

Öljynkatkuinen matka Eurooppaan

Honda CB 750 K7

Prologi

17.5.2007

Valmisteluja on tehty jo pitkään. Itse asiassa aloitin ne jo kauan ennen kuin edes päätin lähteä matkaan. Osa valmisteluista oli sellaisia, jotka olisi joka tapauksessa pitänyt tehdä, jos pyörällä ylimalkaan aikoi pitempiä matkoja ajaa. Tavanomaisia talvihuoltojuttuja oli joukko ja museokatsastukseen valmistautumiseen liittyviä myös. Niinpä talven aikana energiaa tuli laitettua mm. katkojan kärkeen ja tulppien vaihtoon ja sytytyksen säätöön. Tuutti-K7 kuluttaa jostain syystä kärkeä niin, että ne on vaihdettava vähintään kerran kesässä. Tulppia vaihtaessani mietin, että toivottavasti tätä homma ei tarvitse tehdä tien päällä. Muuten siitä selviää oikealla tulppa-avaimella ja kärsivällisyydellä, mutta keskimmäisten tulppien kolojen puhdistaminen ennen tulpan irrotusta on jokseenkin mahdotonta ja on aina vaara, että hiekkaa tms. putoaa sylinteriin.



Muuta työtä teettänyttä oli öljytankin sivuposken kiinnitysten suunnittelu. Ao. korvakkeet olivat joskus, mahdollisesti kaatumisen jälkeen poistettu ja sivuposki hukassa. Toisen puolen poski oli paikallaan, mutta uudelleen muotoiltuna. Edellisenä talvena sain David Silveriltä uustuotantoposket, jotka maalattiin muun ohessa aika hienoiksi Candy Alpha Red -värisiksi. Öljytankin puoleinen oli vain puutarhaletkusta kyhättyjen kiinnikkeiden varassa edellisen kesän. Nyt runsaasti aikaa käytettyäni keksin suhteellisen hyvän tavan kiinnittää poski öljytankkiin ilman hitsausta, joka taas olisi turmellut maalauksen.

Toinen pulmia aiheuttanut asia oli tarakan puute. Kaupoista en enää saa niitä hienoja kromattuja tarakoita, joita 70-luvulla oli kaikissa pyöriissä. Sattumalta sitten vmpk:n keskustelupalstalla asiasta mainitessani Hännisen Ville kertoi, että hänellä olisi mahdollisesti sopiva tarakka. Vaikka mitat eivät täsmänneetkään, teimme kaupat ja parin kilon hienosäätövasaran ja mielikuvituksen avulla tarakka istuu varsin hyvin pyörään. Laukut ovat vielä pieni ongelma, sillä ne ovat pehmeät eivätkä lukittavat. Tietysti lukkoja saisi ostettua, mutta mielessäni kaikuu isäni vanha sanonta ”mikään ei niin naurata kuin matkalaukun lukko”. Olkoot siis lukitsemattomat.

Minne onkaan siis matka? Bretagneen. Kauan sitten tutustuin ranskalaiseen tyttöön, joka oli kotoisin Bretagnesta. Hän kertoi alueesta kaikenlaista ja lähetti joskus kuvakirjankin maisemista. Minua kiehtoo erityisesti ilmiö nimeltä vuorovesi ja Bretagnessa se on hyvin konkreettinen. On hullunkurista katsoa, miten kalastusalukset lojuvat kuivalla maalla odottelemassa nousuvettä. Vuoksi ja luode, kumpikohan olikaan kumpi? Ranskankieltä olen ehtinyt harrastaa kauan sitten jonkin verran. Olen ollut varsin perusteellinen siinä, sillä olen osallistunut erilaisille peruskursseille ainakin viisi kertaa ja jatkokursseillekin useita kertoja. Nyt olisi varmaan taas peruskurssin aika...

Kevään ensimmäiset ajot Hondalla olivat muuten lupaavia, mutta totesin, ettei Silveriltä ostettua takaratasta voi käyttää. Sen kiinnitysreiät eivät yksinkertaisesti ole keskitetty oikein. Virhe ei ole iso, mutta sen huomasin jo ratasta paikalleen asentaessani. Mikään ei auttanut, vaan ketjut kiristivät ja löystyvät pyörän pyöriessä pitäen meteliä ja epäilemättä kuluttaen ketjua. Niinpä sitten

ostin Riku Motorilta kunnon rattaan ja asia korjaantui. Kannattaa siis miettiä, mitä ulkomailta ostaa, sillä palauttaminen on aina vaikeampaa kuin ostaminen.

Honda kävi muuten hyvin, mutta tuuteille tyypillinen klonksotus kuulostaa typerältä. Se aiheutuu kaikesti ensiöketjusta eikä nokkaketjusta niin kuin monet luulevat. Ensimmäiset lenkit päästiin tänä vuonna ajamaan tavallista aikaisemmin. Kalenteriini olen merkinnyt tuutin ensiajon tapahtuneen 26.3.07 ja silloin oli hyvä, ettei vakuutuksessa ole enää seisonta-aikaa. Toisella pyörälläni Honda XL 250 (1975) ajoin edellisen kauden viimeisen ajon loppiaisena ja sitten taas jo 10.3. Mukavan lyhyt talvi siis.

Vielä pitää keksiä jostain volttimittari, jottei edelliskesänä latvianmatkalla sattunut tilanne uusiudu. Olin päässyt vasta Pärnuun, kun akku yllättäen oli tyhjä. Ennätin etsiä paikallisen mp-liikkeen, josta minut ohjattiin Klan MC:n kerhotiloihin. Siellä nimettömäksi jäänyt kaveri tutki asiaa ja minustakin näytti siltä ettei entinen (melkein uusi) akku ottanut virtaa vastaan. Akku vaihdettiin ja matka jatkui. Keskellä Riikaa 4-kaistaisen tien keskikaistalla liikennevaloissa noin 30 asteen helteessä mukavassa nahka-asussa pyörä sammui. Kypärän sisällä kuului kaikenlaista jupinaa, kun siirtelin pyörää sivummalle. Akku oli tyhjä, mutta onneksi näissä kunnon pyörissä on käynnistyspoljin. Sillä sain matkan jatkumaan, mutta päätin lyhentää reittiä ja palata Tarton kautta Tallinnaan. Ajelin paikoin ilman valoja akkua säästelläkseni ja painoin mieleeni, että seuraavalle reissulle otan myös yleismittarin mukaan. Kotitallissa sitten parin tunnin pätkäilyn jälkeen totesin yhden jo kovettuneen laturin johdon katkenneen eturattaan tuntumassa. Korjaukseen meni 5 minuuttia, mutta uusiutumisen vaara on olemassa niin kauan, kun uutta johtosarjaa ei ole. Tänä vuonna laitan siis matkan ajaksi volttimittarin johonkin, niin näen heti, jos latauspuolella on ongelmia.

Lauttalipun varaaminen oli lopullinen päätös. Lähtöpäiväksi tuli 5.6., jotta kesälomalaisia ei olisi niin paljon liikkeellä. En pidä aikatauluista ja varauksista, vaan haluan mennä sinne, miltä milloinkin tuntuu. Siksi arvelin, että kesäkuussa majoittuminen olisi helppoa ilman varauksia. Lauttaliikennettä pohdin pitkään. Hinnat ovat tosi kalliit Helsingistä Saksaan. Yksi mielenkiintoinen yhteys olisi ollut Klaipeidasta Kieliin, mutta kun aikaa on vain 10 päivää, päätin jättää Baltian väliin. Ruotsin läpi ajaminen ei sekään viehättänyt siihen kun liittyy paljon ”turhia” kilometrejä. Valinnaksi tuli sitten Helsinki-Rostock halvimmalla tavalla eli kansipaikalla. Laivan tuloaika on typerä eli 21.30 illalla, mutta arvelin, että yövyn Rostockissa ja aloitan aamulla varsinaisen matkanteon.

Väärin arveltu. Kävi ilmi, että Rostockin lähellä on juuri tuona aikana G8 –kokous. Paikalle odotettiin 10 000 lehtimiestä ja 50 000-150 000 mielenosoittajaa sekä näitä kaitsemaan noin 20 000 poliisia! Olivatpa majapaikat täysin varattuja. Lisäksi kaikenlaisia kulkurajoituksia oli tiedossa runsaasti. Leirintäalueella Kühlungbornissa 40 km Rostockista länteen voisi yöpyä, jos sinne jotenkin pääsee. Menipä mutkikkaaksi. Yöllä olisi ikävä ajaa, mutta minkäs teet.

Rostockista Brestiin Bretagnessa tulee Michelinin webbikarttojen mukaan matkaa noin 1 600 km. Sinne ja takaisin 10 päivässä on aika kova urakka varsinkin, kun tarkoitus ei ole ajaa moottoriteitä. Voi olla, että matkaa pitää lyhentää. Ehkäpä Normandia riittäisi. Siellä olisi paljon II maailmansodan aikaista nähtävää ja samanlainen vuorovesi kuin Bretagnessa. Takaisin olisi mukava tulla Hollannin patoja pitkin ajellen ja vuonna noin 1976 tehtyä matkaa muistellen. Silloin ajelin tulevan vaimoni kanssa Honda CB 450:llä Amsterdamiin asti. Tutustuin tuolla matkalla geneveriin. Olin lukenut, että se on Hollannissa tavanomainen juoma. Kun menimme lounastamaan johonkin pikkuravintolaan, tilasin geneverin ruokajuomaksi. Tarjoilija katsoi, nyökkäsi ja toi juoman. Snapsilasissa tietenkin. No, maistaa piti ja kamalaksi se osoittautui. Kumppanini ajoi kaupungista ulos – onneksi hän oli ajanut kortin pyörälläni.

Matkaa suunnitellessa tulee koko ajan uusia ajatuksia siitä, mitä vielä tarvitaan. Uusi vedenpitävä säkki olisi kai hyvä ja lamppu sytytyksen säätöön. Ketjuöljyä pitää ostaa ja venttiilinsuoja-ainetta, jonka tarpeellisuudesta ollaan erimielisiä. Huoltokirjassani sanotaan epämääräisesti, että yli 91 oktaaninen, vähälyijyinen bensa sopii moottorille. Mitä mahtaa olla vähälyijyinen ja olisiko lyijytön yhtä sopivaa?

Vaatetuksen osalta oli hyvä testata ajopukua lämpimässä säässä. Toukokuun vähän yli 20 asteen lämpötilassa ei ollut tukalaa T-paita päällä ajotakissa, josta vuorit oli irrotettu. Housuista vuoria ei saa irti, joten ne voivat olla kuumempi osa. Tuulella tila oli kuitenkin aivan OK. Ilman ajopukua matkaan lähtö voisi olla liian rohkeaa, jos kelit ovat huonot, mutta sitten taas kuumalla säällä ne vievät kovin paljon tilaa.

Yksi motoristi kehuu kovasti GPS-laitettaan eikä kuulemma lähtisi enää minnekään ilman sitä. Sellaista en ole suunnitellut ostavani enkä edes osaisi käyttää sitä. Varmaan se olisi hyvä kaupungeissa jotain hotellia etsiessä, mutta tarkoitus on välttää kaupunkeja. Suurin ongelma lienee se, ovatko tiet viitoitettu niin, että hämäläinenkin ymmärtää. Tähän asti on ollut, mutta edellisestä ajomatkasta Hollantiin ja Saksaan omalla pyörällä on vierähtänyt jo sukupolven verran aikaa.

Mutta joopajoo, se TomTom Rider maksaa melkein 500 €. Jääpi toistaiseksi hankkimatta. Niinpä pitää ottaa karttoja mukaan. Yritin olla nokkela ja kopioin karttakirjasta lehdet, joiden alueella on tarkoitus ajaa. Ne vievät vähemmän tilaa, ne saa taiteltua tankkilaukun päälle, niihin voi piirrellä ja ne voi matkan jälkeen heittää roskeen. Saa nähdä, miten hyvin strategia toimii käytännössä. Pikkuaisen karttojen laatu huononi kopioinnissa ja vauhdissa lukeminen ei tunnetusti ole muutenkaan helppoa. Moottoriteillä ei ole ongelmia, mutta jos seuraan Michelinin ehdottamia reittejä, välillä mennään aika pienillekin teille.

Toukokuun lopussa tilasin Stormilta kaikenlaista tarviketta matkaa varten. Tärkeimpänä lienevät katkojan kärjet, jotka kuluvat turhan nopeasti. Ilman varakärkiä ei kannata lähteä. Samalla tilasin muutakin rutiinihuoltoon liittyvää ja uuden matkasäkin. Entinen on vanha amerikkalainen postisäkki eikä varmuudella vedenpitävä.

Näyttää siltä, että moottorin vaihdepolkimen luona on pieni öljyvuoto. Ei paha, mutta kiusallinen mm. siksi, että vasemmat pakoputket ja äänenvaimentimet öljyyntyvät. Ruuvit ovat tiukalla, joten kyse voi olla stefan tai muun tiivisteen vuotamisesta, mutta en kyennyt sitä varmistamaan. Nyt ei vain ole oikein aikaa alkaa moista korjausta tehdä. Toivottavasti vuoto ei pahene.

Viides kesäkuuta 2007

Viides kesäkuuta valkeni Hollolassa kauniina ja kesäisenä, juuri sopivana ensimmäiseksi lomapäiväksi. Muutamia päiviä aikaisemmin voimaan astunut laki julkisista hankinnoista sai kuitenkin aamupäivän vesittymään, sillä lain takia minun oli pakko lähteä vielä kerran käymään työmaalla. Paluumatkalla pistäydyin hakemassa vielä litran öljyä ja ajovalon polttimon. Ajokkini, Honda CB 750 K7 oli vuodelta 1977 ja varsin hyvässä kunnossa. Öljyn noutaminen liittyi viikko sitten esiin nousseeseen pulmaan, jolla oli ikävä vaikutus mielialaan. Hondan seisontatuki oli jostain syystä aina öljyinen. Asiaa tarkastellessani totesin öljyä tihkuvan jostain vaihdepolkimen kohdalta lohkojen välistä. Vuoto oli pieni eikä välttämättä häiritseisi matkantekoa, mutta entä jos se oli oire jostain isommasta ja pahenisi ajon edistyessä? Edellisenä iltana tarkastaessani öljy oli lähes loppu säiliöstä. Pahaenteistä?

Ajovalon hain, sillä muistissa oli edelleen tapahtuma 29 vuoden takaa. En halunnut joutua samaan tilanteeseen kuin silloin. Olin tulossa Itävallasta silloisella Honda CB 450:lläni. Saavuin illan suussa Lyypekistä Helsinkiin ja halu päästä samana iltana kotiin Jyväskylään oli suuri. Kukapa jäisi Helsinkiin kahden kuukauden ressun jälkeen vielä yhdeksi yöksi. Ilta pimeni ja syyskuun loppu oli kolea. Lähtiessä satamasta oli pari astetta plussaa. Lahden kohdalla oli jo täysin pimeä ja lämpötila nollassa. Lahden pohjoispuolella sitten ajovalo sammui juuri, kun tie alkoi olla jäinen. Ennen Jämsää ei olisi mitään, mistä saada apua. Ja kylmä oli. Puin päälleni sadevaatteita myöten kaikki, mitä mukana oli. Mietin tilannetta ajaessani. Takaa tuli ambulanssi ja ajattelin ajaa sen perässä, jotta näkisin vähän tietä eteenpäin. Valitettavasti ambulanssi ajoi liian kovaa. 120 oli jäisellä tiellä minulle liikaa. Sitten jostain syystä valo syttyi. Ja sammui uudestaan. Kytкимиä ränkäten ja kopistellen siten sain valon toimimaan jotenkuten ja pääsin lopulta Jyväskylään täydellisessä kylmähorkassa vähän ennen puolta yötä.

Lamput on siis syytä pitää kunnossa. Samoin muut tärkeät osat ja siksi olinkin kerännyt paketin kaikkea tarpeellista tulpista ja katkojankärjistä alkaen. Työkaluja otin jonkinlaisen paketin mukaan, mutta huoltokirjan päätin lopulta jättää kotiin.

Iltapäivällä pyörä oli pakattu suhteellisen mukavan näköisesti. Sivulaukut olivat täynnä tavaraa, jota ehkä piti saada matkalla käyttöön. Matkasäkissä olivat makuupussi ja vaatteita ja teltta kulki omassa pussissaan. Tankkilaukussa oli kaikki arvokkaampi kuten puhelin, kamera, rahat, radio, kartat ja matkaliput. Varaosat (kärjet, tulpat, johtoa, sulakkeita jne.) olivat omassa pussissaan, työkalut omassaan. Vanha pääsääntö matkailun osalta ei siis tässä oikein pätenyt. Se sääntö on, että välttämätöntä on ottaa mukaan vain hammasharja ja luottokortti. Nyt ne olivat mukana ja kaikki muukin oli kunnossa. Sitä paitsi sää mitä suotuisin matkantekoon.

Lähtö tapahtui klo 18 aikataulussa. Honda kävi tutusti raksuttaen ja tunne sydänelässä oli mukava. Lähtöaika oli hölmö, mutta se johtui Superfast Ferriesin aikataulusta. Lähtö Helsingistä oli klo 21.30. Matka oli ensimmäinen pitempi yrite vuosikausiin. Haave oli toteutumassa. Haave oli päästä Bretagneen. Bretagnesta kertova valokuvateos oli jo kauan sitten tehnyt vaikutuksen minuun. Maisemat kallioineen ja vuorovesineen olivat muodostuneet tavoitteeksi, jonka päätin nyt toteuttaa moottoripyörällä. Matkareitti oli suunniteltu moneen kertaan talven aikana. Viimeinen versio oli Helsinki-Rostock-Hampur-Aachen-Bryssel-Amiens-Rouen-Caen-St. Malo ja takaisin jotain reittiä, joka oli lievästi avoin. Matkaan sisältyi kaksi mahdollista optiota: kyläily tuttavan luona Kölnissä ja Pariisissa. Päivämatkat oli suunniteltu noin 400 km pituisiksi. Sen ei pitänyt olla liian raskasta. Kotona piti olla aamulla 17.6.

Hollola-Luhtikylä, 10 km mittarissa. Tyytyväinen olo. Pääsin ainakin liikkeelle. Tästä seikkailu alkaa. Vanhaa Helsingintietä Mäntsälään, sieltä moottoritietä Helsinkiin. Helsingissä ensimmäinen liikennekaaos. Norjan kuningaspari oli vierailulla ja kaupunki sekaisin. Satamassa olin kuitenkin aikataulussa eli 19.30. Siellä oli tiedossa odotusta muiden motoristien kanssa. Mielenkiintoisin oli venäläinen motoristi, joka oli tullut jostain Uralilta asti. Sivulaukkuja ei Harrikassa ollut eikä muutakaan tavaraa kuin pieni pussillinen. Ehkä se luottokortti sitten löytyi sieltä pussista.



Syke nousee satamassa. Tuuttihondan tuntee neljästä äänenvaimentimesta.

Laivassa totesin, mikä oli ensimmäinen unohtunut tavara. Se oli se vanerinkappale tai laudanpätkä, jonka voisi laittaa kiinnitysliinojen ja satulan väliin, jottei satula rusentuisi muodottomaksi, ja myöhemmin seisonatuen alle pehmeällä alustalla. Seuraavaksi tein selkeän virheen. Vaihdoin ajohousut farkkuihin. Perään tuli muutakin opittua. 1) Kansimatkustajan rooli ei sovellu enää tämän ikäisille, 2) laivassa on kylmä, 3) lepotuolissa ei voi nukkua ja 4) makuupussi on kansimatkustajalle välttämätön. Paras paikka levätä oli laivan baari – heti sen kyltin jälkeen, jossa kiellettiin baarissa nukkuminen. Nukkuminen tosin jäi odottamaan seuraavaa yötä.

6.6. Kahvila avattiin vasta klo 10. Siinä sitä oli sinnittelemistä. Onneksi ystävällinen neuvonnan tyttö kertoi, että kahvia saa yölläkin rekkakuskiensa päädyssä ravintolan nurkassa. Vähän se oli haaleaa, mutta parempi kuin ei mitään. Ulkona aurinko alkoi paistaa ja peräkannella oli suorastaan kuuma. Varsinaisella aamiaisella tuli juttua Kemistä tulleiden motoristien kanssa. He olivat matkalla Italiaan. Ensimmäisen päivän tavoite oli 800 km. Sillä lailla. Minulla oli mittarissa Rostockiin tultaessa 107 km.

Merellä oli ... merta. Joka suunnassa. Muutamia laivoja siellä täällä. Gotlanti ehkä tuolla. Onneksi otin lukemista ja iPodin mukaan. Laivallahan ei voi tehdä juuri mitään. Ei ainakaan Superfast IX:llä. Juotavaakaan ei viitsinyt nauttia huonon yhteensopivuuden takia – siis ajamisen kanssa.

Illalla sitten näkyi vihdoinkin Rostock. Mukavaa jännitystä, kun pääsin vihdoinkin vaihtamaan ajovarusteet päälle. Oli jo hämärää, kun ajoimme laivasta. Kaikki motoristit pysäytettiin satamassa. Tämä oli vain alkua melkoiselle operaatiolle. Oli siis 6.6. En saanut mitään majapaikkaa läheltäkään Rostockia, sillä siellä oli alkamassa G8-kokous, johon osallistuivat mm. George Bush ja Vladimir Putin. Paikalla oli kuulemma 20 000 poliisia, 10 000 lehtimiestä ja 30 000 mielenosoittajaa. Päätin, että on parasta ajaa moottoritietä ulos satamasta, vaikka se kiertääkin. Se olisi epätodennäköisimmin suljettu tiesuluin. Näin olikin asia. Missään en ole nähnyt yhtä paljon vilkkuvia sinisiä valoja kuin siellä. Poliiseja oli kaikkialla, sadoittain, tuhansittain. Olin tyytyväinen, kun pääsin kauemmas, vaikka pimeys olikin jo laskeutunut ja minun piti ehtiä ennen puolta yötä Lyypekkiin ensimmäiseen majapaikkaani.

Ajelin Lyypekkiä kohti suunniteltua tietä, mutta helppoa se ei ollut, sillä pimeässä oli vaikea olla varma sijainnista. Hyvin kuitenkin löysin oikeaan paikkaan. Lopussa ajelin sujuvasti viimeisen pätkän vastavirtaan yksisuuntaista katua. Olin perillä 15 min. ennen sulkemisaikaa. Sain retkeilymajasta (Jugendherberge Lübeck Altstadt, Mengstrasse 33, D-23552 Lübeck, tel 0451-7020399, 26 €/yö) oman huoneen ja pikaisen majoituksen jälkeen menin viereiseen Stadtschänkeen nauttimaan mielestäni ansaittua König-pilseneriä. Mittarissa oli 243 km.



Tämä kadunpätkä kannattaa siis ajaa vastavirtaan.

7.6. Loikoilua kahdeksaan ja maittavien unikonsiemensämpylöiden ja kahvin jälkeen kaupungille katselemaan paikkoja. Oli varmaan 20 vuotta siitä, kun olin viimeksi käynyt kaupungissa. Muistikuvat olivat hataria. Harhailin kaupungilla, kuvasin kaikkea mahdollista ja ostin kortin pojalleni lähetettäväksi. Lupasin lähettää kortin jokaisesta maasta, jossa käyn. Lisäksi etsin likööriä – suomalaista – ystävälleni vietäväksi. Sitä en löytänyt, mutta keksin ostaa suomalaista musiikkia. Sibeliusta Radion sinfoniaorkesterin soittamana. Lyypekki oli rauhallinen paikka. Suosittelen.

Sää näytti kuumalta. Mietin, missä varusteissa kannattaisi jatkaa matkaa. Arvasin väärin. Ajopuku oli liikkeellä ollessa siedettävä, mutta pysähdellessä ei. A1 kohti Hampuria veti hyvin, mutta oli paljon tietöitä ja 60 km/h rajoituksia. Hampurin kaakkoispuolella varoitettiin tietöistä, mutta kiertotie oli huonosti viitoitettu, vaikka tiesin siitä etukäteen. Ajoin harhaan kohti Hannoveria. Huomasin sen heti ja päätin, että no seuraavasta Ausfahrtista ulos ja takaisin oikealle tielle. Valitettavasti 100 m ennen poistumiskohtaa oli rekka tulella ja liikenne seis. Saksalaisen tavan mukaan moottoripyörät ajavat jonojen välissä, mutta sitten tuli stoppi, kun paloautot ilmestyivät paikalle. Siinä sitä sitten odottelin hikisenä tilanteen selviämistä ja juttelin parin saksalaisen motoristin kanssa. Toinen sanoi, että hän asuu tässä lähellä ja voi opastaa minut takaisin oikealle tielle. Niinpä kun siitä päästiin, ajelin hänen perässään maalaisteitä Buchholzin kautta Rotenburgiin johtavalle D75-tielle.



Autobahn on kuuma. Palomiehet tulivat onneksi nopeasti.

Mukava tie ajaa, mutta melko hidas lukuisien taajamien ja rajoitusten takia. Parempi silti niin kuin autobaanaa pitkin ajaminen. Rotenburgissa halusin nähdä keskiaikaisen kaupungin ja käydä lounaalla. Olin siellä kuumimpaan aikaan ja strippasin kevyempää päälle kaupungintalon parkkipaikalla. Keskiaikaisesta keskustasta en kyllä nähnyt mitään. Olinkohan väärässä kaupungissa. Rotenburgejakin taitaa olla Saksassa useampia. Siitä kaupungista en paljon kostunut. Sain tosin vihdoinkin yhteyden vanhaan ystävääni Michaeliin, joka oli sairaana kotona eikä jaksanut ottaa minua vastaan. Sovimme, että yritän seuraavana päivänä pistäytyä hänen luonaan Kölnissä ja ajoin sitten baanaa pitkin Osnabrückin ja Münsterin ohi Halterniin, jossa piti olla retkeilymaja aivan järven rannassa. Kesti aikansa ennen kuin osasin perille ja kuulin, että viimeinen huone oli juuri mennyt minuutti ennen minua saapuneelle parille. Yövyin sitten lähistöllä olevalla leirintäalueella, joka ei tarjonnut mitään erityistä kiinnostavaa.

Olo oli tavattoman hikinen ja uiminen olisi ollut mukavaa. Takana oli reilut 400 km ja onneksi ehkäpä tylsin osa matkasta oli tehty. Ikävältä tuntui se, että öljyä valui aina vain jostain ulos ja se sotki sekä saappaat että pyörän. Onneksi pyörä kulki hyvin. Mittarin mukaan 160 km/h irtosi helposti. En tosin ole varma, miten luotettava mittari on. Pitäisi jossain tarkistaa sen toiminta. Valitettavasti useimmat tarkistuspisteet eivät reagoi moottoripyörään. Tuota kovempaa en raaskinut yrittää, ettei matka katkea ennenaikaisesti johonkin moottoririkkoon.

Illalla otetun suihkun ja oluen jälkeen uni maittoi. Mittarissa oli tässä vaiheessa 643 km.

Aamulla heräsin seitsemältä ja purin teltan saman tien. Olin sopinut lähteväni kohti Kölniä klo 8 ja näin tapahtui. Pääsin kokeilemaan autobahnia aamuruuhkassa. Se ei ole mukavaa. Eilen ajoin Rotenburgista eteenpäin farkuissa ja ohuissa sadehousuissa, tänään päätin, että farkut riittävät myös autobahnilla. Olin väärässä. Vaikka vauhti ei päässyt nousemaan ruuhkasta johtuen, aamulla oli koleaa. Siis sadehousut päälle. Voisi luulla, että reilut 100 km menee autobahnilla tunnissa, mutta turha luulo. Siihen menee ruuhka-aikana 2 tuntia. Tietöiden rajoitukset hidastivat vielä ruuhkaakin tehokkaammin matkaa. olin Leverkusenissa sovitulla Shellillä klo 10.

Siinä vaiheessa oli jo kuuma. Odotellessani tarkastin öljyn ja ihmettelin, että sitä oli oikeastaan liikaa. En taida oivaltaa tämän koneen toimintaa. Rengaspaineet olivat OK ja

pikkupuhdistustakin ennätin tehdä. Sitten ajoin Michaelin perässä sämpyläkaupan kautta hänen luokseen aamiaiselle. Mukava visiitti ja loistavia saksalaisia sämpylöitä. Isännät olivat ottaneet oikein lomapäivän minun vierailuni takia. Olin otettu.

Kölnistä matka jatkui Aachenin suuntaan. Aachenin jälkeen olin jossain vaiheessa siirtynyt Belgiaan. Pilvet muuttuivat nopeasti tummiksi ja ilma viileni mukavasti. Sitten rästähti ja vettä alkoi tulla kaatamalla. Onneksi levähdyspaikka tuli 500 m päässä ja käänsin oitis sinne, sillä märät farkut jalassa ajaminen ei tuntunut mukavalta ajatukselta. Siinä sitten odottelin ison puun alla sateen loppumista. Välillä tuli rakeitakin, mutta sade loppui aikanaan. Kyselin vielä tietä paikalle sattuneelta puolalaiselta autoilijalta. Siitä ei ollut paljon apua, vaikka GPS autosta löytyikin. Näytti kuitenkin, että Liegen läpi pääsisi mukavasti isohkoa tietä (N90) pitkin. Taas väärin! Tie oli katu ja matkalla oli satoja punaisia valoja, tietöitä, tuhat liikenneympyrää ja miljoona autoa hidastamassa matkantekoa. Ja kaupungista ulos meneviä teitä ei oltu viitoitettu, joten haeskelua riitti. Vannoin mielessäni, että en enää aja kaupunkien läpi, vaan kierrän ne kaukaa.

Liege loppui joskus ja kyselyjen avulla pääsin sille N90-tielle. Ajelin pitkin Maas-jokea suuntana Namur. Tämä tie oli varsin mukavan näköinen ja helppo ajaa. Maisemat olivat kauniita joen varren teollisuuslaitoksia lukuun ottamatta. Ajattelin, että täällä jossain olisi mukava syödä jotain, sillä kello oli jo neljä iltapäivällä. Pysäytin parissakin kohdassa ja marssin sisään paikkoihin, joissa luki ”Restaurant”. Niissä tarjoiltiin kuitenkin vain juotavaa. Ihmettelin, missä sikäläiset oikein syövät - kotonaan kaikkiko? Yksi ukko neuvoi, että pari kilometriä takaisin päin on ravintola, jossa saa oikein ruokaa. Häneltä jäi sanomatta, että siellä vietettiin siestaa ja paikka avattaisiin vasta kuuden aikaan. Jatkoin siis matkaa.

Retkeilymajakirjani väitti, että Namurissa on yöpymispaikka. Sinne oli vain 30 km, joten päätin ajaa sinne ja katsella syötävää sieltä. Ajattelin vahingosta viisastuneena soittaa sinne ja varata paikan, mutta kas – eipä ollutkaan kenttää siinä kohdassa ja soittaminen jäi. Siis Namuriin toivossa, että tilaa olisi. Pakko olisi siis ajaa keskustaan. Minulla oli retkeilymajakirjan pikkuinen kartta, josta kävi ilmi missä suunnassa tavoitteeni oli. En kuitenkaan päässyt kartalle eli en tiennyt, mistä kohtaa kirjan kartta alkoi. Piti taas alkaa kysellä kansalaisilta tietä. Ja tilanne oli tuleva tutuksi. Yksi sanoo, että tuonne päin ja toinen näyttää aivan toiseen suuntaan. Lehtikioskista löytyi kuitenkin kaveri, joka tiesi paikan ja osasi ohjata minut sinne.



Retkeilymaja belgialaisittan

Retkeilymaja (AJ Namur, Avenue Felicien Rops, 8, B-5000 Namur, +32 81 22 36 88) oli hienossa talossa joen rannalla kohdassa, missä Sambre-joki yhtyy Maas-jokeen. Ja mukavaa tietysti oli myös se, että tilaa oli yöpymiseen. Paikasta neljän hengen huoneessa maksoin 15 €, mikä oli kohtuullista, kun telttapaikastakin piti maksaa 10 € monilla leirintäalueilla. Suihkuun ja viimeinen puhdas T-paita päälle enne ruokapaikan etsintää. Retkeilymajassa oli baari, mutta vain liharuokia, joten lähdin kauemmas etsimään syötävää ja matkalla katselin markkinoilla myytäviä ruoka-aineita. Kiinalaisessa ravintolassa tarjoiltiin sitten riisiä, kasviksia ja Jupiter-olutta. Ja retkeilymajassa myytiin mm. vaaleaa Leffeä ja Chimaytä. Belgia on mukava maa. Päivän päätteeksi matkamittarissa oli 975 km.

9.6.

On niin, ettei pitkäänkään ajaminen ole vaikeaa, mutta suunnistaminen on. Tämän opin joka päivä. Kysyin yhdeltä ohikulkijalta, missä olisi huoltoasema, jolla voisin vaihtaa öljyt koneeseen. vastaus oli, että 3 km tuohon suuntaan. Ajelin siis sinne, mutta mitään ei näkynyt. Kysyin uudestaan ja sain kuulla, että huoltoasema on 4 km takaisin päin. Kolmas sanoi, että tuosta 100 m päässä olevasta liikenneympyrästä se näkyy. Ei näkynyt. Neljäs sanoi, että 1 km takaisinpäin ja siinä on Total ja joku muu vierekkäin. Ei ollut, mutta vahingossa löysin paikan, jossa sain öljyt vaihdettua.

Ostin kaksi 2 l purkkia 10W40 öljyä. Ne maksoivat yli 50 €! Jostain syystä sain kaadettua koneeseen vain puolet eli toisen purkin sisällön. Joo, tyhjensin kyllä myös öljysäiliön. Merkillistä on tämän öljyn kanssa pelaaminen! Ilokseni sain palauttaa toisen purkin, mikä lievitti kalliin öljyn tuomaa tuskaa. Paikka oli Blonville Atlantin rannalla.

Mutta tätä ennen oli tapahtunut kaikenlaista. Namurista matka jatkui kohti Charleroiota mukavaa jokivartta seuraavaa tietä pitkin. Charleroi oli tarkoitus kiertää eteläkautta keskustakammon takia, mutta yksi epäonnistunut yritys ja väärä reittivalinta johti siihen, että seurasin kiltisti Monsin viittoja Charleroin pohjoispuolella.

Monsin ohitin samaa tietä käyttäen ja tällä kertaa raja oli selvästi havaittavissa. Rajalla piti nimittäin hidastaa kävelyvauhtiin, vaikkei mitään näkyvää kontrollia ollutkaan. Tarkastuskopeissa oli ainoastaan menneisyyden haamuja. Päätin pysähtyä rajalla kahville ja nauttimaan ranskalaiseen tapaan kahvia ja croissantin - un café noir et une croissant, s'il vous plaît.



Ranskan rajalla muodollisuuksiksi riittivät kahvin ja croissantin nauttiminen.

Sitten Valenciennesin ja Cambrain kautta Amiensia kohti. Ja taas petti suunnistus. Karttani mukaan minun piti poistua motarilta liittymässä 14, mutta kun mitään kartassa mainittuja paikkakuntia ei ilmaistu viitoituksissa, ajoin ohi. Niinpä päätin sitten palata reitille liittymän 13.1 kautta ja se olikin sikäli hyvä ratkaisu, että kyseinen tie oli kaunis, hyvápintainen ja mukava ajaa maalaismaisemissa. Tepastelin hetken luultavasti Friedcourtissa ja jatkoin Albertiin, jossa olin taas suunnitelman mukaisella reitillä eli tiellä D929.

Matka edistyi hitaasti ja oli vaihteeksi koleaa. Mietin ajaessani, olisiko Bretagne aivan liian kaukana aikatauluun nähden ja että pitäisikö sittenkin kääntyä jo täällä jossain kohti rannikkoa ja ajaa sitä pitkin pohjoiseen. Amiens tuli kuitenkin sujuvasti vastaan eikä kellokaan ollut vielä kovin paljon. Päätin, että Bretagne on liian kaukana, mutta Normandiaan ajaisin. Niinpä jatkoin motaria pitkin Le Havreen. Kaupungin vieressä etelään mentäessä on pari valtavaa siltaa yli Seinen. Pysähdyin maksupisteeseen kuullakseni, ettei maksua peritä motoristeilta. Ystävällistä! Silti ukko tuli oikein ulos kopista katsomaan pyörääni ja kyselemään vuosimallia. Hieman harmitti, että FIN-tarra oli irronnut jo kauan sitten. Ehkä se ei olisi ollut hyödyllinen, sillä suomalaisia ei täällä päin liikkunut. Olin ehkä eksoottinen näky!

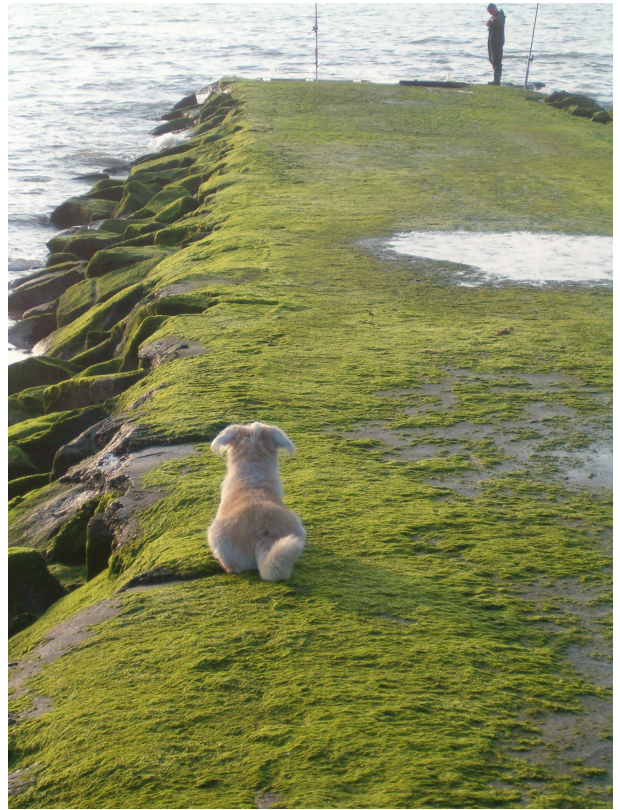


Silta yli Seinen Le Havressa.

Ja sitten suunnistettiin. Tarkoitus oli ajaa Honfleurin jälkeen rantaa pitkin Villers-sur-Meriin. En tiedä, mitä reittiä sinne lopulta pääsin, mutta monta harhaa, kyselyä ja tuntia se kesti. Kartalla se näytti niin selvältä. Matkalla ohitin mm. Trouville-sur-Merin, joka oli varsinainen pintapaikka ja täynnä varakkaan oloisia kansalaisia. Leirintäalue Blonvillessä (Camping de la Plage, 109 avenue Michel d'Ornano, 14910 Blonville-Sur-Mer. p. 02 31 87 92 46, 15,30 €/yö teltassa) ei ollut se, jota etsin, mutta voimat olivat jo lopussa ja pimeä alkoi laskeutua. Blonvillessä tehdyn öljynvaihdon ja pizzeriavierailun jälkeen kävin sitten vielä rannalla kävelemässä ja simpukankuoria keräilemässä.

Meren ääni on loistava mielen rauhoittaja. Ja sitten totesin, että tässä paikassa suihkut suljetaan klo 21. Minkähän takia? Siispä likaisena nukkumaan.

Mittarissa päivän lopuksi 1449 km. Matkaa tuli siis tehtyä 474 km.



Laskuveden aikaan Blonvillessä.

10.6.

Lienee sunnuntai. Yö ei ollut kaksinen, sillä naapurissa asuntoautossa asunut ranskalaispariskunta tappeli pitkälle aamuyöhön. Tavaraa lensi ja erilaisia tömähdyksiä kuului ovien paukuttelun lomassa vähän väliä. Nousin ylös toivossa, että pääsisin nyt aamulla suihkuun, mutta klo 7 ne olivat edelleen lukossa. Ehkä siellä säästettiin vettä (vaikka suihkusta perittiin lisämaksu). Kello 8 pääsin sitten vihdoinkin suihkuun. Odottelu ei haitannut, sillä yö oli kostea ja annoin teltan kuivua ennen pakkaamista. Koska kahvilaa ei ollut, nautin vararavintona ollutta Herbalife-pirtelöä aamiaiseksi ennen tien päälle lähtemistä.

Ajelin mahdollisimman lähellä rantaa yrittäen pysytellä karttaan merkityllä tiellä. Aina se ei ollut helppoa, sillä paikkakuntia ei edelleenkään ollut kartalla. Suuntana oli Ouistreham, jossa kuvittelin olevan lautta joen yli. Kävi ilmi, että lautta meni Englantiin ja joki ylitettiin siltaa pitkin. Ouistrehamissa juttelin paikallisten (lue ranskalaisten) motoristien kanssa ja he varoittivat maratoonareista, joiden vuoksi edessä oli tiesulkuja ja kiertoteitä. Tässä vaiheessa viimeistään totesin netistä kopioimani Michelinin kartan tyystin kelottomaksi. Onneksi ostin Saksasta uuden kartan.

Päädyin kahville jonnekin Courseulles-sur-Merin paikkeille. Normandian rannikko oli kaunis leppeässä kesäsäässä. Meri oli upea ja hiekkarantaa silmänkantamattomiin. Joka puolella oli erilaisia muistomerkkejä toisen maailmansodan kuuluisaan maihinnousuun liittyen, mikä sai kulkijan syvällisempiin aatoksiin. Ainakin siihen asti, kun joku kiertelevä sirkusryhmä tuli pitämään armotonta

meteliä illan esitystä mainostaessaan ja pilasi tunnelman täysin. Sunnuntaiaamuna kirkonmenojen aikaan...

Matka jatkui rannikkoa pitkin hissukseen, sillä yhtenään tuli vastaan 30 km/h rajoitusalueita. Vähitellen päätin, että paluumatka tapahtuu moottoritietä pitkin. Sitä ennen piti kuitenkin tutustua matkan muutettuun pääkohteeseen eli Normandian maihinnousurannikkoon. Valitsin omaksi rantautumispaikakseni Omaha Beachin, jossa on Amerikkalaisten perustama maihinnousumuseo ja monista dokumenttielokuvista tuttu hautausmaa, joka jatkuu ja jatkuu. Nimiä, numeroita, ristejä silmänkantamattomiin. Tämä hautausmaa minun piti valokuvata muistoksi, mutta kamera teki tenän juuri ennen kuin pääsin sinne. Kaiken sen Euroopan läpi ajamisen jälkeen en lopulta saanut yhtään kuvaa tästä hautausmaasta. Yksi asia kävi selväksi: yhtään HP-merkkistä kameraa en enää osta.



Omaha Beach rauhanomaisena maisemana.

Vierailijakeskuksessa oli paljon maihinnousuun liittyvää aineistoa ja elokuvia, joissa operaatio käydään seikkaperäisesti läpi. Yhdessä huoneessa luetaan nauhalta jatkuvasti läpi kaatuneiden nimiä. Tuhansia sankareita, karmeassa tehtävässä. Paikka veti ilmeen vakavaksi ja sai mietteet syvällisiksi. Amerikkalaiset pitivät erittäin tarkasti huolta siitä, että alueen tunnelma pysyy vakavana, suorastaan hartaana, ja siksi siellä ei ollut edes minkäänlaista matkamuistomyyntiä tai kahvilaa. Siksi en myöskään voinut ostaa kameraani pattereita pilalle menneiden akkujen tilalle. Ranta on kymmeniä metrejä jyrkänteen alapuolella ja tuntuikin yllättävältä, että juuri tämä kohta oli valittu maihinnousuun soveltuvaksi. Laskuveden aikaan tasaista rantaa on pari sataa metriä ennen jyrkän rinteiden alkua. Ajatus rannan yli juoksemisesta vihollisen tulittaessa ylhäältä bunkkereista oli puistattava.

Järkyttävä määrä laivoja, lentokoneita ja miehiä oli suorittamassa maihinnousua, joka vaikeuksista huolimatta onnistui. Yhteensä 47 divisioonaa oli mukana taistelussa, 6 000 alusta, 12 000 lentokonetta ja 5 000 tonnia pommeja. Kaatuneita oli liittoutuneiden puolella 10 000.

Maihinnousu oli suunniteltu kuukausia etukäteen, mutta myrskyisä sää ja korkea aallokko olivat vähällä pilata koko operaation. Maihinnousualuksia varten suunnitellut koottavat laiturit eivät kestäneet aallokossa ja koko operaation huolto vaarantui. Joka tapauksessa 6.6.1944 eli melko

tarkkaan 63 vuotta aikaisemmin tämä paikka oli ollut se, jossa tehtiin maailmanhistoriaa ja jossa tuhansia miehiä sai surmansa.

Minun oli aika kääntyä takaisin päin. 10 km päässä Port-en-Bessin-Huppainissa kävin syömässä ja tutustuin toiseen matkan pääkohteeseen, vuoroveteen. Se on kiehtova ilmiö ja näyttävä juuri täällä, missä vesi pakkautuu Englannin kanaaliin ja nousee laakeilla rannoilla monta metriä. Merenkulkijat ovat keksineet tavat veneiden säilyttämiseen vuorovesialueilla. Satamissa on padottavia altaita, joissa vesi säilyy laskuvesiajan yli. Nousuveden tultua luukut voidaan avata ja purjehtia merelle. Pienemmät veneet laskeutuvat yksinkertaisesti pohjaan ja jäävät kallelleen makaamaan, kunnes nousuvesi ne taas irrottaa. Laskuveden aikaan on kätevää puhdistaa veneen pohja tai tehdä muita huoltotöitä.

Ranta on tietysti mielenkiintoinen laskuveden aikaan, sillä meri tuo aina jotain rantaan. Paljon ihmisiä käveleekin keppien kanssa laskuveden paljastamilla rannoilla kuka mitäkin etsien. Ja muutamaa tuntia myöhemmin ranta on meren vallassa. Merkillinen ilmiö tämäkin.



Port-en-Bessin-Huppain laskuveden aikaan ja muutamaa tuntia myöhemmin.

Paluumatkan aloitin siis moottoritietä käyttäen. Kiersin Caënin etelän kautta ja jatkoin takaisin Le Havreen päin. Uusilla pattereilla kamera taas toimi ja otin kuvia Le Havren silloista ja Seinestä. Pysähdyin tankkaamaan A29:llä Rouenin pohjoispuolella ja mietin samalla yöpymispaikkaa karttaa tutkien. Paikalle sattui ranskalainen motoristipari ja kysyi, tarvitsinko apua. He auttoivat minua soittamalla Dieppeen retkeilymajaan tai selittämällä, mitä puhelimeen vastattiin, sillä en saanut siitä itse selvää. Kävi ilmi, että paikan puhelin ei toiminut ollenkaan. Se oli ehkä hyvä, sillä toinen vaihtoehto oli Eu-le-Treportin retkeilymaja, jonne minut toivotettiin tervetulleeksi, tilaa oli. Myöhemmin selvisi, että olin siellä ainoa vieras, joten tilaa tosiaan oli.

Eu oli pieni kaupunki, mutta silti retkeilymajan (Centre des Fontaines, Rue des Fontaines, BP-123-76260 Eu) löytäminen kesti kauan. Sinne piti osata ajaa oikeaa reittiä, sillä se oli joen rannassa melko erikoisessa kohdassa. Ja taas kysely kansalaisilta sai minut pelkästään hämmennyksen valtaan. Taisin lopulta osua sinne vahingossa. Minut majoitettiin entisen kuninkaanlinnan keittiöön, josta oli tehty majoitustiloja. Melko miellyttävä ja rauhallinen yöpaikka ja samaa voi sanoa itse kaupungista. Sunnuntai-ilta tarkoitti, että kauppoja tai kahviloita ei kannattanut etsiä. Ainoa paikka, mistä sai jotain syötävää ja juotavaa oli paikallinen huoltoasema, jonne kerkesin pari minuuttia ennen sen sulkemista. Iltapalana oli sitten paketti TUC-keksejä ja olutta. Sitä nautin entisen kuninkaanlinnan pihalla kauniissa kesäisessä säässä.



Huone on käytävää pitkin vasemmalla. Melko mielenkiintoinen asumus.



Pyörä parkissa EUn retkeilymajan edessä.

11.6.

Uni maistui hyvin ja aamupalalle mennessä totesin, että minua palvelemissa oli keittiössä 2 henkeä ja respassa yksi. Olin siis ainoa vieras, joten sain nauttia aamupalan rauhassa. Tarjolla oli patonkia, marmelaadia ja kahvia. Varsin ravitsevaa siis.

Kymmenen maissa pakkasin pyörän ja lähdin etsimään pääsyä ulos kaupungista. Suuntana oli Calais. Maisema oli laakea eikä niin mukava kuin edellispäivänä, mutta pikkuteitä oli ihan kiva ajella. Kiirettä ei ollut eikä varsinaista päämäärääkään. Viitat loppuivat taas ja jouduin kyselemään tietä pariin otteeseen. Sitten oli tietöitä, kiertoteitä ja lopulta päädyin motarille. Paikkaan, jonne halusin, ei kuitenkaan mennyt isoa tietä ja yritin keksiä oikean pikkuteistä. Suunnittelin nimittäin meneväni lautalla Belgiasta Hollantiin. Sitä en koskaan löytänyt ja niin kirosin sekä ranskalaiset että belgialaiset viittojen ja karttojen laatijat. Sivuutin Calaisin ja myöhemmin harmittelin, etten ajanut Brüggeen, sillä siellä olisi ollut kaikenlaista nähtävää. Tuuria oli parissa kohtaa, kun selvisin takaisin kartalle vahingossa.

Lopulta löysin itseni ajamassa valtavan pitkää ja syvää tunnelia pitkin kohti Zeelandia Hollannissa. Tunnelilla oli pituutta 6,6 km ja syvyyttä hulpeasti. Siellä ei tiennyt, mennäänkö ylä- vai alamäkeä, kun horisontti puuttui. Vauhti oli kaikilla sama kuin maanpäälläkin eli melkoinen.

Tavoitteeni oli Domburg, taas retkeilymajan takia. Middelsburgista oli viitoitus Domburgiin, mutta ihan eri reittiä kuin olisin itse ajanut. Reitti oli hidas pikkukaupunkien kujien kautta, mutta perille pääsin. Retkeilymajaa (Stayokay Hostel, Duinvlietweg 8, 4356 ND Oostkapelle, +31 118 581 254) piti myös haeskella, mutta se kannatti, sillä paikka oli viehättävä - vanha linna puiston keskellä. Yöpyminen oli kai retken kallein, 27 €, mutta silti se kannatti.



Miellyttävä miljöö retkeilymajaksi Domburgissa.

Domburgissa sain ehkä retken parhaan lounas-päivällis-illallisen. Iso annos kasvistortillaa ja kylmää olutta tekivät terää pitkän päivän jälkeen ja meren rannalla käveleminen oli sopivan erilaista päivän ajamiseen verrattuna. Retkeilymajassa nautin vielä suihkun jälkeen Kapittel Triple –olutta. Tunnelma oli korkealla. Hetken.

Retkeilymajassa ei ollut erikseen mies- ja naishuoneita, mikä tiedoksi kerrottakoon. Minua se ei häirinnyt, mutta sen sijaan eräs aivan pönttö englantilainen miespuolinen Mr. Beanin näköinen pyöräilijä pilasi yön jokseenkin täysin metelöimällä pitkään ennen kuin meni nukkumaan, kuorsaamalla sen jälkeen ja nousemalla varhain taas metelöimään. Ne neljä naispuolista yöpyjää eivät häirinneet ollenkaan.

Päivän päättyessä trippimittariin oli kertynyt 2206 km.

12.6.

Aamulla lähdin kohti Rotterdamia. Ensin piti kuitenkin löytää bensa-asema. Ohjeiden mukaan ajaen löysin vain yhden, joka oli suljettu jo vuosi sitten. Lievä hermostuneisuus oli jo päällä, kun löysin toimivan aseman ja sain tankattua. Tankkiin meni lopulta vain 14 litraa, joten olisin voinut ajaa vielä 100 km ennen polttoaineen loppumista. Samalla katsoin öljyn määrän. Ei tarvinnut lisätä. Hyvä, huokaisin mielessäni.

Päivän tyhmin suunnistuspulma ilmeni lähellä Rotterdamia, kun kuvittelin ajavani Rozenburgista siltaa pitkin Maassluisiin. Paikan löytäminen oli vaikeaa, mutta käämini paloivat vasta siinä vaiheessa, kun löysin oikean paikan, mutta törmäsin kylttiin, jossa sanottiin sillan olevan suljettu. Eipä sitäkään voitu sanoa aikaisemmin missään. Ja sitten en päässyt takaisin Rotterdamiin johtavalle tielle, vaan jouduin käymään kääntymässä Europoortissa asti. Se oli muuten merkillinen paikka. Jos haluatte nähdä suuren sataman ja logistiikka keskuksen, niin pistäytykää ihmeessä.

Kilometritolkulla huolintaliikkeitä ym. jos sellainen jotakuta kiinnostaa. Europoortista Rotterdamiin päin ajaessani tuli vastaan viitta Rozenburgiin, jossa mainittiin lauttayhteydestä joen yli. Siinä vaiheessa ajattelin, että pitääkö tunkkinne ja jatkoin moottoritietä kohti Rotterdamia.

Jos suuret moottoritierakennelmat, risteykset 4-5 kaistaa suuntaansa, sillat ja tunnelit kiinnostavat, niin käykää Rotterdamissa. Itse en ajanut kaupunkiin, vaan menin liikennesirkuksessa vähintään 120 km/h sokkona moottoritien viittoja uskoen ensin kohti Haagia ja sitten Amsterdamia. Amsterdamiin en mennyt, vaikka muistojen verestäminen olisi ollut mukavaa. Kävin noin vuonna 1976 Amsterdamissa silloisen tyttöystäväni kanssa Honda CB 450:llä. Se oli mukavasti onnistunut reissu ja noita samoja paikkoja olisi ollut ihan mukava nähdä näin pitkän ajan jälkeen. Nyt se kuitenkin sai jäädä.



Den Helderin lähellä uusi ja vanha tekniikka kohtasivat.

Schipholin kohdalla oli pakko pitää kahvitauko. Olin ajanut 2 tuntia ja päässyt vain 100 km päähän. Öljytilanne oli OK ja kahvi maistui hyvältä. Siitä sitten jatkoin Haarlemin ohi Alkmaariin ja kohti Den Helderiä. Tähtäsin luonnonsuojelualueelle lähellä Callantsoogia. Siellä laitoin pyörän parkkiin ja lähdin tutustumaan paikalliseen luontoon. Tein miellyttävän kävelyretken polkuja pitkin, mutta alueen erikoisuuksia eli kapustahaikaroita tai viiksitimaleita en nähnyt.

Matka jatkui Den Helderiin ja tankkaamaan. Öljyä oli sopivasti, vaikka posket olivatkin taas nuhruiset. Den Helderistä sitten 30 km pitkälle padolle yli Ijsselmeerin. Se oli muistissa hyvin edelliseltä reissulta, vaikka aikaa olikin jo vierähtänyt. Tuulihaukkoja oli edelleen seudulla runsaasti. Tuuli oli leppeää ja padolla saattoi hyvin ajaa 130-140 km/h. Rajoitus saattoi olla alhaisempi, mutta monet menivät paljon lujempaakin.

Edellisellä reissulta tultiin etelään Leeuwardenin kautta ja siksi päätin mennä uutta nähdäkseen Sneekiin, jossa olisi myös retkeilymaja (Stayokay, Kamerlingh Onnerstraat, sittemmin muuttanut uuteen rakennukseen aivan lähelle: Oude Oppenhuizerweg 17, 8606 JA Sneek, p. 0515-412132). Retkeilymajaan ei näkynyt yhtään viittaa, mutta sisään tuloväylän varrella olleen infotaulun perusteella suunnilleen sinne päin ajamalla ja kansalaisia haastatteleamalla löysin puolivahingossa oikean paikan. Retkeilymajan reseptionisti tarjosi mahdollisuutta laittaa pyörä hänen omaan talliinsa. Mainitsin, että siitä saattaa tippua vähän öljyä, mutta hän sanoi, ettei se haittaa.

Huomasin sitten, ettei se todellakaan tuntuisi missään, sillä tallissa ollut museoikäinen Mersu oli pudottanut monta litraa öljyä lattialle.

Kannoin taas tavarat sisään ja lähdin saman tien jalan kaupunkiin etsimään syötävää. Matkalla löysin kaupan, josta ostin T-paitoja, sukkia ja vyön katkenneen tilalle. Vaatehuolto oli koko matkan vaikeaa – siis olematonta ja kaikki vaatteet olivat jo likaisia, vaikka joitakin olin yrittänyt pestä sopivissa paikoissa.. Onneksi ostokset olivat halpoja. Kiinalainen ravintola oli rauhallinen ja ruoka maukasta (kun sain onneksi omistajan ymmärtämään, ettei kasvisriisiin kuulu laittaa kinkkua). Se jälkeen olikin mukavaa palata majapaikkaan katselemaan uutisia ja testaamaan Duvelin makua.

Päivän päättyessä matkamittarissa oli 2553 km.

13.6.

Aamu oli yhtä harmaa kuin eilenkin. Hollantilainen aamupala koostui vaaleasta leivästä, vähän vähemmän vaaleasta leivästä, voista, marmelaatista, suklaaleivitteestä, juustosta, leikkeleistä ja kananmunista, joita ei aikaisemmin ollut missään tarjolla. Tarjoilu oli karumpi kuin miltä ehkä kuulosti. Joka tapauksessa syötävää oli riittävästi varsinkin, kun sitä oli jakamassa vain 3 henkeä.

Ennen lähtöä ja pakkaamista oli taas vuorossa öljyn tarkistus. Tulos oli huolestuttava: mittatikun pää ei edes kastunut. On tämä merkillistä. Välillä öljyä ei kulu ollenkaan ja välillä muutaman sadan kilometrin matkalla se tuntuu loppuvan kokonaan. Edellisen kerran lisäsin öljyä Ranskassa ennen öljynvaihtoa. Saappaat öljyyntyvät entistä nopeammin. Toivoin, ettei tilanne pahenisi, sillä matka oli vielä pitkä ja iso osa siitä oli tarkoitus ajaa moottoritietä, jolloin kierrokset olisivat 5000–6000. Onneksi olin varustautunut öljynkulutukseen ja puolen litran lisääminen riitti tässä vaiheessa.

Muuten pyörä pelitti hyvin ja ajaminen oli mukavaa. Säätilan harmaus oli hieman tunnelmaa latistava, mutta ei sentään satanut. Lähdin Sneekistä kohti Bremeniä, mutta päätin ajella Groningenin eteläpuolelta pieniä teitä pitkin. Poistuin moottoritietä A7/E22 Leekin kohdalla ja ajelin mukavia teitä pitkin kohti Vriesiä ja Zuidlarenia. Suunnistus toimi jostain syystä hyvin – olinko oppinut jotain – mutta matkantekoa hidastivat monet tietyöt. Zuidlarenin kaupunki oli aivan sekaisin tietöiden takia eikä siltä löytynyt edes kunnon kahvipaikkaa. Kaupungista pois pääseminenkin oli mutkikasta. Zuidlarenista jäi mieleen lähinnä kaunis kirjastotalo.



Tankkasin Zuidlarenissa ja päätin ajaa tankin tyhjäksi ennen seuraavaa taukoa. Näin sitten tein ja huitaisin saman tien Saksaan saakka ja pysähdyin jossain Oldenburgin ja Bremenin välissä olevalle Raststättelle. Tauko oli kyllä paikallaan, sillä hartia- ja selkälihakset olivat tyystin hapoilla siinä vaiheessa. Kevyen lounas-ciabatan ja kahvin jälkeen juttelin nuoren naispuolisen motoristin kanssa hetken. Hän oli viemässä 250 cc Hondaansa uudelle kotipaikalleen Münchenin lähistölle. Melkoinen matka hänelläkin edessä. Kysyin tiesikö hän jotain Hampurin lähistön tietyötilanteesta. Hänen mielestään kannattaisi ajaa Hampurin ohi Elbe-tunnelin kautta ja jatkaa kohti Lyypekkiä tietä D206. Päätin noudattaa ohjetta, sillä ajatus A1-autobahnista ja tietöistä klo 16 aikaan ei tuntunut houkuttelevalta.

Niinpä sitten tutustuin toiseen pitkään – 3,3 km – tunneliin ja alitin Elben ajaen kohti Kieliä. Jostain syystä tässä vaiheessa jalkoja alkoi pakottaa, varsinkin polvia. Selkää jomotti myös ja kaasukäsikin alkoi väsyä. Niinpä oli pakko pitää taukoa ja loikoilla levähdyspaikalla. Onneksi sää oli muuttunut aurinkoiseksi ja kesäiseksi.

Tie B206 oli myös pelkkää tietyötä. Onneksi liikennettä oli kuitenkin vain vähän eikä kiirettä ollut. Olisin Lyypekissä varsin ajoissa. Saavuin kaupunkiin eri suunnasta kuin luulin, mutta nyt minulla oli kaupunkikartta mukana ja osasin hyvin samaan retkeilymajaan kuin alkumatkasta. Tai melkein osasin. Opin nimittäin edellisellä kerralla, että katu retkeilymajan edessä on yksisuuntainen alas päin. Siksi mietin nyt, että ajan sen eteläpuolella olevaa katuä ylös, käännyin siellä kaksi kertaa vasemmalle ja ajan sitten alas retkeilymajan luo. Väärin. Mäellä ei voinut kääntyä vasemmalle. Jouduin sumppuun, jossa oli pelkkiä yksisuuntaisia katuja väärin suuntiin ja erilaisia ajokieltoja joka puolella. Parin kymmenen minuutin kierros vanhassa kaupungissa olisi jalan ollut ihan mukavaa, mutta tästä en pitänyt. Lopulta pääsin takaisin Lyypekin kuuluisien kaupunginporttien luo ja päätin ajaa retkeilymajalle samaa reittiä kuin viimeksi eli puoli korttelia vastavirtaan yksisuuntaista katuä. Strategia toimi hyvin eikä kukaan huomannut mitään.



Lyubeekin kaupungin portilta on vain pari sataa metriä retkeilymajaan.

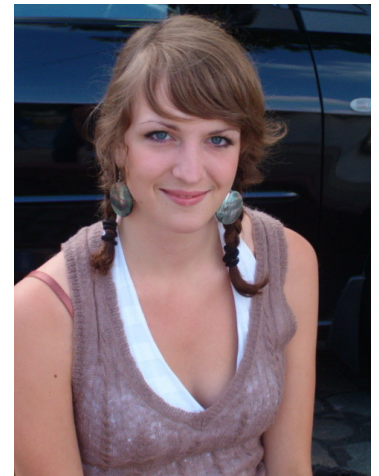
Majoituin samaan huoneeseen kuin alkumatkasta. Kävin suihkussa ja lähdin pizzalle. Ihmettelin samalla mielessäni kertomuksia, kuinka jotkut ajavat 1000 km päivässä ilman isompia ongelmia kunnon kanssa. Minulla oli mittarissa 3011 km ja olin totaalisen väsynyt. Matkaa oli siis kertynyt alle 500 km. Aikaa oli tosin kulunut pikkuteillä niin, että moottoritillä samassa ajassa olisi

varmaan kerinnyt ajaa pari sataa kilometriä enemmän. Millaistahan olisi heittää joku iron button keikka? Huh!

Pizzan jälkeen olo oli täysi ja raukea. Lojuin punkassa ja kuuntelin radiota. Se on hyvää saksan kielen harjoitusta. Opin, että sähkön hinta on nousussa ja että sähkön siirtomaksut voivat pian olla 40% energian hinnasta. Näin se taitaa meilläkin olla. Aikani maattuani lähin kävelemään kanavan rantaan. Ostin pullon olutta ja aloin kirjoittaa jonkinlaista yhteenvetoa matkasta, joka oli lähestymässä loppua. Mietin, mitä olin matkalla nähnyt. Olin nähnyt joukon eri ammateissa toimivia ihmisiä. Osa heistä oli ollut kohteliaita ja ystävällisiä, osa suorastaan tylyjä. Matkani ei saanut minua muuttamaan käsitystäni, että ranskalaiset puhuvat kohteliaasti, mutta käyttäytyvät epäystävällisesti. Voi olla, että kieli on osasy syy tähän kokemukseen, sillä ranskani on niin huono, etten kykene keskustelemaan ranskalaisten kanssa heidän omalla kielellään. Saksalaisten kanssa on toisin ja se voi johtaa parempaan yhteisymmärrykseen. Tosin voisi kuvitella, että myös vieraalla kielellä voisi olla ystävällinen.

Rikkaita ihmisiä oli myös paljon. Rikkaita ainakin ajoneuvojen olemuksen perusteella ja varsinkin Trouvillen rantakadulla. Ja yhtä aikaa saattoi nähdä ihmisiä kerjäämässä rahaa kadulla – mahdollisesti uuteen annokseen. Onkohan tärkeämpää ajaa hienolla autolla, koska itse ajaminen on niin mukavaa vai siksi, että muut näkisivät, miten hieno se auto on? Entä voiko kalliilla autolla ajaa vaatimattomasti? Mietin omaa pyörääni. Se on vuodelta 1977, vanhanaikainen rakenteeltaan ja varusteiltaan, vuotaa öljyä eikä varmaan ole monen mielestä hieno. Silti olin sillä hetkellä siihen hyvin tyytyväinen. Se oli paras pyöräni koskaan. Se oli kuskannut minut sinne, minne olin halunnut päästä ja toiminut öljyvuotoa lukuun ottamatta mainiosti. Lisäksi se sopii minulle mainiosti, sillä en ole itsekään enää nuori. Itse asiassa olen sen verran vanhanaikainen, että pidän Hondani klassisista linjoista paljon enemmän kuin nykyisten möhköjen mallista.

Jatkoin kuitenkin ihmisten miettimistä. Kuka mahtoi oikeasti olla se nuori nainen, joka otti satamassa lippuni, kun olin lähdössä, ja toivotti hyvää matkaa? Oliko se saksalainen pariskunta Halternin leirintäalueella unelma-ammattissaan tarjoillessaan olutta matkailijoille? Mikä sai heidät haukkumaan asiakkaitaan toisille asiakkaille? Entä se iloinen tarjoilija Domburgissa, joka toi minulle matkan parhaan päivällisen? Entä tyttö Lyypekissä kanavan rannalla, tyttö, joka puhui jatkuvasti puhelimeen – sydänsuruja? Hänen nimensä oli Hanna ja hänen kanssaan kuljin hetken Lyypekin kaduilla. Lukuisia ihmisiä näin, mutta heidän elämänkohtalonsa jäi arvoitukseksi.



Maisemat olivat vaihdelleet matkan aikana melkoisesti. Pohjois-Saksassa ei ole juuri minkäänlaisia korkeuseroja ja alava maa vaikuttaa maisemallisesti köyhältä. Toisaalta pikkukylät ovat usein varsin viehättäviä. Etelämmäs mennessä on enemmän mäkiä ja jokivarsia seurailevat tiet ovat mukavia sekä maiseman että ajamisen puolesta. Olisi varmaan pitänyt tutustua Ardenneihin paremmin, mutta se jää tehtäväksi joskus myöhemmin. Joka tapauksessa Aachenista länteen rannikolle saakka maisemat olivat oikein kauniita. Myös kulttuurimaisemissa oli paljon viehättävää, sellaista, mitä ei Suomessa näe. Erityisesti kaupunkimiljöö oli monessa paikassa viipymään kutsuva. Myöhemmin huomasi, että Wismar oli tässä suhteessa mainio esimerkki.

Rannikko ja meri olivat tietysti upeita. Vuorovesi ihmeellisyydessään korosti alati liikkuvan meren lumoa ja Normandian rannikon korkeat äkkijyrkät rinteet ovat aivan omanlaisensa maisema. Hollanti on taas aivan oma lukunsa. Alavampaa maata on vaikea kuvitella, mutta kanavat ja maaseudun omaleimaiset rakennukset tuulimyllyineen toivat näkyymiin hienovaraisen oman vivahteensa. Missään muualla ei varmaan voi ajaa moottoripyörällä sillan alta niin, että yläpuolella virtaavassa kanavassa liikkuu veneitä.

14.6.

Aamupalan nautin kahvilassa Lyypekin vanhassa kaupungissa. Sitten taas pakkaamaan vielä kerran. Laitoin sivulaukkuihin mahdollisimman vähän tavaraa, jotta voisin sijoittaa niihin jotain kotiin tuotavaa. Öljyn tarkastus kuitenkin ennen pakkaamista. Ei hätää.

Päätin ajaa pieniä teitä Rostockiin. Niinpä etsin B105:n ja suuntasin kohti Wismaria. Siellä pidin torin laidalla olevassa kahvilassa tauon ja pistäydyin sitten ostamaan pojalle baskerin tavaratalosta kävelykatualueelta. Wismar teki hyvän vaikutuksen. Wismar on kuulemma saanut kaupunkioikeudet jo vuonna 1229. Keskustassa on suuri tori, jonka keskellä on kuuluisa takorautainen kaivo. Torin ympärillä on rakennuksia aina 1300-luvulta asti.



Wismarin tori, jossa takorautainen kaivo sijaitsee.

Wismarin jälkeen yritin etsiä ruokapaikkaa ennen Rostockia, mutta kun sopivaa ei näkynyt, päädyin paikalliseen Aldiin ostamaan eväitä levähdysalueella syötäväksi. Kauppaan päästyäni tiesin kyllä, mitä tulen kaipaamaan. Puolen litran oluttölkki maksoi halvimmillaan Aldissa vain 0,29 €. Pidän Saksasta!

Ja sitten Rostockiin. Wismarin jälkeen kaupunki oli ruma. En keksinyt mitään erityisen kiinnostavaa tehtävää siellä, joten otin joitakin valokuvia kunnostetuista taloista ja ajoin satamaan odottamaan Superfastin lähtöä. Aikataulun mukaan se lähtisi vasta joskus aamuyöllä, joten odottelu-aikaa jäi runsaasti. Tuliaisin ostin matkalla isosta ostoskeskuksesta – karkkeja, mitäpä muutakaan.

Satamassa tapasin kreikkalaisen miehen 1300:lla Yamahalla. Hän oli kotoisin Ateenasta ja matkalla Nordkapiin. Että jotkut tekevät vähän pitempiäkin retkiä. Motoristeja tippui vähitellen lisää. Puhdistelin omaa pyörääni öljystä ja pyysin Kuopiosta kotoisin olevaa pariskuntaa ottamaan kuvan

itsestäni ajokkini kanssa. Jotain todistusaineistoa matkasta. Ja sitten, kuinka ollakaan, huomasin, että öljytankki oli jälleen liian tyhjä, vaikka Lyypekissä öljyn pinta oli oikealla korkeudella. Merkillistä, arvaamatonta kulutusta. Lyypekki-Rostock-väli oli vauhdiltaan hidasta moottoritiehen verrattuna, mutta silti öljyä oli taas hävinnyt. Kaadoin loput mukanani olleesta öljystä tankkiin ja tallasin kosovolaisen tyyppin kanssa kilometrin päähän huoltoasemalle ostamaan taas kerran litran öljyä.



Matka on päättymässä Rostockin satamassa.

Lähtöselvitys alkoi ilmoitettuun aikaan eli 21.30. Kesti pienen ikuisuuden ennen kuin pääsimme ajamaan laivaan. Kello oli noin 1, kun vihdoinkin olin laivassa ja valmiina hakeutumaan yöpymispaikkaan – tällä kertaa makuupussin, patjan ja muiden työtarpeiden kanssa. Löysin sopivan nurkan lepotuoliosaston lattialta ja asetuin taloksi. Kuuntelin iPodia, söin pähkinöitä ja nautin saksalaista olutta. Jossain vaiheessa heräsin todetakseni, että on syytä alkaa nukkua.

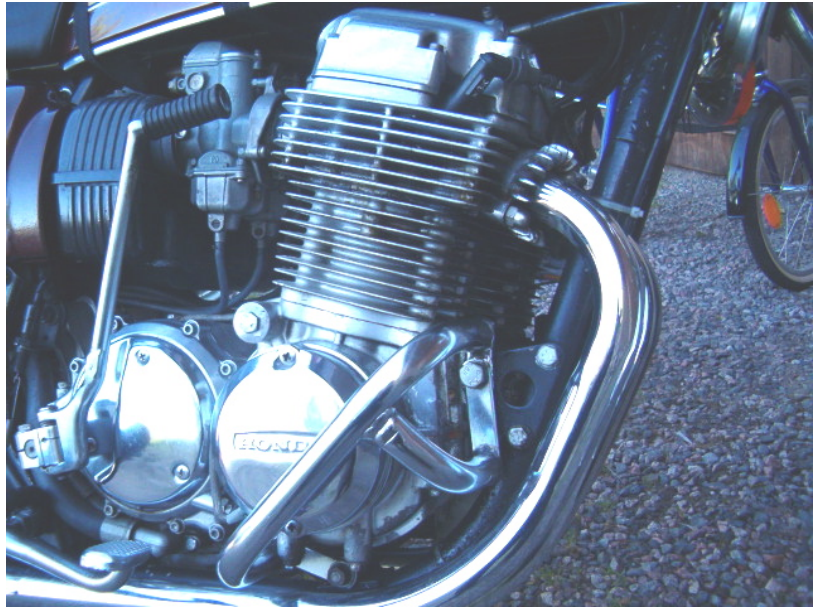
Heräsin lopulta aamulla kymmenen aikoihin ja lorvin kannella aikani ennen kuin menin saunaan. Se teki hyvää, olinhan ollut huonojen suihkujen varassa melkein kaksi viikkoa. Sitten lorviminen jatkui eikä laivamatkalla ollut paljon tekemistä. Juttelin kuopiolaisten kanssa ravintolassa ja kuljeskelin edestakaisin.

Seuraavana yönä nukkuminen oli vaikeaa ja kuljin enimmäkseen edestakaisin pitkin laivaa. Onneksi laiva oli perillä aamulla melko varhain ja pääsin sieltä nopeasti ulos, kun joku rekkakuski sotki purkamisen tyystin. Muut motoristit näyttivät jäävän mottiin. Loppumatka meni joutuisasti mennyttä taipaletta miettien. Erityisesti olin tyytyväinen siihen, että uskalsin lähteä öljyvuodosta huolimatta. Jos tämä matka olisi jäänyt tekemättä, kynnys olisi luultavasti vain kasvanut ja unelma olisi voinut jäädä kokonaan toteuttamatta. Voisi olla mukavaa matkailla pyörällä, jonka tietää olevan kunnossa niin, ettei sitä tarvitse murehtia. Toisaalta vanhan pyörän ajaminen on erilaista kuin uuden.

Kaikki meni siis lopulta hyvin. Öljyvuodon syy ei ole vielä selvinnyt. Sitä voi tulla joko sylinterin kannen ja sylinterin välistä tai venttiilikopan ja kannen välistä. Keskimmäiset tulpat ovat öljyisiä, mutta pesun ja ajamisen jälkeenkään en päässyt varmuuteen asiasta. Kannen tiivisteen vaihtaminen ilman varmuutta sen hyödyllisyydestä ei oikein innosta. Samalla tulisi tietysti tutkittua venttiilit ja nokka-akesli. Mutta ennen isoon remonttiin ryhtymistä toivoisin saavani pyörän museorekisteriin.

Parannettavaa on seuraavaa matkaa ajatellen ainakin kahdessa asiassa. Aikaa pitää olla enemmän oleskeluun ja suunnistukseen pitää saada parannus vaikka GPS-laitteen avulla. Melko pitkästä etukäteissuunnittelusta huolimatta suunnistus oli ehdottomasti liian heikkoa.

Tärkein kuitenkin saavutettiin ja palasin hyvillä mielin kotiin 3265 km matkan jälkeen. Honda sai ansaitsemansa taputuksen kotipihassa 17.6.07 aamulla kello 7.24.



Jostain sieltä sitä öljyä tihkuu.