkin Napapiirin pohjoispuolella tuo ohitse virtaava Golf-virta mukanaan melko leudon Ilmaston ja suuret kalaparvet.

Emme lähteneet Lofooteille kuitenkaan kalastamaan. Menimme sinne häämatkalle. Päivämme saarilla olivat kiintoisat: teimme retkiä kalastajakyliin, ajelimme pitkin kuoppaisia sivuteitä ja seurailimme ihmisten elämää pienissä kaupungeissa. Kovin meillä oli mukavaa ja suosittelemme muillekin motoristeille matkaa noille kallioisille saarille.



Jo matkalla. Minulla alla MZ TS 250 vm. 1975, jonka olin ostanut Muuramesta edellistalvena ”Ladan talvirenkaiden hinnalla” eli 1500 markalla. Arja matkassa MZ TS 250/1:llä, jonka olin ostanut Vihtavuoresta tammikuussa 1982 2500 markalla.

Vaasanlaiva rantautui Uumajan satamaan varhaisina aamun hetkinä 23.7. 1984. Oli aika päästää moottoripyöristämme ponsi irti. Hilpeästi moottorit lähtivät käyntiin ja pian matkasimme E6:sta eli Sinistä tietä kohti Mo i Ranaa. Ajaessani mietin oliko Svea mamma koskaan matkannut tätä tietä. Katsellut autoita joenrantoja, vaaroja, tuuheita mäntymetsiä. Oliko hän tuntenut aamun jäätävät tunnit ytimissään, kun maa oli vielä kuurassa eikä aurinko lämmittänyt. Ja välillä pysähtynyt tauolle, väsyneenä vaipunut ojan pientarelle lepäämään vaikka hampaat suussa kalisivat. Sellainen on ruotsalainen aamusää.

Asutusta tien varsilla on siellä täällä. Mamman lapset ovat perustaneet pieniä tiloja, kauppoja, verstaita ja hotelleja harvaksen pitkin matkaa. Ohitimme Lyckselen ja Storumenin, vasta Stenmarkin Tärnabyssä pysähdyimme syömään ja tankkaamaan.

Tullimuodollisuudet Ruotsin ja Norjan välillä – täytätä kaasua, vain savu jäi. Tie Norjan puolella nousi vuorille. Maisema oli pelkkää kalliota kilometri kilometrin jälkeen. Vihdoin pääsimme kurkistamaan vuoren reunalta alas laaksoon, jonka pohjalla oli Mo i Rana. Lähes viidensadan ajokilometrin jälkeen Pohjanlahden tuoksut olivat vaihtuneet tunteeseen Atlantin läheisyydestä.



Kosketus saariin

Eurooppa kuutonen kulkee Norjan poikki etelästä pohjoiseen. Se on kuningaskunnan pääväylä, joka kesäisin täyttyy turisteista. Mekin kuormitimme tietä jonkin matkaa ennen kuin käännyimme kohti länttä. Päädyimme Bodon pieneen, vilkkaaseen satamakaupunkiin. Sieltä on päivittäin laivayhteys Lofoteille: Stamsundiin ja Svolvaeriin. Tuleva laivamatka säästäisi meidät turhalta ajamiselta ja aikaa jäisi enemmän saarilla oloon. Kahden ihmisen ja kahden moottoripyörän matkaliput maksoivat 350 Nkr.

”Lofoten”-laivalla ajoneuvot kuljetettiin kannella. Lastaukseen käytetyn nosturia köydet kiinni etuhaukkaan ja takapyörään sekä käsky ”nosta”. Siellä lensivät ajokkimme yläilmoissa kuin linnut. Olipa moottorin alle kertynyt kuraa! Merimatka alkoi kello



Minulla oli matkapyöränä MZ TS 250 vuosimallia 1976, nelivaihteinen, 21 hevosvoimainen ”perusmopo”. Ostin sen Ladan talvirenkaiden hinnalla Muuramesta helmikuussa 1983. Veijo Paappanen osti sen minulta 1990-luvulla ja entisöi alkuperäiseen kuntoon ja museorekisteriin. Perälaukku on vanerista tehty ja kooltaan vähintäänkin riittävä. Telttamuovi suli pakoputkeen kiinni kuvanoton jälkeen.

16. Vahvistimme itseämme puffetin sei-aterialla. Kannella uppouduimme aurinkotuolien syleilyyn ja nukahdimme. Vain kaksi päivää oU kulunut lähdöstä ja pian olisimme perillä. Voisimme heittää vapaalle ja asettua moneksi päiväksi yhdelle leirintäalueelle. Ei tarvitsisi joka aamu purkaa ja joka ilta rakentaa leiriä.

”Inom kort anländer vi till Stamsund”, kuuluu laivan kovaäänisestä. Kiirehdimme katsomaan näkyä. Kymmeniä ihmisiä on tullut laivaa vastaan. Laiturin takaa alkaa pienten kauppojen ja talojen jono. Kaupunki se on. Turisti-infosta löysimme suuren kartan. Olimme rantautuneet Vestvägey’n maakuntaan. Saarella sijaitisi kaksi leirintäaluetta: Storfjordissa ja Strandsletissä. Halusimme tutustua molempiin ja valita paremman majapaikaksemme. Leirintäaluekilvassa Storfjordin NAF-camping vei kuitenkin voiton.

Alue on pieni, mutta sieltä löytyi kaikki mukavuudet: kuumat suihkut, keittiö, pesutupa ja elintarvikekioski. Alueen emäntä neuvoi meille parhaan telttapaikan lahden rannalta. Tungosta ei ollut, vain parisen kymmentä telttakuntaa ja muutama asuntovaunu.

Lofootit muodostuvat kuudesta kunnasta, jotka ovat idästä länteen: Vågan (Austvägey), Vestvågøy, Flakstad, Moskenes, Væreya ja Rost. Kukin kunta on oma saarensa, joita yhdistävät modernit sillat tai lauttaliikenne. Olimme leiriytyneet melkein keskelle Lofootteja, joten meillä oli mainio tilaisuus tehdä tutkimusmatkoja koko saariryhmän alueelle.



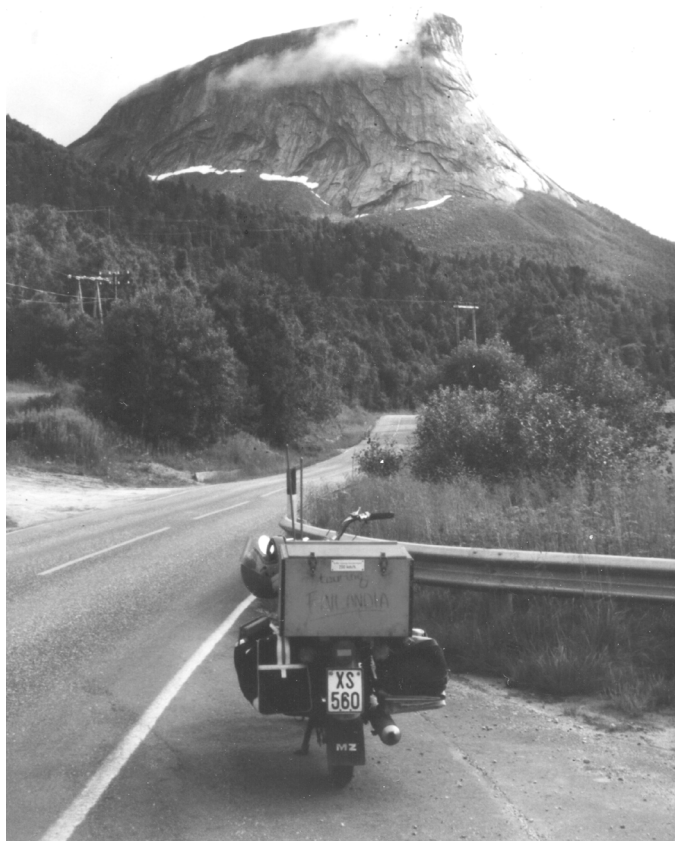
Ei palmuja eikä banaaninpoimijoita

Jo kotoa lähtiessä olimme tietoisia siitä, ettei näille saarille tulla viettämään rantaelämää ja paistattamaan päivää kilometrin pituisille aurinkokeitaille. Emme uskoneet tapaavamme vilkasta yöelämää sykkivine diskoineen, neonvaloineen ja viimeisine muotitansseineen. Palmut, kookospähkinät ja banaaninpoimijat elävät ja kasvavat aivan toisilla saarilla.

Lofoteilla vallitsee raikas merellinen ilmasto. Kesäisin lämpötila nousee toki yli kymmenen asteen. Joskus saattaa olla hellekin. Pilvet kattavat usein taivaan. Ne roikkuvat alhaalla ja jäävät kiinni korkeisiin vuoriin. On kuin katto peittäisi maiseman. Joskus sataa. Silloin on turha vaipua epätoivoon, sillä hyvääkin säätä on odotettavissa.



Arja oli MZ TS 250/1. Kyseessä on edellisen sivun Mitsistä kehittyneempi malli, jossa on viisi vaihdetta, isompi etupyörä ja kierroslukumittari! Ostin tämän Arjalle lahjaksi tammiukuussa 1982 Vihtavuoresta. Hän oppi varsin nopeasti pyörän tavoille, maantiellä tämä pari oli pitelemätön! Pyörän myin osina Helsinkiin, josta se kulkeutui Haapamäelle ja on tätä kirjoitettaessa entisöinnin alla.



Motoristin on syytä valmistautua matkaan syysajovarustein. Kätevin ajoasu on kaksiosainen, vuorillinen sateenpitävä puku, jonka alle on varattu tarpeen mukaan villapaita ja lämpökerrasto. Kumisaappaat ovat mukavat ajo- ja samoilujalkineet.

Leirisaarella

Vestvågøy'n saarella asuu 11.000 ihmistä ja se on suurin Lofoottien kunnista. Kaksi kolmasosaa koko saariryhmän viljelysalasta sijaitsee täällä. Saaren sisäosat ovatkin osaksi alavaa maata, mutta merenrannat aina kallioiset ja korkeat.

Suoritimme ensimmäisen päivän aikana saaren ympäriajon. Kilometrejä kertyi satakunta. Tiet ovat niin kapeita, että kahden auton kohdatessa ainakin toisen piti väistää pientareelle. Matkamme kulki pitkin autioita vuononrantoja. Välillä törmäsimme pieneen kylään, jonka muodostivat kauppa, kirkko ja parisenkymmentä taloa. Elämäntyö on verkkainen, asukkailla riittää aikaa oleiluun ja rupatteluun kyläkaupassa. Luonto on tehnyt ihmisistä kärsivällisiä, he imevät rauhansa merestä ja kallioista.

Lampaita oli joka paikassa. Rosvopaistin muheva maku nousi useasti kielelle niiden kulkua seuraillessa. Kvalnesin 140 asukkaan kalastajakylässä tulimme kuitenkin vakuuttuneiksi siitä, että paikallinen väestö syö enimmäkseen kalaa. Siellä ei ainakaan tuoksunut lampaansatula vaan meri ja sen antimet.

Takajouset löivät useasti pohjaan poiketessamme noille sivukylien teille. Ruumiin rasittaminen kuitenkin kannatti, sillä niiltä löysimme jotain alkuperäistä. Aitoa saaristolaisen elämää, perheitä karuilla luonnonniityillä heinätoissa, lampaita vuorenrinteillä, kalastaja satamassa veneensä kimpussa.



Kiertomatkan pääätteksi nautimme aitonorjalaiset pizzat Leknesissä. Elämä tuossa 1400 asukkaan kaupungissa on varsia vilkasta kello 16:een asti. Sen jälkeen useimmat liikkeet sulkevat ovensa ja kylänraitti autioituu. Ihmiset menevät koteihinsa syömään seitiä ja nauttimaan yhteisestä illasta.

Elämää Storfjordissa

Elämä leirissä kuluivat rattoisasti. Laitoimme herkullisia illallisia, katselimme loppukierroksella Ieikkejä ja kertasimme päivän tapahtumia. Ystävystyimme nuoreen saksalaispariskuntaan, joka oli interrail-reisullaan poikennut Lofoteille.

Eräänä koleana iltana nautimme yhteisen hetken ruotsalaisen punssin suomasta lämmöstä. Kerroin heille juoman elvyttävän verenkiertoa pitkien päivämatkojen jälkeen. Muutama senttilitra palauttaa ruumiinlämmön nopeasti normaaliksi ja orastava flunssavaara on torjuttu. Hyvin he sen uskoivat tuossa koleaan tuulisessa illassamme.

Eteläiset saaret

Mielemme teki tutustua etelämpänä sijaitseviin Flakstadøyn ja Moskenesøyn saariin. Päivä oli saateeton ja tuulikin piti majaa jossain muualla. Lautalla pääsimme Flakstadøyn saarelle, josta matka jatkui suurimmaksi osaksi päällystettyjä teitä ja siltoja pitkin kohti tiestön päätepistettä Å:n kylää.

Ajaminen oli suurta nautintoa. Kapeita teitä, vuoron rantoja ja aavaa merta horisontin täydeltä. Sørvågenn kestikievari tarjosi meille alueelle tyypillisen kala-aterian. Viimeiset ruodot kakistelivat vielä kurkussa kun saavuimme Å:hon. Siihen se tie todellakin loppui – edessä oli vain merta. Kylässä sijaitsee Lofoottien eteläisin leirintäalue, jossa oli myös mökkejä vuokrattavana. Eräs ystäväni kertoi kerran käyneensä Å:n kylässä kalastamassa. Aina kun hän heitti uistimen mereen, oli kala käynyt kiinni. Melkein uskon häntä, ja uskon senkin, että suurin täältä saatu turska painoi 51 kiloa. Täällä elämä onkin kiinni hyvästä turskasaaliista. Antelias merenhenki tuo mukanaa työtä kylien kalanjalostustehtäisiin.

Moskenesin kunta tarjoaa urheilukalastajille todellisen paratiisin. Vuokralle tarjotaan lukuisia veden päälle rakennettuja kalastajamökkejä kaikin mukavuuksin. Vuokraan sisältyy usein myös pienen veneen käyttöoikeus. Tätä mainiota tilaisuutta emme kuitenkaan käyttäneet hyväksemme, sillä en ole oikein kalamies.

Paluumatkalla ihailimme Rambergin kyläkirkkoa. Oveen kiinnitetyssä lapussa luki, että kuuluisa

englantilainen urkuri viettää kylässä kesäänsä. Hän pitää usein konsertteja kirkossa. Seuraava konsertti järjestettäisiin lauantaina. Olsimme silloin valitettavasti jo kotimatalla.

Toista sataa kilometriä matkanneina saavuimme taas laivalaiturille. Lautta veisi meidän takaisin leirisaarellemme. Taakse jäivät parin tuhannen ihmisen asuttamat eteläiset saaret ja monet idylliset kalastajakylät.

Viimeinen retki

Perjantai enteili lähtöä. alkuperäisen suunnitelman mukaan matkaisimme mantereelle Stamsundista kello 22 lähtevällä lautalla. Nordkapissa käyneiltä saksalaismotoristeilta saimme kuitenkin kuulla Svolveristä Skutvikiin kulkevasta lautasta, joka liikennöi joka päivä. He eivät luottaneet Stamsund-laiivan nostoköysiin ja moottoripyörien kuljettamiseen avoimella kannella. Tämän kuultuamme päätimme matkustaa vasta lauantaina. Näin saimme yllättäen käyttöömmä ylimääräisen lomapäivän ja lähdimme



tutkimusmatkalle vaihteeksi pohjoiseen Lofoottien saariryhmän suurimmalle Austvågøy saarelle. Uudet sillat yhdistivät saaret toisiinsa.

Kabelvågissa tutustuimme Lofoottimuseoon ja pyörähdimme kansainvälisen sukellusleirin majapaikassa. Vierailimme myös nuhrisessa meriakvaariossa, jossa suuret merisudet, lohet ja suomalaisille pakastettuna niin tutut seit tuijottivat turisteja lasiruudun takaa.

Svolværiin oli enää lyhyt matka. Se on Lofoottien kaupan ja hallinnon keskus. Antauduimme nälissämme taas norjalaisen pizzan pariin. Sitten etsimme toiseen Mitsiimme uusia ketjuja, vanhat kun olivat vuosien varrella venyneet ylipituuteen ja hyppivät jo yli rattaiden hampaiden. Meidän neuvottiin Ralf Krystadin pakeille. Hän piti pientä moottoripyöräliikettä sivukadulla. Nuori yrittäjä löytyi verstaalta, jonka nurkassa seisoj rakentelun kohteena Triumph Bonneville. Kävimme myymälän puolella tutkimassa varaosavalikoimaa, mutta sopivia ketjuja ei löytynyt. Muistui siinä mieleen Kuvan Matin ylitsepursuavat tarvikeshyllyt ja sieltä löytyvät monenmoiset ketjukoot ja merkit.

Kaupungin kalatehtaalla näkemämme kalanpäät unohtuivat paluumatkalla. Ilta teki tuloaan, pilvet roikkuivat alhaalla vuorten päällä ja meri oli aivan tyyni. Tiellä ei ollut muita kulkijoita, vain me ja Mitsimme, jotka hiljalleen paukuttivat pontta kumoon.

Hyvästi satusaaret

Leiri oli vihdoinkin purettu ja pakattu pyörien päälle. Hikisten käynnistys yritysten jälkeen koneet heräävät vihdoinkin henkiin. Tuskanhiki helmeilee. Jokainen kilometriä jättää hyvästejä Lofooteille. Aika oli niin lyhyt, muutamat päivät hävisivät kuin pisarat mereen. Vielä muutama pysähdys valokuvien ottoa varten ja pian olemme autolautan kannella katsomassa jo rakkaaksi tulleiden saarien silhuettien katoamista horisonttiin.

Kahden päivän kuluttua saavumme kotiin. Niin lyhyt matka erottaa meidän noista satusaarista. Jos haluat viettää erilaisen, luonnonläheisen loman, mene Lofooteille. Reissuun voi lähteä vaikka vaarin mopolla, satapiikillä tai perinteisesti suurella superpyörällä. Tiet ovat kiinnostavia, eikä matka tapa. Lofooteilla voi tehdä omia ajoretkiä, vaellella, kalastella tai vain katsella ympärilleen. Kukin tavallaan.

MATKAKERTOMUKSIA 5/6: KOLMELLA MITSILLÄ RUOTSISSA



Juhannusaatto, ja heti nurin

Lähdemme ajelemaan kohti Helsinkiä aamu kymmeneltä. Arja painaa varomattomasti Kanunin etujarrua ja pyörä sukeltaa kyljelleen kotipihassa (meillä on alamäki lähtiessä). Pneuman-sivulaukun lukituslaite repeää irti, jalkatapin kumi kärsii hieman, ei muita vaurioita! Siis pyörä ylös ja matkaan. Ajamme reittiä Jyväskylä – Korpilahti – Luhanka – Sysmä – Asikkala – Lahti – Mäntsälä (vanha 4-tie) – Helsinki.

Laiva lähtee Katajanokalta. Puffet-pöytä on pettymys, henkilökunta on väsyneen oloista ja täysin kylästynyttä työhönsä. Mäntsälässä tapaamamme 20 hollantilaisen motoristin ryhmä on mennyt toisen laivayhtiön kyydillä, ja meitä on tässä laivassa mukana vain neljä moottoripyörää ja viisi motoristia.

Juhannuspäivä ja Upsalan herkut

Laiva rantautuu kello 9.30 paikallista aikaa ja poliisi puhalluttaa kaikki laivasta tulevat kuskit. Tukholman keskustassa liikenne on hiljaista ja löydämme helposti moottoritien, joka vie kohti Upsalaa. Matkaa on alle 100 kilometriä.

Perillä kirjaudumme hotelliin ja lähdemme katsastamaan paikallisia perinnejuhlia Vanhaan Upsalaan. Bussissa on paljon Intialaisia vaihto-oppilaita. Illalla löydämme aivan loistavan Kreikkalaisen Tzaszikin-ravintolan joen (kanavan) sivuhaaran partaalta. Ruoka on todella hyvää eikä maksa paljon, koska yhdellä eurolla saa lähes 11 kruunua!

Kummallisen autoita tehtaita

Aurinkoinen aamu. Pyörien pakkaaminen vie aikansa, mutta pääsemme matkaan kuitenkin 11 mais-
sa. Kierrämme vähän pidemmän kautta ja välttelemme E4:ää, kuningaskunnan pääväylää. Ajamme tietä numero 72 ohi Hebyn ja käännyimme tielle 56 kohti Gävleä. Liikenne on aika vilkasta, mutta pientareet ovat leveät ja niitä käytetään ahkerasti. Gävlestä lähtee mukava rantatie kohti pohjoista, mutta sen löytäminen vaatii huolellisuutta – olen kirjoittanut kaikki kartoista löytämäni vinkit paperille ja laittanut sen tankkilaukun karttakoteloon.

Viittojen avulla löysimme myös vanhalle masuunille, jossa aikoinaan tehtiin rautamalmista rautaa. Paikka oli vallan hienosti entisöity ja pihalta löytyi



koululaistytön pitämä mainio Josefinan kahvila. Tulimme siihen tulokseen, että nähtävyyksien kohdalla kannattaisi pysähtyä useammin. Mihin sitä todellisuudessa voi olla kiire? Kun on matkalla on matkalla ja koko ajan perillä.

Ennakkotietojemme mukaa Valvikissä olisi merenranta- leirintäalue, ja olihan siellä sellainen karavaanarialue sellutehtaan kyljessä. Aika erikoinen paikka, eikä me sinne jäätykään. Seuraava kylä oli nimeltään Ljysne, teollisuuspaikkakunta tämäkin. Täällä on ollut aikoinaan puunjalostus- ja metalliteollisuutta, mutta nykyisin vain Stora Ensolla saha – mm. kettinkitehdas meni konkurssiin vuonna 2003.

Paikkakunnalla on vain yksi kauppa, ja sieltä kylä löytyi hyvät päivällistarpeet, ja Suomen hintoja paljon halvemmalla. Mökin saimme vuokrattua paikalliselta leirintäalueelta 45 eurolla. Emäntä ei ollut

kovinkaan innoissaan moottoripyöräilijöistä, mutta pienen viiveen jälkeen vuokraus onnistui. Illalla kävimme vielä kylillä kävelemässä ja toteamassa sen, että ”De många industrinläggningarna på orten har lett till minskad befolkning.” Paikkakunnalla on tällä hetkellä 2155 asukasta.

Päivän aikana olimme edenneet hieman yli 250 kilometriä kohti pohjoista ja Uumajaa, ei kovinkaan huono tulos 125 kuutioisille ja yhdelle kolmesataselle.

Suuri Silta

Ei niinkään huono keli tänäänkään. Söderhamnin jälkeen kaarramme reilusti E4:lle ja aloitamme hurjan ajon moottoritiellä. MZ TS 125/150 yltyy kovaan vauhtiin ja jopa rekasta päästään ohi. Aamupäivän lopulla pääsimme jo Sundvalliin – meni läpiajoksi, koska meillä oli into päästä katsomaan yhtä Ruotsin suurimmista silloista Högakustenbrota.

Joku taitava oli tehnyt sillasta oikein öljyvärimalauksen. Silta on 1867 metriä pitkä, ja sen kansi on 40 metrin korkeudella. Pylonit ovat 182 metriset ja näkyvät todella kauas. Sillan itärannalla on Hörnobergin levähdyspaikka, jossa on hyvä ravintola ja hotelli. Yllätykseksemme laadukkaassa ruokapaikassa annokset eivät maksaneet mitenkään tähtitieteellisiä summia: mahtava hampurilaisateria 10€, soppa 7€ ja erinomainen pasta 12€. Sillalla on muuten 110 km/h nopeusrajoitus, jota kyllä ihmettelimme. Ja matka jatkuu....



Seuraava pysähdys tulee ihan väkisin Dockstassa: olemme ajaneet leirintäalueen ohi. Samalla Arja valittaa, että pyörä käy välillä ”hieman raskaasti”. Vilkaissu öljysäiliöön ja sen läpinäkyvään letkuun kertoo syynkin – 2-tahtiöljy on päässyt loppumaan! Seuraa mielenkiintoinen öljypumpun ilmausprojekti, jossa saa kädet hyvin rasvattua. Kuin ihmeen kaupalla öljyn lisäämisen jälkeen kone käy Arjan mukaan kuin ”enkeli”. Mitä sitä epäilemään....

Dockstan leirintäalue/mökkikylä on aivan mainio paikka. Aurinko paistaa ja on lämmintä. Pulahdamme alueen uima-altaaseen uimaan ja nautimme kesästä (maksu 5€/perhe). Mökki on kyllä pikkuinen ja liikenteen melu häiritsee yöunta. Ilkka nukkuu kuitenkin hyvin korvatulpat korvillaan. Päivän saldo 270 km.

Ei ehkä onnenpäivä

Ei ollut kiirettä lähteä matkaan, sillä Uumajaan vain reilut 100 kilometriä. Syötiin aamupalat majatalossa ja lähdimme ajelemaan huolettomina. Noin 20 kilometriä ennen Uumajaa otan reilusti vauhtia tule-

vaa nousua varten ja pääsen sopivasti matkailuauton imuun. Sitten loppuu bensa ja käännän vauhdissa varatankille, mutta kone ei ota tulta.

Tien laidassa sopivasti runsaan sadekuuron alla etsimme kuumeisesti vikaa, vikaa, vikaa. Arja lähtee Ilkan kanssa ostamaan tulppa-avainta, minä puran pyörää, kaasuttimenkin toista kertaa. Pääsuutinputki on kiertynyt auki, ja uskon vian olevan siinä. Pelastuspartio saapuu, ja yritämme työntää pyörää käyntiin. Ei lähde, ja ilta joutuu. Arja hinaa minut Uumajan satamaan, jossa saamme pyörän lukittuun aitaukseen.

Reikä männässä

Koneen hajoaminen kuuluu reissaamiseen ja työnän Mitsin laivaan aamulla, ja laivasta pois Vaasassa. Saavun junalla Jyväskylään. Arja ja Ilkka tulevat mummolan kautta perässä. Perjantaina Olli Niinikangas saapuu tallillemme ja pohtii aikansa, ottaa irti sylinterin kannen: mäntään on tullut kaunis, pieni pyöreä reikä!

TARINOITA MOOTTORIPYÖRISTÄ: ENSIMMÄISTÄ MITSIÄ OSTAMASSA

Meidän perheessä on ollut seuraavia MZ-moottoripyöriä:

MZ TS 250 vm.1976 + sivuvaunu

MZ TS 250/1 -78

MZ TS 250 -75

MZ TS 125 -75

MZ ETZ 150 -93

MZ RT 125 -02

MZ ETZ 301 Kanuni -98

MZ Baghira 660 (poikani Ilkan)

MZ ETZ 301 Kanuni -96

MZ ETZ 251

MZ-moottoripyörää ostamassa

Pääsin sattumoisin ylioppilaaksi keväällä 1976. Vuosi oli minulle muutenkin merkityksellinen: ostin ensimmäisen Mitsini! Yritin ostaa ensiksi Kuvan Moottoripalvelusta käytettyä Suzuki GT 550:stä, mutta Matti Kuva empi. Ei pitänyt Susnaa minulle sopivana, vaan ryhtyi loppaamaan Itä-Saksalaista MZ moottoripyörää:

– Kuule, näitä kaksipuolikkaita Mitsejä on just alettu tuoda maahan. On hyvä pyörä. Oltiin vaimon kanssa Lapinreissulla, ja Rita ajoi just sellaisella. Oli hyvä matkapyörä. Ja saat ihan tuliterän pyörän tuon loppuunajetun Suzukin hinnalla. MZ maksaa vain 4800 markkaa (noin 4200€)!

Jostain syystä minut oli silloin, ja on edelleenkin, varsin helppo puhua ympäri. Huhtikuusena viilenänä iltapäivänä hain sitten Kuvalta luovutusvalmiiksi huolletun MZ TS 250:sen. Minulla oli aikaisemmin ollut satapiikki Yamaha AS3, jonka käynnistäminen oli lasten leikkiä. Nyt minun oli todella keskityttävä: yksipytyisessä kaksipuolikkaassa oli reilusti puristusta, ja käynnistyspoljinta oli polkaistava tosissaan. Kuvan Moottoripalvelun pihalle oli kerääntynyt tuttuun tapaan suuri joukko ”renkaan potkijoita”, joten olin varsin helpottunut, kun uusi hankintani osoittautui laakin peliksi. Ei muuta kuin baanalle.

Aika oudolta tämä tuntui ajaa. Etupyörä oli pieni ja kulku hapuilevaa. Vaihteiden kanssa sai olla tarkkana, sillä kierroksen laskivat hitaasti vaihtamisen

välissä, ja isompaa tai pienempää vaihtaessa ajoitus piti osua kohdalleen. Mutta pirteä tämä oli, kiihtyi todella mukavasti ja menohaluja piisasi. Moottorin ääni oli myös rämäkkä.

Ensimmäinen kesä Mitsin sarvissa

Jyväskylän motoristiipiireissä Mitsillä ajavaa pidettiin varsin outona lintuna, eikä ainakaan ydinjengiin ollut mitään asiaa. Suoraa sanoen porukka oli aika jäykkää ja buritaanista. Tässä vaiheessa oli lähes mahdotonta ajatella, että joskus löytäisin itseni kannalta saman henkisiä motoristeja ja voisin kuulua johonkin meille yhteiseen ”jengiin”. Mutta paljon oli vielä kokematta, kesällä täyttäisin vasta 19 vuotta.

Aika pian selvisi, että Mitsillä pystyy tekemään pitempääkin matkaa. Mutta pitiähän pyörää vähän rakentaakin: vaneriset sivulaukut siirtyivät Yamahasta varsin helposti uuteen. Asensin niihin kaiuttimet, Clarionin autoradio-kasetti-soittimen ja antennin. Oli kyllä hyvät saundit. Lisäksi asensin melko suuren etupleksin, lisäpeilin ja peikon tankin päälle!

Kesäkuussa olimme jo matkalle Tornioon Nykoppin Riston kanssa (Yamaha 125) tapaamaan Tawastin Hannua. Neljän päivän reissu ja reilut 1000 kilometriä. Heinäkuussa kävimme Ilveksen Arskan kanssa kaksi päällä Pansiossa tutustumassa merivoimien saattaja Uusimaahan ja Ruissaloon. Mutta sitten koittikin syksy, ja tammikuussa lähdin armeijaan...

Ensimmäisen kesän kokemuksia

- Varsin pirteä ja hauska ajettava
- Moottorin mekaaniset äänet aika karut, vaatii luonnetta ja psyykkeen kestävyyttä
- Helppo sekottaa 2-tahtiöljyt bensan sekaan (2% seos)
- Käynnistäminen on helppoa, kun uskoo itseensä eikä pelkää takaisin potkimista
- Todella vääntävä kone, käypä kierrosalue todella laaja
- Matkanopeutta voi pitää 90-110 km/h vaikka kaksi päällä

MZ TS 250:sen toinen kesä meni armeijan harmaissa

Helmikuussa 1977 menin sitten armeijaan Kajaa-niin ja huhtikuussa sain siirron aliupseerikouluun Ouluun, josta lomamatkat Jyväskylään olivat varsin vaivalloiset. Niinpä menin neuvottelemaan patterin vääpelin kanssa, josko olisi mahdollista tehdä lomamatkat moottoripyörällä ja säilyttää ajokampeet oman tuvan kaapissa. Kyllähän se sopi sillä ehdolla, että puen ajovarusteet päälle vasta parkkipaikalla ajoneuvoni vierellä. Varuskunta-alueella voisi liikkua vain armeijan kampeissa.

Lomamatkat Oulu–Jyväskylä–Oulu alkoivat heti kesäkuussa ja toistuivat tasaiseen tahtiin kahden viikon välein. Matkaa yhteen suuntaan tuli noin 330 kilometria. Taukoineen aikaa meni viisi tuntia. Henkisesti rankinta oli startata paluumatkalle Jyväskyläästä sunnuntai-illalla kello 18. Ennen Oulua sai kokea heinojakin hetkiä, kun laskeva aurinko valaisi autioita, pitkiä ja mieltä tylsyttäviä nelostien suoria. Mitsi tappoi tasaisesti kilometrejä 90-110 tuntinopeudella. Kerran sain sakotkin Temmeksessä, kun ajoin kahdeksankymppin rajoitusalueella yhdeksäviittä. Poliisi oli varsin ystävällinen, ja jutellessamme selvisi, että hänelläkin oli ollut nuorempana Mitsi. Sakkoa ei tarvinnut maksaa ennen siviiliin pääsyä.

Mitsin mittariin alkoi kertyä kilometrejä, pian lähestyi 10 tuhannen haamuraja. Sehän tarkoitti, että luisti ja luistin neula alkoivat siritellä tasaisella kaasulla. Se otti hermoille. Kun sirinä yhden lomareissun jälkeen alkoi kuulua sylinterin puolelta, arvelin männänrenkaan katkenneen.

Irroitin sylinterin yhdellä iltalomalla ja niin oli vaan käynyt, että yksi männänrenkas oli poikki! Olin varulta tilannut varaosat Jyväskylästä, ja niin sain vaihdettua katkenneen uuteen ihan luonnon helmassa. Näin tuli todettua käytännössä, että yksinkertainen on kaunista ja helppo korjata.

Vielä oli pitkä matka tähän hetkeen. Olemme siinä tuoreen tyttöystäväni Arjan kanssa Tsekkoslovakiassa Zilinan leirintäalueella vuonna 1981. MZ pakattuna ja matka jatkuu kohti Pannonia Rallia ja Unkaria.



Moottoripyöräileviä legendoja: Miss Teresa Wallach (1909-1998)

Teresa Wallach syntyi Lontoossa 1909. Hän kiinnostui tekniikasta jo nuorena ja opiskeli mekaniikkaa aikana, jolloin naisia ei juuri nähty insinööriopinnoissa. Moottoripyörät alkoivat kiinnostaa häntä teini-iässä, ja hän rakensi itse ensimmäisen pyöränsä

1930-luvulla Wallach kilpaili sekä maantieajoissa että radoilla. Hän oli poikkeuksellisen taitava mekaniikko ja sääteli usein itse kilpapyöränsä.

Hän työskenteli mm. Nortonille ja muille brittiläisille valmistajille testikuljettajana ja mekaanikkona – työ, jota naiset eivät tuohon aikaan juuri tehneet.

Teresa Wallach ja Florence ”Flo” Blenkiron tekivät legendaarisen Afrikan matkan vuonna 1935. Reitti oli seuraava: Lontoo–Tunisia–Sahara–Belgian Kongo–Etelä–Afrikka–Kapkaupunki. Matkaa tehtiin 600 kuutioisella Panther-merkkisellä moottoripyöräl-

lä, joka oli varustettu sivuvaunulla ja peräkärryllä. Heillä ei ollut saattuetta, eikä kunnon karttoja. He ylittivät Saharan ja joutuivat korjaamaan moottoria erämaassa ahkerasti improvisoiden.

Wallach kirjoitti matkasta kirjan ”The Way to Cape Town”, josta tuli klassikko.

Toisen maailmansodan jälkeen Wallach muutti Yhdysvaltoihin. Siellä hän perusti moottoripyöräajokoulun Arizonaan ja koulutti erityisesti naisia ja naisia turvalliseen ajotapaan.

Teresa Wallachia pidetään yhtenä moottoripyöräilyn suurimmista naispioneereista, ja myös heidän esikuvanaan tekniikan ja moottoriurheilun aloilla.

Irun, Baskimaa 21.5.2011

Mielenkiintoinen matka Debrecenistä (Unkari) Baskimaan (Espanja) Iruniin kesti yhdeksän ajopäivää. Matkaa kertyi runsaat 3000 kilometriä. Reitti kulki suurin piirtein seuraavasti:

Debrecen – Nagukanitza – Maribor – Klagenfurt – Bolzano – Komo-järvi – Grenoble – Arles – Ornalac Ussat Les Bains – Pau – Irun (3110,7 km).

Keskinopeus 71 km/h ja ajoaika 43 tuntia ja 46 minuuttia. Päivärutiinit syntyivät varsin nopeasti. Herätys aamulla kello kahdeksan, aamupala, pyörän pakkaaminen, reitin lopullinen valinta ja matkaan noin kello 10. Ajoa lähes koko päivä, muutama tauko ja perillä seuraavassa hotellissa joskus viiden maissa. Tavaroiden kantaminen hotellihuoneeseen, pakkausten purkaminen ja suihkuun. Kaupungille syömään ja takaisin blogia päivittämään ja suunnittelemaan seuraavan päivän reittiä ja varaamaan sopivaa hotellia ja sitten nukkumaan. Oikeaa reissumiehen elämää. Mutta aikansa kutakin. On mukava asettua välillä paikalleen, asetella tavarat kaappiin ja tietää, että aamulla ei tarvitse lähteä mihinkään. Ja pestä kolmen viikon pyykit pesukoneella eikä vessan lavuaarissa.

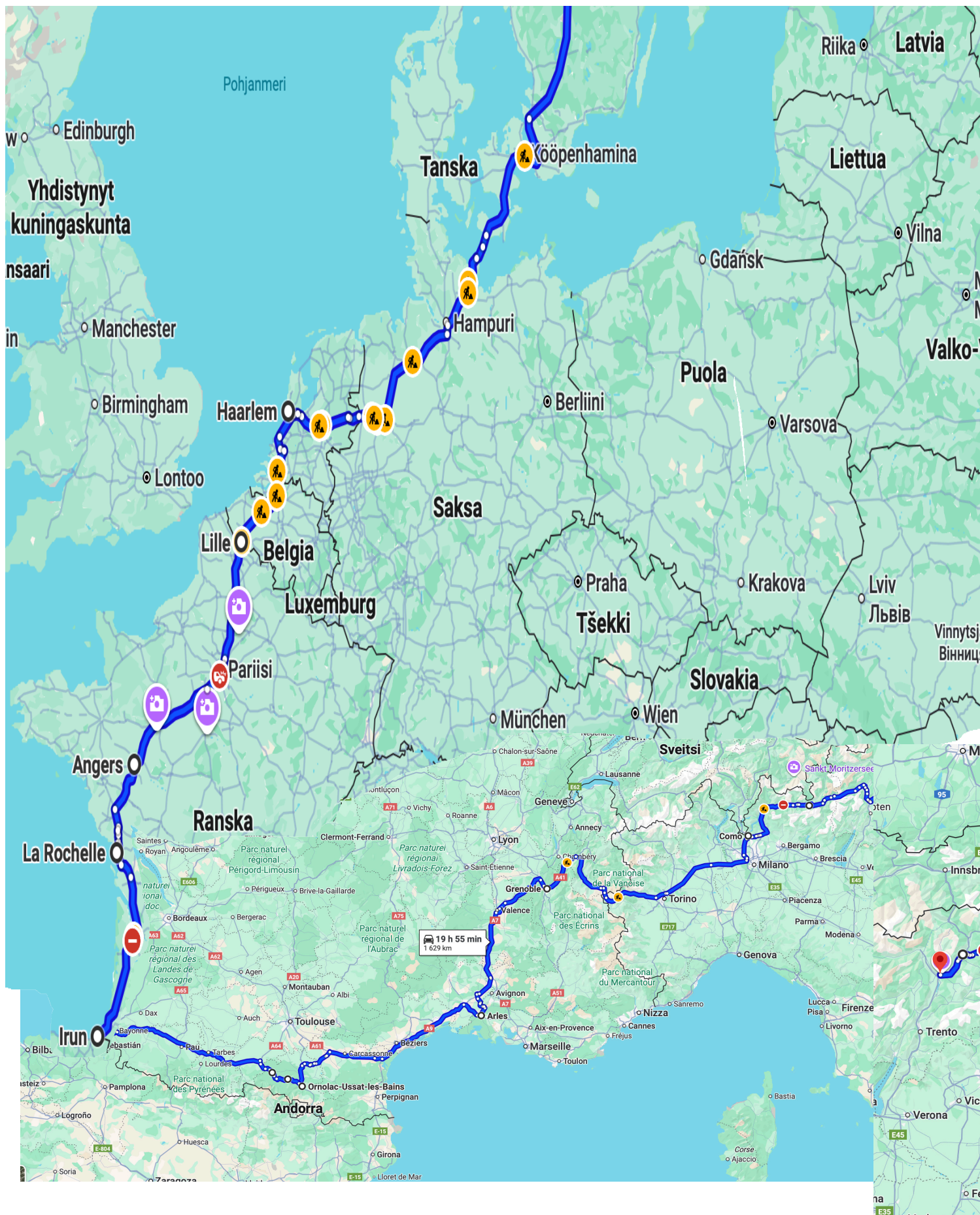
Matkan yhtenä tarkoituksena oli tutkia ja kokea alppiteitä sekä reittejä. Tietoa on tarjolla niin kirjoissa kuin netissäkin. Hyvän navigaattorin lisäksi kohtuullisen tarkka paperikartta voisi olla tarpeen. Minulla vain kartta, jossa esillä koko Eurooppa. Siitä oli vaikea löytää muita kuin pääteitä ja autobaanoja. Löysin kuitenkin uskomattoman hienoja vuoristoteitä Italian Dolomiiteilta sekä Ranskan ja Espanjan rajavuoristosta Pyreeneiltä. Vuoristot ovat erilaisia: Dolomiitit jyrkkäpiirteisiä, teräviä ja kallioisia; Pyreenit taas vihreitä, kumpuilevia ja polveilevia.

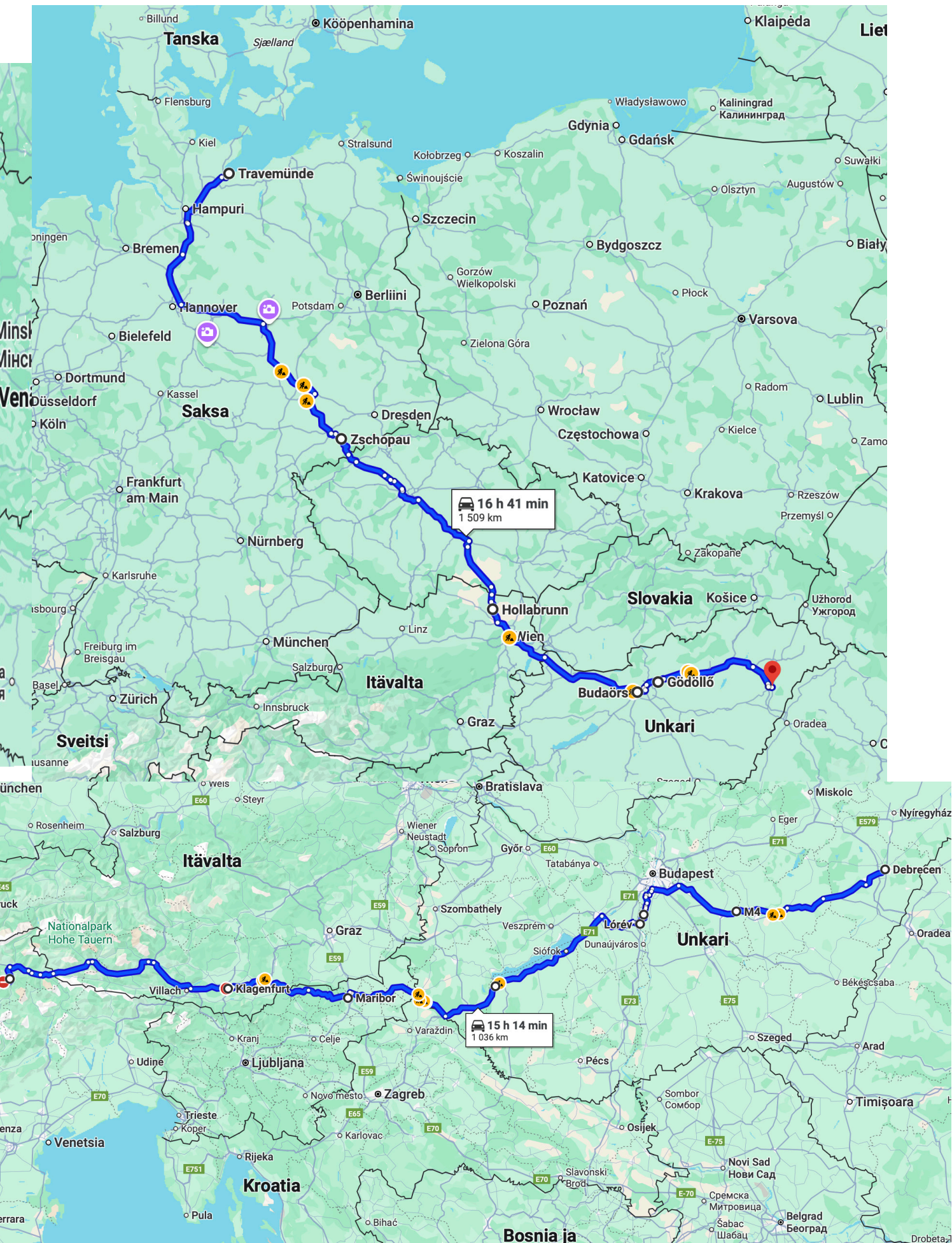
Pieniä tarinoita pyörästä ja varusteista

Haluatko tietää, ovatko vuoristotiet vaativia ja täytyykö sinulla olla jotain erityisosaamista selvittääksesi pyöräsi kanssa siellä? Kyllä ne ovat vaativia, ja sinulta vaaditaan ennen kaikkea malttia ja rauhallisuutta. BMW:ssä painopiste on kiitettävän alhaalla ja täydellä reissukuormallakin sen tuntuu pysyvän hyvin käsissä serpentiiniteillä. Jarruta ajoissa, aja mutkaan varovasti sisään ja kaasuta itsesi ylös kallistuksesta. Oikea tilannenopeus on tärkeää, sain kaksi kertaa takarenkaan lukkoon ja otteen irtomaan asfaltista kun jarrutin liian myöhään. Myös kallistaminen on monelle aika uusi kokemus. Pyörää pitää todellakin uskaltaa kallistaa ja reilusti. Täytyy myös luottaa, että renkaissa on pitoa. Monessa tiukassa paikassa auttaa, kun kallistaa pyörää allaan ja istuu itse pystysuoras-

sa. Niin kuin purjeveneessä, kun itse istut laidalla painona, ja vene kulkee allasi täyttää kylkimyyryä.

Ennen matkaan lähtöä kannattaa alle panna uudet renkaat ja vaihtaa jarrupalat uusiin. Hyvä navigaattori on hyvä hankinta. Itse ostin matkalle Garmin Zumo 660 ja kypäräpuhelimien. Garmin on yllättävän helppokäyttöinen ja pikkuhiljaa sen käyttäminen on alkanut sujua paremmin ja paremmin. Yllättävän luotettava se on ja laskee nopeasti vaihtoehtoisen reitin, jos esteitä tulee matkaan. Teline ei sopinut pyörääni heittämällä, koska ohjaustanko ei ole tavanomaista pyöreää putkea. Niinikankaan Olli loihti kuitenkin jostain sopivat tarpeet, ja niin GPS on nyt aika hyvin kiinni ja esillä.





Lindstedt, Risto (2008). Moottoripyörä ja miehen mieli : erilainen matkakirja. Jyväskylä : Gummerus Kirjapaino.

Lindstedt, Risto (2001). Moottoripyörä Jawalla läpi tuhotun Euroopan Pohjois-Afrikkaan. Helsinki: omakustanne.

Vuorenpää, Joonas (2013). Prätkämies : moottoripyörät menopeleinä ja intohimona. Helsinki: Tammi.

Katajamäki, Timo (2007). Pärinäpoikia. Tampere: Pilot-kustannus.

Barger, Ralph (2011). Let's ride : Sonny Bargerin opas moottoripyöräilyyn. Helsinki: Opus Liberum.

Barger, Ralph (2009). Ridin' high, livin' free: hiuksianostattavia moottoripyörätarinoita Helsinki: Opus Liberum.

Hartikainen, Marko; Hassinen, Jari (2008). Moottoripyörällä maailman laidalle : halki Siperian Vladivostokiin ja takaisin. Jyväskylä : Minerva.

Mäensyrjä, Kalevi (2007). Normaali ajokeli ja muita motoristin muistelmia Karkkila ; Pirkkala : Robustos.

Heikkilä, Antti (2005). Mies, prätkä ja maantie : peloista ja niiden voittamisesta. Helsinki : Rasalas..

Paaso, Mikko (2001). Ajamisen nautinto. Helsinki : Alfamer.

Tuittu, Nina; Ripatti, Boyle (1999). Maantieroffat : moottoripyörätarinoita (Motorbike stories: Road profs). Oulu: Pohjoinen.

Bitsch, Jørgen (1952). Moottoripyörällä halki Afrikan. Porvoo : WSOY.

Rommi, Satu (2011). Moottoripyörällä Himalajalle. Helsinki : Basam Books.

Korhonen, Raimo; Paaso, Mikko (2006). Moottoripyörällä Eurooppaan. Helsinki : Alfamer.

Viitala, Antero (2009). Tulikko Kawalla. Tampere: Mediapinta.

Viitala, Antero (2010). Tottahan Kawalla! Tampere: Mediapinta.

Mannermaa, Mika (2002). Matka. Helsinki : WSOY.

Ojanen, Olli (1999). Suomalaista moottoripyöräilyä 40-luvulta 60-luvulle : ”sahalle töihin tai kartsalle sähköstään”. Helsinki: Alfamer.

Ghost rider : taipaleita toipumisen tiellä

Peart, Neil (2012). Ghost rider: taipaleita toipumisen tiellä. Helsinki: Paasilinna.
Lisätietoja: 476 s. ; 22 cm.

Mikko, Kenneth (2005). Komin halki moottoripyörällä. Haparanda : N66 Publishing/ Barentskultur.

Warren, Lady (2012). Algerian ja Tunisian halki moottoripyörällä. Turku : Savukeidas.

Ruhkala, Helena (2012). Motoristit matkalla : Touring Finlandia Moottorikerho 1972-2012. Hämeenlinna : Kariston Kirjapaino.

von Martens, Paul (1979). Pieni onni. Keuruu: Otavan painolaitokset.

”Jos aiot kokea kotiin paluun riemun, on sinut ensin lähdeittävä ja tehtävä matkasi”. (Letim ajatuksia)

Pyörä tuntui painavalta, mutta erittäin vakaalta. Pakkaamisen olin tehnyt oikein: painavat tavarat sivu- ja tankkilaukkuihin ja kaikkein kevyimmät taakse. Uutta nelostietä kohti Heinolaa ja siitä Ollin opiskelukaupungin Lahden syrjää kohti Helsinkiä. Matkanopeus reipasta 115-120 km/h.

- Hartolan paikkeilla kokeilin kädellä kypärän päältä, vieläkö minulla on kypäräkamera mukana. Ei tuntunut kädessä, ei sitten missään. Iski murhe - miksi en varmistanut kameran pysymistä millään tavoin vaan luotin tarrakiinnitykseen. Harmitti kun juuri tuolla kameralla olisi pitänyt dokumentoida matkan parhaat hetket. Yritin kuitenkin päästä asian yli ja ajatella matkan positiivisia ulottuvuuksia ja matkavakuutuksesta saatavaa korvausta kameran tippumisesta. Kymmenen minuutin päästä vilkaisin sattumalta peiliin ja sieltä kamera näkyi töröttävän paikallaan. Kädellä se ei tuntunut, mutta siellä se kuitenkin oli. Olin äärettömän iloinen!

Irun, Baskimaa 21.5.2011

Mielenkiintoinen matka Debrecenistä (Unkari) Baskimaan (Espanja) Iruniin kesti yhdeksän ajopäivää. Matkaa kertyi runsaat 3000 kilometriä. Reitti kulki suurin piirtein seuraavasti:

Debrecen – Nagukanitza – Maribor – Klagenfurt – Bolzano – Komo-järvi – Grenoble – Arles – Ornalac Ussat Les Bains – Pau – Irun (3110,7 km).

Keskinopeus 71 km/h ja ajoaika 43 tuntia ja 46 minuuttia. Päiväruutiinit syntyivät varsin nopeasti. Herätys aamulla kello kahdeksan, aamupala, pyörän pakkaaminen, reitin lopullinen valinta ja matkaan noin kello 10. Ajoa lähes koko päivä, muutama tauko ja perillä seuraavassa hotellissa joskus viiden maissa. Tavaroiden kantaminen hotellihuoneeseen, pakkausten purkaminen ja suihkuun. Kaupungille syömään ja takaisin blogia päivittämään ja suunnittelemaan seuraavan päivän reittiä ja varaamaan sopivaa hotellia ja sitten nukkumaan. Oikeaa reissumiehen elämää. Mutta aikansa kutakin. On mukava asettua välillä paikalleen, asetella tavarat kaappiin ja tietää, että aamulla ei tarvitse lähteä mihinkään. Ja pestä kolmen viikon pyykki pesukoneella eikä vessan lavuaarissa.

Matkan yhtenä tarkoituksena oli tutkia ja kokea alppiteitä sekä reittejä. Tietoa on tarjolla niin kirjoissa kuin netissäkin. Hyvän navigaattorin lisäksi kohtuullisen tarkka paperikartta voisi olla tarpeen. Minulla vain kartta, jossa esillä koko Eurooppa. Siitä oli vaikea löytää muita kuin pääteitä ja autobaanoja. Löysin kuitenkin uskomattoman hienoja vuoristoiteitä Italian Dolomiiteilta sekä Ranskan ja Espanjan rajavuoristosta Pyreeneiltä. Vuoristot ovat erilaisia: Dolomiitit jyrkkäpiirteisiä, teräviä ja kallioisia; Pyreenit taas vihreitä, kumpuilevia ja polveilevia.

Pieniä tarinoita pyörästä ja varusteista

Haluatko tietää, ovatko vuoristotiet vaativia ja täytykö sinulla olla jotain erityisosaamista selvittääksesi pyöräsi kanssa siellä? Kyllä ne ovat vaativia, ja sinulta vaaditaan ennen kaikkea malttia ja rauhallisuutta. BMW:ssä painopiste on kiitettävän alhaalla ja täydellä reissukuormallakin sen tuntuu pysyvän hyvin käsissä serpentiineillä. Jarruta ajoissa, aja mutkaan varovasti sisään ja kaasuta itsesi ylös kallistuksesta. Oikea tilannenopeus on tärkeää, sain kaksi kertaa takarenkaan lukkoon ja otteen irtoamaan asfaltista kun jarrutin liian myöhään. Myös kallistaminen on monelle aika uusi kokemus. Pyörää pitää todellakin uskaltaa kallistaa ja reilusti. Täytyy myös luottaa, että renkaissa on pitoa. Monessa tiukassa paikassa auttaa, kun kallistaa pyörää allaan ja istuu itse pystysuorassa. Niin kuin purjeveneessä, kun itse istut laidalla painona, ja vene kulkee allasi täyttä kylki-myyryä.

Ennen matkaan lähtöä kannattaa alle panna uudet renkaat ja vaihtaa jarrupalat uusiin. Hyvä navigaattori on hyvä hankinta. Itse ostin matkalle Garmin Zumo 660 ja kypäräpuhelimien. Garmin on yllättävän helppokäyttöinen ja pikkuhiljaa sen käyttäminen on alkanut sujua paremmin ja paremmin. Yllättävän luotettava se on ja laskee nopeasti vaihtoehdoisen reitin, jos esteitä tulee matkaan. Teline ei sopinut pyörääni heittämällä, koska ohjaustanko ei ole tavanomaista pyöreää putkea. Niinikankaan Olli loihti kuitenkin jostain sopivat tarpeet, ja niin GPS on nyt aika hyvin kiinni ja esillä.