

YMPÄRI ITÄMERTA ELOKUUSSA 2008

Mauri ja Raimo käväisivät elokuussa 2007 Brno:n rataisikoja katsomassa, ja kehuivat lähes kaikkea. Syksyllä 2007 meillä heräsi into lähteä Tsekkeihin katsomaan, missä ”pojat” oikein kävivät.

”Me” tarkoittaa tässä jutussa liki kuusikymppistä pariskuntaa, jonka lapset ja tolkku ovat jo valmiiksi maailmalla sekä uusinta leluamme, navigaattoria. Käytetään oikeita etunimiä Raija, Jussi ja Nüvi. Muitten retkeläisten nimet saattavat olla oikeita tai sitten ei. Tarina etenee vapaasti väritellen, muistellen sekä omia hölmöilyjä vähätellen, paikkojen ja tapahtumien ollessa kuitenkin todellisia.

Kevätpuolella 2008 suunnittelimme lähtijöitä, reittiä ja aikataulua. Porukaksi muodostui Meeli ja Mauri (Wing 1) , Raimo (Ducati 1), Harri (Ducati 2) ja me (BMW). Tämä porukka kulkisi neljällä pyörällä. Lähtijöillä oli parin italialaisen helistimen lisäksi olohuoneen kokoinen Honda ja meillä lähes 15 vuotta vanha F 650:nen. Ajatuksemme oli lähteä R-45:lla, mutta toisten epäily paluusta vasta lumikeleillä, sai meidät toisiin aatoksiin.

Suunnitelma oli erinomaisen yksinkertainen, mennään Tsekinmaahan ja tullaan pois. Menomatka päädyttiin ajamaan Baltian läpi ja palailemaan sitten jotain kautta pois. Kotoinen matkatoimistomme varaili majoituksia ja Meelin toimisto lauttalippuja Tallinaan.

Joukkoomme liittyivät viime tipassa vielä Kristiina ja Heikki (Wing 2) ja Jukka (Pan). Ryhmämme oli kalustonkin puolesta hieman erikoinen: pari kyykyä Ducatia, pari Wingiä, yksi PanEuropean ja F 650:nen. Puolet mopoista oli ketjuvetoisia, se tuli hyvin esille aamuisin kysymyksellä: ”Mitä te hommaatte?”

Itse matka alkoi sateentuhruisena keskiviikkoamuna (13.8.) ajelulla Länsisatamaan. Jussi, tämän kirjoittaja, lähti yksin. Rouvalla kun oli Riikaan asti muu kyyti. Muutama minuutti ennen kahdeksaa satama oli kuin elokuvissa, sumuinen ja autio. Harri pörähti paikalle, hän oli tullut hetki aiemmin ja näki minut kurvaamassa terminaalin ohi. Seuraava tulija oli Jukka. Hän oli koukannut lentoaseman kautta pikapassia hakemassa - entinen oli mennyt yllättäen vanhaksi. Niin vaan ne miehetkin vanhenevat... Passi oli kuitenkin tällä matkalla tarpeeton, kuten tullien toiminnasta selviää. Raimo helisteli paikalle parin hiljaisen Hondan seurassa. Kaikki olivat paikalla, sitten vain laivaan. Mopot liinoilla kiinni ja baariin norkoilemaan.

Tullit, ei ketään eikä mitään.

Tallinnassa olimme puoliltapäivin. Tankkasimme Heikin pyynnöstä Nesteellä ja lähdimme ajelemaan letkassa kohti Pärnuu. Sateli välillä. Pärnussa tankkasimme kohtalaisen märkinä mopot ja mahat. Lähes tyytyväisinä kurvasimme taas tielle ja käänsimme nokat kohti Riikaa. Jälleen sateli silloin tällöin. Sadepuku oli edelleen tiukasti paketissa tositarvetta varten.

Tullit, ei ketään eikä mitään.

Riikaan ehdimme parhaaseen ruuhka-aikaan. Nüvin ohjaamana ajelimme kohti hotelli Dodoa. Kun porukkaa oli liikkeellä paljon ja paikka umpiouto, liikennesäännöt olivat kovilla. Satelikin hieman. Saman mersun kanssa vuorottelimme ruuhkassa monta kertaa, mutta perille tultiin hienosti. Raimo ilmoitti jo ruuhkassa, että bensasta oli jäljellä enää höyryä tankissa. Ducati taisi muuttua höyrykoneeksi, kun se kulki kumminkin kunnialla (vielä).

Hotellille tullessa meinasi usko loppua. Olimmeko valinneet liian halvan vaihtoehdon, ympäristö oli kauniisti sanoen räjähtäneen näköinen, mutta eipä oltu. Dodo oli uusi ja mukava hotelli. Oli muuten reissun ainoa kerta, kun kaikki tulivat samassa porukassa perille - paitsi Raija!

Hiukan oli sähläilyä respassa, kun voucheri oli unohtunut kotiin. Soitto Raijalle, ottaa sen mukaan. Pyörät parkkeerattiin melkein hotellin aulaan, kampeet kuivamaan erilaisiin ripustimiin. Harrin pintakerros vietti yönsä käytävän lampussa roikkuen ja jonkun toisen lampussa palaen. Raijakin unohtui käytävälle, vaikkei ollut edes paikalla. No, laukkuhan se vain unohtui sinne käytävälle. Bemarkin mittariin oli kertynyt kotoa 496 km. Päivän ajo oli siis 450-600 km koti- tai lähtöpaikasta riippuen.

Paikallista valuuttaa ei meillä ollut latin latia, siispä lähdimme niitä etsimään. Tästä sitten alkoi sakin eksyily toisistaan. Kävelyä moottoritien rampeilla ja sillanalusissa, vähän kyselyä, a vot, pankki löytyi. Ovet oli kylläkin suljettu hetki sitten. Pankki avasi ovensa meitä varten ja saimme latimme. Se oli varsin joustavaa toimintaa. Meelin kielentaidosta oli valtava hyöty tässä hommassa. Nyt oli lateja, seuraava tehtävä oli löytää olutta. Vaikka keskusta ja Stockmanni näkyivät radan takana, me hätäisinä jäimme ensimmäiseen baariin. Samalla ensi- ja viimekosketus poliisiin, kalja pitää juoda terassilla eikä puistonpenkillä. Ruokapaikan haku hieman myöhemmin oli toinen tiukka paikka, vasta toinen keltakylttinen pitsapaikka kelpasi kaikille.

Itse lähdin sieltä taksilla (5 latia) hotellille Raija-rouvaa vastaan. Olimme aulassa yhtä aikaa. Kone oli tullut ajallaan ja taksi taas 5 latia. Kannatti tulla lentäen, koko tulomatka yhteensä noin 20 €! Yön myötä muutkin palailivat nukkumaan takseilla, 5 latia! Hintataisi olla se turistiviton.

Aamupala ja ensimmäinen kolari. Ei meille, hotellin edessä poika koukkasi autollansa tytön auton eteen reippaasti ja siitä seinän kautta jalkakäytävälle. Yksi jalankulkijakin oli lähellä litistymistä. Pakkailimme kampeet ja ryhdyimme etsimään tankkauspaikkaa läheltä - siis Nestettä. Heikin harmiksi sitä ei löytynyt. Raimo halusi höyrykoneeseensa kuitenkin bensaa, merkillä ei ollut nyt väliä. Wing 1 katosi johonkin. Kohta he viestittivät olevansa jo motarilla.

Tankkipaikalla Raimo sanoi Ducatissa olevan jotain käyntivaivaa, ihmeellisen äänen lisäksi. Joko nyt, kuului toisen Ducatin viereltä. Muitten kommentit jääkööt omaan arvoonsa. Nüvin opastuksella lähdimme kohti Varsovaa. Yksi risteys pitkäksi ja loppuporukka jakaantui kahteen osaan. Olin kuulevinani valoissa: Meidän navi näyttää tänne! Raija, Jussi ja Jukka ajelivat parilla pyörällä kohti liti- ja slotimaata. Wing 1 oli matkalla jossain edellämme.

Kohta Raimo viestitti: Ducatin kytkin hajalla, remontti kestää pari tuntia. Wing 2 ja Harri jäivät häntä odottelemaan. Homman huipennukseksi Raimo jätti puhelimensa Riikassa taksikuskille säilytykseen, seurauksena oli Kristiinan puhelimen vaihtuminen Raimon taskuun.

Toinen puhelinkommellus osui omalle kohdalleni: Kaikki ihmettelivät, mistä ihmeen numerosta soitan. Vänkäsin tietysti soittavani omastani. Eihän sitä outoa numeroa näkynyt minun puhelimesta ja puhelut minulle tulivat normaalisti. Kotimaassa numero taas näkyi ennallaan. Vasta kotona selvisi sen olevan rinnakkaiskortin numeron, syystä tai toisesta se näkyi näin.

Liettua ohitettiin ilman isompia mainintoja, ei tarvittu litejä eikä kuultu edes sateen litiää. Ennen Puolan rajaa olimme Wing 1:n kanssa tauolla vierekkäisillä taukopaikoilla. Siinä saimme jo kolme pyörää samaan porukkaan.

Tullit, ei ketään eikä mitään.

Zloteja pienestä kipsasta rajalla ja taas menoksi kohti Varsovaa. Puolassa oli tulossa jokin juhlapäivä. Vastaantulijoita ja myötäkulkijoita riitti, tuntui kuin kaikki olisivat menossa johonkin. Ohi vaan, vaikei ollut tilaakaan. Kyllähän sitä sitten lopuksi aina löytyi. Ei minun luonto ainakaan pitänyt pitää ajolinjaa, kun Sprintteri tulee 150 lasissa kolmenkymmenen sentin päähän. Aorausviitatkin olivat sielläpäin puolimetrisiä tammia! Puolassa enska oli oiva valinta osalle paikallisista kaduista, oli ajourat hieman syviä kylissä. Wingit taisivat jopa ottaa mahastaan kiinni. Onneksi oli (taisi olla reissun toinen) sateeton päivä. Lämpöäkin oli liki kolmekymmentä astetta. Navien ohjaamana perille Etap-hotelliin. Totta kai ne näyttivät eri reittejä, kaikki kuitenkin näyttivät tien perille.

Etap-hotelli on meidän varma ja mielikuvitukseton valinta, kuin ruotsinlaiva maalle nostettuna. Hotellin pihassa olimme noin 21.30. Mittari näytti päivämatkaksi 715 km. Se tuntui riittävältä päiväannokselta kaksi päällä meidän mopolla, eipä olisi niillä käsillä enää tehty Bondille paukkua.

Puhelimeen oli taas tullut ikävä viesti: Yhdestä pyörästä ”masina kaput” parisataa kilometriä ennen Varsovaa. Se oli tietysti aiemmin kiukutellut Raimon pyörä, se Ducati-merkkinen.

Simppeli matkasuunnitelma alkoi saada uutta väriä.

Raimon kanssa porukassa olivat edelleen Wing 2 ja Harri. Raimon kampeet sopivat Wingiin ja Raimo itse toisen Ducatin ritsille istumaan. Kertoivat tulevansa aamuyöstä tai jäävän johonkin nukkumaan.

Mopo jäi säilytykseen johonkin nimeltään kirosanalta kuulostavaan kylään, taisi olla Szczuczyn.

Olisi ollut mukava seurata karpäsenä katosta sitä asiointia! Puola ei mielestäni ole helpoin kieli maailmassa. Siellä tosiaan tuntee olevansa se Hardwickin kielipuoli potilas!

Me perillä olijat päätimme lähteä syömään ja oluelle. Ruokareissulla katselimme nulkukumi-paraattia, kun armeijan väki hieman hurjasteli kaduilla. Liittyikö se juhlapäivään, ei meille selvinnyt. Vähän katselimme myös puistoja ja suihkulähteitä. Silloin kun vaimot tahtovat katsella niitä, tietysti silloin tahdoimme me miehetkin.

Aamusella oli parkkipaikalla yksi Wingi lisää ja yksinäinen punainen helistin. Jälkijoukko oli tullut neljän maissa eli luukutettu oli kohtuullisesti Puolan pimeässä yössä. Eivätkä pojat saaneet olutta.

Kuin aamun kevennykseksi yksi porukastamme kertoi olleensa kauan sitten turistimatalla täällä Varsovassa. Iltaa oli istuttu perusteellisesti ja viimein henkilökunta hääti viimeisetkin asiakkaat ulos. Olut oli tehnyt tehtävänsä ja pyrki myös ulos, piti siis löytää puska. Puska löytyi, ystävämme suorittaessa harrasta toimitusta takaa kuului jotain tuhinaa. Kurkkasi olan yli ja ... karhu!

Ei kuulemma paljon sepalusta napiteltu, kun toveri pinkaisi menemään.

Kukapa sellaista juttua silloin yöllä uskoi? Päivemmällä sitten palailivat tulosuuntaan ja jo kaveritkin uskoivat. Puska oli silloisen eläintarhan karhuaitauksen vieressä!

Ketjujen rasvauspuuhat joillakin, tankille ja taas menoksi. Wing 1 veti letkaa pitkin liukkaista katuja. Taas siis satoi. Mehän jäätiin heti joukosta, kun on heikko luonto ja hidas pyörä. Paikoitellen välähteli. Ensin luulin ajaneeni pönttöpoliisin kuvaan. Raija valisti niiden olevan taivaallisia salamavalvoja. Sade jatkui edelleen.

Tasan ei käy onnen lahjat, jossain kärsitään sateen puutteesta ja täällä sateesta.

Maatalon poikana mietin tšekäläisiä maatalousasioita. Millä nämä ohransa ja maissinsa kuivaavat, kun kuuleman mukaan puolan kielessä ei ole edes viljankuivuria merkitsevää sanaakaan.

Kyykkykaksikko eksyi jossain kaupungissa, huteja taisi tulla muillekin, kun yllättäen huomasimme olevamme ensimmäisenä Ciezynissä Tsekin rajalla. Olimme syömässä zlotēja pois sämpylän muodossa ja juottamassa mopolle bensaa toisten kaahatessa ohi, meidän huitomisesta huolimatta. He olivat löytäneet toisensa ja meno maittoi. Raja oli onneksi mäen takana, siinä saatiin joukko kasaan taas hetkeksi.

Tullit, ei ketään eikä mitään.

Me lähdimme ensimmäisenä yli rajan rahaa vaihtamaan. Heti tuli huti, siinä olikin vain yksi koppi, josta ajoimme ohi. Moottoritie alkoi välittömästi kohti Frydek Misteikkiä, vai Frydek Mistekkiä.. Sen seudun paikannimiä on niin vaikea hahmottaa ja muistaa äkkiseltään. Tie oli uusi eikä sitä ollut Nüvissa. Kone yritti ohjata vanhalle tielle. Meillähän oli nykyaikainen paperiton konttori, hankalaa.

Toiset vaihtoivat rahaa, söivät ja seikkailivat jossain vanhan tien tuntumassa. Me vaan menttiin. Olomoucia lähestyttäessä taivas tummeni, salamoi, tuuli yltyi ja alkoi ihan oikea sade. Kylistä olivat sähköt poikki, mopoilijoita ja muita sateenpidossa katoksissa tosikelissä ajavia katselemassa, siis meitä hulluja suomalaisia. Eihän enskalla kulkeva voi antaa periksi aivan helpolla. Vaimonkin kommentti selän takaa vahvisti: Ei kai me nyt tän takia pysähdytä. Satoihan juhannuksena Nordkapin treenireissussakin!

Enpähän ole monta kertaa ollut, saati ajanut, sellaisessa myrskyssä.

Ainakin sata pesuvatia vaakasuoraa tuulta ja kaikki täynnä vettä. Jossain kohtaa kuitenkin järki käski pysähtyä, mitään ei nähnyt, pyörä ei tahtonut pysyä pystyssä eikä kulkea suoraan. Muutama fiksu autoilijakin oli tehnyt saman valinnan ennen meitä. Muutamassa minuutissa myräkkä laantui hieman ja matkamme jatkui ilman viiletessä hissukseen, loppumatkalla oli vain 14 astetta lämmintä.

Loppurutistus Brnon ohi kohti Jihlavaa, viimeinen tankkaus radan lähellä. Siinä oli sitten laitettava toinen paita ajopuvun alle, kun alkoi tulla kylmä.. Pieni pyräys ja Nüvi ohjasi tyylikkäästi hotelliin. Siellä erittäin ystävällinen isäntäpari jo odotteli meitä, koirakin toivotti tervetulleeksi kuin vanhat tutut. Ensin juotiin kahvit, kuultiin kuulumiset, litimärät kampeet kuivamaan ja sitten vasta oluelle. Villa-Eedenissä olimme varttia vaille yhdeksän. Kotoa 1819 ja päiväsaalis 686 km. Ajon aikainen keskinopeus tähän mennessä 76,8 km/h ja koko keskinopeus 56,9 km/h.

Parin tunnin päästä tulivat kyykkykaksikko ja Wing 1.

Wing 2 ja Pan seikkailivat Brnossa osuen lopulta Prahalle tielle ja Jihlavaan. Wingin navilla taitaa olla omat kujeet, ainakaan sitä ei voi näplätä ajon aikana.

Lauantiaamuna kyykkykaksikko lähti aika-ajoja seuraamaan. Harri vielä jäljellä olevalla Ducatilla ja Raimo nahkapuvussa meidän ähvällä. Raimon asu sopi tyyliin kuin satula lehmän selkään. Radan parkkipaikalla Raimon mukaan joku mainitsi masokistiksi nähtyään Bemun kilven. Johon Raimo; Ei, en minä, lainasin vain kaverin pyörää! Jäi vähän sellainen kuva, ettei meitä pidetty aivan täysipäisinä.

Muu remppa piti rokuliapäivän katsellen kaupunkia. Ostimme muuten kätevät sateenvarjot kiinalaisten puodista, siis taas satoi. Illemmalla hieman ihmeteltiin kyykkykaksikon viipymistä. Syy siihen selvisi viestistä, porukkamme toinen aito italiatar oikutteli. Oikuttelikin kunnolla, koska piti jättää radan parkkipaikalle muiden samanmerkkisten hyvään seuraan.

Hienot hommat, nyt oli vehkeitä ympäri Itä-Eurooppaa: Puhelin Latviassa, yksi mopo Puolassa ja toinen Tsekeissä.

Veljet palasivat bemarilla hotellille. Bemukin koulutti poikia paluumatkalla, oli kulunut viime tankkauksesta liikaa kilometrejä. Hetken oli Raimo epäillyt kantavansa jotain pyörärikkovirusta. Murhe poistui kääntämällä kraana varatakin puolelle ja tankkaamaan lisää menovettä. Meidän puoliverisellähän on isä saksalainen, vain äiti on italialais-itävaltalainen. Sukupuu näkyy selvästi käyttövarmuudessa. Bemarkin merkit ovat kyljissä, vaikka vetoketjua pitääkin rasvata.

Oli sopiva hetki laittaa matkasuunnitelma jälleen uusiksi.

Aloitimme retken asiointivaiheen.

Ensiksi piti saada laina-auto kisoihin menoa varten. Se onnistui ja Ducatit vaihtuivat tsekkiferrariiniin. Heikki vanhana satopekkikauppiana oli tietysti riemuissaan, lisäksi saattaisi päästä radalle kokonaan katetulla kyytimellä.

Kööpenhaminassa oleva SOS-palvelu hoiti osaansa mallikkaasti, hinuri saataisiin sunnuntaina radalle ja pyörä hotellille. Parivaljakko ja tietynmerkkiset pyörät taitavat olla nykyisin tuttuja juttuja Köpiksessä, Raimo muistettiin jo Puolan asioinneista.

Hotellin kaveri ilmoitti kutsuvansa Saksasta apuvoimia sunnuntai-illaksi.

Sunnuntaiamusella osa porukasta ahtautui Skodaan, osan liki hurratessa ja kuvatessa Ducati-miesten vinoja hymyjä.

M&M ja me matkasimme mopoilla radalle tsiljoonien muitten kanssa. Kyllä autoporukkaakin oli riittävästi, ohitimme meidän autoporukan liittymän ruuhkassa. Melko joustavasti matka eteni väenpaljoudesta huolimatta. Poliisit kuvasivat ja tekivät muistiinpanoja koko pikkutien matkalla, en tiedä mitä varten. Pyörien parkkialueella oli sitten moottoripyöriä, siellä moottoripyörien MM-osakilpailuja tullaan katsomaan mieluusti moottoripyörällä.

Toisella kentällä kyyhötti yksinäinen italiatar, mitä olisi miettinyt, jos olisi osannut. Ei ollut Pasolinin muisto kunniansa kukkuloilla.

Parin kilometrin jalkamatka valittuun katsomoon (C-katsomo oli hyvä). Raimo ja Mauri olivat tehneet hyvän pohjatyön edellisvuonna. Radalla kelpasi niin eurot kuin korunatkin varsin vilkkaasti. Toisia kisa kiinnostoi toisten keskittyessä enemmänkin oheistoimintoihin. Katsomossa oli värikästä väkeä riittämiin, savua ja melua. Joka sortin pillit, torvet ja töötit olivat suosikkeja. Joku herra 46 oli monessa paikassa esillä. Liekö ollut tosiolentokaan, kun monessa paidassa luki:VALE.

Mukava oli kuitenkin katsella tapahtumaa isolla T:llä. Oli scooteriparvi, lämmittelyä, meni autobemari kumit kitisten, helikopterin taitolentoa sekä kaikkea muuta. Olipa joku kyykkykaksikkokin livahtanut huomaamatta ajelemaan, pyörän merkistä ei saanut selvää..

Sitten itse kilvanajo Oli kyseessä sitten piikkiset, varttiset tai isot, ne tosiaan menee lujaa ja likellä toisiaan siellä radalla! Kallio oli viides omissaan ja se 46:n voitti isot.

Ducateista puheenollen. Yksi niistäkin jäi matkalle, tosin satelliitti suistui ensin radaltaan. Aivan kuin Harrin ja Raimon kiusaksi raato vivuttiin autoon silmiemme edessä. Suolaa haavoihin.

Kisat loppuivat aikanaan ja vaellus parkkipaikalle alkoi. Siellä kävelymatkalla saatiin aikaan ihmisruuhka, jossa oli myös aikaa tutkailla ihmisten kisavarusteita.

Polun varressa oli joku pitkänmatkan bemarkisti, varusteita oli miekkosella riittävän näköisesti. Iso GS oli lastattu hyvin täyteen. Joku meidän sakista arveli kaverilla olevan varamoottorinkin mukana, mihin matkalainen sitä muka olisi tarvinnut?

Tähän väliin kehitelty tarina kehityksestä:

Kun Ducati väsy, moottori käännetään poikittain ja korvataan ketjut kepillä. Saadaan Moto-Guzzi. Kun Guzzin pytyt lerpahtavat vaakaan, siitä tulee Bemari. Sitten se alkaa vasta kestävämpään kulkemista.

Parkkipaikalta ei sitten päässytäkään pois niin vain, kaikkien pyörien rekisteriotteet ja kilvet tarkistettiin. Meillä oli homma kunnossa, paperit mukana, kiitos Maurin ja Raimon esityön. Aika monta pyörää sinne jäi odottelemaan omistusoikeuden varmistumista. Taas myös kuvattiin, tarkkaa touhua. Homma hoitui kuitenkin sujuvasti, ikään kuin järjestysporukat olisivat treenanneet toimiansa useita kertoja.

Puolessatoista tunnissa platta oli tyhjä, tai oikeastaan ei ihan kokonaan:

SOS:in hoitama Assistentti oli kärryineen parkkipaikalla. Pikku vinoilun ja kuvailun saattamana punainen pommi köytettiin kiinni ja matka Jihlavaan alkoi.

Me mopoilijat palasimme pidemmän kaavan mukaan ja hieman pienempiä teitä Jihlavaan.

Asiointivaihe jatkui saavuttuamme hotellille. Saksasta tullut apu osoittautui perjantaina tavatuksi paikan isännäksi ja samalla eilisen kaverin isäksi. Olimme ikään kuin perhemajoituksessa.

M&M ja Jukka päättivät lähteä aamusta Saksan kautta kohti Tukholmaa ja samalla koittamaan perän kestävyyttä. He aikoivat suorittaa Iron Butt-peruskurssin saman matkan yhteydessä.

Taas porukka jakautui kahteen osaan; Honda -osasto syömään kaupungille ja punaisten pyörien väki jäi asioita hoitelemaan.

Vakuutusyhtiöiden rahoja säästellen suunniteltiin yhteistä raatokonttia kotimaahan eikä lähimmälle korjaamolle. Paikan isäntä hommaili kyytiehdokkaita.

Ensimmäinen arkaili lähteä ajamaan balttien maille, taisi olla jokin vanha synti sovittamatta. Toiselle keikka oli ”nou roplemi”. Laivarannaksi päätettiin Gdansk. Hintaneuvottelut sujuivat nopeasti, kun toisella oli myytävänä palvelua ja toisella tarvetta siihen.. Edut kohtasivat helposti. Sitten vain korunajahtiin kaupungille. Vuokraamon mies vei aika haipakkaa pitkin katuja toinen auto trailerilla. Jossain havaitsimme myös joukon kovin tutun- ja kylläisen näköisiä kulkijoita. Lauantaina tutuksi tulleesta seinästä tekaistiin rahaa, pyörien kyydillä oli (etu)käteismaksu. Kyyti vaikutti kuitenkin rehelliseltä, tehtiin asialliset paperit ja maksusta sai jopa kuitin.

Vaiherikas päivä oli hurahtanut vähillä eväillä, vasta nyt oli ruuan ja oluen aika. Turha toive, eihän sunnuntai-iltana puoliltaöin mikään ravintola ollut auki, eipä auttanut paikallinen opaskaan asiassa. Liikuttavan yksimielisesti päätimme mennä ainoaan auki olevaan paikkaan, torin laidan Donaldsiin, hampurilaiselle ja cokikselle.

Rauhallinen ruokailu oluen kera jäi ”pojille” haaveeksi koko matkan aikana.

Hotellille tallustellessa havaitsimme yhden kaljapaikan olevan vielä auki. Harri nuorimpana komennettiin kurkkaamaan ovelta. Emmepä sitten sinnekään menneet, oli kylän tyttöpaikka.

Oluen yksi kotimaa näytti nurjat puolensa, pojat eivät saaneet olutta. Emmekä tietysti mekään

Onneksemme emme päässeet kaljalle, päät olivat hyvässä kunnossa. Se taisi olla Harri, joka ryhtyi epäilemään, meneekö Gdanskista enää lauttaa Suomeen. Ei muuten mene.

Monenmoista harmia voikin yksi pyörämerkki saada aikaan. Kun tästä hieman keskusteltiin, niin Raimo totesi: Periaatteesta en vaihda merkkiä. Harrin kommentti oli jo kokonaan toisen luonteinen: Tämä pyörä saa olla nyt rauhassa muutaman vuoden. Jälkimmäisen puheissa vilahteli jopa BMW ja GS, sellainen yksinkertainen bokseri, reissupyöräksi.

Reittisuunnitelma meni taas uusiksi, johon kuljetusmies totesi aamulla; No, mennään Tallinnaan. Lisää liksaa seinästä ja uudet paperit.

Mopo rattaille, miehet Transportterin takapenkille ja kohti Varsovaa toista vaivaista hakemaan. Kaksikko uhkasi ottaa olutta matkalla, taisi sekin jäädä vain uhoamiseksi kuten ajelutkin.

Kokemuksia on varmaan monia, mutta ainakin meille nykyinen Balttia näytti parhaat puolensa. Kaikki pelasi, vaikka muistoja aiheuttavia ongelmia olikin riittävästi. Ystävällistä, avuliasta ilman että ollaan heti käsi ojossa. Englannilla pärjäsi riittävästi, saksasta oli apua eikä venäjätaito ole haitaksi. Kädet väsyvät vähemmän, jos pärjää suullisesti.

Eihän toki ennenkään aivan mahdotonta ole ollut. No jaa..., saattaisi joku tuumia. Sade tosin ei kuulunut parhaisiin puoliin, mutta taisihan sataa Suomessakin.

Oli aika aloittaa toinen jakso.

Jäljellä porukasta oli enää epäsuhtaisin pari, Wingi ja meidän ähvä. Ainoat yhteiset tekijät taisivat olla rekisteröinti moottoripyöräksi ja kaksi pyörää sekä niillä kulkevien pariskuntien ikäluokka.

Hotelliväelle kiitos ja heihei!

Kristiina ja Heikki kävivät vielä shoppailemassa ennen lähtöään Saksanmaahan. Wingimieheltä taisivat loppua valkoiset kauluspaidat, niitä hän ainakin esitteli myöhemmin Berliinissä. Me pakenimme paikalta kohti Berliiniä heti, kun pyöräkuljetus lähti.

Bemari popotteli välillä moottori- välillä pikkuteitä. Piipahdimme ennen Prahaa Velkon portilla kuvanotossa kaveria varten, vanhasta muistista ja vähän kuin ilkeyksissään .

Pikku ruuhka ennen Teblizeä siltatyön takia.

Dubissa oli käynyt tyttökato, vain muutama tyttö kylällä ja yksi ainoa myyntikoju metsäosalla.

Minne lie kadonneet? Papat kunnalliskodeissa voivat olla lujilla, jos eläköityvä ammatinharjoittaja-joukko siirtyy niihin.

Mäen laella tullit, ei ketään eikä mitään.

Heti tullipaikan jälkeen olivat poliisit pysäyttelemässä. Edellä menijät tien sivuun, meidän kohdalla lätkä piiloon, takana tulijat taas pysäytettiin. Tauko heti kohta rajan jälkeen paikassa, jossa oli paljon perhosia. Siivet saivat myös rahat, hintataso muuttui kertaheitosta kolminkertaiseksi, kun tultiin Saksanmaahan. Eipä paljon lohduttanut valuutan muutos tutuksi euroksi.

Matka jatkui Berliiniin taas osin pieniä teitä, loppupätkä selvyuden vuoksi moottoritietä. Yksi ramppi oli poistettu Nüvin riemuksi, mutta niin vain tupsahdimme Potsdamer Platz:n Etapin pihaan. Hetken perästä soitti Heikki toiselta puolen taloa, missä olette? Olivat vähän treenanneet suunnistusta, mutta perillä nyt. Pyörät takapihalle parkkiin ja iltapuuhiin. Mittarissa 527 km tälle päivälle. Kotoa 2780 km. Keskinopeus oli nyt ylväs 86,9 km / h.

Taas uusi aamu ja rutiinitoimet ja puheet: Mitä sinä teet?

Nüviin Rostock ja Süd Hafen, välttä moottori- ja hiekkateitä. Jälleen huti, lautta Tanskaan lähtee Nord Hafenista. Meille tuttu satama, mutta mitätön nimivirhe aiheutti Wingipariskunnalle pikku purtavaa satamaa haettaessa.

Itselle pari litraa pakkasnestettä rannan marketista, kilon karkkipussi ja vaimolle pieni After Eight-paketti. Aivan kuin kuormaa meidän kamelilla ei olisi ollut jo riittävästi, sillä tämä parivaljakkokin taitaa heilauttaa vaa'an yli 170 kilon ajopukuineen. Plus ne matkatavarat. Mutta kun halavalla saa!

Penkalla loikoillen odottelimme Wing 2:sta, käväisimme kaupungilla ja taas odottelimme. Viimeinen sata kilometriä oli ankara rasti Wingin navigaattorille ja sen käyttäjälle, taisivat kiertää kaikki navetantakuiset päällystetyt tiet. Ei satanut, ei ihan vielä. Lippujen osto ja odottamaan laivaan pääsyä. Kruununprinssi Frederik kuljetti meidät parissa tunnissa Gedseriin, sieltä mopot kohti Kööpenhaminaa, tunneliin ja sillalle. Siltapätkä oli näyttävä ilta-auringossa.

Oma ohjelmansa olikin sitten siltamaksu ja sen suorittamisessa havaittu ajatusten ero. Minun mielestä, kun maksetaan luottokortilla, mennään luottokorttiluukulle. Mutta ei, ei pyörällä. Äksy tati ripitti meitä, olisi pitänyt mennä manuaaliluukulle. Kuuntele ja yritä ymmärtää luukusta skoonen murteella tulevia ohjeita kypärä päässä ja pumpulit korvissa. Lopulta tati puuskahti; hyvä että ymmärrätte edes englantia ja hoiti siinä maksuasian. Kyllä rassas vaimoa, oli sentään asioitu menestyksekkäästi balttien mailla isommissa murheissa. Varmaan rassas tatiäkin, kun heti perään samalle luukulle pöläytti toinen tolo. Totta kai Heikki ajoi samalle luukulle kuuntelemaan samat jorinat, porukassahan sitä kuljettiin hyvässä ja pahassa. Alkoi tietysti sataakin, sattans!

Moottoritiellä joku mersuilija pöryytti ohi varmaan kahtasataa, äänet kuin ratakisavehkeessä. Ruotsi näytti b-puolensa, kun pimenevässä illassa etsimme majapaikkaa. Malmön seudulla oli joku suurempi tilaisuus, kun kaikki paikat olivat täynnä. Ajelimme sateentuhrussa päin pohjoista kyselemässä vapaita huoneita.

Markarydissä oli Stora Hotell, ovet kiinni. Berliinistä oli tultu yli 600 kilometriä, eikä enää tehdyt mieli jatkaa matkaa. Soitto puoliltaöin lapussa olevaan numeroon, uninen tyttö antoi ohjeet, miten päästään sisälle. Peti tuntui enkelin syliltä; lämmin, kuiva, valkoinen ja pehmeä. Aamulla selvittiin majoituksen maksu. Kätevää, muttei niin halpaa.

Osa kolme

Aamupalan ja muun rutiinipuuhan jälkeen halusimme Wingiläiset. He suuntasivat Tukholmaan ja Suomeen.

Meille alkoi se alussa mainittu lisäosuus, matka Jounin Kaupan avajaisiin Äkäslomploon.

Nüville annettiin komento käyttää lyhintä päällystettyä reittiä. Sitä lelumme tarjosi ajettavaksi vielä nippanappa 1700 kilometriä, siis äänet päälle ja vilkku vasemmalle.

Tekstiviesti kertoi rautaperseiden lisääntyneen kolmella. Onnea vaan!
Näytti ensin jäävän vajaaksi, se laskutaito... Heh heh!

Taivalsimme bemarillamme keskeltä Ruättia ylöspäin, ja välillä taas satoi. Jossain Avestan kohdalla piti pitää pikku tauko sateen takia, satoi siis pikkuisen enemmän.

Yöpaikka löytyi Hoforsin läheltä korpipotellista, paikka jonne ei ikinä olisi autolla menty. Tie oli pitkä ja pieni. Matkaa tehty vajaat kuusisataa hiukan nihkeissä oloissa.

Alku kyllä vaikutti mahtavalta: Ei ruokaa, yksi huone vapaana eikä lämpöä päällä siinä kopissa. Mutta ei ruottalaisiin passaa luottaa; Isäntäpari oli erinomaisen ystävällinen ja avulias, keittiössä syntyi munakas, Falconia oli kaapissa, ajovaatteet vietiin kuivaushuoneeseen, tuotiin aamulla kuivina ja toivotettiin hyvää matkaa! Oli muuten kiva lähteä toisen kerran reissussa rutikuivissa kampeissa. Kylmä huone unohtui varsin nopeasti.

Eihän siitä ihan kiitoksella selvinnyt, kukapa sitä sateisena iltana keskellä metsää isosti hintoja kyselee.

Aamutoimet jne...

Eivät vaatteet kauan kuivina pysyneet, sateli näet silloin tällöin. Paljoa ei myöskään pysähdely, mentiin vaan. Ei siellä sateessa ennen kuljetut maisemat innostaneet töllistelyyn, Höga Kustenilla sentään kuvattiin siltaa.

Päivän ajorytmiksi oli muodostunut kuin itsestään kaava, normaalit tankkaukset, iltapäivällä sämpyläkahvit ja illalla syömään. Kolkytä vuotta ja risat hioo tavat kovin samankaltaisiksi.

Skelleftea lähestyttäessä puhelu ja pyyntö tulevalle perikunnalle, googlettakaa edullinen hotelli ja sen osoite. Edellisyön hinta ei ollut vielä täysin unohtunut. Viesti tuli pikaisesti ja osoittautui hyväksi. Majapaikka oli pikkuhotelli jonka vieressä oli pitsapaikka. Hintakin oli puolet edellisen yön paikasta. Torstaipäivän saalis 650 kilometriä oli sama määrä kuin yön hinta kruunuissa. Pitäisiköhän päivämatkoja lyhentää ???

Aamurutiinit jne... Lähtö viime etapille vierailu mailla, tietenkin vesisateessa. Keli korjaantui mitä pohjoisemmaksi mentiin. Aurinko paistoi ja matka sujui. Överkalixissa tankatessa kaveri katseli aikansa ja tuli jutulle. Oli ajellut nuorena miehenä itsekin, löytänyt näiltä periltä vaimoksi sopivan ja muuttanut Turusta toiselle oudon murteen alueelle. Tavan vuoksi taas ripautti vettä.

Poliisi komensi hetken perästä santatielle, asfalttipaanalla oli kolarin jälkisiivous kesken.

Matkamme jatkui Pajalan kautta Kolariin (kuntaan, ei tapahtumaan), ruokaostoksille uuteen kauppaan Lompoloon ja mökille saunan lämmitykseen.

Kaupan tati oli ihan kuin meitä varten hankkinut myyntiin myös Nero ja Tollo nimisiä viinejä, siis ostimme viiniä nimeltä ... Arvatkaa itse, vaikei oikeasta vastauksesta tosiaan saa palkintoa. Kaiken kukkuraksi kastuimme Äkäslompolossa kunnolla, kun mökille oli enää 15 kilometriä. Loppusateen huuhdellessa matkapölyjä pois mietiskelin sähkön hintaa, kyllä sen pitäisi olla halpaa tänä syksynä.

Reilu 5000 kilometriä takana tätä reissua tässä toisessa käännapisteessä.

Lauantain sitten vietimme suunnitelmien mukaisesti Jounin kaupan avajaisissa. Pyörä ja persaukset saivat huilata, mentiin kylille oikein Volvolla. Kauppa oli komea ja ihmisiä kuin muurahaisia.

Hanoi Rocks konsertoi napit kaakossa, muistiin palasi nopeasti Brno ja ison luokan kisa.

Niin sitä kerätään uusia kokemuksia isommallakin iällä.

Iltta sitten kuluikin Rostockin tuliaisista maistellessa, mökkirannassa venetsialaisia viettäen.

Sunnuntaita vietimme sitten kaupalla omalle iälle sopivammin, Paula Koivuniemeä kuunnellen.

Osa neljä.

Vaimo illalla junalla kotiin ja itse vapaanviettoon. Pyöräilyä ilman päämäärää, laukut mökillä ja Nüvistakin oli pois santatierajoitus. Ovat muuten piirtäneet aika pienetkin tiet ajokelpoisiksi eivätkä ne vielä kukaan pölyneet.

Aikanaan piti itsekin suunnata kohti Tampereen seutua. En silti malttanut ihan suoraan kotiin

palata, vähän niinkuin Rehupiikles laulaa ”Menkää tet, mulla on muuta kiikaris”

Manamansalo piti tarkistaa, Kuopio nähdä, Jämsästä koukuta vielä santapätkä Hassin kautta

Kuhmoisiin, Vehoniemen loppukahville ja vasta sitten kotiin.

Siinä se oli. Jos ei lähde, ei voi tulla takaisinkaan.

Mitäkö tästä sitten oppi? Ei mitään, hullun hommaa!

Kokemusta kuitenkin kertyi ja juttua riittää reissusta ja vekottimisista pitkäksi aikaa.

Ducatit varasivat pääosat itselleen, eikä niiden kuskeille tullut aika pitkäksi. Viihdettä niistä riitti myös meille muillekin.

Hondilla kulkeminen on varmaankin varmaa ja mukavaa, mutta tylsää.

Jopa niin tylsää, että Wingi piti kaataa parkkipaikalla ajaessa. Syntyihän siitä riemua, kun lyhkäinen mieshenkilö vipuaa puolen tonnin painoista pyörää pystyyn vaimon kannustaessa turvallisen matkan päästä ja Rastplatsin porukan seurattessa tilannetta aitiopaikalta.

Sama operaatio toistui sitten toisen Wingin kanssa jonkun ajan päästä toisella paikalla.

Jukan osuus Panilla olikin sitten tasaisen harmaa, hän vaan ajoi, ilman murheita.

Meidän ähvästä; Kerkiää sitä pienelläkin, kun on ahkera eikä ole ongelmia.

Ei tämä reissu nyt ehkä vuoden ekotekokaan ollut. Haittapuoleksi luettakoon myös se, että lapset katsovat meitä entistä vinompaan.

Parasta tietysti oli vahinkojen rajoittuminen pelkästään materiaalipuolelle.

Kasaan kirjoitteli Pulakan Jussi Lempäälästä

Nippelitietoa ja muuta juttua

- paikannimet tekstissä lisääntyivät käytännön syistä. Europuolella kieli taipui paljon paremmin kuin Baltiassa
- tulleista: Tuntui kuin enää ei olisi rajojakaan.
- yhteensä vajaat 7000 kilometriä, 12 päivää ajoa(joista kaksi sateetonta)
- siitä määrästä kaksi päällä kampeineen noin viisituhatta
- pyörä pelasi kuin enkeli, eli kuten Repa usein sanoo: Bemari tuo kotiin.
- matkalla putosi akun kiinnityspannan ruuvi ja kaksi muuta muoviläpyskän kiinnitysruuvia
- takaratas kului vaihtokypsäksi. Kulumista nopeutti huonosti linjattu takapyörä. Nimimerkikiksi sopisi vaikkapa. ”Itte huollan pyöräni”
- varaosina oli matkassa vähän surrilankaa, ilmastointiteippiä, paikkapullo sekä vilkas mielikuvitus. Varaosista vain lankaa tarvittiin sen läpyskän rauhoittamiseksi. No, oli vielä satulan alle unohtuneet jarrupalat (ennen kuin Raimo muistuttaa).

- tankkauksia taisi olla 32 kpl, välillä meni enempi välillä vähempi. Kaikki kuitenkin kului, mitä ostettiin, yhteensä nelisensataa litraa. Suurin tankattu määrä oli 16,5 litraa, noin litra oli enää jäljellä
- keskinopeus ajon aikana 84,9 ja koko 58,3 km/h. Elikkä silloin kun mentiin niin mentiin. Meidän kameli kun laukkasi enimmillään 146 km/h usein mainitun Nüvin mukaan.

- pari-kolme pyörää pysyy vielä ryhmässä. Ehtivät samoihin valoihin eikä kukaan helposti kiilaa väliin. Bussit ovat pahimpia näköesteitä tunkiessaan väliin.
- yksi vetää ja kaikki tyytyvät eksymään sitten yhdessä, jos on pakko eksyä.
- mieluiten samanmerkinen navi kaikille ja sama karttaversio niihin
- navin sujuva käyttö kannattaa opetella jo kotona, ruuhkassa ja sateessa kastuvat helposti kainalotkin
- tarkkana katunimien kanssa, jos ei heti löydy, kokeile ja mieti lähellä olevia vaihtoehtoja
- kartan paperiversio kuitenkin mukaan ja kaikille lista isoimmista kauttakulkupaikoista
- maatalousjärki mukana mihin suuntaan mennään, mihin pitäisi mennä ja kuinka kauas meille (R&J) tämä oli ensimmäinen (luultavasti myös viimeinen) täysin kartaton reissu.
- tavallinen Visa riitti maksukortiksi joka paikassa. Paikallisia rillukoita ei tarvita isosti.
- sadepukuja me kuskasimme turhaan mukana, käyttäminen on kyllä henkilökohtainen valinta
- jos joku haluaa hotellien ja paikkojen nimiä, ottakoon yhteyttä

JK. Taitaa tulla retki hintoihinsa myöhemmin:

- vaimo kun tahtoo isomman (so. isompirunkoisen) pyörän, istui varmaan liian liki liian pitkään. Mihin lienee lähdössä?
Siis meillekin GS:ssä, sellainen keppivetoinen bokseri. Säilyisi takapyöräkin puhtaana.

