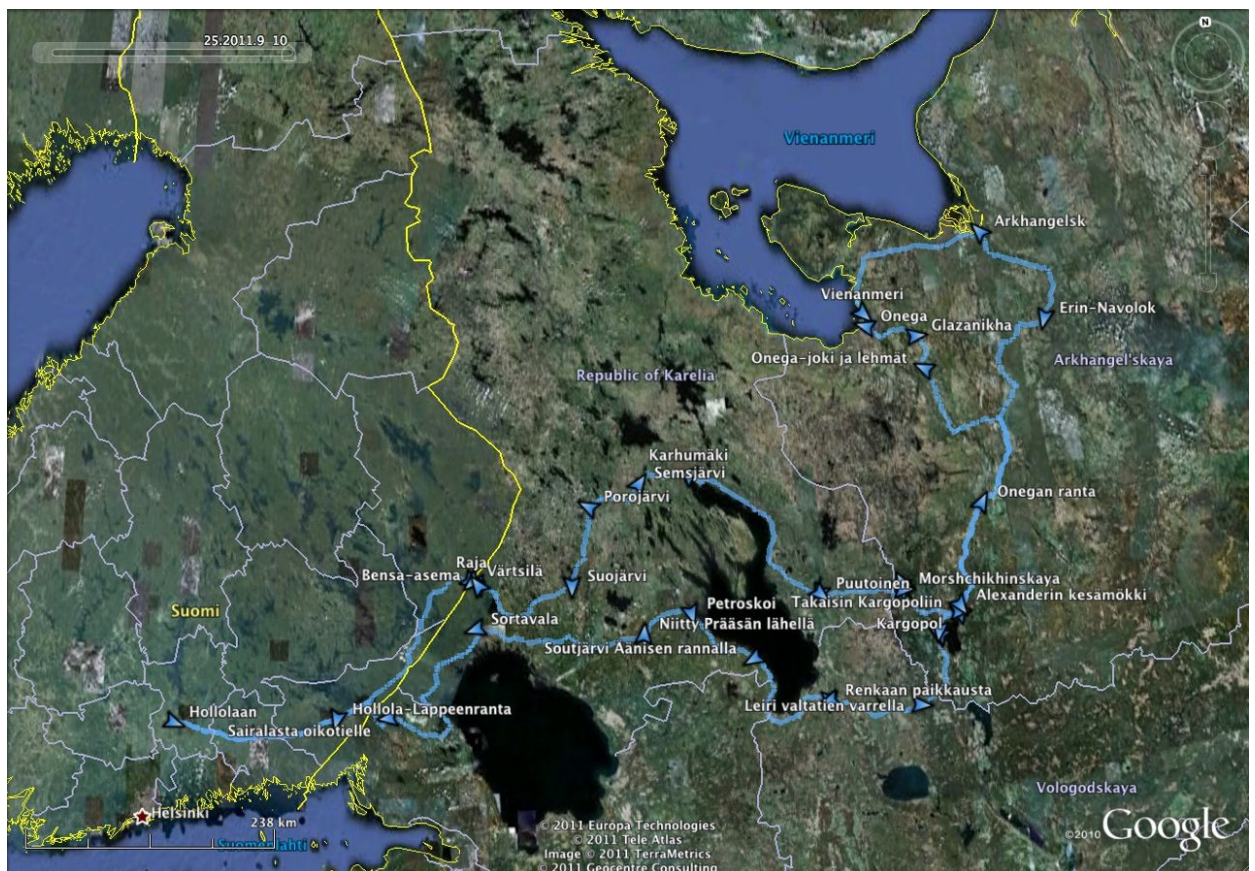


MATKA ARKANGELIIN KESÄLLÄ 2011

Arkangeli kuulostaa jostain syystä tarunhohtoislta ja kaukaiselta paikalta. Siksi sinne piti päästä. Reitti Suomesta sinne kulkee mutkan kautta, sillä Äänisen itäpuolella on laajoja alueita ilman kunnon teitä, bensa-asemista puhumattakaan. Monet Pohjolan Kurapyöräilijät ovat tuota oikotietä Onegaan etsineet. Ainoa tavallaan onnistunut oikotie oli ajaa junarataa pitkin jostain Malotsuikasta Vienan Kemiin, mutta siitäkin matkasta osa piti tehdä resiinan päällä. Toisaalta erilaisia metsäautoteitä on olemassa ja kuivalla kelillä matka Malotsuikaan voisi onnistuakin, mutta entä siitä eteenpäin? Sikäläiset kulkevat noilla seuduilla vain talvisin, kun suot ovat jäässä. Edessä on kuitenkin useita eri kokoisten jokien ylityksiä eikä losseja tai siltoja useinkaan ole.

Niinpä retkueemme päätyi suunnitelmaan ajaa Värtsilästä Karhumäkeen, kiertää Ääninen itäpuolelta ja lähteä Kargopolista kohti pohjoista. Näin päätimme tehdä, vaikka joillakin samaa reittiä ajaneilla oli ollut huonoa tuuria Plesetskin (Mirnyin) kohdalla miliisin kanssa seurustellessaan. Kyseisessä paikassa on yksi Venäjän avaruuskeskuksista, josta edelleenkin lähetetään satelliitteja avaruuteen. Plestskistä oli tarkoitus ajaa M8 valtatielle ja siitä edelleen Arkangeliin. Paluu tapahtuisi Onegan kautta kiertäen takaisin Plesetskiin ja Kargopoliin, josta edelleen etelään ja länteen Vytegraan, sieltä Petroskoihin, Sortavalaan ja Svetogorskiin.



Kuva 1. Toteutunut matkareitti.

Hollolalaiset lähtivät matkaan paikalliselta ABC:lta 29.7.2011 klo 10.30 ensimmäisenä määränpään Lappeenrannan ABC, jossa seurueen kolmas jäsen liittyi mukaan. Hollolassa piti tarkastaa Transalpin uuden etukumin paine, mutta mittari oli rikki. Tarkastus tapahtui vasta Kesälahdella, jossa kävi ilmi, että se oli alle 1 bar.

Rajalla oltiin klo 17. Suomalaiset tankkaajaturistit olivat ajaneet autonsa tankin niin tyhjäksi, etteivät olisi päässeet rajasta yli ilman mukana ollutta varakanisteriamme. Teimme audikuskin onnelliseksi. Rajalta pääsimme klo 19 maissa eteenpäin. Leirin päätimme perustaa sopivan näköiseen paikkaan Jänisjärven rannalle. Paikka oli mukava ja naapurissa kauniit tytöt virkistivät väsyneiden matkalaisten mieliä uimalla yläosattomissa. Jarmo ui myös, mutta eri aikaan ja eri paikassa. Samoihin aikoihin matkaan lähteneiden Hönön ja Ranezkin kanssa harrastettiin viestinvaihtoa ja todettiin lopulta heidän majoittuneen toiselle puolelle järveä. Leiriin tuli matkaa 393 km.



Kuva 2. Värtsilässä illansuussa.

30.7. Aamulla "juteltiin" parin venäläisen verkkoja kokeneen miehen kanssa. He olivat liikkeellä sivuvaunullisella Dneprillä. Iloisia veikkoja olivat, vaikka Dnepriin oli kuulemma jouduttu vaihtamaan kolme moottoria huhtikuussa. Kaloja oli pussillinen. Pyöristä yritettiin jutella ja vaikuttavinta taisi olla, kun he kuulivat Jannen BMW:ssä olevan peräti 1200 kuutiota.



Kuva 3. Jänisjärven rantaa.



Kuva 4. Iloiset kalastajat Dneprillä.

Matkaan lähdettiin suuntana Suistamon kauppa, jossa Hönön ja Ranezkin piti olla samoihin aikoihin. Kaupalla tavattiinkin ja ostettiin vähän evästä. Onneksi paikalle sattui Suomesta lomalla oleva venäläinen nainen, joka auttoi meitä saamaan oikeat tuotteet. Toki talven ahkeran opiskelun perusteella jotain olisi osattu itsekin ostaa (vaikkei välttämättä sitä, mitä haluttiin). Hönö ja Ranezki olivat siis matkalla etsimään sitä oikotietä Onegaan.

Siitä edettiin kohti Loimolaa ja Suojärveä. Tie oli tavallaan tuttu, kun toiseen suuntaan tultiin 2009 Vienasta päin. Suojärvellä etsiskeltiin kahvilaa ja kun se löydettiin Hönö ja Ranezki olivat juuri poistumassa. Nautimme kahvia ja mustikka piirakkaa. Suojärvestä ei ole paljon sanottavaa. Aika alkeellisen tuntuinen kaupunki. Suojärveltä siirryttiin ilman

tankkausta (asemaa ei tuntunut löytyvän) kohti Porajärveä, jossa kartan mukaan oli bensa-asema. Porajärveltäkään ei bensa-asemaa löytynyt ja kun kysyin tietä ohikulkijalta, hän viittoi jonnekin päin ja sanoi 31 (muuta en ymmärtänyt). Luulin sen tarkoittavan, että 31 km eteenpäin, niin bensa-asema on siellä. Se tuntui oudolta. Onneksi Janne oli sillä välin tavannut paikallisen endurokuskin, joka lähti näyttämään, mistä bensa saa. Sitä sai talosta numero 31, joka oli 500 m päässä. Mitään merkkiä bensa myynnistä ei tien varressa ollut. Bensa-asema oli aika erilainen kuin mihin on totuttu. Myyjä kuitenkin hymyili enemmän kuin normiaseman myyjät. Säännökset eivät palavien nesteiden osalta ole selvästikään täällä niin tarkkoja kuin sivistyksessä.



Kuva 5. Porajärven bensa-asema.



Kuva 6. Porajärven idylli.

Porajärveltä etenimme kohti Karhumäkeä. Seitsemän maissa kuitenkin leiriydettiin Suhteellisen mukavaan paikkaan Semsjärven rannalle. Matkaa Karhumäkeen oli vielä noin 40 km, mutta arvelimme, että mitä lähemmäs ajamme, sitä vaikeampaa on löytää rauhallista leiripaikkaa. Huono hotelli taas ei kiinnostanut ketään.

Koko päivä oli ajettu pölyviä sorateitä, välillä oli sormenpään kokoista soraa, joka rullasi ikävästi renkaiden alla, välillä oli yllättävä pehmeitä paikkoja. Tarkkaavaisuutta ei siis kannata päästää herpaantumaan näillä teillä. 60 km/h oli aika tavallinen vauhti, kun riskiä ei haluttu ottaa. Kolotus jäsenissä oli selkeästi havaittavissa illalla. Solisluun tienoon vihlominen oli erityisen ikävää.

Iltapalaksi oli makaronia á la carbonara. Jarmo ui taas. Matkaa oli tehty 630 km eli aika vähän päivämatkaksi. Suunnittelupalaverin jälkeen päätettiin pysyä alkuperäisessä suunnitelmassa ja pyrkiä Kenozeron kansallispuistoon seuraavaksi illaksi.

31.7. Herätessäni klo 6 taivas oli pilvessä ja klo 8 alkoi sade. Sitä jatkuin Karhumäkeen asti, jossa lounastettiin pitemmän kaavan mukaan. Se ei johtunut juomista vaan palvelun hitaudesta. Tilasin kasvisruokaa eli salaattia ja juustoa sekä riisiä. sain salaatin juustoineen ja 2 kanapalaa riisissä. Jarmo ja Janne saivat yhden kanapalat riisissä ja Jarmo vielä juustosalaatin, kolaa ja kahvia. Ihan ei kielitaito tainnut vielä riittää.



Kuva 7. Ruoka ei oikein maistunut Karhumäessä.



Kuva 8. Väärälle kierteelle väännetty väliaikaisratkaisu kadonneen mutterin tilalle.

Jatkoimme kohti Puutoisia (Pudoz) jonkinlaista asfalttitietä. Puutoisissa Jarmo huomasi, mikä oli lennähtänyt vähän ennen kaupunkia hänen pyörästään. Se oli ohjausakselin yläpään mutteri, jonka järjeilimme pitävän kasassa koko systeemiä. Nyt vaikutti siltä, että se oli koossa vain etuteleskooppien putkien ympärillä olevien kiinnitysten avulla. Paikalle sattui sikäläinen ural-kuski, joka ohjasi meidät paikalliselle korjaamolle. Sieltä ei kuitenkaan löytynyt oikeankokoista mutteria. Tai oikean kokoinen löytyi, mutta kierre oli väärä. Se kuitenkin kiristettiin vähän matkaa väärälle kierteelle, jotta matka saattoi jatkua kohti Kargopolia, joka oli isompi kaupunki.

Tie oli erittäin hyväkuntoinen Arkangelin oblastin rajalle asti. Siitä eteenpäin se oli hyvin kuoppaista hiekkatietä ja Jarmon Suzukin väliaikaisratkaisu tuntui kovasti epävarmalta. Sillä kuitenkin mentiin ja ihailtiin matkalla kaatunutta rekkaa. Tie oli tosiaan aika epävarman tuntuinen ja hyvin pölyävä.



Kuva 9. Tien reuna oli pehmeä ja pölyä riitti.



Kuva 10. Lekshmozero-järven rantaa.

Pyrimme Kenozeron kansallispuiston leirintäalueelle yöksi. Ajoimme paikkaan, jota luulimme vierailukeskukseksi, mutta se oli suljettu. Siitä ajoimme eteenpäin leirintäalueelle, joka oli myös suljettu tai täynnä tai jotain. Siellä oli myös varsinainen juopunut häirikkö, jota piti kahdenkin kaverin pitää aisoissa. Ei tehnyt mieli jäädä heidän viereensä teltalle. Paikallinen pomo otti kuitenkin moponsa ja ajoi takaisin Morshchikhinskayan kylään (Lekshmozero-järven rannalla) ja näytti meille, missä

vierailukeskus on. Sieltä saimmekin ihan mukavan huoneen ja pääsimme jopa suihkuun pölypäivän päätteeksi. Matkaa oli silloin tehty 1073 km.

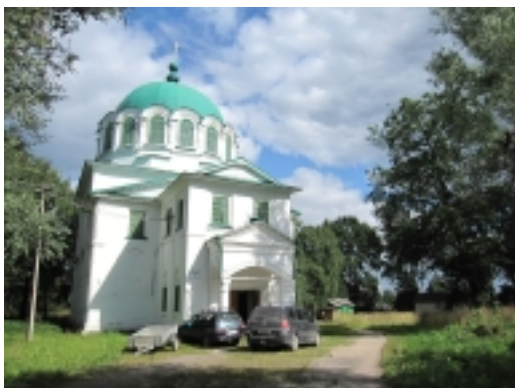
1.8. Herättiin kauniiseen auringonpaisteeseen ja tepasteltiin vähän Keno-järven rannan tuntumassa. Sitten jatkettiin kohti Kargopolia samaa huonoa tietä pitkin. Ennen lähtöämme samassa paikassa yöpynyt Moskovasta lomalle tullut Anastacia soitteli etukäteen ja kyseli paikoista, joista voisi yrittää etsiä mutteria Suzukiin. Ajoimme sitten varaosaliikkeen kautta Kamazin korjaamolle, jossa homma otettiin tosissaan. Klo 15 homma oli vielä vaiheessa ja parhaimmillaan 7-8 miestä otti osaa pohdintaan. Jarmo ajeli pitkin kaupunkia Ladalla ja me Jannen kanssa kävimme vuoron perään tutustumassa Kargopoliin. Kävi ilmi, että kaupunki on täynnä kirkkoja. Paljon muuta siellä ei ollutkaan. Kauppoja toki oli ja pankkikin, mutta nähtävyydet olivat siinä.



Kuva 11. Kamazin korjaamolla Kargopolissa pohdittiin joukolla kadonneen mutterin arvoitusta.



Kuva 12. Korjaamopäällikkö Alexandr avustaa.



Kuva 13. Yksi Kargopolin lukuisista kirkoista (Троицкая церковь).



Kuva 14. Aleksanterin datsa.

Lopulta tekstari kertoi mutterin olevan paikallaan ja Kamazin korjaamon pomo halusi viedä meidät datsalleen 5 km päähän. Saunomisestakin puhuttiin, mutta päädyimme uimaan Onega-joessa. Sitten maisteltiin Alexanderin kasvattamia kasviksia ja saatiin niitä evääksikin (perunoita, tilliä, sipulia ja kurpitsa). Sitten kuitenkin lähdettiin jatkamaan matkaa kohti Plesetskiä. Tie sinne oli hyvä. Yhdessä kohdassa oli ajokielto –merkki ja ohjaus pölyävälle soratielle. Onneksi huomasimme jonkun paikallisen posottavan surutta uutta tietä ja päätimme tehdä samoin. Tie oli aivan kunnossa ja pääsimme hyvän matkaa eteenpäin yhdelle Onegan rantatöyräälle leiriytymään. Alexanderin eväitä syötiin hyvillä mielin, joskaan kurpitsa ei meinannut käydä kaupaksi. Pitää keksiä kurpitsareseptejä

seuraavaa matkaa varten. Yöstä vaikutti tulevan kolea ja niin tulikin. Matkaa oli tehty 1280 km.

2.8. Yö oli tosiaan kylmä, varmaan lähellä nollaa. Niinpä herätys oli aika aikainen. Klo 7 oltiin jo lähdössä kohti Arkangelia ja kahvanlämpärit pääsivät käyttöön. Plesetskissä oli länsimaisen oloinen bensa-asema, jossa tankattiin ja yritettiin päästä kaupungin ohi vähin äänin. Minä ajoin ensimmäisenä ja huomasin äkkiä ajaneeni väärään paikkaan eli olin menossa juuri sinne, minne nimenomaan emme halunneet. Jäin odottamaan, mutta J&J eivät tulleet perässä. Käännyin sitten takaisin ja huomasin heidän odottavan risteyksessä, josta minun olisi pitänyt kääntyä. Siitä eteenpäin kaupungin ohittaminen meni sujuvasti.

Tie oli osin hyvä, osin leveä mutta kivinen ja pölyinen. M8 risteyksessä pysähdyttiin kahville ja ihmeteltiin ilmeisesti rahankuljetusautojen vartijoiden varusteita. Siitä Arkangeliin tie oli selvä ja pakolliset turistikuvat otettiin kaupunkiin tultaessa. Kaupunkiin käännettiin kuitenkin liian aikaisin (viittojen mukaan) ja jouduttiin väärä siltaa pitkin paikkaan, josta aikaisemmin paikallistetulle hotellille oli vaikea löytää. Kaupungissa harhailtiin ja kyselemällä päädyttiin lopulta hotelli Dvinaan. Se oli hyvä ratkaisu. Pyörät saatiin lisämaksusta (300 ruplaa yhteensä) sisäpihalle ikkunan alle. Huone maksoi 5400 ruplaa. Illallinen nautittiin läheisessä pizzeriassa ja väsyneinä palattiin hotelliin. Matkaa oli tehty yhteensä 1658 km.



Kuva 15. Perillä tarunhohtoisessa Arkangelissa.



Kuva 16. Paikallinen pizzabaari - suosittelen.

3.8. kuljeskeltiin pitkin kaupunkia. Paikallinen turisti-info tarjosi lähinnä nähtävyyksiä kaupungin ulkopuolelta. Dvina-joen ranta oli ihan mukava kahviloineen ja historiallisessa museossa oli monta mielenkiintoista juttua. Kaupunki on ihan moderni, mutta siellä on kuitenkin paljon historiaa nähtävillä. Sää oli mainio ja kävely mukavaa. Pyörillä ei ajettu ollenkaan koko päivänä.



Kuva 17. Julkinen liikenne oli ahkerassa käytössä.



Kuva 18. Mummeli piti kaksipyöräisen tarjoamasta vapaudesta.



Kuva 19. Dvina-joen ranta oli suosittu ulkoilualue.



Kuva 20. Lenin-setäkin löytyi.



Kuva 21. Tämä kirkko oli hieman erikoisessa ympäristössä.



Kuva 22. Matkalaiset yhteisellä illallisella.

Hönökin ilmoittautui vihdoinkin ja kertoi heidän olevan tulossa samaan hotelliin illaksi. Luulimme jo heidän kerenneen kaupunkiin ennen meitä ja poistuneen jo sieltä. Heidän matkansa olikin kestänyt hieman pitempään mm. pyörän suolavesipesusta johtuen. Kuulostaa ehkä oudolta, mutta joillekin kurapyöräily tarkoittaa esimerkiksi sitä, että jokia ylitetään ilman siltaa ja jos pyörä sattuu juuttumaan mutaan, sen voi jättää siihen nousuveden ajaksi, jotta pääsee laskuveden aikaan yrittämään uudestaan. Tämä ei kai ihan mennyt suunnitelman mukaan, koska pyörä tuli pestyä suolavedellä perusteellisesti. Jotenkin kaksikko kuitenkin pääsi sieltä ajamalla pois. Samassa pizzeriassa kuin

edellispäivänä kuunneltiin sitten illalla tätä tarinaa. Samalla tarjosin ne oluet, jotka lupasin Suomessa korvaukseksi kartoista, jotka Hönöltä sain.

4.8. Aamupala oli aika runsas. Pakkaaminen vei aikaa ja matkamuisto- ja tuliaisostoksia piti vielä tehdä. Hönö vaihtoi vielä kerran öljyt moottoriinsa, jotta saisi suolaveden rippeet pois. Sitten lähdettiin yhtä matkaa kohti Onegaa. Yhden u-käännöksen jälkeen päästiin kaupungista ulos ja ajettiin kohti Severodvinskiä. Tiedettiin, ettei sinne ole asiaa, koska siellä on ydinsukellusveneiden satama, joten kierrettiin se paikka suosiolla pienempää tietä pitkin. Tie oli osin irtosoraa ja paikoin pehmeä eli hieman yllätyksiä sisältävä.

Yhdessä kylässä vähän ennen Vianmeren rantaan saapumista pysähdyttiin ja kuvailtiin ympäristöä. Sitten, kun siitä jatkettiin rantaan, eivät J&J tulleetkaan perässä. Ajoin takaisin kuullakseni, että Jannen Bemarin akku oli tyhjä. Jostain he olivat saaneet jonkinlaiset kaapelit, joilla Jarmon Suzukin akun avulla Bemari sitten saatiin käynnistymään. Näin päästiin Onegaan, mutta Valkoiseen mereen ja sen maitovalaisiin ja hylkeisiin ei ehditty tutustua.



Kuva 23. Vianmeren ranta ja siintävä ulappa.



Kuva 24. Mopot maisemassa.

Onegassa alettiin etsiä uutta akkua ja taas paikalliset auttoivat (ja Hönön meitä parempi kielitaito). Akkuliike löytyi ja vähän sinnepäin oleva akku laitettiin entisen (melkein uuden) akun tilalle. Se jaksoi vaivoin pyöräyttää BMW:n käyntiin, josta päätelimme ao. pyörän startin vievän huomattavan paljon virtaa. Paikallinen motoristi halusi ohjata meidät oikealle ulosmenotielle (vaikkei niitä tainnut kovin montaa olla) Ystävällistä.

Matka jatkui kohti Plesetskiä. Hönö ja Ranezki hävisivät jonnekin. He etsivät pienempiä teitä. Me jatkoimme pölyävää hiekkatietä ja päädyimme utelioiden lehmien laitumelle teltoille, vähän ennen kuin sade alkoi. Mittarissa 1978 km.



Kuva 25. Ensimmäisessä akkukaupassa ei tärpännyt.



Kuva 26. Leiripaikalla oli myös uteliaita alkuasukkaita.

5.8. Lehmät olivat hävinneet, mutta taivas oli pilviä täynnä aamulla. Puin sadevarusteet päälle, mutta turhaan. Tie Plesetskiin oli ihan hyvä, mutta maisema joitain Onega-joen rantatöytäreitä lukuun ottamatta aika mitätön, sillä tiet kulkivat enimmäkseen pusikoiden keskellä. Plesetskissä tankattiin samalla asemalla kuin mennessä ja jatkettiin Kargopolia kohti. Matkalla Hönö ja Ranezki ajoivat ohi. He olivat taas kulkeneet vähän huonompia teitä ja umpikujiinkin oli kuulemma tutustuttu.

Kargopolissa piti vaihtaa valuuttaa ja taas Hönö ja Ranezki osuivat paikalle. Kahvihetki oli yhteinen, mutta tämän jälkeen emme enää kohdanneet. Menimme kuitenkin samaa tietä kohti Vytegraa. Kargopolin rajalla oli kyltti, josta yritimme ymmärtää, että tie Vytegraan on poikki. Kartan mukaan tie on samaa valtatieä koko matkan. Päätimme ottaa riskin, että tie tosiaan on poikki jonkin siltatyön takia. Arvelimme, että jokin kiertotie löytyisi. Matkalla kävimme kaupassa, jossa täti kertoi meille, että kyllä moottoripyörällä pääsee läpi.



Kuva 27. Tämä kyltti aiheutti pohdintaa. Olisiko joku silta poikki?



Kuva 28. Hyvinhän sitä kuitenkin tällaista tietä ajelee kohti Vytegraa.

Vologdan oblastin rajalla oivalsimme, miksi se kyltti siellä 100 km aikaisemmin siellä oli. Leveä hiekkatie muuttui kuraiseksi mökkitiekse. Jonkun matkaa ajettuamme tulim Jannen perässä yhden mutalätäkön ohi – paitsi että jäin siihen kiinni. Muut hävisivät näkyvistä ja totesin, että nyt pitää keksiä jotain, jolla kammata pyörä mudasta. Pyörä jäi mutaan pystyyn, kun lähdin etsimään sopivaa lautatavaraa päästäkseni pulmasta. Lautaa

on noilla teillä runsaasti saatavilla. Puutavaraa käytetään tienparannukseen yleisesti. Kun sitten olin lautaa hakemassa, Transu otti ja kaatui. Onneksi ei mutalammikkoon päin vaan pusikkoon, eivätkä varusteeni saaneet mutakylpyä.

Pienen pohdinnan jälkeen päätimme jatkaa matkaa ja loppu olikin aika helppoa. Päädyimme leiriin yhden joen varteen kokonaiskilometrimäärän ollessa 2444. Illalla kaksi henkilöautoa tuli samaa tietä pitkin. Miten ihmeessä se onnistui?

6.8. Aamulla oli märkää, mutta tie ei ollut mennyt kovin huonoon kuntoon. Isommalle tielle päästyämme satoi ja pysähdyimme kahville ennen Vytegraa. Siitä lähtiessämme huomattiin, että Jannen takarengas oli tyhjä. Vähän aikaa etsittiin huoltoasemaa ja jonkinlainen löydettiin, mutta Janne ei apua tarvinnut, vaan paikkasi ihmelaukuistaan löytyneillä välineillä renkaan huomattavan kätevästi itse.

Vytegraan ei tutustuttu muuten kuin bensa-aseman puitteissa, sillä matka jatkui kohti Petroskoita. Maisema parani, kun tiellä alkoi olla korkeuseroja ja peltoja oli enemmän. Paikoin näkymä Ääniselle oli hieno. Syväri eli Svir ylitettiin lossilla ja sitten ajeltiin Äänisen rantaa mukailleen kohti Petroskoita. Kartassa luvattua vepsäläiskylää ei löytynyt, hieno hiekkaranta kyllä.



Kuva 29. Syvärin ylitys kävi lautalla kätevästi.



Kuva 30. Kaikki kirkot eivät olleet oikein hyvässä kunnossa.

Petroskoissa oltiin vain hetki. Ostettiin jotain pientä ja otettiin pakollisia turistikuvia. Sitten poistuttiin kaupungista leiripaikkaa etsien. Lopulta päädyttiin niitylle Prääsän lähelle. Sateli hiljakseen koko yön ja iltapala nautittiin kosteassa maisemassa. Matkaa oli tehty 2841 km.

7.8. Aamulla oli edelleen märkää ja liikkeelle lähdettiin sadeasuissa. Märät saappaat eivät piristäneet tunnelmaa. Tie oli kurapyöräilijöille turhan hyvä. Jouduimme tekemään mutkan, kun Transun bensamittari kertoi, ettei Sortavalaan asti päästäisi. Hiitolassa ei enää ole bensa-asemaa, joten teimme mutkan Käkisalmeen. Se kaupunki on yhtä ruma kuin Sortavalakin, tosin emme tutustuneet rannan suuntaan ollenkaan.

Sieltä ajoimme Räisälään ja tuttua tietä kohti Sairalaa, Kirvua ja sieltä oikaisten pikkutietä Kalalammelle, jossa jo aikaisemminkin olimme käyneet tutustumassa äitini kotimaisemiin. Raja ylitettiin Svetogorskissa ja viimeiset yhteiset kahvit nautittiin jossain Luumäen lähellä. Kotona klo 22 aikoihin matkamittari kertoi Transun olleen liikkeellä 3487 km.

