

Retki Karjalan laulumaille 1.-8.7.2009

Mukana

Janne (Africa Twin)

Jarmo (DR800) ja

Jukka (Transalp)

1.7.

Aika pitkäänhän tätä oli suunniteltu. En oikein tiedä, miksi, mutta kaiketi kuvat Vienan Karjalan runokylistä olivat vedonneet johonkin minussa. Kiinnostusta lisäsi kurapyöräilijöiden sivuilla ollut kertomus noilla seuduilla ajeluista vuotta aikaisemmin. Joka tapauksessa lähtö tapahtui Hollolan Neste-asemalta klo 8.42 Jarmon kanssa kohti Kuhmoa. Reitti oli Lahti-Heinola-Hartola-Joutsa-Kangasniemi-Pieksämäki-Suonenjoki-Kuopio. Janne liittyi seuraan Kuopiossa. Sitten Siilinjärvi, jossa ostin uuden laturin Hakkapeliittaan, Nurmes ja ukkoskuuro ja sitten Kuhmo. Siellä selvitettiin leirintäalueen sijaitsevan Lentuankosken tuntumassa. Leiriytyminen tapahtui pienessä mökissä, kun Jarmo oli vapaaehtoinen lattialla nukkua. Kahvia, teetä ja olutta oli saatavilla suihkun ohella. 508 km.

2.7.

Perusaamiainen nautittiin leirintäalueella, kahvia ja keksejä ja sitten ajettiin takaisin Kuhmoon ruokaa ostamaan ja tankkaamaan.

Aamiaislounaan jälkeen pantiin menoksi kohti Venäjää. Puolen päivän aikaan oltiin Lentiirassa ja rajanylitys Vartiuksessa sujui ilman isompaa odottelua. Ensimmäisestä rajantakaisesta kioskista ostin purkkaa Hakkapeliitan tee-se-itse-laatikon tiivistykseen. Tankkaamisen todettiin olevan vaikeaa, kun ei tiedä etukäteen, paljonko tankkiin mahtuu. Maksu nimittäin on hoidettava ensin. Päädyimme myöhemmin siihen, että arvataan, paljonko kolmeen pyörään yhteensä mahtuu bensa ja maksetaan se. Sitten sumplitaan puoli tuntia sitä, kuinka paljon kukin sai ja mitä se maksoi – ja muistettiin se maksaa laskun hoitaneelle ylipäänsä. Onneksi bensa on Venäjällä halpaa. Kostamusta ajettiin edestakaisin, ihmetellen betonin määrää ja sitten suunnattiin ”kombinaatin” ohi kohti Vuokkiniemeä.



Kuva 1. Kostamuksen betonimaisemaa.



Kuva 2. Tällöistä tietä ajetaan Vuokkiniemeen päin.



Kuva 3. Ladasta oli siis iskari poikki ja uutta asennettiin osin suomalaisvoimin.

Erään mutkan takana seisoj mies ja viittoili pysähtymään. Lyhyen epäroinnin jälkeen menin kysymään, mikä on hätänä. Yhteistä kieltä ei ollut, mutta hän viittilo minua pitelemään iskunvaimentajan alaosa kiinni pihdeillä, kun itse alkoi kiristää mutteria tavarasäiliön puolelta. Tie oli siis Ladankin iskareille liikaa. Niillä työkaluilla siitä ei kuitenkaan tullut valmista, mutta ajamalla kaveri jatkoi matkaa.

Perillä Vuokkiniemessä jutustelijoita riitti, olihan eläkkeiden maksupäivä ja tunnelma sen mukainen. Suomea puhuttiin melko sujuvasti. Jutustelijoilla oli omat juomat matkassa ja iloiset ihmiset kantoivat vahvaa olutta puolentoista litran pulloissa kaupasta kaksin käsin. Kotona voi kai sanoa vaimolle, että otin vain yhden. Naiset poistuivat vähin äänin takavasemmalle. Paikallinen kauppa tutkittiin ja kirkko kuvattiin. Kalmismaallakin käytiin ihmettelemässä hautapaikkojen olemusta. Leiripaikka löytyi pienen haeskelun jälkeen luultavasti samasta kohtaa, missä edellisvuoden retkikunnankin leiri oli ollut. Jarmo korjaili katkenneita vilkkujaan jollain sinisellä PlasticPaddingilla ja nippusiteillä. Hyvät niistä tulli ja toimivat loppumatkan niin kuin pitikin. Jannen sivulaukut osoittautuivat mainioiksi istuimiksi. 703 km.



Kuva 4. Vuokkiniemen kaupalla haastettiin suomea.



Kuva 5. Kolea leiri Vuokkiniemen lähellä.

3.7.

Kylmä tuuli viilensi teltan. Nukkuminen oli koleuden takia viitteellistä. Kahvia keitettiin aamulla ja Jannelle kai puuroa. Polttoaineen kuluminen oli huolestuttavan suurta. Siis Trangian polttoaineen.

Matka jatkui Vuonnista kohti. Tie pieneni, mutta oli ajettava. Suurta ja vaikeaa mäkeä ei ollut Karjala-kirjan kuvauksesta huolimatta. Vuonninen oli pieni kylä eikä merkkiäkään kirjan lupaamasta Vaassila Kieleväisen muistomerkistä löytynyt. Kahvila Koivikko sen sijaan löytyi ja se oli vasta toista päivää auki. Siellä saatiin hyviä lettuja ja kahvia. Suositeltava paikka!

Sitten mentiin kulttuurimatkalle Makkara- ja Muna-kukkuloille, joihin myös Kis-Kis-kukkulan muistomerkki liittyy. Eldanka-järven jäätä, eli sen laulun sanoituksesta, on kyse ja sodan ajan merkeistä maastossa. Venäläisiä standardisotilaita – siis patsaita - ja kirjavia kestokukkia kuvattiin.



Kuva 6. Kahvila Koivikko on suositeltava pysähdyspaikka.



Kuva 7. Kis-Kis-Kukkulan maastossa juoksuhaataa seuraamassa.



Kuva 8. Venäläinen standardisotilas vartioi muistomerkkiä.



Kuva 9. Lenina – Uhtuan uljas pääkatu.

Kalevalaan eli Uhtuaan ajettiin komeasti pääkatu Leninaa pitkin. Torilla oli ihmisiä, muuten oli hiljaista. Ei mitään erityisen vaikuttavaa Keski-Kuittijärveä lukuun ottamatta. Pienen edestakaisin huristelun jälkeen suunta otettiin kohti Jyskyjärveä. Ennen Kepaa käännyttiin takaisin, kun luultiin ajetun risteyksen ohi ja niin itse asiassa ajettiin, mutta uudemman tien risteys olisi ollut suunnilleen seuraavan mutkan takana. Silti löydettiin Jyskyjärvelle menevä vanha tie – joka osoittautui sittemmin huonokuntoiseksi kiertotieksi. Huonoja siltoja, mutaa, vettä, pehmeää hiekkaa. Se kävi esimausta tulevasta taipaleesta. Uudemmalle tielle päästiin, mutta ei se paljon nopeampi ajettava ollut: 60 km ja kaksi tuntia. Tämä osoittautui kuitenkin vielä vauhdikkaaksi etenemiseksi.



Kuva 10. Tie Jyskyjärvelle?

Jyskyjärvellä alettiin yöpaikan etsiminen. Ajatus oli hakeutua kotimajoitukseen, mutta miten. Sattumalta suomalainen Kesseli ry:n (www.kesseli.fi) puuhamies Ape Nieminen oli autoineen paikassa, josta etsiskelimme kauppaa. Kysyimme neuvoa ja hän sanoi, että tämä mies tässä vieressä voi majoittaa teidät. Se sopi isännälle ja saunastakin oli jo puhetta. Isäntä hävisi ja tuli takaisin sulkeakseen jo avaamansa portin. Ei käynyt kuulemma emännälle vieraiden saapuminen. Oli lauantai iltä. Ehkä emäntä oli jo yöpuulle menossa.

Sitten Ape opasti meidät toisen tuntemansa kotimajoitusta tarjoavan talon luo, mutta ei sopinut sinnekään. Kolmannella kerralla tärppäsi ja päädyimme Anatolin ja Faijan luo yöpymään. Siellä meille tarjottiin varsin sopivaa joskin meille epätavallista iltapalaa karjalaistalon keittiössä. Tarjolla

oli mm. kurkkua jossain maitokastikkeessa. Syödessämme kuulin, että Anatoli Pangratjev on venäläinen eikä suinkaan karjalainen, vaikka puhui hyvää suomea. Juteltiin kaikenlaista siinä illan edetessä ja saatiin käsitys elämästä Jyskyjärvellä. Työtä on vähän varsinkin, kun metsätyöt ovat lähes pysähdyksissä. Anatoli oli itsekin ennen ollut metsätyöissä, mutta nyt eläkkeellä. Nuorisolle ei juuri ole tekemistä siellä ja monet ovat muuttaneet Kostamukseen tai muihin kaupunkeihin. Maataloutta ei juuri harrastettu. Jyskyjärvellä talojen pihoissa oli sentään kasvimaat, joilla tuotettiin ruokaa omiin tarpeisiin. Peltoja ei ollut eikä kotieläimiäkään kissoja ja koiria lukuun ottamatta. Saunan lämpenemistä odoteltiin pitkään, mutta odottaminen kannatti, sillä kylä oli varsin oivallinen. Olut kruunasi kaiken. Jyskyjärvelle oli matkaa tehty 930 km.



Kuva 11. Kortteeri Jyskyjärvellä – mainio kotimajoitus.

4.7.

Uni maistui, mutta keskeytyi tällä kertaa radioon klo 3 aamulla ja sitten klo 4 ja klo 5. Isäntä piti ilmeisesti aamu-uutisista. Aamuhattu tilattiin klo 8, mutta kukaan ei muistanut vaihtaa kelloa paikalliseen aikaan. Niinpä isäntäväki alkoi jo hoputtaa vieraita ylös. Aamiaisen jälkeen kävelemään kykenevät tekivät retken Jyskyjärven raitille. Maisemat olivat maalaukselliset, idylliset ainakin turistin näkökulmasta. Riippusillat taipuivat mukavasti yli rauhallisen joen ja rantapenkan veneet istuivat hyvin maisemaan. Talojen väriyty oli neuvosto-aikaista muistuttava. Ehkä täällä päin pidetään hyvin erottuvista väreistä tai sitten vain niitä sattui olemaan, kun taloa alettiin maalata. Postikorttejakin löytyi, mutta vain Paanajärven maisemilla varustettuina. Kauppoja oli useita aivan vierekkäin, mutta tavaravalikoima näytti aika samanlaiselta kaikissa.



Kuva 12. Anatoli ja koira.



Kuva 13. Perinnemaisemaa Jyskyjärvellä – sinisine peltikattoineen.



Kuva 14. Jyskyjärvi tunnetaan riippusilloistaan.



Kuva 15. Jyskyjärven idylliä.

Matka jatkui puolilta päivin Borovojta kohti. Siellä olisi ollut kyläjuhla, mutta se sivuutettiin ja siirryttiin kohti Lietmajärveä. Tienviittoja ei täällä päin harrasteta, joten pysäytimme Audia kuskaavan autoilijan ja kysyimme, menisikö tämä tie Lietmajärvelle. Tie oli oikea, mutta mies oli huolissaan siitä, että eksyisimme, koska risteyksiä on paljon ja viittoja nolla. Hän ei kuitenkaan maininnut, että tie on kutakuinkin ajokelvoton. Matkaan lähdettiin luottavaisina ja Hakkapeliitta osoitti meidän ajavan oikeaa tietä. Luottamus muuttui vähitellen epäluuloksi, sitten epäuskoksi ja U-käännöksestäkin puhuttiin. Ensimmäisen kerran tuli ajettua syvässä, liejuisessa vedessä ja suossa ja turvetta kerääntyä kiitettävästi pyöriin. Olin ostanut Transalpin samana keväänä. Lutakoita, pehmeää hiekkaa, kahlaamista ja siltatöitä riitti ja siksi aikaa kului runsaasti. Jyskyjärveltä Lietmajärvelle ajaminen kesti varmaan seitsemän tuntia ja matkaa on vain noin 70 km.

Yksi lutakko oli hieman vaativampi ohitettava ja pohdimme hetken tekniikkaa. Poistimme rankoja ja teimme jonkinlaisen väylän tien sivuun. Ajoin itse ensimmäisenä lutakon ohi, koska minulla oli kevyin pyörä ja huonoin takarengas. Jotenkin noin se perustelu meni. Jotta ei heti perään tarvitsisi todeta, että 500 metrin päässä on ylipääsemätön paikka, jossa on pakko kääntyä takaisin päin, lähdin tiedustelijana tutkimaan tietä eteenpäin. Totesin, että pari kohtalaista lätäkköä on edessä, mutta arvelin, että niistä päästään ajamalla läpi. Palattuani oli kahvi jo keitettynä ja tauko suonlaidassa tuli tarpeeseen. Hiki virtasi, mutta kahvi maistui.

Olimme keskellä suota ja ympärillä oli rikkumaton hiljaisuus. Juuri sellainen hiljaisuus, jossa voi kuulla ohi lentävän korpin siipisulkien suhinan. Ei olisi ollut yllättävää, jos jostain olisi putkahtanut vaikka metsien kuningas matkallaan marjamaille. Kahvipaikan vieressä räme kasvoi pajua ja pikkumäntyä. Suopursut tuoksuivat ja rahkasammal värjäsi pääosan mättäistä kellanvihreäksi. Tällaisessa maastossa kelpaa kahvia keitellä. Lopulta hiljaisuus rikkoontui, kun pyörät pantiin tulille. Onneksi kaikkien moottoreiden kumea ääni oli siedettävän hiljainen eikä siitä tarvinnut tuntea suurta syyllisyyttä. Korpit jäivät ääneti katsomaan matkalaisten lähtöä.

Suolla ajaminen oli minulle ensimmäinen kerta. Tie oli ison lätäkön alla eikä tumman veden läpi nähnyt mitään. Pohja tuntui liejuiselta ja päädyin siihen, että varmempaa on ajaa suon kautta lätäkön ohi kuin törmätä lätäkön pohjalla mahdollisesti olevaan kiveen tai tukkiin ja kaatua kyljelleen veteen. Suolle oli koottu tukkeja, mutta niiden yli ajaminen ei oikein houkutellut. Janne oli aluksi innokas ajamaan lätäköstä läpi, mutta päätyi lopulta käyttämään suota kuten muutkin.

Suo ei ollut kovin upottava, joten en pelännyt pyörän häviävän sinne ikuisiksi ajoiksi. Minä aloitin suorallin. Puolivälissä suota oli todettava, että tähän jäätiin. Sitten kaivettiin mukana ollut köysi avuksi. Janne työnsi, Jarmo veti ja minä painoin kaasua pyörän päällä. Eihän se ollutkaan vaikeaa.

Kaverit tosin puuskuttivat jostain syystä suorituksen jälkeen. Turve lensi kolmannen kerroksen tasolle ja sitä oli kiitettävästi mukana pyörässä kotiin asti.

Jarmo ja Janne yrittivät kiertää vähän kauempaa ja päästä pitemmälle, mutta samoihin lukemiin taisi kumpikin jäädä. Janne tosin taisi tehdä uppoamisennätyksen. Tekniikka siitä eteenpäin oli sama eli köysi avuksi ja turve lentämään.



Kuva 16. Siltainsinööri työssään.



Kuva 17. Lutakkoa - taas.



Kuva 18. Kyse ei ole teräsmieskilpailusta, ainoastaan kuorman kevennyksestä suoajelua varten.



Kuva 19. Janne pääsi ajamalla hyvästä yrityksestä huolimatta vain tähän asti. Sitten vedettiin ja työnnettiin.



Kuva 20. Arveltiin, että tämän verran turvetta pitää olla takapyörässä, jotta jarrut eivät ole liian äkäiset.

Lietmajärvelle kuitenkin päästiin toteamaan, ettei mitään majoitusta ole, sanoo kartta mitä tahansa ja vaikka paikallisen kaupan pitäjän kanssa sitä etsittiin lähistön kerrostalostakin. Siellä tosin totesin, että mieluummin vaikka teltassa kuin täällä enkä siis ollut ollenkaan surullinen, ettei majoituksen suhteen tärpännyt. Ennen Tiiksiä kuitenkin löytyi mukava leiripaikka, jossa nukuttiin sateessa. 1048 km.



Kuva 21. Yöpaikka Tiiksin läheltä.

5.7.

Aamukahvin keitossa spriitä kului taas turhan paljon – vai oliko se sen Jannen puuron takia. Osittain märät teltat pakattiin ja lähdettiin jonnekin päin. Keli oli kostea, mutta kuivui äkkiä. Tie olikin aluksi loistava, päällystetty sellainen kohti Rukajärveä. Sitten se muuttui suorastaan kurjaksi tietöineen. Segezassa tavattiin puistosta Standardi-Lenin patsaana ja Bim-Mustakorva elävänä emäntänsä kanssa. Yhteistä kieltä ei enää ollut eikä keskustelu kansalaisten kanssa oikein toiminut. Spriitä yritettiin etsiä paikallisista kaupoista, mutta sitä ei löytynyt - ei edes spirt toplivoa (СПИРТ ТОПЛИВО), jonka järkeilin sanakirjan avulla tarkoittavan polttoainespriitä erotukseksi juomasta. Myöskään hienot piirrookset Trangiasta eivät auttaneet, vaikka yritin niiden avulla pulmaa selventää. Paikallinen ABC tarjosi hätään grillin sytytysnestettä. Ei tullut kauppvoja. ABC:n vierestä löytyi kuitenkin Karjalassa harvinainen kahvila ja kahvin kanssa sain oikein juustovoileipää.



Kuva 22. Segezan kauppakatu.

Murmanskin valtatieta ajeltiin Karhumäen suuntaan ja pikkutietä loppumatka Pinduinen-nimiseen paikkaan. Paikallinen huoltoasema myi sytytyspaloja ja vain 40% vodkaa ja autovaraosaliike tarjosi

asetonia spriin korvikkeeksi. Lopputulos oli, että Karhumäen tavaratalosta ostettiin nuotiokahvinkeittoa varten emalikatila hintaan 210 ruplaa, sillä tinkiminen ei onnistunut Jannen hyvästä yrityksestä huolimatta.

Leiripaikka Kumsjärven itärannalla oli kauniisti vodka- ja viinipulloin koristeltu ja kenttäsaunakin olisi ollut, mutta seinät puuttuivat. Roskaa oli paikalla tavanomaisen paljon. Hernekeitto oli kotimaista ja maistuvaa. 1362 km.

6.7.

Aikaisen herätyksen jälkeen lähdettiin kohti Kivatsin putouksia. Hienot olivat putoukset ja samalla nähtiin ensimmäinen turistiryssä Venäjällä. Matkamuistoja hankittiin täällä kunnon turistien tapaan. Opittiin myös, että lohivarras on venäjäksi ”lohivarras” ja se maistui hyvältä. Petroskoin tuntumassa Suojussa oli pikkukahvila-rengasliike, jossa tankattiin miehet ja pyörät hetkeä myöhemmin Murmanskin tien toisella puolella. Joku varmaan maksoi bensen, mutta kuka... Sitten siirryttiin Suojärventielle toteamaan, ettei spirttiä ole myöskään Essoilassa. Leiri perustettiin kankaalle Suja-joen läntiselle rantatörmälle ja tutustuttiin lentäviin hyönteisiin. Samalla kuunneltiin punarintaa, suihkukoneita ja junia paikallisen retkeilijäväestön säestäminä. 1641 km.



Kuva 23. Kivatsin putoukset.

7.7.

Klo 4 aamulla oli pilvetön taivas, mutta lähtöhetkellä kahdeksan maissa oli sateen merkkejä ilmassa. Kattila toimi mainiosti kahvinkeitossa ja Jarmo satoi sen taitavasti pyörän sivuun huomiota herättämään. Suojärveltä siirryttiin ihmettelemään Piitsjokea ja Kollaa-järveä, jonka luona oli taas sotaisia merkkejä. Kollaa kuulemma kesti. Loimolasta ei löytynyt kahvilaa ja mukaan otettu sprii oli jokseenkin loppu, vaikka aamukahvi keitettiin kattilassa. Roikonkoskelta löytyi kaksi suomalaista motoristia aamuoluella. Pikkuteitä ajettiin Jänisjärvelle, jossa todettiin, ettei lopulla spriillä saada kahvia keitettyä. Harmi, sillä kunnon nuotiopaikkaa pusikossa ei ollut.



Kuva 24. Nuotiokahvikattilan on oltava nopeasti saatavissa.

Värtsilässä suoritettiin viimeinen tankkaus ja vietettiin kahvihetki rajalla. Siellä myös todettiin, että täällä ei venäläisiltä riitä ymmärrystä motoristeille, vaan meidät palautettiin autojonon hännille. Aikaa kului olemattoman jonon kanssa melkein kolme tuntia ennen kuin päästiin Suomen puolelle.

Puhoksen kohdalla joukko sitten hajaantui, kun Janne lähti Lappeenrannan kautta Kotkaan ja muut Savonlinnan suuntaan. Savonlinnassa etsittiin ensin pizzeriaa. Mainio paikka nimeltä Capero sitten löytyikin innokkaan kaupunginvaltuutetun opastuksella. Sen jälkeen haeskeltiin yöpaikkaa. Leirintäalue tuntui rauhattomalta ja kalliilta. Niinpä oli onni, että rauhalliselta Kristilliseltä opistolta löytyi majapaikka ja lämmin suihku uupuneille motoristeille. 1950 km.

8.7.

Mainion aamiaisen jälkeen päädyin täysissä sadevarusteissa lämpenevälle maantielle. Vihantasalmella munkkikahvin jälkeen totesin, että sateen pelko oli liioittelua ja sadekampeet joutivat laukkuihin. Heinolasta alkaen vauhti kiihtyi, kunnes Vierumäellä poikettiin vanhalle tielle rauhoittumaan. Hollolaan saavuttaessa matkaa oli tehty 2175 km.

Kokonaisuudessaan reitti oli kuvassa 25 esitetty. Ensimmäisen päivän taipaleesta puuttuu tosin pala, koska Hakkapeliitan laturi ei toiminut alkumatkasta. Kerrottakoon kiinnostuneille, että Hakkapeliitta toimii Nokian vanhan mallisella laturilla, mutta sen joutuu tunkemaan laitteeseen lievää väkivaltaa käyttäen. Sen jälkeen Hakkapeliitan oma autolaturi ei sitten enää toimikaan kunnolla., vaan piti ostaa se Nokian autolaturi sieltä Siilinjärveltä. Se toimikin sitten hyvin siitä eteenpäin. Hakkapeliitta itse lepäsi koko matkan 1,60 € arvoisessa muovilaatikossa, joka oli pehmustettu styroxilla ja kiinnitetty ohjaustankoon putkenkannattimien avulla. Kiitoksia TTA:lle karjalan kartta-aineistosta, josta oli suuri ilo, vaikka ensimmäinen leiripaikka olikin Hakkapeliitan mielestä saarella. Siitä eteenpäin tarkkuus oli hyvä.



Kuva 25. Reitti